

FDP-Ratsfraktion legt Konzept für Kiel und das Umland vor:

Stadtbahn – die Lösung

Warnstreik vorbereitet

Aufgrund des gegenwärtig schwelenden Tarifkonflikts könnte es auch in der Landeshauptstadt zu Warnstreiks in Kieler Banken kommen. Das schließt jedenfalls die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft (DAG), die am vergangenen Donnerstag bereits eine örtliche Streikleitung zur Koordinierung der Protestmaßnahmen im Bankgewerbe bildete, nicht mehr aus. DAG-Sprecher Lothar Thormählen: Die Forderung von 10,5 Prozent sei angesichts der „Goldbilanzen“ der Banken aufgestellt und weder mit denen des öffentlichen Dienstes noch der Stahlindustrie vergleichbar.

ew

Sieben Jahre sind vergangen, seit in Kiel die letzte Straßenbahn fuhr. Traf die Entscheidung schon damals nicht eben auf ungeteilte Zustimmung, so mehrten sich schon nach kurzer Zeit die Geister, die an eine Wiedereinführung dachten. Jetzt hat sich die FDP im Kieler Rat Gedanken gemacht. Und eine Konzeption vorgelegt, die bis ins Detail geht. Anlaß für neue Überlegungen zu einem alten Thema: die Straßenbahn.

Nach dem Riesenaufwand für das Rausreißen der Schienen (allein die KVAG zahlte anteilig fünf Millionen Mark!) stünde nun ein Millionenaufwand fürs erneute Verlegen ins Haus. Dennoch rechtfertigen die Verkehrsprobleme im öffentlichen Personennahverkehr – seien sie grundsätzlicher oder hausgemachter Natur (siehe KVAG-Festtagsruhe...) – auch solche Überlegungen.

Die Vorteile des Schienenverkehrs – angenehmes und schnelles Fortkommen auf eigenen Trassen, weitgehend unabhängig von der Witterung – zählten bei vielen Fahrgästen und Stadtvätern allem Anschein nach erst, als die Straßenbahnen eingestampft waren. Auch in Kiel.

Ergebnis: Heute wird die Stadt nur noch im regional- und überre-



Ein Bild aus alten Zeiten: Bus und Bahn am Hafen. 1985 fuhr die letzte der Linie „4“ durch Kiel. Ob sie die letzte bleibt, ist allerdings fraglich.

gionalen Schienenpersonenverkehr über Strecken der Deutschen Bundesbahn erschlossen. Auch Vorortsbahnhöfe der Landeshauptstadt, die in der Vergangenheit Haltepunkt für Personenzüge waren, wurden aufgegeben.

Die FDP greift in ihrem Konzept für ein kombiniertes Schnellbahn- und Straßenbahnnetz auf die vorhandene Schienen-Infrastruktur zurück. Im Kieler Hauptbahnhof laufen zum einen die Strecken aus Richtung Lübeck, Hamburg, Rendsburg und Flensburg zusammen. Zum anderen bestehen Gleistrassen noch in Richtung Schönberg/Schönberger Strand, Howaldtswerke, Neumühlen-Dietrichsdorf (Ostufertafen), Bollhörnkai, Wellsee, Güterbahnhof Kiel-West, Projensdorf/Scheerhafen und Altenholz/

Friedrichsort/Flugplatz, die aber, sofern sie noch genutzt werden, ausschließlich dem Güterverkehr dienen. Nun komme es darauf an, daß die Bundesbahnschienen mit Stadtbahnwagen befahren werden können, so die FDP.

Ein derartiges Stadtbahnkonzept würde dann sogar stadtgrenzenübergreifend bis weit ins Kieler Umland reichen. Bus- und Park- und Ridekonzepte könnte man in Absprache mit den Umlandgemeinden anpassen.

Das Konzept

Als Grenzpunkte einer derartigen Stadtbahnkonzeption schlägt die FDP die Orte Rendsburg, Eckernförde, Neumünster, Preetz und Schönberg vor. Von den bereits

bestehenden Schienenverbindungen wären für die Stadtbahn Stichstrecken oder Durchgangsschleifen in die Wohngebiete erforderlich. Das Konzept sieht so aus:

Der Norden

Bau eines Gleises über die Holtenauer Hochbrücke bzw. in Tunnelage in Verlängerung der Kleinbahnachse Suchsdorf-Wik entlang der Dänischenhagener Straße, mit Führung am Flugplatz und Einbindung in die bereits bestehende Bahn zum Flugplatz Kiel-Holtenau mit Anschluß an die Eisenbahn Neuwittenbek-Voßbrook, im Bereich Friedrichsort Trassierung entlang der Fördestraße mit dem Endpunkt Kiel-Schilksee.

Lesen Sie weiter auf Seite 6



Die Vorteile der Bahn erkannten viele Fahrgäste und Stadtväter erst, als sie nicht mehr fuhr. Auch in Kiel.

Fortsetzung von Seite 1

Schnellbahn-Netz quer durch den Großraum Kiel

Damit könnte ein Ring mit den Bahnen Suchsdorf-Wik und Neuwittenbek-Voßbrook geschlossen werden, wobei zumindest Haltepunkte in Suchsdorf und Klausbrook vorzusehen wären. Ebenso könnte der Haltepunkt in Kronshagen reaktiviert werden.

Der Westen

Unter Nutzung der Gleistrassen der Deutschen Bundesbahn könnte im Bereich Mettenhof eine Ausfädelung entlang des Mettenhofzubringers gebaut werden, um den Ortskern über die Schiene zu erschließen. Weiterhin ließe sich über die Güterbahn zum Gü-

terbahnhof-West parallel zum Westring das Universitätsgelände über eine Stadtbahn erschließen, mit Haltepunkten im Bereich Langenbekstraße/Kronshagener Weg und Gutenbergstraße. Über die Eisenbahnstrecke Kiel - Rendsburg sollte ebenfalls der Haltepunkt Russee wieder reaktiviert werden.

