



Reaktivierung von Bahnstrecken in Grenzregionen

Faktoren zur Stärkung des
Schienenpersonenverkehrs
in Grenzregionen



Berichte des Deutschen Zentrums
für Schienenverkehrsforschung, Nr. 73 (2025)
Projektnummer 2022-23-U-1202

Reaktivierung von Bahnstrecken in Grenzregionen

Faktoren zur Stärkung des Schienenpersonenverkehrs
in Grenzregionen

von

Ansgar Düben, Moritz Filter, Nele C. Buchholz
nexus Institut, Berlin

Dominik Knebel
Technische Universität Berlin

im Auftrag des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt

Impressum

HERAUSGEBER

Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt

August-Bebel-Straße 10
01219 Dresden

www.dzsf.bund.de

DURCHFÜHRUNG DER STUDIE

nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH, Berlin

EUREF-Campus 15a
10829 Berlin

ABSCHLUSS DER STUDIE

Dezember 2024

REDAKTION

Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt
Philipp Rollin, Fachbereich Mobilität und Gesellschaft

BILDNACHWEIS

Innentitel: Grenzbahnhof Bayerisch Eisenstein
Quelle: altix5 | stock.adobe.com

PUBLIKATION ALS PDF

<https://www.dzsf.bund.de/Forschungsergebnisse/Forschungsberichte>

ISSN 2629-7973

doi: 10.48755/dzsf.250008.01

Dresden, Dezember 2025



This work is openly licensed via CC BY 4.0.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Inhaltsverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
Abbildungsverzeichnis	8
Tabellenverzeichnis	9
Kurzzusammenfassung	10
Abstract	11
1. Vorhaben	12
2. Vorgehensweise	14
3. Bestandsaufnahme und kombinierte Analyse von Mobilitäts- und Infrastrukturdaten	15
3.1 Inhalt und Vorgehen	15
3.2 Methodik des Auswahlprozesses der drei Modellregionen	16
3.3 Ergebnis Auswahlprozesses.....	20
4. Erfolgsfaktoren und Hürden in ausgewählten Modellregionen	26
4.1 Qualitative Interviews mit Stakeholdern	26
4.2 Quantitative Befragung von Nutzenden- und Nicht-Nutzenden.....	43
4.3 Fokusgruppen mit Nutzenden	59
4.4 Vertiefende Datenanalyse – „Dossiers“	66
4.5 Zusammenfassung und Gegenüberstellung der empirischen Ergebnisse.....	66
5. Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen	76
5.1 Vorgehensweise	76
5.2 Handlungsempfehlungen	77
6. Zusammenfassung und Ausblick	86
Quellenverzeichnis	90
Anhänge	93
Anhang 1: Ergebnisse der Stakeholderinterviews	93
Anhang 2: Fragebogen „quantitative Onlinebefragung“	106
Anhang 3: Ergebnisse der quantitativen Befragung.....	112
Anhang 4: Ergebnisse der Fokusgruppen Pomerania/ Pamina/Rhein-Waal.....	153

Abkürzungsverzeichnis

Aufl.	Auflage
AG	Arbeitsgemeinschaft
BEMU	Battery Electric Multiple Units (Batterietriebzug)
COM	Commission (Kommission)
DB	Deutsche Bahn
de	deutsch
DGA	Mobilite Direction Générale Adjointe Mobilité (Stellvertretende Generaldirektion Mobilität)
DG Move	Directorate-General Mobility and Transport (MOVE) (Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE))
DIP	Direction des Investissement et des Partenariats (Direktion für Investitionen und Partnerschaften)
DZSF	Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EFRE	European Regional Development Fund (dt. Regionalen Fonds für regionale Entwicklung)
EFTA	European Free Trade Association
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohnende
e. V.	eingetragener Verein
EVTZ	Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit
FBAK	Forschungsbegleitender Arbeitskreis
fr	französisch
HEMU	Hydrogen Electric Multiple Unit (Züge mit Wasserstoffantrieb)
Hrsg.	Herausgebende
IAB	Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
IPCC	International Panel on Climate Change
Interreg	European Territorial Cooperation (dt. Europäische territoriale Zusammenarbeit)
Kap.	Kapitel
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NL	Niederlande
NRW	Nordrhein-Westfalen

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
OV	Openbaar Vervoer (Öffentlicher Verkehr)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PR	Public Relations (Öffentlichkeitsarbeit)
PKW	Personenkraftwagen
Q	Quelle
RLP	Rheinland-Pfalz
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français (Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen)
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEN – (V)	Transeuropäisches Verkehrsnetz
Tf–(Ausbildung)	Triebfahrzeugführer-Ausbildung
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
vci	Verband der Chemischen Industrie e. V.
VDN	Verband der Netzbetreiber
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Euroregionen.....	17
Abbildung 2: Template Fokusgruppen	61

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über Auswahl der Modellregionen	24
Tabelle 2: Qualitative Stakeholderinterviews - Übersicht über Befragte	27
Tabelle 3: Übersicht Datengrundlage Online-Studie zu grenzüberschreitendem Mobilitätsverhalten	44
Tabelle 4: Verkehrsmittelnutzung.....	48
Tabelle 5: Merkmale „Nutzende und Nicht-Nutzende“	57
Tabelle 6: Verbesserungsmaßnahmen im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr.....	58
Tabelle 7: Fokusgruppen mit Nutzenden nach Datum	60
Tabelle 8: Ablauf der Fokusgruppen	60

Kurzzusammenfassung

Die vorliegende Studie untersucht die Reaktivierung von Bahnstrecken in Grenzregionen unter Anwendung eines Mehrebenenansatzes und methodischer Triangulation verschiedener empirischer Daten- und Informationsquellen. Die Untersuchung kombiniert Sekundärdatenanalysen, qualitative Interviews, Fokusgruppen und quantitative Befragungen, um einen umfassenden Einblick in die Thematik zu ermöglichen. Die Ergebnisse bieten erstmals einen methodischen und inhaltlichen Überblick über die Reaktivierung grenzüberschreitender Bahnstrecken und berücksichtigen die Perspektiven von politischen Entscheidungsträgern, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, zivilgesellschaftlichen Organisationen sowie Nutzenden des Schienenverkehrs.

Die Studie zeigt, dass das vorhandene öffentliche Verkehrsnetz die Bedarfe derzeit nicht hinreichend erfüllt. Es besteht daher Handlungsbedarf, den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr qualitativ und quantitativ auszubauen, um die Verkehrsnachfrage zu bewältigen und negativen Auswirkungen wie Staus und Umweltbelastungen entgegenzuwirken. Die Analyse identifiziert auch Barrieren wie infrastrukturelle Engpässe, politische Blockaden und fehlende Datenstandards, die die Reaktivierung von Bahnstrecken erschweren.

Trotz vorhandener Bemühungen politischer und zivilgesellschaftlicher Akteurinnen und Akteure bleiben viele Reaktivierungsbestrebungen im Machbarkeitsstadium stecken. Es mangelt an einem grenzüberschreitenden strukturpolitischen Rahmen und an institutionalisierten Entscheidungsstrukturen auf regionaler Ebene. Die Studie schlägt vor, die Handlungsoptionen der Grenzregionen zu stärken und die bürgerschaftliche Mitwirkung zu fördern, um pragmatische Lösungen für die Reaktivierung von Bahnstrecken zu entwickeln.

Die Studie hebt hervor, dass die Reaktivierung grenzüberschreitender Schienenverbindungen einen Beitrag zur nachhaltigen Integration der Grenzregionen und zur Stärkung der regionalen Identität leisten kann. Sie identifiziert Ansatzpunkte für weiterführende Untersuchungen, darunter die Standardisierung von Daten, die Weiterentwicklung von Governance-Modellen und die Fortführung räumlich eingegrenzter Fallstudien.

Abstract

The present study examines the reactivation of railway lines in border regions using a multi-level approach and methodological triangulation of various empirical data and information sources. The research combines secondary data analysis, qualitative interviews, focus groups, and quantitative surveys to provide a comprehensive insight into the topic. The results offer a methodological and substantive overview of reactivating cross-border railway lines for the first time, considering the perspectives of political decision-makers, administration, transport companies, civil society organizations, as well as users and non-users of rail transport.

The study shows that the existing public transport network does not meet the requirements. There is a need to expand cross-border regional rail passenger transport qualitatively and quantitatively to cope with the growing demand for transportation and to counteract negative impacts such as traffic jams and environmental pollution. The analysis also identifies barriers such as infrastructure bottlenecks, political blockages, and lack of data standards that hinder the reactivation of railway lines.

Despite efforts by political and civil society actors, many reactivation efforts remain in the feasibility stage. There is a lack of a cross-border structural policy framework and institutionalized decision-making structures at the regional level. The study suggests strengthening the action options of border regions and promoting citizen participation to develop pragmatic solutions for reactivating railway lines.

The study highlights that the reactivation of cross-border railway connections can contribute to the sustainable integration of border regions and strengthening regional identity. It identifies areas for further research, including data standardization, the development of governance models, and the continuation of spatially delimited case studies.

1. Vorhaben

Mit dem Wegfall von Grenzanlagen und Kontrollen im Schengenraum der Europäischen Union (EU) wuchs die Bedeutung der Alltagsmobilität zwischen den Grenzregionen in den letzten Jahrzehnten stetig an [Parenti & Tealdi 2019; Buch et al. 2020]. Vielerorts sind hierbei Vernetzungen von Städten und Regionen entstanden. Unbeeindruckt von Staats- oder Sprachgrenzen bewegen sich die Menschen dort mit Bahn, Bus, Auto oder auch nur mit dem Fahrrad oder zu Fuß zwischen Deutschland und seinen Nachbarländern in beiden Richtungen - ob zur Arbeit, zur Freizeitgestaltung und Erholung, zu Einkauf und Dienstleistung oder touristischen Tages- oder Mehrtagesreisen. Regionale, grenzüberschreitende Bahnverbindungen spielen dabei seit jeher eine wesentliche Rolle – die wachsende Fahrgastnachfrage auf den aktuell in Betrieb befindlichen Bahnlinien unterstreicht den Bedarf nach einer Ausweitung des Verkehrsangebotes [Sippel et al. 2018]. Diese Möglichkeit ist vielerorts allerdings nicht gegeben, da es keine betriebsfähige Schieneninfrastruktur gibt, auf der ein solches Angebot realisiert werden könnte. In vielen Fällen hat es jedoch in der Vergangenheit Bahnlinien gegeben, die in Folge von Grenz- und Bevölkerungsverschiebungen (nach 1945) sowie des Rückgangs der öffentlichen Verkehrsmittelnutzung zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (bis in die neunziger Jahre) stillgelegt bzw. abgebaut worden sind.

Erst mit der schrittweisen Inkraftsetzung der europäischen Grundfreiheiten und der Realisierung des europäischen Binnenmarktes in den neunziger Jahren, in deren Zentrum der freie Personenverkehr sowie die freie Wohnort- und Arbeitsplatzwahl für EU-Bürgerinnen und -Bürger stehen, scheint der Negativtrend gestoppt worden zu sein. Der Schienenverkehr über Grenzen hat spätestens mit den territorialen Agenden und dem European Green Deal Eingang in zentrale politische Zielsetzungen der EU gefunden. In der Praxis gibt es jedoch zahlreiche Hemmnisse und Barrieren, die einer Ausweitung des grenzüberschreitenden Verkehrsangebots auf der Schiene entgegenstehen. Mangels Alternativen spiegeln sich die stetig zunehmenden Verflechtungsbeziehungen in Grenzregionen vorrangig im Verkehrszuwachs auf der Straße wider.

Anlass für politische und zivilgesellschaftliche Initiativen und Bestrebungen einer Reaktivierung können auch historische Vorbilder sein. So sind bei manchen Verbindungen Teilabschnitte der betreffenden Bahnstrecken noch in Betrieb oder zumindest die Verkehrsflächen und Trassen raumordnerisch gesichert. Sowohl aus Nachhaltigkeits- als auch aus Kostengesichtspunkten erscheint der Fokus auf der Nutzung bestehender Ressourcen sinnvoll: Einerseits lässt sich damit die Inanspruchnahme weiterer Flächen zu Verkehrszwecken vermeiden. Andererseits befinden sich viele Grenzregionen abseits der bedeutenden europäischen Korridore und Ballungsräume. Dort scheitern Neubauprojekte häufig bereits an den bestehenden Kriterien zur Wirtschaftlichkeitsberechnung, zumal der grenzüberschreitende Nutzen solcher Vorhaben häufig nicht ausreichend berücksichtigt wird.

Das Projekt „Reaktivierung von Bahnstrecken in Grenzregionen“ setzt genau an dieser Stelle an, indem es Reaktivierungs- und Entwicklungspotenziale im grenzüberschreitenden regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) untersucht. Damit soll ein wichtiger Beitrag zur Weiterentwicklung und Verlagerung von grenzüberschreitenden Pendel- und Freizeitverkehren auf die Schiene geleistet werden. Das Projekt geht einen Schritt weiter als vorhandene Studien zu Lücken im grenzüberschreitenden Schienennetz, wie die Missing Links Studie [Sippel et al. 2018] und die Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) [VDV 2022], Diese haben zwar wichtige Vorarbeiten geleistet, besitzen jedoch eher einen Überblickscharakter und beschränken sich vorrangig

auf die Untersuchung technischer und wirtschaftlicher Parameter von potenziellen Reaktivierungsprojekten. In Abgrenzung dazu verfolgt das Projekt einen regionenzentrierten Ansatz: Erst aus der Perspektive der Grenzregionen heraus lassen sich die grenzüberschreitenden Verflechtungsbeziehungen und daraus resultierende Mobilitätsbedürfnisse und -bedarfe beurteilen. Dabei ist die Untersuchung nicht auf die eigentlichen Grenzabschnitte der Strecken beschränkt, sondern bezieht das bestehende öffentliche Verkehrsnetz und die regionalen Zentren mit ein, um die Entwicklungspotenziale zu erfassen.

Auf der anderen Seite stehen die bestehenden Hemmnisse und Barrieren, die sich an den administrativ-territorialen Grenzen als Schnittstellen nationaler Ordnungssysteme manifestieren. Dabei geht es nicht nur um infrastrukturelle, technisch-betriebliche oder regulatorische Aspekte. Vielmehr sollen auch die politischen, sozialen und kulturellen Faktoren mit einbezogen werden, da diese häufig ausschlaggebend für den Erfolg respektive Misserfolg von Reaktivierungsvorhaben sind. Am Ende sollen Handlungsfelder und Maßnahmen identifiziert werden, die grenzüberschreitende Verbindungen stärken und damit den heute vielfach gelebten grenzüberschreitenden Alltag durch verbesserte öffentliche Verkehrsverbindungen weiter vereinfachen können.

Dabei richtete sich der Blick zunächst im ersten Teil der Studie auf die Untersuchung der alltäglichen grenzüberschreitenden Mobilitätsbeziehungen. Hierfür wurden die grenzüberschreitenden Euroregionen als räumlich voneinander abgrenzbare Regionen mit oftmals gewachsenen kulturellen und verkehrlichen Beziehungen. Für diese wurden in einem ersten Schritt vorhandene Datenquellen (insb. Arbeitsmarktstatistik, nationale Mobilitätspanels, Aufgabenträger im SPNV, regionale Erhebungen und euroregionale Studien) analysiert. Einen weiteren Schwerpunkt der Studie bildete die Analyse der vorhandenen Verkehrsangebote (u. a. auf Bedienungsqualität, grenzüberschreitende Bedeutung, Tarifangebote, Mehrsprachigkeit) und die Potenziale in Form von bestehenden bzw. reaktivierungsfähigen Infrastrukturen. Durch die Anwendung erarbeiteter Kriterien wurden sukzessive Regionen für die nähere Untersuchung ausgewählt. Die erarbeiteten Steckbriefe und die Dossiers der Modellregionen (Pomerania, Pamina und Rhein-Waal) wurden auf Grund ihres Umfangs in einem gesonderten Kompendium veröffentlicht.

Im zweiten Abschnitt wurden die Modellregionen durch die Befragung wichtiger Stakeholdergruppen vertiefend untersucht. Dazu zählen u. a. politische Akteurinnen und Akteure - von der EU über die nationalstaatliche bis zur regionalen und kommunalen Ebene, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgastverbände. Hinzu kam eine Erhebung der Perspektive von Nutzenden der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsangebote in Form von Fokusgruppen sowie einer quantitativen (Online-)Befragung. Zudem wurden die ausgewählten Modellregionen mit weiteren Sekundärdatenauswertungen einer vertieften Analyse unterzogen.

Im dritten und abschließenden Projektteil erfolgten die Zusammenführung und Aufbereitung der Daten zu einem Empfehlungs- und Maßnahmenkatalog. Bestandteil dieses Forschungsabschnitts war ein Workshop mit Expertinnen und Experten aus den Modellregionen und dem Projektumfeld. Der Workshop diente dazu, die Ergebnisse zu verifizieren und den entwickelten Maßnahmenkatalog zu finalisieren.

2. Vorgehensweise

Im Folgenden werden die Vorgehensweise und der zeitliche Ablauf der Studie dargestellt. Die Projektlaufzeit betrug insgesamt zwölf Monate mit Laufzeitbeginn am 12.12.2022. Das Projekt gliederte sich methodisch in drei Phasen, die sich wie folgt in Unterarbeitsschritte unterteilen:

Bestandsaufnahme und kombinierte Analyse von Mobilitäts- und Infrastrukturdaten

- 1.1 Analyse des individuellen Alltagsmobilitätsverhaltens aus vorhandenen Daten
- 1.2 (Raumstrukturelle) Analyse und Kategorisierung von Grenzregionen
- 1.3 Bestandsaufnahme aktiver und stillgelegter Schienenverkehrsinfrastruktur, bestehender grenzüberschreitender Mobilitätsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Lücken und Reaktivierungspotenziale

Erfolgsfaktoren und Hürden in ausgewählten Modellregionen

- 2.1 Auswahl der Modellregionen und vertiefte Datenanalyse
- 2.2 Bestandsaufnahme der Situation in ausgewählten Modellregionen
- 2.3 Primärdatenerhebung (Stakeholderinterviews, Beteiligungsformate, Fokusgruppen)
- 2.4 Datenauswertung und Analyse

Entwicklung von Handlungsmaßnahmen zur Stärkung des Schienenpersonenverkehrs in Grenzregionen

- 3.1 Entwurf Handlungsempfehlungen
- 3.2 Experten-Stellungnahmen
- 3.3 Expertenworkshop (Salon)
- 3.4 Kompendium und Abschlussbericht

Die aufeinander aufbauenden Phasen wurden systematisch bearbeitet und abgeschlossen. Teil des Projektrahmens war die Etablierung eines forschungsbegleitenden Arbeitskreises (FBAK) zu Beginn des Forschungsprojektes mit Fachkundigen aus der Praxis und Wissenschaft, um das Forschungsprojekt mit weiterer Expertise zu unterstützen. Nach jeder abgeschlossenen Projektphase wurde ein Treffen mit dem Arbeitskreis einberaumt, in welchem die Ergebnisse kritisch betrachtet und Empfehlungen sowie Anmerkungen getätigt werden konnten. Im abschließenden Expertenworkshop (Salon) wurden die Mitglieder des Arbeitskreises zusammen mit den Fachkundigen der (Modell-)Regionen „Rhein-Waal“, „Pomerania“ und „Pamina“ eingeladen, um über Empfehlungsvorschläge zu diskutieren und diese zu verfeinern. Eine Darstellung und Beschreibung des Vorgehens und der in den Phasen verwendeten Methodiken ist im Kapitel 3 „Bestandsaufnahme und kombinierte Analyse von Mobilitäts- und Infrastrukturdaten“ abgebildet.

3. Bestandsaufnahme und kombinierte Analyse von Mobilitäts- und Infrastrukturdaten

In diesem Kapitel werden die Arbeitsergebnisse des ersten Abschnitts der Forschung dargestellt. Die Inhalte und Arbeitsergebnisse dieses Teils umfassen die Bestandsaufnahme und die kombinierte Analyse von Mobilitäts- und Infrastrukturdaten. Zuerst wird ein Überblick über die Inhalte und das Vorgehen gegeben. Danach wird der Auswahlprozess der drei Modellregionen dargestellt. Abschließend werden die Ergebnisse des Auswahlprozesses zusammengefasst.

3.1 Inhalt und Vorgehen

Im Folgenden werden der Inhalt und das Vorgehen bei der Bestandsaufnahme und der kombinierten Analyse von Mobilitäts- und Infrastrukturdaten beschrieben. Als Grundlage der Untersuchung wurden Euroregionen zur räumlichen Einteilung der Grenzregionen genutzt. Im nächsten Schritt wurden Dokumente und Daten ausgewertet, die Informationen zu der Schieneninfrastruktur, den Betrieb des SPNV und ÖPNV, demographischen und wirtschaftlichen Zuständen etc. in den Regionen enthielten.

3.1.1 Euroregionen als räumliche Einheiten

Um dem regionenzentrierten Ansatz des Projektes gerecht zu werden und die grenzüberschreitenden Verflechtungsbeziehungen und daraus resultierenden Mobilitätsbedürfnisse und -bedarfe beurteilen zu können, wurde eine Gliederung des Grenzraums anhand der bestehenden Euroregionen (bzw. Euregios oder Eurodistrikte) als räumliche Einheiten gewählt. Die insgesamt 29 Euroregionen mit deutscher Beteiligung decken die Grenzverläufe zu allen Nachbarstaaten der Bundesrepublik fast vollständig ab. Innerhalb der Euroregionen bestehen länderübergreifende Aktivitäten und Kooperationen bzw. Netzwerke. Zum Teil liegen in diesem Zusammenhang umfangreiche Daten und Informationen seitens der jeweiligen Euroregion vor. Die vorhandenen Strukturen bieten zudem einen potentiellen Zugang zu Expertinnen und Experten sowie Stakeholdern, die als Inputgebende für die vorgesehenen Primärdatenerhebung in Frage kommen. Das Projekt versteht die Euroregionen als grenzübergreifende Potentialräume, die z. B. durch ihre Bevölkerung bzw. Erwerbspersonen, Touristinnen und Touristen, Wirtschaft/Unternehmen, vorhandene Infrastrukturen und Akteurinnen und Akteure bzw. Akteursnetzwerke, aber auch durch kulturelle Angebote, zivilgesellschaftliche Organisationen etc. vielfältige Synergien und Mehrwerte durch grenzüberschreitende Vernetzungen im Schienenverkehr ermöglichen können.

Demgegenüber sind als Nachteile der euroregionalen Abgrenzung zu sehen, dass diese zum Teil territorial nicht einheitlich abgrenzbar sind. Die Gebiete umfassen mitunter kleine räumliche Einheiten (z. B. einzelne Gemeinden), sodass die zugängliche Datenlage zum Teil auf NUTS 3- bzw. Landkreisebene o. ä. beschränkt ist. So lassen sich z. B. Pendelraten schwer identifizieren. Auch herrscht eine große Diversität der Euroregionen hinsichtlich Größe, Struktur, Organisationsform, Institutionalisierungsgrad etc., die eine vergleichende Gegenüberstellung teilweise erschwert.

3.1.2 Dokumente und Datengrundlage

Der erste Teilabschnitt der Studie gliederte sich in drei Unterarbeitsschritte: In die „Analyse des individuellen Alltagsmobilitätsverhaltens aus vorhandenen Daten“ gingen vorwiegend Daten zu Verkehrsnachfrage, Mobilitätspanels, Pendel- und Tourismusstatistik ein. Die „(Raumstrukturelle) Analyse und Kategorisierung von Grenzregionen“ berücksichtigte vor allem euroregionale Datenquellen, vorhandene Studien und Regionalpläne. Die „Bestandsaufnahme aktiver und stillgelegter Schienenverkehrsinfrastruktur, bestehender grenzüberschreitender Mobilitätsangebote im ÖPNV, Lücken und Reaktivierungspotenziale“ basierte schließlich auf vorhandenen Studien, Verkehrsplänen, Fahrplänen und Liniennetzen sowie Informationen zu Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen.

Wesentliche in den Auswahlprozess eingehende Dokumente und Datenquellen waren:

- Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken [VDV 2022]
- Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders [Sippel et al. 2018]
- Kursbücher (historisch und aktuell) der Deutschen Bahn (bzw. Reichsbahn)
- Dokumente der Verkehrsplanung (Verkehrsinfrastruktur, Nahverkehr)
- Open-Street-Map/Open-Railway-Map
- Eurostat(-Datenbank/Online)
- Statistische Landesämter/Bundesamt bzw. Äquivalente im Ausland
- Raumpläne/Regionalpläne (dt./Ausl.)
- Informationsportale der Euroregionen
- Pendel-Daten der Bundesagentur für Arbeit [2023]

Hinzu kamen weitere Dokumente, die im Einzelfall nach Bedarf als Informationsquelle dienten. Die zusammengetragenen und ausgewerteten Informationen wurden insbesondere in Form von zwei Ergebnisdokumenten bzw. Produkten überführt. Zum einen waren dies Regionen-Steckbriefe, die für alle Euroregionen erstellt wurden, sowie die drei zu Dossiers erweiterten Steckbriefe der ausgewählten Modellregionen, die getrennt von dem Bericht in einem Kompendium zusammengestellt wurden. Die Steckbriefe bringen dabei soziodemografische, raumstrukturelle und verkehrliche Daten zusammen und stellen diese strukturiert als Grundlage für die Auswahl der Modellregionen dar. Zum anderen wurden Daten hinsichtlich der infrastrukturellen Reaktivierungspotentiale in Form einer Übersichtstabelle zusammengestellt. Die Berücksichtigung der infrastrukturellen Gegebenheiten und deren Bewertung in der Sekundärliteratur [VDV 2022; Sippel et al. 2018] ermöglichten so einen vorzeitigen Ausschluss von Euroregionen, die über keine Reaktivierungspotenziale verfügen.

3.2 Methodik des Auswahlprozesses der drei Modellregionen

In einem mehrstufigen Auswahlprozess wurden aus den 29 Euroregionen auf Grundlage der Steckbriefe drei Modellregionen ausgewählt, die in dem weiteren Verlauf der Forschung näher untersucht werden. Die räumliche Definition der Euroregionen basiert auf unterschiedlichen Quellen, die für jede einzelne Euroregion individuell recherchiert wurden. Eine gute Übersicht bietet die auf Wikipedia dargestellte Auflistung von „Europaregionen mit deutscher Beteiligung“ [2023] mit

Verlinkungen vieler Regionen zu der durch die jeweilige Euroregion selbst veröffentlichten Internetpräsenz mit Informationen zu deren räumlicher Abgrenzung. Überdies wurden weitere Sekundärdaten herangezogen, insb. Thormählen [2004] sowie Jurczek [2009]. Die Darstellung mancher Euroregionen erfolgt in der Literatur bzw. in Onlineresourcen großflächig und schließt dabei z. T. auch einzelne Gemeinden, die nicht offizielles oder aktives Mitglied einer Euroregion sind, ein. Deshalb weist die kartografische Darstellung Ungenauigkeiten auf und ist nicht rechtsverbindlich. Unten wird der Auswahlprozess der Modellregionen beschrieben.

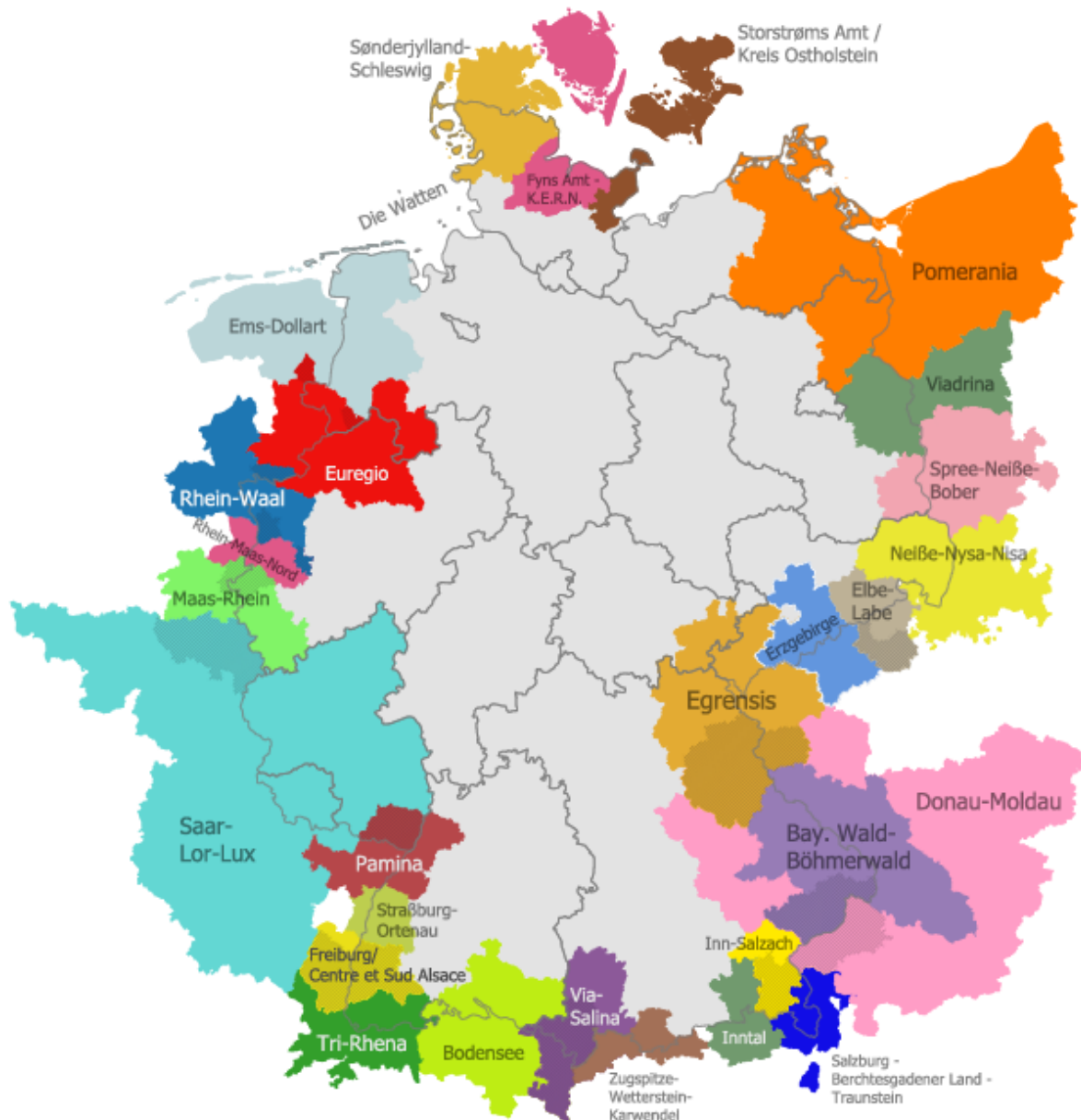


Abbildung 1: Übersicht über die Euroregionen.

Anmerkung: Eigene Darstellung.¹ Die schraffierten Flächen weisen Bereiche aus, in denen sich Gebiete benachbarter Euroregionen überschneiden.

¹ In Anlehnung an Jurczek, 2009; Thormählen 2004; Liste der Euroregionen (Wikipedia) 2023.

3.2.1 Dossiers „Euroregionen“

Ein Bestandteil des Auswahlprozesses war die Erstellung von Steckbriefen zu allen Euroregionen. In diesen sind wesentliche Informationen zu den Euroregionen zusammenfassend dargestellt, sodass eine gegenüberstellende Betrachtung der Regionen ermöglicht wird. Über die Auswahl der Modellregionen hinaus sollen die Steckbriefe im Rahmen eines Kompendiums zusammengestellt werden.

In den Steckbriefen werden als Rahmendaten für die jeweiligen Euroregionen z. B. die involvierten Staaten und Bundesländer bzw. Regionen (international), ihre Mitglieder und deren Organisationsstruktur bzw. Institutionalisierung, Daten zur Fläche, Bevölkerung und damit auch zur wirtschaftlichen und demografischen Situation dargestellt. Hinzu kommen topografische und geografische Merkmale sowie auch wichtige touristische Anziehungspunkte.

Im Hinblick auf die Mobilität und Schieneninfrastruktur enthalten die Steckbriefe Informationen über die wesentlichen Mobilitätsakteure, Betreiber, Bahngesellschaften, Organisationen etc., ggf. bestehende Mobilitätsprogramme der Euroregion, Informationen zur Zusammenarbeit und zum Ticketing im Verkehrswesen sowie wesentliche Bestandteile der grenzüberschreitenden Infrastruktur und geben Auskunft zu den Reaktivierungspotentialen [VDV 2022]. Die Informationen zu den in Betrieb, in Planung sowie außer Betrieb befindlichen Schienenverbindungen, die Grenzverläufe sowie Gemeinden größer als 10.000 Einwohnende (EW) sind als kartografische Darstellung im Dossier visualisiert.

3.2.2 Übersicht „Reaktivierungspotenziale“

Die tabellarische Übersicht zu den Reaktivierungspotentialen bietet eine Gesamtdarstellung aller betreffenden Informationen, zu allen Euroregionen und nach Strecken gegliedert. Die Zusammenstellung informiert damit über die identifizierten Schienenstrecken innerhalb der Euroregionen. Sie weist die Berücksichtigung von Schienenstrecken in Raumordnungsverfahren bzw. der Raumplanung sowie historische und aktuelle Zugzahlen aus. Zudem ist die Klassifizierung der jeweiligen Reaktivierungspotenziale, wie sie in der Missing-Links- [Sippel et al. 2018] und der VDV-Studie [2022] ausgewiesen sind, eine wesentliche Information. Die Studie von Sippel et al. [2018] erstellte ein Kompendium aller grenzüberschreitenden Schienenverbindungen entlang der inneren EU-Grenzen und den Grenzen mit den European Free Trade Association (EFTA) Ländern Schweiz, Liechtenstein und Norwegen. Dabei unterscheidet die Studie zwischen sich in Betrieb befindlichen Strecken (operational cross-border connections), nicht funktionstüchtigen Strecken (non-operational cross-border connections) und Bahnstrecken, welche voraussichtlich eingeführt werden (projected cross-border connections). Für die räumliche Identifikation und Analyse der Strecken nutzte die Studie GIS-Daten von Open-Street-Map und Eurostat. Außerdem wurden relevante Stakeholder auf beiden Seiten der jeweiligen Grenze interviewt. Weitere Quellen halfen, wichtige Punkte der Streckenführung, Grenzstationen, den Betriebsstatus, die Integration und Eröffnungs- und Schließzeiten der Streckenabschnitte zu bestimmen.

3.2.3 Kriterien „Auswahl der Modellregionen“

Auf Grundlage der Dossiers und der tabellarischen Übersicht erfolgte schließlich der stufenweise Auswahlprozess.

Im **ersten Schritt** wurden eine Vorauswahl von Euroregionen getroffen bzw. jene Regionen ausgeschlossen, die vorab definierten Mindestanforderungen nicht entsprachen. Die Kriterien zur Vorauswahl im Sinne von Mindestanforderungen bildeten dabei:

- das Vorhandensein von Bahnstrecken bzw. historischen Trassen, auf denen aktuell kein Personenverkehr stattfindet
- vorhandene Strecken bzw. Trassen, die aus raumordnerischer/verkehrsplanerischer Sicht für Personenverkehr zu berücksichtigen sind

So wurden z. B. auch Euroregionen ausgeschlossen, die allein auf dem Seeweg grenzüberschreitenden Verkehr möglich machen.

In einem **zweiten Schritt** wurden die (sekundäranalytisch ermittelten) Potenziale für eine Reaktivierung bzw. Ergänzung bestehender Schienenverkehrsangebote berücksichtigt. Diese fokussierten auf:

- das Vorhandensein relevanter Verkehrsströme (Pendel- bzw. Freizeitverkehr)
- bestehende politische und zivilgesellschaftliche Aktivitäten für eine Reaktivierung von Bahnstrecken
- die Berücksichtigung der Reaktivierungskandidaten in bestehenden Planungen und Studien [Sippel et al. 2018 und VDV 2022]
- den Infrastrukturzustand.

Die aus den Schritten 1 und 2 resultierende engere Auswahl wurde aufgrund von Diversitätskriterien überprüft. Ziel war es, unter den später ausgewählten Modellregionen verschiedene Rahmenbedingungen, Strukturen und ggf. Ansätze grenzüberschreitender Kooperation im Bereich Verkehr repräsentiert zu haben. Als Diversitätskriterium dienten zunächst raumstrukturelle Kriterien wie:

- Größe und Bevölkerungszahl
- verdichteter vs. ländlicher Raum → Bevölkerungsdichte, Kategorisierung Raumordnung
- wirtschaftsstarker vs. strukturschwacher Raum → wirtschaftliche Kennzahlen
- Ausprägung des Wohlstandsgefälles
- topographische Merkmale → Landschaftstypen.

Betrachtet wurde zudem die Intensität der bestehenden grenzüberschreitenden Verflechtungen, ausgedrückt z. B. durch Pendelströme und touristische Anziehungspunkte.

Schließlich folgten als verkehrliche Kriterien:

- Anzahl aktiver und inaktiver Strecken, Infrastrukturzustand
- bestehende Angebote im grenzüberschreitenden Schienenpersonennah- und -fernverkehr (SPNV bzw. SPFV)
- bestehende Angebote im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Regionalverkehr, Stadtverkehre)
- grenzüberschreitende Tarifangebote.

In die Überlegungen einbezogen wurde überdies auch die Ausprägung und der Reifegrad der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (allgemein sowie in Bezug auf den ÖV) und darin

- Institutionalisierungsgrad,
- Organisationsformen (formell und informell),

- länderübergreifende Abstimmung und Planung,

wie auch die Ausprägung von Unterschieden zwischen den Nachbarstaaten:

- Unterschiede in der Verkehrsorganisation
- infrastrukturelle Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten
- Unterschiede in Vergabep Praxis und Leistungserbringung
- Unterschiede hinsichtlich Angebotsniveau, Fahrzeugfinanzierung, Trassengebühren, Löhnen, Tarifen
- technisch-betriebliche Anforderungen für den Schienenverkehr
- Sprachbarriere, vorhandene Sprachkenntnisse der Nachbarsprache.

3.3 Ergebnis des Auswahlprozesses

Im Ergebnis des Auswahlprozesses wurden die drei Euroregionen „Pomerania“, „Pamina“ und „Rhein-Waal“ als Modellregionen ausgewählt. Damit sind ein deutsch-französischer, ein deutsch-polnischer und ein deutsch-niederländischer Grenzraum in der Auswahl vertreten. Für eine Auswahl der Regionen sprach u. a., dass für diese bereits offizielle Bemühungen bzw. Machbarkeitsstudien für die jeweiligen stillgelegten Strecken in den Modellregionen erfolgten. Der Auswahlprozess folgte nicht zuletzt dem forschungspraktisch begründeten Ziel, geeignete Regionen für die vertiefenden Analysen des Projektes zu identifizieren. Es besteht nicht der Anspruch, hierüber ein generalisierbares Verfahren zur Bewertung von Reaktivierungspotenzialen in den genannten Regionen vorzulegen.

Im Folgenden werden der Auswahlprozess und die Gründe für das Ausscheiden der Regionen nach der Einstufung der Reaktivierungspotenziale mit Relevanz für die Studie vorgestellt. Daran anschließend werden die Kurzzusammenfassungen der Kriterienbewertung für die drei ausgewählten Modellregionen dargestellt.

3.3.1 Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen

Die Landesgrenzen in den Regionen Region Fyns Amt K.E.R.N, Sønderjylland-Schleswig und den Watteninseln verlaufen im Meer. Diese geografische Besonderheit führt dazu, dass zwischen den Grenzen keine Schienenstrecken bestanden oder bestehen. Diese Euroregionen eignen sich daher nicht als Modellregionen.

In den Regionen Ems-Dollart, Via Salina, Zugspitze-Wetterstein-Karwendel, Inntal, Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein und Eurodistrikt Straßburg-Ortenau konnte ebenfalls kein Reaktivierungspotential ermittelt werden. Das liegt daran, dass keine grenzüberschreitenden Verbindungen bestehen und/oder es keine zu reaktivierenden Strecken gibt [Sippel et al. 2018].

3.3.2 Reaktivierungspotenziale mit geringer Relevanz

In den Regionen Storstrøms Amt/ Kreis Ostholstein, Viadrina, Elbe/Labe, Erzgebirge, Egrensis und Bodensee konnten zwar nicht betriebene grenzüberschreitende Streckenabschnitte identifiziert werden, jedoch ist bei diesen das Reaktivierungspotential gering [vgl. Sippel et al. 2018 und VDV 2022] oder schon in der Reaktivierung begriffen. So ist der Euroregion Storstrøms Amt/ Kreis Ostholstein (Deutschland und Dänemark) momentan die Feste Fehmarnbeltquerung im Bau, wobei die deutsche

Insel Fehmarn und die dänische Insel Lolland über einen zweigleisigen Absenktunnel verbunden werden. Zuvor wurde die Verbindung der sogenannten Vogelfluglinie über eine Eisenbahnfährverbindung zwischen Puttgarden und Rødby realisiert [BMDV 2024]. In der Euroregion Pro Europa Viadrina (Deutschland und Polen) ist die Strecke zwischen Bad Freienwalde und Cedynia nach 1945 nicht mehr grenzüberschreitend genutzt worden. Auf deutscher Seite wurde sie bereits in den sechziger Jahren stillgelegt und nachfolgend abgebaut. Auch raumordnerisch ist sie nicht mehr berücksichtigt [Stadt Bad Freienwalde 2017]. Die Relation zwischen Wriezen und Godków war vor 1989 grenzüberschreitend nur dem militärischen Verkehr vorbehalten [Kuhlmann 2004]. Auf beiden Seiten der Grenze erfolgten nach 1989 die Stilllegung und der schrittweise Rückbau der Strecke. Mit der Herrichtung der sogenannten Europabrücke Siekierki – Neurüdnitz für den touristischen Verkehr wurde die grenzüberschreitende Radwegeverbindung vollendet [Interreg Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg/Polska 2023 und Land Brandenburg 2022]. In der Region Elbe/Labe (Deutschland und Tschechien) wäre eine Reaktivierung der Strecke Freiberg – Moldava mit hohen Kosten verbunden und hat ausschließlich touristisches Potenzial [Gemeinde Rechenberg-Bienenmühle 2022]. Die Bereitschaft zu reaktivieren wird daher als sehr gering eingeschätzt. In der Euroregion Erzgebirge ist auf der Strecke Flöha – Chomutov Komotau teilweise ein Radweg vorgesehen und somit fehlt die Reaktivierungsperspektive. In der Euregio Egrensis (Deutschland und Tschechien) sind beide stillgelegten Trassen zu Radwegen umgebaut worden und so erscheint auch hier eine Reaktivierung ausgeschlossen. In der Euregio Bodensee (Deutschland, Schweiz, Österreich und Liechtenstein) bestehen bereits einige Verbindungen. Auf der Strecke Singen (Hohentwiel) – Etwilen wird Museumsverkehr betrieben, und da die Städte Konstanz, Schaffhausen, Singen und Winterthur bereits verbunden sind, besteht kein hohes Reaktivierungspotenzial [Stiftung Museumsbahn o.J.].

3.3.3 Reaktivierungspotenziale mit mittlerer Relevanz

Kandidaten für die Klassifizierung als Euroregionen mit mittleren Reaktivierungspotenzialen sind die Euroregionen Neiße Nisa Nysa, Donau-Moldau, Bayerischer Wald, Eurodistrikt Region Freiburg/Centre et Sud Alsace, SaarLorLux, Maas-Rhein, Rhein-Maas-Nord und Euregio.

In der Euroregion Neiße Nisa Nysa (Deutschland, Polen und Tschechien) besteht mit dem Trilex seit 2010 eine mehrfach die deutsch-tschechische sowie zwischen Zittau [DE] und Hrádek [CZ] auch für einen kurzen Streckenabschnitt die deutsch-polnische Grenze überquerende Verbindung zwischen Liberec, Zittau, Varnsdorf und Seifhennersdorf. Der Streckenabschnitt zwischen Varnsdorf und Seifhennersdorf war zwischen 2015 und 2023 aufgrund einer fehlenden Genehmigung unterbrochen, wobei eine Verkehrsbestellung durch den Aufgabenträger stets vorlag. Auf dem sich anschließenden Binnenverkehrsabschnitt nach Eibau (mit Anschluss an die Verbindung Zittau – Dresden) wurde der SPNV dagegen bereits Ende 2005 abbestellt. Für den Neubau einer Verbindung von Seifhennersdorf und Rumburk liegt bereits eine Machbarkeitsstudie vor [Michel 2024]. Darüber hinaus existiert die im Güter- sowie Gelegenheitspersonenverkehr befahrene Verbindung zwischen Ebersbach und Rumburk, die auch für den SPNV genutzt werden könnte. Schließlich gibt es noch die potenzielle trinationale Verbindung zwischen Görlitz/Zgorzelec und Liberec über Zawidów und Frýdlant als künftiger Teil des transeuropäischen Ergänzungsnetzes (TEN-Ergänzungsnetzes) [Europäische Kommission 2021a]. Trotz der überaus interessanten trinationalen Konstellation wurde die Region aufgrund der fehlenden „echten“ Reaktivierungskandidaten nicht in die vertiefte Untersuchung genommen, da sich bis auf die Neubaustrecke alle grenzüberschreitenden Streckenabschnitte im Betrieb befinden.

Die Euroregion Donau-Moldau weist räumliche Überschneidungen mit den Euroregionen Bayerischer Wald-Böhmerwald und Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein auf, sodass ihre Klassifizierung entsprechend gleichwertig erfolgt. Die Strecke mit Reaktivierungspotenzial Waldkirchen – České Budějovice [CZ] (Grenzabschnitt zwischen Haidmühle [DE] und Nové Údolí [CZ]) wird in der Euroregion Bayerischer Wald mitberücksichtigt, da diese Region kleinräumig fokussierter agiert. In der Euroregion Bayerischer Wald/Böhmerwald gibt es momentan nur eine kleine Regionalzugstrecke, auf der wenig Züge operieren, entlang derer aber viele Busse verkehren. Besonders aus Tschechien pendeln derzeit Menschen in den Freistaat Bayern. Somit bestünde Bedarf für eine Reaktivierung der Strecke Waldkirchen – České Budějovice (Grenzabschnitt zwischen Haidmühle [DE] und Nové Údolí [CZ]). Die Reaktivierung wäre jedoch von hohen Hürden begleitet, da sich momentan ein Radweg auf der zu reaktivierenden Strecke befindet. Aus diesen Gründen wurde ein mittleres Reaktivierungspotenzial festgestellt.

In dem Eurodistrikt Region Freiburg/ Centre et Sud Alsace wurde die zu reaktivierende Strecke Freiburg – Colmar (Grenzabschnitt zwischen Breisach [DE] und Volgelsheim [FR]) durch die VDV-Studie mit einem Reaktivierungspotenzial ausgezeichnet [VDV, 2022]. Zwischen diesem Eurodistrikt und der Regio TriRhena gibt es räumliche Überschneidungen. Da eine weitere Strecke mit Reaktivierungspotenzial durch TriRhena führt, wurde die letztere Region mit einem hohen Reaktivierungspotenzial ausgewiesen und die Strecke Freiburg – Colmar dort mitbeachtet (siehe unterhalb). Deshalb wurde dem Eurodistrikt Region Freiburg/ Centre et Sud Alsace ein mittleres Reaktivierungspotenzial zugewiesen. Die Euregio SaarLorLux (Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Belgien) zeichnet sich durch ein verhältnismäßig engmaschiges, sich in Betrieb befindliches Netz aus. Die stillgelegten Strecken wurden größtenteils zurückgebaut, einzig interessant ist die Verbindung Dillingen – Bouzonville, welche das Ziel einiger Reaktivierungsbestrebungen ist. Angesichts der guten bestehenden Verbindungen und der zurückhaltenden Rolle der Euroregion erhält diese Region nur ein mittleres Reaktivierungspotenzial.²

In der Euregio Maas-Rhein (Deutschland, Frankreich und Niederlande) gibt es zwei Strecken mit Reaktivierungspotenzial. Aktuell sind die in der Region wahrnehmbaren Anstrengungen zur Reaktivierung allerdings als noch sehr vage einzuschätzen und zudem wenig belegbar. Vor diesem Hintergrund erscheint das Reaktivierungspotenzial für diese Region von mittlerer Relevanz.

In Rhein-Maas-Nord (Deutschland und Niederlande) zeichnet sich die Strecke Eiserner Rhein durch ein mittleres Reaktivierungspotenzial aus. Dieser Strecke soll durch das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) bis 2040 in den Güterverkehr mit eingebunden werden. Somit eignet sich die Strecke eher weniger für eine tiefere Untersuchung. In der Euregio (Deutschland und Niederlande) gibt es keine großen Reaktivierungsperspektiven für grenzüberschreitende Strecken. Es gibt Pläne, die aber eher langfristig als kurzfristig Realisierung finden könnten.

3.3.4 Reaktivierungspotenziale mit hoher Relevanz

In den Euroregionen Spree-Neiße-Bober und TriRhena besteht ein hohes Reaktivierungspotenzial. Dennoch wurde sich gegen eine Aufnahme beider als Modellregion entschieden. Die Euroregion Pamina konnte sich gegen TriRhena und die Euroregion Pomerania gegen Spree-Neiße-Bober durchsetzen. In der Euroregion Spree-Neiße-Bober (Deutschland und Polen) hat gerade erst eine

² Außerdem findet der Großteil der Pendelströme zwischen Deutschland und Frankreich statt, diese Konstellation wird in den Regionen Pamina und TriRhena betrachtet.

Aktivierung stattgefunden. Diese Strecke ist jedoch noch nicht ganz ausgebaut, weshalb sich die Region dennoch eignet, um Erfolgsfaktoren für die Reaktivierung zu erforschen. Daneben besteht ein Reaktivierungspotenzial für die Strecke Guben – Gubinek, welche die alte Hauptstrecke von Berlin nach Wrocław darstellt. Diese Relation wurde auch durch die VDV-Publikation [VDV, 2022] und im Raumordnungsverfahren beschrieben. Auf polnischer Seite wird auf den Ausbau von Schnellstraßen gesetzt, dennoch haben dort auch Reaktivierungen stattgefunden, unter anderem auch ein Teil der Strecke Guben – Gubinek, die im Raumordnungsverfahren gelistet worden ist. Die Region stellt eine der wenigen Regionen dar, in denen es seit der Missing Link Studie Veränderungen gab.

In der Regio TriRhena (Deutschland, Frankreich und Schweiz) wurde die Strecke Colmar-Rhein-Freiburg durch die VDV-Studie mit einem Reaktivierungspotenzial ausgezeichnet [VDV, 2022]. Jedoch stellt die Rheinüberquerung in diesem Fall ein kostspieliges Unterfangen dar, welches die Reaktivierung gefährden könnte. Derzeit werden außerdem Vorstudien zu der Wiederherstellung der Schienenverbindung Colmar-Rhein-Freiburg innerhalb eines Interreg-Projektes vorgenommen [Interreg Oberrhein, 2020]. Außerdem wird innerhalb eines weiteren Interregs-Projektes daran gearbeitet, dass mehr Züge für die zwischen Frankreich und Deutschland verkehrenden Regionallinien über die notwendigen Zulassungen verfügen und technisch in der Lage sind, in den beiden Ländern zu fahren [Interreg Oberrhein, 2019].

3.3.5 Modellregionen

Als Modellregionen wurden die Euroregion Pomerania, der Eurodistrikt Pamina und die Euregio Rhein-Waal nach dem beschriebenen Verfahren ausgewählt. In der **Euroregion Pomerania** (Deutschland und Polen) wurde eine Teilreaktivierung im grenzüberschreitenden Verkehr (Ahlbeck – Świnoujście Zentrum) erfolgreich umgesetzt. Daneben gibt es eine vielversprechende Trasse [vgl. VDV, 2022] mit hohem Reaktivierungspotenzial zwischen Ducherow (– Świnoujście) – Heringsdorf (Karniner Bahn), die eine schnelle Anbindung von Berlin nach Świnoujście ermöglicht und damit Besuchendenströme und dem hohen Anteil saisonaler Arbeitspendelnder nach Usedom [Bundesagentur für Arbeit 2023] eine Mobilitätsalternative bieten würde. Insgesamt ist Pomerania ein ländlich geprägter Raum mit schwacher Wirtschaftskraft, wobei die Großstadt Szczecin mit rund 400.000 EW und die touristisch geprägte Ostseeküste eine große Anziehungskraft besitzen. Die Euroregion ist die größte der deutsch-polnischen Euroregionen und existiert seit 1995 [Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e. V., 2020]. Die Insel Usedom hat ein großes saisonales Verkehrsproblem, da die öffentlichen Verkehrsanbindungen die saisonalen Tourismusströme nicht aufnehmen können: Es gibt nur die Nordanbindung über Züssow und Wolgast auf die Insel, daraus resultieren lange Fahrzeiten, insbesondere, um auf den Südtteil der Insel zu gelangen. Die Usedomer Bäderbahn ist keine Schnellbahn, d. h. bis Świnoujście sind die Fahrzeiten sehr lang, und es gibt keine Fernanbindung. Auch Direktverbindungen per Bahn z. B. aus Berlin existieren nicht mehr. Beeinflusst wird die Situation durch den Autotunnel unter der Swine, der die 40.000 EW-Stadt Świnoujście über Wollin seit dem 30.06.2023 mit dem polnischen Festland verbindet (vorher war Świnoujście nur über die deutsche Seite bzw. per Autofähre erreichbar). Durch den Tunnel könnten mehr Pkw auf den Südtteil der Insel gelangen, von der polnischen Seite (Insel Wollin) gelangten bisher nur EW Świnoujściens per Fähre in Richtung Deutschland. Eine Machbarkeitsuntersuchung der Strecke Ducherow – Heringsdorf wird momentan durchgeführt [vgl. Eurailpress, 2023]. Es werden jedoch nur Trassenvarianten auf deutscher Seite untersucht, da es bisher für diese Strecke noch keine offiziellen Vereinbarungen zwischen Deutschland und Polen gibt und der Verlauf der ehemaligen Trasse auf polnischem Gebiet mittlerweile bebaut ist.

Des Weiteren bestehen breite und langjährige zivilgesellschaftliche Aktivitäten für die Verbesserung der Verkehrsanbindung: Mit dem eingetragenen Verein der Usedomer Eisenbahnfreunde und dem Aktionsbündnis Karniner Brücke setzen sich zivilgesellschaftliche Akteurinnen und Akteure seit längerer Zeit für die Reaktivierung der Strecke über die Karniner Brücke ein.

Tabelle 1: Übersicht über Auswahl der Modellregionen

N°	Euroregion	Reaktivierungspotential mit Relevanz für die Studie ³
1	Euroregion Pomerania	Modellregion
2	Eurodistrikt Pamina	Modellregion
3	Euregio Rhein-Waal	Modellregion
4	Euroregion Spree-Neiße-Bober	Hoch
5	Regio TriRhena	Hoch
6	Euroregion Neiße-Nisa-Nysa	Mittel
7	Europaregion Donau Moldau	Mittel
8	Euregio Bayerischer Wald/ Böhmerwald	Mittel
9	Eurodistrikt Region Freiburg/ Centre et Sud Alsace	Mittel
10	Euregio SaarLorLuxRhein	Mittel
11	Euregio Maas-Rhein	Mittel
12	Euregio Rhein-Maas-Nord	Mittel
13	Euregio	Mittel
14	Euroregion Storstrøms Amt/ Kreis Ostholstein	Gering
15	Euroregion Viadrina	Gering
16	Euroregion Elbe/Labe	Gering
17	Euroregion Erzgebirge Krušnohoří i	Gering
18	Euregio Egrensis	Gering
19	Euregio Bodensee	Gering
20	Region Sønderjylland-Schleswig	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen
21	Fyns Amt K.E.R.N.	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen
22	Euregio Inn - Salzach	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen
23	Euregio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen
24	Euregio Inntal	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen
25	Euregio Zugspitze-Wetterstein-Karwendel	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen
26	Euroregion Via Salina	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen
27	Eurodistrikt Straßburg-Ortenau	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen

³ Nach Voreinschätzungen durch Sippel et al. [2018] und der VDV-Studie [2022] und weiterer Strecken- und Euroregionsspezifischer Recherche. Siehe Kompendium.

N°	Euroregion	Reaktivierungspotential mit Relevanz für die Studie ³
28	Ems Dollart Region	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen
29	Euroregion Die Watten	Keine zu reaktivierenden Schienenanlagen

Im **Eurodistrikt Pamina** (Deutschland und Frankreich) ist besonders das Reaktivierungspotenzial auf der Strecke Rastatt – Strasbourg für eine weitere Betrachtung interessant. Die Region zeichnet sich auch dadurch aus, dass sie im Gegensatz zu TriRhena kleinräumlicher abgrenzbar und zu untersuchen ist. Es bestehen vor allem zwischen Rastatt und den französischen Gebieten intensive Pendelbeziehungen auf Grund der dort ansässigen Industrie [Bundesagentur für Arbeit 2023]. Die Euroregion Pamina hat 2016 einen Aktionsplan Mobilität entwickelt und arbeitet bereits zu Reaktivierungspotenzialen von Bahnstrecken [Eurodistrict Pamina 2016 und Wirtschaftsregion Mittelbaden 2019]. Interessant ist auch die grenzüberschreitende Organisationsstruktur, da der Eurodistrikt Pamina die einzige Euroregion mit eigener Rechtsform ist (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit – EVTZ) und regelmäßig in Versammlungen mit gleicher Sitzverteilung zwischen den Regionen tagt. Dem EVTZ können Kompetenzen übertragen werden, die in nationalstaatlicher Hand sind. Z B. könnte das EVTZ als Organisator des grenzüberschreitenden SPNV fungieren und EU-Programme (z. B. Interreg) verwalten. Die Gründung eines EVTZ ist jedoch sehr kompliziert und langwierig. Pamina ist hier bereits sehr fortgeschritten und hat zahlreiche Erfahrungen gesammelt, die es sich in der Untersuchung von Reaktivierungsverfahren in Grenzregionen zu betrachten lohnt.

Die **Euregio Rhein-Waal** (Deutschland und Niederlande) war neben Stakeholdern wie Verkehrsunternehmen, Transport- und Logistikfirmen sowie Branchenvereinen und Interessenverbänden Teil des INTERREG VA-Projektes Euregionaler Mobilitätsplan [Oudman et al. 2022]. Der Mobilitätsplan skizziert relevante Entwicklungen wie den Einfluss des demografischen Wandels, des Klimabewusstseins und der Flexibilisierung der Arbeitswelt. Außerdem beinhaltet er eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation, in der die Verkehrsträger Fußgängerinnen und Fußgänger, Fahrrad, Bus, Bahn, Auto, Güterverkehr und Luftfahrt analysiert werden. Besonders in die Stadt Kleve gibt es mit rund 900 registrierten pendelnden Personen aus den Niederlanden einen Bedarf an grenzüberschreitender Mobilitätsinfrastruktur. Die Euroregion weist zwei Strecken mit unterschiedlich eingeschätzten Reaktivierungspotenzialen auf. Für die Strecke Hassum – Gennep ist der ehemalige Verlauf auf deutscher Seite noch für den Schienenverkehr vorgesehen [Gemeinde Goch o.J.], auf niederländischer Seite soll die Fläche aber nur für Erholungszwecke genutzt werden [Flächennutzungsplan der Gemeinde Gennep 2019]. Vor allem auf deutscher Seite wird eine Reaktivierung der Strecke Kleve – Nijmegen befürwortet, so ist die Reaktivierung Bestandteil der "Zielnetzkonzeption 2032/2040" des Verkehrsministeriums NRW [Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW 2022]. Teile der Strecke werden heutzutage durch Draisinen befahren. Verschiedene zivilgesellschaftliche Organisationen engagierten sich in den letzten Jahren für die Reaktivierung dieser Strecke. In einem Gespräch mit der Euroregion wurde offengelegt, dass nach erfolglosem Engagement viele Personen ihre aktiven Bemühungen um eine Reaktivierung aufgaben.

