Gemeinde Kranenburg **Drucksache Nr. 208/1**

Amt: Bauamt
Zuständiger Mitarbeiter: Herr Hermsen

Ratsinformation

öffentliche Sitzung

Sitzungstag: 07.11.2013

Punkt) Sintropher Studie zur Machbarkeit der Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve-Nimwegen
hier: Entscheidungsdokument Nimwegen-Kleve

Schilderung des Sachverhaltes

Mit der Ratsinformation 208 zur Planungs- und Umweltausschusssitzung am 30.06.2011 wurde der Rat über die Sintropher Studie zur Machbarkeit der Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve-Nimwegen in Kenntnis gesetzt. Ergänzend wird auf die Aussprache zum Antrag der Gemeinde an den Bund zur Aufnahme der Maßnahme „Reaktivierung der grenzüberschreitenden Bahnstrecke 2610 Kleve (D) – Kranenburg (D) – Groesbeek (NL) – Nijmwegen (NL) in den Bundesverkehrs-wegeplan 2015 (Ratsdrucksache 378 zur Sitzung am 11.04.2013) verwiesen.

Unter dem Titel „Overleg Nijmegen-Kleve" haben unter der Federführung der Stadsregio Arnhem-Nijmegen sondierende Untersuchungen und Beratungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke stattgefunden. Hieraus resultiert das als Anlage beigefügte „Entscheidungsdokument Nimwegen-Kleve". Dem Entscheidungsdokument sind die Hintergründe, die raumordnerischen Belange sowie die Standpunkte der jeweiligen Beteiligten zu entnehmen. Fazit des vorgenannten Dokumentes ist, dass eine Reaktivierung der Strecke kurzfristig nicht zu erreichen sein wird; aber weiterhin anzustreben ist. Weitere Details sind dem beigefügten Entscheidungsdokument zu entnehmen.

Kranenburg, den 31.10.2013

Anlage

STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN

Entscheidungsdokument Nimwegen–Kleve

an	Kees Luesink – Stadtregion; Henk Beerten – Gemeinde Nimwegen; Theo Giesbers – Gemeinde Groesbeek; Günter Steins – Gemeinde Kranenburg; Jurgen Rauer – Stadt Kleve; Stadsregioraad
von	Martijn Post
Datum	29. Oktober 2013
Seitenzahl	7
Betrifft	Entscheidungsdokument Nimwegen–Kleve

1. Einführung

In den Behördlichen Beratungen vom 30. August wurde beschlossen, ein Entscheidungsdokument zum Thema Schienenverbindung Nimwegen–Kleve zu erstellen. Darin werden verschiedene Schlussfolgerungen über die Bahnlinie gezogen. Die Schlussfolgerungen der Beratungen werden dem Vorstand der Stadtregion vorgelegt. Darüber hinaus haben die einzelnen Gemeinden die Möglichkeit, das Entscheidungsdokument ihren eigenen Gemeinderäten vorzulegen. Als Anlage liegt dem Entscheidungsdokument ein *Positionspapier* bei, das von den direkt beteiligten Vertretern der Gemeinden Nimwegen, Groesbeek, Kranenburg und Kleve sowie der Stadtregion Arnheim-Nimwegen besprochen wurde.

2. Hintergründe

Nachdem 1991 beschlossen worden war, den Eisenbahnverkehr auf der Schienenverbindung Nimwegen–Kleve einzustellen, wurde die Strecke überhaupt nicht mehr genutzt. Groesbeek, Kranenburg und die Stadt Kleve haben 2007 die Bahnstrecke von der Landesgrenze bis Kleve aufgekauft. Seit April 2008 wird auf der Eisenbahnlinie zwischen dem Zentrum von Groesbeek und Kleve eine Draisine betrieben, insbesondere mit dem Ziel, die Bahnstrecke instand zu halten.

Angesichts der zunehmenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verflechtung im Grenzgebiet wurde im Februar 2011 im Rahmen des europäischen SINTROPHER-Programms eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnlinie durchgeführt. Diese Studie entstand in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren. Die wichtigsten Schlussfolgerungen aus dieser Studie waren:

- dass eine Reaktivierung möglich ist, wobei als Verkehrsträger sowohl die Eisenbahn als auch die Straßenbahn in Frage kommen;
- dass keine gemeinsame Vision zur Zukunft der Eisenbahnlinie existiert;
- dass keine Klarheit hinsichtlich der Finanzierung auf deutscher und niederländischer Seite besteht.

