
Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

VIEV – Th. Repkesstraat 18 – 6551 BT Weurt – Postgiro 7533517 – www.viev.nl – Tel. 0314-366852 / 024-3230070

Fakten und Kennziffern der euregionalen Schienenverbindung Nijmegen - Kleve

Entfernungen

- Gesamtlänge: 26 km
- Streckenlänge Nijmegen-Bundesgrenze: 14 km
- Streckenlänge Bundesgrenze-Kleve: 12 km

Geschichte

- 8.8.1865 Eröffnet aufgrund einer Bürgerinitiative zur Anknüpfung der Stadt Nijmegen an das Schienennetz;
- 1879 Brückenbau über Rhein und Waal: Internationale Verbindung Amsterdam-Kesteren-Nijmegen-Köln;
- 1911-1950 Zweigleisig ausgebaut;
- 1978 Der Strecke wird wieder eingeleisig;
- 1988 Ende der direkten Verbindung Amsterdam-Nijmegen-Köln;
- 1.6.1991 Letzter Personenzug zwischen Kleve und Nijmegen;
- 23.5.1993 Streckenabschnitt Kleve-Bundesgrenze wird umgesetzt von Hauptbahn in Nebenbahn;
- 26.2.1999 Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur wird eingestellt.
- 27.4.2008 Eröffnung der Draisinenstrecke Kleve-Kranenburg-Groesbeek.

Argumente für Schließung in 1991

- Hoher Grenztarif: Zuschlag von 10 Gulden für eine einfache Fahrkarte;
- Niedrige Frequenz: zwei Stunden Takt; nur 5 Züge pro Tag;
- Keine Haltestellen in Groesbeek und Nijmegen-Heijendaal (Uni und Uni-Kliniken!!)
- Hohe Aufwandskosten für Fuhrpark (Diesel Lokomotiven) und Bahninfrastruktur;
- Keine Investitionen in die Automatisierung durch die DB: 5 Stellwerk- und Schrankenwärter für 5 Züge pro Tag!

Lage der Schienenstrecke

- Nijmegen Hbf - Nijmegen Heijendaal:
Für den Bau einer Schnellbus-Fahrbahn nach der Universität ist 750 Meter Gleis entfernt worden. Nach Angabe der Stadt Nijmegen und ProRail ist der benötigte Platz für den Einbau eines drittes Gleises im Raumordnungs-Verfahren reserviert worden.
- Nijmegen Heijendaal - Groesbeek - Bundesgrenze:
Holzschwellen Gleis und Kieselsteinunterbau vorhanden; nur bei den Nimweger Bahnübergänge sind die Gleise zurückgebaut worden zwecks Senkung der Wartungskosten; Die starke Strauch und Baumbewuchs Überdeckung der Gleise ist in Winter 2009/2010 saniert worden wegen das Project Heiderijk. Gleis bei Rondweg in Groesbeek abgebaut; Mit ProRail, handelnd als Streckenverwalter wurde vereinbart dass die Gemeinde Groesbeek auf eigene Kosten an dieser Stelle eine Unterführung baut im Fall einer Reaktivierung.
- Bundesgrenze - Kranenburg Bf – Kleve Tiergarten:
Betonschwellen (Typ S58) Gleis mit Schotterunterbau vorhanden und im relativ guten Zustand (jetzt noch geeignet für 60 km/h). Die starke Strauch und Baumbewuchs Überdeckung der Gleise ist in Winter 2007/2008 saniert worden wegen die Draisinenprojekt
- Kleve-Tiergarten - Kleve Bf:
Im Bereich Kirmesplatz ist das Gleis auf 250 Metern für den Bau von Parkplätzen abgebaut worden. Die Stadt Kleve als Bauherr, hat mit DB Netz und dem Eisenbahnbundesamt vereinbart, im Fall einer Reaktivierung, das Gleis wieder herzustellen und eine Unterführung zu bauen.

Eigentumsverhältnis und Verwaltung der Schienenstrecke

- Nijmegen Hbf- Bundesgrenze:
Eigentum des Niederländischen Verkehrsministeriums; Verwaltung durch ProRail gemäß Spoorwegwet 1875; Bei ProRail bekannt als Strecke mit Geocode 048. *Quelle: ProRail, Netverklaring 2007, Version 1.0, 1. Februar 2006, Bijlage 14;*
- Groesbeek-Bundesgrenze:
Diese Streckenabschnitt ist durch ProRail vermietet worden an die Gemeinde Groesbeek im Rahmen des Draisinenbetriebes mit eine Frist von einem Jahr im Fall einer Reaktivierung.
- Bundesgrenze-Kleve Bf (Kursbuchstrecke KBS 470):
Seit Sommer 2007 ist das Eigentum und Verwaltung von DB Netz AG übertragen worden an die Gemeinden Kranenburg und Kleve.

Hauptargumente für Reaktivierung

- Verkehrstechnisch: durch Einsatz von leichten Triebwagen (Light Rail) sind schon viele so genannte unrentable Strecken kostendeckend reaktiviert worden (Düren-Heimbach, Enschede-Gronau, Kaarst-Mettmann, Osnabrück-Dissen/Bad Rothenfelde, etc)
- Das Fahrgast-Aufkommen ist hoch; Viele Niederländer wohnen im deutschen Grenzraum;
- Erschließung des Niederrheins und der Oberzentren Nijmegen und Ruhrgebiet;
- Zusammenwachsen der Euregio Rhein-Waal.

