

**Tagesordnung
für die Euregionratssitzung
am Donnerstag, den 10.03.2022, 14:00 Uhr
ZOOM Meeting**

TOP 1 Eröffnung und Begrüßung

**TOP 2 Genehmigung des Protokolls vom 25. November 2021
(zugesandt am 10.01.2022)**

TOP 3 Euregionaler Mobilitätsplan
- Sachstand Prozess
- Erläuterung durch das Gutachterkonsortium
- Fragen und Diskussion
- Beschlussfassung

TOP 4 Auswahl der zu konkretisierenden Mobilitätsinitiativen
- Erläuterung durch das Gutachterkonsortium
- Fragen und Diskussion
- Beschlussfassung

TOP 5 Rundfrage

TOP 6 Schließung

Thomas Ahls
Vorsitzender

Euregionaler Mobilitätsplan

Der Euregiorat hat in seiner Sitzung vom 28. November 2019 die Geschäftsstelle der Euregio Rhein-Waal damit beauftragt, einen Euregionalen Mobilitätsplan zu erstellen. Damit sollen Antworten auf die Herausforderungen gegeben werden, mit denen die Euregio Rhein-Waal auf dem Gebiet der Mobilität und Erreichbarkeit konfrontiert wird.

Der INTERREG-Antrag wurde am 8. Oktober 2020 genehmigt. Ziel ist es, das Projekt Euregionaler Mobilitätsplan bis Ende Juni 2022 abzuschließen.

Bei der Erstellung des Euregionalen Mobilitätsplans wird mit einem Konsortium (bestehend aus der Loendersloot Groep BV, IGS Ingenieursgesellschaft Stolz mbH und Jan Oostenbrink Intercultural Management Cross Border Cooperation) zusammengearbeitet.

Auf der Grundlage eines ausführlichen Deskresearch und sechs regionalen Stakeholderveranstaltungen wurde der Euregionale Mobilitätsplan erstellt. Die Konzeptfassung des Euregionalen Mobilitätsplans 2030 ist beigefügt.

Mit dem Euregionalen Mobilitätsplan wird ein wichtiger Schritt unternommen, um in den kommenden Jahren konkrete grenzüberschreitende Maßnahmen umzusetzen, die die Mobilität und Erreichbarkeit von und innerhalb der Euregio Rhein-Waal vergrößern und dabei auf die aktuellen Mobilitätsentwicklungen eingehen.

Der Mobilitätsplan beschreibt in erster Linie die Position der Euregio Rhein-Waal und relevante Entwicklungen und zeigt in der Folge eine Inventarisierung der aktuellen Situation auf, in der die Modalitäten Fußgänger-, Rad-, Bus-, Zug-, PKW-, Güter- und Luftverkehr analysiert werden. Ferner werden die Entwicklungen in die Zukunft mit dazugehörigen Maßnahmen und realistischen chancenreichen Mobilitätsinitiativen vorgestellt. Hier stehen die Schwerpunktthemen Erreichbarkeit (inkl. Konnektivität), Nachhaltigkeit, Verkehrssicherheit und Kommunikation im Mittelpunkt.

Das Konzept wurde am 21. Januar 2022 im Vorstand besprochen, und am 25. Januar 2022 durch die projektbegleitende Lenkungsgruppe behandelt. Beide Gremien können dem Konzept, mit einzelnen Be- und Anmerkungen zustimmen. Diese Be- und Anmerkungen wurden dann in eine neue Version eingearbeitet, die den Euregio-Ausschüssen in einer gemeinsamen Sitzung am 15. Februar 2022 vorgelegt wurde. Die Ausschüsse formulierten ebenfalls Be- und Anmerkungen. Diese Be- und Anmerkungen können Sie dem beigefügten Protokoll der gemeinsamen Ausschusssitzung entnehmen. Die Ausschüsse haben beschlossen, den Euroregionalen Mobilitätsplan mit einer positiven Stellungnahme dem Euregiorat vorzulegen und schlagen vor, die folgenden Punkte zu ändern:

- Die Formulierung bezüglich der Bahnverbindung Zevenaar-Enschede (nördlicher Zweig der Betuwe-Linie) wird überarbeitet, wobei ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass die Region nicht von der Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit dieser Verbindung überzeugt ist.
- Die gewünschte ICE-Verbindung von Amsterdam über Arnheim (und Duisburg) nach Berlin wird ausdrücklich in den Euregionalen Mobilitätsplan aufgenommen.
- Im Euregionalen Mobilitätsplan werden in Bezug auf den Radweg Kleve-Kranenburg-Nijmegen sowohl die obere als auch die untere Route zwischen Kleve, Kranenburg und Nijmegen aufgenommen, wobei die jeweiligen Verbesserungspunkte berücksichtigt werden.
- Das Thema der Inklusion wird im Euregionalen Mobilitätsplan verstärkt werden.