Die Reaktivierung erwies sich also als machbar, was jedoch nicht mit belastbaren Zahlen belegt werden konnte. Anschließend wurde ein raumordnerischer Quickscan erstellt, um zu untersuchen, ob eine Reaktivierung zur raumordnerischen Entwicklung im Umfeld der Bahnhöfe bzw. Haltestellen beitragen könnte. Dieser Quickscan kann als Ergänzung zur Machbarkeitsstudie betrachtet werden.

Im vorliegenden Entscheidungsdokument wird kurz auf die verschiedenen Aspekte eingegangen, die für eine mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke relevant sind, nämlich die Kosten, das erwartete Fahrgastaufkommen und die Möglichkeiten für die raumordnerische Einpassung. Unter anderem auf der Grundlage dieser Aspekte haben die beteiligten Akteure ihre derzeitigen Standpunkte bestimmt. Diese Standpunkte stellen in Kombination mit den Chancen, Risiken und genannten Aspekten die Grundlage für den Verwaltungsbeschluss dar, der mithilfe dieses Dokuments vorbereitet wird.

Fortsetzung

3. Kosten

Infrastrukturkosten

Im Rahmen des SINTROPHER-Programms wurden die Infrastrukturkosten wie folgt veranschlagt:

	Straßenbahn	Eisenbahn
Infrastrukturkosten (Preisniveau 2010)*	80 Mio.	71 Mio.**

* Unsicherheit, Bandbreite von 30 %.

** Einschließlich eines einfachen Tunnels in Groesbeek und einer beweglichen Brücke in Kleve (verbindliche Vorgabe aufgrund des deutschen Rechts).

Damit sind aber noch nicht alle Kosten abgedeckt. Es handelt sich ausschließlich um die Infrastrukturkosten und **nicht** um die Investitionskosten. Die Anschaffung des Materials, die Kosten der Planstudie und Zuschläge sind darin also nicht berücksichtigt. Darüber hinaus sind noch Fragen offen, nämlich hinsichtlich:

1. der Kosten der Verwaltung und Instandhaltung der Infrastruktur und der Frage, welche Akteure beiderseits der Grenze für diese Kosten aufkommen werden;
2. der Einpassbarkeit der Eisenbahn bzw. Straßenbahn auf der Höhe der Bahnhöfe Nimwegen und Nimwegen-Heyendaal sowie der damit verbundenen zusätzlichen Kosten.

Arcadis hat im Rahmen der Untersuchungen zu den Möglichkeiten für ein hochwertiges öffentliches Verkehrsnetz (HOV) eine ergänzende Studie zu den Investitionskosten durchgeführt. Diese wurden auf 121,3 Mio. Euro (Straßenbahn) und 116,1 Mio. Euro (Eisenbahn, einschl. Tunnel) beziffert.

Betriebsergebnis

Sowohl für den Betrieb einer Eisenbahn als auch einer Straßenbahn wird ein negatives Betriebsergebnis erwartet, was im öffentlichen Verkehr aber nicht außergewöhnlich ist. Angesichts der Typologie der Schienenverbindung ist anzunehmen, dass die Regionalbehörden für das negative Betriebsergebnis werden aufkommen müssen. In der heutigen Zeit, in der immer weniger zweckgebundene Fördermittel für Verkehr und Transport (Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer/BDU) zur Verfügung gestellt werden, kann dies wahrscheinlich für die existierenden Konzessionen, also für andere öffentliche Verkehrsmittel, nicht folgenlos bleiben. Dieser Notwendigkeit wurde im SINTROPHER-Bericht bereits Rechnung getragen, indem der Takt der Busverbindungen nach Groesbeek auf zwei Fahrten pro Stunde reduziert wurde.

Das negative Betriebsergebnis der Strecke Nimwegen–Kleve fällt jedoch unabhängig davon, welcher Verkehrsträger letztlich ausgewählt wird, höher aus, was voraussichtlich weitere Kürzungen bei existierenden Konzessionen nach sich ziehen wird.

