

## Niederschrift

**über die in der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Strukturplanung  
am 18.10.2017 im Prinz-Moritz-Saal des Kreishauses in Kleve (Raum E.159)  
gefassten Beschlüsse**

Beginn der öffentlichen Sitzung : 18:00 Uhr  
Ende der öffentlichen Sitzung: 19:30 Uhr

Beginn der nichtöffentlichen Sitzung: 19:31 Uhr  
Ende der nichtöffentlichen Sitzung: 19:31 Uhr

### anwesend sind:

Angenendt, Brigitte	Kleve
Erkens, Hans-Willi	Geldern
Klinkhammer, Robert	Rees
Mailänder, Josef	Straelen
Palmen, Manfred	Kleve
Papen, Hans-Hugo	Rheurdt
Winkels, Lothar	Bedburg-Haus
von Elverfeldt, Max	Weeze
Eicker, Sigrid	Geldern
Eis, Michael	Kleve
van Ooyen, Alfons	Weeze
Weber, Otto (Vorsitzender)	Straelen
Sickelmann, Ute	Emmerich am Rhein
Dr. Prior, Helmut	Kleve
Maes, Georg	Bedburg-Hau
Habicht, Kai	Kerken
Derksen, Herbert	Kleve

### entschuldigt sind

Düllings, Paul	Issum
Poell, Peter	Goch
Selders, Hannes	Wallfahrtsstadt Kevealer
Wolters, Stephan	Geldern
Friedmann, Peter	Rees
Preußner, Jürgen	Geldern
Heinricks, Michael (beratendes Mitglied)	Kerken

### anwesend sind von der Verwaltung

Spreen, Wolfgang  
Dr. Reynders, Hermann  
Baetzen, Jürgen  
Bäumen, Thomas  
Lindeboom, Benedikt  
Hermsen, Ralf (als Schriftführer)

Zu Beginn der Sitzung begrüßt der Vorsitzende die Sitzungsteilnehmer, die Vertreter der Verwaltung, die Vertreter des Verkehrsplanungsbüros BüroStadtVerkehr (Frau Oppenberg und Herr Stuhm) und die Zuhörer.

Anschließend stellt er fest, dass die Einladung zur Sitzung und Information der Öffentlichkeit ordnungsgemäß erfolgt sind und der Ausschuss für Umwelt und Strukturplanung beschlussfähig ist.

Die Frage des Vorsitzenden an die Ausschussmitglieder, ob sich jemand im Sinne der gesetzlichen Ausschlussgründe zu einem Tagesordnungspunkt oder Beratungsgegenstand für befangen halte, wird von allen Ausschussmitgliedern verneint.

Anträge zur Tagesordnung werden nicht gestellt.

Herr Weber gibt einige Hinweise zum geplanten Ablauf der Sitzung. Zunächst werde zum Tagesordnungspunkt 1 eine kurze Einführung in die grundsätzlichen Dinge der Nahverkehrsplanung durch Herrn Baetzen erfolgen. Anschließend werden die Referenten des beauftragten Planungsbüros anhand einer Powerpoint-Präsentation den Entwurf des Nahverkehrsplans vorstellen.

### **Öffentliche Sitzung**

1. **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV);** 706/WP14  
Entwurf des Nahverkehrsplanes des Kreises Kleve
2. **Mitteilungen**  
**- Amprion; Gleichstromprojekt A-Nord** 705/WP14
3. **Anfragen**

### **Nichtöffentliche Sitzung**

4. **Mitteilungen**
5. **Anfragen**

### **Öffentliche Sitzung**

Zu Punkt 1 der Tagesordnung:

706/WP14

**Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV);**  
Entwurf des Nahverkehrsplanes des Kreises Kleve

---

Herr Baetzen führt in das Thema ein und erläutert die Zusammenhänge:

Der Kreis Kleve ist nach den Vorschriften des ÖPNVG NRW Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Das regionale ÖPNV-Angebot im Kreis Kleve wird „historisch“ und aktuell im Wesentlichen betrieben von 2 Verkehrsunternehmen:

1. Die NIAG (z.T. auch Tochterfirma Look) erbringt Verkehrsleistungen auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge, vor allem auf Grundlage des vergleichsweise „großen“ Verkehrsvertrages von November 2009. Diese Leistungen werden gemeinwirtschaftlich, also mit Ausgleichsleistungen des Kreises Kleve erbracht, da die Fahrgeldeinnahmen und Landesfördermittel nicht auskömmlich sind. Die Refinanzierung erfolgt durch die kreisangehörigen

Kommunen über die ÖPNV-Umlage.

