

„StadtRegionalBahn“ Kiel – Schleswig-Holstein

Ein großer Schritt nach vorn

Fortschritte beim Leuchtturmprojekt an der Förde

Bereits im vergangenen Jahr berichtete **derFahrgast** (Ausgabe 2/2010, Nr. 122) über die Planungen zur Einführung einer „StadtRegionalBahn“ in der Region Kiel. Während damals noch vorsichtiger Optimismus vorherrschte, haben sich in den vergangenen Monaten aus der Sicht der Projektbefürworter erfreuliche Entwicklungen ergeben.

So sind die beiden in Auftrag gegebenen Gutachten zu den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen und zur Kostenaufteilung des Projektes „StadtRegionalBahn“ (SRB) inzwischen veröffentlicht und auf einer Podiumsdiskussion im Kieler Schloß Anfang November 2010 vorgestellt worden. (Eine Zusammenfassung über die Podiumsdiskussion sowie die ausführlichen Gutachten ist auf der Internetseite des PRO BAHN-Landesverbandes Schleswig-Holstein/Hamburg unter www.pro-bahn-sh.de einsehbar.)

Anlässlich der Veröffentlichung der beiden Gutachten sprach **derFahrgast** mit dem Vorsitzenden des Wirtschaftsfördervereins „StadtRegionalBahn“, Andreas Hopmann (Geschäftsführer Vossloh Locomotives in Kiel), und dem Bürgermeister und Stadtplanungsdezernenten der Landeshauptstadt Kiel, Peter Todeskino, über die wirtschaftliche Bedeutung und die stadtplanerischen Chancen des Projektes.

derFahrgast: Wie beurteilen Sie die Aussagekraft des regionalwirtschaftlichen Gutachtens?

Hopmann: Das Finanzierungsgutachten ist konservativ gerechnet. Was das regionalwirtschaftliche Gutachten angeht, werden die Möglichkeiten der lokalen Wertschöpfung eher konservativ eingeschätzt, denn gerade durch lokale Toch-

tergesellschaften kann ein großer Teil der Wertschöpfung in der Region realisiert werden.

Todeskino: Die Aussagekraft des Gutachtens ist aus meiner Sicht hoch. Die Gutachter verfügen über hohe Sachkenntnis und große Erfahrungen. Einer der Gutachter, Prof. Götz von Rohr, war lange Zeit Leiter am Geographischen Institut der Kieler Christian-Albrechts-Universität. Die monetären Abschätzungen beruhen auf gut fassbaren Annahmen und kommen zu nachvollziehbaren Ergebnissen.

derFahrgast: Ist in der Region Kiel generell eine veränderungs-skeptische Haltung festzustellen und, wenn dies so sein sollte, bringt diese Haltung die Region immer wieder um Entwicklungsmöglichkeiten?

Todeskino: Nein, das gilt für Kiel ganz sicher nicht. Das Problem ist nicht, dass die Kielerinnen und Kieler Angst vor Veränderungen hätten. Im Gegenteil: Es gibt noch sehr viele Anhänger der alten Straßenbahn, die einer ‚StadtRegionalBahn‘ sehr positiv gegenüber stehen. Schade ist aber, dass die Gegner der ‚StadtRegionalBahn‘ einseitig die Kosten problematisieren und die riesigen Chancen für Kiel ausblenden. Gerade dem Umland sind die Chancen zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität durch die ‚StadtRegionalBahn‘ noch nicht

deutlich genug gemacht worden. So entsteht sicher eine skeptische Haltung. Transparenz ist erforderlich. Ich würde mir daher wünschen, dass die Aufgabenträger der Kreise auch die auf ihr Bussystem bezogenen Veränderungen und Kosten – wie wir in Kiel – zumindest kreisintern offenlegten. Da scheinen noch ganz viele Fragen offen zu sein. Die ‚StadtRegionalBahn‘ wird auch den Busverkehr der Region sinnvoll ergänzen und verbessern.

