

# „Dauerlauf“ auf Schienen

Neue Etappe in der Diskussion um eine StadtRegionalBahn – Stadt sieht „Verlagerungspotenzial“

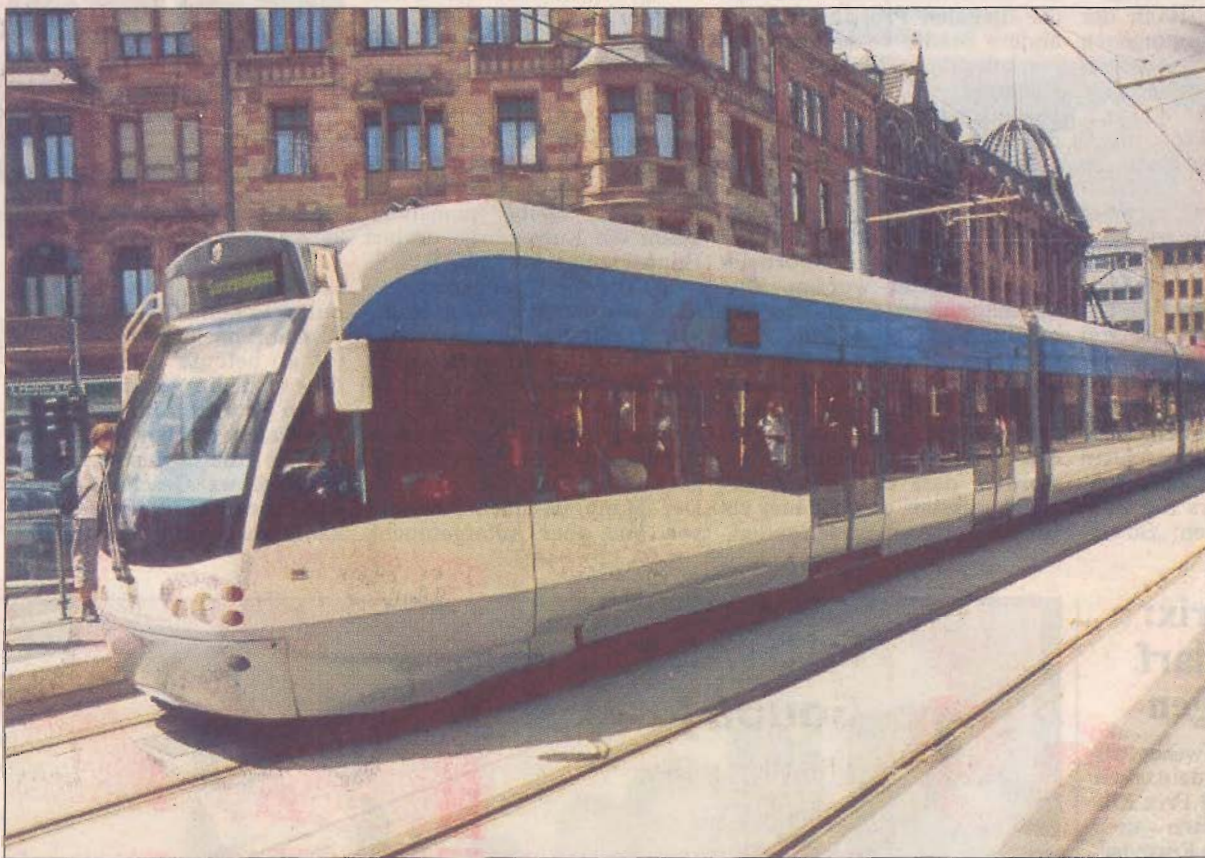
Die Idee für eine StadtRegionalBahn (SRB) wurde bereits in den 90er Jahren geboren. Jetzt legte Bürgermeister Ronald Klein-Knott einen ersten Zwischenbericht vor, eine Etappe im „Dauerlauf“, wie er sagte: Denn würde die Stadt im Frühjahr 2004 Ja

zu dem Projekt sagen, dann gingen noch zehn bis 15 Jahre ins Land, bevor die Bahn überhaupt fahren könnte. Die repräsentativen Umfragen, die gestern dem Bau- und Wirtschaftsausschuss und entsprechenden Gremien der Kreise Plön und Eckernförde

vorgelegt wurden, enthalten Daten aus mehr als 2500 Haushalten. Sie belegten, so Klein-Knott, einen deutlichen Trend zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. So hat sich die Fahrradnutzung in Kiel innerhalb von 20 Jahren auf 16 Prozent verdoppelt.

Klein-Knott führte bei seiner Präsentation die Beispiele Karlsruhe und Saarbrücken an, die mit ihren Stadtbahnen große Zuwächse verzeichnen: Ein leistungsfähiges und schnelles schienengebundenes Nahverkehrsmittel könne wesentlich dazu beitragen, die Verkehrsverhältnisse in der Region zu verbessern, sie attraktiver zu machen und den Zusammenhalt zu festigen, ist er auch aus eigenen Erfahrungen in Karlsruhe überzeugt.