2. RVN (Regionalverkehr Niederrhein GmbH) - seit 01.09.2017 hat BVR (Busverkehr Rheinland GmbH) alle Rechte und Pflichten übernommen; beides sind Töchter der DB Regio AG. Die Verkehrsleistungen werden eigenwirtschaftlich, d.h. ohne Ausgleichsleistungen des Kreises Kleve erbracht.

Daneben sind einige Kommunen im Kreis Kleve Aufgabenträger für ihren Ortsverkehr, der dann dort – bezogen auf die Ortsbuslinien - auch selbst organisiert und gestaltet wird.

Sämtliche Verkehrsverträge laufen zum 30.11.2019 aus; dies gilt mit Ausnahme von nur drei Linien ebenso für alle Linienkonzessionen sowohl von NIAG, Look GmbH als auch RVN/BVR. Verkehrsunternehmen benötigen nach dem PBfG einer Genehmigung der Bezirksregierung (sog. „Linienkonzession“), die i.d.R. für 10 Jahre erteilt wird. Vor diesem Hintergrund müssen nahezu alle Verkehrsleistungen (bis auf die drei genannten Linien) für den Kreis Kleve zum 01.12.2019 neu organisiert, vergeben und konzessioniert werden.

Nach dem ÖPNVG NRW bildet ein Nahverkehrsplan den Rahmen für die Verkehrsbedienung. Der aktuelle Nahverkehrsplan des Kreises Kleve stammt aus dem Jahre 1997. Er wurde nach 2 Beschlüssen des Kreistages vom 12.12.2002 und 13.12.2007 jährlich durch Mitteilung der Veränderungen im Linienverkehr an den Fachausschuss, Kreisausschuss und Kreistag ergänzt. Am 13.12.2007 wurde zudem beschlossen, ihn bei Bedarf fortzuschreiben – dieser Zeitpunkt ist nun gekommen. In der Zwischenzeit hat es wesentliche Änderungen des Rechtsrahmens gegeben: So sind nicht nur das ÖPNVG NRW sondern auch das PBfG grundlegend überarbeitet worden. Hinzu gekommen ist auch die EU-VO 1370/2007, die bei jeder Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im ÖPNV zu beachten ist. Auch sind im PBfG neue Regelungen hinsichtlich eines barrierefreien Zugangs zum ÖPNV geschaffen worden. Jede Vergabe von ÖPNV-Leistungen, aber auch jede Konzessionierung durch die Bezirksregierung orientiert sich am gültigen Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers.

Dies alles hat mit Blick auf Ende 2019 dazu geführt, den Nahverkehrsplan nun grundlegend neu zu fassen. Hierzu ist Anfang Mai 2016 das Verkehrsplanungsbüro BüroStadtVerkehr (BSV) Hilden beauftragt worden. Es fand zuletzt eine umfassende Vorabstimmung, auch mit den Kommunen, aktuellen Verkehrsunternehmen und Nachbarkreisen auf Arbeitsebene statt. Zudem ist der vorliegende Entwurf juristisch begleitet und geprüft worden. Dies ist besonders wichtig bezüglich des weiteren Verfahrens. Nach Vorstellung des Entwurfs in der heutigen Sitzung soll dieser nämlich den nach dem ÖPNVG vorgesehenen Stellen (die in der Vorlage genannt sind) im Beteiligungsverfahren zugänglich gemacht werden. Evtl. sich aus dem Verfahren ergebende Anpassungen werden eingearbeitet und mit der finalen Fassung des Planes dem Fachausschuss, Kreisausschuss und Kreistag vorgelegt.