Die Innenstadt

Die bestehende Gleisanlage am Bollhörnkai bzw. an der Kaistraße könnte als Endpunkt in der Verlängerung zur Innenstadt genutzt werden.

Der Süden

Die Gebiete Meimersdorf und Kronsborg könnten über die dort vorhandenen Bundesbahntrassen bedient werden. Über die Industriebahn zum Industriegebiet Wellsee ließe sich mit Verschwenkungen der dort vorhandenen Gleistrassen das Neubaugebiet erschließen. Daneben wäre auch eine Ausfädelung von der vorhandenen Bundesbahntrasse von und nach Lübeck denkbar.

Der Osten

Zur Erschließung des Ostufers bietet sich sowohl die bestehende

Infrastruktur der Kiel-Schönberger Eisenbahn an als auch die Ostuferbahn der Hafens- und Verkehrsbetriebe. Mit der Kiel-Schönberger Eisenbahn wäre eine Erschließung der Gebiete Ellerbek, Wellingdorf und Oppendorf möglich, wobei auch unter Ausnutzung der vorhandenen Gütertrasse zum Kraftwerk der Stadtteil Dietrichsdorf angeschlossen werden könnte.

Die Ostuferbahn ließe eine Erschließung Gaardens und des westlichen Teils von Wellingdorf zu. Der Bereich Elmschenhagen könnte über die bestehende Bundesbahnachse von und nach Lübeck erschlossen werden. Im Bereich Raisdorf wäre in der Ausfädelung des Gütergleises zu über-

legen, inwieweit über eine Stadtbahn das Gewerbegebiet in Raisdorf bedient werden könnte.

Das Stadtbahnkonzept sieht Elektro-Triebwagen vor, wobei „in Anbetracht der geplanten Elektrifizierung der Strecke Kiel - Neumünster Zwei-Systemfahrzeuge zum Einsatz kommen sollten“.

Grundsätzlich Voraussetzung für eine derartige Stadtbahn, so die FDP, seien „eingehende Untersuchungen unter Beteiligung der Umlandgemeinden und der als Achsenendpunkte definierten Städte“. Ergebnis wäre eine Gesamt-ÖPNV-Konzeption, wie sie viele Bus- und Bahnbenutzer ohnehin seit langem vermissen.

Für der Finanzierung ihrer Ideen sieht die FDP keine Probleme. Eine derartige Maßnahme sei, sofern sie die Bewertungskriterien erfüllt, nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderungswürdig. (mig)

Mit dem FDP-Vorstoß ist die Diskussion um eine Stadtbahn für Kiel neu entfacht. Der Kieler Express fragt deshalb seine Leserinnen und Leser: Wie ist Ihre Meinung zu diesem Projekt? Je kürzer Ihre Zuschrift ist, desto größer ist die Chance eines Abdrucks.

**Redaktion Kieler Express
Stichwort Stadtbahn
Postfach 1111
W-2300 Kiel 1**

Stadtbahn: Der Stein kommt ins Rollen

Es tut sich etwas in Sachen „Stadtbahn – die Lösung“. Nicht nur, daß der „Express am Wochenende“ mit Leserschriften aufgrund des am 18. Januar veröffentlichten Konzepts der FDP-Ratsfraktion förmlich überschwemmt wurde. Auch die „offiziellen“ Stellen – beispielsweise die Versorgung und Verkehr Kiel (VVK) sowie das Baudezernat der Landeshauptstadt – rühren sich.

So beauftragte der VVK-Aufsichtsrat die KVAG bereits am 19. Dezember 1990, ein spurgeführtes Verkehrssystem für die Kieler Region zu untersuchen, während die Stadt Kiel ebenfalls einen entsprechenden Arbeitskreis mit dem Ziel, neue Überlegungen für ein ÖPNV-Konzept anzustellen, gebildet hat. Darüber hinaus informierten sich VVK-Aufsichtsrat und Vorstand sowie die Verwaltung vor Ort in Städten wie Dortmund, Kassel, Karlsruhe und Lille über ÖPNV-Angebote, die auf leistungsfähigen und schnellen spurgeführten Systemen basieren.

Dazu Stadtbaurat Dr. Otto Flagge in einer Vorlage des Tiefbauamtes für den Bau- und den Wirtschaftsausschuß vom 5. September 1991: „Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, daß sich auch bei Kieler Größenordnungen höchst attraktive ÖPNV-Konzeptionen realisieren lassen. Es darf allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß dieses bei vergleichbaren Einrichtungen wohl nur mit höherem Mitteleinsatz, verbunden mit einem größeren Defizit als in Kiel, erreicht werden kann.“

Weiter räumt Flagge „objektive Mängel des heutigen ÖPNV-Systems“ ein: „Seit Mitte der achtziger Jahre ist der Bus im Kieler Stadtgebiet – von der Förderschiffahrt abgesehen – alleiniges Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr. Der ausgedünnte regionale Schienenverkehr fährt lediglich den Haltepunkt Hauptbahnhof an. Der Betrieb von Straßenbahnen wurde nach Beschluß zum Generalverkehrsplan von 1977 Mitte 1985 eingestellt.“

Diese wichtige Weichenstel-

lung, heißt es weiter, mag aus damaliger Sicht aus wirtschaftlichen Gründen richtig gewesen sein. Heute sei jedoch nicht zu verkennen, daß die „Attraktivität des ÖPNV in Kiel trotz dichten Busnetzes und vielfältiger Qualitätsverbesserungen bemängelt werde“. Die im Generalverkehrsplan von 1988 aufgezeigte Vorrangpolitik für den ÖPNV bedürfe jetzt der konsequenten Umsetzung.