Strategische und politische Argumente (aus dem Katteler Gutachten):

- Die Euregio ist ohne vollwertige Bahnverbindungen als solche unvollständig; eine gute Infrastruktur fördert die Integration der Regionen;
- Für die Euregio Rhein-Waal besteht die Gefahr, in den von "Brüssel" befürworteten Transportachsen eine untergeordnete Rolle zu spielen;
- Keine hochwertig touristische Region ohne minimale Beförderungsmöglichkeiten;
- Eine Bahnverbindung ist nützlich für die verschiedenen Bevölkerungsgruppen und entspricht allgemeinem Interesse;
- Kleve und Nimwegen sind einzigartige Nachzügler wenn es um die gemeinsame Verkehrsanbindung geht;
- Chance für eine allseitige Entwicklung beider Städte;
- Aufnahme einer Light-Rail Verbindung in die Planung führt zu finanzieller Unterstützung;
- Ähnliche Initiativen in anderen Regionen kommen gut an; Warum gelingt es dem Niederrhein/KAN nicht, was anderen Grenzregionen gelingt?

Strategische und verkehrspolitische Argumente (Zitaten aus dem Rot 8 Gutachten):

- Die inner-euregionale Verkehrsinfrastruktur weist Lücken auf, die als gravierendes Mobilitäts- und Entwicklungshemmnis wirken. Insbesondere beim schienengebundenen grenzüberschreitenden Personennahverkehr sind deutliche Rückschritte zu verzeichnen.
- Von einem schientechnisch hervorragend verbundenen Stadtraum Nimwegen-Kleve bis in die 60er Jahre (Doppelgleisige Bahnstrecke zwei Straßenbahnnetze mit Übersteigepunkt) ist die Grenzregion zu einer Nahverkehrs-Diaspora degeneriert, in der ein Schnellbus als Schienenersatzverkehr fungiert.
- Die bestehenden Mobilitätshemmnisse im Bereich des schienengebundenen Nahverkehrs und des straßengebundenen Individualverkehrs wirken sich negativ auf die sozioökonomische Entwicklung des Grenzraumes aus.
- Zu einem funktionierenden grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt gehört aber auch eine optimale Erreichbarkeit. Dabei sind sowohl die Reaktivierung der Bahnstrecke, wie auch der Lückenschluss der B9n von Kranenburg nach Kleve von großer Bedeutung.
- Von allen genannten Verkehrsprojekten (in Euregionaler Mobilitätsplan Rhein-Waal 2008, red.) sind nur die wenigsten tatsächlich grenzüberschreitend. Einen Sonderfall stellt hier die Reaktivierung der Bahnverbindung von Nimwegen nach Kleve dar.
- Eine reine Betrachtung der Straßen- und Bahnverbindung nach Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten entspricht nicht dem euregionalen Verkehrsnetz-Gedanken (siehe: Euregionaler Mobilitätsplan) sowie der vielschichtig

impulsgebenden und impulsverstärkenden Funktion dieser Infrastrukturen. Eine euregionale Gesamtbetrachtung der Verkehrs- und Wirtschaftseffekte ist hier erforderlich.

- Die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Nimwegen und Kleve stellt ebenfalls einen wichtigen euregionalen Netzschluss dar. Er steht zudem nicht in Konkurrenz zur B9neu, sondern ist unabhängig davon eine erforderliche Infrastrukturmaßnahme.
- Für die Verbesserung der euregionalen Erreichbarkeit (des Flughafens Weeze red.) sind zwei Handlungsbereiche erforderlich: Verbesserung der bahntechnischen Erreichbarkeit durch Reaktivierung der Bahnstrecke Nimwegen-Kleve; Verbesserung der Straßenanbindung im Nahbereich des Flughafens.

Übersicht der vorhandenen Gutachten

- Röhr/AGV, *Machbarkeitsstudie Reaktivierung der Schienenstrecke Nijmegen-Xanten-(Duisburg)*, 1998 Gutachten im Auftrag des Nahverkehrszweckverbandes Niederrhein (in Zusammenarbeit mit der Euregio Rhein-Waal, KAN, Gelderland etc)
- Herman Katteler, *Bahnverbindung Nijmegen-Duisburg/Düsseldorf, acht zugkräftige Argumente für einen aktiven Ansatz*, ITS Radboud Universiteit Nijmegen, Nijmegen 2005 Gutachten im Auftrag der Fahrgastverbände ProBahn, Rover und VIEV.
- StadtUmBau, *Machbarkeitsstudie Touristische(Zwischen-)Nutzung der Bahnstrecke Nimwegen-Kleve*, 2006 Gutachten im Auftrag der Gemeinde Kranenburg.
- Buck Consultants/IVV/Movares, *Euregionaler Mobilitätsplan Rhein-Waal*, 2008 Gutachten im Auftrag der Niederrheinische Industrie- und Handelskammer und Kamer van Koophandel Centraal Gelderland. Dieses Gutachten stuft die Wiederbelebung der Bahnstrecke Nimwegen-Kleve als Prioritätsproject ein.
- Wiebke Höfker, *Grenzüberschreitender Schienenpersonennahverkehr- am Beispiel Kleve-Nimwegen*, 2009 Diplomarbeit an der Technischen Universität Dortmund, Oktober 2009.
- StadtUmBau, *Rot 8, Euregionale Verflechtungsstudie Grenzregio Nimwegen-Kleve, Ein nachhaltiges euregionales Entwicklungs- und Konjunkturprogramm*, Kevelaer 2009. Gutachten im Auftrag der Stadsregio Arnhem Nijmegen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Emmerich am Rhein, Kleve, Kranenburg und Nijmegen.

