

Förderverein StadtRegionalBahn lud ein

SRB-Informationsveranstaltung im Kieler Schloss

Eines der Hauptanliegen des neuen Fördervereins StadtRegionalBahn war vor Anfang an, die Kieler Wirtschaft für die Benefits, die aus Realisierung und Betrieb der SRB resultieren können zu sensibilisieren. Bisher hat sich durch die Informationspolitik der IHK in ihren Reihen die ausschließliche Ansicht verbreitet, die SRB vermindere den Autoabsatz, koste nur Geld, habe keinen Nutzen und verursache Stau im Auto- und Lkw-Verkehr.

Von vornherein war es wichtig, das SRB-Projekt anhand vergleichbarer, bereits realisierter Projekte im In- und Ausland zu betrachten und auf Belastungen und Chancen anhand dieser Beispiele einzugehen. Zu diesem Zweck waren als Vortragende eingeladen worden: Dr. Ing. Walter Keudel (ehem. Geschäftsführer der Saarbahn Saarbrücken, heute Vorsitzender des Stadtbahn-Ausschusses der UITP, Union Internationale des Transports Publics), Prof. Dr. Rainer Meyfarth (Universität Kassel, FB Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung, Fachgebiet Öffentliche Verkehrssysteme, Mitglied des Vorstands der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft, Aktiengesellschaft und Geschäftsführer der Kasseler Verkehrs- und Bauconsult GmbH (KVC) sowie der Regionalbahn Kassel GmbH.), Wiebke Petersen-Bonow (Eigenbetrieb Beteiligungen der Ladeshauptstadt Kiel), Prof. Dr. Götz von Rohr (Institut für Geographie der CAU zu Kiel, Fachgebiet Angewandte Geographie und Raumplanung).

In seiner Einleitung unterstrich der Kieler Bürgermeister Peter Todeskino die Wichtigkeit des SRB-Projekts für die Region und Stadt Kiel in verkehrlicher und ökologischer Sicht und betonte die Chance zu einer besseren Vernetzung von Region und Stadt durch die SRB.

Andreas Hopmann (Vossloh Locomotives, Förderverein StadtRegionalBahn) stellte anschließend klar, dass nicht alle Unternehmen der Kieler Wirtschaft gegen dieses Projekt ausgerichtet sind. Viel zu sehr würden Kosten und Risiken der SRB hin und her diskutiert, Chancen und Nutzen hingegen meist ausgeblendet. Die Region Kiel umfasse neben seinem eigenen noch eine Reihe weiterer Unternehmen, die vor Ort eine erhebliche Menge an Kompetenz Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen und –Strecken bündelten. Diese Betriebe könnten von der Realisierung und dem Betrieb der SRB profitieren, und mit ihnen die Arbeitsplätze, die diese Firmen in der Region böten. Aus diesem Grunde hätten sich bereits eine Reihe von Unternehmen aus der Region im Förderverein StadtRegionalBahn zusammengefunden, die nun gemeinsam für die Umsetzung des Projekts kämpfen würden.

Dr. Keudel lieferte einen Überblick über die deutschen, europäischen und weltweiten Entwicklungstendenzen im öffentlichen Nahverkehr großer Städte. Insgesamt ist ein inzwischen langjähriger, ungebrochener Trend zur Straßen- bzw. Stadtbahn weltweit zu beobachten: In den letzten 30 Jahren haben 136 Städte weltweit neue Stadtbahnsysteme in Betrieb genommen, weitere 50 neue Betriebe sind aktuell in Bau oder Inbetriebnahme begriffen. Den Kielern gab er auf den Weg, sich dringend nach einem „politischen Schwergewicht“ umzusehen, welches „die StadtRegionalBahn Kiel zu *seinem* Projekt macht“.