4. Erfolgsfaktoren und Hürden in ausgewählten Modellregionen

Die Inhalte und Arbeitsergebnisse der zweiten Projektphase umfassen die inhaltliche Konzeption, Organisation, Durchführung und Ergebnisdarstellung der drei Primärdatenquellen qualitative Stakeholder-Interviews, quantitative Befragung von Nutzenden- und Nicht-Nutzenden, Fokusgruppen mit Nutzenden sowie die erweiterten Dossiers der vertiefenden Datenanalyse.

4.1 Qualitative Interviews mit Stakeholdern

4.1.1. Inhalt und Vorgehen

Die Befragung der Stakeholder unterschiedlicher Ebenen mittels leitfadengestützter Interviews zielte auf (potenzielle) Erfolgsfaktoren (im Folgenden als Entwicklungschancen bezeichnet) und Hürden (im Folgenden als hemmende Faktoren bezeichnet) bei der Verlagerung von Personenverkehr in Grenzregionen auf die Schiene ab.

Zunächst fanden eine Akteursrecherche sowie anschließend die Kontaktaufnahme mit wichtigen Multiplikatoren und Multiplikatorinnen in den drei Modellregionen statt. Der Leitfaden der semi-strukturierten Interviews [Kruse 2015] fokussierte für alle Befragten grob auf folgende Themen: die aktuelle Situation in den Modellregionen, die dortigen Potenziale von und durch die mögliche Reaktivierung von Schienenverbindungen, Hemmnisse und Barrieren, die der Reaktivierung entgegenstehen könnten, sowie einen Ausblick auf mögliche zukünftige Entwicklungen in der Region. Hinzu kamen spezifische Fragen hinsichtlich der (für die jeweilige Region) wichtigen grenzüberschreitenden Verkehrskorridoren, dem Entwicklungsstand des grenzregionalen und grenzüberschreitenden Bahnnetzes und nach Problemen bezüglich der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Grenzverkehr. Ebenfalls Teil der Interviews waren Fragen nach Anreizen und Finanzierungsmöglichkeiten hinsichtlich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei Initiierung, Planung und Realisierung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte sowie nach wesentlichen Entwicklungschancen und wichtigen Akteurinnen und Akteuren (Personen und Institutionen) hinsichtlich Reaktivierungsvorhaben. Die Befragten wurden auch nach Hindernissen grenzüberschreitender Reaktivierungsprojekte sowie nach Lösungsansätzen zur Überwindung dieser Hindernisse gefragt. Schließlich sollten die Befragten auch ihre Meinung hinsichtlich konkreter regionaler Schienenverbindungen mit Reaktivierungsmöglichkeit darlegen. Für einzelne Interviewte wurde eine englisch-, polnisch- wie auch eine französischsprachige Variante des Leitfadens erstellt. Die Interviews wurden vornehmlich auf Deutsch und Englisch, aber auch auf Französisch geführt. Zusätzlich wurden zwei weitere Interviews mit Referenten der Europäischen Kommission durchgeführt, um Potenziale, Hemmnissen und Barrieren der Europäischen Ebene mit in den Blick nehmen zu können.

4.1.2. Datengrundlage

In der Zeit vom 10.07.2023 bis zum 04.10.2023 wurden insgesamt 23 Interviews mit Stakeholdern in den drei Modellregionen und auf europäischer Ebene (Europäische Kommission) durchgeführt. Die Bandbreite der befragten Fachkundigen umfasst dabei verschiedene Akteursebenen (siehe Tabelle 2).

Es galt, Stakeholder auf europäischer Ebene (DG Move, DG Regio), nationalstaatlicher Ebene (Verkehrsministerien, Eisenbahnunternehmen und Regulierungsbehörden), auf regionaler Ebene (Landesministerien, regionale Planungsverbände, Aufgabenträger, Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Landes- und Regionalpolitik, Fahrgastverbände, Gewerkschaftsvertreter) und lokaler Ebene (Kommunalpolitik, Initiativen und Vereine zur Wiederbelebung von Bahnstrecken) auf beiden Seiten der jeweiligen Grenze zu befragen. Aus organisatorischen Gründen konnte die Akteurslandschaft nicht für alle Modellregionen ausgewogen abgebildet werden. Es gelang jedoch, für jede Modellregion mindestens eine Fachperson aus den Bereichen Administration, Politik, Initiativen/Organisationen und Verkehrliche Akteure zu gewinnen.

Tabelle 2: Qualitative Stakeholderinterviews – Übersicht über Befragte

	Pamina	Pomerania	Rhein-Waal	Europa
Administration	Referentin des Eurodistrikts Pamina für grenzüberschreitende Mobilität	Koordinatorin des Raumplanungsbüros der Woiwodschaft Westpommern (~Raumordnung der Woiwodschaft)	Referentin und Pressesprecherin des Euregio Rhein-Waal	Vertreter der Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung der Europäischen Kommission
	Région Grand Est DGA Mobilités – DIP/ Direction des Investissement et des Partenariats	Vertreter des Regionalen Raumplanungsbüros der Woiwodschaft Westpommern		Vertreter der DG Move/ Generaldirektion Mobilität und Verkehr
	Vertreterin der Generaldirektion der Europäischen Gemeinschaft Elsass in der Region Nord-Elsass	Referent der Verkehrsabteilung im Marschallamt der Woiwodschaft Westpommern		
	Beauftragter für grenzüberschreitende Zusammenarbeit des Landes Rheinland-Pfalz*		Ratsmitglied der Gemeinde Nijmegen	
Politik			Parlamentsabgeordneter der Grünen Partei in der Provinz Gelderland	

	Pamina	Pomerania	Rhein-Waal	Europa
Politik		Verkehrsausschuss im Landkreis Vorpommern-Greifswald, Vertreter der Usedomer Eisenbahnfreunde*	Kreistags-abgeordneter der Grünen Partei im Kreis Kleve	
Initiativen/ Organisationen	Vertreterin der Stadt Karlsruhe/ Geschäftsführerin der Initiative „Magistrale für Europa“		Pressesprecher von Pro Bahn NRW	
		Leiter des Bereichs Wirtschaft und Standortpolitik (Infrastruktur & Verkehrsinfrastruktur) der IHK Neubrandenburg	Vorsitzende der Bürgerinitiative VIEV – Vereinigung für grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehr	
Verkehrliche Akteure	Geschäftsführer Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz (RLP) Süd	Geschäftsführer der Usedomer Bäderbahn	Fachgruppenleiter im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für den Bereich Vertragsmanagement	
		DB Arbeitsgemeinschaft (AG) Konzernbevollmächtigter Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern		
		DB Regio AG Vorsitzender der Regionalleitung und Regionalleiter Marketing, Region Nordost		

**Anmerkung: Zwei Interviewte repräsentierten jeweils zwei Akteursebenen. In der tabellarischen Darstellung sind die Zellen daher derart angeordnet, dass sie Bestandteil beider Kategorien ist.*

4.1.3. Methodik der Datenauswertung

Die Interviews wurden audiovisuell im Rahmen von Videokonferenzen aufgezeichnet, daraufhin transkribiert und inhaltsanalytisch [Mayring 2010] ausgewertet. Auf Basis der Interviewtranskripte wurden alle Aussagen der Interviewten ganzheitlich gesichtet, wobei wesentliche Textstellen (Zitate) kodiert, d. h. mit sinnhaften Kodebezeichnungen versehen und im Anschluss nach Themen und Unterthemen gegliedert bzw. kategorisiert worden sind. Das hierdurch entstandene Kategoriensystem konnte wiederum in 20 Kodegruppen zusammengefasst werden. Die so entstandenen Kategorien bildeten das Zentrum der Analyse und wurden im Verlauf der Auswertung innerhalb des Projektteams in einem iterativen Prozess vorgestellt, diskutiert und angepasst [Mayring 2010]. Die Ordnung der Interviewinhalte innerhalb der Auswertungskategorien liefert ein wesentliches Ergebnis der qualitativen Stakeholderinterviews und wird im Folgenden dargestellt. Der übergeordnete Fokus der Interviews und ihrer Analyse lag auf der Ermittlung von (potenziellen) Entwicklungschancen und

hemmenden Faktoren bei der Verlagerung von Personenverkehr auf die Schiene (s. o.). Die über die Interviews erfassten Aussagen lassen sich zudem grob nach (1.) „verkehrlichen Aspekten“, (2.) „übergeordneten Aspekten“ und (3.) „regionsspezifischen Aspekten“ gliedern.

Die verkehrlichen Aspekte betreffen dabei die Unterkategorien:

- Betrieb/Verkehrsangebot
- Infrastruktur
- Tarife
- Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung/Förderkulisse
- Verkehrsangebot
- Verkehrsnachfrage
- Verkehrsorganisation/Bestellsysteme
- Verkehrsplanung

Die übergeordneten Aspekte betreffen:

- Administration/Verwaltung/Rechtlicher Rahmen
- Geografie
- Governance/Akteursstrukturen
- Politik
- soziale und kulturelle Aspekte
- Umwelt- und Naturschutz

Die regionsspezifischen Aspekte bilden insbesondere:

- die Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit
- die „Vision“ der Befragten zum zukünftigen grenzüberschreitenden Verkehr in ihrer Region

Die thematischen Unterkategorien folgen den ihnen zugrundeliegenden Codes, welche sie schließlich inhaltlich definieren bzw. ausfüllen. Eine Darstellung der identifizierten hemmenden Faktoren und Entwicklungschancen innerhalb der Unterkategorien befindet sich - regional gegliedert - im [Anhang 1](#) des Berichts. Die über die Aussagen der Befragten (Zitate) identifizierten Entwicklungschancen und hemmenden Faktoren wurden nach jenem Muster innerhalb der kategorialen Struktur ausgewertet und hierüber in (erste) Problemstellungen, Entwicklungschancen und Handlungsempfehlungen überführt. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Analyse nach den Kategorien dargestellt (Kapitel 4.1.4) und im darauffolgenden Abschnitt (Kapitel 4.1.5) die wichtigsten Ergebnisse überblicksartig zusammengefasst. Die im Folgenden dargestellten hemmenden Faktoren und Potenziale bilden ausschließlich die Inhalte der Interviews ab und verfolgen daher weder Anspruch auf Allgemeingültigkeit noch Vollständigkeit.

4.1.4 Ergebnisse nach Kategorien

Nachfolgend wird eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Interviews nach den in Kapiteln 4.1.3 aufgeführten Kategorien vorgenommen. Zunächst wird auf die verkehrlichen und danach auf übergeordnete Aspekte eingegangen. Es erfolgt eine Unterteilung in „hemmende Faktoren“ und „Entwicklungschancen“. Die regionale Zuordnung der Erkenntnisse – sofern von Relevanz – ergibt sich aus dem Text.

Verkehrliche Aspekte

BETRIEB UND VERKEHRSANGEBOT

Hemmende Faktoren:

Das Fahrpersonal braucht in vielen Fällen eine Zulassung für beide Länder. Diese Zulassungen beinhalten neben den Streckenkenntnissen auch Kenntnisse über die nationalen Regelwerke und auch den Nachweis eines gewissen Sprachniveaus. In der Region **Rhein-Waal** führen diese hohen Anforderungen im Schienenpersonenverkehr häufig dazu, dass Personal von Güterverkehrsunternehmen abgeworben wird.

Die Anforderungen an das Personal führen zudem häufig dazu, dass das Personal an der Grenze ausgetauscht werden muss. Das zieht betriebliche Verzögerungen durch die Wartezeiten an den Grenzbahnhöfen und zusätzliche personelle Aufwände nach sich. Im französischen Teil des Eurodistrikts gibt es auch keine vertakteten Verkehre, was die Angebotsplanung für grenzüberschreitenden Verkehr erschwert.

Entwicklungschancen:

In **Pomerania** war der Busverkehr stark vom Schülerverkehr geprägt, allerdings zeichnet sich hier eine Änderung hin zu **touristischen Verkehren** ab. Das stellt auch ein Potential für den Schienenverkehr dar, denn besonders Besuchende Usedom könnten von einer Reaktivierung der ehemaligen Strecke im Süden der Insel profitieren.

VERKEHRSORGANISATION/BESTELLSYSTEME

Die Inhalte dieser Kategorie waren zum größten Teil Aussagen zur Sprachkompetenz und zu geltenden Regelwerken und gingen deshalb in der Kategorie Betrieb/Verkehrsangebot auf. Informationen zu Bestellsystemen ließen sich keine finden.

INFRASTRUKTUR

Hemmende Faktoren:

Durch die langen Entstehungsverläufe der europäischen Bahnen haben sich in den einzelnen Ländern häufig verschiedene Systeme entwickelt. Ein Aspekt ist hierbei der unterschiedliche Bahnstrom, welcher sich in allen betrachteten Regionen in Spannung und/oder Frequenz unterscheidet. Aber auch nicht elektrifizierte Strecken unterscheiden sich in den Regionen im Lichtraum oder der Zugbeeinflussung. Letztere hat auch eine Auswirkung auf die Zulassungsvoraussetzungen des Personals, wie im Faktor „Betrieb und Verkehrsangebot“ bereits beschrieben. In **Rhein-Waal** wirken sich diese Faktoren negativ auf die Fahrzeugbeschaffung aus, da für den grenzüberschreitenden Verkehr Mehrsystemfahrzeuge benötigt werden.

Allgemein zeigt sich auf polnischer Seite, dass die **Instandhaltung von bestehender Infrastruktur** einen weitaus höheren Stellenwert als die Reaktivierung hat. Außerdem wurden die ehemaligen Strecken nach Stilllegung in Besitz der angrenzenden Gemeinden gegeben.

Entwicklungschancen:

Die Anzahl der Rheinquerungen zwischen Deutschland und Frankreich ist begrenzt, und insbesondere nördlich von Strasbourg gibt es momentan keine weitere Möglichkeit, mit der Eisenbahn den Fluss zu überqueren. Hierdurch wird die Reaktivierung der Brücke bei Wintersdorf im Eurodistrikt **Pamina** interessant, da nicht nur der regionale Verkehr, sondern große Teile des Deutsch-Französischen Grenzraums im Störfungsfall oder bei Bauarbeiten von einer weiteren **Umleitungsstrecke** profitieren könnten.

In der Region **Rhein-Waal** wird neben der Reaktivierung mittels Vollbahn auch die Möglichkeit betrachtet, kleinere Transporteinheiten zu nutzen. Diese auch „Monocab“ genannten Fahrzeuge benötigen nur eine Schiene und somit ist auf nur einem herkömmlichen Gleis ein Zweirichtungsbetrieb möglich. Ein wichtiger Treiber zur weiteren Umsetzung ist die Hochschule Rhein-Waal.

TARIFE

Hemmende Faktoren:

Die Tarifsituation ist in vielen Regionen unübersichtlich. In **Pamina** herrscht Uneinigkeit über bestimmte Fahrgastgruppen (z. B. Kinder oder Hunde) in der Erstellung von Tarifen. Ebenso wird das System als unübersichtlich bezeichnet, vor allem bei Tickets für touristische Zwecke.

In **Rhein-Waal** sorgt die Tarifstruktur beider Länder dafür, dass grenzüberschreitende Tickets der niederländischen Verkehrsverbände im Durchschnitt günstiger sind als die der deutschen. Das führt dazu, dass viele Personen, die mit dem Bus die Grenze aus Deutschland heraus überqueren, bevorzugt niederländische Tickets kaufen. Somit haben deutsche Bahnunternehmen einen finanziellen Nachteil.

Entwicklungschancen:

In den **Niederlanden** gibt es bei vielen Verkehrsstationen ein Check-In/Check-Out-System mit Bahnsteigsperrern. Dieses System ist in Deutschland weitestgehend unbekannt, allerdings wurden auf der Strecke zwischen Arnhem und Emmerich die Terminals zum Ein- und Auschecken auch auf deutschen Verkehrsstationen eingerichtet. Somit können Personen aus den Niederlanden mittlerweile mit ihrer Karte auch ohne Zusatzfahrtschein nach Deutschland reisen.

Auf **Usedom** ist besonders der Tourismus ein Treiber des öffentlichen Verkehrs. Die Nutzung des ÖPNV im touristischen Bereich wird über die bestehenden, den ÖPNV einschließenden Gästekarten und das als positiv bewertete ÖPNV-Informationssystem bereits heute attraktiver gestaltet. Durch das bestehende Angebot der Usedomer Bäderbahn sind die wesentlichen touristischen Orte auf der Insel bereits sehr gut angebunden.

VERKEHRS- UND INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Hemmende Faktoren:

Obwohl grenzüberschreitender Verkehr mit zusätzlichen Kosten für die Erbringung der Verkehrsleistung verbunden ist, gibt es in **Deutschland** für diese Mehraufwendungen keine finanzielle Kompensation. Das grenzüberschreitende SPNV-Angebot muss aus den vorhandenen Regionalisierungsmitteln finanziert werden.

In **Polen** ist das Angebotsniveau im Vergleich zu Deutschland bereits aufgrund des begrenzten Finanzierungsrahmens deutlich geringer. Dies erschwert auch den Ausbau des grenzüberschreitenden SPNV-Angebotes.

Für den Aufbau regionaler, die Schiene ergänzender Busnetze stehen den Woiwodschaften ebenfalls keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung, da der Busverkehr in Polen grundsätzlich eigenwirtschaftlich betrieben wird. Relationen, auf denen die Nachfrage für einen wirtschaftlichen Betrieb nicht ausreicht, werden somit nicht oder nur sporadisch bedient.

Auch zwischen Deutschland und **Frankreich** gibt es ein Gefälle hinsichtlich der Förderung des Ausbaus der Öffentlichen Verkehrsnetze (ÖV-Netze). So gibt es seitens der deutschen Bundesländer Förderprogramme für Streckenreaktivierungen und den Aufbau von regionalen Landesbusnetzen, wohingegen auf französischer Seite keine vergleichbaren Programme existieren. Dies gilt ebenso für die nationalstaatliche Ebene.

In den **Niederlanden** ist eine Beteiligung der Gebietskörperschaften bei Infrastrukturinvestitionen vorgesehen. Daher herrscht aus kommunaler Sicht eine deutliche Zurückhaltung mit Blick auf Reaktivierungsvorhaben.

Seitens der **EU** gibt es keine zweckgebundenen Förderinstrumente für den Ausbau bzw. die Reaktivierung von Schieneninfrastruktur abseits der transeuropäischen Netze.

Des Weiteren gibt es keine finanzielle Unterstützung für die durch den grenzüberschreitenden Betrieb bedingten Mehraufwendungen.

Entwicklungschancen:

In den **Niederlanden** gibt es grundsätzlich zusätzliche Mittel für die Finanzierung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen.

In **Polen** gibt es immerhin die Möglichkeit, den Betrieb von grenzüberschreitenden Linien des Schienenpersonenfernverkehrs im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsverträgen finanziell zu unterstützen.

Vorhandene **EU-Mittel** aus den nationalen operationellen Programmen lassen sich verstärkt für den Ausbau bzw. die Reaktivierung von Bahnverbindungen einsetzen. Dies gilt insbesondere für Polen, das deutliche höhere Fördermittel und -quoten, z. B. aus dem Regionalen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), beanspruchen kann.

Seit Beginn der EU-Programmperiode 2021-27 besteht die Verpflichtung für die Mitgliedsstaaten, einen Teil ihrer (nationalen) EU-Mittel für grenzüberschreitende Projekte einzusetzen. EU-Mittel aus den Programmen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Interreg) könnten dagegen verstärkt genutzt werden, um Machbarkeitsuntersuchungen und Vorplanungen zu finanzieren.

VERKEHRSNACHFRAGE

Hemmende Faktoren:

In den **Niederlanden** sind viele Menschen mit ihrer Busanbindung recht zufrieden und sehen deshalb nicht das volle Potential im Ausbau der Schieneninfrastruktur. Ebenfalls haben einige Menschen in grenznahen Ortschaften eine gewisse Angst, dass bei Reaktivierung einer Eisenbahnstrecke auch gleichzeitig eine Kürzung des Busangebots stattfindet.

Im französischen Teil des Eurodistrikts **Pamina** gibt es bereits ein gutes Mitfahrer-System mit dementsprechender Parkplatzinfrastruktur. Dieses System wird auch viel für grenzüberschreitende Fahrten genutzt.

Die Brücke bei Wintersdorf ist ein zentrales Element der Reaktivierung, allerdings würde die damit einhergehende komplette oder teilweise Sperrung der Brücke für den MIV ebenfalls eine Umstrukturierung des gesamten regionalen und überregionalen Verkehrs mit sich ziehen.

In **Pomerania** sorgt der vor kurzem eröffnete Tunnel unter der Świna für eine Attraktivitätssteigerung des MIV. Die vermehrte Nutzung des ÖPNV von Touristinnen und Touristen auf der Insel Usedom beschränkt sich indes auf den deutschen Teil der Insel und auch der Euroregion Pomerania. Touristische Verkehre spielen auf polnischer Seite eine untergeordnete Rolle.

Entwicklungschancen:

In den meisten betrachteten Regionen gibt es Orte von größerer und teils überregionaler Bedeutung einhergehend mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen. In Pomerania und Rhein-Waal besteht eine recht hohe **Nachfrage für Verkehre zum Flughafen** Heringsdorf bzw. zu den Flughäfen in Düsseldorf und Weeze. In Nijmegen gibt es eine große Universität mit besonders vielen Studierenden aus Deutschland. In Pamina pendeln viele Menschen zu einem **Automobilunternehmen** in der Region. Besonders in Pamina und Rhein-Waal wird betont, dass die **wirtschaftliche Vernetzung** bis zum Zweiten Weltkrieg weitaus enger war.

In **Pomerania** besteht die Hoffnung, dass durch die Reaktivierung der Karniner Brücke und der damit verbundenen Modernisierung der Strecke zwischen Berlin und Stralsund auch andere davon abzweigende Strecken eine Modernisierung erfahren würden. Dies würde auch die Regionen entlang dieser Strecke attraktiver machen.

Die **Schiffbarkeit des Rheins** ist in den letzten Jahren vermehrt eingeschränkt, besonders in den Sommermonaten. Das wirkt sich negativ auf den Binnenschiffsverkehr für Güter, aber auch auf Fährverbindungen aus. Eine Stärkung des Schienenverkehrs könnte hier Abhilfe schaffen.

VERKEHRSPLANUNG

Hemmende Faktoren:

Die ohnehin schon langen Planungsprozesse für Schieneninfrastrukturen fallen im Falle einer grenzüberschreitenden Strecke noch wesentlich länger aus. Beispielweise hat die Einführung eines grenzüberschreitenden Tarifs in **Pamina** zwei Jahre Zeit in Anspruch genommen. Durch die langen Prozesse herrscht auf den planerischen Ebenen häufig keine Kontinuität und die wechselnde personelle Besetzung verzögert die Prozesse weiter. In **Pomerania** waren einige der interviewten Akteurinnen und Akteure der Ansicht, die „Europäisierung“ der Eisenbahn verlängere diese Prozesse sogar noch mehr, da zusätzliche Anforderungen an die Planung gestellt werden und die Komplexität zunehme.

In **Polen** wird klar kommuniziert, dass die Verbindung Berlin – Szczecin oberste Priorität in der Region hat und andere Projekte dementsprechend anders behandelt werden.

Entwicklungschancen:

In Rhein-Waal wird betont, eine Reaktivierung sei auch von einem „**Momentum**“ abhängig. Dieses Momentum trat bei der Verbindung Arnhem – Emmerich auf und führte zu positiven Ergebnissen.

In einigen wichtigen Punkten herrscht bei vielen Beteiligten in den Euroregionen **Einigkeit**. In Rhein-Waal ist der Kreis Kleve sehr an einer Reaktivierung interessiert und in Pamina ist man sich einig, dass die Rheinbrücke das kritischste Element ist. In Pomerania erkennen die Beteiligten die wirtschaftlichen Potentiale, die entstehen könnten.

Übergeordnete Aspekte

ADMINISTRATION/VERWALTUNG/RECHTLICHER RAHMEN

Hemmende Faktoren:

Es existiert kein grenzüberschreitender **strukturpolitischer Rahmen**. Dies erschwert die Zusammenarbeit in der Regional- und Verkehrsplanung. Für die Umsetzung von grenzüberschreitenden Reaktivierungsprojekten ist ein beiderseitiger Konsens erforderlich.

Technische und administrative Hürden erschweren den Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs nach wie vor in entscheidendem Maße. **Europäische Rechtsnormen** zur Marktliberalisierung und Harmonisierung werden von den Mitgliedsstaaten teilweise verzögert umgesetzt, was die Durchführung gemeinsamer Verkehrsprojekte erschwert.

Für grenzüberschreitende Verkehrsthemen ist oftmals unklar, welche Seite die **Koordination und Steuerung** übernimmt. Oftmals werden Vorhaben von einer Seite getrieben, ohne die Erwartungen und Randbedingungen der anderen Seite einzubeziehen. Dies führt zu Frustration auf beiden Seiten und zum Scheitern derartiger Projekte.

Die **Institutionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit** besitzen nur eine eingeschränkte Handlungskompetenz. Dies betrifft neben fachlich-verkehrlichen Kompetenzen auch die Entscheidungskompetenz. Ein Konsens aller Mitglieder ist nur schwer herstellbar.

Auf beiden Seiten der Grenze gibt es Unterschiede in den Zuständigkeiten für den Eisenbahnverkehr. Während sich in **Deutschland** der größte Teil des Netzes in staatlicher Hand befindet, ist hier ein mangelndes Interesse bzw. eine fehlende Priorisierung an regionaler Eisenbahninfrastruktur erkennbar. Häufig wechselnde Ansprechpersonen auf nationaler Ebene erschweren die kontinuierliche Zusammenarbeit.

In den **Niederlanden** existiert dagegen eine Trennung der Verantwortlichkeiten für das überregionale (Nationalstaat) und das regionale (Provinzregierungen) Netz.

Auch die **Aufgabenträgerschaft** für den SPNV ist in Deutschland kleinteiliger geregelt und liegt oftmals auf Ebene der Landkreise, während in den Niederlanden (Provinzen), Frankreich (Regionen) und Polen (Woiwodschaften) höhergradige Verwaltungseinheiten zuständig sind. In Frankreich liegt die Zuständigkeit für grenzüberschreitenden Schienenverkehr grundsätzlich bei der Zentralregierung, der jedoch im Gegensatz zur Region, die lediglich die Zuständigkeit für die Binnenverkehre besitzt, kein Interesse am Ausbau regionaler Verbindungen zeigt.

Unterschiedliche gesetzliche Anforderungen auf beiden Seiten der Grenze führen zu erhöhten administrativen Aufwänden.

Unterschiedliche Rechtsnormen erhöhen die Komplexität zur Durchführung grenzübergreifender Projekte. Für die Umsetzung von Reaktivierungsprojekten macht sich dies u. a. durch einen erhöhten **Personal- und Sachmittelaufwand** bei den Planungsprozessen bemerkbar.

Ein häufiges Problem sind fehlende bzw. nicht harmonisierte **Datengrundlagen**, die dazu führen, dass grenzüberschreitende Nachfragepotenziale nicht bzw. nicht vollständig erfasst werden können.

Entwicklungschancen:

Es gibt ein **beiderseitiges Interesse** an wirtschaftlicher Entwicklung und verkehrlicher Vernetzung. Daher existiert eine grundsätzlich hohe Bereitschaft zur Bearbeitung grenzüberschreitender Themen. Dies kann den Weg zur Umsetzung von Reaktivierungsvorhaben ebnen.

Die kontinuierliche Implementierung der europäischen Verordnungen für den einheitlichen **europäischen Eisenbahnraum** kann die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bahnverkehr erheblich vereinfachen und somit auch die Durchführung von Reaktivierungsvorhaben erleichtern. Die Nutzung bestehender Anlaufstellen für grenzüberschreitende Kooperation (*Border Focal Point Network*) kann hierbei unterstützend wirken.

Grenzübergreifende fachliche Gremien (Best practice: *Deutsch-Polnischer Raumordnungsausschuss*) können zu einer kontinuierlichen beidseitigen Abstimmung beitragen.

Die **Institutionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit** bilden eine wichtige Dialog- und Netzwerkplattform für das Themengebiet des grenzüberschreitenden ÖV.

Zwischenstaatliche Verträge und Abkommen („Eiserner Rhein“, „Aachener Vertrag“) können als Vorbild und gemeinsame Handlungsgrundlage dienen. Reaktivierungsvorhaben können so auf eine höhere Priorisierungsebene gebracht werden.

Die **Regionalisierung im SPNV** führt sowohl in Polen als auch in Frankreich nach jahrelangem Rückgang bzw. jahrelanger Stagnation zu einer Renaissance des regionalen Schienenverkehrs. Mittlerweile ist in beiden Ländern ein gewachsenes Interesse am Ausbau des grenzüberschreitenden SPNV-Netzes zu verzeichnen. Dies zeigt sich auch an neu geschaffenen Stellen in den regionalen Verwaltungen zum Thema grenzübergreifende Mobilität.

Zweisprachige Akteurinnen und Akteure, die in beiden Ländern zuhause sind, können Erkenntnisse auf Verwaltungsebene multiplizieren.

POLITIK

Hemmende Faktoren:

Insgesamt ist der **politische Wille** der EU-Mitgliedsstaaten, grenzüberschreitende Verkehre zu priorisieren, noch gering. Da es bereits im primär fokussierten Binnenverkehr erhebliche Defizite und Ausbaubedarfe gibt, werden grenzüberschreitende Themen oft nachrangig behandelt. Hinzu kommen die höhere Komplexität und fehlende Finanzierungssystematik für diese Vorhaben. Daher fehlen auch finanzielle Mittel für die Umsetzung von Reaktivierungsprojekten in Grenzregionen.

Die politische Entscheidung für eine Reaktivierung muss auf beiden Seiten der Grenze gefällt werden. In der **Euregio Rhein-Waal** ist die niederländische Provinz als Entscheidungsinstanz und Geldgeberin sehr zurückhaltend, da sich die an der Strecke gelegene Kommune gegen eine Reaktivierung positioniert.

Es bestehen unterschiedliche politische Zielsetzungen für die Gestaltung des grenzüberschreitenden ÖPNV. In der Euregio Rhein-Waal liegt der Fokus der deutschen Seite auf dem SPNV, wohingegen auf der niederländischen Seite die Entwicklung des Busverkehrs als ausreichend erachtet wird.

Es gibt unterschiedliche und wechselnde politische Prioritäten infolge von Wahlen. Nach den letzten niederländischen Regionalwahlen setzt die neue Provinzialregierung keinen erkennbaren Schwerpunkt auf grenzüberschreitenden Schienenverkehr, sodass nun die Unterstützung für das Reaktivierungsprojekt fehlt.

In der **Europaregion Pomerania** hat es vor allem auf deutscher Seite unterschiedliche politische Schwerpunktsetzungen zwischen den beteiligten Bundesländern gegeben. Aus Sicht der Grenzregion fehlt den übergeordneten Ebenen das Bewusstsein für das große saisonale Verkehrsproblem, das durch den Tourismus generiert wird.

Obwohl sich die euroregionalen Akteure auf beiden Seiten über Jahre offen und gesprächsbereit für die Beteiligung am Reaktivierungsvorhaben gezeigt haben, gab es auf den übergeordneten politischen Ebenen keine klare Lobby (und keine Bevölkerungsmehrheit) für die Reaktivierung. Im Ergebnis hat die polnische Seite mit dem Bau des Swinetunnels als reiner Straßentunnel eine anders

gerichtete Entscheidung getroffen und umgesetzt, wohingegen die deutsche Seite für die Reaktivierung nun ebenfalls eine reine Binnenverkehrslösung favorisiert.

In **Deutschland** besteht zwar ein stärkerer politischer Fokus auf Streckenreaktivierungen, was den Reaktivierungsprojekten in Grenzregionen dienlich ist. Es gibt jedoch einen Dissens zwischen Bund und Ländern, wobei die unzureichende Unterstützung des Bundes bei der weiteren Entwicklung der regionalen Schieneninfrastruktur beklagt wird.

Auf der **französischen Seite** herrscht eine größere Zurückhaltung, vor allem mit Blick auf die Finanzierbarkeit von Reaktivierungsvorhaben.

In **Polen** ist die Regionalpolitik deutlich stärker von den Machtverhältnissen auf zentralstaatlicher Ebene beeinflusst, sodass die deutsch-polnische Zusammenarbeit in den letzten Jahren auf regionaler Ebene deutlich erschwert wurde.

Entwicklungschancen:

Die von der **EU** initiierte „Missing Links“-Studie hat dazu geführt, dass einige „Promising Links“ identifiziert wurden, die im Rahmen der laufenden **TEN V-Revision** in das transeuropäische Ergänzungsnetz aufgenommen werden sollen.

Im **Eurodistrikt Pamina** herrscht ein beiderseitiger Konsens über die Notwendigkeit der Reaktivierung auf Ebene der kommunalen Gebietskörperschaften, unterstützt von der Ebene Region/Bundesland. Das Vorhaben erfährt ebenfalls eine wachsende Unterstützung auf den nationalen Ebenen.

In der **Europaregion Pomerania** gibt es sowohl auf deutscher (Bundesland) als auch auf polnischer Seite (Woiwodschaft) die politische Zielsetzung zum Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs. Andere in Umsetzung befindliche Ausbauprojekte wie Berlin – Szczecin können als Vorbild bzw. Motivation dienen, eine weitergehende Zusammenarbeit und Beteiligung bei weiteren Ausbau- und Reaktivierungsvorhaben in der Grenzregion zu erwirken. Es ist außerdem zuletzt ein beiderseitiges Bemühen um eine verbesserte grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf regionaler Ebene zu erkennen, befeuert durch die insgesamt positive wirtschaftliche Entwicklung der Grenzregion.

Die Metropolregion Szczecin hat eine große Ausstrahlungskraft und damit einen großen Einfluss auf die Regionalpolitik. Auch auf nationaler Ebene kann man sich erfolgreich Gehör verschaffen, was sich an der Durchsetzung des zweigleisigen Ausbaus der *Stettiner Bahn* auf polnischer Seite zeigt.

Der insgesamt **wachsende politische Fokus auf dem Schienenverkehr** mit der EU als der treibenden Kraft kann bis auf die regionalen und lokalen Entscheidungsebenen durchdringen, sofern sich dadurch neue konkrete Umsetzungsperspektiven für Streckenreaktivierungen bieten. So lassen sich politische Zielsetzungen („Zug statt Flug“) auf die regionale Ebene (Bahnanschluss an die TEN-V) übertragen.

Bestehende grenzüberschreitende SPNV-Verbindungen können als Vorbild dienen. Die Einführung einer Buslinie kann als Vorlauf bzw. Test dienen, um langfristig den Wiederaufbau der Schienenverbindung zu erreichen.

Die politischen Lager auf beiden Seiten der Grenze verfolgen ähnliche Interessen. Die jeweiligen Lager können sich stärker vernetzen und durch ein gemeinsames Auftreten eine stärkere Außenwirkung erzielen, d. h. politischen Druck aufbauen.

Der 2023 vollzogene Regierungswechsel in **Polen** zu einer pro-europäischen Regierung kann auch auf regionaler Ebene zu einer verstärkten Annäherung und Intensivierung der Zusammenarbeit im Bereich der grenzüberschreitenden Mobilität führen.

GOVERNANCE/AKTEURSSTRUKTUREN

Hemmende Faktoren:

Die **Vielzahl der Entscheidungs- und Steuerungsebenen**, bei denen jeweils beide Seiten der Grenze zu berücksichtigen sind, erschwert die Umsetzung von Reaktivierungsvorhaben erheblich. Vereinfacht: die lokale Ebene initiiert, die regionale Ebene trifft die Grundentscheidung und die nationalen und supranationalen Ebenen sind als Geldgeberinnen gefragt.

Die **Institutionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit** (Euro(pa)regionen, Euregios, Eurodistrikte) verfügen nicht über die Fach- und Entscheidungskompetenz für die Umsetzung von Reaktivierungsprojekten.

Es gibt es **unzureichende Vernetzung** der für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Agierenden auf den nationalen Ebenen. Diese sind häufig nicht für regionale Themen sensibilisiert.

Entwicklungschancen:

Die **Institutionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit** bilden einen langjährig bestehenden Rahmen und somit ein Fundament für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Als Plattform für das Thema grenzüberschreitende Mobilität nehmen diese eine wichtige Koordinierungs- und Netzwerkfunktion wahr.

In bestimmten Fällen kann eine weitergehende Institutionalisierung sinnvoll sein, z. B. die Gründung eines EVTZ als rechtlich verbindliches Koordinierungs-/Steuerungselement für die Umsetzung eines Reaktivierungsprojektes.

Zivilgesellschaftliche Initiativen und Vereine dienen oft als Initiatoren und Inkubatoren für Reaktivierungsprojekte.

Die Einbeziehung der **zweisprachigen Community** in der Grenzregion (z. B. polnischsprachige in Deutschland, deutschsprachige in den Niederlanden) als Interessengruppe und verbindendes Element kann die Entscheidung und den Umsetzungsprozess einer Reaktivierung positiv beeinflussen.

Die **Einbindung weiterer Stakeholder**, die ein starkes Reaktivierungsinteresse besitzen (Wirtschafts- und Tourismusverbände, Handelskammern, große Arbeitgeber, Fahrgastvertretungen etc.) erhöht die Chancen auf eine Realisierung von Reaktivierungsvorhaben. Die genannten

Akteursgruppen sind grenzübergreifend meist sehr gut vernetzt und pflegen bereits eine enge grenzübergreifende Zusammenarbeit.

Die **staatlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen** können als Kompetenzträgerinnen das Thema Reaktivierung aktiv vorantreiben und pflegen dabei auch vielfältige grenzüberschreitende Beziehungen.

Bilaterale Gremien und regelmäßige Veranstaltungen (Best practice: Oder-Partnerschaft, Deutsch-Polnischer Bahngipfel) können die Akteurinnen und Akteure sowie Entscheidungstragende der nationalen Ebene für grenzüberschreitende Themen sensibilisieren.

GEOGRAFIE

Hemmende Faktoren:

Flüsse (Rhein in Pamina, Oder/Stettiner Haff) stellen ein natürliches Hindernis für die Grenzüberschreitung dar und erschweren diese. Dies gilt ebenso für Hügel- und Gebirgslandschaften (z. B. Nijmegen). Bestehende Querungen sind häufig verkehrlich überlastet.

Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel) lassen sich nur langfristig und unter hohem Aufwand realisieren (bspw. Rheinbrücke, Karniner Brücke).

Unterschiedliche **Siedlungsstrukturen und Bevölkerungsdichten** können sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit eines Reaktivierungsvorhabens auswirken und einer gemeinsamen Entscheidung für eine Reaktivierung entgegenstehen.

Am Beispiel des Eurodistriktes Pamina zeigt sich, dass im ländlich geprägten Mittelbaden-Nordelsass geringere grenzüberschreitende Verflechtungen bestehen und folglich auch das Interesse am Ausbau des grenzüberschreitenden ÖPNV deutlich geringer ist als im Süden der Region mit der Achse Rastatt-Haguenau.

Entwicklungschancen:

Die **Reaktivierung einer Schienenverbindung** als zusätzliche Überwindung der natürlichen Barrieren dient **als Entlastung** für bestehende Querungen, z. B. Straßenbrücken.

Für die **Errichtung von Brücken oder Tunneln** können spezielle Förderprogramme in Anspruch genommen werden.

Das Vorhandensein von jenseits der Grenze gelegenen **Agglomerationsräumen** wirken sich positiv auf die grenzüberschreitende Anziehungskraft aus und erhöhen so die Chancen von Reaktivierungsvorhaben.

UMWELT- UND NATURSCHUTZ

Hemmende Faktoren:

Erhöhte **Umweltanforderungen** können die Realisierung von Reaktivierungsprojekten deutlich verzögern und sind ein zusätzlicher Kostentreiber. Eine Reaktivierung kann aufgrund von Umweltbelangen nicht realisiert werden, sofern die Plangenehmigung aufgrund von Umwelt- und Naturschutzanforderungen verwehrt wird. Insb. bei einer Trassenführung durch geschützte Gebiete (Rheinauen in Pamina, Naturschutzgebiete auf der Insel Usedom) existieren strenge Auflagen.

Umweltvereine und Bürgerinitiativen stellen sich zur Wahrung ihrer Interessen häufig gegen Infrastrukturvorhaben und können die Entscheidungsfindung für eine Reaktivierung negativ beeinflussen bzw. die Realisierung durch Klagen verzögern oder gar verhindern.

Entwicklungschancen:

Klimaschutzziele können das Bewusstsein für das Erfordernis von nachhaltigen Verkehrsangeboten erhöhen. Der European Green Deal hat das Thema Reaktivierungen vorangebracht.

Die Reaktivierung einer Bahnstrecke trägt u. a. zur **Verringerung des Flächenverbrauchs** für Verkehrszwecke und zur **Emissionsreduzierung** durch Verkehrsverlagerung bei und dient damit als wichtiger regionaler Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele.

Der übergeordnete **Fokus auf umweltfreundliche, nachhaltige Verkehrsarten** steht über lokalen Schutzinteressen.

SOZIALE UND KULTURELLE ASPEKTE

Hemmende Faktoren:

Grenzüberschreitende Räume als **Räume des Übergangs**, in dem Sprachen und Kulturen ineinander übergehen, sind nach 1945 weitgehend verloren gegangen.

Auf den Arbeitsebenen in den Verwaltungen fehlen Personen, die die andere Seite (sprachlich und kulturell) verstehen. So sind viele deutsch-polnische Initiativen zur Sprachvermittlung und zum kulturellen Austausch **projektbasiert** und werden nicht fortgeführt.

Die **Anforderung an die Zweisprachigkeit** stellt eine wesentliche Hürde für die Personalgewinnung im Eisenbahnverkehr dar.

Es besteht ein deutliches Gefälle zwischen Deutschland und den untersuchten Nachbarländern, was die **Kenntnisse der jeweiligen Nachbarsprache** angeht: die Deutschkenntnisse der Niederländer, Franzosen und Polen sind durchweg besser als umgekehrt.

Entwicklungschancen:

Zunehmende grenzüberschreitende Verflechtungsbeziehungen bieten Anknüpfungspunkte für die **Ausprägung eines engeren sozialen und kulturellen Austauschs**. Grenzüberschreitende Mobilität unterstützt die Intensivierung dieser Verbindungen.

Ein stärkerer grenzüberschreitender Zusammenhalt der Bevölkerung in den Grenzregionen ist durch die zunehmenden grenzüberschreitenden Aktivitäten und Veranstaltungen erkennbar. Die stärkere **Identifizierung der Bevölkerung mit ihrer jeweiligen Grenzregion** stärkt das Bedürfnis und damit die Nachfrage nach leistungsfähigen öffentlichen Verkehrssystemen.

Um zu den entsprechenden Erkenntnissen zu gelangen, müssen die zunehmenden grenzüberschreitenden Verflechtungen zunächst sichtbar gemacht werden.

Die **Stärkung des historischen Bewusstseins** und die Verwendung historischer Vorbilder kann die Bevölkerung in den Grenzregionen sensibilisieren und zur Erhöhung der Realisierungschancen für ein Reaktivierungsvorhaben beitragen.

Binationale Akteurinnen und **Akteure und Kontaktpersonen** spielen als „Ice Breaker“ und wichtige Vermittelnde in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit eine wichtige Rolle.

Vorhandene **Initiativen und bestehende Netzwerke** lassen sich für den interkulturellen Austausch nutzen. Bei den involvierten und engagierten Akteurinnen und Akteuren in den Grenzregionen existiert eine hohe personelle Kontinuität.

Die Anforderung an eine **durchgehende Zweisprachigkeit** beim Betriebspersonal schafft Vertrauen und Verlässlichkeit und trägt damit zur Fahrgastzufriedenheit bei.

4.1.5 Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse

Durch die Analyse der qualitativen Interviews mit Stakeholdern wurde offenbart, dass sich die Situation bezüglich der Reaktivierungsvorhaben und stillgelegten Trassen je nach Euroregion teilweise erheblich unterscheidet. Die Konstellation von Erfolgspotenzialen und Risiken fällt in den Modellregionen jeweils anders aus. Bei der Analyse der Interviews hat sich dennoch gezeigt, dass vielfältige Parallelen sowohl bei den Hemmnissen als auch bei den Entwicklungschancen existieren. Nachfolgend wird eine Übersicht über ausgewählte zentrale Erkenntnisse gegeben, die für alle drei Modellregionen zutrafen und besonders häufig von den interviewten Personen genannt wurden. Dabei wurden die zuvor genutzten Kategorien zu Clustern verdichtet, die zusammen mit den Ergebnissen der anderen Datenerhebungsverfahren die Grundlage für die Empfehlungsentwürfe bildeten.

1. Grenzüberschreitende Verflechtung und Mobilität:

Es besteht ein weitgehender Konsens über die Notwendigkeit des Ausbaus des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs im Zuge der zunehmenden grenzübergreifenden Verflechtungsbeziehungen. Die untersuchten Grenzräume werden immer stärker als übergreifende Entwicklungsräume betrachtet, denn als nationale Peripherie. Diese Sichtweise wird von den offiziellen Regelwerken nach wie vor unzureichend berücksichtigt: So kann ein als ländlich klassifizierter Raum, der an eine auf der anderen Seite der Grenze gelegene Metropolregion angrenzt, raumordnerisch nicht dieser zugeordnet werden. Ähnlich verhält es sich in der Verkehrsplanung: Für eine Pendelrelation in die benachbarte

ausländische Großstadt gelten nicht die gleichen Angebotsparameter wie für eine vergleichbare, im Inland gelegene Verbindung.

Der Status quo des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsnetzes wird insgesamt als nicht zufriedenstellend betrachtet. Angesichts der erheblich gestiegenen Verkehrsnachfrage werden die Fortschritte beim Ausbau als nicht ausreichend betrachtet. Beklagt wird zudem die langsame Umsetzung vieler Vorhaben. Auf vielen Relationen besteht für die Bevölkerung in den Grenzregionen kein zum MIV konkurrenzfähiges ÖV-Angebot, sodass dieser oft die einzige Alternative darstellt. Nach Einschätzung vieler Akteurinnen und Akteure haben sich die durch den MIV verursachten Verkehrsprobleme verstärkt, was sich insb. auf die von topographischen „Barrieren“ gekennzeichneten Untersuchungs-konstellationen (Rhein in Pamina, Insel Usedom in Pomerania) negativ auswirkt. Während der Freizeitverkehr in der grenzüberschreitenden ÖPNV-Nutzung bislang dominiert (vgl. Kap. 4.2), nehmen viele der Befragten die zunehmenden Pendlerverflechtungen in den Blick: hier gelten höhere Anforderungen an die Angebotsqualität (Taktung, Schnelligkeit, Anschlussbeziehungen etc.). Bei vielen Pendelrelationen genügen die bestehenden ÖV-Angebote diesen Anforderungen nicht und werden folgerichtig auch weniger zu diesen Zwecken genutzt.

2. Formen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit:

Institutionalisierte, verstetigte Strukturen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, wie sie sich mit dem Eurodistrikt (Pamina), der Euregio (Rhein-Waal) bzw. der Europaregion (Pomerania) entwickelt haben, werden als wichtiger Erfolgsfaktor für die Realisierung von Reaktivierungsvorhaben gesehen. Dabei geht es in erster Linie darum, die relevanten Agierenden von beiden Seiten der Grenze zusammenzubringen und einen regelmäßigen Austausch zu gewährleisten. Durch die Einbeziehung fachlicher und politischer Akteurinnen und Akteure wird eine wichtige Grundlage für die Verabschiedung gemeinsamer Zielsetzungen, politischer Entscheidungen und die Initiierung konkreter Planungsschritte geschaffen. Ein wichtiger Konsens besteht in der Einschätzung, dass die bestehenden euroregionalen Strukturen nicht dazu geeignet sind, um die Planung und Umsetzung grenzübergreifender Infrastrukturprojekte übernehmen zu können: Hierfür fehlen sowohl Fach- als auch Entscheidungskompetenzen. Erschwerend kommt dabei die zunehmende Komplexität und fehlende Passgenauigkeit der Akteursstrukturen hinzu: Während in Deutschland tendenziell mehr Kompetenzen auf regionaler Ebene liegen, sind diese in Frankreich und Polen weitaus stärker zentralistisch angesiedelt. Dies lässt sich auch auf die Ebene der Verkehrsorganisation übertragen, wo in Deutschland häufig kleinräumlich, privatrechtlich organisierte Zweckverbände als Kompetenzzentren die Nahverkehrsplanung übernehmen, wohingegen diese Aufgaben in den beiden Nachbarländern auf der Ebene der (regionalen) Verwaltung verblieben sind.

3. Finanzierung des grenzüberschreitenden Verkehrs (Infrastruktur und Betrieb):

Die Finanzierung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsnetzes stellt nach Aussage der Befragten eine wesentliche Herausforderung dar. Insb. im Bereich des Schienenverkehrs bestehen für die Grenzregionen große Abhängigkeiten auf allen Ebenen. Während die Mittel für die Verkehrsbestellungen im SPNV von den übergeordneten regionalen Ebenen bereitgestellt werden (Provinz, Region, Woiwodschaft, Bundesland), wird die Finanzierungssystematik durch nationalstaatliche Regelungen vorgegeben. Auch im Bereich der Infrastrukturfinanzierung liegt die Entscheidungskompetenz zumeist auf der nationalen Ebene. Die EU spielt zwar im Bereich der interregionalen Zusammenarbeit (Interreg) eine wichtige Rolle, wodurch Projekte angeschoben und Machbarkeitsstudien durchgeführt werden können. In der Verkehrspolitik besitzt die EU jedoch abgesehen vom transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) keine Zuständigkeit und bietet keine

zweckgebundenen Finanzierungsinstrumente zur Entwicklung regionaler grenzüberschreitender Eisenbahninfrastruktur. Somit haben die Grenzregionen nur indirekten Einfluss auf die Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs.

4. Technik und Betrieb:

Einige infrastrukturelle Hürden, die häufig dem gesamten grenzüberschreitenden europäischen Schienenverkehr im Wege stehen, also unterschiedliche Zugbeeinflussungssysteme, Stromsysteme und betriebliche Regelwerke, spiegelten sich auch in den Stakeholderinterviews wider. Die unterschiedlichen betrieblichen Regelwerke sorgen ebenfalls häufig für Probleme beim Anwerben und Halten von Personal. Besonders das Fahrpersonal braucht eine Zulassung und den Nachweis der Sprachkompetenz für beide Länder, was vielerorts eine Hürde darstellt. Auf der anderen Seite wird Personal mit derartigen Qualifikationen häufig vom Güterverkehr abgeworben, was sich dementsprechend negativ auf den SPNV auswirkt.

In den Stakeholderinterviews zeigte sich ebenfalls, dass Teile der Regionen verhältnismäßig zufrieden mit dem aktuellen ÖPNV-Angebot (vor allem mit bestehenden Buslinien) innerhalb der Ländergrenzen aber auch grenzüberschreitend sind und dementsprechend sehen einige Personen in den Regionen wenig Potential in einer Reaktivierung des Schienenverkehrs. Einige der interviewten Personen deuten sogar an, dass das Gegenteil der Fall sei und einige Anwohnende im Falle einer erfolgreichen Reaktivierung einer Eisenbahnverbindung um ihre örtliche Buslinie fürchten.

Im abschließenden Abschnitt der Studie (Kapitel 5) wurden die oberhalb dargestellten Ergebnisse nachverdichtet und mit den Ergebnissen der Analyse der Fokusgruppen und der qualitativen Erhebung abgeglichen. In Vorbereitung auf den am 01.12.2023 durchgeführten Workshop wurden Problemstellungen mit Handlungsvorschlägen erarbeitet, die es den Teilnehmenden erlaubten, konkrete Handlungsempfehlungen auf Grundlage der Problemstellungen weiterzuentwickeln.

4.2 Quantitative Befragung von Nutzenden- und Nicht-Nutzenden

4.2.1. Inhalt und Vorgehen

Die quantitative Erfassung hatte das Ziel, vertiefende Einblicke in das grenzüberschreitende Mobilitätsverhalten von Nutzenden und Nicht-Nutzenden in den drei Modellregionen zu ermöglichen sowie weitere Hinweise in Bezug auf die Stärkung bzw. Wiederbelebung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zu liefern.

Die Erhebung erfolgte in Form einer Onlinebefragung, für deren Feldzugang ein Access-Panel-Dienstleister beauftragt wurde. Die räumliche Abgrenzung der Befragung wurde auf Basis der den drei Modellregionen zugehörigen Gemeinden vorgenommen. Für die Gemeinden in den Niederlanden und Polen ließen sich dabei allerdings keine ausreichenden Fallzahlen realisieren.⁴ Die Onlinebefragung wurde daher exemplarisch für die Region Pamina mit jeweils ca. 600 Fällen auf deutscher und französischer Seite umgesetzt, um einen entsprechenden Ländervergleich im Rahmen der

⁴ Es wurden verschiedene Panel-Anbieter kontaktiert und deren Möglichkeiten bezüglich des Feldzugangs erfragt. Keiner der angefragten Dienstleister konnte eine ausreichende Fallzahl für die genannten Regionen sicherstellen.

Ergebnisanalysen zu ermöglichen. Für die Modellregionen „Pomerania“ und „Rhein-Waal“ wurde ausschließlich in den Teilen auf der deutschen Seite erhoben. Zusammen betrug die anvisierte Stichprobengröße damit ca. 1.800 in Deutschland und 600 in Frankreich ansässige Personen.

Der Fragebogen (siehe Anhang 2) umfasste insgesamt 25 Fragen. Die Befragung beinhaltet neben Angaben zur Person allgemeine Fragen zur grenzüberschreitenden Mobilität, wie z.B. Häufigkeit und Gründe der grenzüberschreitenden Reisen sowie ggf. Gründe für den Verzicht auf diese. Darüber hinaus wurde die Verkehrsmittelwahl, die Kenntnisse und eine Beurteilung des grenzüberschreitenden ÖPNV, diesbezügliche Anpassungs- und Verbesserungspotentiale thematisiert. Ein spezifischer Abschnitt fokussierte Nutzungsperspektiven für konkrete Strecken mit Reaktivierungsmöglichkeiten und etwaige Auswirkungen von Streckenreaktivierungen für die Region. Zudem waren Verbesserungsmöglichkeiten grenzüberschreitenden Ticketings und regionale Identität Themen der Befragung.

4.2.2. Datengrundlage und -zusammensetzung

Der in die Auswertung eingehende Datensatz beinhaltet insgesamt 2.452 vollständig ausgefüllte Fragebögen, die sich in etwa gleichmäßig auf die vier vordefinierten Raumeinheiten verteilen:

Pomerania (de):	613 Fragebögen
Rhein-Waal (de):	613 Fragebögen
Pamina (de):	606 Fragebögen
Pamina (fr):	620 Fragebögen

Die Zusammensetzung des Samples ist insgesamt wie innerhalb der Modellregionen in Bezug auf die Haushaltgröße, die Alterszusammensetzung, das Geschlecht, den Erwerbsstatus und Nettoeinkommen weithin ausgewogen und ausdifferenziert. Die Stichprobe bietet allerdings keine (statistische) Repräsentativität hinsichtlich der genannten Merkmale. Dies wird unter anderem durch die (für dieses Anliegen zu geringe) Stichprobengröße und das gewählte Rekrutierungsverfahren bedingt, das mit Ausnahme der Geschlechterproportion und des räumlichen Zuschnitts (Euroregionen) keine Quoten zur Steuerung der Zusammensetzung der Teilnehmenden beinhaltet.

Tabelle 3: Übersicht Datengrundlage Online-Studie zu grenzüberschreitendem Mobilitätsverhalten

	Geschlecht			Grenzüberschreitend mobil		SPNV-Nutzung (grenzüberschreitend)		Einkommen Ø	Alter Ø
	w	m	d / k. A.	Ja	„(fast) nie“	Ja	„(fast) nie“		
Pomerania	49,9 %	49,9 %	0,2 %	72,4 %	27,6 %	21,0 %	79,0 %	~ 2.950 EUR	52 J.
Rhein-Waal	49,6 %	49,6 %	0,8 %	71,0 %	29,0 %	28,5 %	71,5 %	~ 3.300 EUR	51 J.
Pamina (de)	42,6 %	57,4 %	0,0 %	65,8 %	34,2 %	26,1 %	73,9 %	~ 3.400 EUR	51 J.
Pamina (fr)	57,1 %	42,6 %	0,3 %	76,9 %	23,1 %	11,5 %	88,5 %	~ 3.100 EUR	51 J.
Gesamt	49,8 %	49,8 %	0,3 %	71,6 %	28,4 %	21,7 %	78,3 %	~ 3.200 EUR	51 J.

In der Modellregion „Pamina“ besteht unter den französischen Teilnehmenden ein Frauenüberschuss (57 %) und unter den deutschen Befragten ein Männerüberschuss (43 % Frauen). Für die gesamte

Region Pamina gleicht sich die Geschlechterproportion nahezu aus und entspricht damit den in den anderen beiden Regionen bestehenden Geschlechterproportionen im Sample.

Das Sample beinhaltet zum großen Teil (71,6 %) Personen, die zumindest ab und zu („seltener als monatlich“ oder häufiger) ins Nachbarland ihrer Euroregion reisen. Etwas weniger als ein Drittel (28,4 %) aller Befragten gab demgegenüber an, „fast nie“ grenzüberschreitend unterwegs zu sein.

Die Nutzung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs wurde mittels der Frage „Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?“ (Q10r3) durch die Antwortmöglichkeit „Bahn“ erhoben. Hier antworteten 78,3 % aller Befragten mit „(fast) nie“, sodass dieser Personenkreis als „Nicht-Nutzenden“ angesehen werden kann. Befragte, welche die Antwortmöglichkeiten „seltener als monatlich“ (15,5 %), „an 1-3 Tagen pro Monat“ (4,2 %), „an 1-3 Tagen pro Woche“ (1,2 %) und „(fast) täglich“ (0,8 %) wählten, werden entsprechend als „Nutzende“ bezeichnet und machen zusammengenommen 21,7 % des Samples aus. Für beide Gruppen können infolgedessen differenzierte Betrachtungen der Ergebnisse angestellt werden.

4.2.3. Ergebnisse der quantitativen Befragung

Die Gegenüberstellung der Ergebnisse aus den drei Modellregionen bzw. im internationalen (de/fr) Vergleich weisen in der statistischen Untersuchung bei zahlreichen Items Unterschiede im Antwortverhalten auf. Der Anhang (Anhang 3) führt alle Ergebnisse der quantitativen Befragung differenziert nach den drei deutschen Teilregionen, dem deutsch-französischen Vergleich und nach Nutzende und Nicht-Nutzende tabellarisch auf; das entsprechende Item wird folgend im Text als Quelle in Klammern angegeben. Jeweils werden im Anhang auch der Signifikanzwert („p-Wert“) des Chi-Quadrat-Tests nach Pearson und das Zusammenhangsmaß über den Kontingenzkoeffizienten „C“ und „V“ (nach Cramer) ausgewiesen [vgl. Bortz und Döring 2006: S. 740; Kuckartz et al. 2010].