Prognosen/Fahrgastaufkommen aus Röhr/AGV Gutachtens (1998)

| | Fahrgastaufkommen | Kostendeckung |
|--------------------------------|----------------------------------|---------------|
| Nijmegen (NL)-Groesbeek (NL) | 2.650 Personen pro Tag | - |
| Groesbeek (NL) -Kranenburg (D) | 1.350 Personen pro Tag | - |
| Kranenburg-Kleve | - | - |
| Nijmegen-Kleve | 10.274 Fahrgastkilometer- | 53,12% |

Nach unserer Ansicht ist das Fahrgastaufkommen seit 1998 eher höher geworden. Räumliche und wirtschaftliche Entwicklungen haben in Grenzraum Veränderungen hervorgerufen wodurch der Mobilitätsbedarf nur angestiegen ist. Bereits 12.000 Niederländer sind in den Kreis Kleve übersiedelt. So wohnen in die Gemeinde Kranenburg mit 7.000 Einwohner schon 1.700 Niederländer. Das Beispiel ist das Fahrgastaufkommen der Buslinie S58 zwischen Kleve und Nimwegen. Das Fahrgastaufkommen wuchs von 55.000 (in 2004) nach 88.000 (in 2006) nach Erhöhung der Frequenz von zwei nach ein Stundentakt. Die größere Anziehungskraft der Stadt Kleve zum Shopping für Niederländer, beziehungsweise Nijmegen für die Deutschen. Dank des Niederländischen Konsum steht Kleve weiterhin an die erste Stelle beim Pro Kopf Umsatz in NRW von mehr als € 349.000 pro Person! Deutsche Studenten (mehr dann 1000) wohnen in Nijmegen und der politisch-strategische Wert einer Verknüpfung der beiden SPNV-Systeme zwischen den Räumen Arnhem-Nijmegen und Niederrhein/Ruhrgebiet sind im obengenannten Gutachten und das IGVP-Vorhaben nicht bewertet worden. Und dann gibt es auch noch den Airport Weeze welche den Raum Nimwegen an die ganze Welt anschließen würde.

Fahrgastaufkommen ähnlicher grenzüberschreitender Initiativen

Auf drei grenzüberschreitenden Schienenverbindungen sind erfolgreiche Initiativen durch die deutschen Nahverkehrszweckverbände gestartet worden:

- Enschede – Gronau - Dortmund/Münster: 1200 Personen pro Tag;
- Venlo - Kaldenkirchen - Mönchengladbach: 1600 Personen pro Tag;
- Heerlen – Herzogenrath - Aachen: 600 Personen pro Tag.

Schlussfolgerung: Das Fahrgastaufkommen zwischen Groesbeek – Kranenburg ist hoher prognostiziert worden als zwischen den Städten Enschede - Gronau welche in 2001 reaktiviert worden ist. *Quelle: Arnhem-Emmerich, Grenzüberschreitender Personennahverkehr, IVV, Aachen 2005, Gutachten im Auftrag der Stadt Emmerich*

Investitionskosten in die Schieneninfrastruktur

| | Kosten in Millionen € (2005) | Kosten in Millionen € (1998) | Kosten in Millionen € (2005) | Kosten in Millionen € (2001) |
|---------------------------------|--|--|--|---|
| Nijmegen -Bundesgrenze 14 km | 16,8 | 17,1 | 9,9 | 19,9 |
| Bundesgrenze - Kleve 12 km | 14,4 | 14,2 | 8,5 | 17,1 |
| TOTAL | 31,2 | 31,1 | 18,4 | 37,0 |
| | Gemäß <i>Kostenkentalen openbaar vervoer</i> , Rijkswaterstaat, CVOV-rapport 26, 2005 (Angaben mit durchschnittlichen Preise für ÖPNV Infrastrukturvorhaben herausgegeben durch das niederländische Verkehrsministerium) | Gemäß Röhr/AGV-Gutachten 1998 im Auftrag des Nahverkehrszweck-Verbandes Niederrhein NVN (in Zusammenarbeit mit der Euregio Rhein-Waal, KAN, Gelderland etc). | Gemäß Reaktivierungs-Kosten der "Haller Willem", Bahnstrecke Osnabrück - Dissen/Bad Rothenfelde: 16,3 Million € für 23 km. Diese Bahnstrecke ist komplett renoviert worden für „Light Train“ mit 80 km/h. Kosten sind inklusive 23 gesicherten Bahnübergänge (15 sind zusätzlich mit Halbschranken ausgestattet), Brücken-Sanierung und 5 Bahn-Steige a € 100.000,=. | Gemäß Projektkosten Reaktivierung Bahnstrecke Gronau-Enschede: 12,8 Million Euro für 9 km. Diese Kosten sind relativ hoch wegen des Neubaus einer Brücke über die Grenzfluss Glane. |

Deckung der Kosten/Finanzierung

Die Investitionskosten für die Wiederinbetriebnahme und Sanierung der Strecke Nijmegen-Kleve sind gemäß Regionalisierungsgesetz NRW (RegG NRW) bzw. Gemeinde Verkehrs Finanzierungsgesetz (GVFG) und ggf. weiterer Mittel von der EU (z.B. Interreg III) förderfähig. Auf die anliegenden Kommunen wird somit nur ein ganz geringer Teil der (einmaligen) Kosten zukommen.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind Bundesmittel mit als Ziel u.a. das Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu verbessern. Jährlich bekommen die Ländern daher aus Berlin einen bestimmten Beitrag an Steuermitteln für diese Aufgaben. Bei einer Sanierung der Bahnstrecke Bundesgrenze-Kleve werden also zweckgebundene Mittel eingesetzt die ansonsten in andere ähnliche Projekte außerhalb der Niederrhein Region fließen.

Das InterReg III Programm fördert grenzüberschreitende Projekte zur Stärkung der Integration des Grenzraums bis maximal 15% der Kosten.

Die Projektkosten für Reaktivierung der Bahnstrecke Enschede-Gronau wurden mittels Beiträgen bezahlt der:

| Beiträge bezahlt durch | Kosten auf Basis Aussagen Ir. W. Hermanns, ehemalige Projektleiter Enschede-Gronau |
|--------------------------|--|
| Interreg II | € 2.000.000 |
| Verkehrsministerium (NL) | € 6.745.455 |
| Provinz Overijssel | € 750.000 |
| Stadt Enschede | € 750.000 |
| Regio Twente | € 454.545 |
| NRW | € 1.951.450 |

| | |
|-----------|--------------|
| BRD/Bund. | - |
| DB Netz: | € 169.978 |
| TOTAL | € 12.821.428 |

Schlussfolgerung: Die Deutsche Kommunen brauchten zur Wiederherstellung dieser Schienenstrecke keinen finanziellen Beitrag zu leisten!

