



Zu Punkt der Tagesordnung

Geschäftliche Mitteilung			Drucksache 0380/2015
			Einbringung 11.05.2015
Datum	Gremium	Federführung	
Ö 21.05.2015	Ratsversammlung	Oberbürgermeister Dr. Kämpfer	
Betreff: Zukunftsaufgabe nachhaltiger öffentlicher Nah- und Regionalverkehr in Kiel			

1. Anlass

Die Ratsversammlung hat den Oberbürgermeister am 22. Januar 2015 aufgefordert, im Rahmen einer geschäftlichen Mitteilung dazulegen, „wie sich die Verwaltung nach der Entscheidung des Kreistages Rendsburg-Eckernförde die Fortführung der zentralen Zukunftsaufgabe eines nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs einschließlich eines schienengebundenen Angebots im Stadtgebiet vorstellt. Insbesondere soll dargelegt werden, in welcher Weise Verwaltung und Selbstverwaltung sowie die Bürgerinitiativen und Verkehrsträger gemeinsam eine konstruktive Lösung erarbeiten können.“ (Drs. Nr. 0053/2015) Die Ratsversammlung begründet den Antrag damit, dass das Projekt SRB durch das negative Votum des Kreistages Rendsburg-Eckernförde einen schweren Schlag erhalten habe, es nun aber darauf ankommen, gemeinsam eine Kieler Position zur Zukunft eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes einschließlich eines Ausbaus des schienengebundene Verkehrsangebotes zu erarbeiten.

Hintergrund ist der Beschluss der Ratsversammlung am 11. Dezember 2014, den Oberbürgermeister aufzufordern, auf Grundlage von Eckpunkten mit der Landrätin des Kreises Plön, dem Landrat des Kreises Rendsburg-Eckernförde und dem Land Verhandlungen über die Einleitung der Planung der StadtRegionalBahn (SRB) einzutreten und bis März 2015 der Ratsversammlung einen Vertragsentwurf mit der LVS¹ zur Umsetzung der Planung vorzulegen (Drs. 1018/2014).

Eine gleichlautende Beschlussfassung erfolgte im Dezember durch den Kreistag im Kreis Plön. Der Kreistag in Rendsburg-Eckernförde hat eine gleichlautende Beschlussfassung abgelehnt.

Mit Schreiben vom 05. Februar 2015 hat die Kreisverwaltung des Kreises Rendsburg-Eckernförde den Oberbürgermeister über den Beschluss informiert und begründend dargestellt, dass „eine finanzielle Beteiligung am Projekt SRB nur zu Lasten einer Weiterentwicklung im ÖPNV im Kreisgebiet, insbesondere außerhalb der Hauptverbindungsachsen, geschehen könne.“ Es seien „Vorbehalte dagegen vorgebracht worden, vor einem Bürgerentscheid zu dem Projekt SRB Kiel einem Einstieg in die Planung zuzustimmen. Somit sei „auf der Grundlage des kommunalpolitischen Kompromissvorschlages der Schluss zu ziehen, dass das Projekt SRB Kiel im Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht weiterverfolgt werden kann.“

¹LVS GmbH mittlerweile NAH.SH GmbH

2. Ausgangslage

Die vorliegende Machbarkeitsstudie für „StadtRegionalBahn Kiel“ aus dem Jahr 2005 (aktualisiert 2008) der ARGE SRB Kiel Spiekermann GmbH - Rhein-Consult GmbH - ARGUS GmbH sowie die darauf aufbauenden Berechnungen und Untersuchungen, wie die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors, umfasst ein Gesamtkonzept mit mehreren Linien, die die Landeshauptstadt Kiel mit dem Umland (u.a. Eckernförde, Neumünster, Schönberger Strand und Preetz) verknüpfen sollen.

Jede grundlegende Änderung des ursprünglichen Gesamtkonzeptes, wie eine Teilrealisierung von Linien, Streckenabschnitten oder ausschließlich auf Kieler Stadtgebiet, würde neue Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit, d. h. zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Faktors erfordern.

Nach Einschätzung der Verwaltung wäre eine solche Teilumsetzung des Ursprungskonzeptes zwar grundsätzlich möglich, auf Kieler Stadtgebiet aber weniger wirtschaftlich. Das Ziel einer nachhaltigen Lösung für die gesamte Region Kiel wäre voraussichtlich nicht zu erreichen.