An die für Mitte März vorgesehene Beschlussfassung schließt sich die sog. europarechtlich vorgeschriebene Vorabkennzeichnung im Europäischen Amtsblatt und später das Vergabe- und Genehmigungsverfahren an.

Im Anschluss an die Einführung durch Herrn Baetzen stellt Frau Oppenberg den Entwurf des Nahverkehrsplans im Rahmen einer Powerpoint-Präsentation vor. Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Herr Weber bedankt sich bei Frau Oppenberg und übergibt Herrn Spreen das Wort.

Herr Spreen bedankt sich bei den Referenten für deren Unterstützung und für die Präsentation. Er weist darauf hin, dass es sich gegenwärtig noch um einen Entwurf handele. Von einem neuen Nahverkehrsplan könne erst nach einem entsprechenden Kreistagsbeschluss gesprochen werden. Bis dahin sei auch noch die Möglichkeit einer Einflussnahme gegeben. Aufgrund der Änderung in der Zeitplanung, die den Beschluss des Kreistags nun für März 2018 vorsehe, ergebe sich mehr Zeit für die politische Beratung. Die Bedeutung und die Komplexität des Themas seien zu groß um an der ursprünglichen Zeitplanung mit Beschlussfas-

sung in 2017 festzuhalten. Die Veränderung des Zeitrahmens gebe den Gremien des Kreises, aber auch den übrigen Beteiligten, deutlich mehr Raum. Dem Märztermin komme aber eine große Bedeutung zu, da für die Auftragsvergabe eine europarechtliche Ausschreibung vorgeschrieben sei und hierzu ausreichend Zeit einzuplanen sei. Die europarechtlichen Vorgaben seien sehr komplex. Aufgrund des schwierigen Verfahrens bestehe die Gefahr, sich durch Verfahrensfehler angreifbar zu machen. Aus diesem Grund würden auch Rechtsberater in die rechtliche Prüfung eingebunden. In jedem Fall komme der zeitlichen Komponente eine große Bedeutung zu.

Bei dem vorliegenden Werk handle es sich zwar um einen Entwurf, jedoch stelle dieser Entwurf kein „Anfangsgedankenspiel“ dar. Es haben bereits umfangreiche Abstimmungen mit den Kommunen und anderen Beteiligten stattgefunden. Dabei haben die Gemeinden im Spannungsfeld der zu leistenden Ausgleichszahlung bereits zwischen Wunsch und Machbarkeit abwägen müssen. Die Papierfassung des Entwurfs sei wesentlich umfangreicher als die heutige Präsentation, die eine Zusammenfassung darstelle und der Niederschrift über die heutige Sitzung als Anlage beigefügt werde. Am Ende der Sitzung werde die Papierversion sowie auch die zu den Stellungnahmen der Kommunen gefertigte Synopse ausgehändigt. Somit bestehe die Möglichkeit, sich umfassend mit dem Werk vertraut zu machen und den Entwurf in der nächsten Sitzung des Fachausschusses am 14.11.2017 zu beraten.

Herr Weber bedankt sich für die Ausführungen und gibt den Tagesordnungspunkt zur Diskussion frei.

Herr Klinkhammer stellt Frau Oppenberg die Frage, ob die in der Präsentation angesprochenen Qualitätsstandards definiert worden seien und welche Rückschlüsse daraus auf die Qualität des Nahverkehrsplans gezogen werden könnten. Konkret stelle er die Frage, ob eine Diskrepanz zwischen Wunsch und Wirklichkeit bestehe.