Die Kosten für die Reaktivierung des „Haller Willem“, die Bahnstrecke Osnabrück - Dissen/Bad Rothenfelde, wurden zu etwa 2/3 vom Land Niedersachsen getragen. Das verbleibende Drittel wurde zwischen der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) und den kommunalen Straßenbaulastträgern ungefähr jeweils zur Hälfte getragen.

Schlussfolgerung: Die Deutsche Kommunen brauchten zur Wiederherstellung dieser Schienenstrecke nur 1/6 der Kosten zu tragen!

Die Kosten für die Infrastruktur der RegioTram im Raum Kassel betragen 100 Million Euro. Der Bund und das Land Hessen übernehmen 85% der Kosten für die Infrastruktur gemäß dem Gemeinde Verkehrs Finanzierungsgesetz (GVFG). Die restlichen 15 Prozent verteilen sich anteilig auf die Gebietskörperschaften entlang der Strecke nach einem definierter Verteilerschlüssel. Die RegioTram ist ein Projekt des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV). Das Straßenbahnnetz von Kassel und das Eisenbahnnetz in der Region werden miteinander zum neuen RegioTram-Netz verbunden. Umsteigen ist dann nicht mehr nötig. Im Raum Kassel wohnen zirka 300.000 Bewohner. So ist die beinahe stillgelegte Lossetalbahn zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau für die RegioTram umgebaut worden.

Schlussfolgerung: Die Deutsche Kommunen brauchten nur 15% der Kosten zu tragen!

Quelle: *Die RegioTram für Nordhessen, Einsteigen leicht gemacht: Fragen und Antworten zum neuen Verkehrssystem*, Broschüre des NVV, Kassel 15.12.2004.

Schlussfolgerung: Deutsche Kommunen brauchen für SPNV-Reaktivierungsprojekte nur 0 - 17% der Kosten zu tragen im Rahmen des GVFG!

Die Kosten für die Reaktivierung des niederländischen Teils der Bahnstrecke werden aus Mitteln der so genannte BDU-Gelder (BDU=gebundelde doeluitkering, vergleichbar mit den deutschen Regionalisierungsmittel für den ÖPNV) durch die Stadsregio Arnhem-Nijmegen bestritten. In den Niederlanden sind oder die Provinzen oder die Stadsregio zuständig für den öffentlichen Nahverkehr zuständig. Seit 2005 bekommt die Stadregio dafür ein jährlichen Zuschuss vom Verkehrsministerium für die Deckung von Defizite im ÖPNV (65%), Verwaltungskosten und Investitionen (35%). Im Fall einer Reaktivierung braucht die Stadsregio nicht alles zu zahlen. So ist 15% förderfähig im Rahmen des Interreg-Programm. Ein Teil der Kosten kann durch die Provinz Gelderland getragen werden. Auch das Reich leistet einen finanziellen Beitrag! In der „Nota Mobiliteit“ (das nationale Verkehrsplan) ist ein Passus aufgenommen dass das Reich, wenn nötig, einen finanziellen Beitrag zur Wiederherstellung von stillgelegten Eisenbahnstrecken leistet. Vielleicht kann auch im Rahmen des EFRO (Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling, Europäischer Fond für regionale Entwicklung) Subventionen bekommen werden. So hat EFRO ein Teil der kosten der Reaktivierung der stillgelegte grenzüberschreitende Verbindung Maastricht-Lanaken (B) übernommen.

Vorhaben der Niederländische Behörden.

- **Tweede Kamer:** Am 11. September 2008 wurde der Initiativnotiz „*Grenzeloos Genoeg(en)?, Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer*“ der Abgeordneten Cramer (CU) und Koopmans (CDA) mit der Verkehrsminister besprochen. Seitdem steht das Thema des grenzüberschreitender SPNV auf der Tagesordnung der Tweede Kamer und des Verkehrsministers.
- **Tweede Kamer:** am 31. Oktober 2006 wird die Regierung gebeten eine Zukunftsvision auszuarbeiten über grenzüberschreitende Personenzugverbindungen wobei auch die Möglichkeit bisher geschlossene Eisenbahnverbindungen zu reaktivieren berücksichtigt wird.
Quelle: Motie Verdaas c.s., Tweede Kamer vergaderjaar 2006-2007, 30 800 A, nr.26
- **Tweede Kamer:** am 12. Dezember 2005 wird *“in overweging nemende dat het wenselijk is in de Nota Mobiliteit ook aandacht te geven aan de mogelijkheid oude spoorverbindingen, zoals Nijmegen-Kleve, te reactiveren”* die Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit (das nationale Verkehrsplan) ergänzt mit *“Het Rijk levert een bijdrage aan onderzoek naar de mogelijk om oude spoorverbindingen te reactiveren en draagt*

zonodig bij aan de kosten van revitalisering". (Das Reich leistet ein Beitrag für Gutachten zur Untersuchung von Möglichkeiten alte Bahnverbindungen zu reaktivieren und leistet, wenn nötig, einen finanziellen Beitrag zur Wiederherstellung.

