



Protokoll Gemeinsame Ausschusssitzung Euregionaler Mobilitätsplan

15. Februar 2022, 15.00 Uhr, Euregio-Forum und MS Teams

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste.

1. Begrüßung und Eröffnung

Belinda Elfrink, stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft der Euregio Rhein-Waal, eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden herzlich zu dieser gemeinsamen Ausschusssitzung, die dem euregionalen Mobilitätsplan gewidmet ist.

Es gibt keine Anmerkungen oder Ergänzungen zur Tagesordnung. Die Tagesordnung wird somit ohne Änderungen angenommen.

2. Sachstand Prozess

Die Vorsitzende bittet Herrn Kamps (Euregio Rhein-Waal), den Stand des Prozesses zu erläutern. Herr Kamps verweist auf die Erläuterungen, die TOP 3 beigefügt sind, und erklärt, dass zunächst der Entwurf des Plans erörtert wird und anschließend die auszuwählenden Fallstudien gesondert diskutiert werden. Auf der Grundlage der heutigen Kommentare kann der Entwurf angepasst werden und wird dem Euregiorat am 10. März zusammen mit den Empfehlungen der Ausschüsse zur Feststellung vorgelegt. Dies gilt auch für die zu erarbeitenden Fallstudien. Es gibt keine Fragen zum Stand der Dinge.

3. Euregionaler Mobilitätsplan

Die Vorsitzende erklärt, dass die Sitzung dazu dient, eine Empfehlung an den Euregiorat zum euregionalen Mobilitätsplan zu formulieren. Zu diesem Zweck bittet sie das Forschungskonsortium, den Inhalt des euregionalen Mobilitätsplans zu erläutern. Herr Vieten von der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH erläutert die Inhalte des Mobilitätsplans anhand einer PowerPoint-Präsentation. Diese Präsentation ist dem Protokoll beigefügt. Der Mobilitätsplan besteht aus drei Teilen (aktuelle Situation, auf dem Weg zu einer zukunftsorientierten Mobilität und Empfehlungen für Mobilitätsinitiativen und die Kriterien für diese). Frau Elfrink dankt Herrn Vieten für die anschauliche Präsentation und übergibt das Wort an die Ausschussmitglieder.

Es werden sowohl einige klärende Fragen gestellt als auch inhaltliche Anmerkungen gemacht. Für die Lesbarkeit des Protokolls werden die Fragen zuerst aufgeführt, gefolgt von den Kommentaren.

Fragen

Herr Van der Zande (Gemeinde Apeldoorn) weist darauf hin, dass in dem Plan von einer Optimierung der Verkehrskorridore für Schiene und Straße im Norden der Euregio Rijn-Waal die Rede sei, dass dies aber nicht weiter ausgearbeitet ist. Er fragt, ob es dazu noch etwas zu sagen gibt. Herr Vieten weist darauf hin, dass es im Rahmen des euregionalen Mobilitätsplans in der Tat nicht möglich ist, hier konkreter zu werden.

Herr Engelke (Stadt Rheinberg) sagt, dass der Mobilitätsplan viele gute Ideen enthält, er aber zu einigen der genannten Punkte noch klärende Fragen hat.

In Bezug auf die im Plan erwähnten Mobilitätsmanager für Kommunen fragt Herr Engelke, wie diese von den Kommunen finanziert werden können und wo die notwendige Ausbildung angeboten werden. Herr Vieten weist darauf hin, dass es auf verschiedenen Ebenen, sowohl auf



regionaler als auch auf lokaler Ebene, Mobilitätsmanager gibt. Die Schulungen sind für die kommunale Ebene gedacht. Sie werden vom Zukunftsnetz NRW angeboten.

Außerdem sagt Herr Engelke, dass er die On-Demand-Systeme sehr interessant findet, sich aber fragt, wie sie finanziert werden können. Müssen die Gemeinden dies selbst tun oder gibt es Möglichkeiten für Subventionen und gibt es bereits Best Practices? Herr Vieten weist darauf hin, dass sich solche Systeme eindeutig noch in der Entwicklungsphase befinden. In einigen Großstädten ist man bereits weiter, aber es gibt kein flächendeckendes Netz von On-Demand-Systemen. Er sieht hier eine Chance für die Euregio Rhein-Waal, ein solches System zu entwickeln.

Die letzte Frage von Herrn Engelke betrifft die Antriebssysteme. Wenn die derzeitigen Dieselbusse durch Busse ersetzt werden müssen, die beispielsweise mit Wasserstoff oder Strom betrieben werden, stellt sich die Frage, wer dies finanzieren soll. Herr Vieten weist darauf hin, dass dies in der Tat etwas ist, das die Gemeinden nicht allein tun können. Auch der Bund und die Bundesländer sind gefragt.

