

Die Kieler StadtRegionalBahn muss ihre Chance bekommen!



Fotomontage Holstenbrücke: Stadt Kiel

Das Ende der Straßenbahn und der planerische Neubeginn

Nachdem 1977 der Beschluss zur Einstellung gefasst worden war, wurde es am 4. Mai 1985 ernst: die Straßenbahn machte ihre vorerst letzte Fahrt und eine Vielzahl von Gelenkbussen trug fortan die Hauptlast des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel.

Doch schon Anfang der 1990er Jahre begann man, darüber nachzudenken, ob eine Reaktivierung der Straßenbahn nicht sinnvoll wäre und Mitte der 90er Jahre hatte sich allmählich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Stilllegung der Straßenbahn ein verkehrspolitischer Fehler war.

Die Aussagen der Fachleute sind heute eindeutig: Die Fahrgastzahlen stagnieren im Busverkehr trotz des Verkehrsverbunds seit Jahren auf nur geringem Niveau. Für die Zukunft rechnet man sogar mit einem spürbaren Rückgang der ÖPNV-Nachfrage in der Region. Die Luft- und Lärmbelastung erreicht kritische Werte. Auch vor dem Hintergrund der aktuellen Bestrebungen hinsichtlich des Klimaschutzes besteht dringender Handlungsbedarf.

Die ersten Untersuchungen in den 90er Jahren kamen kaum voran, und so dauerte es noch bis 1998, bis ein Gutachten über ein mögliches neues Stadtbahnnetz vorlag, welches positiv aufgenommen wurde. Auf dessen Basis wurden die Planungen weiterentwickelt und konkretisiert. In den Jahren bis 2005 wurde schließlich unter Einbeziehung von Fahrgastbefragungen und Gutachten ein komplettes StadtRegionalBahn (SRB)-Netz konzipiert. Damit werden sowohl Kiel als auch die Region sternförmig in dieses neue Verkehrssystem mit einbezogen.

Die SRB bietet mehr Komfort und viele Direktverbindungen

Das zukünftige Kieler StadtRegionalBahn-Netz umfasst insgesamt fünf Linien mit acht Linien-Ästen, die die beiden Städte Kiel und Neumünster sowie das nord- und südöstliche Kreisgebiet von Rendsburg-Eckernförde und zwei der drei auf Kiel zulaufenden verkehrsstarken Achsen des Kreises Plön erschließt.

Das Netz umfasst folgende Linien:

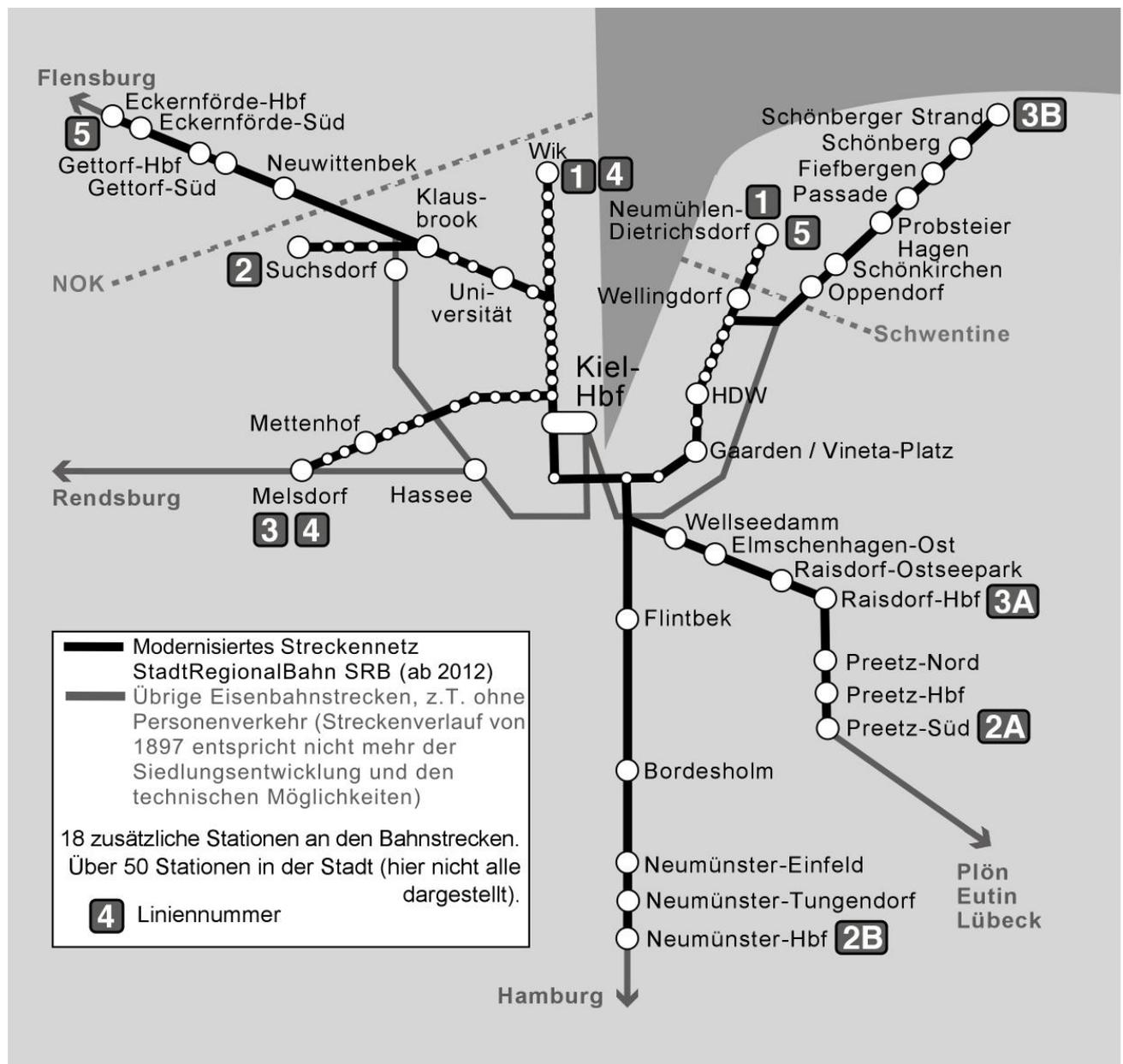
Linie 1 - Wik-Holtener Straße-Hbf-Werftstraße-Dietrichsdorf