In der Befragung wurden Nutzungshäufigkeiten anhand einer fünfstufigen Antwort-Skala mit zunehmender Intensität beginnend mit „(fast) nie“, über „seltener als monatlich“, dann „an 1 bis 3 Tagen pro Monat“ sowie „an 1 bis 3 Tagen pro Woche“ bis hin zu „(fast) täglich“ erfasst. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden in den untenstehenden Ausführungen die Werte für die mit der Aussage „(fast) nie“ ausgedrückte „Nicht-Nutzung“ bzw. analog der Summenwert der vier übrigen Kategorien („seltener als monatlich“, „an 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „an 1 bis 3 Tagen pro Woche“ und „(fast) täglich“) mit der Formulierung „ab und zu“ ausgewiesen; d. h. Personen, die „seltener als monatlich“ oder häufiger) Nutzende des jeweiligen Angebots sind.

Im Folgenden werden zunächst wesentliche Differenzierungen zwischen den deutschen Teilen der drei Modellregionen Pomerania, Rhein-Waal und Pamina, daraufhin im deutsch-französischen Vergleich der Region Pamina und schließlich von Nutzenden und Nicht-Nutzenden betrachtet.

Vergleich „Pomerania – Rhein-Waal – Pamina (de)“

Grenzüberschreitende Mobilität

Ein Großteil der Befragten überquert wenigstens ab und zu die Landesgrenze ins jeweilige Nachbarland (Q7): In Pomerania (72,4 %) und in Rhein-Waal (71 %) ist dies ein etwas größerer Teil als in Pamina (de) (65,8 %). Diejenigen, die „(fast) nie“ grenzüberschreitend unterwegs sind, begründeten dies hauptsächlich (75,6 %) damit, dass es hierzu „bislang keinen Anlass“ gegeben habe (Q7b). Dieser Grund wurde in Pamina (de) deutlich häufiger genannt (80,7 %) als in Pomerania (73,4 %) und Rhein-

Waal (71,9 %). Die meistgenannten Anlässe für die grenzüberschreitenden Fahrten (Q8r1–Q8r8) sind „Erledigungen/Einkaufen“ („ab und zu“: 65,7 %) sowie „Freizeitaktivitäten oder Ausflüge“ (60,4 %).⁵ Das Antwortverhalten unterscheidet sich für beide Items statistisch signifikant in Abhängigkeit von der Region: Personen aus Rhein-Waal und Pomerania reisen demnach etwas häufiger zum Einkaufen in die Niederlande (70,6 %) bzw. nach Polen (68 %) als die Befragten in der Region Pamina (de) Richtung Frankreich (58,3 %). Die Unterschiede im grenzüberschreitenden Einkaufsverhalten könnten insofern einen Erklärungsansatz für die im Vergleich etwas geringere grenzüberschreitende Mobilität aus dem deutschen in den französischen Teil Paminas liefern (s. o.).

Für „Freizeitaktivitäten oder Ausflüge“ reisen wiederum deutlich weniger Befragte aus der Region Pomerania (47,8 %) ins Nachbarland als in Rhein-Waal (69,5 %) und Pamina (63,9 %). Dies mag unter anderem in den vergleichbaren landschaftlichen Charakteristika des deutschen und polnischen Teils von Pomerania bzw. den breiten Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung auf der deutschen Seite (Ostsee, Mecklenburgische Seenplatte etc.) begründet sein.

Signifikante Unterschiede gab es zudem bezüglich des Reisezwecks „Besuchs von Freundinnen/Freunden“: Auch zu diesem Anlass überqueren in Pomerania (16,3 %) etwas weniger Befragte ab und zu die Grenze als in Pamina (22,8 %) und Rhein-Waal (25 %).⁶ Dies erscheint insofern bemerkenswert, da in der Literatur [vgl. Thiel 2008; Wagner 2019], wie auch in den Stakeholderinterviews und Fokusgruppen von zahlreichen Zuzügen aus Polen nach Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg berichtet wird, sodass in der Folge von grenzüberschreitenden Freundschaften (und Familienbeziehungen) auszugehen wäre, die sich in entsprechender Mobilität niederschlagen müsste.

Insgesamt ist das Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel (79,3 %), mit dem die Befragten die Grenze zu ihren europäischen Nachbarn überqueren (Q9r1–Q9r5). Bei detaillierter Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Häufigkeit der Autonutzung im Regionen-Vergleich signifikant unterschiedlich ausfällt: In Pamina (de) nutzen z. B. mehr als die Hälfte der Befragten (52 %) das Auto lediglich „seltener als monatlich“ zur Fahrt über die Grenze, in Pomerania sind es nur 42,1 % und in Rhein-Waal 46,3 %. Demgegenüber sind es in Pomerania bereits 25,0 % und in Rhein-Waal 21,2 % der Befragten, die „an 1-3 Tagen pro Monat“ die Grenze mit dem Auto überschreiten, während dies in Pamina (de) nur 17,3 % sind. Aus Pamina (de) fährt demnach zwar ein insgesamt ähnlich hoher Anteil Menschen (77,7 %) wenigstens ab und zu mit dem Auto ins Nachbarland wie in Pomerania (77,5 %) und Rhein-Waal (79,7 %), sie tun dies jedoch vergleichsweise seltener als in Pomerania und Rhein-Waal. Erneut könnte hierfür das unterschiedliche Einkaufsverhalten (s. o.) eine Begründung liefern, insb. vor dem

⁵ Die im Rahmen dieser Untersuchung festgestellten Anlässe für grenzüberschreitende Fahrten weichen naturgemäß von Anlässen alltäglicher Binnenmobilität ab [vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018]. So nehmen im Alltag z. B. Fahrten zur Arbeit und kurze Wege im Bereich der Freizeitgestaltung und täglichen Konsums einen großen Anteil ein. Der Anteil der berufsbedingten Fahrten an der grenzüberschreitenden Mobilität ist deutlich geringer, hingegen nimmt der Anteil der Konsum- und Erholungs- bzw. Freizeitbezogenen Fahrten eine größere Bedeutung ein. Grenzüberschreitende Fahrten finden seltener und weniger spontan statt. Sie können geplant werden und es besteht ein geringerer Termindruck als z. B. hinsichtlich der pünktlichen Ankunft am Arbeitsort. Die damit größere Flexibilität bei der Reiseplanung und zugleich größere Bereitschaft, ggf. längere Fahrzeiten zu akzeptieren machen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, insb. der Bahn attraktiv. Es überrascht daher nicht, dass die Bedeutung des ÖPV unter den grenzüberschreitenden Fahrten deutlich größer ist als bei der alltäglichen Mobilität, die stark durch das Arbeitspendeln geprägt und in diesem Zusammenhang zu großen Teilen mit dem Auto erfolgt. Für eine sinnvolle Gegenüberstellung (z. B. hinsichtlich des modal split oder Reiseanlässen) mit allg. Mobilitätsuntersuchungen [z. B. vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018] müssten daher unter anderem den Aspekt der sporadischen Mobilität, wie auch die (im Rahmen einer Grenzüberfahrt größere) Distanz berücksichtigen.

⁶ Auch zu Familienbesuchen reisen aus Pomerania (11,6 %) vergleichsweise weniger Personen ins Nachbarland (Q8r7) als aus Pamina (de) (13,9 %) und Rhein-Waal (16,6 %). Dieser Unterschied ist jedoch nicht statistisch signifikant.

Hintergrund, dass Einkaufsfahrten aufgrund der ggf. besseren Transportmöglichkeiten der Waren häufiger mit dem Auto erfolgen.⁷

Auch hinsichtlich der Nutzung von Bahnen und Bussen unterscheiden sich die Regionen signifikant, wobei die ÖPNV-Nutzung in der Region Rhein-Waal scheinbar ausgeprägter ist als in den beiden anderen Modellregionen: So wird in Rhein-Waal von 28,5 % der Befragten ab und zu die Bahn sowie von 15,3 % der Bus zur Grenzüberfahrt genutzt, während es in Pomerania mit 21 % (Bahn) und 10,8 % (Bus) wie auch in Pamina (de) mit 26,1 % (Bahn) und 10,6 % (Bus) ein etwas geringerer Teil ist. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Beurteilung des grenzüberschreitenden ÖPNV (Q13) in Rhein-Waal und Pomerania sehr ähnlich ausfällt und hierüber der Unterschied bei der ÖPNV-Nutzung kaum erklärt werden kann. Als Grund dafür, „(fast) nie“ mit Bus oder Bahn („öffentlichen Verkehrsmitteln“) über die Grenze zu fahren (Q9b), gab mehr als die Hälfte (52,1 %) aller Befragten an, es fehle an „passenden Verbindungen“ und 45,0 % waren der Auffassung, die Fahrzeiten seien „zu lang“. Die Reaktivierung grenzüberschreitender Schienenverbindungen könnte demnach über die Reduzierung von Fahrzeiten und einem größeren Angebot passender Verbindungen einen Beitrag zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel leisten.

Die Gegenüberstellung der Gründe für die Meidung des ÖPNV (Q9b) lässt vereinzelt Unterschiede im Antwortverhalten der Modellregionen erkennen, welche überwiegend jedoch nicht auf statistischem Wege bestätigt werden und somit eingeschränkt als Erklärungsansatz für die unterschiedliche ÖPNV-Nutzung dienen. Ausnahmen bilden die „Sprachbarriere“ und die „Unzuverlässigkeit von Verbindungen“. Insgesamt erscheint die unterschiedliche Sprache als ein vergleichsweise geringes Hindernis für die Nutzung grenzüberschreitender ÖPNV-Angebote. Befragte aus Pomerania (8,9 %) und Pamina (10 %) nannten die Sprachbarriere allerdings sichtlich häufiger als Argument, nicht den ÖPNV zu nutzen als in Rhein-Waal (2,9 %), wo die sprachliche Verständigung offensichtlich kaum ein Problem oder gar Hinderungsgrund für grenzüberschreitende ÖPNV-Mobilität darstellt. Die mangelnde Zuverlässigkeit der Verbindungen wurde hingegen häufiger von Teilnehmenden aus Rhein-Waal als kritischer Aspekt genannt (36,5 %) als in Pomerania (22,0 %) und Pamina (de) (28,1 %).

⁷ Die (gelegentliche oder sogar durchgängige) Verfügbarkeit eines Pkw (Q11) ist in den drei Modellregionen (de) mit 83,1 % vergleichbar hoch, unterscheidet sich auch statistisch nicht und erklärt damit nicht die unterschiedliche Autonutzung.

Tabelle 4: Verkehrsmittelnutzung

Anteil der Nennungen in % der Fälle je Region	Auto	Bahn	Bus	Fahrrad	Zu Fuß gehen	GESAMT (Fälle)
Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	1612 (88,0 %)	1045 (57,2 %)	843 (46,0 %)	691 (37,7 %)	510 (27,8 %)	1832
Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	1434 (78,3 %)	462 (25,2 %)	224 (12,2 %)	270 (14,7 %)	265 (14,5 %)	1832

Zusätzlich zum eigenen Verhalten wurden die Teilnehmenden gefragt, wie die „Menschen ihrer Region“ die Grenze zu den Nachbarn überqueren (Q10r1–Q10r5). Auch in diesem Zusammenhang wurde am häufigsten das Auto genannt, gefolgt von der Bahn und dem Bus. Die den „Menschen in der Region“ zugeschriebenen Nutzungshäufigkeiten der einzelnen Verkehrsmittel weichen dabei deutlich vom eigenen Verhalten der Befragten ab: Im Vergleich zum eigenen Verhalten wird hinsichtlich der Nutzung von Bus und Bahn sowie bezüglich des Fahrrad- und des Fußverkehrs von einer deutlich umfangreicheren Nutzung durch die Menschen in der Region ausgegangen (Tabelle 3).

Zwischen dem eigenen und dem mutmaßlichen Fremdverhalten können für alle fünf betrachteten Verkehrsmittel signifikante Zusammenhänge ausgemacht werden.⁸ Wird davon ausgegangen, dass das vermutete Mehrheitsverhalten eine Art Ideal einer sozialen Norm abbildet, welches von den Befragten ggf. als Handlungsmaxime für ein adäquates bzw. richtiges Verhalten angestrebt wird, leitet sich ein grundsätzliches Potential ab, dass sich das Verhalten der Nutzenden jenem idealen Fremdbild tendenziell anpasst [Javaid et al. 2020]. Entsprechend können im Umfeld von Reaktivierungsvorhaben – wie generell zur Förderung der ÖPNV-Nutzung – daher hierauf ausgerichtete Maßnahmen (wie z. B. Informations- und PR-Kampagnen) unterhalten werden, um diese „Lücke“ zwischen dem eigenen und dem idealen Mehrheitsverhalten zu fokussieren und damit zu schließen bzw. den Nutzungsanteil öffentlicher, konkret Schienen-Verkehrsmittel zu erhöhen. Auch könnten derartige Maßnahmen das positive Bild einer häufigen ÖPNV-Nutzung verstärken bzw. jene Schätzwerte für das Mehrheitsverhalten erhöhen.

Ihr „Wissen zu den aktuellen grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsmitteln ihrer Region“ (Q12) stufen die Befragten aller drei Regionen eher zurückhaltend ein: Nur 14,5 % waren der Meinung, sich „ziemlich gut“ und weitere 3,7 % „voll und ganz“ mit diesen auszukennen. Dabei gibt es zwischen den Regionen kaum Unterschiede im Antwortverhalten hinsichtlich ihres Wissenstands zum ÖPNV. Statistisch signifikant⁹ ist allerdings der Zusammenhang zwischen dem ÖPNV-Wissen und der grenzüberschreitenden Mobilität mit der Bahn bzw. dem Bus (geltend auch für den französische Teil Paminas, s. u.). Wobei hier beidseitig von Abhängigkeiten auszugehen ist: Die Kenntnisse über die ÖPNV-Angebote dürften einen (förderlichen) Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben und das Ausmaß des grenzüberschreitenden Mobilitätsverhaltens andererseits auf das Wissen zum ÖPNV-

⁸ Aufgrund der geringen Häufigkeiten der Zellenwerte ist der Chi-Quadrat-Test für die Verkehrsmittel Bahn, Bus, Fahrrad und „zu Fuß“ nicht sinnvoll anwendbar. Alternativ lässt das (ordinale) Skalenniveau die Berechnung von Korrelationen (nach Spearman) zu, die für die Nutzung des Autos (0,377), von Bussen (0,332), Bahn (0,421), des Fahrrads (0,376) und bei „zu Fuß“ (0,407) jeweils einen hoch signifikanten Zusammenhang mittlerer Stärke zwischen dem eigenen und dem den „Menschen in der Region“ zugeschriebenen Verhalten ausweist.

⁹ Für das Verkehrsmittel „Bahn“ weist der Kontingenzkoeffizient mit $C = 0,408$ und für den Bus mit $C = 0,303$ jeweils auf einen mittelstarken Zusammenhang zwischen Nutzung und Wissensstand zu grenzüberschreitenden ÖPNV-Angeboten hin.

Angebot. Vor dem Hintergrund, dass zusammen mehr als die Hälfte (55,1 %) der Befragten das grenzüberschreitende ÖPNV-Angebot zurzeit „eher wenig“ oder „überhaupt nicht“ kennen (s. o.), leitet sich ein großes Potential ab, durch entsprechende Informationsmaßnahmen – seien es Werbekampagnen oder aber auch (digitale wie papiergestützte) Fahrplaninformationen – einen wesentlichen Einfluss auf eine vermehrte ÖPNV-Nutzung im Grenzverkehr zu nehmen.

Der Beurteilung des grenzüberschreitenden ÖPNV (Q13) folgend müssten zudem aber auch Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Angebote eingeleitet werden: Mehr als ein Drittel der Befragten (35,1 %) stuft diesen für ihre Region aktuell als tendenziell „schlecht“ ein.¹⁰ Im Vergleich der Modellregionen fällt dabei das Urteil in der Region Pamina (de) etwas kritischer aus (38,7 %) als in Pomerania (32,8 %) und in Rhein-Waal (33,3 %), wobei sich diese Unterschiede insgesamt allerdings nicht als statistisch signifikant darstellten. Insgesamt besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Beurteilung des ÖPNV und der Nutzung von Bus und Bahn: Wer eine positivere Meinung zum grenzüberschreitenden ÖPNV hat, nutzt diesen auch häufiger.¹¹ Über konkrete Verbesserungsmaßnahmen hinaus sollten daher auch Informations- und Imagekampagnen erwogen werden, die allgemein ein positiv-realistisches Bild des ÖPNV vermittelt, aber auch über vorgenommene und/oder vorgesehene Optimierungen informiert.

Die Befragten erklärten, sie würden den öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, sofern die Ziele schneller zu erreichen wären, mehr direkte Verbindungen (ohne Umstieg) bestünden, der öffentliche Verkehr zuverlässiger und pünktlicher sowie kostengünstiger wäre, häufiger fahren würde und besser aufeinander abgestimmt wäre (Q15r1–Q15r10). Aspekte wie Komfort, Barrierefreiheit, Mehrsprachigkeit und bestellbare Fahrtangebote auf Bedarf sind zwar auch wichtig, spielen demgegenüber aber eine geringere Rolle.¹² Signifikante Unterschiede in Abhängigkeit von der Region gibt es hinsichtlich der genannten Aspekte kaum.¹³ Die „Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit“ bildet hier die Ausnahme: Diese scheint in Pomerania offenbar einen etwas geringeren Anlass zu geben, den öffentlichen Verkehr in Zukunft häufiger zu nutzen als in Pamina (de) und Rhein-Waal.

Neben der Abfrage konkreter Optimierungspotentiale wurde auch ein allgemeines Stimmungsbild zu politischen Handlungsfeldern der regionalen Mobilität eingeholt. Die Befragten sollten hierzu die Einstellung der Menschen in ihrer Region einschätzen (Q22r1–Q22r3). In den drei Modellregionen waren die Befragten mehrheitlich (69,7 %) der Auffassung, die Menschen in ihrer Region seien „wahrscheinlich“ oder „sehr wahrscheinlich“ der Meinung, dass die Politik das Bahnfahren attraktiver machen, „die problemlose Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit der Bahn sicherstellen“ (66,6 %) und „Geld in den Ausbau und die Modernisierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen investieren“ (63,5 %) solle. Das deutliche Votum für eine politisch induzierte Investition in die Bahn erscheint vor allem vor dem Hintergrund der Dominanz des Autos (s. o.) als Verkehrsmittel für die Grenzüberfahrt bemerkenswert hoch. Die Reaktivierung von Bahnstrecken könnte hier durch Ausbau und

¹⁰ Summe der Antworten zu den Skalenwerten „2“ und „1“. Die fünfstufige Antwortskala rangierte vom Wert „1“ mit dem Ausdruck „sehr schlecht“ in aufsteigender Ziffernfolge bis zum Wert „5“ mit dem Ausdruck „sehr gut“.

¹¹ Für die Nutzung von Bussen weist der Kontingenzkoeffizient ($C = 0,245$) einen „schwachen“ und für die Bahnnutzung ($C = 0,309$) einen „mittelstarken“ Zusammenhang mit der Beurteilung des grenzüberschreitenden ÖPNV aus.

¹² Derartige Befunde finden sich auch in Verkehrswendestudien in Deutschland wieder [z. B. vgl. KfW 2022], die als Anreiz für den Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zuvorderst eine bessere Anbindung (inkl. Pünktlichkeit, Taktung und Flexibilität) attestieren und erst danach der Kostenaspekt und mit Abstand den Komfort ausweisen.

¹³ In der Studie von Römer und Salzgeber [2022] nannten z. B. fast zwei Drittel (63 %) eine bessere Anbindung (inkl. Pünktlichkeit, Taktung und Flexibilität) als Anreiz für eine stärkere Nutzung. Die „Kosten“ spielten mit einem Wert von ca. 50 %, der „Komfort“ mit ca. 20 % eine geringere Rolle.

Modernisierung der Bahninfrastruktur sowie durch die wiederbelebten Streckenverbindungen verbesserte Erreichbarkeit wichtiger Ziele einen substantiellen Beitrag leisten.

Reaktivierung von Schienenstrecken in der Region

Im Rahmen des vorgeschalteten Auswahlprozesses der drei Modellregionen wurden jeweils grenzüberschreitende Streckenabschnitte für eine mögliche Reaktivierung identifiziert. Die Befragten konnten somit nach ihren Einschätzungen bezüglich dieser Strecken befragt werden. Für die Region Pomerania wurde hierbei „die Eisenbahn-Südanbindung der Insel Usedom über die Karniner Brücke auf der Bahnstrecke Ducherow – Heringsdorf“, für die Region Pamina „die Bahnstrecke auf der Linie Rastatt – Haguenau“ und für Rhein-Waal „die Bahnstrecke auf der Linie Kleve – Nijmegen“ vorgestellt.

Erfragt wurde, ob die Befragten diese Bahnstrecke nutzen würden, wenn sie wieder in Betrieb wäre. In dieser zentralen Frage unterscheidet sich das Antwortverhalten der drei Regionen signifikant. Tendenziell sind Befragte aus Pomerania etwas geneigter, die betreffende Verbindung „zumindest auszuprobieren“ (35,6 %), vielleicht „ab und zu“ (21,9 %) oder gar „regelmäßig“ (4,7 %) zu nutzen. Auf der anderen Seite sind die Befragten aus Pamina vergleichsweise weniger interessiert: fast die Hälfte der Teilnehmenden (49,7 %) gab an, eine Verbindung „Rastatt – Haguenau“ sei für sie nicht relevant. Ob sich dies geäußerte Interesse im Falle einer Reaktivierung tatsächlich im Handeln durch eine entsprechende Nutzung der Verbindung niederschlagen wird, lässt sich an dieser Stelle nicht vorhersagen. Auffällig ist, dass die Befragten – abweichend von ihrer eigenen Einstellung – wesentlich überzeugter waren, dass „die Menschen in ihrer Region“ die jeweils vorgestellte Strecke nutzen würden (Q17). Insgesamt 24,3 % waren der Ansicht, dies würde dann „regelmäßig“, weitere 29,1 % „ab und zu“ stattfinden und 31,1 % meinten, die Menschen würden die Strecke „zumindest ausprobieren“. Wie schon hinsichtlich der Einschätzung der Wahl des Verkehrsmittels (s. o.) vermitteln die deutlich höheren Zustimmungswerte in Bezug auf die Einstellung der „Menschen in der Region“, dass die Befragten diese als adäquat ansehen und demnach für sich selbst anstreben. Die Ergebnisse bestätigen somit, dass es für die drei spezifischen Strecken ein nennenswertes Nutzungspotential gibt, welches zur weiteren Beschäftigung mit entsprechenden Reaktivierungsüberlegungen anregt.

Wie für die aktuellen Fahrten (s. o.) wären zuvorderst „Freizeitaktivitäten oder Ausflüge“ sowie „Erledigung/Einkauf“ Anlass zur potentiellen Nutzung der ggf. reaktivierten Strecke (Q16b). Im Regionen-Vergleich zeigen sich dabei signifikante Unterschiede: In Rhein-Waal würden 71,7 % und in Pamina sogar 77,1 % der Befragten die Strecke zu Erledigungen und Einkäufen im Nachbarland nutzen, während es in Pomerania 58,9 % sind. Vor dem Hintergrund, dass der Aspekt „Erledigungen & Einkauf“ ausgerechnet für Pamina (de) aktuell einen im Vergleich deutlich geringeren Stellenwert als Anlass für grenzüberschreitende Fahrten einnimmt (s. o.), scheinen sich die Befragten von der neuen Streckenverbindung eine nennenswerte Verbesserung der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten zu versprechen. Erneut stellt sich damit der Konsumaspekt als ein wertvoller Ansatzpunkt für Maßnahmen im Umfeld von Reaktivierungsvorhaben in der Region Pamina heraus und unterstreicht zugleich die Potentiale einer Regionsspezifischen Betrachtungsweise und Analyse.

Des Weiteren sind die Befragten der Meinung, dass eine Streckenreaktivierung Auswirkungen auf die Region hätte (Q18): Insb. würden durch diese „touristische Ziele und Naherholungsgebiete“ (55,3 %) wie auch „Arbeitsplätze“ (46,8 %) und „Angeboten der Nahversorgung (Einkauf, Dienstleistungen etc.)“ (39,1 %) besser erreichbar. Mehr als ein Drittel (36,4 %) meinte zudem, die reaktivierte Bahnstrecke könne „zur klimagerechten und umweltfreundlichen Entwicklung der Region beitragen“. Die Gegenüberstellung zeigt eine signifikante Abhängigkeit der Antworten von der Region: So werden für Pomerania Auswirkungen auf die „Erreichbarkeit touristischer Ziele und Naherholungsgebiete“

(65,1 %) deutlich häufiger als für Pamina (51,5 %) und Rhein-Waal (49,3 %) vermutet; hier kann ein enger inhaltlicher Zusammenhang mit der besonderen (wirtschaftliche und strukturelle) Bedeutung des Tourismus für die Region Pomerania vermutet werden. Umgekehrt wurde die „Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen“ von Befragten aus Pomerania deutlich seltener (37,5 %) als in Rhein-Waal (51,9 %) und Pamina (51,2 %) als mögliche Auswirkung gesehen.

Neben der verbesserten Anbindung durch einen ggf. reaktivierten Streckenabschnitt nannten die Befragten auch Verbesserungsvorschläge in Bezug auf das grenzüberschreitende Ticketangebot (Q20r1–Q20r5). Hierbei trafen alle zur Wahl gestellten Ansätze grundsätzlich auf Zustimmung und wurden mehrheitlich (> 50 %) als wichtig oder sogar „sehr wichtig“ angesehen. Auch war das Antwortverhalten der Befragten aller Regionen zu diesem Aspekt weitgehend ähnlich: Den insgesamt größten Zuspruch erhielten die Einführung bzw. Verbesserungen von Angeboten für „Arbeitspendler“ (68,8 %), gefolgt von Angeboten für „Freizeitreisende“ (63,4 %) und der „Einführung eines grenzüberschreitenden Zeitkartenangebots“ (61,5 %). Doch auch die Einführung/Verbesserung von Angeboten „für Schüler:innen/Studierende“ (56,3 %) und die „Verstärkte Integration touristischer Angebote“ (53,8 %) erachteten mehr als die Hälfte der Befragten zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Ticketings als „wichtig“ oder „sehr wichtig“. Der offensichtlich hohe Stellenwert der Bedingungen für Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler erscheint bemerkenswert, da immerhin 12,4 % aller Befragten (s. o.) aktuell bereits ab und zu aus beruflichen Gründen über die Grenze fahren, darunter 2 % sogar „(fast) täglich“. Sollten sich diese Anteilswerte annähernd in der Grundgesamtheit der Regionen wiederfinden, ist von einem großen absoluten Nutzungspotential für regionale Schienenverbindungen auszugehen, welches durch entsprechende Maßnahmen adressiert werden könnte.

Regionale Verbundenheit und Identität

Der Projektansatz geht davon aus, dass die Menschen in den Regionen Europas zunehmend unabhängig von staatlichen Grenzen auch regional leben bzw. denken und das Bewusstsein der Querung einer Staatsgrenze bei Fahrten ins europäische Nachbarland an Bedeutung verliert. Demgegenüber besteht die Erwartung, dass sich eine zunehmende Verbundenheit auf transnationaler und europäischer Ebene sowie regionale Identität ausbildet, die sich dann im grenzüberschreitenden Mobilitätsverhalten niederschlägt. Der Aspekt der Identität wurde in der Befragung über die Verbundenheit mit administrativen Raumeinheiten wie Staat, Region oder Gemeinde erfragt (Q21). Demnach fühlen sich 81,2 % der Befragten mit der Bundesrepublik „verbunden“ bzw. „stark verbunden“, mit ihrer „Gemeinde“ 80,3 % und ihrem Bundesland 79,4 %. Die Verbundenheit mit der jeweilige Euroregion fiel demgegenüber zwar geringer, jedoch mit Anteilen von 47,3 % (Pomerania), 49,6 % (Pamina) und 53 % (Rhein-Waal) durchaus bemerkenswert hoch aus: Nahezu die Hälfte der Befragten empfindet demnach eine (zum Teil „starke“) Verbundenheit mit ihrer Euroregion (unter Einbezug der Kategorie „wenig verbunden“ ergibt sich sogar ein Anteil von 87,2 %).

Die Befragten der drei deutschen Teilregionen fühlen sich zudem mit ihrem jeweiligen Nachbarland verbunden, was ebenfalls ein grenzüberschreitendes, regionales Denken und Handeln sowie eine tendenziell positive Wirkung auf die grenzüberschreitende Mobilitätsbereitschaft vermuten lässt. Die Verbundenheit mit dem europäischen Nachbarn ist vor allem für die Region Rhein-Waal besonders ausgeprägt: 49,7 % erklärten sich mit ihren Niederländischen Nachbarn verbunden oder sogar „stark verbunden“. In Pamina (35 %) und in Pomerania (32,8 %) lag dieser Wert deutlich darunter. Hinsichtlich der Verbundenheit zur EU unterscheiden sich die Aussagen der drei Regionen signifikant, wobei auch hier die Befragten der Region Rhein-Waal (52 %) gegenüber Pamina (35 %) und Pomerania (21,8 %) das stärkste Ausmaß attestierten.

Eine kombinierte Betrachtung zeigt einen signifikanten Zusammenhang der grenzüberschreitenden Mobilität mit dem Ausmaß der Verbundenheit zur jeweiligen Euroregion, dem Nachbarland wie auch der Europäischen Union.¹⁴ Die Reaktivierung grenzüberschreitender Schienenverbindungen kann nach Auffassung eines Teils der Befragten zudem einen Beitrag zum transnationalen Zusammenwachsen (18,7 %) wie auch zur Stärkung der regionalen Identität (22,5 %) leisten (Q18r8 & Q18r7). Demnach wird die eingangs beschriebene These und Grundannahme dieser Untersuchung weiter bestärkt, wonach die regionale Verbundenheit und Identität die grenzüberschreitende Mobilität beeinflusst.

Vergleich „Deutschland – Frankreich“ in der Region Pamina

Grenzüberschreitende Mobilität

Der Vergleich der Antworten der französischen und deutschen Befragten aus Pamina weist bereits für die grenzüberschreitende Mobilität signifikante Unterschiede auf (Q7): Unter den Befragten aus Frankreich reisen 76,9 % ab und zu nach Deutschland, während es in umgekehrter Richtung (Deutschland–Frankreich) nur 65,8 % sind. Die Vertretungen aus Frankreich stellen sich demnach insgesamt „grenzmobiler“ als die Deutschen dar. Befragte, die „(fast) nie“ ins Nachbarland reisen, begründeten dies in beiden Gruppen damit, dass es hierzu „bislang keinen Anlass“ gegeben habe (Q7br3). Befragte aus Frankreich nannten diesen Grund mit einem Anteil von 58,2 % allerdings deutlich seltener als jene aus Deutschland (67,3 %), was zum Teil eine Begründung für die unterschiedliche Mobilität liefern dürfte. Sprachliche Verständigungsschwierigkeiten (Q7br4) spielen (wenngleich die zweithäufigste Antwort) demgegenüber eine deutlich geringere Rolle als Grund, nicht über die Grenze zu fahren. Auch hier liegen die Antworthäufigkeiten der deutschen (4,8 %) und französischen Befragten (13,9 %) sichtlich auseinander, wobei die „Sprachbarriere“ als ein im Wesentlichen für die französische Seite zu verinnerlichender Aspekt ausgewiesen wird. Die international unterschiedlichen Häufigkeiten bei der Begründung für ausbleibende Grenzmobilität weisen grundsätzlich auf Potentiale thematisch fokussierter, regionalspezifischer Maßnahmen und Handlungsansätze hin. Zu berücksichtigen sind jedoch die überwiegend sehr geringen Fallzahlen (Q7br).¹⁵ Entsprechende Rückschlüsse sind daher im Rahmen dieser Stichprobe nur tendenziell sowie spekulativ und müssten durch weitere Forschungsvorhaben auf Basis einer größeren Datengrundlage weiter untersucht werden.

Fundiertere Rückschlüsse können aus dem Vergleich der Anlässe für grenzüberschreitende Mobilität (Q8r1–Q8r8) gezogen werden: Dabei sind es auf deutscher, wie französischer Seite vordringlich „Freizeitaktivitäten oder Ausflüge“ sowie „Erledigung/Einkaufen“, die als Gründe für die Reise ins Nachbarland genannt werden. Familienbesuche (12,7 %), berufliche Gründe (10 %), Behördengänge (4,1 %) und auch Schule/Ausbildung/Studium (2,2 %) sind in beiden Ländern eher selten ursächlich. Während die Freizeitaktivitäten in beiden Ländern mit 63,9 % (Frankreich) und 66,6 % (Deutschland) eine ähnliche Bedeutung einnehmen, kann hinsichtlich „Erledigungen/Einkaufen“ ein signifikanter Unterschied festgestellt werden: Deutlich häufiger reisen Befragte von Frankreich (82,2 %) aus zum Einkaufen nach Deutschland als umgekehrt (57,7 %). Erneut empfiehlt sich demnach für transnationale Mobilitätsstudien eine genauere Betrachtung des Einkaufsverhaltens (s. o.). Erklärend weist im konkreten Falle Paminas die Siedlungsstruktur für die französische Seite mit einer sehr dünnen Siedlungsdichte und insb. geringen Siedlungsgrößen (Einwohnerzahl) deutlich weniger

¹⁴ Der Kontingenzkoeffizient ($C = 0,321$) weist einen mittelstarken Zusammenhang zwischen der grenzüberschreitenden Mobilität und der Verbundenheit mit der Euregio aus, bezüglich der Verbundenheit mit dem Nachbarland ist der Wert (0,275) etwas niedriger und weist immerhin auf einen „schwachen“ Zusammenhang hin.

¹⁵ So wurde die „Sprachbarriere“ z. B. nur von 12 Personen aus Frankreich und 23 Personen aus Deutschland genannt.

Gelegenheiten zum Konsum bzw. Einkaufen aus als dies auf deutscher Seite z. B. in Baden-Baden oder vor allem in Karlsruhe der Fall sein dürfte.

Beide Gruppen nutzen für die Fahrt über die Grenze in der Regel das Auto (Q10r1), wobei dies unter den französischen Befragten mit einem Anteil von 84,7 % allerdings ein sichtlich (signifikant) größerer Teil ist als unter den deutschen (77,7 %). Auf der anderen Seite unterscheiden sich beide Gruppen auch signifikant hinsichtlich der Nutzung der Bahn (Q10r3): Nur 11,5 % der Befragten aus Frankreich reisen ab und zu mit der Bahn nach Deutschland, auf deutscher Seite sind es mit 26,1 % ein deutlich größerer Teil. An dieser Stelle könnte erneut der Reiseanlass „Erledigung/Einkaufen“ (s. o.) erklärend herangezogen werden, der tendenziell häufiger mit dem Auto vorgenommen wird.

Die meistgenannten Gründe, „(fast) nie“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus oder Bahn) die Grenze zu überqueren (Q9b), sind in beiden Teilen „keine passende Verbindung“ (de: 27,4 %; fr: 29,2 %) sowie „zu lange Fahrzeiten“ (de: 21,8 %; fr: 24,4 %) und unterscheiden sich nur marginal durch eine unter den französischen Befragten leicht häufigere Nennung; welche allerdings den deutlichen Unterschied bei der Bahnnutzung (s. o.) kaum erklärt. Auffällig ist zudem, dass sich die beiden Gruppen besonders hinsichtlich der Begründung „die Verbindungen sind unzuverlässig“ unterscheiden, welche auf deutscher Seite von 14,5 %, und auf französischer Seite nur von 5,8 % der Befragten genannt wurde.

In der Frage, wie die „Menschen ihrer Region“ die Grenze zu ihren Nachbarn überqueren (Q10r1–Q10r5) gingen die Meinungen der Befragten beider Länder signifikant auseinander, wobei die französische Seite für alle zur Wahl gestellten Verkehrsmittel eine etwas häufigere Nutzung vermutet als auf deutscher Seite. Bemerkenswert erscheint allerdings, dass zwar von beiden Gruppen am häufigsten das Auto angegeben wurde (fr: 92,7 %; de: 86,1 %), sich die Bahn in Deutschland (59,6 %) an zweiter, in Frankreich (mit einem ähnlichen Wert von 56,6 %) aber erst an vierter Stelle der insgesamt fünf vorgestellten Verkehrsmittel einreicht, die (mutmaßlich) von den Menschen in der Region genutzt würden. Wird die Einschätzung des Verhaltens „der Anderen“ weiter als „soziale Norm“ (s. o.) interpretiert, leitet sich für die französische Seite im Vergleich der Verkehrsmittel ein sichtlich geringerer Stellenwert bzw. schlechteres Image der Bahn ab als auf deutscher Seite und damit ein offensichtlicher Ansatzpunkt für entsprechende Image- und Informationsmaßnahmen.

Die französischen Befragten stufen ihr Wissen zu den aktuellen öffentlichen Verkehrsmitteln (Q12) signifikant höher ein als die deutschen: 22,1 % der Befragten aus Frankreich und 16,6 % aus Deutschland meinten, die Angebote „ziemlich gut“ oder „voll und ganz“ zu kennen. In beiden Ländern scheint es einen entsprechenden Aufklärungsbedarf und damit Potential für verbesserte Informationsangebote und -kampagnen zu geben. Dies wird (wie schon im innerdeutschen Vergleich) weiter durch den Zusammenhang zwischen Wissen und Nutzung unterstrichen: Je besser das eigene Wissen zum aktuellen ÖPNV-Angebot eingeschätzt wird, desto häufiger werden aktuell die Bahn bzw. der Bus genutzt.¹⁶ Dabei ist auffällig, dass dieser Zusammenhang stärker unter den deutschen Befragten besteht, der Faktor „Wissen“ in Deutschland für die grenzüberschreitende Mobilität demnach eine deutlich stärkere Rolle spielt als in Frankreich¹⁷, wo öffentliche Verkehrsmittel deutlich seltener zur Fahrt über die Grenze genutzt werden als in Deutschland (s. o.).

¹⁶ Aufgrund der geringen Häufigkeiten der Zellenwerte ist der Chi-Quadrat-Test für diesen Vergleich nicht sinnvoll anwendbar. Die Berechnung von Korrelationen (nach Spearman) zeigt die Nutzung von Bussen (0,242) und für die Bahn (0,387) jeweils einen „schwachen“ Zusammenhang mit dem Wissen hinsichtlich des ÖPNV-Angebots.

¹⁷ Unter den französischen Befragten weist die Korrelation zwischen der Nutzung von Bussen (0,214) und für die Bahn (0,265) einen „schwachen“ Zusammenhang mit dem Wissen hinsichtlich des ÖPNV-Angebots, bei den deutschen Befragten für den Bus (0,265) einen schwachen, für die Bahn (0,420) einen mittelstarken Zusammenhang aus.

Der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr in der Region (Q13) wurde von 24,6 % der französischen, dagegen nur von 18,1 % der deutschen Befragten als „gut“ oder „sehr gut“ bewertet. In beiden Ländern hängt die Beurteilung des grenzüberschreitenden ÖPNV signifikant mit den Kenntnissen des ÖPNV-Angebots zusammen. Zudem deckt sich das eigene Urteil in beiden Gruppen mit der Einschätzung zur Meinung der „Menschen in der Region“, die von den Befragten aus Frankreich deutlich positiver eingeschätzt wurde (38,7 % „gut“ oder „sehr gut“) als von den Befragten aus Deutschland (16,5 %).

Die anschließende Frage, inwieweit spezifische Verbesserungsmöglichkeiten (Q15r1–Q15r10) bei den Befragten zu einer häufigeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs führen würden, wurde von beiden Gruppen unterschiedlich beantwortet. Jeder einzelne vorgestellte Aspekt würde demnach stärkere Auswirkungen auf das Verhalten der Befragten aus Deutschland als auf das Verhalten der Befragten aus Frankreich haben. Besonders ausgeprägt unterscheiden sich die beiden Gruppen hinsichtlich der Aspekte „mehr direkte Verbindungen“ (Antwortkategorie 5 „auf keinen Fall“: de: 15,0 %; fr: 24,5 %), „Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit“ (de: 17,0 %; fr: 25,6 %), „Barrierefreiheit“ (de: 30,4 %; fr: 39,2 %), „Komfort“ (de: 21,0 %; fr: 31,3 %) und „Zweisprachigkeit von Fahrgastinformationen“ (de: 23,9 %; fr: 32,3 %). Demnach wären für Kommunikationskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit in beiden Ländern jeweils unterschiedliche Themen zu adressieren. Die etwas kritischere Grundeinstellung gegenüber grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsangeboten und der somit attestierte Handlungs- und Verbesserungsbedarf durch die deutschen Befragten (s. o.) könnten im Umkehrschluss das höhere Wirkungspotential der Verbesserungsmaßnahmen bedingen.

Geht es um die politische Ebene (Q22r1–Q22r3), sind „die Menschen in der Region“ nach Auffassung der Befragten beider Länder „wahrscheinlich“ oder sogar „sehr wahrscheinlich“ der Meinung, die Politik sollte das Bahnfahren attraktiver (65,4 %) machen, „die problemlose Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit der Bahn sicherstellen“ (63,1 %) und „Geld in den Ausbau und die Modernisierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen investieren“ (55,4 %). Hinsichtlich des Modernisierungs-Aspekts wird dabei von den Befragten aus Deutschland (60,2 %) ein signifikant größerer Handlungsbedarf gesehen als auf französischer Seite (50,8 %). Dieses Item war nicht auf den Grenzverkehr fokussiert, sodass das Antwortverhalten stark durch die jeweilige Bewertung des Bahninfrastrukturzustands in den Ländern sowie die entsprechende mediale, politische und gesellschaftliche Diskussion geprägt sein dürfte.

Reaktivierung von Schienenstrecken in der Region

Die zentrale Frage zur möglichen Reaktivierung der Linie Rastatt–Haguenau (Q16) wird von den Befragten beider Länder signifikant unterschiedlich beantwortet: Aus Deutschland gab etwa die Hälfte der Befragten (49,7 %) an, sie würde diese Strecke nicht nutzen, da sie für sie „nicht relevant“ sei, die andere Hälfte kann sich eine Nutzung immerhin zum „Ausprobieren“ (30,9 %), „ab und zu“ (15,5 %) oder sogar „regelmäßig“ (4 %) vorstellen. Unter den französischen Befragten erachteten mehr als zwei Drittel (69,7 %) die Strecke als „nicht relevant“ und nur 17,7 % wären daran interessiert, die Verbindung zumindest einmal „auszuprobieren“; wenige würden die Verbindung ggf. „ab und zu“ (10,6 %) oder „regelmäßig“ (1,9 %) nutzen. Vor dem Hintergrund der höheren grenzüberschreitenden Mobilität der Befragten aus Frankreich (Q7) erscheint dieser Zustand zunächst überraschend, müsste sich diese doch auch in einem Nutzungsinteresse für die potentiell reaktivierte Strecke niederschlagen. Erklärend könnte vergleichsweise intensivere Nutzung des Autos sowie die im Vergleich niedrigere Bedeutung der Bahn auf französischer Seite sein (s. o.). Scheinbar wird der aktuelle Mobilitätsbedarf zum Teil durch bestehende Bahnverbindungen und das Auto gedeckt bzw. scheint die Reaktivierungsstrecke für viele keine bessere Alternative zu den bestehenden Verkehrsmöglichkeiten zu bieten. In diesem

Falle würde sich ein Angriffspunkt für Informations- und Marketingmaßnahmen ableiten, die auf die Potentiale der ggf. neuen, alternativen Verkehrsmöglichkeit auf der reaktivierten Strecke fokussieren, wobei sich weiterhin der Reisezweck „Erledigung/Einkauf“ als thematischer Gegenstand anbietet.

Dabei stellen sich die Anlässe, zu denen die ggf. reaktivierte Verbindung genutzt würde, für beide Teilregionen zunächst in gleicher Reihe auf (Q16br1–Q16br7): Beide Gruppen nannten am häufigsten „Freizeitaktivitäten oder Ausflüge“ sowie „Erledigung/Einkaufen“, mit deutlichem Abstand folgen der „Besuch von Freundinnen/Freunden“ und die „Familienbesuche“, „Arbeit/berufliche Tätigkeit“, „Behördengänge/Gesundheitsversorgung“ sowie „Schule und Ausbildung“. Hinsichtlich der „Freizeitaktivitäten oder Ausflüge“ und „Erledigung/Einkaufen“ sind allerdings signifikante Unterschiede auffällig: Aus Deutschland könnte sich ein deutlich größerer Teil vorstellen, die Verbindung Rastatt–Haguenau zum Zweck von „Freizeitaktivitäten oder Ausflügen“ (84,7 %) sowie zu „Erledigung/Einkauf“ (77,1 %) in Frankreich zu nutzen als französische Staatsbürgerinnen und Staatsbürger deswegen nach Deutschland zu fahren (69,2 % bzw. 61,5 %). Auf französischer Seite scheint demnach ein Potential zu bestehen, das Thema „Erledigung/Einkauf“ im Rahmen von Kommunikationsmaßnahmen stärker mit der ggf. Reaktivierung der genannten Strecke in Verbindung zu setzen.

Die Befragten beider Länder gehen zwar für sich selbst sehr zurückhaltend von einer Nutzung der Strecke Rastatt–Haguenau aus (s. o.), scheinen hingegen überzeugt, dass die „Menschen in der Region“ diese „zumindest ausprobieren“ würden (Q17). Dabei unterscheiden sich die Antworten beider Länder signifikant: 21,8 % der Befragten aus Deutschland waren der Auffassung, die Verbindung sei für die Menschen der Region irrelevant, in Frankreich waren es mit 12,9 % deutlich weniger. Für sich selbst erklärten demgegenüber 49,7 % der Befragten aus Deutschland und 69,7 % der Befragten aus Frankreich die Verbindung als für sie „irrelevant“ (s. o.). Die Einschätzung des eigenen Verhaltens und das Fremdbild unterscheiden sich im Ländervergleich somit diametral, wobei sich vor allem für die französischen Befragten eine deutliche Differenz der Eigen- (69,7 %) und Fremdeinschätzung (12,9 %) ergibt. Der oben formulierten These zur möglichen Einflussnahme sozialer Normvorstellungen folgend, leiten sich insb. für den französischen Teil Paminas Potentiale für Image-, Informations- und Werbekampagnen ab, diese „Lücke“ durch eine Annäherung des eigenen Verhaltens an die soziale Normvorstellung zu schließen.

Als Hinweis zur thematischen Ausrichtung derartiger Kampagnen könnte aufgegriffen werden, dass beide Gruppen grundsätzlich eine Reihe positiver Auswirkungen sehen, die eine Reaktivierung der Strecke Rastatt–Haguenau für die Region haben könnten (Q18): Die „Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen“ sowie „touristische Ziele und Naherholungsgebiete“, aber auch von „Angeboten der Nahversorgung“ wurden hier von beiden Befragungsgruppen häufig (> 40 %) genannt. In beiden Gruppen waren mehr als ein Drittel (ca. 36 %) zudem der Meinung, die Reaktivierung könne zur „klimagerechten und umweltfreundlichen Entwicklung der Region“ beitragen. Signifikante Unterschiede ergaben sich für die Erreichbarkeit der touristischen Ziele sowie von Angeboten der Nahversorgung (Einkauf, Dienstleistungen etc.), wobei die deutsche Seite deutlich überzeugter (51,5 %) als ihre französischen Nachbarn (39 %) eine Auswirkung hinsichtlich der touristischen Ziele vermuten. Andererseits gehen die französischen Befragten eher (47,7 %) von einer Verbesserung der Erreichbarkeit von Angeboten der Nahversorgung aus als die deutschen (36,6 %); ein interessantes Urteil, meinte doch lediglich ein gutes Drittel (34,8 %) der französischen (und 35,7 % der deutschen) Befragten, sie würde die Strecke im Falle der Reaktivierung für „Erledigung/Einkaufen“ nutzen (s. o.).

In Bezug auf Verbesserungspotentiale des grenzüberschreitenden Ticketangebots wurden alle zur Wahl gestellten Aspekte (Q20r1–Q20r5) mehrheitlich (> 50 %) als wichtig oder sogar „sehr wichtig“ angesehen. Den insgesamt größten Zuspruch erhielten die Einführung bzw. Verbesserungen von Angeboten für „Arbeitspendler“ (68 %), gefolgt von der „Einführung eines grenzüberschreitenden Zeitkartenangebots“ (64,8 %) und die Verbesserung von Angeboten „für Schüler:innen/Studierende“ (61,8 %). Auch die Angebote für „Freizeitreisende“ (59,4 %) und die „Verstärkte Integration touristischer Angebote“ (57 %) erachtete mehr als die Hälfte der Befragten Verbesserungsmaßnahme zum grenzüberschreitenden Ticketing wichtig oder „sehr wichtig“. Das Antwortverhalten der beiden Regionen unterschied sich signifikant bezüglich der Angebote für Arbeitspendler (de: 70,3 % / fr: 65,8 %), Freizeitreisende (de: 65,5 % / fr: 53,4 %) sowie Schüler:innen/Studierende (fr: 66,8 % / de: 56,7 %). Die Unterschiede sind sowohl in Bezug auf die Freizeitreisenden als auch bezüglich der Schüler:innen/Studierenden mit Differenzen von mehr als zehn Prozentpunkten recht ausgeprägt. Aktuell stellen Freizeitaktivitäten in beiden Ländern gleichermaßen häufig einen Anlass für grenzüberschreitende Mobilität dar; der Aspekt der schulischen bzw. universitären Bildung spielt dagegen kaum eine Rolle. Die unterschiedliche Einstellung beider Länder bezüglich Verbesserungen hinsichtlich der Freizeitmobilität leitet sich demnach nicht aus dem aktuellen Mobilitätsverhalten ab und deutet eher auf einen unterschiedlichen Bewertungsmaßstab oder auch unterschiedliche Prioritätensetzung hin.

Regionale Verbundenheit

Die Verbundenheit mit der Region Pamina fiel für beide Gruppen zwar geringer aus als mit ihrem Heimatland, Bundesland (bzw. Département) und ihrer Gemeinde, mit Anteilen von 49,7 % (deutsch) bzw. 63,4% (französisch) jedoch bemerkenswert hoch aus: etwa die Hälfte der deutschen Befragten und fast zwei Drittel der Befragten aus Frankreich fühlen sich demnach mit ihrer Euroregion „verbunden“ oder sogar „stark verbunden“. Nimmt man die Kategorie „wenig verbunden“ noch hinzu, ergeben sich insgesamt 92,3 %, (fr) und 88 % (de) der Befragten, die offensichtlich eine mehr oder weniger starke Verbindung zu ihrer grenzüberschreitenden Region haben. Ganze 37,6 % der aus Frankreich stammenden Befragten fühlten sich mit ihrem Nachbarland Deutschland „verbunden“ bzw. sogar „stark verbunden“, umgekehrt sind es bei den Deutschen mit 35 % nur leicht weniger Befragte, die eine entsprechende Bindung mit Frankreich empfinden. Auch hinsichtlich der Verbundenheit auf Ebene der „Europäischen Union“ liegen die beiden Gruppen leicht auseinander: Befragte aus Frankreich empfanden sich zu 50,9 % „verbunden“ oder sogar „stark“ mit der EU verbunden, in Deutschland waren es mit 45,7 % etwas weniger. Wie schon für die drei deutschen Teilregionen kann auch für den französischen Teil Paminas ein positiver Zusammenhang zwischen der grenzüberschreitenden Mobilität und der Verbundenheit zur Euroregion Pamina, dem Nachbarland wie auch der EU festgestellt werden.¹⁸ In den beiden Ländern sieht jeweils etwa ein Fünftel der Befragten (20,6 %) in der Reaktivierung grenzüberschreitender Schienenverbindungen einen Beitrag zum transnationalen Zusammenwachsen und zudem zur Stärkung der regionalen Identität (19,2 %), wobei die deutschen Befragten (21,45 %) den Beitrag zur Förderung der Identität etwas höher als die französischen Befragten (16,94 %) einstufen. Insgesamt wird damit der grundlegende Ansatz dieser Untersuchung hinsichtlich der Rolle regionaler Verbundenheit für grenzüberschreitende Mobilität weiter bekräftigt.

¹⁸ Aufgrund geringer Häufigkeiten der Zellenwerte ist der Chi-Quadrat-Test für diesen Vergleich nicht sinnvoll anwendbar. Die Berechnung von Korrelationen (nach Spearman) zeigt für die Verbundenheit mit Pamina (0,321) und mit dem Nachbarland Deutschland (0,296) jeweils einen „mittelstarken“ und mit der EU (0,186) einen „schwachen“ Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Mobilität: je höher die Verbundenheit, desto häufiger der Grenzübertritt.

Vergleich „Nutzende und Nicht-Nutzende“

Von den Befragten können (vgl. Q9r3 „Nutzen Sie die Bahn für grenzüberschreitende Wege?“) 21,7 % als Nutzende und 78,3 % als Nicht-Nutzende grenzüberschreitender regionaler Bahnverbindungen definiert werden (Tabelle 4). Nicht-Nutzende sind demnach gar nicht oder ausschließlich mit dem Auto, dem Bus, dem Fahrrad oder zu Fuß grenzüberschreitend mobil, die Nutzenden mit der Bahn, aber auch mit Auto, Bus, Fahrrad und zu Fuß. Die vier Teil-Regionen unterscheiden sich signifikant hinsichtlich des Anteils der Nutzende. Er liegt in Rhein-Waal mit 28,5 % am höchsten, dicht gefolgt von der deutschen Teilregion Paminas (26,1 %), der Region Pomerania (21 %) und schließlich mit deutlichem Abstand der französischen Teilregion Paminas mit 11,5 %. Dies erscheint umso bemerkenswerter, da das französische Pamina die im Vergleich höchste grenzüberschreitende Mobilität aufweist (vgl. Tabelle 1): Die französischen Befragten reisen vergleichsweise häufig über die Grenze, tun dies jedoch vorwiegend mit dem Auto und deutlich seltener mit der Bahn als jene aus den drei deutschen Teilregionen. Entsprechend leitet sich für den französischen Teil Paminas eine klare Indikation für Maßnahmen ab, die einen Umstieg dieser Zielgruppe vom Auto auf die Bahn fokussieren. In der Gegenüberstellung persönlicher Merkmale zeigt sich des Weiteren, dass Nutzende im Durchschnitt signifikant jünger sind als Nicht-Nutzende.¹⁹ Demnach scheint die Bahn als grenzüberschreitendes Verkehrsmittel in leichter Tendenz jüngere Personen als Nutzende anzusprechen, womit sich ältere Jahrgänge tendenziell als Zielgruppe für Maßnahmen zum Umstieg auf die Bahn qualifizieren.

Für die meisten Items der Befragung fallen die Zustimmungswerte der Nutzenden signifikant höher aus als unter den Nicht-Nutzenden. So sind Nutzende häufiger (85,2 %) grenzüberschreitend unterwegs (Q7) als Nicht-Nutzende (67,8 %) und ihr Wissen zu aktuellen grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region (Q12) stufen Nutzende deutlich besser („ziemlich gut“ oder „voll und ganz“: 34,6 %) ein als Nicht-Nutzende (13,7 %). Auch beurteilen Nutzende den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr in ihrer Region (Q13) deutlich positiver (gut oder „sehr gut“: 39,4 %) als Nicht-Nutzende (18,7 %) und gehen in Bezug auf die Menschen in der Region (Q14) von einer deutlich positiveren Beurteilung des grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebots aus (34,5 %) als die Nicht-Nutzende (17,9 %). Die Nutzungserfahrungen bedingen offensichtlich ein tendenziell positives Bild von der Bahn als grenzüberschreitendes Verkehrsmittel und führen erwartungsgemäß zu einem besseren Kenntnisstand des aktuellen ÖPNV-Angebots. Maßnahmen (z. B. Probe-Angebote, Sonderfahrten oder punktuelle Events), die zu diesen Nutzungserfahrungen bzw. zum „Ausprobieren“ der Bahn führen, könnten demnach einen positiven Einfluss auf den Umstieg vom Auto auf die Bahn als Verkehrsmittel für die Fahrt über die Grenze haben.

Tabelle 5: Merkmale „Nutzende und Nicht-Nutzende“

	Anteil gesamt	Geschlecht			Grenzüberschreitend mobil		Einkommen Ø	Alter Ø
		w	m	d / k. A.	Ja	„(fast) nie“		
Nutzende	21,7 %	48,6 %	50,7 %	0,8 %	85,2 %	14,8 %	~3.240 EUR	47 J.
Nicht-Nutzende	78,3 %	50,2 %	49,6 %	0,2 %	67,8 %	32,2 %	~3.250 EUR	52 J.

¹⁹ Zwischen dem Alter und der Bahnnutzung besteht ein hoch signifikanter, jedoch schwacher Zusammenhang ($C = 0,178$).

Alle in der Befragung vorgestellten Verbesserungsmöglichkeiten (Q15r1–Q15r10) würden unter den Nutzenden einen deutlich größeren Beitrag zur Nutzung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs leisten als unter Nicht-Nutzenden (Tabelle 5). Auffällig ist, dass es in beiden Gruppen zuvorderst der zeitliche Faktor bzw. die schnellere Erreichbarkeit mit größter Wahrscheinlichkeit dazu beitragen würde, die Grenze in Zukunft häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu überqueren. Unter den Nicht-Nutzenden folgt an zweiter Stelle – und mit Abstand vor dem Faktor „Preis“ – der Hinweis auf mehr direkte Verbindungen, womit gleich zwei Aspekte hervorgehoben werden, die in Folge z. B. einer Reaktivierung bedient werden könnten. Auch die konkret vorgestellten Maßnahmen zur Verbesserung des Ticketangebots für öffentliche Verkehrsmittel (Q20r1–Q20r5) wurden von den Nutzenden tendenziell etwas wichtiger eingestuft als von den Nicht-Nutzenden.²⁰ In beiden Fällen dürfte die auf praktische Erfahrungen basierende Expertise der Nutzenden tendenziell zu einer realistischeren Einschätzung der Wirkungspotentiale der vorgestellten Maßnahmen führen als unter Nicht-Nutzenden, deren Einschätzungen eher theoretisch erfolgten.

Die positive Affinität der Nutzenden gegenüber der Bahn dürfte auch für deren leicht größeren Zuspruch bezüglich der politischen Handlungsfelder regionaler Mobilität (Q22r1–Q22r3) verantwortlich gemacht werden können: Die Nutzenden sind etwas häufiger der Auffassung, die Menschen in ihrer Region seien „wahrscheinlich“ oder „sehr wahrscheinlich“ der Meinung, die Politik solle das Bahnfahren attraktiver machen (76,2 %/65,9 %), die problemlose Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit der Bahn sicherstellen (71,7 %/63,4 %) und Geld in den Ausbau und die Modernisierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen investieren (67 %/58,5 %) als unter Nicht-Nutzenden.