Bei dem Projekt ziehen die Region, die Kreise mit der Landeshauptstadt und dem Land an einem Strang. Kein Wunder, angesichts von bereits heute zu bewältigenden 120000 Fahrten täglich in der Region und der von den Gutachtern festgestellten großen Verlagerungspotenziale. Denn nach den Voruntersuchungen, die in Kiel eine Nutzung von zwölf Prozent beim ÖPNV und von 47 Prozent beim Pkw ergeben, könnten noch viel mehr Kunden vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel gelockt werden. Andere mittlere Großstädte wie Freiburg weisen Nutzungsraten von mehr als 18 Prozent auf. In



So wie in Saarbrücken könnte die StadtRegionalBahn aussehen. In der saarländischen Landeshauptstadt fährt sie bereits seit 1997 – mit wachsendem Erfolg: Im Herbst 2000 überschritt die Zahl der täglichen Fahrgäste zum ersten Mal die 40000. Die Bahn verbindet Saarbrücken auch mit der 30 Kilometer entfernten französischen Grenzstadt Saareguemines.

den Kreisen übersteigt der ÖPNV-Anteil kaum die 5-Prozent-Marke, heißt es in dem Bericht der Gutachter (Spiekermann GmbH & Co, Düsseldorf, Rhein-Consult, Düsseldorf und Argus GmbH, Braunschweig).

Das Konzept sieht eine Schienenführung in der Landeshauptstadt vor, die der früheren Straßenbahn-Linie 4 rund um die Förde weitgehend folgen würde. Da die Bahn auch das vorhandene Gleisnetz der Eisenbahn nutzen kann, entstünden so schnelle Direktverbindungen von der Kieler Innenstadt nach Preetz, Eckern-

förde und Plön.

Der Knackpunkt ist jedoch die Finanzierung. Denn das Projekt, räumt Uwe Schmeckthal, Leiter des Tiefbauamtes, ein, verschlänge bei einer Verwirklichung mehrere hundert Millionen Euro. Auch wenn Bund und Land die Kosten der SRB zu 60 bzw. 15 Prozent übernehmen, wäre der Eigenanteil von 25 Prozent zu bewältigen. Vor einer politischen Willensentscheidung der Verwaltung stehen deshalb in diesem Jahr noch zwei Zwischenberichte an, die die Wirtschaft-

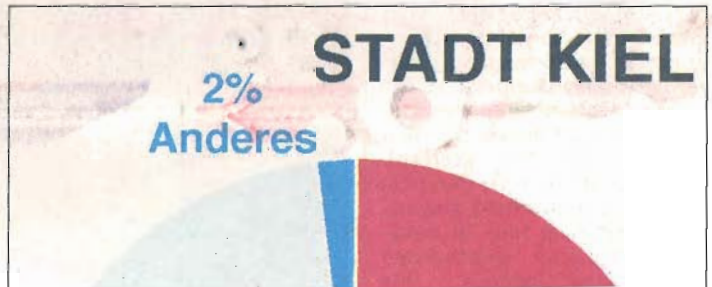
lichkeit und Förderfähigkeit der Bahn überprüfen. Thomas Mau vom Amt für Wirtschaft, Verkehr, Stadt- und Regionalentwicklung verwies darauf, dass die Kosten dem Nutzen, zum Beispiel weniger Lärm und Abgase sowie eine Entlastung der Haupttrassen, gegenübergestellt würden.

Die Abstimmung mit dem Bund verläuft nach Angaben der Stadt positiv. Nach den Umfragen bestehen jedenfalls gute Chancen, auch über 60 Prozent der eingefleischten Autofahrer dann zum Umstei-

gen zu bewegen, wenn die Stadtbahn nicht viel länger als die Fahrt mit dem Pkw brauchen würde. „Es sind nicht die

Kosten, sondern die Schnelligkeit ist für die Autofahrer das entscheidende Kriterium“, führte Klein-Knott aus. mad

guemines.



Argus GmbH, Braunschweig). Das Konzept sieht eine Schienenführung in der Landeshauptstadt vor, die der früheren Straßenbahn-Linie 4 rund um die Förde weitgehend folgen würde. Da die Bahn auch das vorhandene Gleisnetz der Eisenbahn nutzen kann, entständen so schnelle Direktverbindungen von der Kieler Innenstadt nach Preetz, Eckern-

ein, verschlänge bei einer Verwirklichung mehrere hundert Millionen Euro. Auch wenn Bund und Land die Kosten der SRB zu 60 bzw. 15 Prozent übernehmen, wäre der Eigenanteil von 25 Prozent zu bewältigen. Vor einer politischen Willensentscheidung der Verwaltung stehen deshalb in diesem Jahr noch zwei Zwischenberichte an, die die Wirtschaft-

der Mensch an einem normalen Werktag rein statistisch gesehen zurück, für den einzelnen Weg braucht er im Bundesdurchschnitt etwa sechs Kilometer, in Kiel aber sind es 8,2 Kilometer. Und in der Freizeit schwingen sich immerhin 40 Prozent der Kieler aufs Fahrrad.