Hopmann: Nein, grundsätzlich sollte man bei großen Projekten eher vorsichtig agieren. Es ist eine hohe Investition von Steuermitteln und die sollte man sinnvoll ausgeben.

derFahrgast: Sehen Sie alle positiven Auswirkungen der „StadtRegionalBahn“ für die Wirtschaft in der Region Kiel, aber auch im Land, ausreichend berücksichtigt?

Todeskino: Ja, die Gutachten bieten eine hinreichende Entscheidungsgrundlage.

Hopmann: Die Wachstumstreiber werden vielleicht in der politischen Diskussion zu wenig berücksichtigt. Bei einem Projekt mit einer hohen Investition von Steuermitteln wie der SRB muss man die positiven Effekte auch sehen und das Projekt so gestalten, dass die Effekte auch eintreten.



Bushaltestelle Kiel Hbf: Dort soll die SRB-Haltestelle entstehen.



Holtenauer Straße – Dreiecksplatz: Links soll die SRB verlaufen.

derFahrgast: Herr Todeskino, wie beurteilen Sie die stadtgestalterischen Auswirkungen der „StadtRegionalBahn“ für Kiel?

Todeskino: Nur Positiv. Die SRB bietet zum Beispiel die Möglichkeit, die betroffenen Straßenräume in Kiel „von Hauswand zu Hauswand“ umzugestalten, aufzuwerten und funktional neu zu ordnen. Zum Beispiel die Holtenauer Straße: Neben der Verbesserung des ÖPNV besteht die einmalige Chance, Radwege, Gehwege und Parkstreifen neu zu bauen. Klar ist aber auch: Für Verbesserungen dieser Größenordnung muss während der Bauzeit mit Einschränkungen gerechnet werden. Bei vernünftiger Abwägung der Vorteile und Nachteile: Ein gutes Geschäft für Alle!

derFahrgast: Herr Todeskino, was heißt das konkret für bestimmte Stadtteile?

Todeskino: Mettenhof ist ein überaus autogerecht geplanter Stadtteil. Hier geht es eher darum, den Autoverkehr zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs zum Vorteil der Lebensqualität der Menschen vor Ort auf das notwendige Maß zu beschränken. In Diedrichsdorf ist daneben Zielstellung, die mit neuen Haltepunkten verbundenen Stadtaufwertungen umzusetzen.

derFahrgast: Herr Hopmann, Herr Todeskino, es besteht die Möglichkeit, dass die „StadtRegionalBahn“ mit GVFG-Mitteln* in Höhe von 175 Millionen Euro gefördert wird. Was passiert mit den verbleibenden Kosten?

Todeskino: Das Gutachten schlägt eine gebietsbezogene Aufteilung der Restkosten nach einem regionalen und einen städtischen Schlüssel vor. Das ist aus meiner Sicht vollkommen richtig. Es ist doch unstrittig, dass Kiel als 230 000-Einwohner-Stadt natürlich den Löwenanteil der Restkosten zu tragen hat. Dies gilt auch für den späteren



Andreas Hopmann (links) im Gespräch mit Stefan Barkleit.

Betrieb. Insofern halte ich es für sehr vernünftig, was im Gutachten zur Finanzierungsvereinbarung vorgeschlagen wird.

Hopmann: Mit einem Nutzen-Kosten-Koeffizienten von 1,9 steht die SRB gut dar, es ist also sinnvoll, über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Förderprogramm Bundesmittel in die Region zu holen. Eine Deckungslücke im ÖPNV müssen sie immer hinnehmen, andererseits erwerben sie damit nicht nur eine Verkehrsleistung, sondern auch Attraktivität und einen Standortfaktor für die Region, schließlich nimmt die SRB auch Aufgaben in der Fläche wahr. Das zeigen ja auch die beiden Gutachten.

derFahrgast: Europäische Beispiele zeigen, dass Fahrzeuge und Betriebshof nicht zwingend kommunal finanziert werden müssen, sondern auch im Rahmen einer Ausschreibung der Verkehrsleistung durch den künftigen Betreiber finanziert werden können. Wie beurteilen Sie diese Finanzierungsmöglichkeit?