Zum weiteren Vorgehen schlägt Flagge vor, im Rahmen von Konzeptstudien Entscheidungshilfen zu erarbeiten, die über Systemkomponenten, Bau- und Folgekosten eines für die Region Kiel angemessenen ÖPNV-Systems Aufschluß geben. Alternative Gutachten – d.h. drei bis vier Gutachten mit unterschiedlichen Planungsausrichtungen – sollten eingeholt werden.

Was EXPRESS-Leser zur Stadtbahn sagen, lesen Sie auf Seite 2

Zu welchem Schluß die Verkehrsexperten schließlich kommen – ob in Kiel möglicherweise wieder das Straßenbahnnetz aktiviert wird, eine vollautomatische Hängebahn (Dortmund), eine Stadtbahn (Kassel), eine vollautomatische Leicht-Metro wie in Lille fahren, oder aber die Empfehlung lautet, das bisherige Busnetz konsequent weiter auszubauen – ist laut KVAG-Direktor Holger Ipsen völlig offen. „Aber es ist frevelhaft, solche Untersuchungen für ein attraktives, zukunftsweisendes Verkehrssystem nicht zu machen!“ Auch er setzt auf eine Förderung aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVG) als ein wichtiges Instrument zur Realisierung für verkehrliche Baumaßnahmen. Allerdings sei Kiel bis 1995 noch nicht „projektreif“, so Ipsen. Wenn jedoch GVG-Mittel auch nach 1995 verteilt werden, rechnet sich der KVAG-Direktor für Kiel Chancen aus. (ew)



Die gute, alte Kieler Straßenbahn: Eine Dezember-Umfrage von „Greenpeace“ ergab, daß 91 Prozent der Befragten bereit wären, eigene Autofahrten einzuschränken, wenn der ÖPNV attraktiver wäre. Foto HE



Sie haben in der künftigen Verkehrs-Entwicklung Kiels ein gewichtiges Wörtchen mitzureden: Stadtbaurat Dr. Otto Flagge, SPD-MdL Ute Erdsiek-Rave und Schleswig-Holsteins Wirtschafts- und Verkehrsminister Franz Froschmaier (v.l.). Foto: ew

Eine für die Redaktion überraschend hohe Anzahl Leserinnen und Leser des Kieler Express am Wochenende kamen der Bitte, möglichst kurz ihre Meinung zum Thema „Stadtbahn“ zu schreiben, nach. Der Tenor zu 99 Prozent: Breite Zu-

stimmung. Aber auch kritische Anmerkungen wie „das hatten wir doch schon alles einmal“ oder „nur ein bunter Wahlkampfluftballon der FDP“ gingen neben einigen sehr konstruktiven Realisierungs- bzw. Finanzierungsvorschlägen

ein. Da jedoch auch vierzehn Tage nach Veröffentlichung des FDP-Konzepts immer noch Briefe kommen, haben wir uns entschlossen, in unserer nächsten Ausgabe die auszugsweise Veröffentlichung der Zuschriften fortzusetzen.

Express-Leser sagen Ja zur Kieler Stadtbahn



Ausnahmsweise mal eine überaus treffende Werbung: „Da haben wir den Salat“ – fräuriger Abgang der Straßenbahn-Linie 4 vor fast sieben Jahren. Fotos HE

Jessica Strömich, Kürkoppel 5, schreibt: Hallo Express! Ich persönlich fände es einfach super, wenn die Straßenbahn wieder fahren würde, weil es für mich etwas neues wär.“

Anni und Richard Spieß, Mühlenbrook 15: Wir befürworten Ihre Aktion „Stadtbahn“ voll und ganz und wünschen Ihnen dazu besten Erfolg!“

Dipl.-Ing. Peter Curths, Kirchenweg 29, Preetz: Meine Meinung zum Stadtbahnprojekt: Überprüfen der Dringlichkeit und Priorität vor allen anderen Projekten der Stadt. Höchste Priorität vor allen anderen Projekten geben und durchsetzen.

Inpunkto/Ronald Büssow, Gärtnerstr. 5, Blumenthal: Tolle Konzeption der FDP. Endlich einmal eine genaue und sinnvolle Ausarbeitung. Bravo!

H. Breitenborn, Breiter Weg 4: Warum nicht schon gestern angefangen? Vermeidung von Auspuffgasen, keine Staus: für ältere Leute ruhigeres Fahren.

Friederike Sneathage, Hofteichstr. 28: Ich bin für eine schnelle Realisierung dieses Planes. Die Bahn fährt doch wesentlich schneller und ruhiger als ein Bus. Raisdorf und Plaza sollten auch einen Haltepunkt erhalten.

Eduard Franz, Jungmannstr. 15: Die Straßenbahn abzuschaffen war ein großer Fehler, da Busse keine ernsthafte Alternative sind. Ich begrüße deshalb eine Stadtbahn in Kiel, auch wenn sie uns die alte Kieler Straßenbahn nicht wieder zurückgibt. Ich träum' noch immer von der Straßenbahn. ...

Klaus Reymann, Allee 11, Emkendorf: Erst die Straßenbahn unter fadenscheinigen Argumenten abschaffen und jetzt zur Lösung des Verkehrsproblems in Erwägung ziehen! Hervorragende Verkehrspolitik!