Die Abstimmung mit dem Bund verläuft nach Angaben der Stadt positiv. Nach den Umfragen bestehen jedenfalls gute Chancen, auch über 60 Prozent der eingefleischten Autofahrer dann zum Umstei-

## Auto, Bus, Rad, zu Fuß: So sind die Kieler unterwegs

Wie bewegt sich der Kieler, wenn er zur Arbeit oder zum Einkaufen geht? Nach der Auswertung der Umfragen haben es die Stadtoberen jetzt schwarz auf weiß: Jeder fünfte Kieler lebt ohne Auto, während es im Umland nur etwa jeder zehnte ist. Für Bürgermeister Ronald Klein-Knott eine positive Erkenntnis, weil eine solche Zahl belege, dass die Bürger in der Stadtregion eine gute Nahversorgung vorfinden.

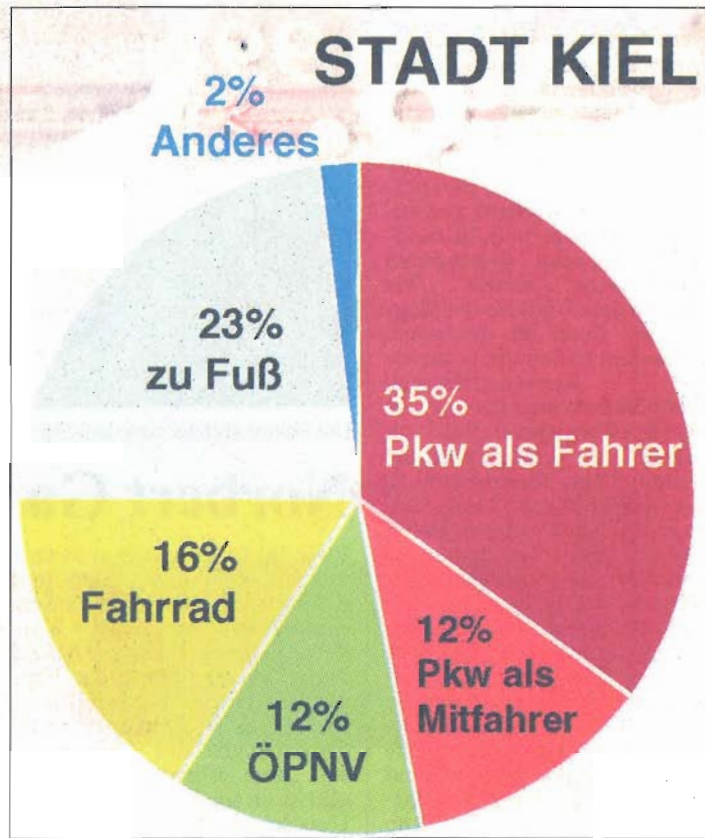
Die Befragung förderte auch die Gründe zu Tage, warum die Kieler unterwegs sind und welche Verkehrsmittel sie zu welchen Gelegenheiten nutzen.

Während 14 Prozent auf dem Weg zur Arbeit die Busse nutzen, sieht es beim Einkaufen schon anders aus: Da sind es nur sieben Prozent, und immerhin 48 Prozent radeln zu den Läden beziehungsweise gehen zu Fuß. Eine für den Bürgermeister überraschend hohe Zahl: „Das heißt, wir müssen beim Thema Einkaufen nicht nur an Autofahrer und Parkplätze, sondern auch an die Belange der Radfahrer und Fußgänger denken.“

Einzelne Punkte erstaunten auch die Gutachter, weil sie sich offenbar als „kiel-typisch“ herausstellen: Drei Wege legt

der Mensch an einem normalen Werktag rein statistisch gesehen zurück, für den einzelnen Weg braucht er im Bundesdurchschnitt etwa sechs Kilometer, in Kiel aber sind es 8,2 Kilometer. Und in der Freizeit schwingen sich immerhin 40 Prozent der Kieler aufs Fahrrad.

Die Befragung enthüllte nicht nur große Unterschiede zwischen Kiel und dem Umland, sondern auch zwischen den einzelnen Stadtteilen. Während in Schilksee und Elmshagen mehr als 60 Prozent das Auto als Hauptverkehrsmittel nutzen, sind es in



Gaarden-Ost nur 30 Prozent. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass die Bewohner vom Ostufer mit 39 Prozent am häu-

figsten in Kiel zu Fuß unterwegs sind. Auf dem Westufer marschieren die Ravensberger mit 36 Prozent am liebsten. mad