Herr Spreen weist darauf hin, dass beauftragte Gutachter „Hilfspersonen“ der Verwaltung seien und er die Beantwortung der Frage übernehmen werde. Der Nahverkehrsplan des Kreises Kleve sei Ende der 90er Jahre fortgeschrieben worden. Beim derzeitigen Plan handle es sich um einen Plan für einen ländlichen Bereich. Dies bedeute, dass Prioritäten zu setzen seien. Die nun vorzunehmende Überarbeitung biete neue Chancen, berge aber auch gerade im Hinblick auf das vorgeschriebene Vergabeverfahren Gefahren. Das „neu beginnende Spiel“ müsse so definiert werden, dass den nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ein möglichst großer Ertrag gegenüberstehe. Da zudem eine Aussage zu den konkreten Kosten erst am Ende des Ausschreibungsverfahrens möglich sei, müsse die Ausschreibung so gestrickt sein, dass noch ein Spielraum für Anpassungen bestehe. Die komplette Streichung einmal ausgeschriebener Leistungen sei nicht möglich. Es müsse das Ziel sein, eine den heutigen Anforderungen gerecht werdende Aktualisierung der Nahverkehrsplanung für die nächsten 10 Jahre zu erhalten, die tendenziell sowohl besser als auch kostengünstiger werde. Beispiele für Verbesserungen könnten die Anbindungen der Hochschule Rhein-Waal und Fontys sowie auch die Verbindungen zwischen Rees und Kleve sein. Auf der Grundlage von Fahrgastzählungen müssten vernünftige Lösungen mit einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Qualität und Nachfrage ausgearbeitet werden. Auch die auf die Bedürfnisse der jeweiligen Einwohner der angehörigen Kommunen ausgerichteten Verbesserungsvorschläge seien stets einer entsprechenden Kostenanalyse zu unterziehen. Dies schließe nicht aus, dass es Bereiche geben könne, für die künftig mehr Geld eingeplant werden müsse.

Herr Weber merkt zur Kostenfrage an, dass z. B. die zu berücksichtigenden gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit bereits zu Mehraufwendungen führen würden.

Frau Eicker bedankt sich für die Präsentation und spricht die vorletzte Seite mit der Darstellung der nächsten Arbeitsschritte an. Als 3. Schritt sei die Erstellung der Endfassung und als 5. Schritt die Fahrgastzählung genannt. Sie stellt die Frage, wieso dies vom zeitlichen Ablauf her nicht andersherum wäre.

Herr Baetzen antwortet, dass die Zählung dem Vergabeverfahren vorgelagert sei, da die Zählung eine wichtige Grundlage für die Nettoausschreibung sei. Der Bewerber müsse auf der Grundlage der aktuellen Zahlen erkennen können, was ihn erwarte.

Frau Eicker fragt nach wie denn vorgegangen würde, wenn die Zahlen vom Entwurf des Nahverkehrsplans abweichen sollten.

Herr Spreen erläutert, dass für die Erstellung des Nahverkehrsplans der Ist-Stand von Bedeutung sei. Die Fahrgastzählung sei erst für das nachgelagerte Ausschreibungsverfahren notwendig, da die Anbieter diese Zahlen für die Ermittlung der Einnahmen benötigen. Auch der vom Kreis Kleve zu übernehmende Finanzierungsanteil hänge von den Fahrgastzahlen und der darauf aufgebauten Kalkulation der Anbieter ab. Zu den Prüffeldern sei anzumerken, dass diese als Grundlage für spätere Erfassungen benannt werden müssten. Nur wenn Prüffelder bekannt seien, könne nach entsprechenden Ermittlungen zu einem späteren Zeitpunkt mit den Beteiligten eine gemeinsame Entscheidung über die Umsetzung eines solchen Maßnahmenvorschlags erfolgen.

Frau Oppenberg merkt zum Thema „Prüffelder“ an, dass diese auch wieder verworfen werden könnten. Sie seien nicht Bestandteil der Ausschreibung sondern stellten lediglich Optionen dar. Die Entscheidung zur Umsetzung solcher Optionen beruhe u. a. auf der Grundlage der Ergebnisse späterer Zählungen.

Herr Spreen ergänzt, dass Prüffelder verworfen werden könnten, aber auf der Grundlage von mit den Betrieben vereinbarten Zeiträumen auch einer Testphase unterzogen werden könnten. Das Resultat eines solchen Testbetriebs könne sowohl zur Einstellung des Maßnahmenvorschlags als auch zu einer dauerhaften Veränderung im Nahverkehr führen.

Herr Stuhm merkt ergänzend an, dass der Buskilometerpreis das Ergebnis der Ausschreibung sei. Für den Themenbereich der Prüffelder sei dieser Preis zur Kostenermittlung von großer Bedeutung. Daher sei die Frage der Umsetzung von Prüffeldern grundsätzlich der Ausschreibung nachgelagert.