Hopmann: Leasingkonzepte sind Gang und Gäbe in der Branche, vor allem bei Loks und Triebwagen. Insofern ist es ein geschäftsübliches Instrument, warum sollen nicht auch Kieler SRB-Fahrzeuge in dieser Form bereitgestellt werden?

Todeskino: Es ist sinnvoll, über eine Finanzierung der ‚StadtRegionalBahn‘ über ein ÖPP-Modell** nachzudenken. Dass die von der Investitionsbank Schleswig-Holstein prognostizierten Effizienzvorteile gegenüber klassischen, kommunal finanzierten Projekten tatsächlich existieren, sehen wir gerade beim ÖPP-Modell für unsere regionalen Bildungszentren.

Darüber hinaus belebt Konkurrenz immer das Geschäft. Private Unternehmen der Verkehrsbranche bieten schon heute eine gute Qualität an.

derFahrgast: Wir sind jetzt im Jahr 2020. Der Pkw-Fahrer steckt im Stau, weil die Stadtbahntrassen den Autos den Platz wegnehmen. Die Seiten der Holtenauer Straße werden durch einen Eisenbahndamm in Straßenmitte voneinander getrennt. Die wenigen Geschäfte, die die Bauzeit überdauert haben, haben keine Parkplätze und damit keine Kundschaft mehr. So sehen jedenfalls die Projektgegner eine Zukunft Kiels mit SRB. Stimmt deren Zukunftsprognose?

Todeskino: (lacht) Also, einen Eisenbahndamm wird es ja sowieso nicht geben, das kann jeder in den Planungen jederzeit nachsehen. Der Betrieb der StadtRegionalBahn wird keine Einschränkungen für Autofahrer, erst recht nicht Radfahrer oder Fußgänger hervorgerufen. Das klappt in anderen Städten prima.



Bergstraße in Kiel: Rechts ist Platz für die SRB.

Hopmann: Ein Eisenbahndamm ist heute längst Vergangenheit für Straßen wie die Holtener. Die Frage nach den Bauzeiten ist ein wichtiges Argument. Hier sollte man Vertrauen schaffen durch verbindliche Absprachen über Baustellen und Bauzeiten.

Ist die SRB erstmal da, werden gerade diese Bereiche entlang der SRB-Trasse überdurchschnittlich profitieren. Während der Bauzeit kann es also Einbußen geben, aber dann werden die betroffenen Geschäftsstraßen profitieren.

derFahrgast: Was halten Sie von einem Bauzeit-Management, also das Einzelhändlern garantiert wird, dass nach einer festgelegten Bauzeit die Bauarbeiten vor ihren Geschäften beendet und diese wieder von der Kundschaft erreichbar sind?

Hopmann: Die Bedenken habe ich selbst schon wahrgenommen. Sie müssen wahr- und ernstgenommen werden. Als Lösung können Bauzeitvereinbarungen mit Garantie eine geeignete Maßnahme sein.

Todeskino: Es ist doch klar, dass wir bei einer Bauzeitüberschreitung durch die aus-

führenden Firmen Vertragsstrafen vereinbaren werden. Ich bin unbedingt dafür, dass die Geschäftsleute gute Geschäfte machen können und durch Baustellen so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Es gibt gute und schlechte Baustellen.

Ausschlaggebend ist eine gute Baustellenlogistik und ein exzellentes Verkehrsmanagement. Ich denke da zum Beispiel an die großen Baustellen am Potsdamer Platz in Berlin. Die waren in Auswirkungen kaum bemerkbar. Staus befürchte ich nicht. Klar ist aber, dass die StadtRegionalBahn dem Allgemeinwohl dient. Dafür sind auch manchmal zeitlich begrenzte individuelle Einschränkungen hinzunehmen. Geschäftsleute und Anwohner werden hinterher durch die StadtRegionalBahn viele Jahre profitieren. Das zeigen die Erfahrungen aus den Städten, in denen solche Systeme eingeführt worden sind.

