

Warum ist Verkehrsplanung ein so komplexes Vorhaben?

Als Fahrgastverband begleiten wir ja seit langer Zeit die Vorhaben der Politik in Bezug auf ein, bedarfsgerechtes' öffentliches Verkehrssystem. Nicht zuletzt die Klimakatastrophe stellt die Gesellschaft vor neue Aufgabenstellungen, wenn wir feststellen müssen, dass privater Verkehr, zumindest der mit fossilen Brennstoffen betriebene, nur noch sehr eingeschränkt erlaubt sein kann. Es ist ja nicht nur die Gewöhnung an mehr Mobilität für privates Urlaubs- und Freizeitvergnügen, auch der Wandel der Arbeitswelt verändert die Anforderungen an ein öffentlich gestaltetes Verkehrssystem.

Dabei lag zuletzt im Fern- und Regionalverkehr die Priorität vor allem auf dem Ausbau von Straßen und der Vernachlässigung einer früher einmal dominierenden Schiene, wenn ein Großteil der Bahnanschlüsse in Klein- und Mittelstädte stillgelegt wurde. So blieb vielen Mitmenschen nichts

anderes übrig, als einen Umstieg auf Auto oder Zweirad mitzumachen, wobei die jüngere und ältere Bevölkerung von dieser privaten BewegungsfREiheit weniger profitieren konnte.

Nicht nur mit der Überlastung der Straßen, mit Staus, die ein schnelles Fortkommen behindern oder dem Mangel an Parkplätzen in den Ballungsgebieten erweist sich dieser Verkehrsweg als eine Sackgasse, auch die immensen Kosten für den Ausbau und die Reparatur der Schäden, die insbesondere durch den LKW-Verkehr angerichtet werden, wird ein ‚weiter so‘ im Prinzip auf Dauer unbezahlbar für unser Gemeinwesen.

Tatsachen, die es notwendig machen, Mobilität neu und anders zu planen. Die Frage dabei: Wie gelingt es der Politik, die Bedürfnisse der Nutzer des Verkehrswesens unter einen Hut zu bekommen? In den



Großstädten wird schon lange ein dichtes Netz an öffentlichem Verkehr geplant und ausgebaut. Das größere Problem sind die Kreise und Kommunen, die meistens nicht die Mittel haben, sich teure Verkehrsplaner leisten zu können und ein leistungsfähiges System an öffentlich angebotener Beförderung alternativ zum PKW zu unterhalten. Planung ist aber notwendig, um die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer erfassen zu können, um ihnen ein attraktives Angebot zu einem Umstieg zu ermöglichen. Zumal ja ein Großteil des Verkehrsaufkommens in den Ballungsgebieten aus dem Umland und den Anliegergemeinden resultiert und damit die Städte in besonderem Maße – auch ökologisch – belasten.

Am Beispiel Kiel wird deutlich: Die Stadtverwaltung leistet sich teure Planungen – auch in Bezug auf einen attraktiven Schienenverkehr innerhalb der Stadtgrenzen –, verleugnet aber das Verkehrsaufkommen aus dem Speckgürtel der Nachbargemeinden, das – so meine These – aber vor allem verantwortlich dafür ist, dass Organisationen wie die Deutsche Umwelthilfe Klagen gegen die Stadt aufgrund der zu hohen Feinstaubbelastung führen müssen und damit dieser Durchgangs- und Zugangsverkehr in den Planungen der Stadt gar nicht berücksichtigt wird, solange keine Abwehrmaßnahmen wie zum Beispiel eine Citymaut oder aber ein leistungsstarker öffentlicher Nahverkehr als Alternative eingeführt wird. Angesichts der begrenzten Ressourcen insbesondere der Kreise und Umlandgemeinden, aber auch der Stadt Kiel mit ihren hohen Sozialabgaben, sollte die Verzahnung und Finanzierung der Verkehrsmaßnahmen eine vorrangige Aufgabe der Landesregierung sein, die alle Beteiligten an einen Tisch bringen sollte. Es ist auch bekannt, dass das Land einmal eine Studie zum Verkehrsverhalten in Auftrag gegeben hat. Ihre Ergebnisse konnten jedoch bisher bei den Vorhaben von Kreisen und der Ballungsräume nicht berücksichtigt werden, weil sie dort nicht verbreitet wurde.

Fazit: Es muss gelingen, einen attraktiven ÖPNV hinzubekommen, an deren Planung alle Kommunen und das Land und vor allem diejenigen beteiligt werden, die ihn auch nutzen sollen. Es hilft wenig, wenn zum Beispiel der Kreis Rendsburg-Eckernförde einen Taktverkehr finanziert, der vor den Toren der Stadt endet und damit die Reisezeit verlängert oder sogar Anschlüsse verhindert. Ein wichtiger Beitrag

für die Akzeptanz ist das Prinzip: Schiene vor Straße, weil sie kürzere Reisezeiten erlaubt und Bahnen unabhängiger verkehren können: Planungen müssen aber auch berücksichtigen, dass günstigere Umsteigeknoten entstehen: So wollen zum Beispiel die Kieler Straßenbahn-Planer den Bahnhof Suchsdorf umgehen, weil die Querung der Eisenbahn nach Eckernförde dort zu teuer wird. Vernünftig wäre, in Verbindung mit der sowieso geplanten Verlegung der Bahn auf eine neue Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal die Bahn hochzulegen und die Tram unter der Bahn durchzuleiten, um einen Umsteigepunkt zwischen Bahn aus Gettorf/Eckernförde in Richtung Universität, Kliniken und Innenstadt zu schaffen. Ähnliche Knotenpunkte müssten für Melsdorf, Elmshagen, Hassee überprüft werden.

Vor einigen Jahren hatte die Stadt Kiel einmal den Versuch gemacht, eine StadtRegionalBahn ins Gespräch zu bringen. Damals war die Resonanz aus den PKW-verkehrsabhängigen Umlandgemeinden so zurückhaltend, dass das Vorhaben platzte. Es wird Zeit, diese Zurückhaltung zu bekämpfen, eine wichtige Aufgabe der nächsten Landesregierung, um die Stadt Kiel nicht im Regen stehen zu lassen. Wir brauchen auch S-Bahnen, Tram, Busse, aber auch in den verkehrsarmen Zeiten verstärkt Anruf-Sammeltaxis, um PKWs überflüssig zu machen.

Auch zukünftig werden wir als Fahrgastvertreter in der Sache konstruktiv mitwirken. Vorschläge sind immer gefragt und wichtig!

 DIETMAR RAUTER

**FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND
SCHLESWIG/ MITTELHOLSTEIN**