Linie 2a/b - Suchsdorf-Universität-Hbf-Preetz Süd/ Neumünster

Linie 3a/b - Melsdorf-Holstenplatz-Hbf-Raisdorf/ Schönberger Strand

Linie 4 - Wik-Holtener Straße-Holstenplatz-Melsdorf

Linie 5 – Eckernförde-Universität-Hbf-Werftstraße-Dietrichsdorf



Streckennetz: Peter Knoke

Alle Linien verkehren im Stadtgebiet im 15-Minuten-Takt, auf den Außen-Ästen (zum Beispiel nach Schönberger Strand) alle 30 Minuten. Auf der Stammstrecke Holtener Straße-Hbf werden die SRB-Züge dabei durch Überschneidung von 4 Linien alle vier bis fünf Minuten verkehren.

Um das Gesamtnetz zu bedienen, sind dafür insgesamt 38 drei- oder vierteilige SRB-Fahrzeuge notwendig. Diese 35 bis 40 Meter langen Fahrzeuge müssen 90 bis 100 Sitzplätze bieten, bis zu 100 km/h schnell sein und eine Einstiegshöhe von 35 bis 40 cm haben.

Ähnlich wie bei der Kasseler Regio-Tram wird die Elektrifizierung von Bahnstrecken eingespart, da in etwa die Hälfte der Verkehrsleistung von Hybridfahrzeugen erbracht wird, ansonsten aber Gleichstrom-Fahrzeuge verkehren werden.

Die Wirkung der StadtRegionalBahn ist imposant: im Umland werden 18 zusätzliche Stationen bedient, im Stadtgebiet über 50 Stationen, zusammen mit den bestehenden Stationen im Umland rund 80 - an all diesen Stationen werden die Menschen in Zukunft barrierefrei einsteigen können, ob zu Fuß, mit dem Rad oder auch mit Kinderwagen und Rollstühlen. Die SRB-Fahrzeuge bieten ihnen dreimal so viele Plätze wie früher der Bus und fahren bis spät in die Nacht in einem attraktiven Takt. Die SRB bietet nicht nur attraktiven ÖPNV, sondern verbindet auch zwei kreisfreie Städte und zwei Landkreise zu einer starken Wirtschaftsregion.

Es wird mit knapp 90.000 Fahrgästen täglich in der SRB gerechnet (2). Zum Vergleich: In Schleswig-Holstein sind rund 149.000 Fahrgäste täglich mit der Bahn im Regionalverkehr unterwegs (5). Diese Zahl steigt mit der SRB also um etwa 70%. Damit fahren rund 40% aller Fahrgäste im Schleswig-Holsteinischen Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) zukünftig mit der StadtRegionalBahn Kiel.