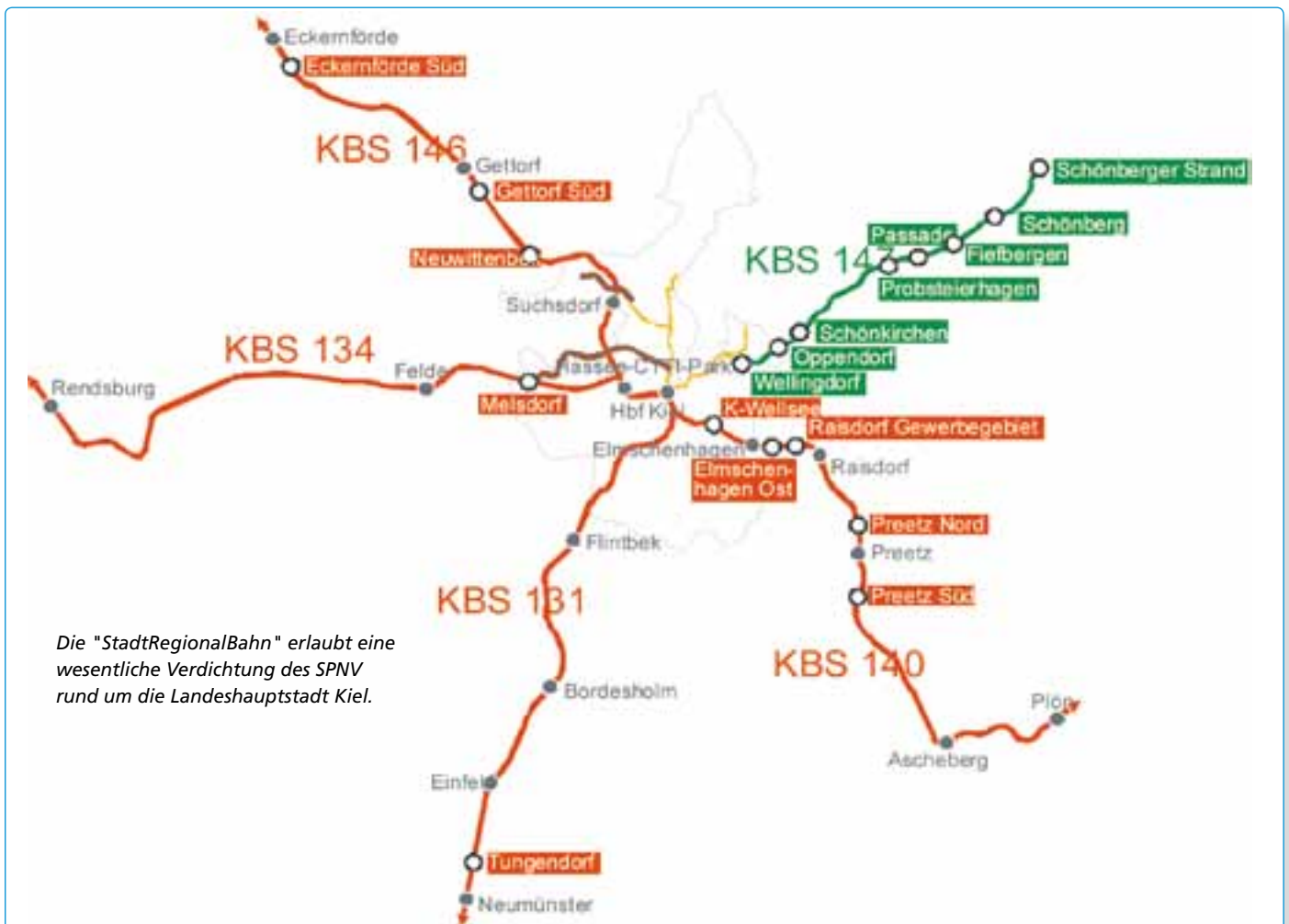
derFahrgast: Herr Todeskino, welche Vorteile verspricht die „StadtRegionalBahn“ gegenüber einem ausgebauten und optimierten Bussystem und wie wird die SRB optimal mit den anderen Verkehrssträgern vernetzt?