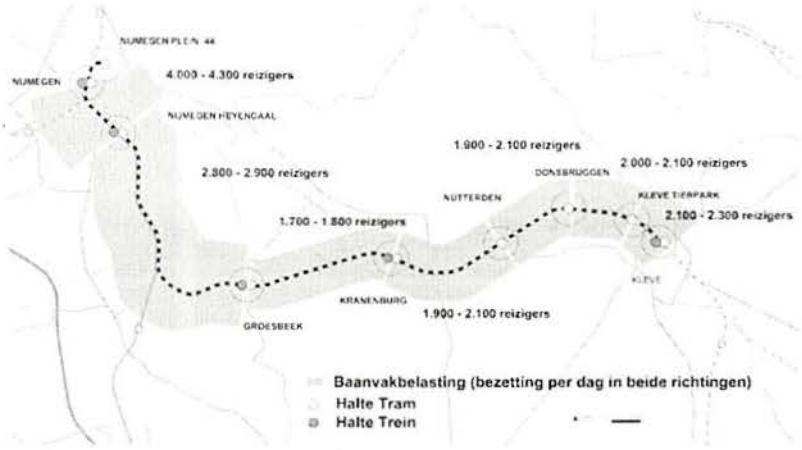
	Straßenbahn	Eisenbahn
(Erwartetes) Betriebsergebnis	-1,7 Mio. Euro pro Jahr	-1,4 Mio. Euro pro Jahr

* Außerdem wurde angenommen, dass das im SINTROPHER-Bericht bezifferte Fahrgastaufkommen erreicht wird.

4. Erwartetes Fahrgastaufkommen

Die Betriebskosten hängen in hohem Maße vom Fahrgastaufkommen ab. In der nachstehenden Abbildung ist das erwartete Fahrgastaufkommen pro Tag dargestellt. Es wird erwartet, dass es sich bei den Fahrgästen zu jeweils etwa 50 % um Umsteiger von den Regionalbuslinien und neue Fahrgäste handelt. Das Fahrgastaufkommen von 1700–1800 grenzüberschreitenden Fahrgästen pro Tag in beiden Richtungen zusammen, was also etwa 850 individuellen Fahrgästen entspricht, ist niedriger als auf der Schienenstrecke RB35 Arnheim–Düsseldorf (2000 individuelle grenzüberschreitende Fahrgäste pro Tag).

Fortsetzung



Die Eisenbahn bietet nicht nur finanziell, sondern auch in transporttechnischer Hinsicht einige Vorteile:

1. Realisierbarkeit einer durchgehenden Verbindung Nimwegen–Düsseldorf, während bei einer Straßenbahn ein Umstieg in Kleve erforderlich wäre;
2. kürzere Fahrtdauer im Vergleich zur Straßenbahn (höhere Geschwindigkeit, weniger Haltestellen). Die zusätzlichen Haltestellen, die für eine Straßenbahn erforderlich wären, erhöhen kaum die Fahrgastzahlen, verlängern aber die Dauer durchgehender Fahrten.

Die Straßenbahn hat den Vorteil, dass sie eventuell bis in die Innenstadt von Nimwegen weitergeführt werden könnte und dass mittelfristig eine Integration mit der Stadtstraßenbahn von Nimwegen in Betracht gezogen werden könnte; deren Realisierung steht allerdings infolge der phasenweisen Einführung des „hochwertigen öffentliches Verkehrsnetzes" (HOV) von Nimwegen noch nicht fest (ein Systemumstieg auf die Straßenbahn wäre in Phase 3 nach 2023 möglich).

Unabhängig vom Verkehrsträger beweist die vorstehende Abbildung, dass das größte Fahrgastaufkommen auf der Strecke Groesbeek–Nimwegen-Heyendaal–Nimwegen zu erwarten ist.

5. Raumordnerische Einpassung

Auch hinsichtlich der Möglichkeiten für die raumordnerische Einpassung wurden Straßenbahn und Eisenbahn miteinander verglichen. An den folgenden drei Abschnitten der Bahnstrecke liegt ein konkretes Problem hinsichtlich der Einpassung vor:

1. Kleve, Kreuzung Wiesenstraße und Einpassung Tiergarten;
2. Groesbeek, Durchführung durch die Innenstadt;
3. Nimwegen–Nimwegen-Heyendaal, Integration mit der dazwischenliegenden Bahnstrecke.