Tabelle 6: Verbesserungsmaßnahmen im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr

Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	„wahrscheinlich & sehr wahrscheinlich“	
	Nutzende	Nicht-Nutzende
...ich meine Ziele schneller erreichen könnte.	70,8 %	48,0 %
...die Nutzung des öffentlichen Verkehrs kostengünstiger wäre.	67,7 %	41,9 %
...es mehr direkte Verbindungen (ohne Umstieg) gäbe.	67,6 %	46,2 %
...der öffentliche Verkehr zuverlässiger und pünktlicher wäre.	67,0 %	38,3 %
...der öffentliche Verkehr (häufiger) fahren würde.	66,9 %	39,9 %
...die Anschlüsse besser aufeinander abgestimmt wären.	65,3 %	40,0 %
...der öffentliche Verkehr komfortabler wäre.	44,1 %	25,6 %
...es die Möglichkeit gäbe, Fahrten auf Bedarf zu bestellen (z. B. Rufbusse).	35,0 %	24,5 %
...Fahrgastinformationen und Personal durchgängig zweisprachig wären.	29,3 %	20,4 %
...die Verkehrsmittel und Haltestellen barrierefrei(er) wären.	29,2 %	16,5 %

Anmerkung: Ausgewiesen ist die Summe der Antwortkategorien 4 und 5 („sehr wahrscheinlich“).

Eine Reaktivierung der jeweils vorgestellten Streckenverbindung (s. o.) würde Nutzende zu deutlich mehr grenzüberschreitenden Fahrten bewegen als Nicht-Nutzende (Q16): Nur etwa ein Viertel der

²⁰ Die Einführung/Verbesserung von Angeboten für Arbeitspendlerinnen und -pendler (Nutzende 72,6 %; Nicht-Nutzende 66,8 %), Angebote für Freizeitreisende (71,7 % bzw. 58,9 %), Einführung eines grenzüberschreitenden Zeitkartenangebotes (70,4 % bzw. 59,8 %), verstärkte Integration touristischer Angebote (59,9 % bzw. 53,8 %) und Einführung/Verbesserung von Angeboten für Schülerinnen und Schüler/Studierende (63,8 % bzw. 57,6 %) wurden jeweils als wichtig oder sogar „sehr wichtig“ angesehen, um das Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel zu verbessern.

Nutzenden (25,7 %) würde die reaktivierte Strecke als „nicht relevant“ betrachten, unter den Nicht-Nutzenden sind es dagegen mehr als die Hälfte (56,6 %), die diese Verbindung voraussichtlich nicht nutzen würden.²¹ Auch gehen Nutzende in höherem Maße davon aus, dass die Menschen in ihrer Region die ggf. reaktivierte Strecke nutzen würden (94,2 %) als Nicht-Nutzende (82,8 %). Die positiven Nutzungserfahrungen in Bezug auf das Verkehrsmittel Bahn führen demnach erwartbar zu einer positiveren Bewertung von (potentiellen) Reaktivierungsvorhaben. Die positive Einstellung von Nutzenden als Fürsprecher der Bahn allgemein und ggf. Reaktivierungsvorhaben im Spezifischen könne wiederum ein Orientierungspunkt wie auch Potential für werbewirksame Aktivitäten zur Förderung der grenzüberschreitenden Bahnnutzung in Wert gesetzt werden. Unter den Nutzenden ist der Anteil derjenigen, die in der Streckenreaktivierung einen Beitrag zum transnationalen Zusammenwachsen (Q18r8) (24,8 %) und zur Stärkung der regionalen Identität (Q18r7) (22,3 %) sehen, etwas größer als bei den Nicht-Nutzenden (17,7 % bzw. 19,9 %). Zudem weisen Nutzende aber auch eine signifikant höhere Verbundenheit mit der Region Pamina, ihrem Nachbarland, wie auch der EU auf als Nicht-Nutzende.²²

Auch hier dürften es vor allem die realen Erfahrungen und Begegnungen im Rahmen grenzüberschreitender Fahrten mit der Bahn sein, die diese Einstellung (positiv) beeinflusst haben. Demnach steht nicht nur die grenzüberschreitende Mobilität (s. o.), sondern spezifisch die grenzüberschreitende Nutzung der Bahn in einem positiven Zusammenhang mit der Verbundenheit zur Region wie auch zum Nachbarland bzw. der Europäischen Union und leistet damit einen Beitrag zum grenzübergreifenden Miteinander.

4.3 Fokusgruppen mit Nutzenden

4.3.1. Inhalt und Vorgehen

Als dritter Zugang zu Primärdaten wurde das Format der Fokusgruppen mit Nutzenden von grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten aus den drei Modellregionen gewählt. Ziel der Fokusgruppen war es, nach den standardisierten Erkenntnissen der Online-Studie vertiefte Einblicke in das Nutzungsverhalten des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs in den ausgewählten Grenzregionen zu gewinnen und Lösungsideen für etwaige Problemstellungen zu diskutieren. Durch Gatekeeper (Interviewte der vorherigen Datenerhebung, Landkreise und Unternehmen der Regionen) wurden Teilnehmende aus den Modellregionen, die die Grenze regelmäßig passieren, eingeladen an den Fokusgruppen teilzunehmen. Insgesamt konnte festgestellt werden, dass die meisten Personen, die an den Fokusgruppe teilnahmen, ein persönliches oder professionelles Interesse an dem Themengebiet hatten. So waren viele der Teilnehmenden selber in Vereinen aktiv, die sich für die Reaktivierungen einsetzten oder standen beruflich mit dem Themenfeld in Berührung und hatten somit teilweise eine hohe Expertise. Die Ergebnisse sind daher nicht nur auf alltägliches Wissen zurückzuführen, welches mit der häufigen Überschreitung der Grenze einhergeht, sondern lassen sich darüber hinaus auf fachliche Erfahrungen der Teilnehmenden zurückführen, welches in der Interpretation und Analyse der Daten zu berücksichtigen war. Die Fokusgruppen wurden zwischen dem 26.10.2023 und dem 22.11.2023 realisiert (Tabelle 7). Insgesamt konnten die Meinungen von

²¹ Die möglichen Anlässe für die Nutzung der reaktivierten Strecke (Q16b) reihen sich dabei für beide Gruppen in gleicher Folge auf und unterscheiden sich (erwartbar) lediglich im Ausmaß der Zustimmung.

²² „Verbunden“ oder „stark verbunden“ mit ihrer Euroregion bezeichneten sich 65,5 % der Nutzenden und 50,1 % der Nicht-Nutzenden, mit ihrem Nachbarland (Deutschland, Polen, Frankreich bzw. Niederlande) 49,7 % (Nutzende) und 35,7 % (Nicht-Nutzenden) und gegenüber EU 59,5 % (Nutzenden) und 43,9 % (Nicht-Nutzenden).

mindestens sechs Nutzenden pro Euroregion in den Fokusgruppen festgehalten werden. Es fanden insgesamt fünf Fokusgruppen in den drei Modellregionen statt.

Tabelle 7: Fokusgruppen mit Nutzenden nach Datum

Datum und Zeit	Euroregion	Zielgruppe	Teilnehmende
26.10.2023 18:00–20:00 Uhr	Pamina	Bewohnende des deutschen Teils der Euroregion	4
30.10.2023 18:00–20:00 Uhr	Rhein-Waal	Bewohnende des niederländischen Teils der Euroregion	2
06.11.2023 18:30–20:30 Uhr	Pamina	Bewohnende des französischen Teils der Euroregion	3
15.11.2023 18:00–20:00 Uhr	Pomerania	Bewohnende der Euroregion aus beiden Landesteilen	6
22.11.2023 18:00–20:00 Uhr	Rhein-Waal	Bewohnende der Euroregion aus beiden Landesteilen	8

Die Fokusgruppen waren jeweils zwei Stunden lang und bestanden aus einem Input, in welchem das Projekt und die Reaktivierungsverfahren in der Region vorgestellt wurden, und einem Diskussionsteil (siehe Tabelle 8). Die Teilnehmenden wurden auf Grundlage des Inputs zu den ersten Erkenntnissen des Projektes und des grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes gebeten, das eigene Mobilitätsverhalten zu reflektieren sowie Ideen und Gestaltungsvorschläge zur weiteren Entwicklung und Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes auszuarbeiten. Dabei wurde durch das Anbieten der Fokusgespräche in verschiedenen Sprachen (Englisch, Französisch und Deutsch) versucht eine Beteiligung von jeweils beiden Seiten der Grenzregionen sicherzustellen. Die Fokusgruppen wurden in Form von Video-Konferenzen (Zoom) durchgeführt.

Tabelle 8: Ablauf der Fokusgruppen

Ablauf Fokusgruppe	
Zeit	Agenda
18:00 Uhr	Begrüßung und Einführung Begrüßung aller Teilnehmenden, Hintergrund und Einordnung der Fokusgruppen im Projekt
18:10 Uhr	Vorstellungsrunde Teilnehmende stellen sich und ihr grenzüberschreitendes Verkehrsverhalten reihum vor
18:30 Uhr	Input: Vorstellung des Projektes und der Reaktivierungsvorhaben der Region Vorstellung der Ziele der Studie & der Modellregion und ihrer Reaktivierungsvorhaben
18:40 Uhr	Diskussionsrunde Einführung in die Diskussion und die Fragestellungen Verhalten grenzüberschreitender Mobilität Ideen und Gestaltungsvorschläge zur weiteren Entwicklung und Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes

Ablauf Fokusgruppe

	Ergebnisse werden von Moderation notiert
19:45 Uhr	Abschluss Zusammenfassung Tagesergebnisse, Aussicht auf das Projektende, Ergebnisse, Dank
20:00 Uhr	Ende

Der Diskussionsverlauf wurde für die Teilnehmenden sichtbar auf der Online-Pinnwand Mural in einer Matrix festgehalten (Abbildung 3). Um die Ergebnisse während der Analyse nochmal überprüfen zu können, wurde die Diskussion mit Einverständnis der Teilnehmenden aufgezeichnet. Die Ergebnisse der Fokusgruppen wurden anonym ausgewertet und mit denselben Kategorien wie die Experteninterviews analysiert. Dabei wurde sich vor allem auf die Ergebnisse konzentriert, die relevant für den grenzüberschreitenden Verkehr sind.


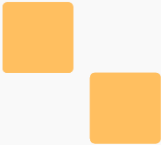

<p>Aufgabenstellung</p> <p>Reflektion des eigenen Verkehrsverhaltens</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welche Verkehrsmittel nutzen Sie, um die Grenze zum Nachbarland zu passieren und warum? • Was müsste sich ändern, damit Sie auf den ÖPNV / SPNV umsteigen? <p>1) Verhalten Grenzüberschreitender Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> • Warum und zu welchen Anlässen fahren Menschen in Ihrer Region über die Grenze? • Was sind die größten Hemmnisse und Probleme des grenzüberschreitenden ÖPNV? • Inwieweit spielt die geographische und nationalstaatliche Grenze im Alltag eine Rolle? • Gibt es so etwas wie eine "regionale Identität"? <p>2) Ideen und Gestaltungsvorschläge zur weiteren Entwicklung und Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was würde die Menschen der Region motivieren, den grenzüberschreitenden SPNV / ÖPNV zu nutzen? • Wie müsste dieser gestaltet sein, um für die Nutzung attraktiv zu sein? Welche Vorschläge haben Sie für die Akteur:innen (Politik, Verwaltung, ÖPNV Aufgabenträger)? • Was für Hindernisse / Barrieren sehen Sie einer solchen Gestaltung entgegenstehen? 	<p>Reflektion des eigenen Verkehrsverhaltens</p> 	
	<p>1) Verhalten grenzüberschreitender Mobilität</p> 	<p>2) Ideen und Gestaltungsvorschläge zur weiteren Entwicklung und Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes</p> 

Abbildung 2: Template Fokusgruppen

4.3.2. Ergebnisse der Fokusgruppen mit Nutzenden

Insgesamt ließ sich feststellen, dass die Ergebnisse der Fokusgruppen, die Ergebnisse der Interviews mit Fachleuten, der quantitativen Befragung und der Dossiers bestärkten. Auch im Vergleich zwischen den Regionen fiel auf, dass immer wieder ähnliche Hemmnisse dargestellt und Ideen aufgezeigt wurden, wie regionale Barrieren in der Nutzung des ÖPNVs und SPNVs zu umgehen seien. In allen Fokusgruppen wurde weniger über den grenzüberschreitenden SPNV als über den ÖPNV im Allgemeinen diskutiert. Dennoch gab es auch regionsspezifische Unterschiede und Unterschiede zwischen den verschiedenen Landesteilen der Euroregion. Im nachfolgenden werden die Ergebnisse nach den Analysekatégorien dargestellt, die auch schon für die Stakeholderinterviews verwendet wurden: (1.) „verkehrliche Aspekte“, (2.) „übergeordnete Aspekte“ und (3.) „regionsspezifischen Aspekten“. Dies ermöglicht die Ergebnisse für Triangulierungseffekte zu nutzen.

Verkehrliche Aspekte

Betrieb/Verkehrsangebot: In den Fokusgruppen der drei Modellregionen wurden jeweils Mängel im derzeitigen Betrieb des ÖPNV/SPNV sowie im bestehenden Verkehrsangebot adressiert. Die Mehrzahl der Teilnehmenden der Fokusgruppen nutzte ihren privaten PKW, um sich in der Region grenzüberschreitend zu bewegen. Gründe dafür seien der zeitliche Mehraufwand durch unangepasste Umsteigezeiten, unzuverlässige Verbindungen durch Verspätungen und Zugausfälle, die Taktung, lange Umsteigezeiten, viele Zwischenhalte und den im Allgemeinen schlecht entwickelten ÖPNV in der Region (Anbindung kleinerer Orte sei nicht gewährleistet). Vor allem abends würden die Strecken früh nicht mehr betrieben werden und in der Nacht stillstehen. Das Nutzen der Züge werde außerdem im grenzüberschreitenden Verkehr erschwert, da Durchsagen und insb. kurzfristige Informationen häufig nicht in beiden Landessprachen getätigt werden (Pomerania, Pamina). In den Fokusgruppen von Pamina wurde dargestellt, dass die wenigen Verbindungen, die verfügbar sind, oft zu frequentiert und die Züge in Hauptverkehrszeiten überfüllt seien. Am Wochenende gebe es zu wenige Züge, die zu kleine Zeitfenster abdecken, um für den Freizeitverkehr attraktiv zu sein.

Infrastruktur: In Rhein-Waal scheint die Infrastruktur nicht als eines der Hauptprobleme gesehen zu werden, welches die effektive Umsetzung des SPNVs/ÖPNVs in der Region behindert. In Pomerania wird dafür plädiert die Schieneninfrastruktur grundlegend zu verbessern. Der Fokus solle dabei weniger auf dem Ausbau vereinzelter Strecken liegen, sondern auf einer sinnvollen Verdichtung des Netzes. So wird konkret vorgeschlagen, die Lücke zwischen Berlin–Szczecin–Świnoujście zu schließen, die Strecke zwischen Wolgast–Heringsdorf zweigleisig auszubauen, das Metropol-Bahnnetz von Szczecin ausgehend auszubauen und den zweigleisigen Ausbau mit Einbeziehung des Bahnhofs in Passow anzugehen. In Pamina seien viele SPNV-Strecken so marode, dass sie durch Busse ersetzt worden seien. Außerdem gebe es vor allem auf deutscher Seite von Pamina häufig Bauarbeiten oder technische Probleme. Auf den bestehenden Bahnhöfen und Haltestellen fehle es an Aufenthaltsräumen, um Wartezeiten zu überbrücken.

Tarife: Tarife und Ticketing wurden vor allem in Pomerania und Pamina angesprochen. In Rhein-Waal sei es vor allem die OV-Chipkaart bei der bemängelt werde, dass sie nicht in Deutschland eingesetzt werden könne bzw. dass Reisende in den Niederlanden ohne Karte häufig das Gleis nicht barrierefrei verlassen könnten. Es wurde Regionen übergreifend vorgeschlagen das grenzüberschreitende Tarifangebot (bspw. Deutschlandticket und grenzüberschreitender ÖPNV in Kurkarten integrieren) durch die Etablierung von grenzüberschreitenden Regionalverbänden zu verbessern. In Pomerania und Pamina bestehe ein grenzüberschreitendes Ticketsystem, welches jedoch nicht ausreichend kommuniziert werde, sodass Unsicherheiten beim Erwerb bestünden. So sollte die Kommunikation über existierende Fahrkarten verbessert und kombinierte Angebote zwischen Frankreich und Deutschland ausgebaut werden (Pamina). In Pomerania sei das Angebot noch zu verbessern. So schließe das Deutschlandticket bspw. Świnoujście mit ein, Szczecin jedoch nicht. Außerdem seien die Preise zwischen dem polnischen und deutschen Ticketing aber auch zwischen den verschiedenen deutschen Betreibern (VBB und DB) uneinheitlich und müssten angepasst werden.

Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung/Förderkulisse: Als weitere Barriere für den Ausbau des SPNV wurde in der Fokusgruppe von Pomerania genannt, dass momentan der Fokus der Förderung auf Prestigeprojekten und Metropolen liegen würde. In der Euregio Rhein-Waal wird in den Gemeinden Groesbeek (NL) und Kranenburg (DE) die unklare Finanzierung als Hauptproblematik der Streckenreaktivierung gesehen. Um die Kosten für die notwendigen Maßnahmen aufzubringen, schlagen die Teilnehmenden vor, der öffentlichen MIV-Infrastruktur Mittel zu kürzen und in den

Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur zu investieren. Ticketpreise sollten attraktiv und nutzungsfreundlich und nicht kostspieliger als die PKW-Nutzung sein (Pamina). In Rhein-Waal wurde vorgeschlagen Wasserstofftechnologie Förderungen der EU für den Ausbau von Strecken mit Zügen mit Wasserstoffantrieb (HEMU) zu nutzen.

Verkehrsnachfrage: Die Teilnehmenden der Fokusgruppen überschreiten regelmäßig die Grenze. Dabei unterschieden sich die Gründe nach Regionen. Ein Anlass, der in allen Regionen genannt wurde, war der Einkauf im preiswerteren Nachbarland sowie touristische Ausflüge und Ziele. In Pomerania (Metropolregion Szczecin) und Rhein-Waal würden aus den Niederlanden und Polen stammende Personen auf die deutsche Seite der Region ziehen, da dort Wohnraum günstiger sei. In Pomerania war vor allem der Pendelverkehr zur Arbeit vom polnischen Teil der Euroregion in den Deutschen und die beschriebene Nutzung des kulturellen Angebots in beiden Teilen der Region auffällig (Philharmonie Besuch in Szczecin; Theater, Kino oder der Besuch des Schwimmbads in Schwedt). Des Weiteren wurden Familienbesuche, der Tourismus mit besonderem Augenmerk auf Usedom, und der Umstieg in den SPNV nach Berlin in Schwedt (mit dem PKW bis dahin) als Gründe für den Grenzüberschritt in Pomerania genannt. In Rhein-Waal seien Anlässe der Grenzüberquerung vermehrt die Arbeit und Ausbildung. Auf beiden Seiten der Grenze befinden sich frequentierte Hochschulen, die internationale Studierende anziehen würden. Auch würden in der Region industrielle Gebiete der deutschen und niederländischen Seite aufeinandertreffen. In Pamina spielte neben dem Einkaufen im Nachbarland, die Freizeitgestaltung (z. B. grenzüberschreitende Volkshochschule und der Europa-Park) eine Rolle. Es bestehe der Wunsch zukünftig einen ÖPNV nutzen zu können, der mit der Attraktivität des Autos mithalte.

Verkehrsorganisation/Bestellsysteme: In allen Regionen wird sich ein multimodal gestalteter ÖPNV gewünscht. Die Teilnehmenden beschreiben, dass abseits der Zentren der Region eine flächendeckende Bestellung durch den ÖPNV herausfordernd ist. Daher adressieren sie den Wunsch nach einem Ausbau einer multimodal nutzbaren ÖPNV-Infrastruktur. Als Beispiele hierfür wird eine derzeit nicht vorhandene Park and Ride Infrastruktur an französischen Bahnhöfen Paminas genannt, der Anschluss ländlicher Standorte durch Busse, On-Demand Verkehre und Fahrgemeinschaften zu den umliegenden Städten und Bahnhöfen (Pomerania, Pamina, Rhein-Waal), die sichere Aufbewahrung an Bahnhöfen (Rhein-Waal) und Mitnahme von Fahrrädern (Pamina) solle eingerichtet werden. An der derzeitigen Verkehrsorganisation bemängeln die Teilnehmenden der Fokusgruppen vor allem den Personalmangel, der zu Störungen im Verkehrsablauf führt (Pomerania, Pamina). Personalmangel spiele in der Bestellung der Strecken auch eine Rolle, da vermehrt Lokführende keine Spracherlaubnis für das Führen von Zügen im Grenzverkehr haben. Auch das weitere Zugpersonal sollte zweisprachig geschult werden (Pomerania, Pamina). Des Weiteren stellen die verschiedenen Bahnsysteme in Frankreich und Deutschland ein Problem im grenzüberschreitenden Verkehr dar, da Zugbezeichnungen sich bspw. unterscheiden und in Frankreich sich die Abfahrtsgleise der Züge ändern und nicht wie in Deutschland zumeist gleichbleiben. In den Fokusgruppen von Rhein-Waal wurden technologische Lösungen für die zukünftige Verkehrsorganisation diskutiert. Es wird einvernehmlich vertreten, dass technologische Lösungen vermehrt diskutiert, erforscht und in Planungen integriert werden sollten, um auf die besonderen Barrieren im grenzüberschreitenden SPNV reagieren zu können. Von den Teilnehmenden der Fokusgruppen (Rhein-Waal) wurden diverse Technologien genannt, die auf der Reaktivierungsstrecke Nijmegen und Kleve zu Anwendung kommen könnten, wie z. B. Monocabs (selbstfahrende Schientaxis on-demand), die auf nur einer Schiene balancieren, sowie übliche Batteriezüge (BEMU) und HEMUs, die die Lärmbelastung (im Vergleich zu Dieselloks) verringern würden. Außerdem arbeite die Hochschule Rhein-Waal an einer App, die Mitfahrgelegenheiten zu den nächsten Bahnhöfen der Region organisieren soll. Es wurde

vorgeschlagen, dass verschiedene Konzepte und Technologien regelmäßig geprüft und die Transportbedürfnisse der Menschen mit aufgenommen werden.

Verkehrsplanung: In den Fokusgruppen wurde sich dafür ausgesprochen, dass eine gesamtheitliche euroregionale Verkehrsplanung und grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf verschiedenen Zeithorizonten (kurzfristig, mittelfristig, langfristig) und auf verschiedenen Ebenen (Makromobilität und Mikromobilität) durchgeführt werden sollte (Rhein-Waal, Pomerania, Pamina). Im Konkreten bedeute dies, dass die Taktungen und Verbindungen grenzüberschreitend geplant und die nationalen Verkehrspläne aufeinander abgestimmt werden sollten (Pomerania). Dabei sei generell darauf zu achten, dass die Kapazitäten der Züge besser der Nachfrage entsprechen (Pomerania).

Übergeordnete Aspekte

Administration/Verwaltung/Rechtlicher Rahmen: Um eine grenzüberschreitende Planung zu ermöglichen, könne man, den Diskussionen in den Fokusgruppen zufolge, bspw. deutsch-polnische Kooperationen im SPNV fördern sowie eine jährliche Sitzung auf Gesetzgeber-Ebene beider Seiten der Euroregion initiieren. Um Projektumsetzungen zu vereinfachen (Pomerania), könnte eine gemeinsame (Raum-)Planungsebene auf Länderebene eingeführt, gemeinsame Gremien zwischen Betreibenden (hier DB und SNCF) etabliert und in einer effektiven, grenzüberschreitenden Zusammenarbeit politische und planerische Gremien sowie Gemeinden entlang der zu reaktivierenden Strecken an einen Tisch gebracht werden (Rhein-Waal). Ebenfalls mangle es an grenzübergreifenden Mobilitätsplänen und einen überregionalen Überblick über die Flächenplanungen (Rhein-Waal). Bürokratische Hürden, wie z. B. länderspezifische Auflagen für den ÖPNV/SPNV sollen abgebaut werden, damit Ausbau- oder Reaktivierungsprozesse beschleunigt werden können (Pomerania, Pamina). Außerdem ist die Kooperation zwischen den verschiedenen Betreibenden des ÖPNVs/SPNVs entscheidend (Rhein-Waal). Dabei ist die multimodale Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln (Fahrrad und SPNV) und Verkehrssystemen (Openbaar Vervoer ((OV)-Chipkaart) ein entscheidender Punkt. Es wurde auch darüber diskutiert, inwiefern der Verkauf an private Unternehmen, die Zusammenarbeit und bedürfnisorientierte Bestellung des SPNVs behindere (bspw. Arriva). Eine Verstaatlichung des Zugbetriebes sei besonders im Rahmen grenzüberschreitender Planungen zu untersuchen (Rhein-Waal).

Governance/Akteursstrukturen: In den Fokusgruppen in Rhein-Waal wurde sich dafür ausgesprochen, dass die Anwohnerschaft von der Politik mit in den Prozess einbezogen werden sollte. In diesem Zuge sollten auch die Vorteile des Schienenausbaus an die Menschen der Region kommuniziert werden. Dabei sollten neue Nutzungsmöglichkeiten von Technik aufgewiesen werden, da gerade alte Vorstellungen unser Handeln prägen und teilweise hemmen würden. Dies soll dazu führen, dass technologieoffen und kreativ über den SPNV-Ausbau und verschiedene Lösungsmöglichkeiten in der Öffentlichkeit diskutiert werden könne. Es sei außerdem zu prüfen, inwiefern nicht auch das öffentliche Interesse gegen das Interesse einzelner Gemeinden durchgesetzt werden könne (insb. im Fall der Gemeinde Groesbeek). Des Weiteren wird das Veranlassen einer Machbarkeitsstudie von Top-Down vorgeschlagen, denn bisher wurden diese vornehmlich Bottom-Up durchgeführt (Rhein-Waal). Botschafterinnen und Botschafter für Grenzverkehre können zwischen den verschiedenen Parteien vermitteln. Diese Person sollte gut vernetzt sein und Ortskenntnis besitzen. Dadurch wird sich mehr politische Durchsetzungskraft von Reaktivierungsbestrebungen erhofft.

Politik: In der französischsprachigen Fokusgruppe von Pamina wurde empfohlen, dass sich politische Gremien beider Länder treffen, um eine gemeinsame grenzüberschreitende Vision des SPNV zu

erarbeiten und umzusetzen. Diese Art der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit existiert bereits. So hat Rheinland-Pfalz bspw. einen Staatssekretär für grenzüberschreitende Zusammenarbeit, welcher mit Kolleginnen und Kollegen auf der französischen Seite eng zusammenarbeitet.

Soziale und kulturelle Aspekte: In den Fokusgruppen wurde vermehrt von einer MIV-geprägten Fortbewegungskultur in den Euroregionen gesprochen (Pomerania, Pamina, Rhein-Waal). Es brauche Zeit und ein verlässliches Angebot, um von der Gewohnheit der PKW-Nutzung loszukommen (Pamina). Der SPNV sei zu zeitaufwendig und unzuverlässig. In allen Fokusgruppen sprach sich die Mehrzahl der Teilnehmenden dafür aus den ÖPNV/SPNV zu nutzen, wenn dieser attraktiver und effizienter wäre. Für kurze Strecken wird auf der niederländischen Seite der Euroregion Rhein-Waal vor allem das Fahrrad genutzt. Der SPNV wird in Rhein-Waal von den Teilnehmenden der Fokusgruppen, fast ausschließlich nur im Freizeitverkehr genutzt. In Pamina wird der Zug nur für lange grenzüberschreitende Strecken in das Nachbarland genutzt. Die Teilnehmenden sehen eine Stellschraube in den Veränderungen der Gewohnheiten. Durch Kommunikation und Bildung über öffentliche Verkehrsangebote sollen die Menschen an die Nutzung des ÖPNV herangeführt werden. Gerade Unternehmen sollten die Nutzung des ÖPNV bewerben und bspw. durch das Angebot von Jobtickets fördern. Bahnfahrten sollte mit Postern, Flyern, E-Mails usw. gefördert werden und attraktiv kommuniziert werden. Als direkte Werbemaßnahme werden Aktionstage vorgeschlagen, an denen ein kostenvergünstigtes Angebot an neue Zielgruppen kommuniziert wird. Als weiteres Element werden Bonuszahlungen an Nutzende des ÖPNV vorgeschlagen (Pamina). Eine regionale Identität wurde in allen Euroregionen zumindest zum Teil benannt. In Pamina fiel auf, dass die deutschsprachige Fokusgruppe eine starke grenzüberschreitende Identität attestierte, die französischsprachige Fokusgruppe jedoch zur Aussage gab, dass es kaum eine gemeinsame Identität in dem Eurodistrikt gebe. Dieses spiegelte sich auch in Ansätzen in den angegebenen Nutzungsintentionen für die Strecke Rastatt–Haguenau wider: Einwohnende der deutschen Seite standen einer zukünftigen Nutzung offener gegenüber als Menschen der französischen Seite. Die physische Grenze spiele aber dank der europäischen Freizügigkeit kaum noch eine Rolle in den drei Modellregionen. Die Grenze würde aber bspw. in den verschiedenen Systemen des SPNV und ÖPNV sichtbar (Rhein-Waal). In Rhein-Waal und Pamina vergrößere sich die Sprachbarriere. In Pomerania würden vor allem polnische Menschen Deutsch sprechen, deutsche Personen aber kaum Polnischkenntnisse haben, was zu einem Ungleichgewicht bei transnationalen Begegnungen führen könne. Auf polnischer Seite gebe es eher eine Szczeciner Identität als eine polnische.

Regionsspezifische Aspekte

Entwicklungen der jüngsten Vergangenheit: Besonders in Rhein-Waal waren die regionsspezifischen Aspekte, die genannt wurden, deutlich ausgeprägt. Die Teilnehmenden bezogen sich im Gegensatz zu den anderen Regionen häufig auf die Bahnstrecke zwischen Kleve und Nijmegen, die in dieser Studie mit einem hohen Reaktivierungspotential bewertet wurde. Auffällig war, dass sich viele Lösungsvorschläge der Fokusgruppen in Rhein-Waal direkt auf das Reaktivierungsvorhaben bezogen und weniger, wie in den anderen Fokusgruppen, auf den SPNV der Region im Allgemeinen. In den anderen beiden Modellregionen gingen die Teilnehmenden kaum bis gar nicht auf die genannten Strecken mit Reaktivierungspotenzialen ein. Als Hindernis der Streckenreaktivierung zwischen Kleve und Nijmegen wird vorrangig eine wahrgenommene Blockade durch die Gemeinde Groesbeek gesehen. Der Grund für die Blockade sei die Zerteilung der Stadt durch die Schienenanlagen und den Zugverkehr. Menschen beider Seiten der Euroregion setzen sich schon länger für diese Reaktivierung ein, hätten aber das Gefühl, dass ihre Bemühungen ins Nichts laufen. Nach Meinung der Fokusgruppenteilnehmenden verhindere momentan neben dieser wahrgenommenen Blockade durch

die Gemeinde Groesbeek, der Fachkräftemangel und ein fehlendes Problembewusstsein (Verkehrschao durch eine zunehmende Verdichtung der Orte) der Politik ein Umsetzen der Mobilität in der Euroregion wie sie gebraucht werde.

„Vision“ zum zukünftigen grenzüberschreitenden Verkehr: Alle Teilnehmenden der Euroregion teilen die Vision, für grenzüberschreitende Strecken zukünftig häufiger auf den SPNV/ÖPNV umsteigen zu können und sehen in dem euroregionalen Ausbau des SPNV-Zukunftschancen der Regionen. Der regionale grenzüberschreitende Schienenverkehr sollte in regionale multimodale Verkehrsbeziehungen und in das europäische Schienennetz eingebunden sein.

4.4 Vertiefende Datenanalyse – „Dossiers“

Die ausgewählten Modellregionen wurden neben der Primärdatenerhebung auch in Form einer intensivierten Sekundärdatenanalyse tiefergreifend untersucht. Auf Basis der erarbeiteten Datengrundlage wurde eine vertiefte raumstrukturelle Betrachtung der Euroregion mit (vorhandenen oder potenziellen) Angeboten im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sowie eine Darstellung und Analyse der einzelnen vorhandenen bzw. potenziellen Schienenverkehrsrelationen (Infrastruktur und Verkehrsangebot) einschließlich intermodaler Alternativen und schließlich eine Detailanalyse von Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten (Nachfragedaten, Pendelverhalten auf kommunaler Ebene (Gemeindestatistik, Daten der Bundesagentur für Arbeit u. Ä.) erarbeitet.

Die „Bestandsaufnahme der Situation in ausgewählten Modellregionen“ erfolgte in Form von Desktop-Recherchen und der Auswertung von Sekundärliteratur und -daten. Aus der vertieften empirischen Betrachtung wurde unter anderem ersichtlich, an welchen Stellen das vorhandene Datenmaterial Lücken bzw. Schwachstellen aufweist. So konnten diese in der Phase der Primärdatenerhebung entsprechend thematisiert bzw. fokussiert werden.

Die Erkenntnisse dieser „vertiefenden Datenanalyse“ wurden in Form von Dossiers für jede Euroregion verschriftlicht und stellen damit eine Erweiterung zu den im Rahmen des Auswahlprozesses erstellten „Steckbriefen“ dar. Die Dossiers werden auf Grund ihres Volumens nicht als Teil dieser Studie, sondern gesondert in Form eines Kompendiums veröffentlicht. Das Kompendium unterstützt die Studie mit Hintergrundinformationen und dient gleichzeitig als Informationsheft zu den Euroregionen mit deutscher Mitgliedschaft und ihren Relationen.

4.5 Zusammenfassung und Gegenüberstellung der empirischen Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Erkenntnisse aus den vier verschiedenen Datenarten (Stakeholderinterviews, Online-Befragung, Fokusgruppen und vertiefte Datenanalyse) in Bezug auf die Forschungsfrage und den zu entwickelnden Empfehlungen diskutiert und bewertet. Gleichzeitig werden die Ergebnisse der verschiedenen Datenerhebungen im Sinne des triangulativen Ansatzes miteinander verglichen.

4.5.1 Inhalt und Vorgehen

Um die Ergebnisse der verschiedenen Datenarten für die Entwicklung der Handlungsempfehlungen zusammenzuführen, ist eine kritische Betrachtung und ein Vergleich der Ergebnisse miteinander unumgänglich. Die Triangulation der verschiedenen Methoden der Daten hat das Ziel der wechselseitigen Überprüfung der Ergebnisse, soll aber gleichzeitig die Erkenntniserweiterung bezwecken [Flick 2011]. So wurden die Erkenntnisse der Einzelinterviews einerseits mit denen der Gruppeninterviews verglichen, die durch den erweiterten interaktiven Kontext an einer anderen Ebene ansetzen. Durch die quantitativen Fragebögen sollte das Sample zusätzlich erweitert werden, um die Sichtweise der Bevölkerung in den Grenzregionen mit einfließen zu lassen. Dabei wurde zudem die Perspektive um den Personenkreis erweitert, der den ÖPNV nicht nutzt und somit auch ein geringeres Interesse am Reaktivierungsthema zeigt. Die Literatur- und Datenrecherche zu den drei Modellregionen bezweckt die anderen drei Datenarten in die Kontexte und Gegebenheiten der Modellregionen einzubetten.

4.5.2 Ergebnisse

Im Nachfolgenden werden die Ergebnisse der verschiedenen Erhebungsverfahren innerhalb der entwickelten Analysekatoren gegenübergestellt. Dabei wird zwischen hemmenden Faktoren und Entwicklungschancen differenziert. Die teilweise regionsspezifischen Ergebnisse werden hier verallgemeinert zusammengeführt und bilden die Grundlage für die Erarbeitung der Handlungsempfehlungen.

Verkehrliche Aspekte

Unter dieser Kategorie werden die verkehrlichen Aspekte, die den grenzüberschreitenden SPNV und ÖPNV momentan in der Region bestimmen, aber auch in Zukunft für Reaktivierungsverfahren entscheidend sein werden, nach Unterkategorien getrennt dargestellt.

Betrieb/Verkehrsangebot

Hemmende Faktoren: Als Gründe dafür, die Grenze nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu überqueren, dominieren in der Befragung mit deutlichem Abstand das Fehlen passender Verbindungen und die Kritik an zu langen Fahrzeiten. Diese Ergebnisse werden durch die Aussagen der Stakeholder und der Fokusgruppenteilnehmenden bestärkt. In den Fokusgruppen und auch in der quantitativen Umfrage werden mit den Mängeln im aktuellen Betrieb und dem Verkehrsangebot des SPNV das Fahren mit dem eigenen Auto begründet. In den Stakeholderinterviews wird bestätigt, dass es im französischen Teil des Eurodistrikts keine vertakteten Verkehre gibt, was die Angebotsplanung für grenzüberschreitenden Verkehr erschwert. In den Fokusgruppen wurde weiter definiert, was das Fehlen passender Verbindungen im Konkreten bedeutet (siehe Kapitel 4.3.2).

Entwicklungschancen: Die Reaktivierung grenzüberschreitender Schienenverbindungen könnte einen bedeutenden Beitrag dazu leisten, die Fahrzeiten zu reduzieren und das Angebot passender Verbindungen zu erhöhen. Damit könnte für einen großen Teil derjenigen, die aktuell noch mit dem Auto die Grenze überqueren, ein attraktives Angebot zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel geschaffen werden. Sowohl in den Fokusgruppen und den Stakeholderinterviews als auch in der quantitativen Befragung zeichnet sich ein mutmaßlicher Mehrwert durch die Reaktivierung der vorgestellten Strecken ab. In den Ergebnissen der quantitativen Umfrage standen bestehende positive Nutzungserfahrungen mit dem SPNV in einem Zusammenhang mit einer tendenziell positiveren

Bewertung der Reaktivierungsvorhaben. In den Fokusgruppen zeigte sich andererseits aber auch, wie selbst bei aktuell tendenziell negativen Nutzungserfahrungen mit dem SPNV in den Regionen ein Interesse an Streckenreaktivierungen besteht.

Infrastruktur

Hemmende Faktoren: In den Fokusgruppen wird die Infrastruktur weniger aus technischer Sicht bewertet als in den Stakeholderinterviews. Die Meinungen der Teilnehmenden der Fokusgruppen sind eher von Alltagserfahrungen geprägt. Auffällig ist gerade in Pomerania, dass sich die Teilnehmenden der Fokusgruppen grundsätzlich für eine gesamtheitliche Verdichtung der Schieneninfrastruktur aussprechen, bei der die Reaktivierung einzelner Strecken nur einen Teilaspekt darstellt. Allgemein führt die Reaktivierung von Strecken zu einer Verdichtung des Netzes, vor dem Hintergrund, dass die größten Reaktivierungsbestrebungen in Pomerania die Strecke ab Golm im südlichen Teil der Insel Usedom betreffen und diese nicht zwangsläufig zu einer Verdichtung führt, wird dieser Aspekt hier allerdings anders bewertet. Auch polnische Stakeholder priorisieren eine Instandhaltung bestehender Infrastrukturen vor Reaktivierungsvorhaben, da viele bestehende Strecken als marode eingestuft werden. Ebenfalls in Pamina werden der Zustand der Strecken von den Teilnehmenden der Fokusgruppen als baufällig beschrieben, was zum Abbau von Bahnlinien und Ersatz mit Bussen führe.

Die Erkenntnisse hinsichtlich der drohenden Stilllegung von bestehender Infrastruktur deckt sich allerdings nicht mit den Ergebnissen aus der Datenrecherche in den Modellregionen. In der Recherche stellte sich nicht heraus, dass bestehende Strecken, zumindest auf deutscher Seite und bei grenzüberschreitendem Verkehr, bedroht sind.

Entwicklungschancen: Keine. Aus den identifizierten Bedarfslagen hinsichtlich Reaktivierung und Instandhaltung grenzüberschreitender SPNV-Strecken sind zunächst keine Entwicklungschancen ableitbar.

Tarife

Hemmende Faktoren: Die Ergebnisse der Stakeholderinterviews und der Fokusgruppen zeichnen ein ähnliches Bild. So sei die Tarifsituation vor allem in Pomerania und Pamina unübersichtlich. Hinsichtlich Pomerania wird in der Fokusgruppe bemängelt, dass es bei den verschiedenen Nahverkehrstarifen in der Region für Kundinnen und Kunden häufig zur Verwirrung kommt. Die Euroregion Pomerania stellt hierbei eine Besonderheit dar, denn hier gelten in Brandenburg die Tarife des VBB, in Mecklenburg-Vorpommern die Tarife der jeweiligen regionalen Verkehrsgesellschaft oder -betriebs und auf polnischer Seite die Tarife der Polregio. In den Stakeholderinterviews wird zudem auf das bestehende Tarifgefälle hingewiesen. Dies betrifft bspw. Rhein-Waal, wo grenzüberschreitende Tickets der niederländischen Verkehrsverbände im Durchschnitt günstiger sind als die der deutschen.

Entwicklungschancen: Durch die unterschiedlichen Preisgestaltungen sowie verschiedenen Checkin- und Checkout-Systemen bestehen Verhandlungsbedarfe, die die verschiedenen Verkehrsgesellschaften an einen Tisch bringt, um grenzübergreifende Lösungen zu schaffen. Ein wachsender grenzüberschreitender Tourismus wird sowohl in den Stakeholderinterviews als auch in den Fokusgruppen als Chance für bedarfsangepasste Tarife des grenzüberschreitenden SPNV gesehen. Laut der Fokusgruppe gebe es zwischen Frankreich und Deutschland schon attraktive Angebote. Diese müssten nur öffentlichkeitswirksamer und grenzüberschreitend kommuniziert werden. Für die

grenzüberschreitenden Arbeitspendler gibt es hingegen einen deutlichen Nachholbedarf, da es für diese Gruppe in den betrachteten Regionen kaum geeignete Zeitkartentarife existieren.

Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung/Förderkulisse

Hemmende Faktoren: In den Stakeholderinterviews wurde offenbar, dass es keine zusätzlichen Mittel für Verkehrsbestellungen im grenzüberschreitenden Bereich gibt. Auch in den Fokusgruppen wurde deutlich, dass sich die Teilnehmenden in der Bereitstellung und dem Ausbau des ÖPNV marginalisiert fühlen. Grenzregionen können daher als benachteiligt angesehen werden, da der grenzüberschreitende Ausbau mit zusätzlichen Aufwänden verbunden ist. In den Fokusgruppen wird benannt, dass auch die Verantwortung der Übernahme von Kosten von grenzüberschreitenden Streckenreaktivierungen eine Hauptproblematik bei grenzüberschreitenden Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierungen darstellt.

Entwicklungschancen: In der quantitativen Befragung sprechen sich die Teilnehmenden für politisch induzierte Investitionen in den grenzüberschreitenden Bahnverkehr aus, gerade vor dem Hintergrund der Dominanz des MIV. Die Teilnehmenden der Fokusgruppen gehen sogar noch einen Schritt weiter und fordern die öffentlichen Mittel für die MIV-Infrastruktur zu kürzen und diese dem Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur zu widmen. Diese Forderungen von Nutzenden legen nahe, dass ein großes Interesse besteht, den MIV finanziell zu beschränken und den ÖPNV durch mehr Mittelzuwendung zu stärken. Dieses Ergebnis wirkt besonders in Bezug auf die Ergebnisse der quantitativen Erhebung erstaunlich, da in dieser im Gegensatz zu den Fokusgruppen nicht mehrheitlich SPNV-Enthusiastinnen und Enthusiasten befragt wurden.

Verkehrsnachfrage

Hemmende Faktoren: Ein zentrales Ergebnis der Fokusgruppen und der quantitativen Befragung war, dass sich die Gründe, die Grenze zu überqueren, je nach Region leicht unterscheiden. Auffällig sind dabei die Unterschiede bei den Anlässen „Einkaufs-“ und „Freizeitverhalten“ sowie „Besuch von befreundeten Personen“. Dies spricht für eine regionsspezifische Untersuchung der Verkehrsnachfrage und eine daran angepasste Verkehrsbestellung. Weiterhin fällt auf, dass sowohl die momentane Bewertung des Infrastrukturzustands als auch der Umfang der Verkehrsbestellung sich negativ auf die aktuelle Nachfrage im SPNV auswirken. Das geht ebenfalls aus der Befragung und den Fokusgruppen hervor. Nennenswert ist, dass die interviewten Expertinnen und Experten weniger kritisch gegenüber dem jetzigen SPNV waren als die Teilnehmenden der Fokusgruppen und der Befragung. Dabei sprechen die Teilnehmenden der Fokusgruppe und der Befragung vor allem aus einer Nutzendenperspektive. In den Fokusgruppen wurde mehr Unzufriedenheit über den momentanen Zustand des ÖPNV und multimodalen Knotenpunkten wie Park und Ride zum Ausdruck gebracht. Bei den Fokusgruppen wurde eine klare Präferenz für den Ausbau der Schienenverbindungen (gegenüber Busverbindungen) erkennbar.

Entwicklungschancen: Die Fokusgespräche und die Befragungen belegen, dass eine (hohe) Nachfrage von grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten besteht. Diese scheinen laut Befragung in Rhein-Waal und Pomerania etwas höher zu sein als in Pamina. Überwiegend findet die Fahrt über die Grenze mit dem Auto statt, was auch in den Fokusgruppen belegbar war. Außerdem scheint ein ausgeprägtes Nutzungsinteresse und damit Potential für die drei vorgestellten Strecken im Falle einer Reaktivierung vorzuliegen (Interviews, Befragung, Fokusgruppe). Auch wenn sich das Ausmaß einer tatsächlichen Nutzung auf Basis dieser Untersuchung nicht verlässlich vorhersagen lässt, bietet sich eine weitere Beschäftigung mit entsprechenden Reaktivierungsüberlegungen jedoch an. In sowohl den Interviews

als auch den Fokusgruppen werden der Wohnungsmarkt (Pomerania, Rhein-Waal), die Nachfrage für Verkehre zum Flughafen (Pomerania, Rhein-Waal), Einkaufsmöglichkeiten (Pomerania, Rhein-Waal, Pamina), das Freizeitangebot bzw. Kulturveranstaltungen (Pomerania, Pamina) und Hochschulen (Pomerania, Rhein-Waal) als Treiber für die vermehrte Nutzung des ÖPNV bzw. SPNV beschrieben. Die Befragung lässt ebenfalls einen hoch signifikanten Zusammenhang zwischen der Beurteilung des ÖPNV und der Nutzung von Bus und Bahn zu: Wer eine positivere Meinung zum grenzüberschreitenden ÖPNV hat, nutzt diesen auch häufiger. Durch die Schaffung eines attraktiveren Angebots durch Streckenaktivierungen kann so eine erhöhte Nachfrage geschaffen werden. Interessant war auch, dass die Befragten davon ausgehen, dass die Menschen in ihrer Region deutlich häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln über die Grenze reisen als sie selbst dies tun. Daraus leitet sich ein grundsätzliches Potential ab, im Umfeld von Reaktivierungsvorhaben durch entsprechende Maßnahmen (wie z. B. Informations- und PR-Kampagnen) die „Lücke“ zwischen dem eigenen und dem idealen Mehrheitsverhalten zu fokussieren und damit den Nutzungsanteil des öffentlichen Schienenverkehrs zu erhöhen. In der Befragung wurde außerdem ersichtlich, dass positive Nutzungserfahrungen in Bezug auf das Verkehrsmittel Bahn zu einer positiveren Bewertung von (potentiellen) Reaktivierungsvorhaben führen. Maßnahmen (z. B. Probe-Angebote, Sonderfahrten oder punktuelle Events), die zu diesen Nutzungserfahrungen bzw. zum „Ausprobieren“ der Bahn führen, könnten demnach einen positiven Einfluss auf den Umstieg vom Auto auf die Bahn als Verkehrsmittel für die Fahrt über die Grenze haben und somit auch Reaktivierungsvorhaben zuträglich sein.

Verkehrsorganisation/Bestellung von Verkehrsleistungen

Hemmende Faktoren: In den Fokusgruppen wurde thematisiert, dass die Bereitstellung eines flächenbedeckenden ÖPNV-Angebotes in den Grenzregionen eine große Herausforderung darstelle und teilweise nicht umsetzbar sei. Deswegen wurde sich gerade in Bezug auf den ländlichen Raum für die Stärkung einer Verkehrsinfrastruktur mit multimodalen Knotenpunkten (Park and Ride, On Demand-Verkehre, sichere Fahrradinfrastruktur) ausgesprochen. Dieser Diskussionspunkt tauchte weder in den Interviews noch in der Befragung auf; die Rolle multimodaler Knotenpunkte wurde dort allerdings auch nicht explizit erfragt bzw. thematisiert. Teilnehmende der Fokusgruppen wie auch der Stakeholderinterviews beanstandeten vor allem den Personalmangel, der zu Störungen im Verkehrsablauf führe (Pomerania, Pamina). Dieser sei hervorgerufen durch besondere Anforderungen an das Lok- und Zugpersonal. Sowohl von Fokusgruppen als auch von Stakeholdern werden die verschiedenen Verkehrssysteme der Länder, die bei grenzüberschreitenden Reaktivierungsverfahren eine Herausforderung darstellen, bemängelt.

Entwicklungschancen: In den Fokusgruppen wird deutlich, dass die bisher unzureichende grenzübergreifende, intermodale Verknüpfung der Verkehrssysteme eine große Chance für die weitere Entwicklung des ÖPNV in den Grenzregionen darstellt. Dadurch ließe sich die Auslastung bestehender Verkehrsangebote deutlich verbessern. Im Rahmen des europäischen Ausbaus der Schieneninfrastruktur liegt es nahe, dass europäische Fahrerlaubnisse für den schienengebundenen Personenverkehr gefördert werden. Hierbei sollte nicht nur der Fernverkehr, sondern auch der SPNV in seinen Bedarfen an Personal berücksichtigt werden. Im Bereich der Fahrzeugtechnologien wurde sowohl in den Fokusgruppen als auch in den Stakeholderinterviews bestätigt, dass für die Überwindung systembedingter Unterschiede entsprechende technische Lösungen existieren, die in die sog. Mehrsystemfahrzeuge integriert werden können und auch bspw. in Rhein-Waal auf der Strecke zwischen Düsseldorf und Arnhem bereits zum Einsatz kommen.

Verkehrsplanung

Hemmende Faktoren: Auffällig war, dass in den Fokusgruppen keine aktuell hemmenden Faktoren für Streckenreaktivierungen des grenzüberschreitenden SPNV direkt identifiziert wurden, was voraussichtlich mit ihrer Nutzenden-Rolle und einem folglich begrenzten Kenntnisstand bezüglich aktueller Verkehrsplanungsprozesse zusammenhängen dürfte. Jedoch tätigten die Teilnehmenden Aussagen darüber, was sich verändern müsse (siehe Entwicklungschancen). Die befragten Expertinnen und Expertinnen stellten fest, dass die langen Planungsprozesse für Schieneninfrastrukturen im Falle von grenzüberschreitenden Verfahren wesentlich länger ausfielen und somit grenzüberschreitende Planungen entschleunigten. Sowohl in den Fokusgruppen als auch in den Stakeholderinterviews wurde für die Region Pomerania angemerkt, dass der Fokus der Ausbauplanungen vor allem auf dem TEN-V und den darin enthaltenen Metropolenverbindungen liegt. Regional bedeutende Vorhaben in den häufig als peripher eingestuften Grenzregionen fallen dagegen häufig durch das Raster oder besitzen eine nachrangige Priorität.

Entwicklungschancen: Von den Teilnehmenden aller Fokusgruppen wurde formuliert, dass eine gesamtheitliche euroregionale Verkehrsplanung und grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf verschiedenen Zeithorizonten (kurzfristig, mittelfristig, langfristig) und auf verschiedenen Ebenen (Makromobilität und Mikromobilität) durchgeführt werden sollte. In Rhein-Waal wird betont, dass derzeit Streckenaktivierungen von einem „Momentum“, d. h. dem Zusammentreffen verschiedener günstiger Faktoren abhängig sei. Würde man diese Faktoren bestimmen, könnte man sie in Strukturen verstetigen und so Planungsprozesse für Reaktivierung erfolgreicher und effektiver gestalten. Einigkeit über Verfahren und Kontexte sei dabei nach den Experteninterviews entscheidend.

Übergeordnete Aspekte

Unter dieser Kategorie werden die Aspekte beschrieben, die die kontextuellen Gegebenheiten der Regionen abbilden. Hier werden hemmende Faktoren und Entwicklungschancen der verschiedenen kontextualisierenden Faktoren aufgezeigt.

Geografie

Hemmende Faktoren: Die geografischen Aspekte wurden vor allem in den Experteninterviews angesprochen und wurden in der erweiterten Datenrecherche behandelt. In den Fokusgruppen kamen sie nur ganz vereinzelt, von einzelnen Personen vorgetragen und nicht weiter verstärkt vor. Es konnte bestätigt werden, dass Gewässer (Pamina und Pomerania) sowie Hügellandschaften (Rhein-Waal) ein natürliches Hindernis für die Grenzüberschreitung darstellen und Brücken und Tunnel sich nur langfristig unter hohem Aufwand realisieren lassen. Auch unterschiedliche Siedlungsstrukturen und Bevölkerungsdichten können Einfluss auf Reaktivierungsverfahren haben, da in unterschiedlichen Abschnitten der zu reaktivierenden Bahnstrecken unterschiedliche Nutzungsansprüche bestehen.

Entwicklungschancen: Reaktivierungen von Schienenverbindungen können als zusätzliche Überwindung der natürlichen Barrieren dienen. Dies wurde in den Stakeholderinterviews als auch weniger prominent in den Fokusgruppen angesprochen. Auch kann für die Errichtung von Brücken oder Tunneln spezielle Förderprogramme in Anspruch genommen werden. Und auch das vorhanden sein von Ballungsräumen auf der anderen Seite der Grenze kann Anreize setzen, diese mit Schienenverbindungen an weniger strukturstarke Räume anzubinden.

Governance/Akteursstrukturen

Hemmende Faktoren: In den Fokusgruppen von Rhein-Waal herrschte vor allem Frustration darüber, dass die anliegenden Gemeinden bereits durch die Eigentumsverhältnisse und die lokale Betroffenheit ein bedeutendes Vetorecht bei Streckenreaktivierungen innehaben, trotz einer großen Zusprache der Anwohnerschaft bezüglich des Vorhabens. Die Teilnehmenden der Fokusgruppe waren der Ansicht, dass die Belange der Bürgerinnen und Bürger und gesellschaftlichen Initiativen bei Reaktivierungsverfahren noch nicht ausreichend in Entscheidungen repräsentiert seien. Von den Stakeholderinterviews werden vor allem die Vielzahl der Entscheidungs- und Steuerungsebenen diskutiert, die bei grenzüberschreitenden Reaktivierungsvorhaben mit einzubeziehen sind. Gleichzeitig verfügen transnationale Institutionen wie Euroregionen nicht über die Entscheidungskompetenzen und werden, wenn überhaupt, nur beratend hinzugezogen. Thematisiert wurde auch, dass es eine unzureichende Vernetzung europäischer, für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Agierenden gibt.

Entwicklungschancen: In den Fokusgruppen wird die Rolle der Bürgerinnen und Bürger in Planungsprozessen thematisiert. Diese sollten stärker in die Prozesse involviert werden und Ansprüche berücksichtigt werden. Machbarkeitsstudien sollten jedoch vermehrt von Top-Down durchgeführt werden, da von Bottom-Up veranlasste Machbarkeitsstudien keine Wirkmacht entfalten würden. Dies war insb. eine Wahrnehmung, die von den Teilnehmenden der Fokusgruppe Rhein-Waal vorgetragen wurde. Hier gab es bereits mehrere Machbarkeitsstudien von Bottom-Up, welche aber von der Politik nicht erfolgreich aufgegriffen wurden. Auch die Stakeholderinterviews gehen darauf ein, dass in dem Bereich agierende nicht entscheidungsbefugter Ebene mit in die Prozesse um Reaktivierungsvorhaben einbezogen werden sollten. Besonderer Stellenwert wird hier wie auch in den Fokusgruppen in der binationalen Vernetzung und Zweisprachigkeit gesehen, um die Perspektiven beider Länder mit in den Prozess einbringen zu können. Aber auch die staatlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen können als Kompetenztragende das Thema Reaktivierung aktiv vorantreiben und dabei auch vielfältige grenzüberschreitende Beziehungen pflegen.

Politik

Hemmende Faktoren: Von den Stakeholdern, den Teilnehmenden der Fokusgruppen und den Befragten der quantitativen Umfrage wird empfunden, dass die politischen Ansätze der EU-Mitgliedsstaaten, grenzüberschreitende Strecken des regionalen Nahverkehrs zu priorisieren, noch zu klein sind. Die verschiedenen Datenarten begründen ein Scheitern von Streckenreaktivierungen unter anderem in den mangelnden Absprachen zwischen den verschiedenen Ebenen, der nationalen und grenzüberschreitenden politischen Verflechtungsstrukturen. So geben einzelne Expertinnen und Experten an, dass transnationale Absprachen durch unterschiedlichen politischen Willen und Schwerpunktsetzungen, an den Zuständigkeiten von verschiedenen staatlichen Ebenen und deren Machtgefällen (Zentralstaat vs. Föderalismus) und an national und regional gesetzten Prioritäten innerhalb des Mobilitätssektors gehemmt werden.

Entwicklungschancen: Die Befragten aller drei Modellregionen artikulierten einen politischen Handlungsbedarf hinsichtlich der allgemeinen Attraktivität der Bahn (69,7 %), der Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit der Bahn (66,6 %) und hinsichtlich des Ausbaus und der Modernisierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen (63,5 %). Diese Erkenntnis wird von den Ergebnissen der Fokusgruppen gestützt. Dadurch, dass die Politik in der Verantwortung gesehen wird, können dies Argumente sein, um politische Institutionen zu motivieren, Prozesse zu überarbeiten. In den Fokusgruppen wird in dem Bilden von grenzüberschreitenden politischen Gremien eine Chance für die Zusammenarbeit an einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Vision und Umsetzung für die Entwicklung des

grenzüberschreitenden SPNV gesehen. In den Interviews werden Entwicklungschancen in der insgesamt wachsenden politischen Aufmerksamkeit für den Schienenverkehr auf der EU-Ebene gesehen, die auch regionale und lokale Entscheidungsebenen durchdringen können. Von den Expertinnen und Experten wird es ebenfalls als essentiell angesehen, dass ein beidseitiger politischer Konsens über die Notwendigkeit der Reaktivierung auf Ebene der kommunalen Gebietskörperschaften, unterstützt von der Ebene Region/Bundesland vorliegt, um eine Strecke erfolgreich reaktivieren zu können. Wenn die Verfolgung ähnlicher Interessen vorliegt, können sich die politischen Instanzen beider Seiten stärker vernetzen und durch gemeinsames Auftreten eine stärkere Außenwirkung erzielen.

