

Vorlage
zu den Sitzungen der nachfolgenden Gremien:

Ausschuss für Umwelt und Strukturplanung	04.02.2020	TOP 8
Kreisausschuss	13.02.2020	TOP
Kreistag	19.03.2020	TOP
		TOP

Wasserstofftechnologie auf Straße und Schiene nutzen

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 13.11.2019

Mit dem Antrag vom 13.11.2019 beantragt die SPD-Kreistagsfraktion, dass der Kreis Kleve neben der E-Mobilität auch die Chancen der Wasserstofftechnologie nutzen und in die Planungen für umweltfreundlichere Mobilitätskonzepte im Kreis Kleve einbeziehen soll. Der Landrat des Kreises Kleve soll aufgefordert werden zu prüfen, ob es im Rahmen der Initiative des Kreises Wesel zur Nutzung der Wasserstofftechnologie Kooperationsmöglichkeiten gibt und nach erfolgter Prüfung dem Kreistag Kleve entsprechende Vorschläge unterbreiten (siehe Anlage).

Für den schienengebundenen Personennahverkehr haben die Kreise Wesel und Kleve am 01.01.1996 den Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN) gegründet und aufgrund der geänderten gesetzlichen Vorgaben mit Wirkung ab dem 01.01.2008 die gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) getragene VRR Anstalt des öffentlichen Rechtes (VRR AöR) mit der Wahrnehmung der Aufgaben beauftragt. Die VRR AöR ist als Träger der ihr nach dem ÖPNVG NRW zustehenden und der ihr von den Gewährträgern übertragenen Aufgaben auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs.

Der VRR ist der festen Überzeugung, dass lokale / klein-regionale Versuche oder Pilotprojekte im Rahmen von Klimaschutzprogrammen zu kurz greifen, gerade wenn diese sich auf Preisenkungsstrategien wie „365-Euro-Tickets“ oder „kostenlosen ÖPNV“ in einzelnen Kommunen beschränken. In polyzentrischen Räumen, wo Verkehr in beträchtlichem Maße über Städte und kleine Regionen hinaus stattfindet, führen solche Maßnahmen zu Verwerfungen. Ein Verkehrsraum relevanter Größe, in dem Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität erprobt werden, kann Rückschlüsse auf deren Wirksamkeit aussagekräftig ermöglichen. Der VRR-Raum ist ein solcher Verkehrsraum relevanter Größe. Die Verschiebung von Verkehrsanteilen hin zu klimafreundlicher, öffentlicher Mobilität erfordert auf jeden Fall

- ein dichtes, zuverlässiges und hochwertiges ÖPNV-Angebot - sinnvoll ergänzt um vernetzte andere öffentliche Mobilitätsformate (z.B. On-demand-Angebote, Bike-/Car-Sharing-Formate etc.) - damit der ÖPNV mehrheitlich als wirkliche Alternative angesehen und gewählt werden kann,
- eine hochattraktive, leichtverständliche Preisgestaltung für den ÖPNV, die den Umstieg auf ÖPNV-Angebote insbesondere auch für PKW-Nutzerinnen und Nutzer preislich interessant werden lässt.

Daher plant der VRR, mit der Schaffung eines adäquaten Leistungsangebots und einer Neuordnung seines aktuellen Verbundtarifs den Nahverkehr in der Region zu stärken. Gemeinsam

und im konstruktiven Dialog mit seinen politischen Gremien und den Verkehrsunternehmen in der Region hat der VRR ein Konzept für eine einfache, transparente und verbundweite, nachhaltige Lösung entwickelt. Ziel des VRR ist es, mit einer höheren Angebotsqualität und einem innovativen Tarifszenario zur Modellregion beim Klimaschutz des Bundes zu werden. In seiner Sitzung am 04.12.2019 hat der Verwaltungsrat als oberstes Entscheidungsgremium des VRR der Bewerbung beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zugestimmt. Vorausgegangen war ein fraktionsübergreifender Antrag an den Vorstand der VRR AöR, den Verkehrsverbund als Modellregion des Klimaschutzprogramms 2030 beim BMVI vorzuschlagen.