Herr Borkes (Kreis Wesel) empfiehlt Herrn Engelke zusätzlich, Kontakt mit dem Kreis Wesel aufzunehmen, wo es einen Mobilitätsmanager gibt, der die Kommunen im Kreis Wesel gerne unterstützend berät.

Inhaltliche Kommentare

Frau Kalthoff (Gemeinde Arnhem), Herr Teunissen (Gemeinde Doetinchem) und Frau Elfrink in ihrer Funktion als Beigeordnete der Gemeinde Zevenaar weisen alle auf Probleme mit der auf Seite 69 beschriebenen Bahnverbindung Zevenaar-Enschede und dem in diesem Zusammenhang ausdrücklich erwähnten nördlichen Zweig der Betuwe-Linie hin. Die Regionen Arnhem und Umgebung, De Liemers und Achterhoek (und Twente) sehen den Nutzen und die Notwendigkeit des Nordzweigs nicht und versuchen, ihn in Den Haag vom Tisch zu bekommen. Es ist wichtiger, dass auf der deutschen Seite der Grenze die Fortführung der Betuwe-Linie realisiert wird. Die Erwähnung als ernsthafte Möglichkeit im Euregionalen Mobilitätsplan ist in diesem Zusammenhang kontraproduktiv. Man fragt sich, warum diese Verbindung aufgenommen wurde, wenn die Region sie nicht will.

Herr Den Hollander (Loenderslootgroep) erklärt, er habe Verständnis für die Empfindlichkeiten im Zusammenhang mit dieser Strecke und erläutert, dass diese Verbindung in der Verkehrsnetzanalyse als fehlendes Glied identifiziert worden ist, woraufhin sie so sachlich wie möglich in dem Plan wiedergegeben wurde. Herr Den Hollander bietet an, diese Passage zu nuancieren.

Herr Kamps betont noch einmal, dass die angesprochene Verbindung vom Konsortium aus verkehrstechnischer Sicht besprochen worden ist, er sich aber über das Signal aus der Region freue und dies selbstverständlich in der endgültigen Formulierung verarbeitet wird. Er weist auch darauf hin, dass mittlerweile in Deutschland der Bau des dritten Gleises als Fortsetzung der Betuwe-Linie auf einigen Abschnitten bereits begonnen hat und dass nur noch ein einziger Bestimmungsplan auf Genehmigung wartet.

➔ Die Formulierung bezüglich der Bahnverbindung Zevenaar-Enschede wird überarbeitet, wobei ausdrücklich angegeben wird, dass diese Verbindung von der Region nicht gewünscht wird.

Frau Kalthoff weist darauf hin, dass auf Seite 67 die ICE-Verbindung Amsterdam-Arnhem-Frankfurt und die IC-Verbindung Amsterdam-Apeldoorn-Berlin erwähnt werden. Es fehlt jedoch



die gewünschte ICE-Verbindung von Amsterdam über Arnhem (und Duisburg) nach Berlin. Es wird gebeten, dies aufzunehmen.

- Die gewünschte ICE-Verbindung von Amsterdam über Arnhem (und Duisburg) nach Berlin wird in den Euregionalen Mobilitätsplan aufgenommen.

Herr Mayer (Kreis Kleve) weist darauf hin, dass im Euregionalen Mobilitätsplan die Rede von der Radverkehrsverbindung Kleve-Kranenburg-Nijmegen ist, die oben entlang verläuft. Er vermisst die Verbindung Kleve-Kranenburg-Nijmegen entlang der B9. Gerade diese muss verbessert werden, da es hier entlang der B9 durch die fehlenden Einrichtungen für Radfahrer sehr gefährlich ist, und er bittet, sie einzubeziehen.

Herr Kamps hält es für sinnvoll, zwischen der oberen und der unteren Route der Radverbindung zwischen Kleve, Kranenburg und Nijmegen zu unterscheiden.

- Im Euregionalen Mobilitätsplan werden sowohl die obere als auch die untere Route zwischen Kleve, Kranenburg und Nijmegen unter Beachtung der entsprechenden Verbesserungspunkte aufgenommen werden.