Die Anmerkungen der Ausschüsse sind bereits in die beigefügte Fassung des Euregionalen Mobilitätsplans eingearbeitet.

Der Euregionale Mobilitätsplan wird nun dem Euregiorat zur Annahme vorgelegt. In der Sitzung des Euregiorates wird der Euregionale Mobilitätsplan durch das Konsortium präsentiert. Anschließend wird das Konzept vom Euregiorat besprochen.

Beschlussvorschlag:

Verabschiedung des Euregionalen Mobilitätsplans



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 auf zu nehmen, 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

Auswahl zu konkretisierender Mobilitätsinitiativen

Basierend auf dem Euregionalen Mobilitätsplan werden in einer zweiten Phase vier Mobilitätsinitiativen (Fallstudien) weiter ausgearbeitet. Diese werden danach ausgewählt, inwieweit sie die im Bewertungsrahmen genannten Kriterien erfüllen. In der Anlage finden Sie eine grafische Darstellung des Bewertungsrahmens.

Für jede Fallstudie soll untersucht werden, welche Partner, Maßnahmen und Finanzmittel benötigt werden, um die entsprechende Mobilitätsinitiative zu realisieren. Ziel ist es, dass diese Fallstudien anschließend (aber außerhalb des INTERREG-Projektes Euregionaler Mobilitätsplan) auch tatsächlich durchgeführt werden.

Das Gutachterkonsortium hat, ausgehend von den Empfehlungen für grenzüberschreitende Mobilitätsinitiativen, die in Kapitel 7 des Mobilitätsplans 2030 genannt werden und auf der Grundlage des ebenfalls in Kapitel 7 aufgenommenen Bewertungsrahmens, die folgenden aussichtsreichen Mobilitätsinitiativen vorgeschlagen, die als "grenzüberschreitend vielversprechend und in absehbarer Zeit realistisch umsetzbar" einzustufen sind:

Shortlist Fallstudien Mobilitätsinitiativen

a. Fallstudie zu der Orientierungsprüfung grenzüberschreitender Radwege

Durchführung einer Vorstudie für eine spezifische Fahrradverbindung auf der Grundlage einer Einschätzung des Nutzerpotenzials und der Machbarkeit. Dazu gehört neben einer Bewertung der grenzüberschreitenden Unterstützung durch Behörden auch ein erster Kostenvoranschlag mit einem Anstoß für eine mögliche Finanzierung. Mögliche Routen sind: Doetinchem - Zevenaar - Emmerich, Kleve - Kranenburg - Nijmegen oder Land van Cuijk - Gennepe - Goch - Xanten - Wesel.

b. Fallstudie zu einem grenzüberschreitenden Mobilitätsknotenpunktnetz

Auf beiden Seiten der Grenze wurden erste Sondierungen zur Umsetzung von Mobilitätsknotenpunkten durchgeführt. Standortstudien für Knotenpunktnetze zur Förderung der Mobilität auf beiden Seiten der Grenze können vervollständigt und kombiniert werden. Es folgt eine eindeutige Definition und vielversprechende Standorte für die Verwirklichung eines grenzüberschreitenden Knotenpunktnetzes werden ermittelt. Diese sollen nahtlos aneinander anschließen, was die grenzüberschreitende Erreichbarkeit verbessern wird.

c. Fallstudie zu einem grenzüberschreitenden Netz für Ladeinfrastruktur

Standortstudien für Ladeinfrastruktur auf beiden Seiten der Grenze sollen koordiniert und kombiniert werden. In diesem Rahmen werden Elektromobilität und Wasserstoffmobilität berücksichtigt. Auf diese Weise können vielversprechende Standorte für die Realisierung eines grenzüberschreitenden Ladeinfrastrukturnetzes ermittelt werden, die nahtlos aneinander anschließen können. Neben der Standortwahl müssen auch die Zahlungsmöglichkeiten und angewandte technische Standards berücksichtigt werden. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur grenzüberschreitenden Zugänglichkeit und Nachhaltigkeit.

d. Fallstudie zu grenzüberschreitenden digitalen und aktuellen Reiseauskünften, die rund um die Uhr verfügbar sind