Soziale und kulturelle Aspekte

Hemmende Faktoren: In den Stakeholderinterviews wurden kulturelle und sprachliche Unterschiede als hemmende Faktoren genannt. Besonders auffällig war, dass die Grenzräume als sprachlich und kulturelle Schmelztiegel beschrieben wurden, die mit dem zweiten Weltkrieg gewaltsam geteilt und erst seit der europäischen Freizügigkeit langsam zusammenwachsen. In den Fokusgruppen und auch in der quantitativen Befragung wurde ein positiveres Bild von den grenzübergreifenden Beziehungen skizziert. Jedoch wurde, wie in den Experteninterviews auch, ein deutliches Gefälle zwischen Deutschland und den untersuchten Nachbarländern beschrieben, was die Kenntnisse der jeweiligen Nachbarsprache angeht. Es wurde in den Fokusgruppen hervorgehoben, dass das Sprechen der Sprache des Nachbarlandes zentral für gemeinsame politische Prozesse, Planungen und Umsetzung von Vorhaben wäre. Ebenfalls wurden in den Fokusgruppen von den MIV geprägten Fortbewegungskulturen angesprochen, die die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln behinderten. Da diese aber Hindernisse für den Ausbau des SPNVs und nicht im spezifischen relevant für den grenzübergreifenden SPNV sind, wird dieses Themenfeld an dieser Stelle ausgelassen.

Entwicklungschancen: In der quantitativen Befragung war besonders der statistisch hoch signifikante Zusammenhang zwischen der grenzüberschreitenden Mobilität und der Identität bzw. Verbundenheit mit der jeweiligen Euroregion sowie auch mit dem Nachbarland interessant. In den Stakeholder-Interviews wurde identifiziert, dass zunehmende grenzüberschreitende Verflechtungsbeziehungen Anknüpfungspunkte für die Ausprägung eines engeren sozialen und kulturellen Austauschs bieten und grenzüberschreitende Mobilität die Intensivierung dieser Verbindungen unterstützt. Die stärkere Identifizierung der Bevölkerung mit ihrer jeweiligen Grenzregion stärkt das Bedürfnis und damit die Nachfrage nach leistungsfähigen öffentlichen Verkehrssystemen. Auch die Reaktivierung grenzüberschreitender Schienenverbindungen kann nach Auffassung eines Teils der Befragten einen Beitrag zum transnationalen Zusammenwachsen leisten. Als weiterer Aspekt lässt sich hier der in der Befragung identifizierte Zusammenhang zwischen Wissen über den grenzüberschreitenden ÖPNV und dessen Nutzung aufzeigen. Auch in den Fokusgruppen wurde bestätigt, dass die Menschen, die sich mit dem ÖPNV/SPNV auskennen, auch an einer Nutzung interessiert sind. So kann die Information der Bevölkerung über Reaktivierungsverfahren eine Entwicklungschance für diesen darstellen.

Umwelt- und Naturschutz

Hemmende Faktoren: Nur in den Stakeholder-Interviews wurden hemmende Faktoren innerhalb des Themenfelds des Umwelt- und Naturschutzes angesprochen. So könnten laut einzelnen Stakeholdern Umweltauflagen die Realisierung von Reaktivierungsprojekten verzögern, die Kosten in die Höhe treiben oder Vorhaben in ihrer Realisierung gänzlich behindern. Auch würden sich zur Wahrung ihrer Interessen Umweltvereine und Bürgerinitiativen gegen Infrastrukturvorhaben stellen und so die Entscheidungsfindung für bzw. die Realisierung einer Reaktivierung verzögern oder gar verhindern.

Hinzuzufügen ist, dass Umwelt- und Naturschutz selbstverständlich wichtig sind, gerade da die natürliche Lebensgrundlage durch Klimawandel und Artensterben stark strapaziert ist [IPCC 2023]. Oftmals sind Umwelt- und Naturschutz auch gesetzgeberisch verankert und sollten nicht als Hindernis, sondern als Rahmenrichtlinie betrachtet werden.

Entwicklungschancen: Entwicklungschancen wurden auch vereinzelt in den Fokusgruppen angesprochen. So wurde festgestellt, dass das individuelle Handeln auch geprägt von umweltbewussten Entscheidungen sei. Auch Klimaschutzziele auf politischen Ebenen können das Bewusstsein für das Erfordernis von nachhaltigen Verkehrsangeboten erhöhen, wie in den Stakeholder-Interviews festgestellt wurde. Reaktivierungen von Bahnstrecken im Vergleich zu Neubauverfahren tragen u. a. zur Verringerung des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke und zur Emissionsreduzierung durch Verkehrsverlagerung bei. Und auch der übergeordnete Fokus auf umweltfreundliche, nachhaltige Verkehrsarten steht über lokalen Schutzinteressen.

Administration/Verwaltung/Rechtlicher Rahmen

Hemmende Faktoren: In den Fokusgruppen werden vermehrt Vorschläge zur Verbesserung der Situation gemacht, ohne die jetzige Situation und ihre Fehler konkret zu benennen. Bei einem Vergleich mit den Interviewdaten, in denen der Status quo mit seinen Hemmnissen genau beschrieben wird, zeigt sich, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen helfen könnten, um die jetzige Situation zu verbessern. Hemmend für den Ausbau der Schieneninfrastruktur ist, dass kein grenzüberschreitender strukturpolitischer Rahmen existiert, europäische Rechtsnormen zur Marktliberalisierung und Harmonisierung unterschiedlich schnell adaptiert werden, die Koordination und Steuerung oftmals nicht klar von einer Seite übernommen werden kann oder übernommen wird, Institutionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit nur eine eingeschränkte Handlungskompetenz besitzen und auf beiden Seiten der Grenze es Unterschiede für Zuständigkeiten für den Eisenbahnverkehr sowie unterschiedliche gesetzliche Anforderungen gibt. Durch die Überwindung dieser Hürden würde ein erhöhter Personal- und Sachmittelaufwand bei den Planungsprozessen entstehen. Außerdem fehlen teilweise Datengrundlagen oder sind nicht miteinander vergleichbar, sodass grenzüberschreitende Reaktivierungspotenziale nicht vollständig erfasst werden können.

Entwicklungschancen: Die Ergebnisse aus Fokusgruppen und Stakeholderinterviews überschneiden sich deutlich. Die Diskussion in den Fokusgruppen fokussierte aber vermehrt auf die Bildung von Kooperationen auf den verschiedenen Ebenen der Administration und Verwaltung (grenzübergreifende fachliche Gremien, zweisprachige Akteurinnen und Akteure, etc.). Rechtliche Belange wurden durch die Fokusgruppen nicht adressiert. In den Stakeholderinterviews wurden das beidseitige Interesse der Länder an einer wirtschaftlichen Entwicklung, die kontinuierliche Implementierung europäischer Rechte und Verordnungen für den europäischen Eisenbahnraum, die Institutionalisierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, Zwischenstaatliche Verträge und Abkommen und die Regionalisierung im SPNV als wichtige Schritte für die vereinfachte Durchführung von Reaktivierungsverfahren bewertet.

Regionsspezifische Aspekte

Regionsspezifische Aspekte konnten entlang aller Analysekatoren gefunden werden. In diesem Abschnitt wird die Aufteilung in hemmende Faktoren und Entwicklungschancen aufgehoben, da die Kategorien zeitlich und ortsspezifisch gefasst sind. Im Nachfolgenden werden die Entwicklungen der grenzüberschreitenden Streckenreaktivierungen aufgezeigt und die Visionen zum zukünftigen grenzüberschreitenden Verkehr beschrieben.

Entwicklungen der jüngsten Vergangenheit

In allen vier Datenarten konnte Entwicklungen um die untersuchten Streckenverbindungen in den verschiedenen Grenzregionen erfasst werden. So war besonders in der Euregio Rhein-Waal das Reaktivierungspotenzial der Strecke Kleve-Nijmegen bis in die Zivilbevölkerung bekannt und scheint im öffentlichen Interesse zu sein. In den Fokusgruppen wurde dies besonders dadurch wahrnehmbar, dass sich in den beiden Gruppen zu Rhein-Waal die Teilnehmenden konkret auf das Reaktivierungsvorhaben bezogen und in den anderen Fokusgruppen Lösungsvorschläge eher dem grenzüberschreitenden ÖPNV im Allgemeinen galten. In Pamina wurden grenzüberschreitende Bahnstrecken teilweise aufgrund von Corona und einem Mangel an Zugpersonal durch Busse ersetzt. Die französischen Befragten erachten eine optionale Streckenverbindung „Rastatt-Haguenau“ zu einem großen Teil als „nicht relevant“, wenngleich sich diese Gruppe durch eine im Vergleich besonders hohe grenzüberschreitende Mobilität auszeichnet. Weder in den Stakeholderbefragungen noch in den Fokusgruppen konnte diese Bewertung bestätigt werden. Zu beachten ist hier aber auch, dass die befragten Stakeholder und Fokusgruppenteilnehmenden an dem Thema und der Fragestellung interessiert waren. In Rhein-Waal sind die Personen, die sich bisher für die Reaktivierung der Strecke Kleve – Nijmegen engagierten, enttäuscht über die politischen Vetoplayer, die eine erfolgreiche Reaktivierung weiter in die Zukunft wandern lassen. In Pomerania wird derzeit eine Machbarkeitsstudie für die identifizierte Strecke mit Reaktivierungspotenzial durchgeführt. Es werden jedoch nur Trassenvarianten auf deutscher Seite untersucht.

„Vision“ zum zukünftigen grenzüberschreitenden Verkehr

Das Datenmaterial belegt, dass die Vision des grenzüberschreitenden Verkehrs auf der Schiene gesehen wird. Alle Teilnehmenden der Fokusgruppen teilen die Vision, für grenzüberschreitende Strecken zukünftig häufiger auf den SPNV / ÖPNV umsteigen zu können und sehen in dem euroregionalen Ausbau des SPNV-Zukunftschancen der Regionen. Die befragten Expertinnen und Experten sehen im grenzüberschreitenden SPNV eine klimafreundliche Alternative zum MIV und in Reaktivierungen einen kostengünstigeren Ansatz im Vergleich zum Neubau. Ebenfalls wurde vor allem durch drei Datenarten (Stakeholderinterviews, qualitative Befragung und Fokusgruppen) in Pomerania und Rhein-Waal beschrieben, dass sich grenzüberschreitende Pendelbeziehungen in der Zukunft noch verstärken werden. In der Befragung konnte erfasst werden, dass momentan 12,4 % aller Befragten (s. o.) aktuell bereits ab und zu aus beruflichen Gründen über die Grenze fahren, darunter 2 % sogar „(fast) täglich“. Sollten sich die Pendelbeziehungen wie durch die befragten prognostiziert entwickeln, ist von einem großen absoluten Nutzungspotential für regionale Schienenverbindungen auszugehen, das durch entsprechende Maßnahmen adressiert werden könnte. Ebenfalls konnte als Ergebnis aller Datenarten erfasst werden, dass sich das aktuelle Ausmaß und die Anlässe grenzüberschreitender Mobilität in den Modellregionen leicht unterscheiden. Auch konnte festgestellt werden, dass jede in der Befragung vorgestellte Verbesserungsmaßnahme der öffentlichen Verkehrsangebote stärkere Auswirkungen auf das Verhalten der Befragten aus Deutschland hätte als auf das Verhalten der Befragten aus Frankreich. Dies spricht für Regionen- bzw. Fallspezifische Ansätze bei Reaktivierungsverfahren des grenzüberschreitenden SPNV.

5. Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen

5.1 Vorgehensweise

Aus den durchgeführten quantitativen und qualitativen Erhebungen sind bereits Ansätze erkennbar geworden, wie die weitere Entwicklung des grenzüberschreitenden ÖPNV mit Schwerpunkt auf der Schiene positiv gestaltet werden kann. Dabei geht es einerseits darum, die vorhandenen Entwicklungspotenziale zu nutzen und andererseits weiter am Abbau der vielfältigen Hemmnisse und Barrieren zu arbeiten, die dem weiteren Ausbau des Verkehrsangebotes entgegenstehen.

Aus Sicht der Grenzregionen sind viele der Rahmenbedingungen für Streckenreaktivierungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr nicht direkt von diesen beeinflussbar, da Zuständigkeiten für die Infrastruktur, die Verkehrswegeplanung und Finanzierungsquellen auf übergeordneter Ebene liegen. Der Schwerpunkt der Empfehlungen wurde daher auf die Aspekte gelegt, die aus regionaler Perspektive beiderseits der Grenze federführend gesteuert oder koordiniert werden können. Dabei wurden die Erfolgsfaktoren einbezogen, die bei vergleichbaren Projekten in der Vergangenheit ausschlaggebend waren.

Ein weiteres Kriterium für die Maßnahmenauswahl war die Frage, inwiefern diese zu einer intensivierten und verstetigten grenzübergreifenden Zusammenarbeit beitragen. Hintergrund dafür ist die Tatsache, dass die Wiedereinrichtung grenzüberschreitender Schienenverbindungen in den meisten Fällen mit teils erheblichen Infrastrukturmaßnahmen einher geht, für die langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren durchlaufen werden müssen. Kurzum: beide Seiten der Grenze müssen längerfristig an einem Strang ziehen.

Unter Einbeziehung dieser Randbedingungen wurden unter Zugrundelegung der Forschungsergebnisse fünf Handlungsfelder herausgearbeitet, die wichtige Maßnahmen und Handlungsansätze bündeln. Diese wurden in dem im Anfang Dezember 2023 durchgeführten Workshop vorgestellt und mit Stakeholdern der untersuchten Regionen, Fachpersonen und den Auftraggebenden des DZSF diskutiert. Darauf basierend erfolgte eine Überarbeitung der Empfehlungen, die im Folgenden vorgestellt werden sollen. Für jedes Handlungsfeld werden zunächst die Hemmnisse und Entwicklungspotenziale benannt, aus denen dann eine These bzw. ein Handlungsansatz abgeleitet wird. Im Ergebnis des durchgeführten Workshops ergibt sich dann eine von Expertinnen und Experten verifizierte, konkretisierte Handlungsempfehlung.

Abgrenzung zu bestehenden Studien:

Bestehende Studien legen den Schwerpunkt auf den Binnenverkehr, bspw. listet der VDV [2022] insgesamt nur zwölf grenzüberschreitende Strecken mit einem Potential zur Reaktivierung auf. Ein ähnliches Bild zeigt sich in der vorangegangenen Studie zu begleitenden Maßnahmen für die Reaktivierung von Schienenstrecken [DZSF 2023], in welcher grenzüberschreitende Verkehre eine untergeordnete Rolle spielen.

Insofern stellen die Handlungsempfehlungen dieses Projektes, die sich vorrangig an die regionale Ebene richten, eine wichtige Ergänzung dar. Dass der aktuelle Prozess zur Kosten-Nutzen-

Untersuchung angepasst werden sollte und strukturelle Erschwernisse beseitigt werden sollten, trifft auf die hier untersuchten grenzübergreifenden Konstellationen dagegen noch stärker zu. Nicht zuletzt liegt der Fokus der vorliegenden Untersuchung – und somit der Ergebnisse und Empfehlungen – auf den weichen Faktoren, wohingegen den Voruntersuchungen ein eher technisch-betrieblicher Ansatz zugrunde liegt.

5.2 Handlungsempfehlungen

5.2.1 Institutionalierungsgrad grenzübergreifender Zusammenarbeit

Hemmnisse

Die Organisationsform der Euregio/ des Eurodistriktes besitzt eine eingeschränkte Handlungskompetenz im Themenfeld des öffentlichen Verkehrs. Dies liegt einerseits an der mangelnden Entscheidungskompetenz ihrer Mitglieder in Bezug auf den grenzüberschreitenden SPNV. Andererseits sind die fachliche Kompetenz und die personelle Ausstattung der Organisation selbst ein limitierender Faktor.

Potenziale

Die Euregio/ der Eurodistrikt ist eine wichtige grenzüberschreitende Dialog- und Netzwerkplattform für unterschiedliche Themenbereiche. Sie ist das „Kompetenzzentrum“ für die grenzübergreifende Zusammenarbeit mit entsprechender Außenwirkung. Für die Initiierung und Begleitung grenzüberschreitender Verkehrsprojekte stellt sie einen wichtigen Stützpfeiler dar.

Handlungsansätze

1. Eine stärkere Institutionalisierung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit (z. B. durch die Gründung eines EVTZ) kann die Entwicklung des grenzüberschreitenden regionalen Schienenverkehrs begünstigen.
→ Adressat: regional zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung
2. Grenzüberschreitende Instrumente auf europäischer Ebene sollten kontinuierlich weiterentwickelt werden (z. B. European Cross-Border Mechanism)
→ Adressat: EU-Kommission

Ergebnis Workshop

Eine stärkere Institutionalisierung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit ist dann sinnvoll, wenn es konkrete Themen mit klaren Zuständigkeiten gibt. Eine dauerhafte Übertragung von (nationalen/regionalen) Handlungskompetenzen an eine grenzübergreifende Institution ist dagegen unrealistisch, da Vorbehalte bestehen, dauerhaft Kompetenzen zu übertragen, die fachlich bereits an anderer Stelle gebündelt sind.

Die Empfehlung geht dahin, Instrumente wie ein EVTZ für konkrete Zwecke wie z. B. für die Verwaltung von Interreg-Mitteln bzw. konkrete Projekte wie die Neubaustrecke Dresden – Prag zu nutzen. Für die Zusammenarbeit bei der Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Verkehrs ist vielmehr die fachliche grenzüberschreitende Zusammenarbeit auszubauen und zu verstetigen (vgl. Kap. 5.2.2).

Es besteht ein allgemeiner Konsens, dass die bestehenden Instrumente auf europäischer Ebene weiterentwickelt werden sollten. Insbesondere im Bereich des regionalen grenzüberschreitenden Schienenverkehrs sollte die fachliche und finanzielle Unterstützung der EU ausgebaut werden. Damit könnten zielgerichtet zusätzliche Mittel in die betroffenen Grenzregionen fließen.

5.2.2 Governance/Akteursstrukturen

Hemmnisse

In vielen Bereichen der grenzübergreifenden Zusammenarbeit besteht das Problem, dass es keine Grundlage für eine strukturierte und systematisierte fachliche Zusammenarbeit gibt. So sind bspw. Raumordnungspläne und Nahverkehrspläne auf das eigene Staatsgebiet beschränkt. Die teils erheblich differierenden Strukturen erschweren eine grenzüberschreitende Fachplanung.

Die fachliche grenzübergreifende Zusammenarbeit wird auch dadurch erschwert, dass die Zuständigkeiten für den ÖV häufig auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt sind, sodass Gespräche „auf Augenhöhe“ häufig nicht möglich sind. Oft sind die Kompetenzen in den jeweiligen Verwaltungen auch unterschiedlich verteilt, sodass es für die eine Seite oftmals mehrere Ansprechstellen für ein Thema auf der anderen Seite der Grenze gibt. Dadurch kommt es vor, dass Planungen, die der Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV dienen können, lange Zeit isoliert von einer Seite getrieben werden. Die Einbindung der anderen Seite erfolgt spät.

Erschwerend hinzu kommt die Vielzahl der Entscheidungs- und Steuerungsebenen für ein Reaktivierungsprojekt im grenzüberschreitenden Schienenverkehr. So sind von der europäischen über die nationale bis hin zur lokalen Ebene unterschiedliche Akteursgruppen einzubinden, was die Komplexität derartiger Vorhaben deutlich erhöht.

Potenziale

Es gibt seitens der handelnden Akteurinnen und Akteure ein gemeinsames Interesse an der Prosperität der Grenzregionen durch wirtschaftliche Integration und verkehrliche Vernetzung. Dadurch besteht eine vergleichsweise hohe Motivation, die vorhandenen Unterschiede auszugleichen sowie vorhandene Barrieren zu überwinden.

Handlungsansätze

1. Eine Intensivierung und Verstetigung der sektoralen grenzübergreifenden Zusammenarbeit in der Verwaltung (fachspezifische Gremien und Arbeitsgruppen, z. B. in der Regionalplanung) begünstigt die grenzübergreifende Integration auf längere Sicht.
2. Grenzübergreifende Planungsinstrumente sollten (stärker) in den Regelwerken auf der jeweiligen Zuständigkeitsebene berücksichtigt werden. So können z. B. grenzübergreifende

Verkehrspläne oder Raumordnungsdokumente eine wichtige Basis für die weitere gemeinsame Entwicklung darstellen und zu mehr Struktur und Verbindlichkeit der Zusammenarbeit führen.

3. In den Fachressorts sollte die grenzüberschreitende Zusammenarbeit einen verpflichtenden Teil der Aufgaben darstellen bzw. einen höheren Stellenwert erhalten. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit muss auch abseits von projektbasierter Arbeit verstetigt werden. Positive Erfahrungen aus den vertiefend untersuchten Regionen bestätigen den Erfolg dieser Anstrengungen. Die Rolle von bi-nationalen Multiplikatoren sollte gestärkt werden.
4. Ein grenzüberschreitendes Reaktivierungsprojekt muss hierarchieübergreifend organisiert werden. Dazu sind die unterschiedlichen Akteursgruppen auf den relevanten Ebenen (Verwaltung, Politik, Verkehrsunternehmen, Interessenverbände) frühzeitig einzubinden. Die regionale Ebene sollte die treibende Kraft darstellen. Dies sollte sich in den Projektstrukturen widerspiegeln.

→ Adressat (1-4): regional zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung

Ergebnis Workshop

Die Handlungsansätze werden unterstützt. Es sollte eine stärkere und gremiengestützt regelmäßigere Zusammenarbeit auf fachlicher Ebene geben. Dabei ist stets darauf zu achten, das Augenmerk auf die Länderspezifika in den Bereichen der Regional- und Verkehrsplanung zu legen und dadurch zu einem besseren gemeinsamen Verständnis beizutragen. Als Best Practice kann das Projekt „RailBLu“ mit den Projektpartnern Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Land Brandenburg und der Woiwodschaft Lubuskie angeführt werden, in dem auf Basis eines mobilfunkdatengestützten grenzübergreifenden Verkehrsmodells ein Zielkonzept für den grenzüberschreitenden SPNV mit den Entwicklungshorizonten 2030/2050 entwickelt wurde, das in einem Dialog- und Konsultationsprozess erarbeitet wurde und nun offiziell Eingang in die Planungsdokumente der Teilgebiete findet.

Die übergreifende fachliche Steuerung für grenzüberschreitende Reaktivierungsprojekte sollte bei den entsprechenden Kompetenzträgern auf regionaler Ebene liegen, d. h. bei den Aufgabenträgern im SPNV. Diese müssen auch die für die Einbeziehung der übergeordneten Ebenen (Nationalstaat, EU) Sorge tragen. Die Euroregion bildet eine wichtige Klammer, organisiert den regelmäßigen grenzüberschreitenden Austausch, ist erste Anlaufstelle und besitzt zudem eine wichtige Funktion in der Kommunikation und der Netzwerkbildung.

5.2.3 Entscheidungsfindung und Umsetzung

Hemmnisse

Auf beiden Seiten der Grenze existieren in vielen Fällen unterschiedliche Präferenzen und Prinzipien zur Gestaltung des ÖPNV. Diese lassen sich oft nicht zusammenbringen: So kann die Systempräferenz für eine Reaktivierung der Bahnlinie auf der einen Seite fest etabliert sein, wohingegen die andere Seite den Ausbau des Busverkehrsnetzes bevorzugt.

Aufgrund von lokalen Betroffenheiten kann es bei der Bevölkerung zu grundlegenden Vorbehalten gegen ein Reaktivierungsprojekt kommen. Je nach Fallkonstellation kann dies dazu führen, dass ein

Reaktivierungsprojekt von der lokalen Ebene nicht unterstützt wird. Entsteht der Eindruck, dass ein solches Vorhaben nicht von beiden Seiten der Grenzregion unterstützt wird, werden die übergeordneten Entscheidungsebenen dies ebenfalls nicht tun.

Potenziale

Es gibt bestehende grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen oder in Umsetzung befindliche Vorhaben, die als Vorbild für weitere Reaktivierungen gelten können. Dies trifft etwa auf die Usedomer Bäderbahn mit der Reaktivierung der Verbindung Ahlbeck – Świnoujście in der Europaregion Pomerania sowie die Bentheimer Eisenbahn mit für 2026 avisierten Reaktivierung Neuhaus – Coeworden in der Euregio zu.

Zudem gibt bei Reaktivierungsprojekten historische Vorbilder, die mit in die Zielstellung einfließen können, z. B. die Wiederbelebung der direkten Verbindung Berlin – Świnoujście. Diese können auch der Bevölkerung als wichtige Orientierung sowie als Identifikationsmerkmal dienen und damit einem solchen Vorhaben einen entsprechenden Rückhalt bieten.

Vereine und zivilgesellschaftliche Initiativen stellen häufig wichtige Inkubatoren für ein Reaktivierungsprojekt dar. Ein frühzeitiger Schulterchluss zwischen Zivilgesellschaft, Verwaltung und Politik erhöht die Realisierungschancen eines solchen Vorhabens.

Handlungsansätze

1. Es muss verstärkt von den Möglichkeiten der Erprobung neuer Verkehrsangebote Gebrauch gemacht werden. Bei in Betrieb befindlichen Strecken können ein ganzjähriger Probetrieb oder saisonale touristische Verkehre dazu dienen, die Akzeptanz solcher Verbindungen im Vorfeld einer dauerhaften Aktivierung für den SPNV zu testen und neue Nutzendengruppen für den ÖPNV zu gewinnen. Bei außer Betrieb befindlichen Strecken kann die Etablierung einer grenzüberschreitenden Buslinie als Vorlauf einer späteren Revitalisierung der Schienenverbindung dienen.

→ Adressat: regional zuständige Aufgabenträger des ÖPNV
2. Das Bewusstsein in der Bevölkerung für die Notwendigkeit der stärkeren und nachhaltigen verkehrlichen Vernetzung durch den ÖPNV kann durch Informations- und Kommunikationsmaßnahmen gesteigert werden.

→ Adressat: regional zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung, Aufgabenträger
3. Die Einbeziehung der Bevölkerung sowie wichtiger zivilgesellschaftlicher Gruppen (Befürworter und Gegner) in den politischen Entscheidungsprozess soll auf beiden Seiten der Grenze von Beginn an erfolgen. Ein Schulterchluss zwischen Zivilgesellschaft, Verwaltung und Politik ist anzustreben, um auch die übergeordneten Entscheidungsebenen frühzeitig zu überzeugen.

→ Adressat: regional zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung

Ergebnis Workshop

Die Ansätze wurden wie folgt ergänzt/präzisiert: Für die Erprobung neuer Verkehrsangebote könnte ein Konzept binationaler „Reallabore“ zum Tragen kommen. Staatsvertragliche Regelungen als Rechtsgrundlage und/oder die Aufnahme in europäische Programme (z. B. Interreg) können die Umsetzung eines solchen Konzepts ermöglichen.

Grundsätzlich sollten die zuständigen Stellen in der übergeordneten Verwaltung stärker in die Pflicht genommen werden: Für Planungen, die von grenzüberschreitender Relevanz sind (das betrifft z. B. den Ausbau von Infrastruktur und Verkehrsangebot), sollte die entsprechende Gegenstelle auf der anderen Seite der Grenze stets zumindest informativ einbezogen/konsultiert werden. Somit wird verhindert, dass einseitige Entscheidungen getroffen werden, die einem späteren Ausbau von grenzüberschreitenden Verkehrsangeboten entgegenstehen. So kann bspw. die Sicherung einer Trasse für eisenbahnverkehrliche Zwecke erfolgen, um eine Überbauung einer Trasse oder die dauerhafte Einrichtung eines Radwegs zu verhindern.

Ein zentraler Aspekt, um zu informieren und die Akzeptanz grenzüberschreitender Verkehrsprojekte zu erreichen, ist die frühzeitige Einbeziehung der Bevölkerung auf beiden Seiten der Grenze. Per Zufallsauswahl können hier z. B. grenzübergreifende Bürgerschaftsräte eingerichtet werden, die von Anfang an ein solches Projekt begleiten. Dabei ist darauf zu achten, dass nicht nur die unmittelbar Betroffenen einbezogen werden, sondern vielmehr der Radius vergrößert wird (z. B. auf die Nutznießer in umliegenden Räumen).

5.2.4 Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung

Hemmnisse:

Es gibt keine zusätzlichen Mittel für Verkehrsbestellungen im grenzüberschreitenden SPNV, obwohl dieser mit zusätzlichen Aufwänden verbunden ist.

Die fehlende Einbeziehung des grenzüberschreitenden Nutzens führt oftmals dazu, dass grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte als wirtschaftlich nicht tragfähig gelten.

Potenziale:

Es gibt einen wachsenden europäischen Fokus und zunehmende nationale Fokuse auf grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen.

Auf der europäischen und den nationalen Ebenen gibt es vermehrt Initiativen und Fördermöglichkeiten für grenzüberschreitende Verkehrsprojekte.

Handlungsansatz:

1. Die Benachteiligung der Grenzregionen im nationalen und europäischen Vergleich muss durch geeignete Maßnahmen verringert werden.
 - Adressat: alle Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung, die eine Handlungs- und Entscheidungskompetenz besitzen

2. Die Einrichtung und der Betrieb grenzüberschreitender SPNV-Verbindungen sollte stärker gefördert werden (z. B. Ausgleich von Mehraufwendungen durch geänderten Verteilungsschlüssel bei Regionalisierungsmitteln)
→ Adressat: zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung auf nationaler Ebene
3. Der grenzüberschreitende Nutzen einer Verkehrsverbindung sollte bei der wirtschaftlichen Bewertung von Infrastrukturprojekten stärker mitberücksichtigt werden.
→ Adressat: zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung auf nationaler Ebene
4. Es sollten verstärkt Modelle der Arbeitsteilung für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen (Personal, Fahrzeuge, Ausschreibung etc.) genutzt werden.
→ Adressat: regional zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung
5. Auf europäischer Ebene sollten die Mitgliedsstaaten noch stärker verpflichtet werden, einen Teil ihrer EU-Mittel in grenzüberschreitende Verkehrsprojekte zu investieren („embedding cooperation“).
→ Adressat: EU-Kommission

Ergebnis Workshop:

Es bestand Einigkeit darüber, dass grenzübergreifende Projekte bei Nutzen-Kosten-Untersuchungen benachteiligt werden. Die Reform der Bewertungsansätze ist daher eine wichtige Empfehlung, um die Realisierungschancen derartiger Projekte zu verbessern: der grenzüberschreitende Nutzen, der ökologische Vorteil und andere Sekundäreffekte wie die Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen in der Nähe einer reaktivierten Bahnverbindung sind dabei einzubeziehen.

Es wurde außerdem bestätigt, dass die Fördermöglichkeiten für grenzüberschreitende regionale Schienenprojekte seitens der EU gering sind. Einer „Missing Links“-Studie sollte daher ein entsprechendes Finanzierungsinstrument folgen, das Infrastrukturausbauten und Testbetriebe umfasst.

Sofern mit EU-Mitteln Investitionen in Verkehrsprojekte in Grenzregionen erfolgen, sollte es eine Förderbedingung darstellen, dass eine binationale Kompatibilität gesichert wird (z. B. Zugsicherung, Rollmaterial).

5.2.5 Datengrundlagen

Hemmnisse:

Es gibt keine kontinuierlich erhobenen und/oder verlässlichen Daten, um die Verkehrsströme und die Verkehrsnachfragen grenzüberschreitend abbilden zu können.

Die Bedürfnisse der Bevölkerung und deren grenzüberschreitendes Mobilitätsverhalten lassen sich nicht fundiert belegen.

Potenziale:

Es gibt neben den Daten zur Verkehrsnachfrage andere verwertbare Daten (z. B. zu Arbeitsmarkt oder Tourismus), die Rückschlüsse auf die Entwicklung von Verflechtungsbeziehungen zulassen.

Durch die Digitalisierung und neue Technologien (z. B. Mobilfunkdaten, automatische Fahrgastzähl-systeme) lassen sich Daten vermehrt automatisiert und mit geringerem Aufwand auch grenz-überschreitend erheben.

Handlungsansatz:

1. Es sollten verstärkt alternative, regelmäßig erhobene Daten aus anderen Quellen für die Verkehrsmodellierung genutzt werden.
→ Adressat: regional zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung, Aufgabenträger
2. Für grenzüberschreitende Verkehrsangebote sollten die gleichen Anforderungen an die Erhebung von Verkehrsdaten gestellt und in den Verkehrsverträgen verankert werden (z. B. regelmäßige Bereitstellung von Daten, Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrgastzähl-system etc.).
→ Adressat: regional zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung, Aufgabenträger
3. In den durchgeführten Erhebungen zu Verkehr und Mobilität (z. B. Verkehrserhebungen der Aufgabenträger, aber auch die Studie Mobilität in Deutschland [Nobis und Kuhnimhof 2018]) sollte das grenzüberschreitende Verkehrsnetz stets mitberücksichtigt werden.
→ Adressat: alle Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung, die eine Handlungs- und Entscheidungs-kompetenz besitzen
4. Auf europäischer Ebene sollte eine einheitliche statistische Datengrundlage für Verkehrsdaten (Verkehrsangebot und Nutzung) geschaffen werden.
→ Adressat: EU-Kommission

Ergebnis Workshop:

Die Empfehlungen wurden dahingehend ergänzt/präzisiert:

Es sollte bei allen Reaktivierungen ein standardisiertes Monitoring erfolgen, das die Entwicklung sowie das Verkehrsangebot und die -nachfrage umfasst und dabei auch einen Abgleich mit den Prognosen aus der Planungsphase vornimmt.

Bei grenzüberschreitenden Reaktivierungsprojekten ist ein gemeinsames Datenset festzulegen, das benötigt wird, um von der Verkehrsprognose über die Leistungsabrechnung bis zur Erfolgskontrolle ein grenzübergreifendes Monitoring aufzubauen und sicherzustellen, dass essenzielle Daten z. B. zur Erstellung eines grenzüberschreitend integrierten Verkehrsmodells vorhanden sind. Dabei ist zu klären, welche Daten zuverlässig auf beiden Seiten der Grenze verfügbar sind und wo die Daten Lücken aufweisen. Um die Daten konsolidieren/verarbeiten zu können, muss eine entsprechende digitale Datenschnittstelle geschaffen werden.

5.2.6 Sprachkompetenz des Personals

Hemmnisse

Neben den vielen technischen Unterschieden der europäischen Eisenbahnen und den verschiedenen Regelwerken, die das Fahrpersonal von EVU des grenzüberschreitenden Verkehrs beherrschen muss, benötigen die Personale ebenfalls einen qualifizierten Nachweis des Sprachniveaus der beiden Landessprachen.

Dies führt zu Problemen in der Dienstplanung und zu betrieblichen Verzögerungen, da das Personal teilweise an der Grenze getauscht werden muss und die Hürde für einen Einstieg in den Beruf wird ebenfalls höher.

Potenziale

Der grenzüberschreitende Verkehr würde durch einfachere Personaldisposition profitieren und ebenfalls wäre die Fahrplanerstellung durch verkürzte Haltezeiten in den Grenzbahnhöfen einfacher. Aus Sicht der Kundinnen und Kunden könnte sich dadurch auch die Gesamtfahrzeit verkürzen. Durch eine geringere Anforderung an die Sprachkompetenz besteht die Möglichkeit den Beruf langfristig attraktiver zu machen.

Handlungsansätze

1. Im Rahmen der Tf-Ausbildung soll vermehrt die Sprachkompetenz des Personals berücksichtigt werden, beispielweise durch eine attraktive Ausbildung, welche Sprachkurse miteinbindet.

→ Adressat: EVU die grenzüberschreitenden Strecken bedienen, Verkehrsverbünde, Aufgabenträger
2. Für grenzüberschreitende Strecken wird Englisch als Lingua franca eingeführt.

→ Adressat: Verkehrsverbünde, Aufgabenträger, EIU, Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung auf internationaler Ebene

Ergebnis Workshop

Es herrschte Einigkeit darüber, dass die Komplexität in den betrieblichen Voraussetzungen für grenzüberschreitenden Verkehr, aber auch für die Bahn allgemein, reduziert werden muss. Die Zweisprachigkeit im Verkehr sollte aber weitestgehend erhalten bleiben. Die verschiedenen Sprachen sind ein wichtiger kultureller Teil der Euroregion und damit ist auch eine lokale Verbundenheit verknüpft. Es führt im Gegenteil sogar dazu, dass der Beruf durch die damit verbundene sprachliche Qualifikation attraktiver wird.

Ein weiterer Ansatz, die Herausforderungen der Mehrsprachigkeit zu vereinfachen, ist es auf Innovation zu setzen. So wäre es möglich, automatische Übersetzungen zu nutzen, um das Personal von der betrieblichen Kommunikation in anderer Sprache zu entlasten.

5.2.7 Vereinfachte Reaktivierungsbedingungen

Hemmnisse

Für eine Reaktivierung müssen Eisenbahnstrecken zur Inbetriebnahme auf einem aktuellen Stand der Technik gebracht werden. Die Planung solcher Infrastruktur, insbesondere im Fall von grenzüberschreitender Schieneninfrastruktur, nimmt viel Zeit und Planungsaufwand in Anspruch.

Potenziale

Eisenbahnstrecken nach aktuellem Stand der Technik haben einen Leistungsumfang, welcher bei manchen Reaktivierungsprojekten eventuell nicht komplett benötigt wird. Bspw. reichen niedrigere Geschwindigkeiten oder Achslasten in manchen Regionen schon aus. „Einfachere“ Strecken wären günstiger im Bau und eventuell schneller in der Planung.

Handlungsansätze

1. Zu reaktivierende Strecken sollen als BOStrab- und nicht als Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)-Strecke geplant werden. Dies kann auch in Kombination mit einem bestehenden Straßenbahnsystem in Grenznähe passieren.

→ Adressat: zuständige Akteurinnen und Akteure in Politik und Verwaltung auf nationaler Ebene, EU-Kommission

Ergebnis Workshop

Die Umsetzung einer Reaktivierung nach Maßgabe der BOStrab ist prinzipiell eine gute Alternative, allerdings stellt es keine pauschale Lösung dar und sollte in jedem einzelnen Fall betrachtet werden. Im Einzelfall sollten die Ziele, Potentiale und die geplante Nutzung stets berücksichtigt werden. Kritik an diesem Vorschlag basiert außerdem auf der bereits bestehenden Rechtsgrundlage für Eisenbahnen in Europa. Viele Beteiligte haben ein fundiertes Wissen in der Zulassung und Organisation von Vollbahnprojekten und dementsprechend wäre eine alternative Herangehensweise auch mit viel Risiko verbunden.

Eine Ergänzung lag darin, sich für eine zu reaktivierende Strecke auf einen gemeinsamen Infrastrukturbetreiber festzulegen. Die Planung käme dann aus einer Hand und der Infrastrukturbetreiber könnte auch Projektträger für den gesamten Prozess sein. Diese Institution wäre eng mit der Euroregion verknüpft und könnte ebenfalls eine wichtige Rolle bei der langfristigen Einigung auf Bestellung der Verkehrsleistungen einnehmen.

Als weitere Aspekte wurde die Wichtigkeit eines einfachen und einheitlichen Ticketingsystems, sowie einer erhöhten Kompromissfähigkeit bei der Bewertung von Investitionen betont.

6. Zusammenfassung und Ausblick

Die vorliegende Untersuchung betrachtet die Thematik der Reaktivierung grenzüberschreitender Schienenverbindungen mit einem Mehrebenenansatz und einer methodischen Triangulation verschiedener empirischer Daten- und Informationsgrundlagen. Die Studie kombiniert hierbei Sekundärdatenanalysen, verschiedene qualitative Methoden und Formate (qualitative Interviews, Fokusgruppen, Salon-Methode) und quantitative Befragungen (in Deutschland und Frankreich) und liefert damit erstmalig einen derartigen methodischen und inhaltlichen Ein- und Überblick zur Reaktivierungsthematik im grenzüberschreitenden Raum. Diese Kombination empirischer Methoden ermöglichte den Zugang zu verschiedenen Akteursperspektiven und trägt damit zu einer inhaltlich großflächigen Abdeckung der Thematik bei. Dies beinhaltet Perspektiven von Stakeholdern aus Politik, Verwaltung, verkehrlichen Akteurinnen und Akteuren (inkl. Betreibern), Initiativen und Organisationen in drei Modellregionen sowie auf europäischer Ebene, von Nutzenden sowie Nicht-Nutzenden. Schlussendlich flossen sowohl die im Rahmen des Salons, wie auch der Sitzungen des forschungsbegleitenden Arbeitskreises eingeholten Experten-Meinungen in die Untersuchung ein.

Die wünschenswerte Zunahme der grenzüberschreitenden Alltagsmobilität ist eine direkte Folge des fortschreitenden europäischen Integrationsprozesses. Diese Entwicklung, so die Ergebnisse der Analyse der ausgewählten Strukturdaten, zeigte sich in allen ausgewählten Modellregionen. Doch wird die daraus resultierende steigende Verkehrsnachfrage ganz überwiegend über den MIV auf der Straße abgebildet, da das vorhandene grenzübergreifende ÖPNV-Netz Lücken aufweist und vielfach wichtige im Nachbarland liegende Zielorte für Berufspendelnde und Freizeitreisende nicht bzw. nur über Umwege erreichbar sind. Die Studie zeigt deutlich, dass die bestehenden grenzübergreifenden Angebote nicht hinreichend in die jeweiligen Binnenverkehrsnetze integriert sind und nicht den dort geltenden quantitativen und qualitativen Standards entsprechen. Vielerorts (etwa bei der Rheinquerung und der Insel Usedom) führen die verkehrlichen Engpässe zu langen Staus mit allen negativen Wirkungen (Schadstoff- und Lärmemissionen). Die Befragung der Nutzenden sowie der Nicht-Nutzenden zeigte, dass Investitionen in grenzüberschreitende Schienenmobilität innerhalb der Bevölkerung auf Zuspruch stoßen und sich ein gesteigertes Interesse abzeichnet, für grenzüberschreitende Fahrten (anstelle des Autos) schienengebundene Verkehrsangebote zu nutzen, wenn sich durch Ausbau, Modernisierung und/oder Wiederbelebung von Strecken die Erreichbarkeit wichtiger Zielpunkte verbessert. In allen drei vertiefend untersuchten Modellregionen besteht daher Handlungsbedarf, den grenzüberschreitenden SPNV qualitativ und quantitativ auszubauen.

Die Reaktivierung von grenzüberschreitenden Schienenverbindungen unter weitgehender Nutzung bestehender Trassen erscheint als aussichtsreicher Weg, um das Wachstum grenzüberschreitenden Verkehrs für den SPNV zu fördern und einen Beitrag zur nachhaltigen und klimafreundlichen Integration der Grenzregionen zu leisten.

Nur in sehr wenigen Fällen ist es allerdings bisher gelungen, grenzüberschreitende Schienenverbindungen wiederzubeleben, obwohl es in allen drei untersuchten Modellregionen seit Jahren stark ausgeprägte Bemühungen politischer und zivilgesellschaftlicher Akteurinnen und Akteure gibt, dies zu ändern. Das Projekt „Reaktivierung von Bahnstrecken in Grenzregionen“ hat die Ursachen für diese Blockaden gründlich recherchiert und pragmatische Vorschläge entwickelt, wie niedrigschwellig und lokal und regional gesteuert Bahnverkehre in Grenzregionen reaktiviert werden können.

Blockaden bzw. Hemmschwellen für eine erfolgreiche Etablierung des schienengebundenen Nahverkehrs sind vielfältig. Die Hürden für Streckenreaktivierungen liegen bereits bei inländischen Projekten recht hoch, weil immer die Wirtschaftlichkeit der Investition nachgewiesen werden muss [vgl. VDV 2022]. Diese hängt maßgeblich vom infrastrukturellen Zustand und dem eisenbahnrechtlichen Status der Strecke ab sowie vom Bekenntnis der Aufgabenträger, für einen längeren Zeitraum SPNV-Leistungen zu bestellen. So weisen Strecken, die bereits seit längerer Zeit stillgelegt sind, einen vergleichsweise höheren Reaktivierungsaufwand auf, der selbst durch die in vielen Fällen bestehenden erheblichen Nutzenpotenziale (Fahrgastprognosen) nicht ausgeglichen werden kann. Die derzeitige Finanzierungssystematik bietet den Aufgabenträgern indes wenig Spielräume und Anreize, das Verkehrsangebot über das Bestandsnetz hinaus auszuweiten.

Für grenzüberschreitende Verbindungen liegen diese Hürden noch höher, da die Grenzabschnitte der Strecken oft bereits abgebaut oder sogar schon überbaut sind und sich nicht mehr im Eigentum eines EIU befinden (Groesbeek, Świnoujście). Zudem tragen die oft unterschiedlichen Interessenslagen der Akteurinnen und Akteure auf beiden Seiten der Grenze zur Komplexität der Situation bei und behindern im ungünstigen Fall das Zustandekommen der benötigten gemeinsamen, verbindlichen politischen Commitments. Meist bleiben Reaktivierungsbestrebungen daher im unverbindlichen Stadium von Machbarkeitsuntersuchungen stecken. In der Regel gibt es keinen grenzüberschreitenden strukturpolitischen Rahmen. Die Euroregionen sind zu schwach als strukturpolitischer Akteur im SPNV-Bereich. Sie haben keinerlei Zuständigkeiten für den grenzüberschreitenden Verkehr und können die Initiierung derartiger grenzüberschreitender Vorhaben zwar durch die bestehenden Netzwerke und im Rahmen von Vorstudien unterstützen, aber nicht durchführen. Die bestehenden Strukturen der grenzübergreifenden Zusammenarbeit sind aufgrund der unzureichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen nicht geeignet, infrastrukturelle SPNV-Projekte zu planen und umzusetzen. Bisher liegen die Zuständigkeiten für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr in keinem der untersuchten Beispielfälle im direkten Einflussbereich der Grenzregionen, sondern auf höheren regionalen bzw. nationalstaatlichen Ebenen. Erschwerend hinzu kommen die recht unterschiedlichen administrativen Kompetenzen und finanziellen Mittel der regionalen Ebene (Bundesländer, Wojewodschaften, Regionen, ...) in den jeweiligen Grenzländern.

Eine weitere, schwer zu überspringende Hürde für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit eines grenzüberschreitenden Reaktivierungsprojektes ist das Fehlen vergleichbarer Datengrundlagen für die Berechnung der Wirtschaftlichkeit. Liegen Daten des Nachbarlandes nicht vor bzw. entsprechen nicht den Anforderungen, um Berücksichtigung zu finden, kann eine Wirtschaftlichkeit vielfach nicht nachgewiesen werden, da der reine Binnennutzen häufig nicht ausreicht. Eine Verbesserung und Angleichung der Datenlage würde daher manche Projekte über diese Hürde helfen.

Eine weitere Hürde sind die oft deutlich höheren Aufwände für den Infrastrukturausbau und Betrieb grenzüberschreitender Strecken, weil infrastrukturelle und betriebliche Schnittstellen geschaffen werden müssen, um die Kompatibilität von Strom-, Zugsicherungs- und anderen technischen Systemen zu gewährleisten. Alternative Lösungen sind denkbar, erfordern aber als Sonderfälle einen ggf. zusätzlichen administrativen Aufwand in der Projektvorbereitung (z. B. Stichstrecken zur Erschließung angrenzender Ober- oder Mittelzentren im angrenzenden Land unter Beibehaltung der nationalen Aspekte des Ausgangslandes). In vielen Fällen sind heute Lösungen etabliert, die einen Übergang (Umstiegszwang) zwischen den nationalen Verkehrssystemen an den jeweiligen Grenzbahnhöfen vorsehen, obwohl ein durchgehendes Verkehrsbedürfnis existiert (z. B. Görlitz auf

der Relation Dresden – Breslau) – auch dies ist aus Fahrgastsicht eine zusätzliche, infrastrukturell bedingte Barriere.

Hinzu kommen bspw. Herausforderungen durch die bestehende Sprachbarriere, die sich in erhöhten Aufwendungen in Fahrzeugausrüstung, Betrieb und Personalausbildung niederschlägt, oder eine zusätzliche Komplexität, wenn grenzüberschreitende Verbindungen in die Auskunfts-systeme unterschiedlicher nationaler Betreiber integriert werden müssen. Eine Verlagerung von Entscheidungskompetenzen für die grenzüberschreitende Reaktivierung von Bahnstrecken und -verkehren auf die lokale und regionale Ebene würde pragmatische und kostengünstige Lösungen für die infrastrukturellen und betrieblichen Schnittstellen ermöglichen. So können Einsparungen bspw. erzielt werden, wenn bei der Reaktivierung von Strecken regionale Infrastrukturbetreibermodelle gewählt werden, die bei der Planung eines Reaktivierungsprojektes auf das lokale Know how zugreifen können, eine schlankere Organisationsstruktur besitzen und die Flexibilität besitzen, von den aufwändigeren Standards nationaler EIU abweichen zu können.

Zugleich haben die Untersuchungen vor Ort sehr deutlich gemacht, dass die Rahmenbedingungen für die Reaktivierung des grenzübergreifenden Schienenverkehrs derzeit günstig sind und beherzt genutzt werden sollten und die vielgestaltigen zusätzlichen Herausforderungen in Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Reaktivierungsprojekten gemeistert werden können. Zu diesen Rahmenbedingungen gehören in erster Linie die erkennbar steigenden grenzüberschreitenden Verflechtungen und des gelebten grenzüberschreitenden Alltags. In weiten Teilen der Bevölkerung in den Grenzregionen besteht ein Konsens, dass das grenzüberschreitende öffentliche Verkehrsnetz aktuell nicht den Mobilitätsbedürfnissen entspricht und daher Mittel in dessen Ausbau investiert werden sollten. Die Erhebung hat darüber hinaus gezeigt, dass die grenzübergreifende Zusammenarbeit eine – wenn auch unterschiedlich stark ausgeprägte – hohe Priorität bei den verantwortlichen Akteurinnen und Akteuren aus Politik und Verwaltung genießt. In Zeiten zunehmender gesellschaftlicher Polarisierung ist dieser weitgehende Konsens hervorzuheben und sollte für konkrete Reaktivierungsprojekte genutzt werden. Die gesellschaftliche Akzeptanz des grenzüberschreitenden Ausbaus der Bahninfrastrukturen und des Bahnbetriebs ist ein „window of opportunity“, das jetzt für Projekte genutzt werden sollte.

Um diese positiven Grundvoraussetzungen für die Stärkung der grenzübergreifenden Schienenverkehre zu nutzen, ist es nötig, konkrete Strategien für die Überwindung der dargelegten Hemmnisse und Barrieren zu entwickeln. Die in der vorliegenden Studie identifizierten Stellschrauben stellen ein, vor allem aus grenzregionaler Sicht, verifiziertes Bündel an Handlungsempfehlungen und Maßnahmen dar, um Hemmnisse abzubauen und Barrieren zu überwinden. Dies betrifft den Institutionalisierungsgrad der grenzüberschreitenden fachlichen Zusammenarbeit ebenso wie die erforderliche Weiterentwicklung von Planungs- und Finanzierungsinstrumenten. Bisher sind die Grenzregionen zu abhängig von den Entscheidungen höherer Ebenen, die stärker auf den grenzüberschreitenden Fernverkehr blicken. Die Studie empfiehlt demgegenüber, die Handlungs- und Entscheidungsoptionen der Grenzregionen, von denen die Impulse für den Ausbau der ÖV-Netze ausgehen, zu stärken. Neben den regionalen Institutionen und Stakeholdern sollten auch die Menschen in den Regionen als Bürgerinnen und Bürger und als potenzielle Nutzende an der Entscheidungsfindung für Reaktivierungsprojekte und der künftigen Ausgestaltung grenzübergreifender Verkehrsangebote stärker mitwirken können. Lokale Bürgerräte mit zufällig ausgewählten Einwohnerinnen und Einwohnern der Grenzregionen wären hier ein Mittel der Wahl für die bürgerschaftliche Mitwirkung. Dieses Instrument kann dazu dienen, mehr über die Bedürfnisse der Bevölkerung vor Ort zu erfahren, diese Erkenntnisse in die einzelnen Planungsphasen einfließen zu

lassen und dadurch die Akzeptanz der Reaktivierungsvorhaben im Vorfeld und während der Umsetzung zu erhöhen.

Auf diese Weise kann es gelingen, dass die Grenzregionen ihrer Funktion als „Reallabore der europäischen Integration“ [Europäische Kommission 2021b] auch in der Ausgestaltung ihrer Verkehrsbeziehungen gerecht werden können. Die vorliegende empirische Untersuchung zeigt, dass die Menschen in den Grenzregionen in der Reaktivierung grenzüberschreitender Schienenverbindungen einen Beitrag zum transnationalen Zusammenwachsen und zur Stärkung der regionalen Identität sehen, d. h. ein Zusammenhang regionaler Verbundenheit und Identität mit der grenzüberschreitenden Mobilität besteht.

Die Studie hat zudem konkrete Ansatzpunkte für weitergehende Untersuchungen identifiziert: Im Vordergrund stehen hier zum einen die grenzübergreifende Standardisierung von Daten und die Entwicklung innovativer Datenmodelle für die Ausgestaltung von Wirtschaftlichkeitsberechnungen für grenzüberschreitende Projekte. Zweitens benennt die Studie die Notwendigkeit der Weiterentwicklung von Governance-Modellen im Hinblick auf die höhere Komplexität grenzüberschreitender Akteurskonstellationen, insbesondere die subsidiäre Verlagerung von Entscheidungskompetenzen in den Grenzraum selbst.

Die Studie hat zudem deutlich gemacht, wie sinnvoll der Fokus auf räumlich eingegrenzte Fallstudien ist, indem sie konkrete, lokale Erfolgs- bzw. Misserfolgskriterien identifiziert hat, die vielfach auf andere Regionen übertragbar und somit generalisierbar sind. Dieses grenzüberschreitend lokale Vorgehen sollte daher in weiterführenden Untersuchungen beibehalten werden, auch um die durch die Grenzüberschreitung bedingte Einbeziehung unterschiedlicher nationaler Systeme vergleichsweise größere Komplexität zu reduzieren.