Die fehlende Beschlussfassung im Kreis Rendsburg-Eckernförde über die Fortführung der SRB bedeutet, bestätigt durch das Schreiben der Kreisverwaltung an den Oberbürgermeister, dass das Projekt SRB im Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht weiterverfolgt werden kann.

Die Fortsetzung der Planung zur SRB war bislang auch seitens des Fördergebers dem Land Schleswig-Holstein immer an eine Beschlussfassung in allen beteiligten Selbstverwaltungsgremien geknüpft, sodass die Weiterführung der Planung bis zu einem Bürgerentscheid in Kiel ohne den Kreis Rendsburg-Eckernförde, wie von diesem eingefordert, nicht in Frage kommt.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, das Projekt SRB in der vorliegenden Form nicht weiterzuverfolgen und anders als bisher vorgesehen, keine umfassenden weiteren Planungen (Entwurfsplanung) vorzunehmen.

3. Zielsetzungen

Unter dem von der Ratsversammlung beschlossenen Strategischen Ziel „Klimaschutzstadt“ ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Nah- und Regionalverkehr als Teil der Stärkung des Umweltverbundes weiterhin zentrale Aufgabe der Landeshauptstadt Kiel. Darüber hinaus verfolgt die Landeshauptstadt Kiel das Strategische Ziel „Innovative Stadt“ mit der Stärkung von Wissenschaft, Wirtschaft und aktiver Wohnungspolitik, das ein starkes und nachhaltiges Verkehrssystem voraussetzt.

Grundlage für die Weiterentwicklung der Mobilität in der Landeshauptstadt Kiel ist der Verkehrsentwicklungsplan von 2008 (VEP). Aufbauend auf den strategischen Zielen wird im VEP das Ziel der „umweltschonenden Verkehrsabwicklung“ definiert. Dabei geht es verstärkt um eine Verlagerung von KFZ-Fahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes, d.h. schienengebundene Nahverkehr (SPNV), öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radwegeverkehr, sowie um umweltschonende Verkehrsleistungen (vgl. S.10, VEP 2008 der LHK, Druckfassung 2010).

Nachgewiesen ist, dass der schienengebundene Nahverkehr gegenüber reinen Bussystemen regelmäßig leistungsfähiger und attraktiver ist und damit einen höheren Anteil am sogenannten Modal Split (= Anteil der Verkehrsträger motorisierter Individualverkehr (MIV), ÖPNV, Rad und Fuß am gesamten Verkehrsaufkommen)

verspricht. Der stagnierende Wert im Modal Split von ca. 10 % in den letzten Jahren für den ÖPNV (Mobilität in Städten - SrV 2013, Drs. 0149/2015) zeigt, dass mit dem bisherigen Bussystem die verkehrliche Zielsetzung einer Stärkung des Umweltverbundes oder den Strategischen Zielen der Landeshauptstadt Kiel nicht Rechnung getragen werden konnte.

Im VEP 2008 ist dargelegt, dass der ÖPNV-Anteil in Kiel im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe unterdurchschnittlich hoch ist, „was hauptsächlich durch ein fehlendes Straßenbahn- bzw. Stadtbahnsystem und unzureichende regionale Schienenverkehrsangebote erklärt werden kann.“ (S.41, VEP 2008 der LHK, Druckfassung 2010)

Die erkennbare Renaissance von Stadtbahn- und Stadtregionalbahnsystemen in anderen Kommunen und Regionen in Deutschland und Europa bestätigen diese Einschätzung. Als ein gutes Beispiel kann u.a. die französische Partnerstadt Brest mit ihrem neu gebauten Straßenbahnsystem genannt werden.

Deshalb schätzt die Verwaltung den Ausbau von schienengebundenen Systemen für Kiel und die Region nach wie vor grundsätzlich für verkehrspolitisch sinnvoll ein. Ob und unter welchen Bedingungen ein Ausbau von schienengebundenen Systemen in Kiel und der Region realisierbar sind, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bewertet werden und soll im Rahmen der unter Ziffer 4 nachfolgend beschriebenen Bausteine geklärt werden.

4. Handlungsempfehlung

Zum weiteren Vorgehen empfiehlt die Verwaltung folgendes Vorgehen:

4.1 Baustein 1: Masterplan Mobilität der Kiel Region

Im Rahmen des regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) für die Kiel-Region ist ein Leitprojekt der „Masterplan Mobilität“. Im Rahmen dessen ist es Ziel, ein gemeinsames Verkehrskonzept zur innerregionalen Verbesserung der Verkehre zu erarbeiten. Dazu gehört auch die Sicherstellung der guten Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und Verkehrssysteme. Der noch zu entwickelnde Masterplan Mobilität soll die strategische Grundlage zur Verkehrsentwicklung und zum Mobilitätsmanagement des Verkehrssystems in der Region werden.