Hanni-Dora Brandenburg, Holtenuauer Str. 286: Als sich damals die Stadt entschloß, die gute alte Straßenbahn abzubauen, waren unsere Stadtvertreter schlecht beraten. Die Bevölkerung war empört. Hätte man einen Bürgerentscheid veranlaßt, würde die Bahn noch heute fahren! Die Erleuchtung der FDP kommt sehr spät. Aber alles, was den Bürger betrifft, wird ja auf eigene Faust entschieden. Wir sind nicht gefragt, und so wird es leider bleiben!

Hans Behrends, Elisabethstr. 115: Angesichts der finanzpolitischen Situation der Stadt Kiel sollten die Politiker wegen vorzählenden Bürger strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden, die seinerzeit für die Stilllegung der Straßenbahn votiert haben, anstatt ökologisch und verkehrspolitisch sinnvolle ÖPNV-Konzeptionen zum Tragen zu bringen. Aber spätes Erwachen ist besser als gar keins!

Marliese Wolter-Pecksen, Max-Planck-Str. 28, Preetz: Meine Meinung – zum Schritt in die richtige Richtung! Stadtbahnen und Schnellbahn-Netze nicht nur durch den Großraum Kiel – unter Einbeziehung von Fahrt-Wind-Energie.

Dr. Dieter Wöhlk, Albatrosstr. 15: Endlich ein Konzept der Vernunft. Stadt- und Straßenbahnen sind schneller, preiswerter auf den Hauptlinien, attraktiver für Umsteiger und ausbaufähiger als alle anderen Verkehrsmittel – und vor allem umweltfreundlich.

Jutta Kob, v.d. Goltz-Allee 2: Ich bin für das Schnellbahn-Netz! Am liebsten hätte ich die Straßenbahn.

Thorsten Schuppenhauer, Feldstr. 87: Natürlich brauchen wir die Stadtbahn! Doch bis zur Realisation werden wohl leider noch etliche Jahre vergehen!

Hella Raabe, Steinfürter Weg 12: Für mich ist es eine große Freude! Ich liebe die Straßenbahn und wünsche, daß recht bald die Romantik zurück in unser Stadtbild kommt.



In „tiefer Trauer“: 1985 forderten Kiels Straßenbahn-Fans mit diesem Kranz die Wiedereinführung der Straßenbahn. Aufschrift: „Unsere Luft ist eine gigantische Mülldeponie – Der Umwelt zuliebe Straßenbahn“. Foto HE

Hans-Peter Kober, Holtenauer Str. 222: Je eher eine Stadtbahn, desto besser. Endlich scheint da jemand aus seinem verkehrspolitischen Dornröschenschlaf zu erwachen.

Hannelore Pieper, Albatrosstr. 15: Die weltweite Renaissance der guten alten Straßenbahn zeigt es ganz deutlich: Kiel hat die Entwicklung verschlafen und Millionen bei der Abschaffung des leistungsfähigsten und preiswertesten Verkehrsmittels, das es gibt, vergeudet. Aber je früher man diesen Fehler wieder korrigiert, desto besser: Nur mit einer leistungsfähigen Stadt-/Straßenbahn lassen sich die Verkehrsprobleme in Kiel lösen.

Thomas Pfannkuch, SPD-Kreisvorstand: Es ist überaus erfreulich, wenn die Kieler FDP heute einen Vorschlag unterstützt, den der Förderverein Neue Produktion bereits vor mehreren Jahren öffentlich und im Kieler Rathaus vorgestellt hat. Nicht die Aufzählung aller in und um Kiel vorhandenen Schienenstränge bringt die gute Idee einer Verwirklichung näher, sondern die eingehende Prüfung von Konzepten und Möglichkeiten, z.B. Welche vorhandenen Schienenstrecken können tatsächlich eine attraktive Alternative zu bestehenden Straßen darstellen? Welche begleitenden restriktiven Maßnahmen könnten das Umsteigen auf ein neues ÖPNV-Schienensystem attraktiver machen? Welche neuen Schienenstrecken im Stadtgebiet müssten mit welchem Kostenaufwand neu eingerichtet werden? Wo müssten Häuser abgerissen oder Grünflächen geopfert werden, und wäre dies vertretbar?

Walter Selle, Kieler Weg 37, Felm: Überlegungen, wie sie jetzt von der FDP zur Einrichtung einer Stadtbahn als ein scheinbar realisierbares Konzept vorgelegt worden sind, sind nicht neu. Eine Finanzierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erscheint mir bei den leeren Kassen von Bund, Land und Gemeinden sowie bei den finanziellen Schwierigkeiten der Stadt Kiel doch mehr als zweifelhaft. Außerdem würde man bei der Verwirklichung der Pläne auf allerhand technische Schwierigkeiten stoßen. Das alles ist Zukunftsmusik und liest sich sehr schön. Parteien, die in der Verantwortung stehen, wissen: Eine Verbesserung des ÖPNV kann nur in kleinen, mühseligen Schritten erreicht werden.

Gerd Hoppe, Köpenicker Str. 92: Bravo, endlich kommt von unbeteiligter Seite der Anstoß, die Trassen und Schienen der DB in ein neues Verkehrskonzept einzubinden. Leider haben wir von der Expertenkommission der KVAG trotz aller Reisen noch nichts Definitives gehört. Ein neues Verkehrskonzept gehört schnellstens in die Planung, sonst wird es auch für den Bürger zu teuer. Oder wol-



3. Teil der KE-Serie „Stadtbahn“

Seite 7

Edith Quandt, Holtenauer Str. 291: Die Idee mit der Stadtbahn in Kiel und Umgebung finde ich ganz toll. Und auf den anderen Strecken müssten Oberleitungsbusse fahren. Die verpesten nicht die Gegend und fahren leise. Die Haltestellen dürften nur 400 Meter voneinander entfernt sein.