Unterschiedliche Finanzierungsansätze

Die Verwirklichung der StadtRegionalBahn wird auf politischer Ebene vor allem hinsichtlich einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) diskutiert. Hierbei übernimmt ein Privatunternehmen die Aufgabe, das SRB-Netz zu errichten und einen Betreiber dafür unter Vertrag zu nehmen. Das Unternehmen finanziert Infrastruktur und Fahrzeuge und leistet den Kapitaldienst. Dafür erhält das Unternehmen eine vertraglich vereinbarte Summe von der Stadt, dem Land und den bedienten Kreisen und Kommunen. Der dafür veranschlagte Betrag von rund 16 Mio. € jährlich ist "angesichts der Gesamtkosten, die jährlich im ÖPNV in der Region bewegt werden, vollkommen überschaubar", so ein Mitarbeiter der Stadt Kiel. Investiert werden muss in jedem Fall, denn auch das vorhandene Bus-Bahn-System muss ausgebaut werden, was naturbedingt auch Folgekosten nach sich zieht.

Aber auch die konventionelle, kommunale Beschaffungsvariante (KBV) ist in der Region Kiel untersucht worden. Die Kosten für Bau und Fahrzeuge in Höhe von rund 350 Mio. € klingen hoch. Sie decken aber einen Investitions-Zeitraum **bis ins Jahr 2045** ab! Derzeit müssen rund 50 Mio. € **jährlich** für Betrieb und Investitionen für den ÖPNV aufgebracht werden. Zu erwartende Kostensteigerungen bis 2045 sind darin noch nicht enthalten.

Jede der möglichen Beschaffungsvarianten hat ihre Vor- und Nachteile. In der KBV behält die Stadt das Heft des Handelns allein in der Hand; niemand will an der SRB noch obendrein mitverdienen. Im ÖPP-Modell werden eine Reihe Risiken (Kosten- oder Zeitüberschreitungen; oder gar z.B. Pleite der Baufirmen, anschließende Neuausschreibung, etc.) von der Stadt auf die finanzierenden Banken verlagert. Diese erhalten dafür einen festgesetzten Risikoaufschlag, aber alle Kosten, die darüber hinaus anfallen, sind deren Problem und nicht mehr das der Stadt. Gleich wie man dem ÖPP-Realisierungsmodell nun gegenüber steht – es wird derzeit klar favorisiert.



Foto: Peter Knoke

In jedem Fall müssen die Kosten in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen allen Beteiligten geteilt werden. Diese ist nämlich die Voraussetzung zur endgültigen Realisierung des Projektes, das Abrufen von Fördermitteln und den Beginn des Planfeststellungsverfahrens in 2009.

Die Beteiligten sind das Land, einmal als GVFG-Fördergeber und über die Landesweite Verkehrsservice Gesellschaft LVS als Aufgabenträger für den SPNV, die Stadt Kiel, die Stadt Neumünster und die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde als Aufgabenträger für den ÖPNV.

Die Mehrzahl der an der zukünftigen SRB liegenden Gemeinden haben ebenfalls ihre Bereitschaft signalisiert, das Projekt mittragen zu wollen.

Politische Unwägbarkeiten

Der Informationsstand über das Projekt StadtRegionalBahn war bislang sowohl auf öffentlicher, wie auch auf politischer Ebene insgesamt sehr inhomogen und teilweise ausgesprochen unzureichend. Dieses Defizit kann durch die ehrenamtliche Arbeit des Forum Nahverkehr Kiel (1) nur teilweise ausgeglichen werden. Verschärft wird dies durch den Umstand, dass der bisherige SRB-Projektleiter in der Kieler Stadtverwaltung einen beruflichen Wechsel vollzogen hat, so dass die Stadtverwaltung nun schon seit einem Jahr keinen Projektleiter mehr für die SRB hat. Diese Stelle wurde zwischenzeitlich ausgeschrieben, wird aber voraussichtlich erst zum Jahresbeginn 2009 neu besetzt.

Die IHK steht dem ausgesprochen wirtschaftsfreundlichen SRB-Projekt unverständlicherweise skeptisch gegenüber.

Ein weiteres Problem sind die politischen Prioritäten: Sowohl der frühere Landesverkehrsminister Dietrich Austermann als auch sein Nachfolger Werner Marnette deuteten an, den von Hamburg aus ins südliche Schleswig-Holstein führenden Eisenbahnstrecken (3-Achsen-Konzept) gegenüber einer StadtRegionalBahn Kiel den Vorzug geben zu wollen. Im vorgelegten Klimaschutzprogramm der Landesregierung wird jedoch die Förderung des Kieler StadtRegionalBahn-Projekts unterstützt.