Quelle: Motie Slob c.s Tweede Kamer vergaderjaar 2005-2006, 29 644, nr. 33

- **Stadt Nijmegen:** In ihrem Regierungsprogramm 2010-2014 setzt die Magistrat der Stadt sich ein für die Reaktivierung der Bahnstrecke Nijmegen-Kleve und weiter nach Airport Weeze: *"Binnen deze regio werken we verder aan het versterken van de railverbindingen in de regio met extra stations. Daaronder valt ook het reactiveren van de spoorlijn Nijmegen-Kleef en verder naar vliegveld Weeze."*
Quelle: Coalitieakkoord GroenLinks, PvdA en D66, *Werken aan een duurzame toekomst, Gemeenteraad Nijmegen, 2010.*
- **Stadt Nijmegen:** In seiner Neujahrsansprache am 8. Januar 2008 betonte Bürgermeister Thom de Graaf sich einzusetzen für einen alten Wunsch des Magistrats: eine gute Schienenverbindung von Nijmegen mit Deutschland und einen Anschluss an den Airport Weeze.
- **Stadt Nijmegen:** in einer Brief an die VIEV von 15. Dezember 2006 teilt der Magistrat der Stadt Nijmegen mit: die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Nijmegen-Kleve anzustreben aber mittelfristig bestehe zu wenig Unterstützung (draagvlak) von deutscher Seite. Deswegen wird die Reaktivierung als Planaufgabe verschoben nach 2020.
- **Stadt Nijmegen:** In seiner Ratsitzung am 02.02.2005 fordert dieser die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Nijmegen-Kleve zu fordern und beauftragt die Verwaltung entsprechende Maßnahmen einzuleiten.
- **Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN):** Im „Masterplan OV“ (Seite 10, festgestellt am 28.02.2008 durch die Stadregioraad) ist die Eisenbahnstrecke Nijmegen-Kleve aufgenommen als strategisches Project: *We verkennen de heropening van de raillijn Nijmegen-Kleve (tot 2020 eventueel als toeristisch-recreatieve attractie) en de ruimtelijke voorwaarden voor een doorgaande trein naar Düsseldorf.*
- **Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN):** Im „Regionale Nota Mobiliteit“ (festgestellt am 21.12.2006 durch die KAN-Raad) wird festgestellt dass die Chancen für ein baldige Reaktivierung gering ist und die verfügbare Mittel vorläufig besser eingesetzt werden können für die Lösung anderer Mobilitätsengpässe (z.B die eingleisige Eisenbahnbrücke in Ravenstein).
- **Provinz Gelderland/Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN):** Im “Regionaal Plan 2005–2020 Stadsregio Arnhem Nijmegen” (festgestellt am 26.10.2006 durch die KAN-Raad) ist die Eisenbahnstrecke Nijmegen-Kleve als Projekt 2 im Bereich Verkehrspolitik eingestuft worden: *eine Studie nach Möglichkeiten einer Light Rail SPNV-Verbindung zwischen Nijmegen und Kleve mit Anschluss nach Düsseldorf unter Berücksichtigung von Aspekten wie Transport, Technik, Organisation und Wartung & Instandsetzung.* Dieser Regionalplan hat den Status eines Regional-Strukturplanes im Rahmen des Raumordnungsgesetzes. Im Klartext bedeutet das: alle Bauvorhaben entlang der Eisenbahnlinie sind untersagt.
- **Euregio Rijn-Waal:** in seiner Euregioratsitzung am 26.05.2006 in Groesbeek ist beschlossen worden einen Euregionalen Mobilitätsplan auf zu stellen unter der Berücksichtigung des Wunsches, die Eisenbahnstrecke Nijmegen-Kleve zu reaktivieren.
- **Euregio Rijn-Waal:** in seiner Euregioratssitzung am 25.05.2005 in Duisburg ist den folgender Beschluss gefasst worden: die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Nijmegen -Kleve zu fordern und beauftragt die Verwaltung entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Vorhaben der Deutschen Behörden

- **NRW:** Im Juni 2006 beschließt der Landtag im Rahmen des Integrierten Gesamtverkehrsplan (IGVP 2006, Vorhaben 13087) die Strecke Bundesgrenze-Kleve und Kleve-Xanten gemeinsam zu bewerten und in die Dringlichkeitsstufe “Weiterer Bedarf nach 2020” auf zu führen trotz Beschwerden der Bezirksregierung Düsseldorf, Stadt Nijmegen und die Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN);
- **NRW:** Broschüre Euregionale Mobilität, 2004, Minister Dr. Axel Horstmann: *“Grenzüberschreitende Verbindungen im Schienenverkehr müssen den verkehrlichen Anforderungen eines Europa ohne Grenzen gerecht werden”...“Wenn die Niederlande der Reaktivierung der Strecke zustimmen, kann die RE10 Düsseldorf - Kleve verlängert werden.”*
- **NRW:** Im ÖPNV-Bedarfsplan 1998 in der Dringlichkeitsstufe “Weiterer Bedarf bis 2015” aufgeführt worden.
- **Bezirksregierung Düsseldorf :**In seiner Regionalratssitzung am 16.02.2006 ist – in seiner Stellungnahme gegen das IGVP-Plan - empfohlen worden Maßnahmen ab zu schließen oder zumindest eingeleitet zu sein das vor 2015 wieder Verkehr auf der Bahnlinie Xanten-Kleve-Nijmegen rollt. Quelle: Rheinische Post 17-02-2006.