G. und U. Suhr, Grasweg: Die Straßenbahn fehlt uns jeden Tag. Aber der kleine Mann wurde ja nicht gefragt. Die Bahnschienen sollten gleich mit der neuen Hochbrücke verbunden werden.

Hartmut Pinck, Kleine Hufe 1, Preetz: Angesichts des kollabierenden Individualverkehrs kommen wir um eine Stadtbahn für den Großraum Kiel nicht herum, zumal die Infrastruktur für dieses Projekt zum großen Teil schon seit Jahrzehnten vorhanden ist.

Paul Klein, Gutenbergstr. 64: Wir brauchen auf jeden Fall eine Stadt- oder Straßenbahn. Alle Städte, die noch ein S-Bahn-Netz besitzen, bauen dieses aus. Ein modernes S-Bahnkonzept würde Verkehrs- und Lärmprobleme mindern.

BUND-Kreisgruppe Kiel: ... begrüßt es, daß die Diskussion zu einer Stadtbahn in Kiel wieder in Gang kommt. Hier stehen bereits in nächster Zeit wichtige Entscheidungen an. Eine davon ist, ob beim unmittelbar bevorstehenden Neubau der Holtenauer Hochbrücke Platz für Schienen und eine entsprechende Statik eingeplant werden. Von einer vernünftigen Anbindung der Kieler Stadtteile im Norden hängt die Wirksamkeit der Stadtbahn entscheidend ab.

Die Welle der Zuschriften zum Thema „Stadtbahn“ reißt nicht ab, auch nicht bei Wochen nachdem die Kieler FDP ihren Vorschlag zu dem offenbar sehr beliebten Verkehrsmittel machte. Wie

im Kieler Express am Wochenende vom 1. Februar angekündigt, veröffentlichen wir nachstehend weitere Zuschriften, die uns erreichten. Wir bitten allerdings um Ihr Verständnis, daß eini-

ge Meinungen aus Platzgründen nur in stark verkürztem Umfang berücksichtigt werden konnten. Auch hier wieder der Tenor: Wann wird gehandelt? und Am Ball bleiben!

„Für die Stadtbahn wird es allerhöchste Eisenbahn“

Storm-Str. 13: Eine Alternative zum Buskonzept ist dringend notwendig. Aber der Versuch, neue Probleme mit alten Techniken lösen zu wollen, ist langfristig noch nie wirtschaftlich gewesen. Ergänzungsinvestitionen, die schwierige Überbrückung von Schnittstellen zu anderen Systemen und die häufige „Doppelsystemigkeit“ werden viel zu teuer. Ein automatisch betriebenes Klein-Kabinensystem muß her –

Ratsfraktion Die Grünen: Im Interesse einer möglichst baldigen Wiedereinführung einer Straßen- bzw. Stadtbahn in Kiel haben wir die Berichte des Express mit Freude aufgenommen. Natürlich freuen wir uns auch darüber, daß endlich auch die FDP auf den Stadtbahn-Zug aufgesprungen ist. Doch gestatten Sie uns den Hinweis, daß das Stadtbahn-Rad von der FDP keineswegs neu erfunden worden ist. Bereits seit Mai 1989 liegt ein vom Förderverein Neue Produktion ausgearbeitetes Stadtbahn-Konzept für den Großraum Kiel vor, das in vielerlei Hinsicht sogar noch durchdachter als der derzeitige FDP-Vorschlag ist. Die Grünen haben dieses Konzept unterstützt – übrigens als einzige der in der Ratsversammlung vertretenen Parteien. Nicht unerwähnt sollte bleiben, daß die FDP an der 1985 vollzogenen Abschaffung der Straßenbahn in Kiel unmittelbar beteiligt war. Grünen-Anträge für einen Erhalt und Ausbau der Straßenbahn waren damals auch von der FDP abgelehnt worden. Auch im Sommer 1988, als wir im Rahmen der Fortschreibung des Kieler Generalverkehrsplans den Neuaufbau eines Straßen- bzw. Stadtbahn-Systems forderten, meldete die FDP nur Funkstille an. Im Frühjahr 1991 lag der Ratsversammlung ein Grünen-Antrag für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Wiedereinführung einer Stadtbahn vor; auch diesem Antrag



Die meisten Verfasser der Zuschriften wünschen sich ihre Kieler Straßenbahn in Form einer modernen Stadtbahn zurück. Foto heb

len wir warten, bis die Bundesförderung nicht mehr gilt?

Jens Bartram jr., Theodor-

sowohl aus Sicht der Wirtschaftlichkeit als auch aus Sicht der Benutzerfreundlichkeit.

stimmte die FDP nicht zu.

Greenpeace-Kontaktgruppe:

Eine von Greenpeace im Dezember durchgeführte Umfrage zeigt, daß die Kieler für das Thema Verkehr sehr sensibilisiert sind: Eine breite Mehrheit fühlt sich vom Autoverkehr in vielfacher Hinsicht belästigt und tritt nicht nur für eine autofreie Innenstadt ein (97 % der Befragten), sondern wäre auch bereit, dafür die eigenen Autofahrten einzuschränken (91 %), wenn nur der öffentliche Nahverkehr attraktiver wäre. Und da

liegt offenbar der Hase im Pfeffer: Die Verkehrspolitik hinkt dem Umweltbewußtsein und der Umsteigebereitschaft der Bevölkerung weit hinterher. 82 % bemängeln das fehlende oder schlechte ÖPNV-Angebot abends und an Wochenenden, 78 % sind mit den jüngst wieder erhöhten Fahrpreisen nicht einverstanden. Es wird allerhöchste Eisenbahn – oder besser: Stadtbahn, daß die Kieler Stadtväter ein vernünftiges Nahverkehrskonzept erarbeiten lassen.