Quellenverzeichnis

- Bortz, J. und Döring, N. (2006): *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*, 4., überar. Aufl., Heidelberg: Springer Medizin.
- Buch, T., Carstensen, J., Hamann, S., Otto, A., Seibert, H. und Siegle, G. (07.04.2020). *Grenzpendler aus dem Ausland: Immer mehr Beschäftigte in Deutschland mit ausländischem Wohnort*, Kurzbericht des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) (Hrsg.), 9/2020, Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2023). Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen. [online] <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Statistiken-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur-Nav.html;jsessionid=4E716C4D3FFDBC8B45F2D5D3BFB5D001>
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr BMDV (12.01.2024): Feste Fehmarnbeltquerung. [online] <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/feste-fehmarnbeltquerung.html> [20.05.2024]
- DZSF Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung (11.04.2024): Begleitende Maßnahmen für die Reaktivierung von Schienenstrecken. [online] https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Standardartikel/DZSF/Projekte/Projekt_35_Reaktivierung.html [13.05.2024]
- Eurailpress (2023) Bahnanbindung Usedom: Favorisierte Trassenvariante Ducherow – Heringsdorf vorgestellt. [online] <https://www.eurailpress.de/nachrichten/infrastruktur-ausruestung/detail/news/bahnanbindung-usedom-favorisierte-trassenvariante-ducherow-heringsdorf-vorgestellt.html> [18.06.2023]
- Eurodistrikt PAMINA (2016) Aktionsplan PAMINA Mobilität. [online] <https://www.eurodistrict-pamina.eu/UserFiles/File/transport-mobilite/aktionsplan-mobilitat-stand-28072016.pdf> [15.03.2023]
- Europäische Kommission (2021a): Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013. Straßburg: COM(2021)812
- Europäische Kommission (2021b): Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Grenzregionen in der EU: Reallabore der europäischen Integration. Brüssel: COM(2021) 393 final
- eurostat (2015). Bevölkerung nach Alter und NUTS 3 Regionen. [online] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/cens_11ag_r3/default/table?lang=de [07.02.2023]
- eurostat (2019). Bevölkerungsdichte nach NUTS 3 Regionen. [online] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/demo_r_d3dens/default/table?lang=de [07.02.2023]
- eurostat (2020a). Bruttoinlandsprodukt (BIP) zu laufenden Marktpreisen nach NUTS-3-Regionen. [online] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10r_3gdp/default/table?lang=de [07.02.2023]
- eurostat (2020b). Erwerbstätige (Tausend Personen) nach NUTS-3-Regionen. [online] https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10r_3empers/default/table?lang=de [14.02.2023]
- Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Gennep. (2019): [online] <https://www.gennep.nl/bestemmingsplannen> [12.07.2023]

- Flick, U. (2011): Methoden-Triangulation in der qualitativen Forschung, in U. Flick (Hrsg.), *Triangulation. Eine Einführung*, (3. aktual. Aufl.) Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-531-92864-7_3
- Gemeinde Goch (o.J.) Flächennutzungsplan [online] <https://www.genep.nl/bestemmingsplannen> [12.07.2023]
- Gemeinde Rechenberg-Bienenmühle (2022): 2. Änderung Flächennutzungsplan „Sondergebiet Photovoltaik“ im Bereich Clausnitz. [online] https://buergerbeteiligung.sachsen.de/portal/download/datei/2002794_0/20011-Clnz-FNP%C3%842-02E1--0102-FNP%C3%84-Begr-2022-01-07.pdf [21.05.2024]
- Interreg Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg/Polska (2023): Bewilligte Projekte des Kooperationsprogramms. [online] <https://interreg5a.info/de/umsetzung/programm/liste-der-bewilligten-projekte/details/1/24/herrichtung-der-europabr%C3%BCcke-siekierki-neur%C3%BCdnitz-f%C3%BCr-den-touristischen-verkehr.html?start=0> [21.05.2024]
- Interreg Oberrhein (2019). Entwicklung des grenzüberschreitenden Zuges Coradia Polyvalent. Zugriff: <https://www.interreg-oberrhein.eu/projet/coradia-polyvalent-entwicklung-des-gren-zueberschreitenden-zuges-coradia-polyvalent/> [06.04.2023]
- Interreg Oberrhein (2020). CRF Link. Zugriff: <https://www.interreg-oberrhein.eu/projet/crf-link/> [06.04.2023]
- IPCC (2023): Sections. In: Climate Change 2023: Synthesis Report, in Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (Hrsg.), *Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, IPCC: Geneva, Switzerland, pp. 35-115, doi: 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647 [online] https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_LongerReport.pdf [17.06.2024]
- Javaid, A., Creutzig, F., Bamberg, S. (2020): Determinants of low-carbon transport mode adoption: systematic review of reviews, in: *Environmental Research Letters*, Vol. 15, Nr. 10, <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aba032>
- Jurczek, P. (2009): Grenzräume in Deutschland: grenzüberschreitende Entwicklung und grenzübergreifende Kooperation. *Europa Regional*, 14.2006(2), 50–0 (<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48074-8>)
- Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e. V. (2020): Interreg VA Projekt INT120. Gemeinsam die Zukunft der Euroregion Pomerania gestalten – Wspólnie tworzymy przyszłość Euroregionu Pomerania. Entwicklungs- und Handlungskonzept 2021-2030. [online] https://pomerania.net/wp-content/uploads/EHK_Pomerania_2021-2030_DE.pdf [15.03.2023]
- Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW (2022): Eine klare Linie für Nordrhein-Westfalen. So plant NRW den Nahverkehr auf der Schiene für 2032/2040. [online] https://www.kcitr-nrw.de/fileadmin/03_KC_Seiten/KCITF/Zielnetzgrafiken/Broschuere_Zielnetze_2032_40.pdf [29.04.2023]
- Kruse, J. (2015): *Qualitative Interviewforschung. Ein integrativer Ansatz*, 2., überar. Aufl., Weinheim Basel: Beltz Juventa.
- Kuckartz, U., Rädiker, S., Ebert, T., Schehl, J. (2010): *Statistik. Eine verständliche Einführung*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kuhlmann, B. (2004): Eisenbahnen über die Oder-Neiße-Grenze. Pürgen: Ritzau KG, S. 73-83
- Liste der Europaregionen (2023, 02. Oktober). In Wikipedia. [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Europaregionen [14.06.2024]

- Land Brandenburg (2022): Brücken verbinden! Europabrücke Neurüdnitz-Siekierki für Fußgänger und Radfahrer eröffnet - Woidke würdigt Umsetzung einer grenzüberschreitenden Vision. [online] <https://www.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.740076.de>
- Michel, F.-U. (22.02.2023): Bahn: Lückenschluss nach Rumburk ist möglich - aber ungewiss. Geht es nach einer Machbarkeitsstudie, könnte der Zug ab Seifhennersdorf irgendwann Kurs ins Tschechische nehmen. Doch ganz so einfach ist das nicht. In *Sächsische Zeitung*. [online] <https://www.saechsische.de/zittau/lokales/seifhennersdorf-rumburk-bahn-lueckenschluss-5968472-plus.html> [22.05.2024]
- Nobis, C., & Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. [online] http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf [17.06.2024]
- Oudman, H., Oostenbrink, J., Borsbach, K., den Hollander, K. (2022) Euregionaler Mobilitätsplan 2030. Euregio Rhein-Waal (Hrsg.) [online] https://www.euregio.org/dynamic/media/3/documents/Mobilit%C3%A4tsplan_printDE.pdf [21.04.2023]
- Parenti, A., Tealdi, C. (2019): Does the Implementation of the Schengen Agreement Boost Cross-Border Commuting? Evidence from Switzerland. *IZA Discussion Paper No. 12754*, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3488181>
- Römer, D., Salzgeber, J. (11.01.2022): Verkehrswende in Deutschland braucht differenzierte Ansätze in Stadt und Land. *KfW Research Fokus Volkswirtschaft, Nr. 363*. [online] <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2022/Fokus-Nr.-363-Januar-2022-Verkehrswende.pdf> [14.06.2024]
- Sippel, L., Nolte, J., Maarfield, S., Wolff, D., Roux, L., European Commission, Directorate-General for Regional and Urban Policy (2018): *Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders : final report*. Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2776/69337>
- Stadt Bad Freienwalde (2017): Gemeinsamer Flächennutzungsplan 2014-2025 Bad Freienwalde/ Oder [online] <https://stadt.bad-freienwalde.de/m/seite/445886/gemeinsamer-fl%C3%A4chennutzungsplan.html> [21.05.2024]
- Stiftung Museumsbahn (o.J.) Streckenplan. [online] <https://www.etzwilen-singen.ch/museumsbahn/steckenplan/> [21.05.2024]
- Thormählen, L. (Hrsg.). (2004): *Entwicklung europäischer Grenzräume bei abnehmender Bedeutung nationaler Grenzen. Deutsch-dänische und deutsch-niederländische Grenzräume im europäischen Integrationsprozess* (Arbeitsmaterial, 308). Hannover: Verlag der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-285579>
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2022): Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken (3. Aufl.). [online] www.vdv.de/vdv-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2022-3.-auflage.pdf [05.06.2023]
- Wagner, W. (03.10.2019): Europaschulen in Vorpommern. Wie polnische Schüler leben in den kleinen Ort bringen. In *Ostsee Zeitung*. [online] <https://www.ostsee-zeitung.de/mecklenburg-vorpommern/grenzstadt-loecknitz-wie-polnische-schueler-leben-in-den-kleinen-ort-bringen-37GYAAITUUYOGNBQDS5BBMGP5Y.html> [05.03.2024]
- Wirtschaftsregion Mittelbaden (2019): Regionales Mobilitätskonzept. Weißbuch. [online] <https://wirtschaftsregionmittelbaden.de/regionales-mobilitaetskonzept-wirtschaftsregion-mittelbaden/> [14.06.2024]

Anhänge

Anhang 1: Ergebnisse der Stakeholderinterviews

Übergeordnete Aspekte

Modellregion Rhein-Waal

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
Administration/ Verwaltung/ Rechtlicher Rahmen	- unterschiedliche gesetzliche Anforderungen führen zu erhöhten Aufwänden	
	- bürokratische Hürden erschweren die Umsetzung von Reaktivierungsprojekten (Zulassungs- und Genehmigungsprozesse, Personaleinsatz)	
	- Euregio besitzt nur eingeschränkte Handlungskompetenz, benötigter Konsens aller Mitglieder ist schwer herstellbar	- Euregio als wichtige grenzüberschreitende Plattform (Dialog, Netzwerk) für unterschiedliche Themenbereiche, „the player who has a mandate to address problems regarding cross-border connections“
	- Fehlen eines grenzüberschreitenden strukturpolitischen Rahmens (Zusammenarbeit in Regionalplanung etc.)	- gemeinsame Interessen (wirtschaftliche Entwicklung, verkehrliche Vernetzung)
		- Doppelstaatler als Multiplikatoren auf Verwaltungsebene
	- unterschiedliche Zuständigkeiten / Verantwortlichkeiten für das nationale (Nationalstaat) und regionale (Provinzregierung) Eisenbahnnetz (NL) – in Deutschland mangelndes Interesse an regionaler Eisenbahninfrastruktur	- zwischenstaatliche Verträge/Abkommen („Eiserner Rhein“) als Vorbild und gemeinsame Handlungsgrundlage → Reaktivierungsthema auf höhere Ebene befördern
	- unterschiedliche Zuständigkeiten der Verwaltungsebenen (in DE Aufgabenträgerschaft auf Kreisebene, in NL auf Provinzebene)	
Politik	- politische Reaktivierungsentscheidung muss auf beiden Seiten gefällt werden (Kommune in NL ist gegen die Reaktivierung, Provinz als Entscheider und Geldgeber ist daher zurückhaltend)	- wachsender politischer Fokus auf dem Schienenverkehr (NL: EU als treibende Kraft) kann bis auf die regionalen Entscheidungsebene durchdringen
		- Erfolgsfaktor: Initiative für Reaktivierungsvorhaben geht von den kommunalen Entscheidungsträgern auf beiden Seiten der Grenze aus
	- unterschiedliche und wechselnde politische Prioritäten (NL: dzt. kein Fokus auf grenzüberschreitenden ÖPNV auf Provinzebene)	- politische Lager in DE und NL mit ähnlichen Interessen → Potenzial der stärkeren Vernetzung, um eine entsprechende Außenwirkung zu erzielen

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
	- Regierungswechsel führen zu Verzögerungen, getroffene Entscheidungen werden infrage gestellt	
	- unterschiedliche Präferenzen zur Gestaltung des ÖPNV (in DE Fokus auf SPNV, in NL reicht auch Buslinie)	- bestehende grenzüberschreitende Verbindungen als Vorbild, Buslinie kann als Vorlauf/Test für späteren SPNV dienen
	- differierende übergeordnete politische Zielsetzungen (DE: Reaktivierung im Fokus, NL: neutral)	- übergeordnete politische Zielsetzungen (Zug statt Flug) lassen sich auf regionale Ebene übertragen
	- Vielzahl der Entscheidungs- und Steuerungsebenen (Konsens auf kommunale Ebene als Grundvoraussetzung, regionale Ebene trifft Entscheidung über Reaktivierung, nationale und europäische Ebene sind als Geldgeber gefragt)	- Nutzung eines sich bietenden „window of opportunity“ - Ineinandergreifen der unterschiedlichen Ebenen als wesentlicher Erfolgsfaktor
Governance/ Akteursstrukturen		- Euregio als langjährig (52 Jahre) bestehender Rahmen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit
		- Einbeziehung von Wirtschafts- und Tourismusverbänden, Handelskammern, großen Arbeitgebern, Fahrgastvertretungen als Stakeholder, die potenziell ein starkes Reaktivierungsinteresse besitzen
		- Verein als „Inkubator“ für ein Reaktivierungsprojekt
Geografie	- Rhein als natürliches Hindernis für die Grenzüberschreitung	- größere Zentren/Bezugspunkte im Nachbarland näher gelegen als im Inland
	- Hügellandschaft behindert infrastrukturelle Entwicklung (Nijmegen)	
	- unterschiedliche Siedlungsstrukturen auf beiden Seiten der Grenze	
Umwelt- und Naturschutz	- Umweltvereine stellen sich gegen Infrastrukturprojekte (kann zu großen Verzögerungen in der Realisierung führen)	- übergeordneter Fokus auf umweltfreundliche, nachhaltige Verkehrsarten steht über lokalen Schutzinteressen
	- bei einer Führung der Bahnlinie durch ein Naturschutzgebiet könnte am Ende die Entscheidung gegen die Reaktivierung stehen	
Soziale und kulturelle Aspekte	- Zweisprachigkeit als Hürde bei der Personalgewinnung	- durchgehende Zweisprachigkeit schafft Vertrauen und Verlässlichkeit, trägt zur Fahrgastzufriedenheit bei
	- Grenzraum als Raum des Übergangs, in dem Sprachen und Kulturen ineinander übergehen, existiert seit 1945 nicht mehr	- zunehmende grenzüberschreitende Verflechtungsbeziehungen bieten

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
		Anknüpfungspunkte für die Ausprägung eines engeren sozialen und kulturellen Austauschs
		- stärkerer Fokus auf bestehende grenzüberschreitende Verflechtungen (z. B. Wohnsitznehmende im Nachbarland, Grenzpendler)
Verkehrs- und Infrastruktur-finanzierung	- Kostenbeteiligung an Infrastrukturinvestitionen seitens der Region gefordert (NL)	
	- unterschiedliche Ansätze zur Realisierung der Reaktivierung (Straßenbahn vs. Eisenbahn) aufgrund von finanziellen Überlegungen (Wer trägt die Kosten? Kostenniveau für Infrastrukturausbau und Betrieb variieren je nach Variante erheblich)	
	- keine zusätzlichen Mittel für grenzüberschreitenden SPNV, obwohl dieser mit zusätzlichen Aufwänden verbunden ist (muss in DE komplett aus den vorhandenen Regionalisierungsmitteln finanziert werden) → grenzüberschreitender Nutzen wird nicht einbezogen	- in NL zusätzliche Mittel für den grenzüberschreitenden Verkehr (?)

Modellregion Pamina

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
Administration/ Verwaltung/ Rechtlicher Rahmen	- unklare Zuständigkeiten in der Verwaltung für grenzüberschreitende Mobilität (Verkehr oder grenzüberschreitende Zusammenarbeit, FR)	- grundsätzliche Bereitschaft zur Behandlung grenzüberschreitenden Themen ist groß
	- begrenzte Entscheidungskompetenz des Eurodistriktes (nur indirekt über die Mitglieder), eingeschränkte Fachkompetenz	- Erfolgsfaktor: Eurodistrikt als Kommunikationsplattform und Kompetenzträger für grenzüberschreitende Mobilität (Machbarkeitsstudie)
		- Erfolgsfaktor: klare Zuordnung der Aufgaben / Trägerschaft (auch finanziell), „es muss auch jemand die Gesamtverantwortung tragen“ (DE)
	- wechselnde Ansprechpartner auf nationalstaatlicher Ebene (DE)	
	- „jede Seite ist an ihren (nationalen) Ordnungsrahmen gebunden“	
	- fehlende regionale Zuständigkeit für grenzüberschreitende Verkehre (FR: Region ist nur für die Binnenverkehre zuständig, für grenzüberschreitende Verkehre der Nationalstaat, der aber wiederum kein Interesse an Regionalverbindungen zeigt)	
	- unterschiedliche bzw. fehlende Datengrundlagen	

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
		- Regionalisierung im SPNV auf frz. Seite hat den Stein nach jahrelanger Stagnation wieder ins Rollen gebracht, sodass der Weg frei ist für die weitere Entwicklung des grenzüberschreitenden SPNV
		- Staatsverträge als Handlungsgrundlage (z. B. Aachener Vertrag) (FR: Auflistung als prioritäres Projekt als Voraussetzung für die Finanzierung)
		- zunehmender Fokus auf grenzüberschreitenden Verkehr auf Ebene Bundesland/Region (neu geschaffene Stellen)
	- Planungen werden isoliert von einer Seite getrieben, die Einbindung der anderen Seite erfolgt zu spät (Bsp. grenzüberschreitende Buslinienkonzeption)	- Erfolgsfaktor: kontinuierlicher fachlicher grenzüberschreitender Austausch, „wir sehen in jedem Kompetenzbereich unsere Nachbarn und arbeiten mit Ihnen zusammen“
		- Erfolgsfaktor: offene Kommunikationskultur (auch über Probleme) hat sich im Laufe der Zeit entwickelt
Politik	- viele Detailfragen (Verkehrssystem, Linienverlauf) sind noch nicht geklärt	- beiderseitiger Konsens über die Notwendigkeit der Reaktivierung auf Ebene der Gebietskörperschaften, unterstützt durch Land / Region, wachsende Unterstützung auf nationaler Ebene
	- unterschiedliche politische Zielstellungen (DE: Grüne Regierung, Fokus auf Schienenverkehr; FR: deutlich verhaltener, Vorbehalte zwecks Finanzierbarkeit, „Naturschutzgründe werden vorgeschoben“)	- wachsender politischer Fokus auf nachhaltige, ressourcenschonende Mobilität als Chance für den Schienenverkehr
		- Erfolgsfaktor: regionaler Fokus auf grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Fördertopf in BW für dt.-frz. Projekte)
		- beiderseitiger Konsens über den notwendigen Ausbau des grenzüberschreitenden SPNV-Netzes
Governance/ Akteursstrukturen	- unzureichende Vernetzung der für Infrastruktur zuständigen Akteurinnen und Akteure auf nationaler Ebene (z. B. auf EIU-Ebene)	
		- Einbeziehung von großen Arbeitgebern mit einer hohen Zahl an Grenzpendlern, die ein starkes Interesse am Ausbau der grenzüberschreitenden Mobilität besitzen (Bsp. Mercedes, Siemens)
Geografie	- Rhein als natürliches Hindernis für die Grenzüberschreitung	- Reaktivierung der zusätzlichen Schienenverbindung als Entlastung für bestehende Brücken

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
	- wenige bestehende Querungen sind verkehrlich überlastet	
	- raum- und siedlungsstrukturelles Süd-Nord-Gefälle (geringere Vernetzung wirkt sich im ländlich geprägteren Mittelbaden-Nordelsass auch auf das Interesse an der grenzüberschreitenden Mobilität aus)	
Umwelt- und Naturschutz	- Genehmigung einer zusätzlichen Rheinquerung (als Ersatz für für den SPNV zu nutzende Brücke) könnte an Naturschutzbelangen scheitern	- Schienenverkehr als wichtiger regionaler Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele
	- sehr wenig Spielraum für neue Infrastruktur in geschützten Gebieten (FR)	
Soziale und kulturelle Aspekte	- mangelndes Gespür für kulturelle Unterschiede kann in der Zusammenarbeit schnell Ablehnung der jeweils anderen Seite hervorrufen	- Erfolgsfaktor: binationale Ansprechpartner als „Ice Breaker“ und wichtige Vermittler
	- Sprachbarriere eher als Problem auf dt. Seite (auf französischer Seite sind Deutschkenntnisse auf hohem Niveau wesentlich häufiger anzutreffen)	
		- wachsender territorialer Zusammenhalt durch zunehmende Verflechtungsbeziehungen und grenzüberschreitende Veranstaltungen und Aktivitäten
		- Erfolgsfaktor: Herausstellen der historischen Bedeutung einer Verbindung, Symbolik
Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung	- unterschiedliche Fördermöglichkeiten (DE: umfangreiche Programme für Reaktivierungen und Landesbusnetz, in FR keine vergleichbaren Programme)	
	- keine spezifische finanzielle Unterstützung für grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte und für den späteren Betrieb auf nationalstaatlicher Ebene (FR)	
	- keine finanzielle Unterstützung der EU für Infrastrukturinvestitionen abseits der TEN	

Modellregion Pomerania

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
Administration/ Verwaltung/ Rechtlicher Rahmen	- Unterschiede in der Verwaltungsgliederung und Verkehrsorganisation erschweren die Zusammenarbeit (z. B. Verkehrsverbünde, aber auch geteilte Zuständigkeit für SPfV / SPNV / ÖSPV in DE werden genannt)	
	- Euroregion besitzt nur eingeschränkte Handlungskompetenz und hat nur begrenzte Kapazitäten, besitzt keine Fachkompetenz im Verkehrsbereich mehr → Aktivitäten sind in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen	- Euroregion bietet grenzüberschreitende Plattform (Dialog, Netzwerk) für unterschiedliche Themenbereiche
	- unterschiedliche bzw. fehlende Datengrundlagen („es ist nicht gelungen zu belegen, wie intensiv die Verflechtungsbeziehungen sind, wie hoch das Potenzial ist“)	
	- Fehlen eines grenzüberschreitenden strukturellen Rahmens (Verbindlichkeit von Abreden)	
	- „in vielen Fällen ist unklar, wer die Verantwortung trägt bzw. sich den Hut aufsetzt“ (PL)	
	- Planungen werden isoliert von einer Seite getrieben, fehlende proaktive Einbeziehung der anderen Seite (Bsp. Regionalplanung)	- Best Practice: Dt.-poln. Raumordnungsausschuss
	- kaum vorhandene Zusammenarbeit zwischen Woiwodschaftsselbstverwaltung und Bundesland M-V	- gute lokale Vernetzung und vorhandene grenzübergreifende Kontakte
	- Grenzregion wird aus der jeweiligen nationalen / regionalen Perspektive als Peripherie gesehen und auch so behandelt (Raumordnung, Verkehrsplanung)	
	- grenzübergreifende Zusammenarbeit als zusätzliche Aufgabe, die von der Verwaltung „on top“ geleistet werden muss	
		- von kommunaler Seite besteht nach wie vor ein Interesse an einer Streckenreaktivierung (PL: Flächen für eine mögliche Trasse sind nach wie vor vorhanden und raumordnerisch gesichert)
Politik	- unterschiedliche und wechselnde politische Schwerpunktsetzungen (DE: Bundesländer haben jahrelang nicht an einem Strang gezogen, die polnische Seite hat auf klare Signale gewartet)	- grundlegend besteht ein gemeinsames Interesse auf den nationalstaatlichen Ebenen zum Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
	- jahrelang fehlende (lokale) Lobby für den Schienenverkehr (PL: im Ergebnis ist der Swinetunnel als reiner Straßentunnel konzipiert und gebaut worden)	- Best practice in der Region: Ausbau der Strecke Berlin – Stettin konnte durchgesetzt werden (Vorbildwirkung in vielerlei Hinsicht: Aufnahme in den TEN-Korridor, geplanter dichter Taktverkehr mit modernen Zweisystemfahrzeugen etc.)
	- polnische Regionalpolitik ist deutlich stärker von den Machtverhältnissen auf zentralstaatlicher Ebene beeinflusst	- den sich abzeichnenden Machtwechsel zu einer pro-europäischen Regierung nutzen, um das Projekt gemeinsam mit der polnischen Seite zu gestalten (damalige Entscheidung über Verlängerung der UBB auf polnisches Gebiet ist unter bürgerlicher Regierung erfolgt)
	- fehlender parteiübergreifender Konsens zu Infrastrukturprojekten (DE: Bund, beteiligte BL)	- gute Vernetzung der politischen Akteurinnen und Akteure auf lokaler Ebene
	- fehlendes Bewusstsein für das große saisonale Verkehrsproblem durch Tourismus	
		- Metropolregion Stettin (SSOM) hat einen großen Einfluss auf die Regionalpolitik und kann auch beim Zentralstaat etwas bewegen (PL: Bsp. Zweigleisigkeit Stettin – Grenze PL/DE)
		- derzeitiges Momentum, um die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen in den Vordergrund zu stellen (DE: Ansiedlung Birkenstock)
Governance/ Akteursstrukturen	- Vielzahl der einzubeziehenden Akteurinnen und Akteure (Bsp. Marschall, Woiwode, Fachministerium in PL) erschwert regelmäßige und kontinuierliche Zusammenarbeit	- mit der DB gibt es einen Akteur, der sich von Anfang an und kontinuierlich für das Thema Reaktivierung eingesetzt und dieses inhaltlich auch getrieben hat (s. Erfolgsgeschichte UBB)
		- „es gibt gute Kontakte und viele gemeinsame Ideen“ (PL)
		- grenzübergreifende Zusammenarbeit in Wirtschaft, Kultur, Tourismus, Bildung fest etabliert
	- in der Vergangenheit herrschte auf der Insel Usedom keine Einigkeit über die Notwendigkeit der Streckenreaktivierung (DE)	- Erfolgsfaktor: „eine aktive Region“ als Grundvoraussetzung für die Durchsetzung des Vorhabens auf höheren Ebenen (DE)
		- bestehende zivilgesellschaftliche Initiativen für die Reaktivierung
Geografie	- Karniner Brücke als wesentlicher Kostentreiber für das Reaktivierungsprojekt	
Umwelt- und Naturschutz	- alternative Trasse auf deutscher Seite führt teils durch Naturschutzgebiet (erhöhte Umweltauflagen)	
Soziale und kulturelle Aspekte	- „auf Arbeitsebene fehlen Personen, die die andere Seite (sprachlich und kulturell)	

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
	verstehen	
	- Sprachbarriere (viele Initiativen zum dt.-pln. Austausch sind nur projektbasiert und werden nicht fortgeführt)	- vorhandene Initiativen und Plattformen zum interkulturellen Austausch nutzen
		- polnische Community in der deutschen Grenzregion kennt beide Systeme und hat Interesse an guten grenzübergreifenden Verkehrsbeziehungen
Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung	- Unterschiede in der finanziellen Ausstattung der Aufgabenträger (deutlich weniger Mittel für SPNV in PL, keine Mittel zum Aufbau eines regionalen Busnetzes)	
	- unzureichende Nutzung des Potenzials der europäischen Ebene (Kohäsionsmittel) für das regionale Schienennetz (PL: 85 % EU-Finanzierung des Swine-Straßentunnels)	- Best practice: UBB (Verlängerung nach Swinemünde mit 90 % EU-Förderung nach dt. Vorschriften gebaut)

Europäische Ebene

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
Administration/ Verwaltung/ Rechtlicher Rahmen	- technische und administrative Hürden erschweren den Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs in entscheidendem Maße	- kontinuierliche Implementierung der europäischen Verordnungen für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum
	- verzögerte Umsetzung der europäischen Rechtsnormen in den Mitgliedstaaten (z. B. Prioritäten für die Trassenvergabe, aber auch Wettbewerb)	
	- unterschiedliche Rechtsnormen erhöhen die Komplexität zur Durchführung grenzübergreifender Projekte	- Umsetzung des Vorschlags zum European Cross Border Mechanism (ECBM) würde den Mitgliedstaaten mehr rechtliche Flexibilität bieten, so könnte man sich für grenzüberschreitende Projekte auf ein nationales Recht einigen
	- unterschiedliche nationale Randbedingungen (Fristen, sprachliche Anforderungen, Ausschreibungsdokumente)	
	- mangelhafte Datengrundlagen oder die Unkenntnis zu Fahrplandaten führen oft dazu, dass eine potenziell grenzüberschreitend nutzbare Verbindung nicht erkannt wird	
		- Nutzung bestehender Anlaufstellen für grenzüberschreitende Kooperation auf europäischer Ebene (z. B. Border Focal Point-Network hat sich zum Ziel gesetzt, bestehende rechtliche und administrative Hindernisse zu beseitigen und die Bündelung von grenzüberschreitenden Dienstleistungen zu fördern)
		- Unterstützung im Rahmen des „Cross-border

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
		railway action plan“: Know how, Kollaboration (Fernverkehr)
		- Nutzung von Modellen der Arbeitsteilung für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen (Personal, Fahrzeuge, Ausschreibung etc.)
Politik	- unterschiedliche und wechselnde politische Prioritäten behindern bilaterale politische Entscheidungsprozesse	
	- insgesamt ist der politische Wille in den Mitgliedsstaaten, grenzüberschreitende Verkehre zu priorisieren, noch zu klein – daher fehlt auch die finanzielle Unterstützung	- der beiderseitige politische Wille ist oft einer der ausschlaggebenden Faktoren für die Einrichtung einer grenzüberschreitenden Verbindung
		- Missing Links-Studie hat in der laufenden TEN-Revision dazu geführt, dass einige „promising“ links identifiziert wurden, die nun in das TEN-V-Comprehensive network aufgenommen werden sollen
Governance/ Akteursstrukturen		- zweisprachige Community in den Grenzregionen aktiv in die Zusammenarbeit einbinden, Strukturen schaffen (z. B. EVTZ)
Geografie		
Umwelt- und Naturschutz		- Klimaschutzziele können das Bewusstsein für das Erfordernis von nachhaltigen Verkehrsangeboten erhöhen und auch Druck aufbauen
		- Green Deal hat das Thema Reaktivierungen vorgebracht
Soziale und kulturelle Aspekte		- grenzüberschreitende Mobilität unterstützt die Intensivierung der sozialen und kulturellen Verbindungen
Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung	- unzureichende Fördermöglichkeiten für grenzüberschreitende Infrastruktur abseits der TEN (Interreg nicht geeignet)	- Interreg-Programme im Vorfeld nutzen, Realisierung der Investitionsmaßnahmen über nationale und regionale EU-Programme (nur für Kohäsionsstaaten)
		- stärkere Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, einen Teil ihrer EU-Mittel für grenzüberschreitende Projekte einzusetzen (Embedding cooperation)
	- keinerlei Unterstützung der europäischen Ebene für den (kostenintensiveren) grenzüberschreitenden Betrieb	

Verkehrliche Aspekte

Modellregion Rhein-Waal

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen	
Infrastruktur	- unterschiedliche Bahnstromsysteme in beiden Ländern		
	- Beschaffung von Mehrsystemfahrzeugen im Regionalverkehr schwierig		
	- unterschiedliche Zugbeeinflussungssysteme		
	- Bahnsteigsperrn in NL behindern grenzüberschreitenden Verkehr		
	- Teile der ehemaligen Strecke sind auf beiden Seiten bebaut		
			- Mögliche Reaktivierung der Strecke als BOStrab-Strecke
Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung / Förderkulisse	- Finanzierungsstrukturen auf beiden Seiten der Grenze sind unterschiedlich		
	- Einzelne Kommunen entlang einer Strecke können teilweise Finanzierung behindern	- Zuständige Aufgabenträger sollten mehr in die Finanzierung eingebunden werden	
	- Grenzüberschreitende Strecken werden Regionalisierungsmitteln finanziert, obwohl sie überregionalen Charakter haben		
	- Reaktivierung ist von einem „Momentum“ abhängig, was auf beiden Seiten der Grenze auftreten muss		
	- Internationale Projekte dauern länger, da es mehr Aspekte als bei nationalen Projekten zu beachten gibt		
	- Die Finanzierung einer Straßenbahn trägt auf deutscher Seite die Kommune, auf niederländischer Seite allerdings nicht		
Verkehrsnachfrage	- die niederländische Seite ist der Bus-Anbindung zufrieden und sieht tendenziell nicht das volle Potential beim Ausbau der Schiene		
	- Menschen in kleineren grenznahen Ortschaften haben Angst, dass bei Reaktivierung ihre Bus-Anbindung zu verlieren		
		- Nijmegen hat eine Universität mit vielen deutschen Studierenden in der Region (ebenfalls gibt es Hochschulen auf deutscher Seite)	

		- Viele Niederländerinnen und Niederländer haben Ziele außerhalb der Region wie z. B. den Flughafen Düsseldorf oder Düsseldorf-Weeze
		- Grenzüberschreitende Busverbindungen sind häufig von Verspätungen betroffen - bis zum Zweiten Weltkrieg war die Region wirtschaftlich enger verbunden
Verkehrsplanung		
Verkehrsorganisation/ Bestellsysteme	- Unterschiede in der Verkehrsorganisation beider Länder	
Betrieb/ Verkehrsangebot	- Das Personal braucht die Zulassung beider Länder - Das Personal wird häufig vom Fern- oder Güterverkehr abgeworben	
Tarife	- Auf niederländischer Seite gibt es ein Check In/ Check Out System mit Bahnsteigsperrern	- In manchen Verkehrshalten auf deutschem Boden wurde dieses System zusätzlich eingerichtet
	- Niederländische Tarife sind für grenzüberschreitende Strecken häufig günstiger als der deutsche Tarif	

Modellregion Pamina

Teilaspekt	Hemmende Faktoren	Entwicklungschancen
Infrastruktur	- die Anzahl der Rheinüberquerungen ist begrenzt	
	- Fahrgastinformation für grenzüberschreitenden Verkehr ist häufig mangelhaft	
	- unterschiedliche Zugbeeinflussungssysteme und Stromsystem	
	- Unternehmen in der Region lassen sich durch Busse besser anschließen	
		- Reaktivierung mit kleineren Transporteinheiten
		- Mögliche Reaktivierung der Strecke als BOStrab-Strecke
Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung/Förderkulisse	- Finanzierungsstrukturen auf beiden Seiten der Grenze sind unterschiedlich	
	- Vorhandene Mittel sind auf deutscher Seite höher als auf französischer Seite	

	- Regionalisierungsmittel werden auf Basis der Infrastruktur aus dem Jahr 1994 berechnet	
	- Die französische Seite der Region ist stellenweise strukturschwach	
	- Die Reaktivierung der Rheinbrücke für die Eisenbahn kann sehr teuer werden	
	- Die Finanzierung von Nebenbahnen auf französischer Seite wurde jahrelang vernachlässigt	
	- Internationale Projekte dauern länger, da es mehr Aspekte als bei nationalen Projekten zu beachten gibt	
		- Förderung durch CEF-Mittel, Interreg Oberrhein oder Interrail-Programme
Verkehrsnachfrage	- auf französischer Seite gibt es gutes System für Mitfahrer mit dementsprechender Infrastruktur	
	- die aktuelle Rheinbrücke wird für Straßenverkehr genutzt, welcher im Zuge einer Reaktivierung umgeleitet werden müsste	
		- Der Rhein ist im Sommer zeitweise nicht schiffbar, was Strecken entlang des Rheins attraktiver für den Güterverkehr macht.
		- Auch Fährverkehr ist von Niedrigwasser betroffen
		- Viele Menschen pendeln aus Frankreich zu einem großen Automobilfabrikaten in der Region Verspätungen betroffen - bis zum Zweiten Weltkrieg war die Region wirtschaftlich enger verbunden
Betrieb/ Verkehrsangebot	- Es herrscht Uneinigkeit über bestimmte Fahrgastgruppen (Kinder, Hunde) in der Erstellung von Tarifen	
	- Im französischen Teil der Region gibt es keinen vertakteten Verkehr	
	- Personalwechsel jenseits der Grenze stellt eine betriebliche Hürde dar	
Tarife	- Das Tarifsysteem ist besonders für Touristen unübersichtlich	

Modellregion Pomerania

Teilaspekt	Problemstellung	Ziel
Infrastruktur	- auf polnischer Seite besteht die Angst, dass bei einer Modernisierung der Strecke weitere, bisher unbekannte Mängel auftauchen, welche die Baukosten in die Höhe treiben würde	

	- auf polnischer Seite werden ehemaligen Strecke nach Stilllegung in Besitz der angrenzenden Gemeinden gegeben	
	- auf polnischer Seite fällt die Instandhaltung von Straßeninfrastruktur weitaus wichtiger aus, als die Reaktivierung von Bahnstrecken	
		- Reaktivierung mit kleineren Transporteinheiten
Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung /Förderkulisse	- Finanzierungsstrukturen auf beiden Seiten der Grenze sind unterschiedlich	
	- Regionalisierungsmittel müssen vom Land bezuschusst werden	
	- In Polen hat die Verbindung Szczecin – Berlin Vorrang vor anderen Infrastrukturprojekten in der Region	
	- Viele regionale Mittel wurden auf polnischer Seite bereits in die Modernisierung von (nicht-grenzüberschreitender) Infrastruktur investiert	
	- Internationale Projekte dauern länger, da es mehr Aspekte als bei nationalen Projekten zu beachten gibt	
Verkehrsnachfrage	- Fernbusse zwischen Berlin und Szczecin halten nicht auf dem Weg	
	- der Tunnel in Swinemünde macht den MIV attraktiver	
		- Durch eine Modernisierung der Strecke Berlin – Stralsund werden auch von dieser Verbindung abzweigende Strecken attraktiver
	- Touristische Verkehre spielen auf polnischer Seite eine untergeordnete Rolle	
		- Der Flughafen Heringsdorf wird von Menschen auf beiden Seiten der Grenze genutzt
Betrieb/ Verkehrsangebot	- Das Personal braucht die Zulassung beider Länder und muss ein gewisses Sprachlevel vorweisen und dadurch wird der Personaleinsatz kompliziert	
		- der Busverkehr hat sich von hohem Schüleranteil hin zu einem hohen Touristenanteil entwickelt

Anhang 2: Fragebogen „quantitative Onlinebefragung“

Varianten [POMERANIA] [PAMINA] [RHEIN-WAAL]

Startseite

Herzlich willkommen zu dieser kurzen Befragung!

Es handelt sich um ein nicht-kommerzielles Forschungsprojekt zur Mobilität in Grenzregionen. Wir wollen erfahren, wie bestehende Verkehrsangebote genutzt werden und welche Entwicklungspotenziale sich durch eine mögliche Reaktivierung von Bahnstrecken ergeben. Mit Ihrer Teilnahme helfen Sie, grenzüberschreitende Mobilität in Ihrer Region zu gestalten.

Die Bearbeitungsdauer beträgt ca. 10 Minuten. Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit dafür nehmen!

1. [Q7] Wie oft sind Sie normalerweise in ihrer Region grenzüberschreitend unterwegs?

- (fast) nie → **FILTER zu 1b**
- Seltener als monatlich
- an 1 bis 3 Tagen pro Monat
- an 1 bis 3 Tagen pro Woche
- (fast) täglich

1b. Antwort Frage 1: „(fast) nie“ (Filter):

Welche Gründe gibt es dafür? (Mehrfachantwort möglich)

- [Q7br1] Mir steht kein Fahrzeug (Auto, Motorrad etc.) zur Verfügung
- [Q7br2] Es gibt keine gute Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- [Q7br3] Bisher gab es hierzu keinen Anlass
- [Q7br4] Ich befürchte sprachliche Verständigungsschwierigkeiten
- [Q7br5] Das Preis-Leistungsverhältnis des Angebots überzeugt mich nicht
- [Q7br6] gesundheitliche Gründe, eingeschränkte Bewegung
- [Q7br7] andere Gründe, nämlich... [freier Kurztext]

2. [Q8r1 - Q8r8] Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [nach Polen] [nach Frankreich] [in die Niederlande]?

	(fast) nie	seltener als monatlich	an 1-3 Tagen pro Monat	an 1-3 Tagen pro Woche	fast (täglich)
[BArbeit/Berufliche Tätigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schule/Ausbildung/Studium	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erledigung, Einkaufen (z. B. Kleidungsstücke, Friseurbesuch)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Behördengänge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gesundheitsversorgung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Besuch von Freundinnen/Freunden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Familienbesuche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freizeitaktivitäten oder Ausflüge (z. B. Wandern, Stadtbesichtigung, Museen, Schwimmbad, Kulturveranstaltungen, Feste etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?

	(fast) nie	Seltener als monatlich	an 1-3 Tagen pro Monat	an 1-3 Tagen pro Woche	(fast) täglich
[Q9r1] Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q9r2] Bus	<input type="radio"/> → Filter zu 3b	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q9r3] Bahn	<input type="radio"/> → Filter zu 3b	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q9r4] Fahrrad (auch elektrisch)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q9r5] Zu Fuß gehen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?

	(fast) nie	Seltener als monatlich	an 1-3 Tagen pro Monat	an 1-3 Tagen pro Woche	(fast) täglich
[Q10r1] Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q10r2] Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q10r3] Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q10r4] Fahrrad (auch elektrisch)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q10r5] Zu Fuß gehen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3b Antwort Frage 3 „Bus“ = „(fast) nie“ UND & „Bahn“ = „(fast) nie“ (Filter):

Aus welchen Gründen nutzen Sie „(fast) nie“ öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten? (Mehrfachantwort möglich)

- [Q9br1] Es gibt keine passende Verbindung
- [Q9br2] Fahrzeiten sind zu lang
- [Q9br3] Taktung ist zu gering
- [Q9br4] Verbindungen sind unzuverlässig
- [Q9br5] Es gibt keine passenden Ticketangebote
- [Q9br6] mangelnder Komfort
- [Q9br7] Sprachbarriere

5. [Q11] Wie oft können Sie über ein Auto (einschließlich Carsharing) verfügen, egal ob Sie selbst fahren oder mitfahren?

- Jederzeit
- Gelegentlich
- Gar nicht

6. [Q12] Wie würden Sie Ihr Wissen zu den aktuellen grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsmitteln in Ihrer Region einstufen? Die aktuellen Angebote kenne ich...

überhaupt nicht	eher wenig	teils/teils	ziemlich gut	voll und ganz
-----------------	------------	-------------	--------------	---------------

<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

7. [Q13] Wie beurteilen Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr in Ihrer Region insgesamt? (Bitte bewerten Sie von 1 = sehr schlecht bis 5 = sehr gut)

(1) sehr schlecht	(2)	(3)	(4)	(5) sehr gut
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. [Q14] Wie beurteilen Ihrer Einschätzung nach die Menschen Ihrer Region den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr insgesamt?

(1) sehr schlecht	(2)	(3)	(4)	(5) sehr gut
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. [Q15r1 - Q15r10] Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn... (Bitte bewerten Sie von 1 = auf keinen Fall bis 5 = sehr wahrscheinlich.)

	(1) Auf kei- nen Fall	(2)	(3)	(4)	(5) sehr wahr- scheinlich
...der öffentliche Verkehr (häufiger) fahren würde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...es mehr direkte Verbindungen (ohne Umstieg) gäbe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...ich meine Ziele schneller erreichen könnte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Anschlüsse besser aufeinander abgestimmt wären	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...es die Möglichkeit gäbe, Fahrten auf Bedarf zu bestellen (z. B. Rufbusse)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...der öffentliche Verkehr zuverlässiger und pünktlicher wäre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Nutzung des öffentlichen Verkehrs kostengünstiger wäre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...der öffentliche Verkehr komfortabler wäre (bspw. Fahrkomfort, Bereiche zum Arbeiten und Ruhezeiten)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...Fahrgastinformationen und Personal durchgängig zweisprachig wären	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...die Verkehrsmittel und Haltestellen barrierefrei(er) wären	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. [Q16]

[POMERANIA] Derzeit wird untersucht, die Eisenbahn-Südanbindung der Insel Usedom über die Karniner Brücke auf der Bahnstrecke Ducherow – Heringsdorf wiederherzustellen. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre? (bitte eine Auswahl treffen)

[PAMINA] Derzeit wird untersucht, die Bahnstrecke auf der Linie „Rastatt - Haguenau (-Strasbourg)“ zu reaktivieren. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre? (bitte eine Auswahl treffen)

[RHEIN-WAAL] Derzeit wird untersucht, die Bahnstrecke auf der Linie Kleve – Nijmegen zu reaktivieren. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre? (bitte eine Auswahl treffen)

Ja, regelmäßig. → Filter zu 10b	Ja, ab und zu.	Ich würde sie zumindest ausprobieren.	Nein, diese Verbindung ist für mich nicht relevant
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10b Antwort Frage 10: "ja, regelmäßig oder „ja, ab und zu“ (Filter):

Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?

(Mehrfachantworten möglich)

- [Q16br1] Arbeit/Berufliche Tätigkeit
- [Q16br2] Schule/Ausbildung/Studium
- [Q16br3] Erledigung, Einkaufen (z. B. Kleidungsstücke, Friseurbesuch)
- [Q16br4] Behördengänge, Gesundheitsversorgung
- [Q16br5] Besuch von Freundinnen/Freunden
- [Q16br6] Familienbesuche
- [Q16br7] Freizeitaktivitäten oder Ausflüge (z. B. Wandern, Stadtbesichtigung, Museen, Schwimmbad, Kulturveranstaltungen, Feste etc.)

10c [Q16c] [ausschließlich POMERANIA] Die derzeitigen Planungen sehen einen Streckenverlauf ausschließlich auf deutscher Seite und somit keine direkte Anbindung von Świnoujście vor. Wie wichtig ist Ihnen die Anbindung der polnischen Seite Usedom?

(1) überhaupt nicht wichtig	(2)	(3)	(4)	(5) sehr wichtig
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. [Q17] Was denken Sie, würden die Menschen Ihrer Region die Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre?

Ja, regelmäßig.	Ja, ab und zu.	Sie würden sie zumindest ausprobieren.	Nein, diese Verbindung ist für die Menschen meiner Region irrelevant
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben? (Bitte wählen Sie bis zu 3 Faktoren aus, die Ihnen dabei am wichtigsten sind.)

- [Q18r1] Arbeitsplätze wären grenzüberschreitend besser erreichbar
- [Q18r2] Bildungsangebote könnten grenzüberschreitend besser genutzt werden
- [Q18r3] Einrichtungen der Gesundheitsversorgung (Ärzte, Krankenhäuser...) wären grenzüberschreitend besser erreichbar
- [Q18r4] Angebote der Nahversorgung (Einkauf, Dienstleistungen...) wären grenzüberschreitend besser erreichbar
- [Q18r5] Kulturveranstaltungen könnten grenzüberschreitend besser genutzt werden
- [Q18r6] touristische Ziele und Naherholungsgebiete wären grenzüberschreitend besser erreichbar
- [Q18r7] Die Bahnstrecke würde die regionale Identität stärken
- [Q18r8] Die Bahnstrecke würde zum transnationalen Zusammenwachsen beitragen
- [Q18r9] Die Bahnstrecke träge zur klimagerechten und umweltfreundlichen Entwicklung der Region bei

13. [Q19] An dieser Stelle können Sie präzisieren, welche Verbesserungen im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsnetz aus Ihrer Sicht notwendig sind, damit Sie diese häufiger nutzen würden.

.....(Freitext).....

14. Q20r1 – Q20r5] Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden? (Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)

	(1) sehr wichtig	(2)	(3)	(4)	(5) unwichtig
Einführung / Verbesserung von Angeboten für Arbeitspendler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einführung / Verbesserung von Angeboten für Freizeitreisende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einführung eines grenzüberschreitenden Zeitkartenangebotes (vgl. D-Ticket)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verstärkte Integration touristischer Angebote	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einführung / Verbesserung von Angeboten für Schüler:innen/Studierende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15. Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?

	(1) Stark verbunden	(2) verbunden	(3) wenig verbunden	(4) überhaupt nicht verbunden
[Q21r1] Gemeinde, in der Sie leben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q21r2] Grenzüberschreitende Region, in der Sie leben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q21r3] Bundesland, in dem Sie leben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q21r4] Deutschland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q21r5] [Polen] [Frankreich] [Niederlande]	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q21r6] Europäische Union	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16. Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihres Stadtteils zu den folgenden Punkten ein?

Die Menschen meiner Region sind der Meinung, die Politik sollte...

	(1) Auf keinen Fall	(2)	(3)	(4)	(5) sehr wahrscheinlich
[Q22r1] ...das Bahn fahren attraktiver machen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q22r2] ...die problemlose Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit der Bahn sicherstellen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
[Q22r3] ...Geld in den Ausbau und die Modernisierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen investieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zur Person:

17. [Q1] Bitte teilen Sie uns die Postleitzahl Ihres Wohnorts mit.

_____ (PLZ)

18. [Q2] Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? _____

19. [Q3] In welchem Jahr sind Sie geboren? _____

20. [Q4] Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.

männlich weiblich divers keine Angabe

21. [Q5] Bitte machen Sie Angaben zu Ihrem aktuellen hauptsächlichen Erwerbsstatus.

- in Ausbildung (Schule, Studium, berufliche Ausbildung)
- Vollzeit erwerbstätig
- Teilzeit erwerbstätig (weniger als 35 h/Woche)
- Geringfügig beschäftigt (weniger als 18h/Woche)
- derzeit ohne Beschäftigung
- in Rente/Pension
- Familienarbeit/Pflege von Angehörigen oder Elternzeit
- Sonstiges

22. [Q6] Alle Einkünfte zusammengerechnet, wie hoch ist in etwa das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushalts? (in Tausend €):

- unter 1.000 EUR
- 1.000 – 1.499 EUR
- 1.500 – 2.599 EUR
- 2.600 – 3.599 EUR
- 3.600 – 4.999 EUR
- 5.000 – 7.599 EUR
- über 7.600 EUR

Anhang 3: Ergebnisse der quantitativen Befragung

Zur Person

Q2: Wie viele Personen leben (inkl. Ihrer eigenen Person) in Ihrem Haushalt?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	Pamina_fr	GESAMT
1 Person	152 (24,8%)	144 (23,8%)	174 (28,4%)	112 (18,1%)	582 (23,7%)
2 Personen	303 (49,4%)	248 (40,9%)	265 (43,2%)	258 (41,6%)	1074 (43,8%)
3 Personen	87 (14,2%)	125 (20,6%)	97 (15,8%)	112 (18,1%)	421 (17,2%)
4 Personen	51 (8,3%)	67 (11,1%)	59 (9,6%)	108 (17,4%)	285 (11,6%)
5 Personen	13 (2,1%)	16 (2,6%)	15 (2,4%)	18 (2,9%)	62 (2,5%)
mehr als 5 Personen	7 (1,1%)	6 (1,0%)	3 (0,5%)	12 (1,9%)	28 (1,1%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	620 (100,0%)	2452 (100,0%)

Q3: Alter	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	Pamina_fr	GESAMT
unter 18 Jahre	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	1 (0,2%)	1 (0,0%)
19 bis 25 Jahre	18 (2,9%)	36 (5,9%)	26 (4,2%)	22 (3,5%)	102 (4,2%)
26 bis 35 Jahre	76 (12,4%)	70 (11,6%)	88 (14,4%)	77 (12,4%)	311 (12,7%)
36 bis 45 Jahre	123 (20,1%)	122 (20,1%)	100 (16,3%)	134 (21,6%)	479 (19,5%)
46 bis 55 Jahre	116 (18,9%)	124 (20,5%)	135 (22,0%)	149 (24,0%)	524 (21,4%)
56 bis 65 Jahre	163 (26,6%)	137 (22,6%)	157 (25,6%)	127 (20,5%)	584 (23,8%)
66 bis 75 Jahre	91 (14,8%)	94 (15,5%)	87 (14,2%)	89 (14,4%)	361 (14,7%)
76 bis 85 Jahre	26 (4,2%)	22 (3,6%)	19 (3,1%)	21 (3,4%)	88 (3,6%)
86 Jahre und älter	0 (0,0%)	1 (0,2%)	1 (0,2%)	0 (0,0%)	2 (0,1%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	620 (100,0%)	2452 (100,0%)

Q4: Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	Pamina_fr	GESAMT
männlich	306 (49,9%)	348 (57,4%)	304 (49,6%)	264 (42,6%)	1222 (49,8%)
weiblich	306 (49,9%)	258 (42,6%)	304 (49,6%)	354 (57,1%)	1222 (49,8%)
divers	0 (0,0%)	0 (0,0%)	3 (0,5%)	2 (0,3%)	5 (0,2%)
keine Angabe	1 (0,2%)	0 (0,0%)	2 (0,3%)	0 (0,0%)	3 (0,1%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	620 (100,0%)	2452 (100,0%)

Q5: Bitte machen Sie Angaben zu Ihrem aktuellen hauptsächlichen Erwerbsstatus.	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	Pamina_fr	GESAMT
in Ausbildung (Schule, Studium, berufliche Ausbildung)	18 (2,9%)	24 (4,0%)	24 (3,9%)	15 (2,4%)	81 (3,3%)
Vollzeit erwerbstätig	274 (44,7%)	287 (47,4%)	271 (44,2%)	330 (53,2%)	1162 (47,4%)
Teilzeit erwerbstätig (weniger als 35 h/Woche)	81 (13,2%)	78 (12,9%)	87 (14,2%)	70 (11,3%)	316 (12,9%)
Geringfügig beschäftigt (weniger als 18h/Woche)	9 (1,5%)	14 (2,3%)	13 (2,1%)	5 (0,8%)	41 (1,7%)
derzeit ohne Beschäftigung	35 (5,7%)	31 (5,1%)	47 (7,7%)	25 (4,0%)	138 (5,6%)
in Rente/Pension	178 (29,0%)	146 (24,1%)	153 (25,0%)	155 (25,0%)	632 (25,8%)
Familienarbeit/Pflege von Angehörigen oder Elternzeit	6 (1,0%)	16 (2,6%)	11 (1,8%)	4 (0,6%)	37 (1,5%)
Sonstiges	12 (2,0%)	10 (1,7%)	7 (1,1%)	16 (2,6%)	45 (1,8%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	620 (100,0%)	2452 (100,0%)

Q6: Alle Einkünfte zusammen- gerechnet, wie hoch ist in etwa das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushalts?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	Pamina_fr	GESAMT
unter 1.000 EUR	36 (5,9%)	34 (5,6%)	39 (6,4%)	28 (4,5%)	137 (5,6%)
1.000 - 1.499 EUR	73 (11,9%)	55 (9,1%)	54 (8,8%)	48 (7,7%)	230 (9,4%)
1.500 - 2.599 EUR	197 (32,1%)	120 (19,8%)	147 (24,0%)	166 (26,8%)	630 (25,7%)
2.600 - 3.599 EUR	137 (22,3%)	143 (23,6%)	137 (22,3%)	175 (28,2%)	592 (24,1%)
3.600 - 4.999 EUR	100 (16,3%)	153 (25,2%)	142 (23,2%)	149 (24,0%)	544 (22,2%)
5.000 - 7.599 EUR	56 (9,1%)	85 (14,0%)	80 (13,1%)	47 (7,6%)	268 (10,9%)
über 7.600 EUR	14 (2,3%)	16 (2,6%)	14 (2,3%)	7 (1,1%)	51 (2,1%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	620 (100,0%)	2452 (100,0%)

Vergleich „Pomerania – Rhein-Waal – Pamina (de)“

Q7: Wie oft sind Sie normalerweise in ihrer Region grenzüberschreitend unterwegs?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	169 (27,6%)	207 (34,2%)	178 (29,0%)	554 (30,2%)
Seltener als monatlich	220 (35,9%)	213 (35,1%)	228 (37,2%)	661 (36,1%)
an 1 bis 3 Tagen pro Monat	162 (26,4%)	136 (22,4%)	144 (23,5%)	442 (24,1%)
an 1 bis 3 Tagen pro Woche	35 (5,7%)	36 (5,9%)	45 (7,3%)	116 (6,3%)
(fast) täglich	27 (4,4%)	14 (2,3%)	18 (2,9%)	59 (3,2%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1043; Kontingenzkoeffizient C = 0,085

Q7b: Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Q7br1: Mir steht kein Fahrzeug (Auto, Motorrad etc.) zur Verfügung - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	18 (10,7%)	13 (6,3%)	25 (14,0%)	56 (10,1%)
Q7br2: Es gibt keine gute Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	25 (14,8%)	22 (10,6%)	26 (14,6%)	73 (13,2%)
Q7br3: Bislang gab es hierzu keinen Anlass - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	124 (73,4%)	167 (80,7%)	128 (71,9%)	419 (75,6%)
Q7br4: Ich befürchte sprachliche Verständigungsschwierigkeiten - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	13 (7,7%)	12 (5,8%)	3 (1,7%)	28 (5,1%)
Q7br5: Das Preis-Leistungsverhältnis des Angebots überzeugt mich nicht - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	23 (13,6%)	17 (8,2%)	18 (10,1%)	58 (10,5%)
Q7br6: gesundheitliche Gründe, eingeschränkte Bewegung - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	19 (11,2%)	13 (6,3%)	21 (11,8%)	53 (9,6%)
Q7br7: andere Gründe, nämlich... - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	7 (4,1%)	4 (1,9%)	8 (4,5%)	19 (3,4%)
Q7br7oe: Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind? - andere Gründe, nämlich...	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
GESAMT	229 (135,5%)	248 (119,8%)	229 (128,7%)	706 (127,4%)
GESAMT FÄLLE	169 (100,0%)	207 (100,0%)	178 (100,0%)	554 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q8r1: Arbeit/Berufliche Tätigkeit - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	557 (90,9%)	533 (88,0%)	533 (86,9%)	1623 (88,6%)
seltener als monatlich	23 (3,8%)	36 (5,9%)	35 (5,7%)	94 (5,1%)
an 1-3 Tagen pro Monat	12 (2,0%)	21 (3,5%)	17 (2,8%)	50 (2,7%)
an 1-3 Tagen pro Woche	11 (1,8%)	6 (1,0%)	12 (2,0%)	29 (1,6%)
fast (täglich)	10 (1,6%)	10 (1,7%)	16 (2,6%)	36 (2,0%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,5655; Kontingenzkoeffizient C = 0,076; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 5 (25,0%)

Q8r2: Schule/Ausbildung/Studium - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	586 (95,6%)	584 (96,4%)	574 (93,6%)	1744 (95,2%)
seltener als monatlich	18 (2,9%)	9 (1,5%)	20 (3,3%)	47 (2,6%)
an 1-3 Tagen pro Monat	4 (0,7%)	9 (1,5%)	8 (1,3%)	21 (1,1%)
an 1-3 Tagen pro Woche	4 (0,7%)	3 (0,5%)	5 (0,8%)	12 (0,7%)
fast (täglich)	1 (0,2%)	1 (0,2%)	6 (1,0%)	8 (0,4%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3529; Kontingenzkoeffizient C = 0,085; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 11 (55,0%)

Q8r3: Erledigung, Einkaufen (z. B. Kleidungsstücke, Friseurbesuch) - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	196 (32,0%)	253 (41,7%)	180 (29,4%)	629 (34,3%)
seltener als monatlich	225 (36,7%)	240 (39,6%)	271 (44,2%)	736 (40,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	159 (25,9%)	98 (16,2%)	127 (20,7%)	384 (21,0%)
an 1-3 Tagen pro Woche	29 (4,7%)	14 (2,3%)	26 (4,2%)	69 (3,8%)
fast (täglich)	4 (0,7%)	1 (0,2%)	9 (1,5%)	14 (0,8%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,156; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 8 (40,0%)

Q8r4: Behördengänge - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	560 (91,4%)	576 (95,0%)	553 (90,2%)	1689 (92,2%)
seltener als monatlich	41 (6,7%)	23 (3,8%)	47 (7,7%)	111 (6,1%)
an 1-3 Tagen pro Monat	8 (1,3%)	5 (0,8%)	7 (1,1%)	20 (1,1%)
an 1-3 Tagen pro Woche	3 (0,5%)	1 (0,2%)	2 (0,3%)	6 (0,3%)
fast (täglich)	1 (0,2%)	1 (0,2%)	4 (0,7%)	6 (0,3%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3269; Kontingenzkoeffizient C = 0,086; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 11 (55,0%)

Q8r5: Gesundheitsversorgung - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	542 (88,4%)	552 (91,1%)	518 (84,5%)	1612 (88,0%)
seltener als monatlich	51 (8,3%)	35 (5,8%)	64 (10,4%)	150 (8,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	15 (2,4%)	13 (2,1%)	21 (3,4%)	49 (2,7%)
an 1-3 Tagen pro Woche	3 (0,5%)	5 (0,8%)	5 (0,8%)	13 (0,7%)
fast (täglich)	2 (0,3%)	1 (0,2%)	5 (0,8%)	8 (0,4%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,2138; Kontingenzkoeffizient C = 0,092; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 11 (55,0%)

Q8r6: Besuch von Freundinnen/Freunden - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	513 (83,7%)	468 (77,2%)	460 (75,0%)	1441 (78,7%)
seltener als monatlich	57 (9,3%)	84 (13,9%)	81 (13,2%)	222 (12,1%)
an 1-3 Tagen pro Monat	27 (4,4%)	41 (6,8%)	52 (8,5%)	120 (6,6%)
an 1-3 Tagen pro Woche	13 (2,1%)	11 (1,8%)	15 (2,4%)	39 (2,1%)
fast (täglich)	3 (0,5%)	2 (0,3%)	5 (0,8%)	10 (0,5%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0865; Kontingenzkoeffizient C = 0,102; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 8 (40,0%)

Q8r7: Familienbesuche - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	542 (88,4%)	522 (86,1%)	511 (83,4%)	1575 (86,0%)
seltener als monatlich	35 (5,7%)	44 (7,3%)	46 (7,5%)	125 (6,8%)
an 1-3 Tagen pro Monat	26 (4,2%)	25 (4,1%)	29 (4,7%)	80 (4,4%)
an 1-3 Tagen pro Woche	8 (1,3%)	13 (2,1%)	22 (3,6%)	43 (2,3%)
fast (täglich)	2 (0,3%)	2 (0,3%)	5 (0,8%)	9 (0,5%)

GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)
--------	--------------	--------------	--------------	---------------

p (asympt. 2-seitig) = 0,4581; Kontingenzkoeffizient C = 0,080; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 8 (40,0%)

Q8r8: Freizeitaktivitäten oder Ausflüge (z. B. Wandern, Stadtbesichtigung, Museen, Schwimmbad, Kulturveranstaltungen, Feste etc.) - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	320 (52,2%)	219 (36,1%)	187 (30,5%)	726 (39,6%)
seltener als monatlich	216 (35,2%)	284 (46,9%)	299 (48,8%)	799 (43,6%)
an 1-3 Tagen pro Monat	68 (11,1%)	97 (16,0%)	110 (17,9%)	275 (15,0%)
an 1-3 Tagen pro Woche	7 (1,1%)	6 (1,0%)	15 (2,4%)	28 (1,5%)
fast (täglich)	2 (0,3%)	0 (0,0%)	2 (0,3%)	4 (0,2%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,194; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 8 (40,0%)

Q9r1: Auto - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	138 (22,5%)	135 (22,3%)	125 (20,4%)	398 (21,7%)
Seltener als monatlich	258 (42,1%)	315 (52,0%)	284 (46,3%)	857 (46,8%)
an 1-3 Tagen pro Monat	153 (25,0%)	105 (17,3%)	130 (21,2%)	388 (21,2%)
an 1-3 Tagen pro Woche	36 (5,9%)	28 (4,6%)	31 (5,1%)	95 (5,2%)
(fast) täglich	28 (4,6%)	23 (3,8%)	43 (7,0%)	94 (5,1%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,145

Q9r2: Bus - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	547 (89,2%)	542 (89,4%)	519 (84,7%)	1608 (87,8%)
Seltener als monatlich	49 (8,0%)	41 (6,8%)	54 (8,8%)	144 (7,9%)
an 1-3 Tagen pro Monat	10 (1,6%)	15 (2,5%)	16 (2,6%)	41 (2,2%)
an 1-3 Tagen pro Woche	6 (1,0%)	6 (1,0%)	14 (2,3%)	26 (1,4%)
(fast) täglich	1 (0,2%)	2 (0,3%)	10 (1,6%)	13 (0,7%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0028; Kontingenzkoeffizient C = 0,110; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 4 (20,0%)

Q9r3: Bahn - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	484 (79,0%)	448 (73,9%)	438 (71,5%)	1370 (74,8%)
Seltener als monatlich	99 (16,2%)	115 (19,0%)	112 (18,3%)	326 (17,8%)
an 1-3 Tagen pro Monat	22 (3,6%)	30 (5,0%)	39 (6,4%)	91 (5,0%)
an 1-3 Tagen pro Woche	5 (0,8%)	9 (1,5%)	14 (2,3%)	28 (1,5%)
(fast) täglich	3 (0,5%)	4 (0,7%)	10 (1,6%)	17 (0,9%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,170; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 1 (5,0%)

Q9r4: Fahrrad (auch elektrisch) - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	542 (88,4%)	514 (84,8%)	506 (82,5%)	1562 (85,3%)
Seltener als monatlich	46 (7,5%)	56 (9,2%)	51 (8,3%)	153 (8,4%)
an 1-3 Tagen pro Monat	12 (2,0%)	21 (3,5%)	28 (4,6%)	61 (3,3%)
an 1-3 Tagen pro Woche	6 (1,0%)	11 (1,8%)	16 (2,6%)	33 (1,8%)
(fast) täglich	7 (1,1%)	4 (0,7%)	12 (2,0%)	23 (1,3%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0129; Kontingenzkoeffizient C = 0,101

Q9r5: Zu Fuß gehen - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	509 (83,0%)	540 (89,1%)	518 (84,5%)	1567 (85,5%)
Seltener als monatlich	68 (11,1%)	27 (4,5%)	27 (4,4%)	122 (6,7%)
an 1-3 Tagen pro Monat	12 (2,0%)	14 (2,3%)	18 (2,9%)	44 (2,4%)
an 1-3 Tagen pro Woche	8 (1,3%)	7 (1,2%)	19 (3,1%)	34 (1,9%)
(fast) täglich	16 (2,6%)	18 (3,0%)	31 (5,1%)	65 (3,5%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,144

Q9b: Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Q9br1: Es gibt keine passende Verbindung - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	245 (53,3%)	234 (52,9%)	209 (49,9%)	208 (43,0%)
Q9br2: Fahrzeiten sind zu lang - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	201 (43,7%)	186 (42,1%)	207 (49,4%)	174 (36,0%)
Q9br3: Taktung ist zu gering - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	119 (25,9%)	107 (24,2%)	108 (25,8%)	98 (20,2%)
Q9br4: Verbindungen sind unzuverlässig - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	101 (22,0%)	124 (28,1%)	153 (36,5%)	41 (8,5%)
Q9br5: Es gibt keine passenden Ticketangebote - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	72 (15,7%)	76 (17,2%)	77 (18,4%)	80 (16,5%)
Q9br6: mangelnder Komfort - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	99 (21,5%)	84 (19,0%)	112 (26,7%)	57 (11,8%)
Q9br7: Sprachbarriere - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	41 (8,9%)	44 (10,0%)	12 (2,9%)	54 (11,2%)
GESAMT	878 (190,9%)	855 (193,4%)	878 (209,5%)	712 (147,1%)
GESAMT FÄLLE	460 (100,0%)	442 (100,0%)	419 (100,0%)	484 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q10r1: Auto - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	63 (10,3%)	84 (13,9%)	73 (11,9%)	220 (12,0%)
Seltener als monatlich	169 (27,6%)	164 (27,1%)	160 (26,1%)	493 (26,9%)
an 1-3 Tagen pro Monat	151 (24,6%)	121 (20,0%)	125 (20,4%)	397 (21,7%)
an 1-3 Tagen pro Woche	60 (9,8%)	66 (10,9%)	68 (11,1%)	194 (10,6%)
(fast) täglich	170 (27,7%)	171 (28,2%)	187 (30,5%)	528 (28,8%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,194

Q10r2: Bus - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	312 (50,9%)	337 (55,6%)	340 (55,5%)	989 (54,0%)
Seltener als monatlich	137 (22,3%)	124 (20,5%)	109 (17,8%)	370 (20,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	62 (10,1%)	57 (9,4%)	63 (10,3%)	182 (9,9%)
an 1-3 Tagen pro Woche	30 (4,9%)	38 (6,3%)	36 (5,9%)	104 (5,7%)
(fast) täglich	72 (11,7%)	50 (8,3%)	65 (10,6%)	187 (10,2%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,239

Q10r3: Bahn - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	269 (43,9%)	245 (40,4%)	270 (44,0%)	784 (42,8%)
Seltener als monatlich	164 (26,8%)	164 (27,1%)	123 (20,1%)	451 (24,6%)
an 1-3 Tagen pro Monat	67 (10,9%)	68 (11,2%)	73 (11,9%)	208 (11,4%)
an 1-3 Tagen pro Woche	35 (5,7%)	49 (8,1%)	56 (9,1%)	140 (7,6%)
(fast) täglich	78 (12,7%)	80 (13,2%)	91 (14,8%)	249 (13,6%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,140

Q10r4: Fahrrad (auch elektrisch) - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	404 (65,9%)	370 (61,1%)	367 (59,9%)	1141 (62,3%)
Seltener als monatlich	81 (13,2%)	107 (17,7%)	105 (17,1%)	293 (16,0%)
an 1-3 Tagen pro Monat	52 (8,5%)	57 (9,4%)	51 (8,3%)	160 (8,7%)
an 1-3 Tagen pro Woche	24 (3,9%)	32 (5,3%)	32 (5,2%)	88 (4,8%)
(fast) täglich	52 (8,5%)	40 (6,6%)	58 (9,5%)	150 (8,2%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,221

Q10r5: Zu Fuß gehen - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
(fast) nie	405 (66,1%)	454 (74,9%)	463 (75,5%)	1322 (72,2%)
Seltener als monatlich	94 (15,3%)	67 (11,1%)	63 (10,3%)	224 (12,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	36 (5,9%)	28 (4,6%)	23 (3,8%)	87 (4,7%)
an 1-3 Tagen pro Woche	22 (3,6%)	18 (3,0%)	29 (4,7%)	69 (3,8%)
(fast) täglich	56 (9,1%)	39 (6,4%)	35 (5,7%)	130 (7,1%)

GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)
--------	--------------	--------------	--------------	---------------

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,198

Q10: Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
[Q10r1] Auto	550 (89,7%)	522 (86,1%)	540 (88,1%)	1612 (88,0%)
[Q10r3] Bahn	344 (56,1%)	361 (59,6%)	343 (56,0%)	1045 (57,2%)
[Q10r2] Bus	301 (49,1%)	269 (44,4%)	273 (44,5%)	843 (46,0%)
[Q10r4] Fahrrad (auch elektrisch)	209 (34,1%)	236 (38,9%)	246 (40,1%)	691 (37,7%)
[Q10r5] Zu Fuß gehen	208 (33,9%)	152 (25,1%)	150 (24,5%)	510 (27,8%)
GESAMT (Fälle)	613 (100%)	606 (100%)	613 (100%)	1832 (100%)

Die Verkehrsmittelwahl (Q10r1 - Q10r5) wurde anhand einer fünfstufigen Antwort-Skala erfasst (s. o.). Die Tabelle Q10 fasst die Werte der Kategorien „seltener als monatlich“, „an 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „an 1 bis 3 Tagen pro Woche“ und „(fast) täglich“ zusammen und weist damit die Antworten aller Personen aus, die „seltener als monatlich“ oder häufiger Nutzende des jeweiligen Angebots sind. Neben der absoluten Antworthäufigkeit ist auch der prozentuale Anteil der Fälle (antwortende Tn) genannt.