- **Bezirksregierung Düsseldorf** : Regierungspräsident Büssow hat sich in der Presse und im Rundfunk immer bei Amtsbesuchen für baldige Reaktivierung der Strecke zu Stärkung der Niederrhein-Region ausgesprochen.
- **VRR** (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr), Zielnetz 2015, 2e Auflage, 1999: RE10, Rhein-Niers Express, muss von Kleve nach Nijmegen in Stundentakt verlängert werden; RB31, der Niederrheiner, muss von Xanten verlängert werden nach Kleve und Nijmegen.
- **Stadt Kleve**: in seiner Vortrag für die „Railinformatieavond“ in Groesbeek am 19.04.2010 begrüßt der Stellvertretende Bürgermeister, Dr. Arthur Leenders, eine baldige Reaktivierung der Bahnverbindung Nimwegen-Kleve als im Interesse der Stadt Kleve liegend. Die Bahnverbindung ist wichtig für: die Zusammenarbeit zwischen der Klever Fachhochschule Rhein-Waal (HRW) und der Nimweger HAN/Radboud Universität; die Bürger und Bürgerinnen die in diesem Grenzraum leben; fördert den Tourismus; die Entwicklung der regionalen Wirtschaft in der Euregio; die Anbindung der Stadsregio Arnhem Nijmegen an den Flughafen Weeze. „Diese Investition zahlt sich drei Mal aus.“
Quelle: Programm Railinformatieavond am 19. April 2010, Theater De Mallemolen, GroenLinks Groesbeek.
- **Stadt Xanten**: In seiner Ratssitzung am 29.06.2005 ist der folgende Beschluss gefasst worden: begrüßt die grundsätzlichen Überlegungen zur Reaktivierung der Schienenstrecke Duisburg-Xanten-Kleve-Nijmegen und beauftragt die Verwaltung entsprechende Maßnahmen einzuleiten.
- **Gemeinde Kranenburg**: in seiner Ratssitzung am 22.06.2006 ist eine Resolution angenommen worden: die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Nijmegen -Kleve zu begrüßen und zu fordern. Zwischenzeitlich wird eine Touristische Nutzung mit z.B. mit Draisinen vorgeschlagen, die finanziellen Mittel sind bereits beantragt.
Quelle: Rheinische Post 23-06-2006

Verkehrskonzepte

Für die Reaktivierung kommen drei Light Rail Varianten im Frage:

- Light Train Konzept: der Regional Express RE10 von Düsseldorf nach Kleve wird über Kleve hinaus nach Nimwegen verlängert mit Haltestellen in Kranenburg, Groesbeek und Heijendaal.
- Light Train Konzept: Die geplante StadsregioRail Linie Zutphen-Heijendaal oder Doetinchem-Heijendaal wird verlängert nach Kleve Bf oder sogar Weeze Bf (Airport Weeze) mit Haltestellen in Groesbeek und Kranenburg.
- TramTrain Konzept: Die Nimweger Hochwertige ÖPNV (HOV)-Verbindung Waalsprong – Centrum (Mitte) – Heijendaal – Universität wird statt Bus als Straßenbahn ausgebaut; die TramTrain fährt weiter als Zug über Groesbeek, Kranenburg, Nütterden, Donsbrüggen, Kleve-Tiergarten nach Kleve Bf oder sogar nach Weeze Bf. Für die Verbindung (2 km) zwischen Weeze Bf nach Airport Weeze wird eine Straßenbahn gebaut.

Wie weiter? Ein Vorschlag für einen zugkräftiges Projekt

- Gemeinsame Erklärung von Behörden und gesellschaftlichen Organe und Verbände der Grenzregion die Reaktivierung zu begrüßen;
- Erfolgsfaktor: Politiker der mit persönliches Engagement Schrittmacher ist; Niederländische Beispiele sind Bürgermeister Leers (CDA) der einen Anschluss Maastrichts an das TGV-Netz fordert oder Marnix Norder (ehemalige Deputierte Zuid-Holland) für die Rijn-Gouwelijn (Light Rail im Raum Leiden)
- Gründung eines euregionalen Projektbüros mit engagierte Projektführung und motivierten Mitarbeiter;
- Aktualisierung der Röhr/AGV-Machbarkeitsstudie aus 1997: im besonderen die Fahrgastprognosen und unter Berücksichtigung eine Light Rail Betriebsführung statt Heavy Rail;
- Studie nach der heutigen technischen Lage der Schienenstrecke: *inwieweit ist eine „low budget“ Reaktivierung möglich wobei die heute vorhandene Infrastruktur soweit wie möglich verwendet werden kann.*
- Auf Basis der Resultate der oben genannten Studien einen Plan zur Reaktivierung aufstellen;
- Lernen von den Erfahrungen in Kassel (RegioTram), Kreis Osnabrück (Haller Willem), Kreis Düren (Rurtalbahn) und viele, viele anderer erfolgreicher Reaktivierungsprojekte;
- Lobby und Suche nach Förderungsmöglichkeiten bei den regionalen, nationalen und europäischen Behörden in Arnhem, Den Haag, Düsseldorf, Berlin und Brüssel; z.B Förderungsmöglichkeiten bei der EU: InterReg, Regionale Strukturfonds, usw.
- In 2010 planen, am 8.8.2015 fahren (150. Geburtstag der Eisenbahnverbindung Nijmegen-Kleve).

Stellungnahmen

Gegen-Argument 1: **Die Reaktivierung der Schienenverbindung gefährdet die heutigen (Schnell)bus-Verbindung zwischen Nijmegen-Kleve und Nijmegen-Groesbeek**

Antwort: Zug und Bus gehören beide zum ÖPNV, aber bedienen ein anderes Publikum. Deswegen darf man diese Modalitäten nicht gleichstellen. Die Praxis zeigt dass der Zug für eine bessere ÖPNV- und Bus-Ausnutzung sorgt. Züge sollte der Rücken des ÖPNV-Netzes sein. Busse dagegen sollten Bahnhöfe verbinden mit Orten und Ortsteile wo Menschen wohnen. Die Busse sollten die „Feeder“ des Schienennetzes sein. Dieses Fischgräten-Modell wird betrieben in dem niederländische Achterhoek (Syntus) und in dem Kreis Düren (DRK). Die Erkenntnis ist dass mehr Leute mit den Bus fahren als wenn es überhaupt keinen Zug gibt. Der Schienenverbindung Enschede-Gronau ist ein gutes Beispiel. Vor der Reaktivierung gab es 120 Fahrgäste zwischen beiden Städte mit der Bus. Nach Reaktivierung (seit 2001) reisen circa 1300 Fahrgäste pro Tag mit dem Zug, und circa 400-500 Fahrgäste mit der Bus über die gleiche, parallel laufenden grenzüberschreitende Strecke!