Todeskino: Es ist inzwischen allgemeine Erkenntnis, dass Menschen lieber Bahnen als Busse benutzen. Selbst wenn wir in eine Optimierung des Busverkehrs investieren, wird dessen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich zurückgehen. Nachhaltige Verkehrspolitik sieht anders aus.

Ganz abgesehen davon, dass die ‚Stadt-Regionalbahn‘ natürlich in Zukunft das Rückgrat des ÖPNV in der Region Kiel bilden wird, werden natürlich auch Busse weiterhin eine Rolle spielen, allerdings dann stärker im Zubringerdienst als heute. Die Fahrgäste können sich auch in Zukunft darauf verlassen, dass fußläufig vor ihrer Haustüre eine ÖPNV-Haltestelle sein wird.

Der Einsatz von Wassertaxis hingegen ist aufgrund der rechtlichen Beschränkungen im Einsatz auf der Kieler Förde zeitlich nicht attraktiv darstellbar, das haben wir alles untersucht.

derFahrgast: Was versprechen Sie sich auch im Hinblick auf die Rolle der Region Kiel als Klimaschutzregion für ökologische Vorteile von der „StadtRegionalBahn“ gegenüber einem ausgebauten Bussystem?



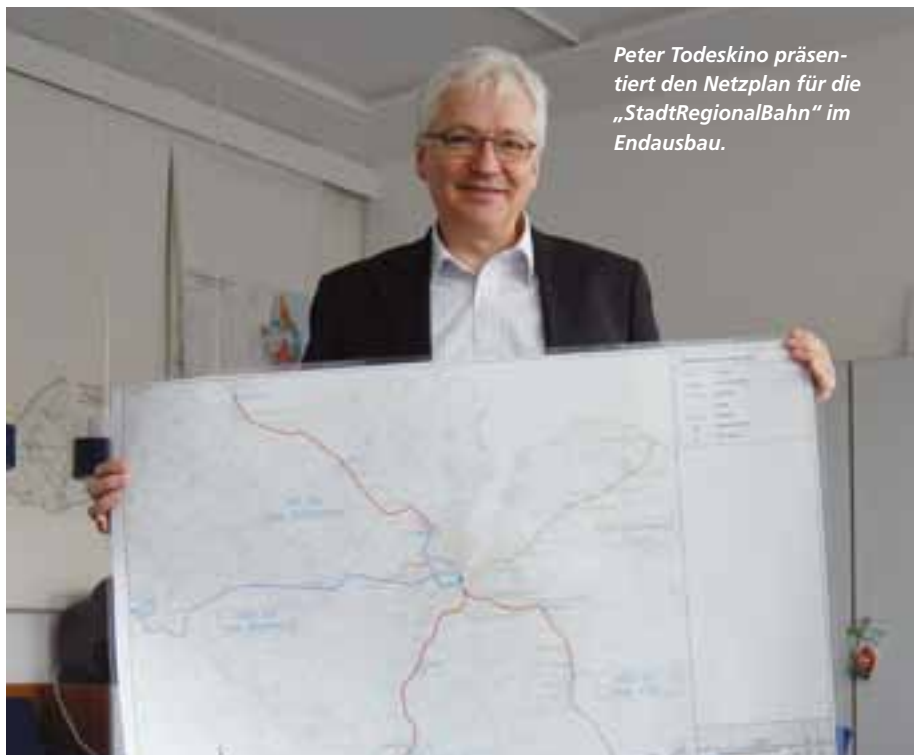
Hopmann: Insbesondere in den Städten sind Straßen- und Stadtbahnen dem Busverkehr bei weitem überlegen, nicht nur was die Akzeptanz beim Publikum angeht. Denn bezüglich des Lärm- und Schadstoffausstoßes vor Ort unter Fahrdraht können Sie mit einem Bus machen, was Sie wollen, die günstigen Werte einer Stadtbahn erreichen Sie nie.