Ratsversammlung einstimmig für FDP-Konzept:

Ja zur Stadtbahn

Dazu weitere Leserbriefe an den Express am Wochenende

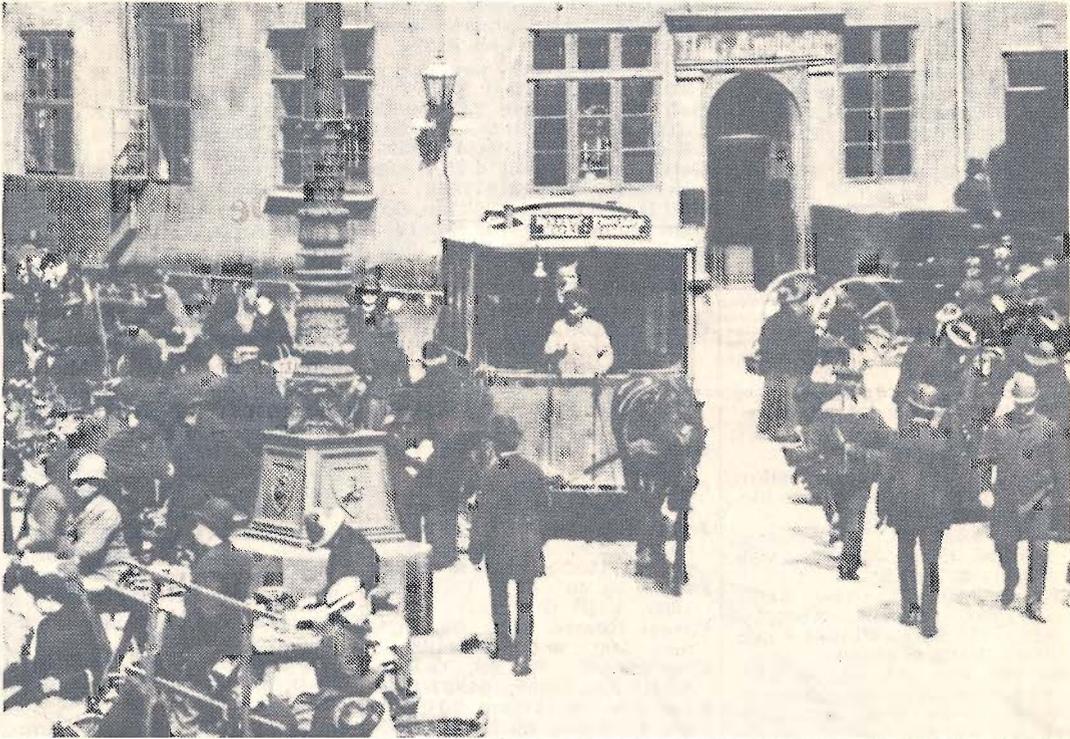
Erfolg für die FDP: Die Ratsversammlung verteilte im Verlaufe ihrer jüngsten Sitzung einstimmig für den Antrag, bei der weiteren „Planung und Gutachtenvergabe für ein angemessenes ÖPNV-System in Kiel das Stadtbahnkonzept der FDP

(wir berichteten) als eine der Zielvorstellungen zu berücksichtigen“. Die Redaktion nimmt diesen Ratsbeschuß zum Anlaß, das Thema „Stadtbahn“ mit der Veröffentlichung weiter Zuschriften noch einmal aufzugreifen.

Gerhard Bissels, Kronshagener Weg 40: Als die Straßenbahn in zahlreichen Städten der Welt von Freiburg bis Tunis, von Zürich bis Sacramento längt ihr Comeback feierte, als ein gemischtes Stadt- und Regionalbahnnetz unter Einbeziehung von Bundes- und Privatbahntrassen, wie es Grüne und FDP heute für Kiel fordern, in Karlsruhe im Aufbau war, wurde in Kiel die Straßenbahn gerade abgeschafft – Verkehrspolitik wie in den 60er Jahren. Andernorts hatte man längst erkannt, daß nur schienengebundene Verkehrsmittel das hohe (und stetig wachsende) Verkehrsaufkommen von Großstädten attraktiv und wirtschaftlich bewältigen können.

Die Konzipierung eines leistungsfähigen Stadtbahnnetzes muß so schnell wie möglich in Angriff genommen werden, aber über solcher Zukunftsmusik sollte niemand vergessen, das derzeitige marode Busnetz mit seinen Verspätungen, dürftigen Taktzeiten, fehlendem Abend- und Wochenendangebot, mangelndem Komfort und überhöhten Fahrpreisen zu sanieren – die Stadtväter müssen endlich begreifen, daß öffentlicher Nahverkehr eine unbedingt notwendige kommunale Aufgabe ist, und eine weniger inkompetente KVAG-Führung hätte längst so manche Verbesserung kostenneutral verwirklichen können.