Herr Dr. Prior bedankt sich bei den Referenten für die gute Einführung in das Thema und stellt 2 Fragen. Bei dem Verbindungsbereich in Richtung Westen, d. h. Richtung Niederlande, handele es sich um den größten Grenzbereich. Daher stelle er die Frage, ob diesbezüglich neben den Verbesserungen für die Buslinie SB58 auch noch andere Maßnahmenbereiche erörtert worden seien. Außerdem seien aus seiner Sicht auch die wenigen Ost-West-Verbindungen anzusprechen. Hier stelle sich ebenfalls die Frage nach Möglichkeiten für eine stärkere Vernetzung. Vor dem Hintergrund der überwiegenden Nord-Süd-Ausrichtung könne beispielsweise geprüft werden, ob nicht eine Lenkung der 33er Linie in Richtung Bocholt statt Richtung Süden sinnvoll sei.

Herr Spreen macht darauf aufmerksam, dass es sich zwar um Fragestellungen handele, diese aber eher als Wünsche zu qualifizieren seien. Somit handele es sich um Diskussionspunkte, die der Behandlung in der kommenden Sitzung vorbehalten sein sollten. Herr Spreen bittet anschließend Herrn Baetzen um eine kurze Antwort zur Einbindung der niederländischen Seite.

Herr Baetzen weist auf die Vorlage Nr. 667/WP14 hin, nach der eine Beteiligung der niederländischen Seite nicht gesetzlich vorgesehen ist. Bereits im Rahmen der Sitzung am 13.06.2017 sei eine solche Beteiligung angesprochen worden. Die niederländischen Provinzen würden über die aktuelle Planung in Kenntnis gesetzt.

Frau Sickelmann bittet vor dem Hintergrund der erst für März 2018 vorgesehenen Beschlussfassung um Auskunft, ob der Entwurf des Nahverkehrsplans nicht schon vorher in digitaler Form zur Verfügung gestellt werden könne.

Herr Spreen weist darauf hin, dass die digitale Fassung des Entwurfs bereits ab morgen über das Kreistagsinformationssystem abgerufen werden könne. Zu den Fragen des Herrn Dr. Prior weise er ergänzend darauf hin, dass die Verbindungen in die Niederlande der Nahverkehrsplanung eigentlich nicht zugänglich seien. Selbst wenn ein Bedarf bestehe oder ermittelt werde, könne nur bis zur Grenze geplant werden. Für die niederländische Seite stellen sich grundsätzlich andere Konzessionsfragen, sodass es sich nicht um eine Nahverkehrsplanung im engeren Sinne handle.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden werden anschließend keine weiteren Fragen zum Tagesordnungspunkt 1 gestellt. Daraufhin erfolgt die angekündigte Aushändigung der Unterlagen.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

Vorlage Nr. 705/WP14

## **Mitteilungen**

### **Amprion; Gleichstromprojekt A-Nord**

---

Herr Weber erkundigt sich, ob es zur Mitteilungsvorlage 705/WP14 Anmerkungen gebe.

Frau Eicker spricht das in der Vorlage für die konkrete Festlegung der Trasse genannte Jahr 2018 an. Sie bittet um Auskunft, ob zur Frage der Trassenfestlegung nicht nur eine Bürgerbeteiligung, sondern auch eine Einbindung der politischen Gremien vorgesehen sei.

Herr Dr. Reynders erläutert, dass aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Suche nach einer konkreten Trasse zurzeit noch nicht feststehe, inwieweit der Kreis Kleve von der Umsetzung des Vorhabens betroffen sein werde. Denkbar seien sowohl ein Verlauf der Trasse durch das Gebiet des Kreises Kleve als auch ein Verlauf, der den Kreis Kleve gar nicht berührt. Sofern sich aus der konkreten Festlegung der Trasse eine Betroffenheit des Kreises Kleve ergeben sollte, werde auch eine Einbindung der politischen Gremien erfolgen. Diese Vorabinformation sei der Grund für die Mitteilungsvorlage gewesen.