Anschließend berichtet Herr Mayer, dass der Kreis Kleve den Wunsch hegt, einige grenzüberschreitende Schnellbusverbindungen, darunter einen Bus von Emmerich nach Doetinchem und in der Region Straelen-Venlo einzurichten bzw. zu verbessern. Eine Untersuchung hierzu läuft bereits. Die ersten Ergebnisse sollen auf dem Kreistag in dieser Woche besprochen werden. Herr Mayer bietet an, die verfügbaren Informationen nach der Sitzung zu übermitteln. Dieses Angebot wird angenommen.

Frau Kersten (Landschaftsverband Rheinland) weist darauf hin, dass das Thema Inklusion und die damit verbundene Barrierefreiheit sowohl im öffentlichen Raum als auch im ÖPNV sowie die digitale Fahrgastinformation nur sehr beschränkt zum Zuge kommen; sie würde sich wünschen, dass diese Themen stärker berücksichtigt werden. Herr Vieten stimmt zu und verspricht, dem Thema mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

- Das Thema Inklusion wird im Euregionalen Mobilitätsplan stärker berücksichtigt.

Beschluss:

Der Euregionale Mobilitätsplan wird dem Euregiorat mit einer positiven Empfehlung vorgelegt, wobei die oben genannten Zusagen in die endgültige Fassung des Euregionalen Mobilitätsplans aufgenommen werden sollen.

4. Auswahl der zu konkretisierenden Mobilitätsinitiativen

Die Vorsitzende erklärt, dass die Sitzung dazu dienen soll, dem Euregiorat eine Empfehlung für die zu bearbeitenden Fallstudien zu geben. Sie bittet das Forschungskonsortium, die in Frage kommenden Mobilitätsinitiativen zu erläutern.

Herr den Hollander erläutert die acht Mobilitätsinitiativen. Dies sind:

- a. Orientierungsprüfung grenzüberschreitender Radwege
- b. Grenzüberschreitendes Mobilitätsknotenpunktnetz
- c. grenzüberschreitendes Netz für Ladeinfrastruktur
- d. grenzüberschreitende digitale und aktuelle Reiseinformationen, die rund um die Uhr verfügbar sind
- e. Fallstudie zu grenzüberschreitenden öffentlichen Busverbindungen
- f. Orientierungsprüfung der Realisierung grenzüberschreitender Mobility-on-Demand



- g. Bestandsaufnahme der Möglichkeiten einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bzgl. multimodaler Umschlagplätzen
- h. Grenzüberschreitendes Informations- und Reservierungssystem für Lkw-Parkplätze

Frau Elfrink dankt Herrn Den Hollander für die Erläuterung und fügt hinzu, dass von Seiten des Vorstands und der begleitenden Lenkungsgruppe eine erste Tendenz in Richtung A, C und H, evtl. in Kombination mit G und B, erkennbar sei. Sie fragt die Ausschussmitglieder nach ihrer Einschätzung.

Frau Jansen (Provinz Gelderland) erklärt, sie habe in der Lenkungsgruppe die Aufnahme eines Gewichtungsr Rahmens beantragt. Dieser Gewichtungsr Rahmen ist zwar hinzugefügt worden, aber noch nicht speziell für die Fallstudien. Dies würde die Abstimmung darüber, für welche Fallstudien sich die Provinz engagieren möchte, innerhalb der Provinz vereinfachen. Gelderland möchte sich derzeit an C beteiligen und ist bereit, die Möglichkeiten in Bezug auf B und die Vorschläge für den öffentlichen Nahverkehr zu prüfen.

Herr Den Hollander weist darauf hin, dass der Gewichtungsr Rahmen auch in den Erläuterungen zu den Mobilitätsinitiativen aufgenommen wird.

Herr Spinrath (Landschaftsverband Rheinland) sagt, dass A, B, G und H zwar wichtige Vorschläge für eine nachhaltige und zukunftsweisende Mobilität sind, aber dass diese Themen nur einen kleinen Teil der Menschen direkt betreffen. Daher bevorzugt er D, E und F, da diese Initiativen eher die kollektive Mobilität als die individuelle Mobilität betreffen.

Frau Kalthoff gibt an, dass Arnhem die Themen A bis F interessant findet. G und H sind die logistischeren Initiativen, wobei G die interessanteste ist und evtl. mit H kombiniert werden könnte.

Herr Van der Zande erklärt, dass Apeldoorn die Wahl der Initiativen A, B, C und H unterstützen kann und sich gerne bei B anschließen möchte.

Herr Kerkman (Kreis Kleve) ergänzt zu F, dass der Kreis Kleve im vergangenen Jahr einen Antrag auf Mobility-on-Demand gestellt hat. Dieser wurde leider abgelehnt. Man macht jetzt einen neuen Versuch. Man will auch sehen, ob man das Angebot grenzüberschreitend einführen kann. Die Stadt Kleve verfügt inzwischen über ein Mobility-on-Demand-Angebot, das auch die Nachbargemeinde Bedburg-Hau einschließt. Die Vorsitzende bittet darum, verfügbare Informationen darüber weiterzuleiten.