Q11: Wie oft können Sie über ein Auto (einschließlich Carsharing) verfügen, egal ob Sie selbst fahren oder mitfahren?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Jederzeit	427 (69,7%)	462 (76,2%)	431 (70,3%)	1320 (72,1%)
Gelegentlich	73 (11,9%)	50 (8,3%)	80 (13,1%)	203 (11,1%)
Gar nicht	113 (18,4%)	94 (15,5%)	102 (16,6%)	309 (16,9%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0302; Kontingenzkoeffizient C = 0,076

Q12: Wie würden Sie Ihr Wissen zu den aktuellen grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsmitteln in Ihrer Region einstufen? Die aktuellen Angebote kenne ich...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
überhaupt nicht	173 (28,2%)	180 (29,7%)	164 (26,8%)	517 (28,2%)
eher wenig	162 (26,4%)	173 (28,5%)	182 (29,7%)	517 (28,2%)
teils/teils	172 (28,1%)	152 (25,1%)	164 (26,8%)	488 (26,6%)
ziemlich gut	88 (14,4%)	88 (14,5%)	80 (13,1%)	256 (14,0%)
voll und ganz	18 (2,9%)	13 (2,1%)	23 (3,8%)	54 (2,9%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,6041; Kontingenzkoeffizient C = 0,059

Q13: Wie beurteilen Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr in Ihrer Region insgesamt?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - sehr schlecht	96 (15,7%)	99 (16,3%)	87 (14,2%)	282 (15,4%)
2	105 (17,1%)	136 (22,4%)	117 (19,1%)	358 (19,5%)
3	291 (47,5%)	261 (43,1%)	286 (46,7%)	838 (45,7%)
4	99 (16,2%)	91 (15,0%)	94 (15,3%)	284 (15,5%)
5 - sehr gut	22 (3,6%)	19 (3,1%)	29 (4,7%)	70 (3,8%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3143; Kontingenzkoeffizient C = 0,071

Q14: Wie beurteilen Ihrer Einschätzung nach die Menschen Ihrer Region den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr insgesamt?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - sehr schlecht	88 (14,4%)	86 (14,2%)	85 (13,9%)	259 (14,1%)
2	120 (19,6%)	132 (21,8%)	142 (23,2%)	394 (21,5%)
3	285 (46,5%)	288 (47,5%)	286 (46,7%)	859 (46,9%)
4	99 (16,2%)	89 (14,7%)	77 (12,6%)	265 (14,5%)
5 - sehr gut	21 (3,4%)	11 (1,8%)	23 (3,8%)	55 (3,0%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3323; Kontingenzkoeffizient C = 0,070

Q15r1: ...der öffentliche Verkehr (häufiger) fahren würde - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	116 (18,9%)	108 (17,8%)	96 (15,7%)	320 (17,5%)
2	73 (11,9%)	67 (11,1%)	52 (8,5%)	192 (10,5%)
3	161 (26,3%)	165 (27,2%)	153 (25,0%)	479 (26,1%)
4	132 (21,5%)	144 (23,8%)	170 (27,7%)	446 (24,3%)
5 - sehr wahrscheinlich	131 (21,4%)	122 (20,1%)	142 (23,2%)	395 (21,6%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1288; Kontingenzkoeffizient C = 0,082

Q15r2: ...es mehr direkte Verbindungen (ohne Umstieg) gäbe - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	111 (18,1%)	91 (15,0%)	88 (14,4%)	290 (15,8%)
2	58 (9,5%)	64 (10,6%)	44 (7,2%)	166 (9,1%)
3	139 (22,7%)	144 (23,8%)	140 (22,8%)	423 (23,1%)
4	146 (23,8%)	150 (24,8%)	155 (25,3%)	451 (24,6%)
5 - sehr wahrscheinlich	159 (25,9%)	157 (25,9%)	186 (30,3%)	502 (27,4%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,2329; Kontingenzkoeffizient C = 0,075

Q15r3: ...ich meine Ziele schneller erreichen könnte - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	111 (18,1%)	96 (15,8%)	89 (14,5%)	296 (16,2%)
2	62 (10,1%)	51 (8,4%)	46 (7,5%)	159 (8,7%)
3	137 (22,3%)	138 (22,8%)	139 (22,7%)	414 (22,6%)
4	152 (24,8%)	164 (27,1%)	156 (25,4%)	472 (25,8%)
5 - sehr wahrscheinlich	151 (24,6%)	157 (25,9%)	183 (29,9%)	491 (26,8%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3395; Kontingenzkoeffizient C = 0,070

Q15r4: ...die Anschlüsse besser aufeinander abgestimmt wären - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	117 (19,1%)	105 (17,3%)	88 (14,4%)	310 (16,9%)
2	69 (11,3%)	54 (8,9%)	66 (10,8%)	189 (10,3%)
3	171 (27,9%)	159 (26,2%)	149 (24,3%)	479 (26,1%)
4	123 (20,1%)	159 (26,2%)	153 (25,0%)	435 (23,7%)
5 - sehr wahrscheinlich	133 (21,7%)	129 (21,3%)	157 (25,6%)	419 (22,9%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0428; Kontingenzkoeffizient C = 0,093

Q15r5: ...es die Möglichkeit gäbe, Fahrten auf Bedarf zu bestellen (z. B. Rufbusse) - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	171 (27,9%)	163 (26,9%)	151 (24,6%)	485 (26,5%)
2	99 (16,2%)	109 (18,0%)	118 (19,2%)	326 (17,8%)
3	176 (28,7%)	191 (31,5%)	178 (29,0%)	545 (29,7%)
4	92 (15,0%)	86 (14,2%)	94 (15,3%)	272 (14,8%)
5 - sehr wahrscheinlich	75 (12,2%)	57 (9,4%)	72 (11,7%)	204 (11,1%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,5678; Kontingenzkoeffizient C = 0,060

Q15r6: ...der öffentliche Verkehr zuverlässiger und pünktlicher wäre - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	119 (19,4%)	103 (17,0%)	91 (14,8%)	313 (17,1%)
2	62 (10,1%)	61 (10,1%)	52 (8,5%)	175 (9,6%)
3	178 (29,0%)	162 (26,7%)	142 (23,2%)	482 (26,3%)
4	127 (20,7%)	149 (24,6%)	140 (22,8%)	416 (22,7%)
5 - sehr wahrscheinlich	127 (20,7%)	131 (21,6%)	188 (30,7%)	446 (24,3%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0010; Kontingenzkoeffizient C = 0,119

Q15r7: ...die Nutzung des öffentlichen Verkehrs kostengünstiger wäre - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	116 (18,9%)	100 (16,5%)	94 (15,3%)	310 (16,9%)
2	74 (12,1%)	64 (10,6%)	47 (7,7%)	185 (10,1%)
3	144 (23,5%)	160 (26,4%)	154 (25,1%)	458 (25,0%)
4	127 (20,7%)	127 (21,0%)	155 (25,3%)	409 (22,3%)
5 - sehr wahrscheinlich	152 (24,8%)	155 (25,6%)	163 (26,6%)	470 (25,7%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0941; Kontingenzkoeffizient C = 0,086

Q15r8: ...der öffentliche Verkehr komfortabler wäre (bspw. Fahrkomfort, Bereiche zum Arbeiten und Ruhezonen) - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	140 (22,8%)	127 (21,0%)	115 (18,8%)	382 (20,9%)
2	84 (13,7%)	105 (17,3%)	90 (14,7%)	279 (15,2%)
3	198 (32,3%)	218 (36,0%)	207 (33,8%)	623 (34,0%)
4	112 (18,3%)	96 (15,8%)	114 (18,6%)	322 (17,6%)
5 - sehr wahrscheinlich	79 (12,9%)	60 (9,9%)	87 (14,2%)	226 (12,3%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1179; Kontingenzkoeffizient C = 0,083

Q15r9: ...Fahrgastinformationen und Personal durchgängig zweisprachig wären - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	159 (25,9%)	145 (23,9%)	158 (25,8%)	462 (25,2%)
2	125 (20,4%)	115 (19,0%)	115 (18,8%)	355 (19,4%)
3	196 (32,0%)	210 (34,7%)	235 (38,3%)	641 (35,0%)
4	79 (12,9%)	89 (14,7%)	65 (10,6%)	233 (12,7%)
5 - sehr wahrscheinlich	54 (8,8%)	47 (7,8%)	40 (6,5%)	141 (7,7%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,2151; Kontingenzkoeffizient C = 0,076

Q15r10: ...die Verkehrsmittel und Haltestellen barrierefrei(er) wären - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	181 (29,5%)	184 (30,4%)	152 (24,8%)	517 (28,2%)
2	106 (17,3%)	108 (17,8%)	108 (17,6%)	322 (17,6%)
3	210 (34,3%)	217 (35,8%)	226 (36,9%)	653 (35,6%)
4	61 (10,0%)	55 (9,1%)	69 (11,3%)	185 (10,1%)
5 - sehr wahrscheinlich	55 (9,0%)	42 (6,9%)	58 (9,5%)	155 (8,5%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3778; Kontingenzkoeffizient C = 0,068

Q16: (*Fragestellung s. u.) [pipe: REC_Q16]	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Ja, regelmäßig.	29 (4,7%)	24 (4,0%)	41 (6,7%)	94 (5,1%)
Ja, ab und zu.	134 (21,9%)	94 (15,5%)	118 (19,2%)	346 (18,9%)
Ich würde sie zumindest ausprobieren.	218 (35,6%)	187 (30,9%)	195 (31,8%)	600 (32,8%)
Nein, diese Verbindung ist für mich nicht relevant	232 (37,8%)	301 (49,7%)	259 (42,3%)	792 (43,2%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0006; Kontingenzkoeffizient C = 0,113

*[POMERANIA] Derzeit wird untersucht, die Eisenbahn-Südanbindung der Insel Usedom über die Karniner Brücke auf der Bahnstrecke Ducherow – Heringsdorf wiederherzustellen. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre? (bitte eine Auswahl treffen)

[PAMINA] Derzeit wird untersucht, die Bahnstrecke auf der Linie „Rastatt - Haguenau (-Strasbourg)“ zu reaktivieren. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre? (bitte eine Auswahl treffen)

[RHEIN-WAAL] Derzeit wird untersucht, die Bahnstrecke auf der Linie Kleve – Nijmegen zu reaktivieren. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre? (bitte eine Auswahl treffen)

Q16b: Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Q16br1: Arbeit/Berufliche Tätigkeit - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	12 (7,4%)	10 (8,5%)	24 (15,1%)	46 (10,5%)
Q16br2: Schule/Ausbildung/Studium - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	3 (1,8%)	4 (3,4%)	9 (5,7%)	16 (3,6%)
Q16br3: Erledigung, Einkaufen (z. B. Kleidungsstücke, Friseurbesuch) - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	96 (58,9%)	91 (77,1%)	114 (71,7%)	301 (68,4%)
Q16br4: Behördengänge, Gesundheitsversorgung - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	5 (3,1%)	6 (5,1%)	9 (5,7%)	20 (4,5%)
Q16br5: Besuch von Freundinnen/Freunden - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	43 (26,4%)	30 (25,4%)	42 (26,4%)	115 (26,1%)
Q16br6: Familienbesuche - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	26 (16,0%)	14 (11,9%)	25 (15,7%)	65 (14,8%)
Q16br7: Freizeitaktivitäten oder Ausflüge (z. B. Wandern, Stadtbesichtigung, Museen, Schwimmbad, Kulturveranstaltungen, Feste etc. - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	134 (82,2%)	100 (84,7%)	121 (76,1%)	355 (80,7%)
GESAMT	319 (195,7%)	255 (216,1%)	344 (216,4%)	918 (208,6%)
GESAMT FÄLLE	163 (100,0%)	118 (100,0%)	159 (100,0%)	440 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q17: Was denken Sie, würden die Menschen Ihrer Region die Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Ja, regelmäßig.	176 (28,7%)	109 (18,0%)	161 (26,3%)	446 (24,3%)
Ja, ab und zu.	206 (33,6%)	163 (26,9%)	165 (26,9%)	534 (29,1%)
Sie würden sie zumindest ausprobieren.	171 (27,9%)	202 (33,3%)	197 (32,1%)	570 (31,1%)
Nein, diese Verbindung ist für die Menschen meiner Region irrelevant	60 (9,8%)	132 (21,8%)	90 (14,7%)	282 (15,4%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,169

Q18: Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Q18r6: touristische Ziele und Naherholungsgebiete wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	399 (65,1%)	312 (51,5%)	302 (49,3%)	1013 (55,3%)
Q18r1: Arbeitsplätze wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	230 (37,5%)	310 (51,2%)	318 (51,9%)	858 (46,8%)
Q18r4: Angebote der Nahversorgung (Einkauf, Dienstleistungen...) wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	259 (42,3%)	222 (36,6%)	235 (38,3%)	716 (39,1%)
Q18r9: Die Bahnstrecke träge zur klimagerechten und umweltfreundlichen Entwicklung der Region bei - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	207 (33,8%)	218 (36,0%)	241 (39,3%)	666 (36,4%)
Q18r5: Kulturveranstaltungen könnten grenzüberschreitend besser genutzt werden - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	125 (20,4%)	153 (25,2%)	135 (22,0%)	413 (22,5%)

Q18r7: Die Bahnstrecke würde die regionale Identität stärken - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	153 (25,0%)	130 (21,5%)	112 (18,3%)	395 (21,6%)
Q18r8: Die Bahnstrecke würde zum transnationalen Zusammenwachsen beitragen - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	114 (18,6%)	125 (20,6%)	104 (17,0%)	343 (18,7%)
Q18r2: Bildungsangebote könnten grenzüberschreitend besser genutzt werden - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	51 (8,3%)	44 (7,3%)	94 (15,3%)	189 (10,3%)
Q18r3: Einrichtungen der Gesundheitsversorgung (Ärzte, Krankenhäuser...) wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	66 (10,8%)	41 (6,8%)	58 (9,5%)	165 (9,0%)
GESAMT	1604 (261,7%)	1555 (256,6%)	1599 (260,8%)	4758 (259,7%)
GESAMT FÄLLE	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q20r1: Einführung / Verbesserung von Angeboten für Arbeitspendler - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - sehr wichtig	272 (44,4%)	258 (42,6%)	262 (42,7%)	792 (43,2%)
2	149 (24,3%)	168 (27,7%)	152 (24,8%)	469 (25,6%)
3	135 (22,0%)	128 (21,1%)	145 (23,7%)	408 (22,3%)
4	24 (3,9%)	22 (3,6%)	28 (4,6%)	74 (4,0%)
5 - unwichtig	33 (5,4%)	30 (5,0%)	26 (4,2%)	89 (4,9%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,8252; Kontingenzkoeffizient C = 0,049

Q20r2: Einführung / Verbesserung von Angeboten für Freizeitreisende - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - sehr wichtig	215 (35,1%)	184 (30,4%)	183 (29,9%)	582 (31,8%)
2	192 (31,3%)	213 (35,1%)	195 (31,8%)	600 (32,8%)
3	147 (24,0%)	153 (25,2%)	175 (28,5%)	475 (25,9%)
4	30 (4,9%)	34 (5,6%)	33 (5,4%)	97 (5,3%)
5 - unwichtig	29 (4,7%)	22 (3,6%)	27 (4,4%)	78 (4,3%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3723; Kontingenzkoeffizient C = 0,069

Q20r3: Einführung eines grenzüberschreitenden Zeitkartenangebotes (vgl. D-Ticket) - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - sehr wichtig	191 (31,2%)	206 (34,0%)	202 (33,0%)	599 (32,7%)
2	175 (28,5%)	192 (31,7%)	161 (26,3%)	528 (28,8%)
3	176 (28,7%)	146 (24,1%)	184 (30,0%)	506 (27,6%)
4	36 (5,9%)	29 (4,8%)	35 (5,7%)	100 (5,5%)
5 - unwichtig	35 (5,7%)	33 (5,4%)	31 (5,1%)	99 (5,4%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3277; Kontingenzkoeffizient C = 0,071

Q20r4: Verstärkte Integration touristischer Angebote - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - sehr wichtig	172 (28,1%)	144 (23,8%)	127 (20,7%)	443 (24,2%)
2	177 (28,9%)	189 (31,2%)	177 (28,9%)	543 (29,6%)
3	206 (33,6%)	196 (32,3%)	227 (37,0%)	629 (34,3%)
4	27 (4,4%)	45 (7,4%)	43 (7,0%)	115 (6,3%)
5 - unwichtig	31 (5,1%)	32 (5,3%)	39 (6,4%)	102 (5,6%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0421; Kontingenzkoeffizient C = 0,093

Q20r5: Einführung / Verbesserung von Angeboten für Schüler:innen/Studierende - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - sehr wichtig	187 (30,5%)	176 (29,0%)	195 (31,8%)	558 (30,5%)
2	159 (25,9%)	168 (27,7%)	146 (23,8%)	473 (25,8%)
3	182 (29,7%)	184 (30,4%)	195 (31,8%)	561 (30,6%)
4	38 (6,2%)	36 (5,9%)	43 (7,0%)	117 (6,4%)
5 - unwichtig	47 (7,7%)	42 (6,9%)	34 (5,5%)	123 (6,7%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,6741; Kontingenzkoeffizient C = 0,056

Q21r1: Gemeinde, in der Sie leben - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Stark verbunden	200 (32,6%)	211 (34,8%)	186 (30,3%)	597 (32,6%)
verbunden	312 (50,9%)	275 (45,4%)	286 (46,7%)	873 (47,7%)
wenig verbunden	89 (14,5%)	107 (17,7%)	101 (16,5%)	297 (16,2%)
überhaupt nicht verbunden	12 (2,0%)	13 (2,1%)	40 (6,5%)	65 (3,5%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0001; Kontingenzkoeffizient C = 0,125

Q21r2: Grenzüberschreitende Region, in der Sie leben - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Stark verbunden	41 (6,7%)	50 (8,3%)	59 (9,6%)	150 (8,2%)
verbunden	249 (40,6%)	251 (41,4%)	266 (43,4%)	766 (41,8%)
wenig verbunden	236 (38,5%)	232 (38,3%)	214 (34,9%)	682 (37,2%)
überhaupt nicht verbunden	87 (14,2%)	73 (12,0%)	74 (12,1%)	234 (12,8%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3579; Kontingenzkoeffizient C = 0,060

Q21r3: Bundesland, in dem Sie leben - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Stark verbunden	180 (29,4%)	162 (26,7%)	128 (20,9%)	470 (25,7%)
verbunden	334 (54,5%)	329 (54,3%)	321 (52,4%)	984 (53,7%)
wenig verbunden	83 (13,5%)	93 (15,3%)	123 (20,1%)	299 (16,3%)
überhaupt nicht verbunden	16 (2,6%)	22 (3,6%)	41 (6,7%)	79 (4,3%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,128

Q21r4: Deutschland - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Stark verbunden	177 (28,9%)	198 (32,7%)	180 (29,4%)	555 (30,3%)
verbunden	312 (50,9%)	313 (51,7%)	305 (49,8%)	930 (50,8%)
wenig verbunden	95 (15,5%)	80 (13,2%)	98 (16,0%)	273 (14,9%)
überhaupt nicht verbunden	29 (4,7%)	15 (2,5%)	30 (4,9%)	74 (4,0%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1603; Kontingenzkoeffizient C = 0,071

Q21r5: [pipe: REC_Q21] - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pomerania („Polen“)	Pamina_de („Frankreich“)	Rhein_Waal („Niederlande“)	GESAMT
Stark verbunden	20 (3,3%)	32 (5,3%)	51 (8,3%)	103 (5,6%)
verbunden	175 (28,5%)	180 (29,7%)	254 (41,4%)	609 (33,2%)
wenig verbunden	270 (44,0%)	277 (45,7%)	219 (35,7%)	766 (41,8%)
überhaupt nicht verbunden	148 (24,1%)	117 (19,3%)	89 (14,5%)	354 (19,3%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,172

Q21r6: Europäische Union - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
Stark verbunden	46 (7,5%)	76 (12,5%)	72 (11,7%)	194 (10,6%)
verbunden	201 (32,8%)	201 (33,2%)	247 (40,3%)	649 (35,4%)
wenig verbunden	211 (34,4%)	223 (36,8%)	182 (29,7%)	616 (33,6%)
überhaupt nicht verbunden	155 (25,3%)	106 (17,5%)	112 (18,3%)	373 (20,4%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,128

Q22r1: ..das Bahn fahren attraktiver machen. - Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihrer Region zu den folgenden Punkten ein?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	15 (2,4%)	27 (4,5%)	17 (2,8%)	59 (3,2%)
2	43 (7,0%)	36 (5,9%)	35 (5,7%)	114 (6,2%)
3	115 (18,8%)	135 (22,3%)	132 (21,5%)	382 (20,9%)
4	180 (29,4%)	200 (33,0%)	176 (28,7%)	556 (30,3%)
5 - sehr wahrscheinlich	260 (42,4%)	208 (34,3%)	253 (41,3%)	721 (39,4%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0513; Kontingenzkoeffizient C = 0,091

Q22r2: ...die problemlose Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit der Bahn sicherstellen. - Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihrer Region zu den folgenden Punkten ein?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	16 (2,6%)	21 (3,5%)	15 (2,4%)	52 (2,8%)
2	37 (6,0%)	42 (6,9%)	32 (5,2%)	111 (6,1%)
3	140 (22,8%)	147 (24,3%)	161 (26,3%)	448 (24,5%)
4	178 (29,0%)	197 (32,5%)	162 (26,4%)	537 (29,3%)
5 - sehr wahrscheinlich	242 (39,5%)	199 (32,8%)	243 (39,6%)	684 (37,3%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1113; Kontingenzkoeffizient C = 0,084

Q22r3: ... Geld in den Ausbau und die Modernisierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen investieren. - Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihrer Region zu den folgenden Punkten ein?	Pomerania	Pamina_de	Rhein_Waal	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	14 (2,3%)	18 (3,0%)	19 (3,1%)	51 (2,8%)
2	40 (6,5%)	50 (8,3%)	32 (5,2%)	122 (6,7%)
3	149 (24,3%)	173 (28,5%)	173 (28,2%)	495 (27,0%)
4	183 (29,9%)	183 (30,2%)	168 (27,4%)	534 (29,1%)
5 - sehr wahrscheinlich	227 (37,0%)	182 (30,0%)	221 (36,1%)	630 (34,4%)
GESAMT	613 (100,0%)	606 (100,0%)	613 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0914; Kontingenzkoeffizient C = 0,086

Vergleich Deutschland – Frankreich: Pamina (dt) / Pamina (fr)

Q7: Wie oft sind Sie normalerweise in Ihrer Region grenzüberschreitend unterwegs?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	207 (34,2%)	143 (23,1%)	350 (28,5%)
Seltener als monatlich	213 (35,1%)	264 (42,6%)	477 (38,9%)
an 1 bis 3 Tagen pro Monat	136 (22,4%)	177 (28,5%)	313 (25,5%)
an 1 bis 3 Tagen pro Woche	36 (5,9%)	29 (4,7%)	65 (5,3%)
(fast) täglich	14 (2,3%)	7 (1,1%)	21 (1,7%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,143

Q7b: Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Q7br1: Mir steht kein Fahrzeug (Auto, Motorrad etc.) zur Verfügung - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	13 (6,3%)	11 (7,7%)	24 (6,9%)
Q7br2: Es gibt keine gute Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	22 (10,6%)	7 (4,9%)	29 (8,3%)
Q7br3: Bislang gab es hierzu keinen Anlass - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	167 (80,7%)	96 (67,1%)	263 (75,1%)
Q7br4: Ich befürchte sprachliche Verständigungsschwierigkeiten - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	12 (5,8%)	23 (16,1%)	35 (10,0%)
Q7br5: Das Preis-Leistungsverhältnis des Angebots überzeugt mich nicht - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	17 (8,2%)	16 (11,2%)	33 (9,4%)
Q7br6: gesundheitliche Gründe, eingeschränkte Bewegung - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	13 (6,3%)	6 (4,2%)	19 (5,4%)
Q7br7: andere Gründe, nämlich... - Welche Gründe gibt es dafür, dass Sie in Ihrer Region "(fast) nie" grenzüberschreitend unterwegs sind?	4 (1,9%)	6 (4,2%)	10 (2,9%)
GESAMT	248 (119,8%)	165 (115,4%)	413 (118,0%)
GESAMT FÄLLE	207 (100,0%)	143 (100,0%)	350 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q8r1: Arbeit/Berufliche Tätigkeit - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	533 (88,0%)	557 (89,8%)	1090 (88,9%)
seltener als monatlich	36 (5,9%)	31 (5,0%)	67 (5,5%)
an 1-3 Tagen pro Monat	21 (3,5%)	10 (1,6%)	31 (2,5%)
an 1-3 Tagen pro Woche	6 (1,0%)	5 (0,8%)	11 (0,9%)
fast (täglich)	10 (1,7%)	17 (2,7%)	27 (2,2%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1616; Kontingenzkoeffizient C = 0,073

Q8r2: Schule/Ausbildung/Studium - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	584 (96,4%)	600 (96,8%)	1184 (96,6%)
seltener als monatlich	9 (1,5%)	11 (1,8%)	20 (1,6%)
an 1-3 Tagen pro Monat	9 (1,5%)	2 (0,3%)	11 (0,9%)
an 1-3 Tagen pro Woche	3 (0,5%)	3 (0,5%)	6 (0,5%)
fast (täglich)	1 (0,2%)	4 (0,6%)	5 (0,4%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1641; Kontingenzkoeffizient C = 0,073; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 4 (40,0%)

Q8r3: Erledigung, Einkaufen (z. B. Kleidungsstücke, Friseurbesuch) - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	253 (41,7%)	109 (17,6%)	362 (29,5%)
seltener als monatlich	240 (39,6%)	255 (41,1%)	495 (40,4%)
an 1-3 Tagen pro Monat	98 (16,2%)	217 (35,0%)	315 (25,7%)
an 1-3 Tagen pro Woche	14 (2,3%)	34 (5,5%)	48 (3,9%)
fast (täglich)	1 (0,2%)	5 (0,8%)	6 (0,5%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,291; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 2 (20,0%)

Q8r4: Behördengänge - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	576 (95,0%)	585 (94,4%)	1161 (94,7%)
seltener als monatlich	23 (3,8%)	17 (2,7%)	40 (3,3%)
an 1-3 Tagen pro Monat	5 (0,8%)	10 (1,6%)	15 (1,2%)
an 1-3 Tagen pro Woche	1 (0,2%)	3 (0,5%)	4 (0,3%)
fast (täglich)	1 (0,2%)	5 (0,8%)	6 (0,5%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1886; Kontingenzkoeffizient C = 0,071; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 4 (40,0%)

Q8r5: Gesundheitsversorgung - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	552 (91,1%)	-	552 (91,1%)
seltener als monatlich	35 (5,8%)	-	35 (5,8%)
an 1-3 Tagen pro Monat	13 (2,1%)	-	13 (2,1%)
an 1-3 Tagen pro Woche	5 (0,8%)	-	5 (0,8%)
fast (täglich)	1 (0,2%)	-	1 (0,2%)
GESAMT	606 (100,0%)	-	606 (100,0%)

Aufgrund eines Fehlers im Onlinefragebogen liegen bei diesem Item für das französische Pamina keine Werte vor.

Q8r6: Besuch von Freundinnen/Freunden - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	468 (77,2%)	502 (81,0%)	970 (79,1%)
seltener als monatlich	84 (13,9%)	76 (12,3%)	160 (13,1%)
an 1-3 Tagen pro Monat	41 (6,8%)	31 (5,0%)	72 (5,9%)
an 1-3 Tagen pro Woche	11 (1,8%)	4 (0,6%)	15 (1,2%)
fast (täglich)	2 (0,3%)	7 (1,1%)	9 (0,7%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0645; Kontingenzkoeffizient C = 0,085; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 2 (20,0%)

Q8r7: Familienbesuche - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	522 (86,1%)	535 (86,3%)	1057 (86,2%)
seltener als monatlich	44 (7,3%)	57 (9,2%)	101 (8,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	25 (4,1%)	12 (1,9%)	37 (3,0%)
an 1-3 Tagen pro Woche	13 (2,1%)	12 (1,9%)	25 (2,0%)
fast (täglich)	2 (0,3%)	4 (0,6%)	6 (0,5%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1386; Kontingenzkoeffizient C = 0,075; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 2 (20,0%)

Q8r8: Freizeitaktivitäten oder Ausflüge (z. B. Wandern, Stadtbesichtigung, Museen, Schwimmbad, Kulturveranstaltungen, Feste etc. - Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe [pipe: REC_Q8]?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	219 (36,1%)	207 (33,4%)	426 (34,7%)
seltener als monatlich	284 (46,9%)	319 (51,5%)	603 (49,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	97 (16,0%)	82 (13,2%)	179 (14,6%)
an 1-3 Tagen pro Woche	6 (1,0%)	9 (1,5%)	15 (1,2%)
fast (täglich)	0 (0,0%)	3 (0,5%)	3 (0,2%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1324; Kontingenzkoeffizient C = 0,076; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 2 (20,0%)

Q9r1: Auto - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	135 (22,3%)	95 (15,3%)	230 (18,8%)
Seltener als monatlich	315 (52,0%)	266 (42,9%)	581 (47,4%)
an 1-3 Tagen pro Monat	105 (17,3%)	181 (29,2%)	286 (23,3%)
an 1-3 Tagen pro Woche	28 (4,6%)	28 (4,5%)	56 (4,6%)
(fast) täglich	23 (3,8%)	50 (8,1%)	73 (6,0%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,180

Q9r2: Bus - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	542 (89,4%)	524 (84,5%)	1066 (86,9%)
Seltener als monatlich	41 (6,8%)	58 (9,4%)	99 (8,1%)
an 1-3 Tagen pro Monat	15 (2,5%)	27 (4,4%)	42 (3,4%)
an 1-3 Tagen pro Woche	6 (1,0%)	7 (1,1%)	13 (1,1%)
(fast) täglich	2 (0,3%)	4 (0,6%)	6 (0,5%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1239; Kontingenzkoeffizient C = 0,077; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 2 (20,0%)

Q9r3: Bahn - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	448 (73,9%)	549 (88,5%)	997 (81,3%)
Seltener als monatlich	115 (19,0%)	54 (8,7%)	169 (13,8%)
an 1-3 Tagen pro Monat	30 (5,0%)	12 (1,9%)	42 (3,4%)
an 1-3 Tagen pro Woche	9 (1,5%)	2 (0,3%)	11 (0,9%)
(fast) täglich	4 (0,7%)	3 (0,5%)	7 (0,6%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,187; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 2 (20,0%)

Q9r4: Fahrrad (auch elektrisch) - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	514 (84,8%)	541 (87,3%)	1055 (86,1%)
Seltener als monatlich	56 (9,2%)	55 (8,9%)	111 (9,1%)
an 1-3 Tagen pro Monat	21 (3,5%)	12 (1,9%)	33 (2,7%)
an 1-3 Tagen pro Woche	11 (1,8%)	9 (1,5%)	20 (1,6%)
(fast) täglich	4 (0,7%)	3 (0,5%)	7 (0,6%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,5029; Kontingenzkoeffizient C = 0,052; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 2 (20,0%)

Q9r5: Zu Fuß gehen - Welche Verkehrsmittel benutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	540 (89,1%)	531 (85,6%)	1071 (87,4%)
Seltener als monatlich	27 (4,5%)	56 (9,0%)	83 (6,8%)
an 1-3 Tagen pro Monat	14 (2,3%)	14 (2,3%)	28 (2,3%)
an 1-3 Tagen pro Woche	7 (1,2%)	6 (1,0%)	13 (1,1%)
(fast) täglich	18 (3,0%)	13 (2,1%)	31 (2,5%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0273; Kontingenzkoeffizient C = 0,094

Q9b: Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Q9br1: Es gibt keine passende Verbindung - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	234 (27,4%)	208 (29,2%)	442 (28,2%)
Q9br2: Fahrzeiten sind zu lang - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	186 (21,8%)	174 (24,4%)	360 (23,0%)
Q9br3: Taktung ist zu gering - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	107 (12,5%)	98 (13,8%)	205 (13,1%)
Q9br4: Verbindungen sind unzuverlässig - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	124 (14,5%)	41 (5,8%)	165 (10,5%)
Q9br5: Es gibt keine passenden Ticketangebote - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	76 (8,9%)	80 (11,2%)	156 (10,0%)
Q9br6: mangelnder Komfort - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	84 (9,8%)	57 (8,0%)	141 (9,0%)
Q9br7: Sprachbarriere - Aus welchen Gründen nutzen Sie "(fast) nie" öffentliche Verkehrsmittel für grenzüberschreitende Fahrten?	44 (5,1%)	54 (7,6%)	98 (6,3%)
GESAMT	855 (193,4%)	712 (147,1%)	1567 (169,2%)
GESAMT FÄLLE	442 (100,0%)	484 (100,0%)	926 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q10r1: Auto - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	84 (13,9%)	45 (7,3%)	129 (10,5%)
Seltener als monatlich	164 (27,1%)	89 (14,4%)	253 (20,6%)
an 1-3 Tagen pro Monat	121 (20,0%)	117 (18,9%)	238 (19,4%)
an 1-3 Tagen pro Woche	66 (10,9%)	83 (13,4%)	149 (12,2%)
(fast) täglich	171 (28,2%)	286 (46,1%)	457 (37,3%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,224

Q10r2: Bus - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	337 (55,6%)	233 (37,6%)	570 (46,5%)
Seltener als monatlich	124 (20,5%)	80 (12,9%)	204 (16,6%)
an 1-3 Tagen pro Monat	57 (9,4%)	83 (13,4%)	140 (11,4%)
an 1-3 Tagen pro Woche	38 (6,3%)	62 (10,0%)	100 (8,2%)
(fast) täglich	50 (8,3%)	162 (26,1%)	212 (17,3%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,272

Q10r3: Bahn - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	245 (40,4%)	269 (43,4%)	514 (41,9%)
Seltener als monatlich	164 (27,1%)	100 (16,1%)	264 (21,5%)
an 1-3 Tagen pro Monat	68 (11,2%)	66 (10,6%)	134 (10,9%)
an 1-3 Tagen pro Woche	49 (8,1%)	53 (8,5%)	102 (8,3%)
(fast) täglich	80 (13,2%)	132 (21,3%)	212 (17,3%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,153

Q10r4: Fahrrad (auch elektrisch) - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	370 (61,1%)	268 (43,2%)	638 (52,0%)
Seltener als monatlich	107 (17,7%)	89 (14,4%)	196 (16,0%)
an 1-3 Tagen pro Monat	57 (9,4%)	76 (12,3%)	133 (10,8%)
an 1-3 Tagen pro Woche	32 (5,3%)	63 (10,2%)	95 (7,7%)
(fast) täglich	40 (6,6%)	124 (20,0%)	164 (13,4%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,238

Q10r5: Zu Fuß gehen - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
(fast) nie	454 (74,9%)	337 (54,4%)	791 (64,5%)
Seltener als monatlich	67 (11,1%)	94 (15,2%)	161 (13,1%)
an 1-3 Tagen pro Monat	28 (4,6%)	54 (8,7%)	82 (6,7%)
an 1-3 Tagen pro Woche	18 (3,0%)	39 (6,3%)	57 (4,6%)
(fast) täglich	39 (6,4%)	96 (15,5%)	135 (11,0%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,219

Q11: Wie oft können Sie über ein Auto (einschließlich Carsharing) verfügen, egal ob Sie selbst fahren oder mitfahren?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Jederzeit	462 (76,2%)	510 (82,3%)	972 (79,3%)
Gelegentlich	50 (8,3%)	68 (11,0%)	118 (9,6%)
Gar nicht	94 (15,5%)	42 (6,8%)	136 (11,1%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,141

Q12: Wie würden Sie Ihr Wissen zu den aktuellen grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsmitteln in Ihrer Region einstufen? Die aktuellen Angebote kenne ich...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
überhaupt nicht	180 (29,7%)	133 (21,5%)	313 (25,5%)
eher wenig	173 (28,5%)	185 (29,8%)	358 (29,2%)
teils/teils	152 (25,1%)	165 (26,6%)	317 (25,9%)
ziemlich gut	88 (14,5%)	100 (16,1%)	188 (15,3%)
voll und ganz	13 (2,1%)	37 (6,0%)	50 (4,1%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0005; Kontingenzkoeffizient C = 0,127

Q13: Wie beurteilen Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr in Ihrer Region insgesamt?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - sehr schlecht	99 (16,3%)	28 (4,5%)	127 (10,4%)
2	136 (22,4%)	84 (13,5%)	220 (17,9%)
3	261 (43,1%)	293 (47,3%)	554 (45,2%)
4	91 (15,0%)	167 (26,9%)	258 (21,0%)
5 - sehr gut	19 (3,1%)	48 (7,7%)	67 (5,5%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,260

Q14: Wie beurteilen Ihrer Einschätzung nach die Menschen Ihrer Region den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr insgesamt?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - sehr schlecht	86 (14,2%)	28 (4,5%)	114 (9,3%)
2	132 (21,8%)	93 (15,0%)	225 (18,4%)
3	288 (47,5%)	253 (40,8%)	541 (44,1%)
4	89 (14,7%)	199 (32,1%)	288 (23,5%)
5 - sehr gut	11 (1,8%)	47 (7,6%)	58 (4,7%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,278

Q15r1: ...der öffentliche Verkehr (häufiger) fahren würde - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	108 (17,8%)	144 (23,2%)	252 (20,6%)
2	67 (11,1%)	60 (9,7%)	127 (10,4%)
3	165 (27,2%)	133 (21,5%)	298 (24,3%)
4	144 (23,8%)	149 (24,0%)	293 (23,9%)
5 - sehr wahrscheinlich	122 (20,1%)	134 (21,6%)	256 (20,9%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0507; Kontingenzkoeffizient C = 0,087

Q15r2: ...es mehr direkte Verbindungen (ohne Umstieg) gäbe - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	91 (15,0%)	152 (24,5%)	243 (19,8%)
2	64 (10,6%)	53 (8,5%)	117 (9,5%)
3	144 (23,8%)	121 (19,5%)	265 (21,6%)
4	150 (24,8%)	139 (22,4%)	289 (23,6%)
5 - sehr wahrscheinlich	157 (25,9%)	155 (25,0%)	312 (25,4%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0009; Kontingenzkoeffizient C = 0,122

Q15r3: ...ich meine Ziele schneller erreichen könnte - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	96 (15,8%)	132 (21,3%)	228 (18,6%)
2	51 (8,4%)	40 (6,5%)	91 (7,4%)
3	138 (22,8%)	112 (18,1%)	250 (20,4%)
4	164 (27,1%)	166 (26,8%)	330 (26,9%)
5 - sehr wahrscheinlich	157 (25,9%)	170 (27,4%)	327 (26,7%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0390; Kontingenzkoeffizient C = 0,090

Q15r4: ...die Anschlüsse besser aufeinander abgestimmt wären - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	105 (17,3%)	150 (24,2%)	255 (20,8%)
2	54 (8,9%)	49 (7,9%)	103 (8,4%)
3	159 (26,2%)	158 (25,5%)	317 (25,9%)
4	159 (26,2%)	139 (22,4%)	298 (24,3%)
5 - sehr wahrscheinlich	129 (21,3%)	124 (20,0%)	253 (20,6%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0504; Kontingenzkoeffizient C = 0,088

Q15r5: ...es die Möglichkeit gäbe, Fahrten auf Bedarf zu bestellen (z. B. Rufbusse) - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	163 (26,9%)	206 (33,2%)	369 (30,1%)
2	109 (18,0%)	89 (14,4%)	198 (16,2%)
3	191 (31,5%)	144 (23,2%)	335 (27,3%)
4	86 (14,2%)	104 (16,8%)	190 (15,5%)
5 - sehr wahrscheinlich	57 (9,4%)	77 (12,4%)	134 (10,9%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0011; Kontingenzkoeffizient C = 0,121

Q15r6: ...der öffentliche Verkehr zuverlässiger und pünktlicher wäre - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	103 (17,0%)	159 (25,6%)	262 (21,4%)
2	61 (10,1%)	63 (10,2%)	124 (10,1%)
3	162 (26,7%)	168 (27,1%)	330 (26,9%)
4	149 (24,6%)	116 (18,7%)	265 (21,6%)
5 - sehr wahrscheinlich	131 (21,6%)	114 (18,4%)	245 (20,0%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0017; Kontingenzkoeffizient C = 0,118

Q15r7: ...die Nutzung des öffentlichen Verkehrs kostengünstiger wäre - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	100 (16,5%)	138 (22,3%)	238 (19,4%)
2	64 (10,6%)	66 (10,6%)	130 (10,6%)
3	160 (26,4%)	131 (21,1%)	291 (23,7%)
4	127 (21,0%)	132 (21,3%)	259 (21,1%)
5 - sehr wahrscheinlich	155 (25,6%)	153 (24,7%)	308 (25,1%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0626; Kontingenzkoeffizient C = 0,085

Q15r8: ...der öffentliche Verkehr komfortabler wäre (bspw. Fahrkomfort, Bereiche zum Arbeiten und Ruhezeiten) - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	127 (21,0%)	194 (31,3%)	321 (26,2%)
2	105 (17,3%)	76 (12,3%)	181 (14,8%)
3	218 (36,0%)	173 (27,9%)	391 (31,9%)
4	96 (15,8%)	111 (17,9%)	207 (16,9%)
5 - sehr wahrscheinlich	60 (9,9%)	66 (10,6%)	126 (10,3%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,143

Q15r9: ...Fahrgastinformationen und Personal durchgängig zweisprachig wären - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	145 (23,9%)	200 (32,3%)	345 (28,1%)
2	115 (19,0%)	85 (13,7%)	200 (16,3%)
3	210 (34,7%)	161 (26,0%)	371 (30,3%)
4	89 (14,7%)	90 (14,5%)	179 (14,6%)
5 - sehr wahrscheinlich	47 (7,8%)	84 (13,5%)	131 (10,7%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,157

Q15r10: ...die Verkehrsmittel und Haltestellen barrierefrei(er) wären - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	184 (30,4%)	243 (39,2%)	427 (34,8%)
2	108 (17,8%)	77 (12,4%)	185 (15,1%)
3	217 (35,8%)	168 (27,1%)	385 (31,4%)
4	55 (9,1%)	60 (9,7%)	115 (9,4%)
5 - sehr wahrscheinlich	42 (6,9%)	72 (11,6%)	114 (9,3%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,148

Q16: Derzeit wird untersucht, die Bahnstrecke auf der Linie „Rastatt - Haguenau“ zu reaktivieren. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Ja, regelmäßig.	24 (4,0%)	12 (1,9%)	36 (2,9%)
Ja, ab und zu.	94 (15,5%)	66 (10,6%)	160 (13,1%)
Ich würde sie zumindest ausprobieren.	187 (30,9%)	110 (17,7%)	297 (24,2%)
Nein, diese Verbindung ist für mich nicht relevant	301 (49,7%)	432 (69,7%)	733 (59,8%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,202

Q16b: Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Q16br1: Arbeit/Berufliche Tätigkeit - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	10 (8,5%)	9 (11,5%)	19 (9,7%)
Q16br2: Schule/Ausbildung/Studium - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	4 (3,4%)	2 (2,6%)	6 (3,1%)
Q16br3: Erledigung, Einkaufen (z. B. Kleidungsstücke, Friseurbesuch) - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	91 (77,1%)	48 (61,5%)	139 (70,9%)
Q16br4: Behördengänge, Gesundheitsversorgung - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	6 (5,1%)	6 (7,7%)	12 (6,1%)
Q16br5: Besuch von Freundinnen/Freunden - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	30 (25,4%)	22 (28,2%)	52 (26,5%)
Q16br6: Familienbesuche - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	14 (11,9%)	14 (17,9%)	28 (14,3%)
Q16br7: Freizeitaktivitäten oder Ausflüge (z. B. Wandern, Stadtbesichtigung, Museen, Schwimmbad, Kulturveranstaltungen, Feste etc. - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	100 (84,7%)	54 (69,2%)	154 (78,6%)
GESAMT	255 (216,1%)	155 (198,7%)	410 (209,2%)
GESAMT FÄLLE	118 (100,0%)	78 (100,0%)	196 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q17: Was denken Sie, würden die Menschen Ihrer Region die Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Ja, regelmäßig.	109 (18,0%)	110 (17,7%)	219 (17,9%)
Ja, ab und zu.	163 (26,9%)	201 (32,4%)	364 (29,7%)
Sie würden sie zumindest ausprobieren.	202 (33,3%)	229 (36,9%)	431 (35,2%)
Nein, diese Verbindung ist für die Menschen meiner Region irrelevant	132 (21,8%)	80 (12,9%)	212 (17,3%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0004; Kontingenzkoeffizient C = 0,121

Q18: Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Q18r1: Arbeitsplätze wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	310 (51,2%)	330 (53,2%)	640 (52,2%)
Q18r2: Bildungsangebote könnten grenzüberschreitend besser genutzt werden - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	44 (7,3%)	67 (10,8%)	111 (9,1%)
Q18r3: Einrichtungen der Gesundheitsversorgung (Ärzte, Krankenhäuser...) wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	41 (6,8%)	59 (9,5%)	100 (8,2%)
Q18r4: Angebote der Nahversorgung (Einkauf, Dienstleistungen...) wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	222 (36,6%)	296 (47,7%)	518 (42,3%)
Q18r5: Kulturveranstaltungen könnten grenzüberschreitend besser genutzt werden - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	153 (25,2%)	145 (23,4%)	298 (24,3%)
Q18r6: touristische Ziele und Naherholungsgebiete wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	312 (51,5%)	242 (39,0%)	554 (45,2%)
Q18r7: Die Bahnstrecke würde die regionale Identität stärken - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	130 (21,5%)	105 (16,9%)	235 (19,2%)
Q18r8: Die Bahnstrecke würde zum transnationalen Zusammenwachsen beitragen - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der	125 (20,6%)	128 (20,6%)	253 (20,6%)

Bahnstrecke auf die Region haben?			
Q18r9: Die Bahnstrecke träge zur klimagerechten und umweltfreundlichen Entwicklung der Region bei - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	218 (36,0%)	227 (36,6%)	445 (36,3%)
GESAMT	1555 (256,6%)	1599 (257,9%)	3154 (257,3%)
GESAMT FÄLLE	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q20r1: Einführung / Verbesserung von Angeboten für Arbeitspendler - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - sehr wichtig	258 (42,6%)	274 (44,2%)	532 (43,4%)
2	168 (27,7%)	134 (21,6%)	302 (24,6%)
3	128 (21,1%)	125 (20,2%)	253 (20,6%)
4	22 (3,6%)	63 (10,2%)	85 (6,9%)
5 - unwichtig	30 (5,0%)	24 (3,9%)	54 (4,4%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0001; Kontingenzkoeffizient C = 0,140

Q20r2: Einführung / Verbesserung von Angeboten für Freizeitreisende - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - sehr wichtig	184 (30,4%)	153 (24,7%)	337 (27,5%)
2	213 (35,1%)	178 (28,7%)	391 (31,9%)
3	153 (25,2%)	196 (31,6%)	349 (28,5%)
4	34 (5,6%)	64 (10,3%)	98 (8,0%)
5 - unwichtig	22 (3,6%)	29 (4,7%)	51 (4,2%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0003; Kontingenzkoeffizient C = 0,131

Q20r3: Einführung eines grenzüberschreitenden Zeitkartenangebotes (vgl. D-Ticket) - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - sehr wichtig	206 (34,0%)	225 (36,3%)	431 (35,2%)
2	192 (31,7%)	171 (27,6%)	363 (29,6%)
3	146 (24,1%)	146 (23,5%)	292 (23,8%)
4	29 (4,8%)	52 (8,4%)	81 (6,6%)
5 - unwichtig	33 (5,4%)	26 (4,2%)	59 (4,8%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0550; Kontingenzkoeffizient C = 0,087

Q20r4: Verstärkte Integration touristischer Angebote - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - sehr wichtig	144 (23,8%)	172 (27,7%)	316 (25,8%)
2	189 (31,2%)	193 (31,1%)	382 (31,2%)
3	196 (32,3%)	167 (26,9%)	363 (29,6%)
4	45 (7,4%)	67 (10,8%)	112 (9,1%)
5 - unwichtig	32 (5,3%)	21 (3,4%)	53 (4,3%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0235; Kontingenzkoeffizient C = 0,096

Q20r5: Einführung / Verbesserung von Angeboten für Schüler:innen/Studierende - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - sehr wichtig	176 (29,0%)	269 (43,4%)	445 (36,3%)
2	168 (27,7%)	145 (23,4%)	313 (25,5%)
3	184 (30,4%)	117 (18,9%)	301 (24,6%)
4	36 (5,9%)	62 (10,0%)	98 (8,0%)
5 - unwichtig	42 (6,9%)	27 (4,4%)	69 (5,6%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,190

Q21r1: Gemeinde, in der Sie leben - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Stark verbunden	211 (34,8%)	188 (30,3%)	399 (32,5%)
verbunden	275 (45,4%)	293 (47,3%)	568 (46,3%)
wenig verbunden	107 (17,7%)	112 (18,1%)	219 (17,9%)
überhaupt nicht verbunden	13 (2,1%)	27 (4,4%)	40 (3,3%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0803; Kontingenzkoeffizient C = 0,074

Q21r2: Grenzüberschreitende Region, in der Sie leben - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Stark verbunden	50 (8,3%)	96 (15,5%)	146 (11,9%)
verbunden	251 (41,4%)	297 (47,9%)	548 (44,7%)
wenig verbunden	232 (38,3%)	179 (28,9%)	411 (33,5%)
überhaupt nicht verbunden	73 (12,0%)	48 (7,7%)	121 (9,9%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,155

Q21r3: Bundesland, in dem Sie leben - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Stark verbunden	162 (26,7%)	138 (22,3%)	300 (24,5%)
verbunden	329 (54,3%)	337 (54,4%)	666 (54,3%)
wenig verbunden	93 (15,3%)	120 (19,4%)	213 (17,4%)
überhaupt nicht verbunden	22 (3,6%)	25 (4,0%)	47 (3,8%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1404; Kontingenzkoeffizient C = 0,067

Q21r4: Deutschland - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Stark verbunden	198 (32,7%)	67 (10,8%)	265 (21,6%)
verbunden	313 (51,7%)	255 (41,1%)	568 (46,3%)
wenig verbunden	80 (13,2%)	238 (38,4%)	318 (25,9%)
überhaupt nicht verbunden	15 (2,5%)	60 (9,7%)	75 (6,1%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,379

Q21r5: [Nachbarland] - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Stark verbunden	32 (5,3%)	34 (5,5%)	66 (5,4%)
verbunden	180 (29,7%)	205 (33,1%)	385 (31,4%)
wenig verbunden	277 (45,7%)	302 (48,7%)	579 (47,2%)
überhaupt nicht verbunden	117 (19,3%)	79 (12,7%)	196 (16,0%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0188; Kontingenzkoeffizient C = 0,090

Q21r6: Europäische Union - Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
Stark verbunden	76 (12,5%)	95 (15,3%)	171 (13,9%)
verbunden	201 (33,2%)	221 (35,6%)	422 (34,4%)
wenig verbunden	223 (36,8%)	190 (30,6%)	413 (33,7%)
überhaupt nicht verbunden	106 (17,5%)	114 (18,4%)	220 (17,9%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,1203; Kontingenzkoeffizient C = 0,069

Q22r1: ...das Bahn fahren attraktiver machen. - Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihrer Region zu den folgenden Punkten ein?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	27 (4,5%)	16 (2,6%)	43 (3,5%)
2	36 (5,9%)	40 (6,5%)	76 (6,2%)
3	135 (22,3%)	170 (27,4%)	305 (24,9%)
4	200 (33,0%)	210 (33,9%)	410 (33,4%)
5 - sehr wahrscheinlich	208 (34,3%)	184 (29,7%)	392 (32,0%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0720; Kontingenzkoeffizient C = 0,083

Q22r2: ...die problemlose Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit der Bahn sicherstellen. - Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihrer Region zu den folgenden Punkten ein?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	21 (3,5%)	16 (2,6%)	37 (3,0%)
2	42 (6,9%)	33 (5,3%)	75 (6,1%)
3	147 (24,3%)	194 (31,3%)	341 (27,8%)
4	197 (32,5%)	210 (33,9%)	407 (33,2%)
5 - sehr wahrscheinlich	199 (32,8%)	167 (26,9%)	366 (29,9%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0235; Kontingenzkoeffizient C = 0,096

Q22r3: ... Geld in den Ausbau und die Modernisierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen investieren. - Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihrer Region zu den folgenden Punkten ein?	Pamina_de	Pamina_fr	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	18 (3,0%)	25 (4,0%)	43 (3,5%)
2	50 (8,3%)	55 (8,9%)	105 (8,6%)
3	173 (28,5%)	225 (36,3%)	398 (32,5%)
4	183 (30,2%)	174 (28,1%)	357 (29,1%)
5 - sehr wahrscheinlich	182 (30,0%)	141 (22,7%)	323 (26,3%)
GESAMT	606 (100,0%)	620 (100,0%)	1226 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0093; Kontingenzkoeffizient C = 0,104

Vergleich Nutzende – Nicht-Nutzende

Q7: Wie oft sind Sie normalerweise in ihrer Region grenzüberschreitend unterwegs?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	618 (32,2%)	79 (14,8%)	697 (28,4%)
Seltener als monatlich	740 (38,6%)	185 (34,7%)	925 (37,7%)
an 1 bis 3 Tagen pro Monat	434 (22,6%)	185 (34,7%)	619 (25,2%)
an 1 bis 3 Tagen pro Woche	88 (4,6%)	57 (10,7%)	145 (5,9%)
(fast) täglich	39 (2,0%)	27 (5,1%)	66 (2,7%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,208

Q8: Wie häufig reisen Sie aus einem der folgenden Gründe ins Nachbarland (Polen, Frankreich, Niederlande, Deutschland)?