Prof. Dr. Meyfarth erläuterte am Beispiel der Stadt Kassel Probleme, die auf dem Weg zu einer neuen Stadtbahn bewältigt werden müssen, Finanzierungswege, sowie den Nutzen für Verkehr und Handel, der aus der allseits regen Inanspruchnahme der fertigen Bahnen resultiert. Bereits nach nur zwei Betriebsjahren wurde durch den Ausbau des Stadtbahnnetzes, auch auf Eisenbahngleisen ins Umland, eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 60 bis 100% erzielt. Das spiegelt sich wider im Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (modal split), der auf inzwischen fast 22% gesteigert wurde (In Kiel beträgt dieser Anteil heute knapp 12%, d.Red.) Sein Fazit: Trotz Sparzwangs sind genügend Mittel vorhanden, sie müssen aber sinnvoll verwendet werden, z.B. für Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr.

Wiebke Petersen-Bonow erläuterte das Konzept der StadtRegionalBahn Kiel und stellte den aktuellen Stand des Projekts vor. Überzeugungsarbeit müsse vor allem noch in den Kreisverwaltungen geleistet werden, in denen noch zu wenig über den Nutzen der SRB für die durch sie erschlossenen Kreise diskutiert wird.

Prof. Dr. von Rohr stellte die wichtigsten Ergebnisse der durch sein Gutachterbüro „Stadt und Land“ erarbeiteten Regionalwirtschaftlichen Bewertung der SRB Kiel vor. Hier wird zunächst unterschieden zwischen einerseits den „Regionalökonomischen Effekten“, die sich quantitativ – sozusagen auf Euro und Cent – errechnen lassen und andererseits den „Raumwirksamen Effekten“, also den Einflüssen auf die Stadt- und Regionalstruktur, welche nur größenordnungsmäßig abgeschätzt werden können. In die regionalökonomischen Effekte gehen vor allem die direkten und indirekten Kosten und Nutzen aus dem Bau und dem anschließenden Betrieb der SRB ein.

Hohe Wertschöpfung durch Stadtbahnbau

Hier kommen die Gutachter zu dem Schluss, dass durch den Bau der SRB 95,8 Mio. EUR Wertschöpfung in der Region Kiel neu entstehen, im ganzen Land Schleswig-Holstein sogar 134,8 Mio, wenn die Fahrzeuge unter Beteiligung ortsansässiger Unternehmen gebaut werden. 1.032 Personenjahre an Arbeit würden in der Region Kiel zusätzlich geleistet, d.h. stellte man nur einen einzigen Arbeitnehmer neu für den Bau der SRB ein, so hätte dieser 1.032 Jahre lang Arbeit. 200 zusätzliche Arbeitskräfte wären also volle fünf Jahre komplett ausgelastet. Landesweit würden sogar 1.739 Personenjahre geschaffen.

Würden die SRB-Triebwagen ohne Kieler Unternehmen gebaut, so blieben an zusätzlicher Wertschöpfung landesweit immerhin noch 109,4 Mio. EUR, an Arbeitsvolumen 1.478 Personenjahre übrig.

Die Bilanz eines optimierten Busnetzes ohne SRB nimmt sich vergleichsweise mager aus: Nur noch 6.0 Mio. EUR zusätzliche Wertschöpfung landesweit und 76 Personenjahre Arbeit bleiben übrig, wenn die SRB nicht realisiert wird.

(Was) Kostet die Region der spätere Betrieb der SRB?

Ist die SRB einmal komplett mit allen Ausbaustufen fertiggestellt, so bringt der reine SRB-Betrieb dauerhaft eine landesweite Wertschöpfung von 3,7 Mio. jährlich. So wenig? Was zunächst enttäuschend erscheinen mag, birgt die eigentliche

Überraschung: Im allgemeinen wird der öffentliche Personenverkehr als Zuschussgeschäft der öffentlichen Hand gesehen. Je mehr Leistung und Qualität angeboten wird, desto teuer wird er, so die allgemeine Vorstellung. Die StadtRegionalBahn ist unbestritten ein wahrer Quantensprung: Mehr Sitzplätze, mehr Kapazität, mehr Fahrkomfort, weniger Reisezeit, weniger Umsteigen zwischen Stadt und Region. Selbst Befürworter der SRB hatten nicht damit gerechnet, dass diese enorme Qualitätsverbesserung durch den eigentlichen Betrieb der StadtRegionalBahn bezogen auf ganze Region als Gesamtheit nicht nur nichts kostet, sondern der Region als Gesamtheit sogar noch etwas bringt, nämlich 3,7 Mio EUR, und zwar Jahr für Jahr.