Angesichts des herausragenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 2,2 sollte die Regierung guten Gewissens Farbe für die Kieler SRB bekennen können; zum Vergleich: die Erweiterung der Karlsruher Zweisystemstadtbahn von Wörth nach Germersheim weist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 auf und wird bis Ende 2010 realisiert sein.

Alles spricht für die StadtRegionalBahn!

Die StadtRegionalBahn (SRB) Kiel nützt wirklich etwas, denn die ermittelte, sehr gute Nutzen-Kosten-Relation von 2,2 kommt nicht von ungefähr. Zwei Beispiele aus Bau und Betrieb mögen dies verdeutlichen:

Beim Bau von Stationen dominiert in der Region Kiel immer noch der "DB-LVS-Standard". Um alle Zug gattungen und Zuglängen flexibel einsetzen zu können, baut die Deutsche Bahn ihre Stationen mit 180 bis 220 m langen Bahnsteigen aus. Die Landesweite Verkehrservicegesellschaft (LVS) hat für Schleswig-Holstein eine Bahnsteighöhe von 76 cm festgelegt. So sind in den vergangenen Jahren einige dieser 220 m-Bahnsteige in der Region Kiel entstanden, wie zum Beispiel in Raisdorf. Da auch der DB diese aufwendigen Bahnsteige offensichtlich auf Dauer zu teuer werden, hat sie schließlich bei der jüngsten Station, dem neuen Bahnhof "Kiel-Hassee CITTI-PARK" (Baukosten von 3 Mio. €) keinen Cent mehr dazu bezahlt. Und in Elm-schenhagen und am Raisdorfer "Ostseepark" sollen weitere dieser Bahnsteige gebaut werden. Mit der kom-menden Neu-Vergabe des Netzes-Nord (betrifft Kiel-Eckernförde und -NMS) drohen weitere teure Zementie-rungen dieser Art.

Für die StadtRegionalBahn werden diese Bahnsteige nicht benötigt, sondern nur 40 m lange und 38 cm hohe Bahnsteige (Größenvergleich siehe Grafik, oberes Bild).

Die wenigen Züge, die bisher an den neuen Stationen halten - es fahren meist nur stündlich Regionalbahnen - lassen auch die Fahrgastzahlen bescheiden aussehen. Nur wenige solcher Bahnsteige dürften soviel kosten wie alle rund 80 geplanten SRB-Bahnsteige zusammen.

Beim Betrieb des Bahn-Bus-Systems in der Region Kiel entsteht durch die Kieler Kopfbahnhof-Situation für den Regionalverkehr durch sehr kurze Linien eine betrieblich ungünstige Situation. Die Regionalbahn

Die StadtRegionalBahn spart viel Geld!

Betriebsaufwand für eine Bedienung je Stunde
Eckernförde - Kiel, Kiel - Preetz, Kiel HBF - Universität

Vergleich	Bus/Bahn	StadtRegionalBahn
Züge	3	3 (für z.B. 150 Fahrgäste)
Busse	3	0
Umsteigen	1x	0x
Stationen Umland	7	12
Stationen Stadt	12	12

Quelle: Eigene Berechnungen

(RB) Kiel-Preetz z.B. hält (derzeit) nur in Raisdorf. Obwohl diese Linie nur 15 km lang ist, wird ein Zug be-nötigt, um einen Stundentakt herzustellen. Nicht viel besser sieht es zwischen Eckernförde und Kiel aus. Hier bedient die RB neben Gettorf erst seit kurzem die beiden Kieler Vorort-Halte Kiel-Hassee CITTI-PARK und Suchsdorf. Für eine Linie von 31 km sind zwei Zuggar-nituren im Einsatz, um einen Stundentakt herzustellen. Am Kieler Hauptbahnhof müssen die Reisenden dann in Busse umsteigen, um zum Beispiel zur Universität zu kommen. Jährlich wird auf diese Weise viel Geld für nicht sehr effizienten Betrieb ausgegeben.