Kurt Koch, Posadowskystr. 74: Es wäre wünschenswert, wenn die Kiel-Schönberger Eisenbahnstrecke wieder ausschließlich für den Personennahverkehr einge-



Apropos Stadtbahn: So sah es früher in Kiel aus. Diese „Schienenkutsche“, die hier just vor der Hof-Apotheke abgelichtet wurde, bediente die Strecke Bahnhof-Fleethörn-Markt-Rondeel.

richtet wird. Unter Berücksichtigung aller Möglichkeiten ist ein einheitliches Konzept, welches die Interessen der Bevölkerung berücksichtigt, nötig. Hierbei sollte mehr als bisher darauf geachtet werden, daß ruhige Wohngebiete weitgehend erhalten bleiben: Ein Güter- und Schwertransport weitgehend der Ostuferbahn den Ha-

fen- und Verkehrsbetrieben zuzuordnen. Die Schönberger Strecke in Kiel-Ost führt überwiegend durch dicht besiedeltes Wohngebiet, wobei die Grundstücksgrenzen und die Gebäude bis vier Meter vom Gleiskörper entfernt liegen. Nach Weggang der Bore-Line ist der Schwertransport weitgehend entfallen. Eine Neuauflage

Anerkennung aussprechen: Gut gemacht! Mit ein bißchen mehr Weitsicht hätten diese Leute besser von einer vorübergehenden Stilllegung gesprochen, um die Bahn, wie man heute sagt, kompatibel zu gestalten. Die Tatsache, daß unsere alte Straßenbahn und die Eisenbahn unterschiedliche Spurbreiten haben, ist ein

des Schwertransports würde Schadenersatzforderungen der unmittelbaren Anlieger zur Folge haben und es müßten Schallschutzwände erstellt werden. Die Ostuferbetriebe sollten deshalb den Schwertransport für den Ostuferbereich ausschließlich übernehmen. Durch diese Planung könnten dem Steuerzahler unnütze Kosten erspart und die Zuschüsse für die Hafen- und Verkehrsbetriebe gesenkt werden.

Hans-Albert Horn, Ziegelweg 9, Stolpe: Als Erstes möchte ich denen an der Einstellung der Straßenbahn Beteiligten meine

Fakt, der eine Verquickung zwar technisch nicht unmöglich gemacht, aber unverhältnismäßig kompliziert und damit verteuert hätte. Der Umlandverband, als gebranntes Kind Kieler Entscheidungen, muß nicht nur gehört, sondern auch beachtet und dessen Entscheidungen mitgetragen werden. Wichtig für die Attraktivität ist auch der Anschluß an Verteiler (auch Kleinbusse, Rufbusse, Förderschiffe usw.). Sieben Jahre ist es her, daß nach Einstellung der Straßenbahn die ÖPNV-Unternehmen in und um Kiel alle hätten optimieren können. Um die Bahn zum Leben erwecken zu können, stelle ich folgende Fragen: Wird der Träger der Bahn seinen Fahrweg selbst finanzieren müssen? Muß der Fahrweg vollkommen elektrifiziert werden? Kann nicht z.B. ein Mehrsystemtriebzug mit den Komponenten Akku-Antrieb/Diesellaggregat/Fahrdrahtumschaltung vielleicht sogar in Kiel von der KruppMaK entwickelt werden? Ist eine Kanaluntertunnelung nicht sinnvoller wegen der Höhenüberwindung über dem Kanal?

Egon Kahle, Ostlandstr. 23, Gettorf: Die Trasse nach Norden sollte man über den Bollhörnkai-Holstenbrücke-Bergstraße-Holtenauer Straße zur Hochbrücke führen. Sie ist wirtschaftlicher, weil ein dichtes Wohn- und Geschäftsgebiet bedient wird. Ferner könnten dann fünf- bis sechs Buslinien in diesem Raum ersetzt werden. Die Trasse nach Mettenhof sollte über den Stresemannplatz-Kuhberg-Exer-Kronshager Weg-Skandinavienamm, die Trasse nach Suchsdorf über den Exer-Sternstraße-Eckernförder Straße führen. Die DB-Strecken müßten alle zweigleisig ausgebaut werden. Ferner müßten dadurch etliche neue Brücken erstellt werden wie z.B. über die Eckernförder Straße, Gutenbergstraße, Olshausenstraße, BAB 215, Schwentine. Ein Zweisystemfahrzeug halte ich nicht für sinnvoll (Karlsruhe), da die Strecken nach Ralsdorf, Rendsburg, Eckernförde auf weite Sicht nicht von der DB elektrifiziert werden.

Grüne fordern Abgabe für ÖPNV

Weil die ÖPNV-Versorgung Kiels und im Kieler Umland immer noch mit großen Mängeln behaftet sei und weil die Finanzierung neuer ÖPNV-Systeme (wie z. B. einer zukünftigen Stadtbahn) immer schwieriger werde, wollen die Grünen jetzt die Einführung einer Nahverkehrsabgabe und möglicher Straßenbenutzungsgebühren prüfen lassen. „Was in anderen Ländern längst praktiziert wird, muß auch bei uns möglich werden“, so Grünen-Fraktionsvorsitzender Wilfried Voigt. In einem ersten Schritt wollen die Grünen jetzt den Magistrat beauftragen lassen, den Gremien der Selbstverwaltung über sämtliche Möglichkeiten zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe Bericht zu erstatten.

An der Haltestelle vorbeigerauscht

Zum Thema: KVAG

Am 15. Januar bin ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Autokraft) ab 13.30 Uhr in Richtung Flintbek/Molfsee gefahren. Dies geschah mit einem Super-Umland-Ticket für Ein- u. Umsteiger, die also die KVAG, die Autokraft, die DB und die VKP benutzen dürfen. Aussteigen wollte ich gerne an der Haltestelle Waldwiese. Leider öffnete der Fahrer mir nicht die Tür, ich war gezwungen, bis hinter die Haltestelle Schulenhof mitzufahren. Auf meine Frage, warum der Fahrer mich nicht aussteigen läßt, bekam ich zur Antwort, daß dies nicht erlaubt wäre.

Ich bin nun der Meinung, daß, wenn ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Kiel und Umland fahre, auch überall aussteigen kann. Das Argument, dort sei die KVAG zuständig, kann nicht greifen, weil ich mit dem Kauf des Umlandtickets schließlich alle vier Verkehrsunternehmen „bezahlt“ habe.