Und was ist mit Handel, Tourismus, Gewerbe?

Diese Themenbereiche gehören zu den „Raumwirksamen Effekten“, also den Effekten der SRB auf Siedlungsentwicklung, Standortentwicklung, Wertentwicklung von Immobilien, Einzelhandel, Tourismus, Freizeitangebote, orts- bzw. städtebauliche Entwicklung im weiteren Umfeld der SRB-Trassen. Diese können nicht exakt berechnet, sondern nur geschätzt werden. Der Vergleich mit Erfahrungen aus bereits existierenden Stadtbahnbetrieben ist hier die einzige Möglichkeit, Prognosen abzugeben. Kann dieser Vergleich mit anderen Städten überhaupt geführt werden? Die Gutachter sind der Meinung, dass der Vergleich, heruntergerechnet auf Kieler Verhältnisse, uneingeschränkt möglich ist. Sie kommen somit zu dem Schluss, dass die SRB ein wichtiger Standortfaktor sein wird für Hochschulen, Dienstleistungs-, Beherbergungs- und Tourismusbetriebe, ein Impulsgeber für die Siedlungsentwicklung in der Region, Stabilisator für Immobilienwerte und sogar Immobiliennachfrage erhöht in Zeiten demographisch ungünstiger Bevölkerungsentwicklung. Stadtviertel, Siedlungen, öffentliche Räume in Stadt und Region werden im Umfeld der SRB aufgewertet.

Zum Abschluss: Diskussion auf dem Podium

In der abschließenden Podiumsdiskussion wurden die Standpunkte ausgetauscht von Dipl.-Kfm. Günter Elste (Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn-AG), Prof. Dr. Meyfarth (s.o.), Prof. Dr. Götz v. Rohr (s.o.), Günther Meienberg (Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein), Torsten Albig (Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Kiel) und Dr. Martin Kruse (IHK Kiel, Wirtschafts- und Verkehrspolitik).

Die Landesregierung hat bereits Zusagen über die förderfähigen Kosten der SRB Kiel gemacht. Mit fortschreitendem Planungsstand anderer Projekte, z.B. des Ausbaus der Schienenstrecken in die Stadt Hamburg hinein, sieht das Land aber eine entstehende Konkurrenzsituation zur SRB. Wenn das Land sich zwischen Förderung für die SRB und Förderung für die Verkehrswege nach Hamburg entscheiden müsse, dann genieße Hamburg Priorität, so die Haltung des Ministeriums. Die IHK bleibt bei ihrer ablehnenden Haltung zur SRB: Man fürchtet einerseits, dass die Kosten für die SRB die Stadt Kiel über Gebühr belasten könnten, andererseits aber auch, dass die Stadt Kiel ein Prestigeobjekt wie die SRB „sozialisieren“, also auf Kosten der Nachbarkreise unbedingt realisieren wolle. OB Albig nannte diese Vermutung abwegig. Die SRB sei kein Kieler Prestigeobjekt, sondern ein Zukunftsprojekt für die ganze Region, auch wenn die Wichtigkeit mitunter erst kommenden (Politiker-)Generationen begreiflich sei.

In seiner Wortmeldung aus dem Publikum wies Dr. Hartmut Euler (Landesministerium für Umwelt) auf die Rohstofffrage hin. Nach Rechnungen der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe sei etwa die Hälfte des Erdöls bereits jetzt verbraucht. Insofern, so Euler, seien attraktive Schienenverkehrsmittel in Zukunft unabdingbar.

In einer Wortmeldung aus dem Publikum äußerte sich auch Dr. Fritz Süverkrüp (Geschäftsführer Süverkrüp Mercedes-Benz Automobile GmbH). Seiner Meinung nach seien die Kosten der StadtRegionalBahn viel zu hoch. Das Geld könne z.B. in der Bildung besser investiert werden. Was die Stadtbahn an Vorteilen brächte, könne auch der Bus leisten. Das Problem der Erdölverknappung sieht Süverkrüp nicht: „Mercedes unternimmt unheimlich viel für die Entwicklung immer sparsamerer Produkte“, so Süverkrüp.

Ein Beitrag von Patrick Hollmann von Pro SRB.