Herr Czichy (Kreis Wesel) gibt an, dass der Kreis Wesel eine Präferenz für C, B und G hat, wobei der Kreis bereit ist, sich aktiv an C zu beteiligen.

Frau Kersten weist darauf hin, dass sie, auch mit Blick auf die Strategische Agenda 2025+, die Initiativen A bis F bevorzugt. Diese Initiativen scheinen auch die aussichtsreichsten in der Realisierung zu sein.

Schließlich gibt Frau Elfrink an, dass Zevenaar eine mögliche Zusammenlegung von G und H bevorzugt. Sie haben Vorbehalte gegenüber C und sympathisieren mit D, E und F.

In Bezug auf die obigen Ausführungen erklärt Herr Kamps, dass er zu dem Schluss gekommen ist, dass es eindeutig notwendig ist, auch eine auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtete Mobilitätsinitiative weiter zu entwickeln. Er erklärt, dass ursprünglich ein Budget für vier



Fallstudien zur Verfügung steht, dass aber geprüft werden soll, ob es noch Möglichkeiten für eine möglichen fünfte Fallstudie gibt. Herr Kamps sagt außerdem zu, dass die Gewichtungskriterien für den Euregiorat präzisiert werden. In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, dass einer der entscheidenden Faktoren für die Auswahl das Vorhandensein von Trägern für das betreffende Thema ist. Vor allem bei D, E und F sind diese noch nicht klar erkennbar. Auch hiernach wird in den kommenden Wochen gesucht werden. Abhängig von diesen Ergebnissen wird es eine Empfehlung für 4 oder 5 Fälle an den Euregiorat geben.

Beschluss

Die Ausschüsse empfehlen dem Euregiorat, die Mobilitätsinitiativen A, B, C und H in Kombination mit G zur weiteren Ausarbeitung auszuwählen. Abhängig von der Verfügbarkeit von Mitteln für einen fünften Fall werden D, E oder F hinzugefügt, wobei eine wichtige Bedingung für ihre Auswahl darin besteht, dass Parteien gefunden werden, die bereit sind, sich für sie zu engagieren.

5. Schlussfolgerungen und weitere Schritte

Die Vorsitzende erklärt, dass das Konsortium nun mit der Arbeit beginnen wird, um die Beiträge der Ausschüsse in eine neue Fassung für den Euregiorat einzuarbeiten.

Der Euregionale Plan wird dann am 10. März vom Euregiorat zur Beschlussfassung erörtert. Der Euregionale Mobilitätsplan wird der Euregiorat mit einer positiven Empfehlung der Ausschüsse vorgelegt, wobei die oben genannten Zusagen in die endgültige Fassung des Euregionalen Mobilitätsplans aufgenommen werden sollen.

Nach der Genehmigung wird mit der Ausarbeitung der ausgewählten Mobilitätsinitiativen begonnen.

Herr Kamps erklärt, dass das Protokoll der gemeinsamen Ausschusssitzung auch zu den Unterlagen für den Euregiorat hinzugefügt wird. Darüber hinaus wird versucht, eine Verlängerung des INTERREG-Projekts zu erreichen, damit mehr Zeit für eine gründliche Ausarbeitung der Fälle zur Verfügung steht.

Herr Kamps erklärt außerdem, dass der Abschluss des INTERREG-Projekts nicht bedeutet, dass auch der Euregionale Mobilitätsplan abgeschlossen ist. Auch wenn bestimmte Initiativen nicht im Rahmen des Projekts ergriffen werden, steht es den Gemeinden, Organisationen usw. frei, die Empfehlungen des Plans aufzugreifen.

6. Rundfrage

Es gibt keine weiteren Fragen oder Anmerkungen.

7. Schließung

Frau Elfrink erklärt, dass sie beschlossen hat, sich nach den Kommunalwahlen am 17. März aus der Kommunalpolitik zurückzuziehen. Sie hat sich nicht zur Wiederwahl gestellt. Sie dankt allen für die sehr angenehme Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren und sagt, sie habe erfahren dürfen, dass gerade kulturelle Unterschiede oft zu schönen Dingen führen können.

Frau Elfrink dankt anschließend allen Anwesenden für ihre konstruktive Teilnahme und schließt die Sitzung.

Kleve, 18. Februar 2022

Heidi de Ruiter