Ein Zug wird kommen

NAHVERKEHR Vor 35 Jahren wurde die Bahnstrecke Kiel – Schönberg stillgelegt. Schon damals fehlten Fahrgäste. Jetzt soll die Linie wieder aufleben – mithilfe von Millionen aus dem Steuersäckel. VON MARGRET KIOSZ

KIEL Das Land hat die Spendierhosen an. Für 30 Millionen Euro macht es die Bahnstrecke von Kiel an den Schönberger Strand wieder fit – nur danken will es ihm niemand. Im Gegenteil: Die Bewohner der Probstei – so heißt der Landstrich nordöstlich der Landeshauptstadt – laufen Sturm gegen das Millionen-Geschenk und organisieren einen Mini-Stuttgart-21-Aufstand. Sogar eine Bürgerinitiative hat sich ge-

Auf dem Bahnhof Schönberger Strand halten bisher nur Museumszüge. Steht die Station bald wieder im Streckenplan? RUFF

ne Bürgerinitiative hat sich gegründet. Ihr geht es nicht darum, die Interessen einzelner Streckenanlieger zu vertreten, sondern darum, das gut funktionierende Busangebot in der Region zu erhalten. „Wir brauchen diese Bahn nicht", betont Rolf Timm, Mitbegründer der Protestaktion.

„Kannibalismus" heißt nämlich das Schreckgespenst, das derzeit in der Probstei umhergeht. Wenn das Land wie geplant Ende 2014 Züge auf die reaktivierte Strecke schickt, werden die Busunternehmen Fahrgäste verlieren; die Bahn wird aber nicht genug Fahrgäste gewinnen, um kostendeckend zu fahren. Auf knapp 1,7 Millionen Euro schätzt das Kieler Wirtschaftsministerium den jährlichen Verlust, den der Steuerzahler abdecken muss.

Die Plöner Verkehrsbetriebe (VKP), die derzeit einen gut getakteten Busverkehr anbieten, mit dem man zum Beispiel jede halbe Stunde das nächste Kieler Gymnasium ansteuern kann, rechnen mit erheblichen Verlusten. VKP-Chef Scheffer kündigte bereits die Ausdünnung des Fahrplans an. Das Busangebot werde dann nicht mehr so kundenfreundlich sein können wie bisher. „Hier wird mit Millionenaufwand die Situation verschlechtert", sind sich die Sprecher der Bürgerinitiative einig. Nur wer direkt im Umkreis der fünf – teilweise abseits gelegenen – Bahnhaltepunkte wohnt, profitiere von der Fahrzeitverkürzung. 27 Minuten dauert die Fahrt auf dem 24 Kilometer langen Schienenstrang, 35 braucht man mit dem Bus. „Derzeit sind wir mit den Bussen auch in den kleinen Orten optimal versorgt. Dort werden wir künftig mit einer deutlichen Verschlechterung des Angebots leben müssen", befürchtet Ex-Amtsvorsteher Hagen Klindt.

„Warum muss das Geld dann wahllos verbuttert werden?"

Patrick Breyer, Piraten-Partei

Alles nur eine Provinzposse? Mitnichten. „Das hat System", meint Oppositionspolitiker Patrick Breyer. Es stimme zwar, dass das Geld für die Bahnstrecke an den Schönberger Strand „übrig" ist, weil im Wettbewerb um die Bahnnetze Preisnachlässe ausgehandelt werden konnten. „Doch warum", so fragt sich der Pirat Breyer, „muss das Geld dann wahllos verbuttert werden? Warum werden Bürger mit Bahnstrecken beglückt, die sie gar nicht wollen, während anderswo dringend Investitionen nötig und gewünscht sind?"

Auch die Bürgerinitiative meint, das Geld sei in zusätzlichen Expressbussen viel besser angelegt. Beim Rechnungshof und im Ministerium fragte sie deshalb nach, ob die in der Landeshaushaltsordnung vorgesehene Wirtschaftlichkeitsprüfung überhaupt vorliegt. Wie viel Bahn-Fahrgäste werden erwartet? Was kostet ein Bahnkilometer, was ein Buskilometer? Im Ministerium eiert man rum. Schließlich kommt heraus, dass alle Berechnungen – auch die Prognose von 1500 Fahrgästen pro Tag – aus dem Jahr 1997 stammen. Damals, so argumentiert jetzt die Bürgerinitiative, schufteten auf den Kieler Werften noch rund 500 Menschen aus der Probstei. Damals gab es noch keine Umgehungsstraße und keine vierspurig ausgebaute B 502.

Auf dem Bahnhof Schönberger Strand halten bisher nur Museumszüge. Steht die Station bald wieder im Streckenplan? RUFF

BI-Sprecher Konrad Gromke erinnert daran, dass die Bahnstrecke in den 80er Jahren nicht umsonst eingestellt wurde. Sie war hochdefizitär, weil ihr schon damals die Fahrgäste fehlten. „Es darf nicht sein, dass am Ende immer der Steuerzahler die Zeche zahlt", so Gromke. Durch die Reaktivierung werde es bald „zwei Zuschussbetriebe in noch ungeahnter Größenordnung geben", schrieb er an den Landesrechnungshof.

Doch der prüft – womöglich solange, bis die Bagger Fakten geschaffen haben. Auch die Landesregierung lässt sich bei ihren Plänen nicht beirren – weder durch alte Zahlen noch durch den Protest der Bürger. Die neue Bahnstrecke verspreche „hohes touristisches Potenzial", denn „schnelle Reisegeschwindigkeit, der höhere Fahrkomfort sowie die Unabhängigkeit vom Straßenverkehr wirken regelmäßig äußerst positiv auf die Fahrgastnachfrage", teilte Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) den Protestbürgern mit. Deren finanzielle Bedenken vermöge er nicht zu teilen.

So zumindest die offizielle Version. Gut möglich allerdings, dass übergeordnete Interessen der Stadt Kiel eine Rolle spielen. Besonders die Grünen in der Landeshauptstadt verfolgen seit Jahren hartnäckig den Plan, eine Stadtregionalbahn an der Förde einzusetzen. Geschätzte Kosten: 380 Millionen Euro, zuzüglich 14 Millionen Betriebskosten pro Jahr. Die Strecke Kiel – Schönberg wäre ein erster Baustein in diesem Paket, quasi eine „Regionalbahn light". Auf Jahre wäre dann allerdings kein Geld für andere Verkehrsprojekte im Norden mehr vorhanden. Ob die Kieler mit ihren Träumen durchkommen, hängt wesentlich vom Votum der Umlandgemeinden ab. Rendsburg, Eckernförde und Neumünster zieren sich noch – sie fürchten enorme Folgekosten. Nur der Kreis Plön hat bereits Zustimmung signalisiert. Als „Dank" erhalten jetzt die Bürger die Bahn zum Strand, die viele nicht wollen.

BAHNREFORM IN DEUTSCHLAND

Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr

Das Land erhält vom Bund „Regionalisierungsmittel" für den Nahverkehr. Seit Jahren gibt es Streit um die Verteilung, wie jüngst in Glückstadt. Dort wurden 6000 Unterschriften für den Erhalt des Bahnhaltepunktes gesammelt. Statt das Geld für die „unsinnige und unerwünschte" Kieler Stadtbahn zu bunkern, sollten SPD, Grüne und SSW das Geld besser in Glückstadt einsetzen, lautet die Forderung.