Todeskino: Wir werden mit der ‚Stadt-RegionalBahn‘ ein Verkehrssystem haben, dass den Autoverkehr in der Innenstadt deutlich reduzieren wird. Mehr als 70 Millionen Pkw-Kilometer werden so eingespart werden. Dies führt zu einer deutlichen CO₂-Einsparung. Zudem reduzieren moderne Stadtbahn-Fahrzeuge auch die Lärmbelastung deutlich – im Straßenverkehr ist hingegen nicht absehbar, dass die Anzahl der Elektroautos in den nächsten Jahren sprunghaft zunehmen und zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen wird – auch, wenn das oft so dargestellt wird.

derFahrgast: Mit der Veröffentlichung der beiden Gutachten ist die Diskussion über die „StadtRegionalBahn“ nun auch in die am Projekt beteiligten Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde getragen worden. Dabei ist deutlich geworden, dass eine Betrachtung der Auswirkungen der StadtRegionalBahn auf das bisherige Busnetz und damit verbundene Einsparungspotentiale bisher unterblieben ist. Haben die beiden Kreise ihre Hausaufgaben nicht gemacht?

Todeskino: Es scheint so. Gemeinden des Kreises Rendsburg-Eckernförde haben das kritisiert. Die Landeshauptstadt Kiel ist dafür nicht verantwortlich. Die Aufgabenträger der Kreise müssen die Antworten geben.

Ich meine aber auch, dass das Land Schleswig-Holstein das Projekt viel stärker




Peter Todeskino präsentiert den Netzplan für die „StadtRegionalBahn“ im Endausbau.

pushen muss. Für mich ist die StadtRegionalBahn vor allem auch ein Landesprojekt für nachhaltige Zukunftsmobilität für alle. Vielleicht wird es ab Mai 2012 eine Landesregierung geben, die das Projekt wirklich will.

derFahrgast: Herr Todeskino, die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel hat am 17. März 2011 der Gründung einer Planungsgesellschaft für die „StadtRegionalBahn“, die die Planfeststellungsverfahren einleiten und die Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt intensivieren soll, zugestimmt. Was sind aus Ihrer Sicht nun die nächsten Schritte?

Todeskino: Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass alle Körperschaften, also auch die Kreise Plön und Rendsburg-

Eckernförde bei der Planungsgesellschaft mitmachen. Die Landeshauptstadt Kiel hat hier ein klares Bekenntnis abgegeben. Ansonsten: Loslegen und hart für eine nachhaltige Mobilität für „Alle“ sorgen.

derFahrgast: Herr Hopmann, Herr Todeskino, vielen Dank für das Gespräch. 

Die Fragen für **derFahrgast** stellten Stefan Barkleit und Patrick Hollmann.

* GVFG = Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz

** ÖPP = Öffentliche und private Partnerschaft, auch als „Private Public Partnership“ bekannt

Elektrisch mobil

Kommentar

Elektromobilität ist als Schlagwort heute in aller Munde. Gemeint sind oft nur Elektroautos, nicht aber Stadt- oder Stadtbahnen. Dabei stehen diese doch gerade für über 100 Jahre erfolgreich praktizierte Elektromobilität. Meine Eltern sprachen nie von der Straßenbahn, sondern immer von der „Elektrischen“. Was also ist einfacher,

als ein technisch bewährtes und erprobtes System auch in Kiel (wieder) einzuführen? Umweltfreundlich, vor Ort abgasfrei – bei regenerativer Stromerzeugung sogar komplett – und leise kann Kiel einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und zur politisch gewollten Elektromobilität leisten.

Dass Stadtbahnen auch bei (potentiellen) Fahrgästen sehr beliebt sind, hat der Chef der Salzburger Verkehrsbetriebe, Direktor Gunter Mackinger, in einem Vortrag auf dem diesjährigen PRO-BAHN-Bundesverbandstag dar-

gestellt: Bei der Umstellung von Diesibus auf ein Stadtbahnssystem kann man mit 25-prozentigem Fahrgastzuwachs rechnen. Ein weiteres Fahrgastplus ist dadurch zu erwarten, dass Pendler und Freizeitfahrer aus dem Umland umsteigefrei ins Zentrum von Kiel fahren können: einfach, bequem; ohne Parkplatzsuche – und ohne Parkgebühren.

Karl-Peter Naumann,
PRO-BAHN-Bundesvorsitzender