Die Straßenbahn bietet hinsichtlich der Einpassung in allen Fällen Vorteile.

- Die Kreuzung mit der Wiesenstraße braucht nicht planfrei ausgeführt zu werden.
- Die Einpassung in den Tiergarten gestaltet sich dank der niedrigeren Geschwindigkeiten und den sich daraus ergebenden Sicherheitsvorschriften einfacher.
- Die Straßenbahn kann besser in die Innenstadt von Groesbeek integriert werden, was auch der Lebensqualität zugute kommt. Darüber hinaus kommt eine Eisenbahnverbindung in der Innenstadt, selbst im Falle einer Tunnellösung, für die Gemeinde Groesbeek nicht in Betracht.
- Auf der Bahnstrecke Nimwegen–Nimwegen-Heyendaal kann die Straßenbahn durch Nutzung der Busfahrspur eingepasst werden. Allerdings stellt sich ein entwurfs- und

Fortsetzung

fahrplantechnisches Problem in Bezug auf den Anschluss (Ein- und Ausfahrt) an die Busfahrspur. Im Falle der Eisenbahn wäre diese Kombination nicht möglich, während die Möglichkeit einer Kombination mit der Maas-Linie aus Gründen der mangelnden Robustheit und Zuverlässigkeit schon in einem früheren Stadium verworfen wurde.

Auf der Höhe der Bahnhöfe Nimwegen und Nimwegen-Heyendaal gestaltet sich die Einpassbarkeit unabhängig vom Verkehrsträger ebenfalls problematisch:

- In Nimwegen betrifft das Problem die Einpassung in den Vorplatz (Straßenbahn) bzw. die Bahnsteigkapazität (Eisenbahn).
- In Nimwegen-Heyendaal betrifft das Problem den für die Einpassung benötigten Raum.

6. Chancen und Risiken

Aus den vorstehenden Aspekten lassen sich verschiedene Chancen und Risiken ableiten.

Chancen

- Angesichts der zunehmenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verflechtung im Grenzgebiet bietet eine Reaktivierung Chancen auf gesellschaftlichem Gebiet und im Bereich der Freizeit und des Tourismus.
- Eine zusätzliche Schienenverbindung kann sich möglicherweise positiv auf die Region auswirken.

Risiken

- Die Investitionskosten sind hoch.
- Mit der Schienenverbindung wird (strukturell) ein negatives Betriebsergebnis erwirtschaftet.
- Angesichts des Umfangs der Anfangsinvestition müssen langfristige Rücklagen für die Deckung des jährlichen negativen Betriebsergebnisses gebildet werden. *Nähere Erläuterung*: Wenn sich nach Ablauf eines Konzessionszeitraums herausstellt, dass die Eisenbahn oder Straßenbahn nicht erfolgreich betrieben werden kann, ist ein Ausstieg aus dem Projekt schwierig, da bereits viele Millionen Euro in die Reaktivierung investiert wurden und die Bahnstrecke andernfalls ungenutzt bleibt.
- Die Verwaltungs- und Instandhaltungskosten sind nicht gedeckt.
- Es ergeben sich negative Auswirkungen auf andere Konzessionen (Reduzierung des Bustakts).
- Bei einer Reaktivierung in Form einer Eisenbahnverbindung könnte sich als Nebeneffekt auch ein Nutzen für den Güterverkehr ergeben.
- Angesichts der Unsicherheit hinsichtlich der Straßenbahn in Nimwegen ist unklar, inwiefern die potenziellen Synergievorteile (Durchfahrt bis in die Innenstadt) mit dieser Variante tatsächlich realisiert werden können.

Der raumordnerische Quickscan zum Mehrwert aus räumlich-wirtschaftlicher Perspektive hat nicht zu einer wesentlichen Änderung der vorstehenden Erkenntnisse geführt.

7. Standpunkte der Beteiligten

Der Vollständigkeit halber werden nachstehend die aktuellen (bekannten) Standpunkte der Beteiligten dargelegt.