In einem SRB-Netz sind rechnerisch ebenfalls drei SRB-Züge erforderlich. Diese sorgen aber nicht nur für durchgehende Verbindungen z.B. von Preetz zur Uni oder von Eckernförde über die Uni bis zum Ostufer. Es werden damit auch Busleistungen ersetzt und weite Teile des Kieler Stadtgebiets und der Region erreicht. (Tabelle siehe Grafik, unteres Bild)

Grafik: Peter Knoke

Neueste Entwicklungen - die Politik ist am Zug

Am 17.04.2008 beschloss die Stadt Kiel Ihren neuen Verkehrsentwicklungsplan, der den alten Generalver-kehrsplan von 1988 ablöst. Die StadtRegionalBahn ist darin einer der wesentlichen Eckpfeiler! Am gleichen Tag fasste der Kreis Plön mit überwältigender Mehrheit den Beschluss, sich nach 3 Jahren Pause wieder an dem Projekt zu beteiligen und beauftragte die Verwaltung mit den Finanzierungsverhandlungen. Damit sind zwei kleine Schritte zur Realisierung des Projektes gemacht. Doch darauf darf man sich nicht ausruhen, denn die Zeit drängt, um die Planung und die Finanzierung des Projektes sicherzustellen - für das Projekt sind schließlich erhebliche Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetz (GVFG) vorgesehen. Aber das GVFG läuft in 2013 in der jetzigen Form aus, was die Finanzierungschancen für die SRB in Frage stellt.

Am 14.07.2008 hat sich die neue Rot-Grüne Kooperation in Kiel (unter Tolerierung des SSW) zur Realisie-rung der StadtRegionalBahn bekannt. Dazu sollen im ersten Arbeitsprogramm des Verkehrsentwicklungs-planes zwischen allen Projektbeteiligten Finanzierungsvereinbarungen hinsichtlich der Realisierung als ÖPP-

Projekt und der Aufteilung der Betriebskosten geschlossen sowie eine Planungsgesellschaft gegründet werden, die das Planfeststellungsverfahren sowie die Ausschreibung von Infrastruktur, Fahrzeugen, Wartung und Finanzierung in die Wege leitet.

Ein Knackpunkt ist die Frage, ob die SRB klassischer Straßen-ÖPNV oder eine Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV)-Leistung ist. Je nach Argumentation kann man zu durchaus unterschiedlichen Ergebnissen kommen, was für die Aufteilung der finanziellen Beiträge relevant ist. Vom Land wurde jedoch verlautbart, dass die Landesregierung in diesem Punkt eine konstruktive Rolle spielen werde.

Dies spielt vor dem Hintergrund eine wichtige Rolle, dass gerade auf der Schiene durch den Ersatz der RB Kiel - Eckernförde durch die SRB und die Einsparung der Option auf eine zusätzliche RB Kiel - Preetz (6) Regionalisierungsmittel in nicht unerheblicher Höhe eingespart werden. Für das Forum Nahverkehr Kiel (1) sind die SRB-Verkehre daher weitestgehend SPNV - immerhin ist die SRB das zentrale Nahverkehrsprojekt in Schleswig-Holstein schlechthin und von 105 geplanten Netzkilometern sind über 80 km Eisenbahnstrecken.

Das Forum Nahverkehr Kiel fordert schnellstmöglich eine Finanzierungsvereinbarung, die Bereitstellung von weiteren Haushaltsmitteln und die Gründung einer Planungsgesellschaft, um die Entwurfsplanung und das Planfeststellungsverfahren durchführen zu können. Dafür ist ein klarer politischer Umsetzungsauftrag erforderlich - und zwar bevor der Zug für die StadtRegionalBahn abgefahren ist.

Weitere Informationen und Berichte zur Kieler StadtRegionalBahn:

- (1) Internetseite des Forum Nahverkehr Kiel: www.stadtregionalbahn-kiel.de
Das Forum Nahverkehr Kiel FNK ist ein Zusammenschluss von Umwelt- und Verkehrsverbänden aus der Region Kiel
- (2) "Planung und Finanzierung der Stadt-Regional-Bahn Kiel", DER NAHVERKEHR 12/2007, S.43-50
- (3) "Sie sollten morgen anfangen zu bauen", STRASSENBAHN-MAGAZIN 12/2007, S.24-27
- (4) "Drei-Achsen-Konzept", SHS 01/2008
- (5) ITP-Studie "Perspektive ÖPNV in Schleswig-Holstein - Verkehrsprognosen unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels" (im Auftrag von LVS/ HVV, 2008)
- (6) 2. Landesweiter Nahverkehrsplan LNVP 2003-2007, Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr, Kiel, 2002
- (7) Homepage der Stadt Kiel: www.kiel.de

Stefan Barkleit / Patrick Hollmann / Peter Knoke / Kirsten Kock