### **Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve-Nimwegen**

Herr Spreen informiert den Ausschuss über den neusten Stand. In der vergangenen Woche habe unter der Moderation von Herrn Kamps (Euregio Rhein-Waal) ein Gespräch mit den Anrainerkommunen stattgefunden (Nijmegen, Berg en Dal, Kranenburg, Kleve). Das Gespräch habe der Fortführung der Besprechungsergebnisse aus Mai gedient. Im Mai habe die Aussage der Vertreterin der Stadt Nimwegen, sie wisse nicht, ob nach dem Umbau zweier Bahnhöfe in Nimwegen eine Reaktivierung überhaupt noch möglich sei, verblüfft. Wie zugesagt, habe die Vertreterin der Stadt Nimwegen die Angelegenheit prüfen lassen. In der vergangenen Woche habe sie mitgeteilt, dass die technische Möglichkeit der Reaktivierung auch nach dem Umbau der Bahnhöfe noch gegeben sei. (Einen neuen Ratsbeschluss habe es nicht gegeben.) Für die mögliche Reaktivierung haben sich die Anrainerkommunen auf einige Mindestbedingungen geeinigt (Sicherung der Bahntrasse als Schienenstrecke, Reaktivierung der Bahntrasse ist gewünscht, Durchgängigkeit von Nimwegen bis Kleve, Schienenverkehr soll so schnell wie möglich und so langsam wie notwendig sein). Zwischen den Kommunen wurde vereinbart, in der nächsten Gesprächsstufe auch Vertreter der Provinz Gelderland sowie des VRR hinzuziehen; insbesondere um eine Hilfestellung zu den richtigen Fragestellungen zu gewährleisten. Die genannten Mindestbedingungen seien zwar sehr abstrakt, jedoch habe beispielsweise die Sintroper Studie gezeigt, dass zu konkrete Vorstellungen nicht immer zielführend sein müssen. Auch die Kostenfrage sei komplett ausgeblendet worden. Zunächst sollte deshalb lediglich geklärt werden, ob es überhaupt einen gemeinsamen Wunsch gebe. Vor diesem Hintergrund sei mit einer kurzfristigen Realisierung des Vorhabens nicht zu rechnen. Ggf. müsse auch noch ein neues Schienenfahrzeug entwickelt werden um die abstrakt formulierten Wünsche umsetzen zu können. Letztlich stelle auch die mögliche Änderung der Mehrheiten in den

beteiligten Vertretungen der Anrainerkommunen einen weiteren Unsicherheitsfaktor dar. Vor dem Hintergrund der Beauftragung durch den Kreistag werde die Verwaltung den Ausschuss über das weitere Geschehen auf dem Laufenden halten.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

### **Anfragen**

---

Herr Dr. Prior stellt 2 Fragen zur Buslinie SB58. Niederländischen Presseberichten habe er entnehmen können, dass für die Strecke ein 30 Minuten Takt geplant sei. Als Termin für die Umsetzung sei September 2018 genannt worden. Herr Dr. Prior bittet die Verwaltung um Auskunft, wie deren Kenntnisstand zu entsprechenden Planungen sei und ob ggf. auch eine frühere Umsetzung der kürzeren Taktung möglich sei. Ferner hätte er gerne nähere Informationen zu den Chipkaart-Einnahmen bzw. zu deren Abrechnung.

Herr Spreen sagt die schriftliche Beantwortung der Fragen zu. Er weist darauf hin, dass eine entsprechende Nachfrage bei der NIAG erforderlich sei. Ferner merkt er im Zusammenhang mit seiner vorausgegangenen Mitteilung an, dass die weitere Entwicklung der Linie SB58 maßgeblichen Einfluss auf die Frage der Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve-Nimwegen haben werde.

Nachdem keine weiteren Anfragen zum öffentlichen Teil vorgetragen werden, stellt der Vorsitzende die Nichtöffentlichkeit der Sitzung her. Da es weder Mitteilungen noch Anfragen zum nichtöffentlichen Teil der Sitzung gibt, schließt der Vorsitzende um 19.31 Uhr die Sitzung.

---

gez. Hermsen  
(Schriftführer)

---

gez. Weber  
(Vorsitzender)