Gemeinde Nimwegen

Nimwegen befürwortet eine Reaktivierung. Der Magistrat von Nimwegen hat sich in der Vergangenheit angesichts der Einpassungsmöglichkeiten und der Integrierbarkeit mit der gewünschten Stadtstraßenbahn für eine Straßenbahnlösung ausgesprochen. Der Gemeinderat von Nimwegen hat im Juni 2012 beschlossen, nicht mehr an einer Anbindung an die Stadtstraßenbahn von Nimwegen festzuhalten, und festgestellt, dass Nimwegen die Machbarkeit der Reaktivierung zusammen mit den beteiligten Akteuren noch näher

Fortsetzung

untersuchen muss. Bei einer näheren Analyse stellte sich heraus, dass die Einpassung einer Eisenbahnlösung für die Gemeinde Nimwegen

- auf der Bahnstrecke Nimwegen-Heyendaal–Nimwegen CS und
- am Bahnhof Nimwegen CS sehr problematisch wäre und
- außerdem eine Bedrohung für die Busfahrspur („Campusbaan")
- sowie für die gewünschte Qualitätsverbesserung der Maas-Linie darstellen würde,

sodass für Nimwegen die Straßenbahn der einzige akzeptable Verkehrsträger ist.

Gemeinde Groesbeek
Groesbeek befürwortet eine Reaktivierung, soweit die im Änderungsantrag vom 4. Oktober 2012 genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Eine Eisenbahn kommt für Groesbeek, selbst bei Untertunnelung der Innenstadt, nicht in Frage. Groesbeek ist nicht bereit, sich an den Investitions- und/oder Betriebskosten zu beteiligen.

Stadt Kleve
Die Stadt Kleve befürwortet eine Reaktivierung. Vom Aspekt der Einpassung her (und aus Gründen der Sicherheit) würde die Stadt Kleve eine Straßenbahnlösung bevorzugen; man ist sich aber bewusst, dass eine Eisenbahnlösung einfacher zu finanzieren wäre. Von der Stadt Kleve ist kein großer finanzieller Beitrag zu erwarten.

Gemeinde Kranenburg
Kranenburg befürwortet eine Reaktivierung. Am 28. März 2013 hat die Gemeinde Kranenburg das Projekt für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Kranenburg gibt keine Modalität den Vorzug. Kranenburg ist nicht bereit, sich an den Investitions- und/oder Betriebskosten zu beteiligen.

Kreis Kleve
Der Kreis Kleve wäre für die Finanzierung zuständig, wenn die Entscheidung zugunsten einer (Regional-)Straßenbahn fallen würde. Die Beiträge für den öffentlichen Verkehr werden von den einzelnen Gemeinden aufgebracht. Der Kreis hat sich nicht an der Vorphase beteiligt und ist passiv hinsichtlich des Eigenbeitrags zu den Anschlussmaßnahmen.

Land Nordrhein-Westfalen
Nordrhein-Westfalen befürwortet ausschließlich eine Reaktivierung in Form einer Eisenbahnverbindung. NRW hat mitgeteilt, dass der Kreis Kleve bei einer Entscheidung für die Straßenbahn für die Finanzierung der Infrastruktur und der jährlichen Betriebsdefizite verantwortlich sei. NRW erwartet, dass dies ein Problem darstellen würde; der Gemeinde Kranenburg und der Stadt Kleve wird daher empfohlen, sich für die Weiterführung der Eisenbahnverbindung einzusetzen.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
Der VRR befürwortet eine Reaktivierung in Form einer Eisenbahnverbindung. Sollte die Entscheidung zugunsten einer (Regional-)Straßenbahn ergehen, verweist der VRR auf den Kreis Kleve. Der VRR hat ebenso wie das Land NRW mitgeteilt, sich nur im Falle einer Eisenbahnverbindung am Betrieb auf der deutschen Teilstrecke beteiligen zu wollen.