Gegen-Argument 2: **Reaktivierung bedeutet auch das Güterzüge wieder fahren dürfen und damit wird Strecke eine Bypass der Betuweroute**

Antwort: Darum ist es wichtig dass man eine Bedingung ausspricht im seinem Vorhaben. Nur eine Reaktivierung mit Light-Rail kommt dabei dann auch im Frage. Technisch ist das einfach durch zu führen. Man soll die Schwellenabstand von 0,60 m nach 0,80 m erhöhen wie es auch bei Enschede-Gronau durchgeführt worden ist. Die Oberbau der Strecke ist dann nicht mehr für Heavy-Rail Benutzung geeignet. Die Strecke ist nicht als Bypass der Betuweroute geplant. Auf niederländischer Seite soll der Güterverkehr über Emmerich abgewickelt werden müssen. Auf deutscher Seite können überhaupt keine Güterzüge mehr auf die eingleisige Strecke Kleve-Krefeld eingelegt werden weil alle Ausweichleise an alle Bahnhöfe abgebaut worden sind z.B. in Kleve.

Gegen-Argument 3: **Die Gemeinde Groesbeek ist gegen Reaktivierung**

Antwort: Die Gemeinde Groesbeek ist nicht gerade konsistent in ihre Aussagen. Sie ist nicht gegen, aber ist auf diesem Moment auch kein Befürworter. Offiziell heißt es: „Eine kurzfristige Reaktivierung ist nicht zu erwarten und deswegen wird vorgeschlagen nach Möglichkeiten für eine touristische Nutzung zu suchen (Regierungsprogramm Rat der Gemeinde Groesbeek, 2006)“. In 2002 dagegen fordert die Gemeinde noch einen Light Rail Anschluss an die KAN Regio Rail. Sogar Beschwerde in 2003 wurde eingereicht gemacht gegen die Abriss der Rampenbrücke in Kleve! Groesbeek hat zwei Bedingungen: keine Güterzüge und keine Einschränkung der Bus-Verbindung nach Nijmegen. Güterzüge kommen nicht im Frage weil es um eine Light Rail Verbindung geht. Eine Reaktivierung führt sogar für eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung Groesbeeks, wie es ein ähnliches Project wie Enschede-Gronau zeigt. Statt Endpunkt wird Groesbeek Startpunkt vieler Verbindungen im Reichswaldbezirk. Die Beschwerden Groesbeeks sind auch zu verstehen. Seit 1935 ist die Haltestelle geschlossen. Seitdem haben die Groesbeker nur eine Last getragen statt mit einer Lust gesegnet zu sein.

Gegen Argument 4: **Es gibt kein Geld**

Antwort: Viele Kommunalpolitiker benutzen dieses Argument des Verzichtes. Die Beispiele Enschede-Gronau, Osnabrück -Dissen/Bad Rothenfelde, Kassel-Wolfhagen zeigen das solche Infrastrukturvorhaben kaum einen großen finanziellen Beitrag der Kommunen nötig machen. Deutsche Kommunen brauchen für solche SPNV-Wiederherstellungsprojekte zwischen 0 bis 17% der Kosten zu tragen im Rahmen des Gemeinde Verkehrs Finanzierungsgesetz (GVFG). Bund und Land statt Kommunen tragen zum großem Teil die Kosten. Aber Niederrheinische Politiker und Verwalter wagen sich nicht Geld zu fordern bei ihrer übergeordneten Kreis-, Bezirks-, Landes- und Bundesregierung aus Angst den Respekt und das Vertrauen als verlässliche Partner zu verlieren. Es gibt jedoch Geld. So hat der Kreis Kleve fast € 25 Millionen dem Airport Weeze als Kredit zur Verfügung gestellt. Einnahmen der Mautgebühren von € 2,7 Milliarden überschreiten alle Prognosen. Auch an Niederländische Stelle gibt es Geld. Die Provinz Gelderland hat fast € 4 Milliard verdient an die Verkauf des NUON Energiekonzerns. Deswegen, eine Aufnahme einer Light-Rail Verbindung in die Planung führt zu finanzieller Unterstützung. Eine Region welche keine Pläne hat und diesbezüglich icht politisch aktiv wird, wird auch kein Geld bekommen.

Das Beispiel „Haller Willem“, ein kostengünstiges erfolgreiches Reaktivierungsprojekt in Niedersachsen

Der Haller Willem von Dissen/Bad Rothenfelde nach Osnabrück, Hörne hat nach rd. 16-monatiger Bauzeit den SPNV-Regelbetrieb am 10.06.2005 aufgenommen und läuft seitdem störungsfrei und mit gutem Fahrgastzuspruch.

Auf der insgesamt 22,848 km langen eingleisigen Strecke sind insgesamt 17.992 Y-Stahlschwellen eingebaut worden, was unter Berücksichtigung des zweigleisigen Kreuzungsbahnhofes in Hilter-Wellendorf und der besonderen Bauweise der Bahnübergänge mit Beton-Gleistragplatten rd. 800 Stahlschwellen pro km ausmacht. Als Schienenprofil ist ein neues Profil S 54 (= 54 kg pro m), 1. Wahl, eingebaut worden, angeliefert in Längen zu 120 m von der voestalpine aus Österreich. Die Strecke ist nach Lastenklasse CE (20,0 to Radsatzlast, 8,0 to Meterlast) eingestuft und wird durchgängig mit 80 km/h befahren. Die Einfahrgeschwindigkeit in den Kreuzungsbahnhof Hilter-Wellendorf beträgt aufgrund betrieblicher und signaltechnischer Vorgaben aus beiden Richtungen 60 km/h.