Damit der grenzüberschreitende öffentliche Personennahverkehr gut funktioniert und zugänglich ist, müssen Informationen für Reisende digital verfügbar und rund um die Uhr auf dem neuesten Stand sein. Diese Kommunikation mit den grenzüberschreitenden Reisenden kann damit verbessert werden. Dazu gehört die Untersuchung des Zugangs zu Auskünften vor und während der Reise, die durch Verkehrsunternehmen in beiden Ländern zur Verfügung gestellt werden. Diese Herangehensweise gibt auch einen Einblick in die technischen und organisatorischen Herausforderungen bei der Realisierung umfassender

Reiseinformationen für grenzüberschreitende Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr. Letztendlich soll die Möglichkeit einer umfassenden Informierung von Reisenden über den digitalen Weg deutlich werden.

e. Fallstudie zu grenzüberschreitenden, öffentlichen Busverbindungen

Durchführung einer Vorstudie zu einer spezifischen ÖPNV-Verbindung auf der Grundlage der Bewertung des Nutzerpotenzials und der Machbarkeit. Dazu gehört neben einer Bewertung der grenzüberschreitenden Unterstützung durch Behörden auch ein erster Kostenvoranschlag mit einem Anstoß für eine mögliche Finanzierung. Eine potenzielle Strecke ist die Schnellbusverbindung Doetinchem - 's-Heerenberg - Emmerich.

f. Fallstudie zu der Orientierungsprüfung der Realisierung grenzüberschreitender Mobility-on-Demand

Durchführung einer Vorstudie zur Ermittlung von Chancen und Herausforderungen für die Umsetzung einer grenzüberschreitenden Mobility-on-Demand. Es soll eine Einschätzung des Potenzials auf der Grundlage objektiver Daten und subjektiver Reaktionen der Beteiligten vorgenommen werden, einschließlich einer Übersicht über mögliche Optionen für die konkrete Umsetzung und die Integration bestehender Modalitäten und Konzessionen. Ausgangspunkt hierfür sind die auf beiden Seiten der Grenze bestehenden Initiativen.

g. Fallstudie zu der Bestandsaufnahme der Möglichkeiten einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bezüglich multimodaler Umschlagplätze

Inventarisierung von Möglichkeiten für eine Bündelung der Kräfte, die zu einer gezielten Zusammenarbeit zwischen multimodalen Umschlagplätzen führt. Dies betrifft eine breite aufgestellte und vielfältige Gruppe möglicher Beteiligter wie Verkehrsunternehmen, IHK, Kommunen und regionale Behörden. Dazu gehören auch der Austausch von Containern und die Bündelung von Logistikströmen.

h. Fallstudie zu einem grenzüberschreitenden Informations- und Reservierungssystem für Lkw-Parkplätze

Untersuchung der Möglichkeiten, aktuelle Informationen über verfügbare Lkw-Parkplätze und Dienstleistungen auf Parkplätzen auf beiden Seiten der Grenze zu erhalten. Dies betrifft die Möglichkeiten, den Zugang zu umfassenden Reiseauskünften über digitale Lösungen zu realisieren, wobei insbesondere auch die Reservierung von Dienstleistungen untersucht wird.

Auswahl von vier Fallstudien

Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 21. Januar 2022 über die Auswahl der Fallstudien gesprochen. Die projektbegleitende Lenkungsgruppe zum Euregionalen Mobilitätsplan hat hierüber ebenfalls am 25. Januar 2022 gesprochen. Aus diesen Gremien heraus ist eine erste Tendenz festzustellen, wobei die Reihenfolge für die weiter auszuarbeitenden Fallstudien wie folgt aussehen könnte: A, C, H (evtl. in Kombination mit G) und B.

In der gemeinsamen Ausschusssitzung am 15. Februar wurden die acht Fälle ebenfalls erläutert. Die Ausschüsse empfehlen auf dieser Grundlage dem Euregiorat, die Mobilitätsinitiativen A, B, C und G, in Kombination mit H, für die weitere Entwicklung auszuwählen. Darüber hinaus fragen die Ausschüsse, ob es möglich ist, eine fünfte Fallstudie aus D, E und F auszuwählen, der den ÖPNV betrifft.

Es gibt finanziellen Spielraum für eine fünfte Fallstudie. Die Geschäftsstelle wird in Absprache mit dem Forschungskonsortium prüfen, welcher dieser drei Fälle erfolgreich aufgegriffen werden könnte, vorausgesetzt, es gibt Parteien, die bereit sind, sich zu engagieren, und ob Aussicht auf Erfolg besteht. Über die Ergebnisse wird der Euregiorat während der Sitzung informiert.

Beschlussvorschlag:

Festlegung der zu konkretisierenden Fälle A, B, C, G, in Kombination mit H, und einer noch zu treffenden Auswahl D, E oder F.

Bewertungsrahmen Mobilitätsinitiativen