Der Masterplan Mobilität soll im Unterthema Öffentlicher Verkehr (ÖV) ein Modell oder eine Struktur aufzeigen, wie effizient, modern und nachhaltig die Zukunftsaufgabe eines nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr für die Region organisiert werden kann.

Im Vordergrund stehen im Masterplan Mobilität für alle Verkehrsarten Konzepte, die über die administrativen Grenzen hinweg Lösungen für ein attraktives Mobilitätsangebot in der gesamten Region erreichen. Zu berücksichtigen sind dabei die verschiedenen Ebenen, auf denen Entscheidungen für die künftige Entwicklung der Mobilität in der Region getroffen werden ebenso wie die Wirkung des Verkehrs- oder Mobilitätsmanagements auf Wirtschaftsentwicklung, Lebensqualität, Tourismus und Standortattraktivität insgesamt.

In Zusammenarbeit mit dem Büro planersocietät aus Dortmund / Bremen wird derzeit eine Vorstudie erstellt. Eine Projektgruppe u.a. aus Vertretern der Landeshauptstadt Kiel, der beiden Kreise, der Stadt Neumünster und des Landes (u.a. des landesweiten Verkehrsverbunds NAH.SH sowie der Regionalplanung SH) betreut das Projekt. Die Projektleitung liegt bei der Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt.

Begleitet wird der Masterplan Mobilität sowie andere Vorhaben im Bereich Verkehrsentwicklung durch die sogenannte Facharbeitsgruppe Verkehr, die neben Mitgliedern der o.g. Institutionen u.a. auch politische Vertreterinnen und Vertretern der Gebietskörperschaften sowie verbandlicher Interessensverbänden umfasst.

Der Aufsichtsrat der Kiel Region hat in seiner Sitzung am 11.02.2015 beschlossen, das REK-Projekt Masterplan Mobilität weiter als Leitprojekt unter der Berücksichtigung der Beschlüsse und Bedarfe in den einzelnen Gebietskörperschaften voran zu treiben. Der Aufsichtsrat stimmte außerdem einer Beantragung von Fördermitteln durch die Kiel Region GmbH, vorbehaltlich der im Falle einer notwendigen Mitfinanzierung durch die Gebietskörperschaften zu beteiligenden Gremien, zu. Mit Bereitstellung von Fördermitteln sowie Beschlussfassung in den beteiligten Gebietskörperschaften wird von einem ca. zweijährigen Prozess der Erstellung des Masterplanes Mobilität ausgegangen.

4.2 Baustein 2: Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Auf Grundlage des Regionalen Nahverkehrsplanes und der Weiterentwicklung des nachhaltigen Umweltverbundes sowie des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2008 ist ein Konzept für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr weiterzuentwickeln. Dabei sind insbesondere unterschiedliche Varianten eines schienengebundenen Verkehrssystems zu prüfen, auf eine durchgängige Vernetzung mit den übrigen Verkehrssystemen zu achten sowie die Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements zu berücksichtigen.

Der Kieler Verkehrsentwicklungsplan von 2008 hat einen Planungshorizont bis 2020. Die Ergebnisse sollen in eine Fortschreibung des VEP 2008 einfließen, der im Kapitel 6.3 „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“ die SRB als Maßnahmenvorschlag beinhaltet.

Ziel ist es, den ÖPNV zu verbessern. Die Realisierbarkeit einer erweiterungsfähigen „Stadtbahn“ für das Kieler Stadtgebiet ist im Rahmen einer Variantendiskussion zu prüfen. Eine Verbesserung der Anbindung des Kieler Nordens mit dem MFG 5 Areal als einem Schwerpunktbereich der Stadtentwicklung ist in der Diskussion zu prüfen. Gleichmaßen sind für den ÖPNV zukunftsfähige und verkehrsmittelübergreifende Angebote zu entwickeln, die die multimodale Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes attraktiver machen, wie z.B. die Einführung einer Mobilcard zur Vereinfachung der integrierten Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote, die Integration von Leihfahrrädern in den ÖPNV, und den Ausbau neuer Mobilitätsformen wie CarSharing, auch gemeindeübergreifend. Immer wichtiger werden zudem die Einsatzmöglichkeiten des Smartphones für Mobilitätsdienstleistungen. Die Optimierung sowie ggf. der Ausbau der Fördeschiffahrt, u.a. zur Verbesserung der Ost-West-Verbindung sowie zur besseren Anbindung der Gebiete nördlich des Kanals ist ein weiteres Thema im Rahmen eines nachhaltigen und zukunftsfähigen ÖPNV für Kiel und die Region.

