

Kommt endlich die StadtRegionalBahn Kiel?

Das geplante Kieler StadtRegionalBahn-Netz umfasst 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. Im Umland würden 18 zusätzliche Haltepunkte und in Kiel über 50 Stationen eingerichtet.

Die StadtRegionalBahn fährt in der Stadt als moderne Straßenbahn und in der Region mit bis zu 100 Stundenkilometern als Regionalbahn. Sie kombiniert die positiven Eigenschaften beider Systeme in einem einzigen System. Die Fahrgäste können zum Beispiel umsteigefrei von Preetz-Süd zur Kieler Universität fahren. Die Bahnsteige brauchen nur 38 Zentimeter hoch und ca. 40 Meter lang zu sein. Die Einstiege sind barrierefrei und somit für Behinderte, kinderwagenschiebende Eltern, Kinder, ältere Menschen und Radler bequem zu bewältigen.

Der nach einem Standardisierten Verfahren errechnete Nutzen-Kosten-Faktor der SRB beträgt 2,2. Das ist ein sehr guter Wert, den sonst kaum ein Stadtbahnprojekt erreicht.

Es wird mit knapp 90.000 Fahrgästen täglich in der SRB gerechnet. Zum Vergleich: In ganz Schleswig-Holstein sind heute rund 149.000 Fahrgäste täglich mit der Bahn im Regionalverkehr unterwegs. Diese Zahl würde also mit der SRB um etwa 60 Prozent steigen. Damit fahren zukünftig rund 40 Prozent aller Fahrgäste im Schleswig-Holsteinischen Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) mit der SRB Kiel – wenn sie gebaut wird.

Die Infrastrukturkosten und die Betriebskosten für die Zeit bis 2045 werden auf ca. 350 Millionen Euro geschätzt. Bei der Finanzierung dieser Summe wird von der Verwaltung zurzeit eine Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) favorisiert. Es gibt jedoch auch gute Gründe für eine kommunale Beschaffungsvariante. Zunächst klingen die 350 Millionen Euro bei den leeren öffentlichen Kassen als nicht bezahlbar.



Berücksichtigt man jedoch, dass momentan jährlich rund 50 Millionen Euro für Betrieb und Investitionen in den ÖPNV dieser Region ausgegeben werden und die Investitionen bei der SRB einen Zeitraum bis 2045 abdecken, relativieren sich die Bedenken! Dass sich die Investition für die öffentliche Hand auch bei einer hundertprozentigen Eigenfinanzierung lohnt, zeigt auch eine einfache Alternativüberlegung: Fährt ein nennenswerter Teil der täglich 90.000 Fahrgäste weiterhin Auto, kostet das den Steuerzahler bei Straßenbau und -unterhaltung wesentlich mehr als jene 350 Millionen Euro.

Sowohl die Kieler Verkehrs Gesellschaft (KVG) als auch die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) würden gerne die SRB betreiben. Potentielle Fahrzeuglieferanten stehen ebenfalls bereit. Auch für den Bau der Infrastruktur gibt es bereits Interessenten.

Aktuelle Entwicklung

Im April wurde von der Kieler Ratsversammlung der Verkehrsentwicklungsplan mit der SRB als Rückgrat des ÖPNV beschlossen. Am selben Tag sprach sich der Plöner Kreistag dafür aus, sich aktiv am Projekt SRB zu beteiligen, und beauftragte die Kreisverwaltung mit Finanzierungsverhandlungen. Das Land Schleswig-Holstein bekennt sich in seinem Klimaschutzkonzept vom Mai 2008 zur StadtRegionalBahn Kiel. Auch die Klimaschutz-Stadt Kiel nennt in ihrem aktuellen Klimaschutzkonzept die StadtRegionalBahn als wichtigen Baustein. Nach der Kommunalwahl im Mai wurden die politischen Karten neu gemischt. Nun kooperiert in Kiel die SPD mit den Grünen unter Tolerierung des SSW. Im Kooperationsvertrag wird der SRB Priorität eingeräumt. Die bislang noch ausstehende Fahrplansimulation wurde in Auftrag gegeben. Weitere 250.000 Euro für weitere Planungen sollten nach Redaktionsschluss dieser Nordfairkehr in den Kieler Haushalt eingestellt werden.