Stadtregion Arnheim-Nimwegen
Die Stadtregion Arnheim-Nimwegen wünscht sich Klarheit in dieser Angelegenheit. Die Finanzierung erscheint unabhängig vom Verkehrsträger zumindest für den kommenden Zeitraum (10 Jahre) nicht möglich. Darüber hinaus stehen immer weniger zweckgebundene Fördermittel für Verkehr und Transport (Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer/BDU) zur Verfügung. Die Stadtregion spricht sich dafür aus, dem nachstehenden Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Fortsetzung

8. **Schlussfolgerung und Beschlussvorschlag**

Diese Standpunkte haben zusammen mit den bereits genannten Aspekten - Kosten, verkehrstechnischer Nutzen, Einpassbarkeit - Risiken und Standpunkten dazu geführt, folgende Schlussfolgerung zu ziehen:

- Es besteht Übereinstimmung hinsichtlich der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Nimwegen und Kleve.
- Dieser Reaktivierung liegt kein dringendes Mobilitätsproblem zugrunde, sondern sie soll vor allem Chancen für die euregionale Zusammenarbeit, Verflechtung und Entwicklung bieten.
- Die regionalen Kommunen Kleve, Groesbeek und Nimwegen bevorzugen aus Gründen der Einpassbarkeit eine Straßenbahn.
- Die Finanzierungsmöglichkeiten sind am größten, wenn eine Zugverbindung realisiert wird.
- Dieses Dilemma sorgt schon längere Zeit dafür, dass so gut wie keine Fortschritte erzielt werden.
- Kurzfristig besteht weder Aussicht auf die Finanzierung der Investition noch der Betreibung noch der Verwaltungs- und Instandhaltungskosten. Bis 2020 ist die Reaktivierung der Bahnstrecke nicht möglich.
- *Sowohl auf deutscher als auch auf niederländischer Seite sollte über Folgendes mit verschiedenen Partnern gesprochen werden:*
  - *die Möglichkeiten der Finanzierung*
  - *die Voraussetzungen für eine Finanzierung*

  und zwar mittel- bzw. langfristig.

  Dabei sind Straßenbahn und innovative Transportsysteme als Möglichkeiten einzubeziehen - zum Beispiel Lightrail, Zweisystembahn, ein System, das auf deutschem Grundgebiet als Zug und im öffentlichen Raum im Zentrum von Kleve, Kranenburg, Groesbeek und Nimwegen als Straßenbahn eingesetzt wird - die mit den Ausgangspunkten sowohl der regionalen Kommunen als auch der Finanzierungspartner zu vereinbaren sind. Dabei spielt das verfügbare Budget der regionalen Kommunen und der Stadtregion aufgrund der Kofinanzierung ebenfalls eine Rolle.

Diese Schlussfolgerungen führen zu folgenden Beschlüssen:

1. Die Reaktivierung der Bahnstrecke Nimwegen–Kleve wird weiterhin behördlicherseits angestrebt.
2. Wir stellen fest, dass es kurzfristig (bis 2020) keine finanziellen Möglichkeiten für diese Reaktivierung gibt; eine Reaktivierung wird mittel- bzw. langfristig angestrebt.
3. Die beteiligten Parteien verpflichten sich, bei übergeordneten Behörden die Möglichkeiten und Voraussetzungen für eine Finanzierung bei potenziellen Finanzierungspartnern zu untersuchen. Die Verpflichtung beinhaltet im Einzelnen Folgendes:
   a) Die Gemeinde Kranenburg und die Stadt Kleve planen ein Gespräch mit dem Staatssekretär des Landes Nordrhein-Westfalen.
   b) Die Stadtregion bezieht die Reaktivierung in das mehrjährige gebietsorientierte Programm in Bezug auf Infrastruktur, Raum und Transport (MIRT) zur Untersuchung der Erreichbarkeit in der Region Arnheim-Nimwegen mit ein.
   c) Niederländische und deutsche Parteien untersuchen gemeinsam die Möglichkeiten, EU- und Euregio-Gelder als mögliche Finanzierungsquelle einzusetzen.
4. Die Planentwicklung wird fortgesetzt, falls Übereinstimmung über die Zukunft der Strecke erzielt wird und Aussicht auf die Finanzierung einer Reaktivierung besteht.
5. Die Kommunen erhalten die Bahnstrecke mit Nutzung im Bereich Tourismus und Erholung, sodass eine künftige Reaktivierung nicht ausgeschlossen ist.
6. Bis es zu einer Reaktivierung kommt, setzen sich die beteiligten Parteien für eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Busverbindung ein.

Fortsetzung

7. Die Parteien untersuchen die Möglichkeiten, ein euregionales Projektbüro zu gründen, das die eventuelle gemeinsame Lobby koordiniert, wie von der Stadt Kleve vorgeschlagen. Die entsprechende Initiative muss von der Stadt Kleve kommen.