Q8r1: Arbeit/Berufliche Tätigkeit	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1784 (93,0%)	396 (74,3%)	2180 (88,9%)
seltener als monatlich	67 (3,5%)	58 (10,9%)	125 (5,1%)
an 1-3 Tagen pro Monat	27 (1,4%)	33 (6,2%)	60 (2,4%)
an 1-3 Tagen pro Woche	11 (0,6%)	23 (4,3%)	34 (1,4%)
fast (täglich)	30 (1,6%)	23 (4,3%)	53 (2,2%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,245

Q8r2: Schule/Ausbildung/Studium	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1874 (97,7%)	470 (88,2%)	2344 (95,6%)
seltener als monatlich	26 (1,4%)	32 (6,0%)	58 (2,4%)
an 1-3 Tagen pro Monat	7 (0,4%)	16 (3,0%)	23 (0,9%)
an 1-3 Tagen pro Woche	5 (0,3%)	10 (1,9%)	15 (0,6%)
fast (täglich)	7 (0,4%)	5 (0,9%)	12 (0,5%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,192; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 3 (30,0%)

Q8r3: Erledigung, Einkaufen (z. B. Kleidungsstücke, Friseurbesuch)	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	625 (32,6%)	113 (21,2%)	738 (30,1%)
seltener als monatlich	763 (39,8%)	228 (42,8%)	991 (40,4%)
an 1-3 Tagen pro Monat	454 (23,7%)	147 (27,6%)	601 (24,5%)
an 1-3 Tagen pro Woche	63 (3,3%)	40 (7,5%)	103 (4,2%)
fast (täglich)	14 (0,7%)	5 (0,9%)	19 (0,8%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,126; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 1 (10,0%)

Q8r4: Behördengänge	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1831 (95,4%)	443 (83,1%)	2274 (92,7%)
seltener als monatlich	69 (3,6%)	59 (11,1%)	128 (5,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	12 (0,6%)	18 (3,4%)	30 (1,2%)
an 1-3 Tagen pro Woche	3 (0,2%)	6 (1,1%)	9 (0,4%)
fast (täglich)	4 (0,2%)	7 (1,3%)	11 (0,4%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,197; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 2 (20,0%)

Q8r5: Gesundheitsversorgung	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1261 (92,0%)	351 (76,0%)	1612 (88,0%)
seltener als monatlich	82 (6,0%)	68 (14,7%)	150 (8,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	23 (1,7%)	26 (5,6%)	49 (2,7%)
an 1-3 Tagen pro Woche	1 (0,1%)	12 (2,6%)	13 (0,7%)
fast (täglich)	3 (0,2%)	5 (1,1%)	8 (0,4%)
GESAMT	1370 (100,0%)	462 (100,0%)	1832 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,227; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 2 (20,0%).

Aufgrund eines Fehlers im Onlinefragebogen liegen bei diesem Item für das französische Pamina keine Werte vor.

Q8r6: Besuch von Freundinnen/Freunden	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1636 (85,3%)	307 (57,6%)	1943 (79,2%)
seltener als monatlich	178 (9,3%)	120 (22,5%)	298 (12,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	75 (3,9%)	76 (14,3%)	151 (6,2%)
an 1-3 Tagen pro Woche	21 (1,1%)	22 (4,1%)	43 (1,8%)
fast (täglich)	9 (0,5%)	8 (1,5%)	17 (0,7%)

GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)
--------	---------------	--------------	---------------

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,275; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 1 (10,0%)

Q8r7: Familienbesuche	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1736 (90,5%)	374 (70,2%)	2110 (86,1%)
seltener als monatlich	106 (5,5%)	76 (14,3%)	182 (7,4%)
an 1-3 Tagen pro Monat	48 (2,5%)	44 (8,3%)	92 (3,8%)
an 1-3 Tagen pro Woche	21 (1,1%)	34 (6,4%)	55 (2,2%)
fast (täglich)	8 (0,4%)	5 (0,9%)	13 (0,5%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,243; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 1 (10,0%)

Q8r8: Freizeitaktivitäten oder Ausflüge (z. B. Wandern, Stadtbesichtigung, Museen, Schwimmbad, Kulturveranstaltungen, Feste etc.	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	834 (43,5%)	99 (18,6%)	933 (38,1%)
seltener als monatlich	850 (44,3%)	268 (50,3%)	1118 (45,6%)
an 1-3 Tagen pro Monat	214 (11,2%)	143 (26,8%)	357 (14,6%)
an 1-3 Tagen pro Woche	18 (0,9%)	19 (3,6%)	37 (1,5%)
fast (täglich)	3 (0,2%)	4 (0,8%)	7 (0,3%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,252; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 1 (10,0%)

Q9: Welche Verkehrsmittel nutzen Sie für grenzüberschreitende Wege?

Q9r1: Auto	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) täglich	105 (5,5%)	39 (7,3%)	144 (5,9%)
an 1-3 Tagen pro Woche	77 (4,0%)	46 (8,6%)	123 (5,0%)
(fast) nie	390 (20,3%)	103 (19,3%)	493 (20,1%)
an 1-3 Tagen pro Monat	435 (22,7%)	134 (25,1%)	569 (23,2%)
Seltener als monatlich	912 (47,5%)	211 (39,6%)	1123 (45,8%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,105

Q9r2: Bus	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1805 (94,1%)	327 (61,4%)	2132 (86,9%)
Seltener als monatlich	82 (4,3%)	120 (22,5%)	202 (8,2%)
an 1-3 Tagen pro Monat	24 (1,3%)	44 (8,3%)	68 (2,8%)
an 1-3 Tagen pro Woche	6 (0,3%)	27 (5,1%)	33 (1,3%)
(fast) täglich	2 (0,1%)	15 (2,8%)	17 (0,7%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,378; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 1 (10,0%)

Q9r3: Bahn	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1919 (100,0%)	0 (0,0%)	1919 (78,3%)
Seltener als monatlich	0 (0,0%)	380 (71,3%)	380 (15,5%)
an 1-3 Tagen pro Monat	0 (0,0%)	103 (19,3%)	103 (4,2%)
an 1-3 Tagen pro Woche	0 (0,0%)	30 (5,6%)	30 (1,2%)
(fast) täglich	0 (0,0%)	20 (3,8%)	20 (0,8%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,707; Zellen mit erw. Häufigkeit <5 = 1 (10,0%)

Q9r4: Fahrrad (auch elektrisch)	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1715 (89,4%)	388 (72,8%)	2103 (85,8%)
Seltener als monatlich	147 (7,7%)	61 (11,4%)	208 (8,5%)
an 1-3 Tagen pro Monat	35 (1,8%)	38 (7,1%)	73 (3,0%)
an 1-3 Tagen pro Woche	16 (0,8%)	26 (4,9%)	42 (1,7%)
(fast) täglich	6 (0,3%)	20 (3,8%)	26 (1,1%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,237

Q9r5: Zu Fuß gehen	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1726 (89,9%)	372 (69,8%)	2098 (85,6%)
Seltener als monatlich	108 (5,6%)	70 (13,1%)	178 (7,3%)
an 1-3 Tagen pro Monat	31 (1,6%)	27 (5,1%)	58 (2,4%)
an 1-3 Tagen pro Woche	22 (1,1%)	18 (3,4%)	40 (1,6%)
(fast) täglich	32 (1,7%)	46 (8,6%)	78 (3,2%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,240

Q10r1: Auto - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	235 (12,2%)	30 (5,6%)	265 (10,8%)
Seltener als monatlich	477 (24,9%)	105 (19,7%)	582 (23,7%)
an 1-3 Tagen pro Monat	390 (20,3%)	124 (23,3%)	514 (21,0%)
an 1-3 Tagen pro Woche	188 (9,8%)	89 (16,7%)	277 (11,3%)
(fast) täglich	629 (32,8%)	185 (34,7%)	814 (33,2%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,129

Q10r2: Bus - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1074 (56,0%)	148 (27,8%)	1222 (49,8%)
Seltener als monatlich	311 (16,2%)	139 (26,1%)	450 (18,4%)
an 1-3 Tagen pro Monat	175 (9,1%)	90 (16,9%)	265 (10,8%)
an 1-3 Tagen pro Woche	113 (5,9%)	53 (9,9%)	166 (6,8%)
(fast) täglich	246 (12,8%)	103 (19,3%)	349 (14,2%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,228

Q10r3: Bahn - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1011 (52,7%)	42 (7,9%)	1053 (42,9%)
Seltener als monatlich	386 (20,1%)	165 (31,0%)	551 (22,5%)
an 1-3 Tagen pro Monat	157 (8,2%)	117 (22,0%)	274 (11,2%)
an 1-3 Tagen pro Woche	117 (6,1%)	76 (14,3%)	193 (7,9%)
(fast) täglich	248 (12,9%)	133 (25,0%)	381 (15,5%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,359

Q10r4: Fahrrad (auch elektrisch) - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1172 (61,1%)	237 (44,5%)	1409 (57,5%)
Seltener als monatlich	281 (14,6%)	101 (18,9%)	382 (15,6%)
an 1-3 Tagen pro Monat	157 (8,2%)	79 (14,8%)	236 (9,6%)
an 1-3 Tagen pro Woche	108 (5,6%)	43 (8,1%)	151 (6,2%)
(fast) täglich	201 (10,5%)	73 (13,7%)	274 (11,2%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,144

Q10r5: Zu Fuß gehen - Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen ihrer Region für grenzüberschreitende Wege?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
(fast) nie	1356 (70,7%)	303 (56,8%)	1659 (67,7%)
Seltener als monatlich	239 (12,5%)	79 (14,8%)	318 (13,0%)
an 1-3 Tagen pro Monat	84 (4,4%)	57 (10,7%)	141 (5,8%)
an 1-3 Tagen pro Woche	73 (3,8%)	35 (6,6%)	108 (4,4%)
(fast) täglich	167 (8,7%)	59 (11,1%)	226 (9,2%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,144

Q11: Wie oft können Sie über ein Auto (einschließlich Carsharing) verfügen, egal ob Sie selbst fahren oder mitfahren?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Jederzeit	1501 (78,2%)	329 (61,7%)	1830 (74,6%)
Gelegentlich	159 (8,3%)	112 (21,0%)	271 (11,1%)
Gar nicht	259 (13,5%)	92 (17,3%)	351 (14,3%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,178

Q12: Wie würden Sie Ihr Wissen zu den aktuellen grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsmitteln in Ihrer Region einstufen? Die aktuellen Angebote kenne ich...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
überhaupt nicht	613 (31,9%)	37 (6,9%)	650 (26,5%)
eher wenig	579 (30,2%)	123 (23,1%)	702 (28,6%)
teils/teils	464 (24,2%)	189 (35,5%)	653 (26,6%)
ziemlich gut	215 (11,2%)	141 (26,5%)	356 (14,5%)
voll und ganz	48 (2,5%)	43 (8,1%)	91 (3,7%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0005; Kontingenzkoeffizient C = 0,291

Q13: Wie beurteilen Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr in Ihrer Region insgesamt?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - sehr schlecht	278 (14,5%)	32 (6,0%)	310 (12,6%)
2	379 (19,7%)	63 (11,8%)	442 (18,0%)
3	903 (47,1%)	228 (42,8%)	1131 (46,1%)
4	293 (15,3%)	158 (29,6%)	451 (18,4%)
5 - sehr gut	66 (3,4%)	52 (9,8%)	118 (4,8%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,217

Q14: Wie beurteilen Ihrer Einschätzung nach die Menschen Ihrer Region den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr insgesamt?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - sehr schlecht	257 (13,4%)	30 (5,6%)	287 (11,7%)
2	396 (20,6%)	91 (17,1%)	487 (19,9%)
3	884 (46,1%)	228 (42,8%)	1112 (45,4%)
4	319 (16,6%)	145 (27,2%)	464 (18,9%)
5 - sehr gut	63 (3,3%)	39 (7,3%)	102 (4,2%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,162

Q15r1: ...der öffentliche Verkehr (häufiger) fahren würde - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	443 (23,1%)	21 (3,9%)	464 (18,9%)
2	213 (11,1%)	39 (7,3%)	252 (10,3%)
3	496 (25,8%)	116 (21,8%)	612 (25,0%)
4	421 (21,9%)	174 (32,6%)	595 (24,3%)
5 - sehr wahrscheinlich	346 (18,0%)	183 (34,3%)	529 (21,6%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,248

Q15r2: ...es mehr direkte Verbindungen (ohne Umstieg) gäbe - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	418 (21,8%)	24 (4,5%)	442 (18,0%)
2	191 (10,0%)	28 (5,3%)	219 (8,9%)
3	423 (22,0%)	121 (22,7%)	544 (22,2%)
4	444 (23,1%)	146 (27,4%)	590 (24,1%)
5 - sehr wahrscheinlich	443 (23,1%)	214 (40,2%)	657 (26,8%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,223

Q15r3: ...ich meine Ziele schneller erreichen könnte - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	408 (21,3%)	20 (3,8%)	428 (17,5%)
2	173 (9,0%)	26 (4,9%)	199 (8,1%)
3	416 (21,7%)	110 (20,6%)	526 (21,5%)
4	473 (24,6%)	165 (31,0%)	638 (26,0%)
5 - sehr wahrscheinlich	449 (23,4%)	212 (39,8%)	661 (27,0%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,225

Q15r4: ...die Anschlüsse besser aufeinander abgestimmt wären - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	438 (22,8%)	22 (4,1%)	460 (18,8%)
2	207 (10,8%)	31 (5,8%)	238 (9,7%)
3	505 (26,3%)	132 (24,8%)	637 (26,0%)
4	415 (21,6%)	159 (29,8%)	574 (23,4%)
5 - sehr wahrscheinlich	354 (18,4%)	189 (35,5%)	543 (22,1%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,244

Q15r5: ...es die Möglichkeit gäbe, Fahrten auf Bedarf zu bestellen (z. B. Rufbusse) - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	621 (32,4%)	70 (13,1%)	691 (28,2%)
2	326 (17,0%)	89 (16,7%)	415 (16,9%)
3	502 (26,2%)	187 (35,1%)	689 (28,1%)
4	282 (14,7%)	94 (17,6%)	376 (15,3%)
5 - sehr wahrscheinlich	188 (9,8%)	93 (17,4%)	281 (11,5%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,188

Q15r6: ...der öffentliche Verkehr zuverlässiger und pünktlicher wäre - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	447 (23,3%)	25 (4,7%)	472 (19,2%)
2	213 (11,1%)	25 (4,7%)	238 (9,7%)
3	524 (27,3%)	126 (23,6%)	650 (26,5%)
4	393 (20,5%)	139 (26,1%)	532 (21,7%)
5 - sehr wahrscheinlich	342 (17,8%)	218 (40,9%)	560 (22,8%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,273

Q15r7: ...die Nutzung des öffentlichen Verkehrs kostengünstiger wäre - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	421 (21,9%)	27 (5,1%)	448 (18,3%)
2	222 (11,6%)	29 (5,4%)	251 (10,2%)
3	473 (24,6%)	116 (21,8%)	589 (24,0%)
4	404 (21,1%)	137 (25,7%)	541 (22,1%)
5 - sehr wahrscheinlich	399 (20,8%)	224 (42,0%)	623 (25,4%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,247

Q15r8: ...der öffentliche Verkehr komfortabler wäre (bspw. Fahrkomfort, Bereiche zum Arbeiten und Ruhezonen) - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	534 (27,8%)	42 (7,9%)	576 (23,5%)
2	292 (15,2%)	63 (11,8%)	355 (14,5%)
3	603 (31,4%)	193 (36,2%)	796 (32,5%)
4	308 (16,1%)	125 (23,5%)	433 (17,7%)
5 - sehr wahrscheinlich	182 (9,5%)	110 (20,6%)	292 (11,9%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,227

Q15r9: ...Fahrgastinformationen und Personal durchgängig zweisprachig wären - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	597 (31,1%)	65 (12,2%)	662 (27,0%)
2	335 (17,5%)	105 (19,7%)	440 (17,9%)
3	595 (31,0%)	207 (38,8%)	802 (32,7%)
4	234 (12,2%)	89 (16,7%)	323 (13,2%)
5 - sehr wahrscheinlich	158 (8,2%)	67 (12,6%)	225 (9,2%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,177

Q15r10: ...die Verkehrsmittel und Haltestellen barrierefrei(er) wären - Würden Sie den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr häufiger nutzen, wenn...	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	682 (35,5%)	78 (14,6%)	760 (31,0%)
2	315 (16,4%)	84 (15,8%)	399 (16,3%)
3	606 (31,6%)	215 (40,3%)	821 (33,5%)
4	167 (8,7%)	78 (14,6%)	245 (10,0%)
5 - sehr wahrscheinlich	149 (7,8%)	78 (14,6%)	227 (9,3%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,202

Q16: (*Fragestellung s. u.) [pipe: REC_Q16]	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Ja, regelmäßig.	48 (2,5%)	58 (10,9%)	106 (4,3%)
Ja, ab und zu.	262 (13,7%)	150 (28,1%)	412 (16,8%)
Ich würde sie zumindest ausprobieren.	522 (27,2%)	188 (35,3%)	710 (29,0%)
Nein, diese Verbindung ist für mich nicht relevant	1087 (56,6%)	137 (25,7%)	1224 (49,9%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,280

*[POMERANIA] Derzeit wird untersucht, die Eisenbahn-Südanbindung der Insel Usedom über die Karniner Brücke auf der Bahnstrecke Ducherow – Heringsdorf wiederherzustellen. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre? (bitte eine Auswahl treffen)

[PAMINA] Derzeit wird untersucht, die Bahnstrecke auf der Linie „Rastatt - Haguenau (-Strasbourg)“ zu reaktivieren. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre? (bitte eine Auswahl treffen)

[RHEIN-WAAL] Derzeit wird untersucht, die Bahnstrecke auf der Linie Kleve – Nijmegen zu reaktivieren. Würden Sie diese Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre? (bitte eine Auswahl treffen)

Q16b: Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Q16br1: Arbeit/Berufliche Tätigkeit - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	19 (6,1%)	36 (17,3%)	55 (10,6%)
Q16br2: Schule/Ausbildung/Studium - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	5 (1,6%)	13 (6,3%)	18 (3,5%)
Q16br3: Erledigung, Einkaufen (z. B. Kleidungsstücke, Friseurbesuch) - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	206 (66,5%)	143 (68,8%)	349 (67,4%)
Q16br4: Behördengänge, Gesundheitsversorgung - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	5 (1,6%)	21 (10,1%)	26 (5,0%)
Q16br5: Besuch von Freundinnen/Freunden - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	62 (20,0%)	75 (36,1%)	137 (26,4%)
Q16br6: Familienbesuche - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	35 (11,3%)	44 (21,2%)	79 (15,3%)
Q16br7: Freizeitaktivitäten oder Ausflüge (z. B. Wandern, Stadtbesichtigung, Museen, Schwimmbad, Kulturveranstaltungen, Feste etc. - Zu welchen Zwecken würden Sie die reaktivierte Bahnverbindung nutzen?	244 (78,7%)	165 (79,3%)	409 (79,0%)
GESAMT	576 (185,8%)	497 (238,9%)	1073 (207,1%)
GESAMT FÄLLE	310 (100,0%)	208 (100,0%)	518 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q17: Was denken Sie, würden die Menschen Ihrer Region die Bahnstrecke nutzen, wenn sie wieder in Betrieb wäre?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Ja, regelmäßig.	374 (19,5%)	182 (34,1%)	556 (22,7%)
Ja, ab und zu.	572 (29,8%)	163 (30,6%)	735 (30,0%)
Sie würden sie zumindest ausprobieren.	642 (33,5%)	157 (29,5%)	799 (32,6%)
Nein, diese Verbindung ist für die Menschen meiner Region irrelevant	331 (17,2%)	31 (5,8%)	362 (14,8%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,176

Q18: Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Q18r1: Arbeitsplätze wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	940 (49,0%)	248 (46,5%)	1188 (48,5%)
Q18r2: Bildungsangebote könnten grenzüberschreitend besser genutzt werden - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	188 (9,8%)	68 (12,8%)	256 (10,4%)
Q18r3: Einrichtungen der Gesundheitsversorgung (Ärzte, Krankenhäuser...) wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	166 (8,7%)	58 (10,9%)	224 (9,1%)
Q18r4: Angebote der Nahversorgung (Einkauf, Dienstleistungen...) wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	817 (42,6%)	195 (36,6%)	1012 (41,3%)
Q18r5: Kulturveranstaltungen könnten grenzüberschreitend besser genutzt werden - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	417 (21,7%)	141 (26,5%)	558 (22,8%)
Q18r6: touristische Ziele und Naherholungsgebiete wären grenzüberschreitend besser erreichbar - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	974 (50,8%)	281 (52,7%)	1255 (51,2%)
Q18r7: Die Bahnstrecke würde die regionale Identität stärken - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	381 (19,9%)	119 (22,3%)	500 (20,4%)
Q18r8: Die Bahnstrecke würde zum transnationalen Zusammenwachsen beitragen - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	339 (17,7%)	132 (24,8%)	471 (19,2%)
Q18r9: Die Bahnstrecke träge zur klimagerechten und umweltfreundlichen Entwicklung der Region bei - Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Bahnstrecke auf die Region haben?	680 (35,4%)	213 (40,0%)	893 (36,4%)
GESAMT	4902 (255,4%)	1455 (273,0%)	6357 (259,3%)
GESAMT FÄLLE	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

Multiple Choice – Ausgewiesen ist die Antworthäufigkeit („zutreffend“) absolut sowie als Anteil der Fälle (antwortende Tn).

Q20r1: Einführung / Verbesserung von Angeboten für Arbeitspendler - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - sehr wichtig	800 (41,7%)	266 (49,9%)	1066 (43,5%)
2	482 (25,1%)	121 (22,7%)	603 (24,6%)
3	430 (22,4%)	103 (19,3%)	533 (21,7%)
4	102 (5,3%)	35 (6,6%)	137 (5,6%)
5 - unwichtig	105 (5,5%)	8 (1,5%)	113 (4,6%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0001; Kontingenzkoeffizient C = 0,100

Q20r2: Einführung / Verbesserung von Angeboten für Freizeitreisende - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - sehr wichtig	530 (27,6%)	205 (38,5%)	735 (30,0%)
2	601 (31,3%)	177 (33,2%)	778 (31,7%)
3	561 (29,2%)	110 (20,6%)	671 (27,4%)
4	131 (6,8%)	30 (5,6%)	161 (6,6%)
5 - unwichtig	96 (5,0%)	11 (2,1%)	107 (4,4%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,122

Q20r3: Einführung eines grenzüberschreitenden Zeitkartenangebotes (vgl. D-Ticket) - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - sehr wichtig	588 (30,6%)	236 (44,3%)	824 (33,6%)
2	560 (29,2%)	139 (26,1%)	699 (28,5%)
3	540 (28,1%)	112 (21,0%)	652 (26,6%)
4	117 (6,1%)	35 (6,6%)	152 (6,2%)
5 - unwichtig	114 (5,9%)	11 (2,1%)	125 (5,1%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,134

Q20r4: Verstärkte Integration touristischer Angebote - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - sehr wichtig	451 (23,5%)	164 (30,8%)	615 (25,1%)
2	581 (30,3%)	155 (29,1%)	736 (30,0%)
3	638 (33,2%)	158 (29,6%)	796 (32,5%)
4	135 (7,0%)	47 (8,8%)	182 (7,4%)
5 - unwichtig	114 (5,9%)	9 (1,7%)	123 (5,0%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,105

Q20r5: Einführung / Verbesserung von Angeboten für Schüler:innen/Studierende - Wie könnte das grenzüberschreitende Ticketangebot für öffentliche Verkehrsmittel verbessert werden?(Bitte bewerten Sie von 1 = sehr wichtig bis 5 = unwichtig.)	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - sehr wichtig	624 (32,5%)	203 (38,1%)	827 (33,7%)
2	481 (25,1%)	137 (25,7%)	618 (25,2%)
3	527 (27,5%)	151 (28,3%)	678 (27,7%)
4	148 (7,7%)	31 (5,8%)	179 (7,3%)
5 - unwichtig	139 (7,2%)	11 (2,1%)	150 (6,1%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0001; Kontingenzkoeffizient C = 0,099

Q21: Wie stark fühlen Sie sich den folgenden Einheiten verbunden?

Gemeinde, in der Sie leben	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Stark verbunden	606 (31,6%)	179 (33,6%)	785 (32,0%)
verbunden	911 (47,5%)	255 (47,8%)	1166 (47,6%)
wenig verbunden	324 (16,9%)	85 (15,9%)	409 (16,7%)
überhaupt nicht verbunden	78 (4,1%)	14 (2,6%)	92 (3,8%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,3834; Kontingenzkoeffizient C = 0,035

Grenzüberschreitende Region, in der Sie leben	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Stark verbunden	170 (8,9%)	76 (14,3%)	246 (10,0%)
verbunden	790 (41,2%)	273 (51,2%)	1063 (43,4%)
wenig verbunden	697 (36,3%)	164 (30,8%)	861 (35,1%)
überhaupt nicht verbunden	262 (13,7%)	20 (3,8%)	282 (11,5%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,156

Bundesland (Département), in dem Sie leben	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Stark verbunden	461 (24,0%)	147 (27,6%)	608 (24,8%)
verbunden	1028 (53,6%)	293 (55,0%)	1321 (53,9%)
wenig verbunden	344 (17,9%)	75 (14,1%)	419 (17,1%)
überhaupt nicht verbunden	86 (4,5%)	18 (3,4%)	104 (4,2%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0686; Kontingenzkoeffizient C = 0,054

Deutschland	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Stark verbunden	469 (24,4%)	153 (28,7%)	622 (25,4%)
verbunden	911 (47,5%)	274 (51,4%)	1185 (48,3%)
wenig verbunden	424 (22,1%)	87 (16,3%)	511 (20,8%)
überhaupt nicht verbunden	115 (6,0%)	19 (3,6%)	134 (5,5%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0014; Kontingenzkoeffizient C = 0,079

Ihr Nachbarland	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Stark verbunden	91 (4,7%)	46 (8,6%)	137 (5,6%)
verbunden	595 (31,0%)	219 (41,1%)	814 (33,2%)
wenig verbunden	855 (44,6%)	213 (40,0%)	1068 (43,6%)
überhaupt nicht verbunden	378 (19,7%)	55 (10,3%)	433 (17,7%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,137

Europäische Union	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
Stark verbunden	191 (10,0%)	98 (18,4%)	289 (11,8%)
verbunden	651 (33,9%)	219 (41,1%)	870 (35,5%)
wenig verbunden	648 (33,8%)	158 (29,6%)	806 (32,9%)
überhaupt nicht verbunden	429 (22,4%)	58 (10,9%)	487 (19,9%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,156

Q22r1: ...das Bahn fahren attraktiver machen. - Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihrer Region zu den folgenden Punkten ein?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	58 (3,0%)	17 (3,2%)	75 (3,1%)
2	125 (6,5%)	29 (5,4%)	154 (6,3%)
3	471 (24,5%)	81 (15,2%)	552 (22,5%)
4	602 (31,4%)	164 (30,8%)	766 (31,2%)
5 - sehr wahrscheinlich	663 (34,5%)	242 (45,4%)	905 (36,9%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0000; Kontingenzkoeffizient C = 0,111

Q22r2: ...die problemlose Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit der Bahn sicherstellen. - Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihrer Region zu den folgenden Punkten ein?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	55 (2,9%)	13 (2,4%)	68 (2,8%)
2	114 (5,9%)	30 (5,6%)	144 (5,9%)
3	534 (27,8%)	108 (20,3%)	642 (26,2%)
4	583 (30,4%)	164 (30,8%)	747 (30,5%)
5 - sehr wahrscheinlich	633 (33,0%)	218 (40,9%)	851 (34,7%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0019; Kontingenzkoeffizient C = 0,083

Q22r3: ... Geld in den Ausbau und die Modernisierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen investieren. - Nun einmal völlig unabhängig von Ihrer eigenen Meinung: wie schätzen Sie die Einstellungen der Menschen Ihrer Region zu den folgenden Punkten ein?	Nicht-Nutzer:in	Nutzer:in	GESAMT
1 - Auf keinen Fall	59 (3,1%)	17 (3,2%)	76 (3,1%)
2	144 (7,5%)	33 (6,2%)	177 (7,2%)
3	594 (31,0%)	126 (23,6%)	720 (29,4%)
4	553 (28,8%)	155 (29,1%)	708 (28,9%)
5 - sehr wahrscheinlich	569 (29,7%)	202 (37,9%)	771 (31,4%)
GESAMT	1919 (100,0%)	533 (100,0%)	2452 (100,0%)

p (asympt. 2-seitig) = 0,0014; Kontingenzkoeffizient C = 0,085

Anhang 4: Ergebnisse der Fokusgruppen Pomerania/ Pamina/Rhein-Waal

Pomerania	
Fragestellung	Text
Reflektion des eigenen Verkehrsverhaltens	
	Stadtverwaltung, nutzt vor allem PKW für Einkäufe, abendliches Kulturprogramm etc. Direkt angrenzend an Polen, aber dennoch über 50min mit ÖPNV über die Grenze, ÖPNV aufgrund von Zeitaufwand keine Alternative, erhofft sich gesteigerte Attraktivität aus zweigleisigem Ausbau mit Bahnhof Passau als Schnittstelle Dennoch braucht es noch Abend- und Nachtfahrten und zusätzlicher Busverkehr muss besser angebunden werden
	Berliner, nutzt meistens SPNV Angermünde nach Stettin PKW im Zuge des 9€ Tickets aufgegeben, somit an ÖPNV gebunden, Familie in Polen, aber auch Wochenendeinkäufe etc. Häufigkeit der Schienenverbindungen und Zeitpunkt des letzten Zuges Knackpunkte
	Berliner Umland mit Sommerresidenz auf Usedom, Boot, Fahrrad, Auto, um Grenze zu überqueren, Berlin-Stettin wird zwar ausgebaut, aber Strecke nach Swinemünde nicht angebunden, Lücken müssen geschlossen werden
	Tourismusverband der Insel Usedom, vorrangig wird PKW genutzt, Taktung zu unregelmäßig, um mehr Flexibilität zu erlauben
	Investor Center Uckermark, für kleinere grenzüberschreitende Einkäufe PKW nach Stettin normalerweise teils PKW und anschließend ÖPNV-Taktung Pasewalk müsste sich verbessern, um hier Wartezeiten zu verringern, Ausstattung der Züge müssten verbessert werden: zweisprachige Ansagen, WLAN
	KG Pomerania, Polnischer Bürger aus grenznahem Ort, 15km von Stettin, PKW Nutzung am häufigsten, gerne Fahrrad, Polnischer Stadtbus wird genutzt; normalerweise im 2-Stunden-Takt Zug, aktuell SEV Letzter Zug 21 Uhr, hier Wunsch nach späteren Fahrmöglichkeit
Anlässe der Grenzüberquerung	
	Kleiner Grenzverkehr nach Polen (tanken Nahversorgung)
	Einkäufe (ECE Einkaufszentrum)
	Günstigeres Tanken in Polen
	Familienbesuche
	Tourismus, hier v.a. Usedom genannt
	Abendliches Kulturprogramm wie Philharmoniebesuch in Stettin
	Kulturelles Angebot (Schwedt): Theater, Schwimmbad, Kino etc.
	berufsbedingt Pendlende
	Birkenstock in Pasewalk
	Polnische Ärztinnen und Ärzte wohnen in Stettin, arbeiten in Deutschland
	Hochschulen
	Schwedt: Personen aus Polen kommen hier mit dem PKW an, dann ÖPNV nach Berlin

Hemmnisse und Probleme	
	Ticketing, je nach Verkehrsmittel -betreiber unterschiedlich
	Deutschlandticket schließt Stettin nicht mit ein, Swinemünde schon
	Grenzübergangsfahrkarte besteht, aber hier Ausbau und mehr Kommunikation notwendig
	Viel höherer zeitlicher Aufwand im Vergleich zum PKW
	Taktung, Anschluss kleinerer Orte durch Busse
	Trotz Nähe zur Grenze mehr als 50min für Grenzüberquerung
	Zu geringes zweisprachiges Angebot
Regionale Identität	
	Grenze spielt keine große Rolle im Alltag; keine Kontrollen etc.
	Sprachbarriere prägt regionale Identität (Deutsche sprechen häufig kein Polnisch)
	Maximilian V.: durch regelmäßiges Pendeln fühlt er regionale Identität der Grenzregion
	Vielfältige Menschen und regionale Identitäten
	Mehr Stettiner als Pommersche Identität auf polnischer Seite
Ideen und Gestaltungsvorschläge	
	Ausstattung der Züge
	Zweisprachige Durchsagen & Schulung der Zugbegleitende, WIFI
	Zusätzliches Personal & Schulungen
	Abend- und Nachtzüge
	Zuverlässigkeit muss gesteigert werden
	Umstiege: Anzahl und Wartezeiten verringern
	Pasewalk, Anschlüsse nicht aufeinander abgestimmt & internes Fahrplanproblem
	Zubringer mitdenken: Wie komme ich zur Bahnstrecke
	Das Umland ist unzulänglich angeschlossen
	Preise Polen / Deutschland anpassen
	Regionalverbunde schließen, um Ticketing zu verbessern (Deutschlandticket)
	ÖPNV in Kurkarte Usedom integrieren Attraktivität für Tourismus erhöht
	VBB und DB
	Lücken schließen, z. B. Berlin - Stettin -Swinemünde
	Weniger Fokus auf vereinzelte neue Strecken, sondern sinnvolle Verdichtung des Netzes
	Tunnel in Swinemünde auf ÖPNV ausweiten (zweite Röhre)
	Flughafen Heringsdorf anschließen?
	Strecke Wolgast - Heringsdorf ausbauen, zweigleisig etc.
	Metropol-Bahnnetz von Stettin ausgehend ausbauen (bereits in Planung)
	Grenzüberschreitende Linie: Greifswald, Usedom, Wollin ausbauen

	gesteigerte Attraktivität des ÖPNV aus zweigleisigem Ausbau mit Bahnhof Passau als Schnittstelle
	Kapazitäten der Züge /Busse besser auf Nachfrage anzupassen
	bei hochfrequentierten Strecken
	Wahrnehmung des Angebots kann so verbessert werden
	Schienerersatzverkehr effizienter gestalten
	Lange Bauzeiten & somit Streckenunterbrechungen
	Z. B. Eisenbahnbrücke über Oder wird erneuert, dadurch von Stettin aus Verspätungen
	Gemeinsame Planungsebene anstatt regional bzw. länderspezifisch
	Deutsch-polnische Kooperation!!
	bürokratische Hürden beseitigen, Prozesse beschleunigen
	Achse Stettin - Breslau unbekannt auf deutscher Seite
	Region Uckermark besser anschließen, um diese attraktiver zu machen
Hindernisse und Barrieren für die Gestaltung	
	Mangelnde Kooperation Deutschland /Polen
	Fokus auf Prestigeprojekte und Metropolen
	Auf Raumplanungs -ebene, keine gemeinsamen Gremien
	Idee: jährliche Sitzung auf Gesetzgeber -Ebene, um Projektumsetzungen zu vereinfachen

Pamina dt.	
Fragestellung	Text
Reflektion des eigenen Verkehrsverhaltens	
	Hagenbach, 6 Jahre Wohnzeit im Elsass, Beruflich muss ÖPNV benutzt werden, vor allem Schiene, da Buslinien unzureichend. Mit der Kita wird die Grenze oft überquert. Bahnlinie direkt von Wörth nach Lauterbourg besteht, aber zu unregelmäßig, zeitintensiv und auch kleinere Orte zu schwer erreichbar, Privat wird eher PKW benutzt. Es besteht ein reger Grenzverkehr und Austausch zwischen den Gemeinden. Nutzt das kulturelle Angebot auf der anderen Grenzseite regelmäßig, aber besonders abends keine realistische Alternative.
	Karlsruhe, Arbeitet als Journalist in Karlsruhe, Zusätzlich aktiv in einem Tourismusverein. Hier selten Teilnahme von Personen aus dem Elsass, da insb. abendliche Fahrten erschwert mit ÖPNV, Regelmäßig im Elsass zu Gast. Hier ist das pendeln mit den ÖPNV keine realistische Alternative
	Wohnort im Elsass, Bedienstete für das Land Baden-Württemberg, Arbeitsplatz in Karlsruhe. Folglich regelmäßiges pendeln notwendig, Ursprünglich pendeln mit ÖPNV geplant, aber zu großer Zeitaufwand durch Umsteigen, Verspätungen; deswegen regelmäßige Fahrten mit dem PKW
	Wohnhaft in Lemberg, arbeitet in Karlsruhe im Technologiepark, Viel Umsteigen notwendig, um vom Wohnort zum Arbeitsplatz zu kommen

	Aktuell Mitfahrgelegenheit mit Kollegen, aber teilweise auch auf eigenen PKW angewiesen
Hemmnisse und Probleme grenzüberschreitender Mobilität	
	Große Herausforderungen auf administrativer Ebene für den ÖPNV durch länderspezifische Auflagen
	Auch häufig Personalmangel, weil Lokführerinnen und Lokführer keine Spracherlaubnis (?) haben
	Ticketautomaten fürs Parken am Bahnhof häufig nicht einfach zu verstehen, wird ein Strafzettel fällig?
	langfristigere Parkmöglichkeiten an den Bahnhöfen unzureichend, nicht benutzerfreundlich vorhanden. Für mehrtägiges Parken Möglichkeit von Strafzahlungen
	Im Ticketsystem Unsicherheiten bzgl. Gültigkeit, insb. im Schienenverkehr
	Angebot im ÖPNV nicht vorhanden oder nicht genügend vorhanden
	zu unregelmäßiges Angebot. Wird eine Bahn verpasst, ist man aufgeschmissen
	Die wenigen Verbindungen, die verfügbar sind, sind oft zu frequentiert.
	Verankerung der Mentalität, dass PKW notwendig ist
	Es braucht Zeit und verlässliches Angebot, um von Gewohnheit der PKW-Nutzung loszukommen
	Umsteigen verkompliziert die Fahrten
	Besonders aus kleineren Orten mehrmaliges Umsteigen notwendig. Großer Zeitfaktor
	Auf französischer Seite erst einmal Fahrt nach Straßburg notwendig, anstatt von direkter Verbindung
	1 1/2 Stunden für eine Strecke, für die man 12min mit Auto braucht
	Mindestens 3x umsteigen fehlende Sicherheit; für Berufspendelnde nicht attraktiv
	Problematik des Rheins als natürliche Hürde
	Fehlende Aufenthaltsräume und Wetterschutz an den Haltestellen
	Viele Strecken (waren) marode und wurden durch Busse ersetzt
	Häufig Umbauten oder technische Probleme (auf dt. Seite)
Regionale Identität	
	Starke regionale Identität, insb. im Freizeitbereich.
	Gemeinsame VHS, die aber abends nicht mit dem Zug erreicht werden kann
	in den Köpfen der Menschen spielt die Grenze kaum eine Rolle, trotz Sprachbarriere

	Zweisprachige Gestaltung der Automaten
	Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder begrenzt. Ausbau würde Strecken attraktiver machen
	Vernetzung via App, um Wege zu den Bahnhöfen gemeinsam mit PKW gestalten zu können; Mitfahrgelegenheiten
	Größerer Anteil an öffentlichen Finanzierungsmitteln in den ÖPNV anstatt des Privatverkehrs
	Einbindung ins europaweite Schienennetz, um eine Alternative für Flugangebote zu bieten
	Ländliche Standorte besser einbinden, auch mit kleinen Buslinien
	Preislich attraktive und benutzerfreundliche Ticketgestaltung
	Kostengestaltung vergleichbar zu PKW-Fahrten über die Grenze
	grenzüberschreitende Jobtickets für den ÖPNV
	Bonuszahlungen, Prämien für die Nutzenden, um Anreize für einen Wechsel zu schaffen
	Aktionstage: kostenvergünstigtes Angebot, um neue Zielgruppen zu erreichen; könnte nach zu großem Ansturm führen
	Widerstand in der Bevölkerung könnte verringert werden
	Direkte Verbindung Karlsruhe - Weißenburg wäre sehr hilfreich
	Flächendeckende Befragung von Bürgerinnen und Bürgern: Würde eine Strecke reaktiviert werden, würde hier auch die Nachfrage bestehen
	Strecke in Hagenbach wurde wieder reaktiviert. Bessere Taktung kam dann mit der Zeit, bei bestehender Nachfrage

Pamina fr.	
Fragestellung	Text
Reflektion des eigenen Verkehrsverhaltens	
	Forscher. Besitzt kein Auto, da er in einer Großstadt nicht gebraucht wird. Er fährt 2- bis 3-mal pro Woche von Straßburg nach Karlsruhe, um zur Arbeit zu kommen. Er hat eine zweistündige Hinfahrt, bei der er den Zug und dann die Straßenbahn mit Umsteigen in Appenweier nimmt. Auf dem Rückweg ist die Strecke kürzer, da es einen direkten TGV gibt. Die Fahrt ist zu lang und anstrengend, da es an Flexibilität bei den Fahrplänen und Wartezeiten beim Umsteigen mangelt. Er wird sein Zugabonnement kündigen und auf Fahrgemeinschaften mit Kollegen umsteigen.
	Keine regelmäßigen grenzüberschreitenden Fahrten. Sie reist aus beruflichen Gründen punktuell nach Deutschland und bevorzugt die öffentlichen Verkehrsmittel oder das effizienteste Verkehrsmittel.

	Forscher. Unter der Woche fährt er von Straßburg nach Karlsruhe. Er fährt mit dem Auto von seinem Wohnort nach Deutschland zum Bahnhof Kehl, wo er den Regionalzug nach Karlsruhe nimmt und dann mit dem Fahrrad zu seiner Arbeitsstelle fährt. Er hat keine andere Alternative. Die Strecke, die er mit dem Auto zurücklegt, ist zu lang, um sie mit dem Fahrrad zu fahren. Und die gesamte Strecke mit dem Auto zu fahren, würde keine Zeit sparen und wäre anstrengender.
Anlässe der Grenzüberquerung	
	Sie überqueren die Grenze zum Einkaufen, zur Freizeitgestaltung (Europa-Park), zum Tourismus, zum Radfahren, zum Wandern im Schwarzwald, um weiter weg zu fahren (in die Schweiz).
Hemmnisse und Probleme grenzüberschreitender Mobilität	
	Die Angebote von Fahrkarten oder Ermäßigungskarten in beiden Ländern sind nicht ausreichend bekannt.
	Die Informationen in den Regionalzügen auf beiden Seiten der Grenze werden nicht in der Sprache des anderen Landes kommuniziert, was zu Schwierigkeiten führen kann.
	Die Bahnsysteme in den beiden Ländern unterscheiden sich: Tarife, Zugnamen. In Frankreich fahren die Züge nicht immer vom selben Bahnsteig ab, wie in Deutschland.
	Die finanziellen Kosten sind ein Hemmnis: 10€20 Fahrkarte pro Tag vor der Umweltkarte für 49€ der DB.
	Zwischen den großen Städten ist es kein Problem, den Zug zu nehmen oder die Fahrradbrücken zu benutzen. Das Problem ist, weiter weg zu fahren.
	Da es nur wenige Zugangebote gibt, sind die Züge zu den Hauptverkehrszeiten überfüllt.
	Warum gibt es am Wochenende weniger Züge? Weniger Zeitfenster?
	Es ist für die Nutzer nicht klar, ob die SNCF und die DB-Partner oder Konkurrenten sind.
Regionale Identität	
	Die Grenze ist spürbar.
	Es gibt keine regionale Identität. Nur Musik kennt keine Grenzen.
Ideen und Gestaltungsvorschläge	
	Die Kommunikation über die existierenden Fahrkarten sollte verbessert werden, kombinierte Fahrkarten zwischen Frankreich und Deutschland sollten angeboten werden.
	Es sollten Busse und Pendelbusse in den umliegenden Städten eingerichtet werden, die zu den großen Städten führen, in denen es ein breites Angebot an Zugfahrten gibt.
	Die Unternehmen drängen zum Fahrradfahren, aber die Strecken sind zu lang, sodass das Angebot unzureichend ist. (PDE: plan de déplacement d'entreprise). Die Unternehmen spielen eine Rolle bei der Bildung der Mitarbeiter in Bezug auf ihre Mobilität.

	Fahrgemeinschaften sind in Deutschland weiterentwickelt als in Frankreich.
	Man muss auf eine Änderung der Gewohnheiten drängen, die Leute dazu bringen, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Pädagogik, bessere Kommunikation der Angebote beider Seiten. Eine klare, detaillierte Broschüre, die die Züge in Deutschland und Frankreich erklärt und die Angebote der beiden Länder miteinander verbindet.
	Aber wer würde sich darum kümmern? Die Gemeinden, die Tourismusbüros oder sollte ein "Haus der grenzüberschreitenden Mobilität" geschaffen werden, das Aktionen und Veranstaltungen vorschlägt und die Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Mobilität besser bekannt macht. Es würde Partnerschaften erleichtern und koordinieren.
	Bahnfahren muss mit Postern, Flyern, E-Mails usw. gefördert werden. Es muss besser kommuniziert werden.
	Kombinierte Angebote mit anderen Mobilitätsmitteln anbieten.
	Die Leute sind sich der finanziellen Kosten eines solchen Rehabilitationsprojekts bewusst, dass es eine Mindestnachfrage geben muss, um ein solches Projekt rentabel zu machen.
	Es wird gewünscht, dass sich die Politiker der beiden Länder treffen und eine gemeinsame Vision teilen.

Rhein-Waal nl.	
Fragestellung	Text
Reflektion des eigenen Verkehrsverhaltens	
	Nijmegen, regelmäßiges pendeln in das Ruhrgebiet (1x wöchentlich mindestens) Im Bereich Gesundheit tätig, arbeiten des Community Building und Nachhaltigkeit, wobei auch öffentliche Verkehrsmittel ein Thema sind insb. nachmittags und abends bräuchte sie mindestens 2 Stunden für eine Strecke zur Arbeit. Die Verbindungen sind hier auch oft nicht verlässlich. Zugverbindungen nicht ausreichend im Nahverkehr und Verbindung deutsche Bahn zum Nahverkehr schwierig; unter anderem verschiedene Ticketsysteme. Folglich wird der private PKW für Fahrten zum Arbeitsort benutzt
	Unternehmer/Ladeninhaber, Uhrenmacher, sieht Deutschland als seine zweite Heimat an war 4 Jahre für die niederländische lokale Regio (Keizerlijn) im Rat tätig Um die Beziehungen (wirtschaftlich, kulturell etc.) zwischen den Ländern zu vertiefen, braucht es guten ÖPNV hat sich mit unterschiedlichen Stakeholdern vor Ort bereits auseinandergesetzt, die sich alle positiv zu einer Reaktivierung geäußert haben Ist sich sicher, dass die Verbindung ein Erfolgsfaktor wäre. Unter anderem auch wegen der Hochschulen in der Grenzregion
Anlässe der Grenzüberquerung	
	Auf beiden Seiten der Grenze befinden sich frequentierte Hochschulen
	Zwei der größten industriellen Gebiete auf deutscher und niederländischer Seite treffen aufeinander; berufliches Pendeln
	Viele Leute wohnen in Kleve oder Kranenburg (im Ruhrgebiet), arbeiten aber in Utrecht

	15.500 Personen pendeln täglich in der Region (Stand 2018); inzwischen wahrscheinlich mehr, weil Studentenzahlen gestiegen
	Gestiegene Immobilienpreise in Holland haben auch zu erhöhtem Pendelverkehr geführt
	Bekanntes Outlet, Shopping Möglichkeiten, die (junge) Menschen von Deutschland in die Niederlande locken
	Reisende Senioren sind eine weitere Zielgruppe, die den ÖPNV oft benutzen würden
	Nijmegen hat circa zwischen 180.000-200.00 anwohnende Personen
	Zwischen Nijmegen und Kleve. wurde die Hauptverkehrsstrecke (Kaizerlijn, entstanden anfangs 19.Jhd) zum Fahrradweg umgebaut
	Nijmegen ist ein Hauptknotenpunkt, um in Niederlande einzufahren
	4-Daagse Lauf: Sehr bekanntes Lauf-Event, das große Besuchendenzahlen anzieht
	Menschen fahren von Utrecht nach Kranenburg um einzukaufen
Hemmnisse und Probleme grenzüberschreitender Mobilität	
	Unzuverlässliche Verbindungen, Ausfälle, Umsteigezeigen
Regionale Identität	
	Starke regionale Identität. Würde aber gestärkt werden durch besseren ÖPNV
Ideen und Gestaltungsvorschläge	
	Wenn im Rhein Niedrigwasser herrscht, ist dieser nicht beschiffbar; hier wäre Bahnverbindung gute Alternative
	Die Verbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen als wichtiger Knackpunkt
	Die Hochschule hat App in Arbeit um Personen mit PKW zu den Schienen zu verbinden (Mitfahrgelegenheiten)
	Auch innovative Ansätze sind hier relevant und werden durchdacht, wie Schwebebahn
	Besonders in den Niederlanden gibt es hier Ansätze, um Bürgerinnen und Bürger in der Entwicklung solcher Konzepte zu beteiligen
	Gute Verbindung von Bottum-up und Top-Down Ansätzen
	Umverlagerung bestehender Finanzierungsmittel
	Wasserstoff als EU-geförderte Technologie
	Mit neuer Technologie würde das Lärmproblem in den Gemeinden beseitigt werden
	Finanzierungsmittel zur Umstellung der Bahnen auf Wasserstoff & auch genügend Finanzierung für Kaizerlijn
	Offene Gespräche mit den Räten von Kranenburg und Groesbeek; was wird gebraucht, um zustimmen zu können
	Bedenken: welche Mobilitätslösungen sind bereits vorhanden und wie kann man diese mit der DB verbinden?
	kurzfristig, mittelfristig und langfristige Lösungen werden gebraucht

	Zwischenlösung wäre erst einmal Schnellbusse und Schnelltaxis zwischen Nijmegen und Kleve einzurichten
	Unter welchen Umständen besteht daran Interesse die Strecke zu aktivieren - politischen Entscheidungsträger sollen sich festlegen und an einer Entscheidung progressiv mitwirken (Gemeinderat)
	Machbarkeitsstudie von Top-down könnte helfen - bisher gab es nur Machbarkeitsstudien von bottom-up
	andere Möglichkeiten: Tunnel, Schwebebahn
	Motive hinter nein und zögern beleuchten - Kraftfeld
	Modalitätsknotenpunkte schaffen und Kooperation zwischen den verschiedenen Anbietenden
	Arriva gehört jetzt amerikanischem Unternehmen - was hat das für Konsequenzen auf den internationalen Europäischen SPNV? Skepsis gegen internationale Verkehrsmittelbetreiber sollte mitbedacht werden - Regionalisierung sollte beachtet werden???
	Logistiker:in der Bahn sollte verschiedene Konzepte regelmäßig prüfen um die Transportbedürfnisse der Menschen in den Netzausbau mit aufzunehmen
	Botschafter:in für Streckreaktivierungen - z. B. ein privater Unternehmer:in / oder auch aus der Politik; diese Person sollte Ortskenntnis haben und gut vernetzt sein Ackerschollendiplomat
	Flughafen Düsseldorf - Weeze: Gäbe hier Anbindung an ÖPNV wäre der Flughafen für international Reisende interessanter
	Kreis Kleve ist großer Investor im Flughafen Weeze
Hindernisse und Barrieren für die Gestaltung	
	In der Gemeinde Groesbeek und Kranenburg wird die Finanzierung der Reaktivierung als Hauptproblematik gesehen
	Durch die Reaktivierung der Bahnstrecke würde die Gemeinde in zwei geteilt werden
	Auf die Gemeinden kann kein Druck ausgeübt werden, denn (?)
	Hindernis: Menschen setzen sich schon längerfristig für diese Reaktivierung ein, haben das Gefühl, die Bemühungen laufen ins Nichts
	Betuwerroute wurde auf niederländischer Seite gebaut, aber auf deutscher Seite nicht hieran angeknüpft > Zuständigkeit hört an der Grenze auf
	Sehr abhängig von den regierenden Parteien, welche Schiene gerade gefahren wird; keine durchgängige Strategie
	Sind alle Gemeinden daran interessiert, dass der Flughafen Weeze sich weiterentwickelt?

Rhein-Waal dt.	
Fragestellung	Text
Reflektion des eigenen Verkehrsverhaltens	<p>Deutscher Gewerkschaftsbund In der Euregio aktiv und Mitglied des Interregionalen Gewerkschaftsrat Überquert Grenze mit dem Auto, um pünktlich zu Terminen zu gelangen In der Freizeit auch gerne mit dem Fahrrad ÖPNV grenzüberschreitend zu Zeitintensiv</p> <p>Wohnhaft in Nijmegen seit 40 Jahren Netzwerk Rijk van Nijmegen Regelmäßige Grenzüberquerung seit Wohnsitz in Nijmegen, es gab hier eine gute Buslinie sehr oft in Kranenburg, manchmal in Kleve. Hier wird aufgrund unzureichender Verbindung immer PKW genutzt.</p> <p>Kleve, 12 Jahre wohnhaft in Niederlanden Sprecher des Ortsverbandes der Grünen in Kleve Involviert in dem Projekt der Mono Cabs zeitweise regelmäßige Grenzüberschreitung mit Fahrrad und Bus. Aktuell wird Grenze meist mit Familie im Auto überquert</p> <p>Gemeinderat von Bergendaal, hier auch wohnhaft. Nutzt privat im Nahbereich Fahrrad (nach Kleve), zum Einkaufen nutzt er das Auto. Auch um Eltern zu besuchen auf deutscher Seite. Nach Emmerich braucht er halbe Stunde mit Auto und drei Stunden mit dem Bus. Involviert in der Harmonisierung von Fahrkartenautomaten. Dies ist jetzt umgesetzt. Es wird Wohnraum ausgebaut in der Region, wodurch starker Verkehrsanstieg bevorsteht.</p> <p>Wohnt in der Nähe von Groesbeek Ratsmitglied im Council von Bergendaal seit 10 Jahren Nutzt die Radwege meist um die Grenze zu überqueren. Ansonsten Auto, weil Bus keine realistische Alternative ist. Setzt sich für alternative Mobilitätsformen zu PKW-Nutzung ein</p> <p>Wohnhaft in Kleve Rindern Stillgelegte Strecke ist ihm längerfristig ins Auge gestoßen Sieht die Lösung im KI. braucht ca. 1 Stunde mit SPNV um von Kleve nach Nimwegen zu kommen Nennt die Situation absurd und nicht zeitgemäß</p> <p>Vorsitzender des IDS (?) Hat 19 Jahre in Nimwegen gewohnt Arbeitsbedingt pendelt er oft nach oder über Kleve. Hier muss der PKW genutzt werden, weil Nahverkehr nicht annähernd ausreichend vorhanden. Enttäuscht über politische Entscheidung hunderttausende Wohnungen zu bauen Zugverbindung zwischen Nimwegen und Düsseldorf gewünscht, aber Wird kurzes Bahnstück reaktiviert werden viele Großstädte auf deutscher und niederländischer Seite schnell erreichbar; dieser Ausbau wird von kleiner Gemeinde gestoppt (Groesbeek)</p>
Anlässe der Grenzüberquerung	
	Berufliches Pendeln, hier sehr hohes Verkehrsaufkommen auf der Straße
	Viele Niederländerinnen und Niederländer kaufen auf deutscher Seite der Grenze, aufgrund von Kosteneinsparungen
	Wichtige Uni /Hochschule auf beiden Seiten der Grenze
	Hochschule Rhein-Waal und Uni in Nimwegen
	Im Freizeitbereich Fahrradtouren im Grenzbereich
	Kultureller und urbaner Anreiz des Grenzverkehrs
	Touristischer Aspekt
Hemmnisse und Probleme grenzüberschreitender Mobilität	

	Taktung
	Keine sicheren Parkmöglichkeiten für Fahrräder an den Haltestellen auf deutscher Seite der Grenze (Kleve)
	Auch Plan einer adäquaten Busverbindung bisher nicht stattgefunden, diese sehr zeitintensiv
	Die Möglichkeit große Metropolen auf beiden Seiten der Grenze schnell durch SPNV zu verbinden, durch einzelne Gemeinde(n) blockiert
	Problem der Sprachhindernisse wird größer, da Englisch an Relevanz gewinnt
	Kulturelle, insb. abendliche Besuche werden unmöglich gemacht
	Ungenutzte Chancen für städtische Attraktivität
	Mobilitäts-gerechtigkeit: Keine gleichen Mobilitätschancen, sondern teilweise Abgeschiedenheit
	Trennung der Stadt Groesbeek durch Einzäunung der Bahnstrecke
Regionale Identität	
	Im beruflichen Pendeln: Grenzen spielen aufgrund der verschiedenen Systeme noch eine Rolle
	Es gab in der Vergangenheit einen gemeinsamen Dialekt in der Grenzregion, was sich nach dem 2. Weltkrieg geändert hat
	Die Grenze spielt noch eine Rolle: einer Person sind Personen in Groesbeek bekannt, die noch nie in Deutschland waren
Ideen und Gestaltungsvorschläge	
	Arbeitskräftemangel könnte besser gedeckt werden, wenn SPNV besser wäre
	Gesamtheitliche Planung notwendig, bei der Zubringer mitgedacht
	System der OV-Chipkarte übertragbar machen in den Grenzbereich und auf andere Verkehrsmittel wie die Fahrradparkmöglichkeiten
	Bewusstseinssteigerung der Vorteile des Schienenausbaus
	Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Regionen & Entwicklungsachse
	Zusätzlich muss jemand in die Verantwortung treten
	Öffentliches Interesse müsste gegen Interesse einzelner Gemeinde durchgesetzt werden; Signalisierung der Behörde in Düsseldorf