Auf der Strecke befinden sich insgesamt 27 Bahnübergänge, von denen bis auf die 4 Fußweg-Bahnübergänge - gesichert durch Übersicht auf die Bahnstrecke- alle mit Licht-zeichenanlagen vom Typ BUES 2000 der Fa. Scheidt & Bachmann aus Mönchenglad-bach gesichert sind. Von den insgesamt 23 technisch gesicherten Bahnübergängen sind 15 zusätzlich mit Halbschranken ausgestattet. Die Zugsicherung erfolgt durch ein elektronisches Stellwerk der Bauart ZSB 2000, das sich in Hilter-Wellendorf befindet und ebenfalls von der Fa. Scheidt & Bachmann geliefert wurde.

Die Gesamtkosten der Reaktivierung auf rd. 16,0 Mio. €, die sich im einzelnen wie folgt aufteilen:

| | |
|--|------------|
| Ingenieur- und Planungsleistungen | 1,35 Mio € |
| Grunderwerb | 0,05 Mio € |
| Entschädigungszahlungen | 0,15 Mio € |
| Ausgleichsmaßnahmen | 0,05 Mio € |
| Oberbau, Erdbau, Gleisbau - davon Dammsanierung wg. Dachsschäden 0,40 Mio € | 9,70 Mio € |
| Bahnübergangssicherungen | 2,60 Mio € |
| Zugsicherungstechnik | 1,60 Mio € |
| Brückenbau | 0,40 Mio € |
| Sonstiges | 0,10 Mio € |

Die Kosten wurden zu rd. 2/3 vom Land Niedersachsen getragen. Das verbleibende Drittel wurde zwischen der VLO und den kommunalen Straßenbausträgern ungefähr jeweils hälftig getragen.

Die Bahnsteige an den insgesamt 5 Haltepunkten (Dissen, Hilter, Wellendorf, Kloster Oesede, Oesede, Sutthausen) haben eine Länge von jeweils 110 m, sind behinderten-gerecht, videoüberwacht und ansonsten mit den üblichen Ausstattungsmerkmalen versehen worden (Wetterschutzhäuschen, Info-Vitrine, Sitzbänke, Beschallung etc.). Die durchschnittlichen Kosten betragen in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten rd. 100.000 €, netto pro Bahnsteig.

Quelle: Schreiben von Jürgen Werner (VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH) an Marcel Walraven, d.d. 20.11.2006, Bohnte.

Das Beispiel Euregiobahn Münster-Gronau-Enschede mit hohem Fahrgastanspruch

Die Schienenstrecke vom westfälischen Gronau ins niederländische Enschede wurde in einer Kooperation der Königlich-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft (KWE) mit der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft (DGEE) in den 1870ern erbaut. Die Folgen des zweiten Weltkrieges und die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße führten zum Rückgang der Personenbeförderungszahlen und somit zu Rationalisierungsmaßnahmen, so dass 1981 nach dem letzten Güterzug die Betriebseinstellung des Gesamtverkehrs nach Enschede erfolgte. Im Jahr 2001 wurde die grenzüberschreitende Gleisverbindung nach 20 Jahren durch die Deutsche Bahn AG mit einer Laufzeit von 10 Jahren in Betrieb genommen.

Die heute eingleisige nicht-elektrifizierte Strecke Münster-Gronau-Enschede hat eine Länge von 65 Kilometern und 13 Haltepunkte, davon 3 Halte auf niederländischer Seite und wird mit Dieseltriebzügen befahren. Der Abschnitt Gronau-Enschede wird durch zwei Regionalbahnen bedient und kann somit eine 30 minütige Taktung garantieren. Eine Attraktivierung der Haltepunkte wie z.B. durch Barrierefreiheit zu den Gleisen, Fahrradstationen, P&R Plätze, Fahrkartenkauf und Umnutzung der Bahnhofsgebäude durch Gastronomie, Museum, Kiosk etc. erfolgte durch die Kommunen selbst und/oder der DB Station & Service AG.

Somit konnte bereits im ersten Jahr (2002) ein tägliches (Montag bis Freitag) Fahrgastaufkommen von ca. 1.000 Reisenden auf der neuen Verbindung Gronau – Enschede verzeichnet werden. 2006 waren es bereits ca. 1.800 Fahrgäste. Die Sonn- und Feiertage liegen mit etwas geringeren Werten darunter (2002: 900 Fahrgäste; 2006: 1.200 Fahrgäste), wohingegen die Nachfrage an Samstagen beachtlich größer ist. Diese betrug bereits im Jahre 2002 im Durchschnitt 1.800 Fahrgäste pro Tag, inzwischen sind es 2.500 Fahrgäste. Diese Nachfragespitzen lassen sich durch die beiden Markttage in Enschede am Dienstag und am Samstag begründen und zeigen die gestärkten regionalen Beziehungen. Die große Anzahl der Niederländer, die an Samstagen das Zugangebot in die Gegenrichtung für einen Einkaufsbummel in Münster oder im Münsterland – besonders in den Advents-Wochen - nutzen, zeigt deutlich die überregionalen Verflechtungsmöglichkeiten, die eine solche Strecke nach sich zieht. Durch geplante Siedlungsprojekte wie „De Eschmarke“ in Enschede mit 4.250 Wohneinheiten, aber auch Verdichtungsmaßnahmen in Altenberg, Ochtrup und Steifurth mit bis zu 300 Wohneinheiten wird davon auszugehen sein, dass die Nachfrage montags bis freitags und durch gezielte Werbung kontinuierlich ansteigen wird. Die Strecke der Regionalbahn 64 „Euregio-Bahn“ ist zudem attraktiv für Studenten, die die Anbindung an Münster (Universität) und Steinfurt (Fachhochschule) nutzen. Jedoch auch die Spätverbindungen in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen lassen die Region enger zusammenrücken.

Quelle: StadtUmBau, Rot 8, Euregionale Verflechtungsstudie Grenzregio Nimwegen-Kleve, Ein nachhaltiges euregionales Entwicklungs- und Konjunkturprogramm, Kevelaer 2009. Seiten 65-66.