Im September 2008 veröffentlichte der Landesrechnungshof jedoch seinen Bericht und riet der Stadt Kiel darin von Großprojekten wie z.B. der SRB ab. Danach tagte die Kieler Ratsversammlung und stimmte einem interfraktionellen Antrag von SPD und Grünen zu. Die Verwaltung wird darin mit weiteren konkreten Planungsschritten beauftragt: Es sollen nun zum Beispiel die Finanzierungsverhandlungen zwischen den beteiligten Städten, Kreisen, Gemeinden und dem Land geführt werden und es soll eine Planungsgesellschaft gegründet werden. Weiterhin wird die Verwaltung mit der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beauftragt.

Doch noch ist die SRB nicht in trockenen Tüchern. Denn die so genannten GVFG-Gelder des Bundes – mit denen etwa 60 Prozent der Infrastrukturkosten bezahlt werden sollen - werden im Jahr 2013 nicht mehr für Verkehrsprojekte zweckgebunden sein. Damit wird es für die Finanzierung der SRB nicht einfacher.

Forum Nahverkehr Kiel informiert über SRB

Der Informationsstand über das SRB-Projekt ist bisher sowohl in der Öffentlichkeit als auch bei der Wirtschaft und weiteren Betroffenen sehr unterschiedlich und oft sehr gering. Deshalb wurde das Forum Nahverkehr Kiel (FNK) - eine Arbeitsgemeinschaft von VCD, Pro Bahn, Freunde der Straßenbahn Kiel, BUND, NABU und AstA-Kiel - wieder aktiv. Das FNK lud im September 2007 zu einer Informationsveranstaltung in das Kieler Rathaus ein. Bürgermeister Peter Todeskino und Dr. Dieter Ludwig - der geistige Vater des Karlsruher Stadtbahn-Systems – referierten. So kam wieder Öffentlichkeit in das Thema. Es wurde ein Faltblatt erstellt und eine Internetseite eingerichtet. Im Anschluss präsentierte das FNK in sechs Kieler Ortsbeiräten und im Wirtschaftsausschuss des Kreises Rendsburg-Eckernförde das Konzept der StadtRegionalBahn. Etliche interne Informationsgespräche mit Planern, Beteiligten der SRB und der Politik wurden geführt. Ende September 2008 wurde das FNK mit dem Kieler Umweltpreis zum Thema „Wie mobilisieren Sie für den Klimaschutz?“ ausgezeichnet (siehe Foto). Die 2.000 Euro Preisgeld werden für die weitere Arbeit des FNK dringend gebraucht.

kiko, StB, PK, DK

Weitere Informationen:

www.stadtrationalbahn-kiel.de



Historie

Anfang der 1990er Jahre begann man in Kiel darüber nachzudenken, ob eine Reaktivierung der Straßenbahn sinnvoll wäre. Mitte der 90er Jahre begannen die Untersuchungen zu einer Stadtbahn. 1998 lag dann endlich ein Gutachten über ein zukunftsweisendes und dauerhaft tragfähiges Stadtbahnnetz vor. Bereits damals wurde das Projekt aber politisch ausgebremst. Der damalige Oberbürgermeister Gansel setzte auf Straßenausbau. Auf Basis der Gutachten wurden die Planungen von der Verwaltung trotzdem fachlich weiterentwickelt und konkretisiert. Bis 2005 wurde dann unter Einbeziehung von Fahrgastbefragungen und weiterer Gutachten ein komplettes StadtRegionalBahn (SRB)-Netz konzipiert. Damit würden Kiel und die Region sternförmig in dieses neue Verkehrssystem einbezogen werden.