Soweit die von der SPD-Kreistagsfraktion in ihrem Antrag angesprochene Thematik in den Aufgabenbereich der VRR AöR fällt, ist eine Zuständigkeit des Kreises Kleve nicht gegeben. Zudem nimmt die VRR AöR den Bereich des Klimaschutzes und der alternativen Antriebe bereits in den Blick und wird dies auch weiterhin tun.

Ebenfalls wird in diesem Zusammenhang auch auf die "Clean Vehicles Directive", mit der die EU verbindliche Ziele für die Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen durch örtliche Behörden und öffentliche Unternehmen beschlossen hat, verwiesen. Mittels dieser Richtlinie werden verbindliche Quoten für die Beschaffung von emissionsarmen und emissionsfreien Bussen in zwei Schritten bis 2025 und bis 2030 eingeführt. Wie der Bund die Umsetzung in nationales Recht vornimmt bzw. mit welchen konkreten Maßgaben, wird ebenso abwarten sein, wie weitere rechtliche Vorgaben von Bund und Land zu dieser Thematik.

Die Verwaltung möchte zudem darauf hinweisen, dass im Bereich der Ausgestaltung des Nahverkehrsangebotes ein erheblicher Unterschied zwischen den Kreisen Kleve und Wesel besteht. Im Unterschied zum Kreis Kleve werden die ÖPNV-Verkehrsleistungen im Kreis Wesel von den Verkehrsunternehmen in Gänze eigenwirtschaftlich im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes bzw. auf der Basis von Bestandsbetrauungen erbracht. Es entsteht dort mithin keine finanzielle Belastung der kreisangehörigen Kommunen.

Die (teilweise) Umstellung des Fuhrparks auf Brennstoffzellen-Busse ist für die Verkehrsunternehmen mit erheblichen Kosten verbunden. Diese Mehrkosten führen zu einer erheblichen Steigerung der auf die kreisangehörigen Kommunen entfallenden Kosten, sollte seitens des Kreises Kleve bei zukünftigen Ausschreibungen von Nahverkehrsangeboten ganz oder teilweise die Bereitstellung von Fahrzeugen mit Wasserstofftechnologie verbindlich vorgeschrieben werden und sich entsprechende Anbieter finden.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass aktuell die Reichweiten der neuen Techniken noch nicht ausreichen, um den ländlich geprägten Raum flächendeckend zu bedienen. Welche Technik sich bei Regionalbussen durchsetzen wird, ist zurzeit noch fraglich.

Neben der Zuständigkeit müssen bei der Frage der Kooperation mit dem Kreis Wesel somit auch die strukturellen Unterschiede in den Blick genommen werden. Aus Sicht der Verwaltung ist eine Kooperation, auch mit Blick auf die strukturellen Unterschiede, derzeit nicht angezeigt und zielführend.

Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich der Kreis Wesel aktuell noch in der "Findungsphase" befindet und der Verwaltung gegenüber auf Nachfrage mitgeteilt hat, dass die Initiative auf einen ursprünglichen Projektantrag der Stadt Kamp-Lintfort zurückgehe, der im Dezember 2019 ablehnend beschieden worden sei. Kern des Antrages sei der Einsatz der Wasserstofftechnologie insbesondere im Bereich der Abfallentsorgung gewesen.

Die Initiative des Kreises Wesel fokussiert demnach einen anderen Ansatz und hat damit für den Themenkomplex ÖPNV im Kreis Kleve keine hinreichende Relevanz.

Daher wird empfohlen, den Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 13.11.2019 abzulehnen.

Beschlussvorschlag:

Der Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 13.11.2019 wird abgelehnt

Kleve, 21.01.2020

Kreis Kleve
Der Landrat
3.23 – 36 90 00 01/02
Im Auftrag

Hälker