Eine erfolgreiche Olympiabewerbung für die Olympischen und Paralympischen Wettbewerbe 2024/2028 würde voraussichtlich neue finanzielle Spielräume und neue Notwendigkeiten bezüglich des Umfangs sowie der Beschleunigung von Maßnahmen schaffen. Daher sind die Erfordernisse, die sich aus einer möglichen Austragung der olympischen und evtl. paralympischen Segelwettbewerbe ergeben würden, mit der Auswahl Kiels als Bewerberstadt zu berücksichtigen.

Vorgabe ist es außerdem, die Bürgerinnen und Bürger sowie die politischen und verbandlichen Interessensvertretungen in geeigneter Form in den Planungsprozess mit einzubinden.

4.3 Baustein 3: Kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV sowie des ÖPNV in Kiel und in der Region Kiel

Unabhängig von der Realisierung der eher mittel- bis langfristigen Maßnahmen, die in den Bausteinen 1 und 2 entwickelt werden, sollen kurzfristig Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV sowie des ÖPNV in Kiel und in der Region Kiel erörtert und beschlossen werden.

Der SPNV in der Region wird derzeit unabhängig von der SRB durch die Inbetriebnahme weiterer Haltestellen sowie eines verdichteten Fahrtenangebots verbessert. Es sollte mit dem Land verhandelt werden, welche Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV durch das Land oder mit Unterstützung des Landes umgesetzt werden können. Besondere Bedeutung hat dabei die Umsetzung der Hein-Schönberg-Bahn. Eine verbesserte ICE-Anbindung Kiels sowie höhere Taktungen bestehender Verbindungen könnten u.a. weitere Maßnahmen sein.

Die Kapazitäten des derzeitigen ÖPNV in Kiel stoßen seit längerer Zeit erkennbar an Grenzen. Die Attraktivität und damit die Akzeptanz drohen ohne zeitnahe Verbesserungen abzunehmen. Es sollten daher kurzfristig Maßnahmen im ÖPNV festgelegt und umgesetzt werden, um die Attraktivität unabhängig von Systemveränderungen zu verbessern. Hierzu können z.B. eine schnellere Umsetzung der Barrierefreiheit, größere Fahrzeuge, bessere Taktungen zu Stoßzeiten, Verbesserungen bei den SFK-Verbindungen, Verbesserungen der Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsträgern, Imageverbesserung ÖPNV sowie eine Nachwuchsgewinnung bei SFK und KVG gehören.

Projekte, die zur Vernetzung beitragen, wie der Aufbau von Mobilpunkten mit Weiterentwicklung des CarSharing-Netzes in Kiel, können ebenfalls kurzfristig vorangetrieben werden.

Kostenrahmen und Finanzierbarkeit solcher Maßnahmen sind zu ermitteln. Die relevanten politischen und verbandlichen Interessenvertretungen sollen in geeigneter Form eingebunden werden.

5. Weiteres Verfahren

- a) Abstimmung mit Land und Bund hinsichtlich der Finanzierungsmöglichkeiten für unterschiedliche Modelle, u.a. für eine Stadtbahn sowie Einholung von Finanzierungs- und Realisierungsbekundungen für kurzfristig umzusetzende Maßnahmen in Kiel und der Region. Angestrebt wird eine Vereinbarung über den Stellenwert der künftigen Wahrnehmung des ÖPNV und des SPNV in Kiel und in der Region insbesondere mit Blick auf die damit im Einklang befindlichen Regionalisierungsmittel sowie die Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.
- b) Beschlussfassung über das neue Verfahren durch die Selbstverwaltungsgremien der Landeshauptstadt Kiel im Sommer 2015. Darin sollen die inhaltlichen Ziele, die Projektleitung und die Steuerungsgremien festgelegt werden.

- c) Ausschreibung des Mobilitätskonzeptes für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel und der Region in 2015. Der genaue Leistungsumfang ist im Vorfeld auf Basis des Beschlusses unter b) festzulegen.
- d) Mit Feststehen der Finanzierung Beschlussfassung und Ausschreibung des Masterplan Mobilität durch die Kiel Region GmbH in 2015.

Dr. Ulf Kämpfer

Oberbürgermeister