



## Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve - Nijmegen

Beratungsweg	Sitzungstermin
Umwelt- und Verkehrsausschuss	28.11.2013
Haupt- und Finanzausschuss	11.12.2013
Rat	18.12.2013

<b>Zuständiger Dezernent</b>	Rauer, Jürgen
------------------------------	---------------

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		JA		X	NEIN
---------------------------------	--	----	--	---	------

Im Haushaltsplan vorgesehen		JA		NEIN	
Teilergebnisplan		Teilfinanzplan		Investitionsmaßnahme	
Produkt Nr.					
Kontengruppe					
Betrag					
einmalige	Erträge	Aufwendungen	laufende	Erträge	Aufwendungen
Insgesamt			Insgesamt		
Beteiligter Dritter			Beteiligter Dritter		
Anteil Stadt Kleve			Anteil Stadt Kleve		

--

### 1. Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt beschließt:

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve - Nijmegen wird weiterhin mittel- bzw. langfristig angestrebt.

Die Stadt Kleve sichert die Strecke für eine zukünftige Nutzung und setzt sich für eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Busverbindungen ein.

## 2. Schilderung des Sachverhaltes / Begründung

Nachdem 1991 beschlossen worden war, den Eisenbahnverkehr auf der Schienenverbindung Nijmegen–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 SINTROPER-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 Quicksan erstellt, um zu untersuchen, ob eine Reaktivierung zur raumordnerischen Entwicklung im Umfeld der Bahnhöfe bzw. Haltestellen beitragen könnte. Dieser Quicksan kann als Ergänzung zur Machbarkeitsstudie betrachtet werden.

Aus den Aspekten der Kosten, des erwarteten Fahrgastaufkommens und der raumordnerischen Einpassung lassen sich folgende 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 Nijmegen ist unklar, inwiefern die potenziellen Synergievorteile (Durchfahrt bis in die Innenstadt) mit dieser Variante tatsächlich realisiert werden können.  
Der raumordnerische Quicksan zum Mehrwert aus räumlich-wirtschaftlicher Perspektive hat nicht zu einer wesentlichen Änderung der vorstehenden Erkenntnisse geführt.

Die Risiken und die Standpunkte der einzelnen Behörden haben dazu geführt, folgende Schlussfolgerung zu ziehen:

- Es besteht Übereinstimmung hinsichtlich der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Kleve und Nijmegen.
- 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 Nijmegen 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 Finanzierungund 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 Nijmegen 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.

Kleve, den 25.11.2013



(Brauer)