Rolf Brandt,
Gellertsstraße 14

Verqueres Umweltbewußtsein

Zum Leserbrief „KVAG völlig überfordert“, (KN v. 14. Februar)

Wer – wie wir – die Planung des Hochbrückenbaus kritisch und das Planfeststellungsverfahren mit Eingaben erfolgreich begleitet hat, muß feststellen, daß der bisherige Verlauf des Baus nahe-

mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt zu kommen, segnete der Ortsbeirat einen gemeinsamen Antrag ab, der noch in den Ortsbeiräten Ellerbeks und Gaarden beraten werden soll: Beginnend vom Langen Rehm über Wellingdorf, die Schönberger Straße und die Werftstraße sollen links und rechts Busspuren eingerichtet werden, die den Um schneller ÖPNV attraktiver machen. (har)

gen gestellt, die einzelne Bürger bereits gespendet hatten. Für eine

SPD: ÖPNV nach Russee erweitern

Um eine Verbesserung der Busverbindungen kämpft jetzt der SPD-Ortsverein Russee. Auf einer Mitgliederversammlung wurde die KVAG aufgefordert, den öffentlichen Personennahverkehr nach Russee zu erweitern. Die einzige Linie 15 reiche in „dem am schnellsten wachsenden Kieler Stadtteil“ nicht mehr aus. Ortsvereinsvorsitzender Olaf Busack schlug vor, „daß die Linien 2/12 sowie die Linie 11 zusätzlich über Russee fährt“. Weiterhin solle die „15“ häufiger eingesetzt werden.

zu reibungslos war. Gerade dem mit der Bauleitung befaßten Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau ist ein großes Kompliment für die Arbeit zu machen. Als gesagt wurde, es würde keine Staus auf der Olympiabücke geben, wurden die Vertreter des Amtes ausgelacht. Heute freuen sich alle Verkehrsteilnehmer über eine übersichtliche Verkehrsführung. In Zusammenarbeit mit Verkehrsexperten wurde als beste Lösung für die Busführung die kleine Schleife gewählt, welche allenfalls zu einer „Verspätung“ von zwei bis drei Minuten führt. Die Holtenauer sind dankbar, daß sie an der gewohnten Stelle in ihren Bus steigen können. Die Haltestelle an der Bundesstraße war zwar angedacht, aber schnell aus triftigen Gründen verworfen: Die Fahrgäste hätten über eine Treppe an den neuen Bussteig herangeführt werden müssen. Dies wäre nicht zumutbar für gehbehinderte Menschen oder Fahrgäste mit Kinderwagen. Eine Bushaltestelle wäre dort aus Sicherheitsgründen unverantwortlich. Es zeugt von einem etwas verqueren Umwelt- und Verkehrsbewußtsein, den Umstieg auf das Auto zu fordern.

Andreas Bucht
SPD Ortsverein Holtenau

Herr Ipsen sollte ÖPNV mal hautnah miterleben

Zum Leserbrief „Nicht hinreichend nachgedacht“ von KVAG-Direktor Holger Ipsen (KN v. 26.2.)

Herr Ipsen hat sicherlich recht, wenn er behauptet, daß die Fahrgäste über das, was die KVAG macht besser bescheid wissen als er und seine Kollegen aus der Chefetage. Ich frage mich nur, warum so viele Mitarbeiter der KVAG nicht mit den Bussen der KVAG zur Arbeit kommen (obwohl sie diese kostenlos benutzen könnten). Sollte es vielleicht daran liegen, daß der ach so attraktive ÖPNV in Wirklichkeit doch nicht so attraktiv ist?

Wenn man z. B. um 6 Uhr morgens mit der Arbeit beginnt, kommt man auch am Werktag kaum ohne Auto aus, da z. B. die Schnellbusverbindungen aus Schilksee und Heikendorf erst gegen 6 Uhr aufgenommen werden und auch die anderen Linien werden z. T. erst zwischen 5.30 und 6 Uhr verdichtet; muß man dann auch noch am Sonnabend arbeiten, darf man zu der Fahrzeit von Montag bis Freitag getrost 30 Minuten dazurechnen, da die Schnellbusse überhaupt nicht fahren und die normalen Linien auch noch durch eine Trödelinie (Linie 64) ersetzt werden. Herr Ipsen sollte vielleicht einmal am Sonnabendvormittag von Schilksee in die Innenstadt und gegen Mittag von der Holstenbrücke nach Schilksee fahren; dort kann er dann seinen „angemessenen ÖPNV hautnah erleben.“

Lothar Kesseböhmer
Seekante 21

CDU sieht Zukunft für Straßenbahn

Mit der Erklärung: „Für Kiels Straßenbahn ist der Zug keineswegs abgefahren“ reagierte CDU-Fraktionsvorsitzender Karl Diekelmann auf die Aussage von KVAG-Betriebsleiter Karl Scharpf, daß die Neuauflage einer Straßenbahn in Kiel keine Chancen habe (KN vom Mittwoch).

Die von Scharpf angeführte Begründung, daß Busse flexibel und bei plötzlichem Bedarf schnell einsetzbar seien, habe seinerzeit zu der Fehlplanung geführt, den Straßenbahnverkehr einzustellen. Inzwischen habe sich gezeigt, daß der drohende Verkehrsinfarkt nur mit einem schienengebundenen System zu verhindern sei, stellte Diekelmann fest. Letztlich sei auch das Defizit von mittlerweile 40 Millionen DM auf die Fehlentscheidung für ein reines Bussystem zurückzuführen. Eine Machbarkeitsstudie sei ins Auge gefaßt.