

Eine StadtRegionalBahn mit einem Netz zwischen Wik und Langem Rehm samt Verbindungen etwa nach Preetz und Neumünster führe sowohl auf DB- als auch Stadtbahngleisen, mit Diesel- oder elektrischem Antrieb. Im Jahr 2020 sollen so 71 Millionen Pkw-Kilometer jährlich weniger gefahren werden. Über die Brücken des Nord-Ostseekanals allerdings käme man (noch) nicht, anders als über Gablenz- oder die Emil-Lueken-Brücke.



Kieler Nachrichten 20.09.2007

Karlsruher Modell macht Mut für Kiel

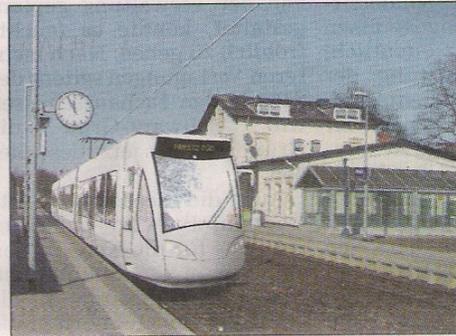
Aufmunterndes zur StadtRegionalBahn im Nahverkehrsforum

Kiel – Als das Thema StadtRegionalBahn (SRB) auf Einladung des Forums Nahverkehr im Ratssaal diskutiert wurde, nahmen die etwa 70 Besucher vor allem eines mit: die Aufforderung, die SRB mit aller Kraft anzuschieben.

Von Boris Geißler

Der Bundesverdienstkreuzträger, der anfeuernde Sätze wie „Es lohnt sich!“ oder „Sie sollten morgen anfangen zu bauen!“ in den Ratsaal rief, hat in Karlsruhe bereits eine Stadtbahn etabliert: Dieter Ludwig (68), Architekt des „Karlsruher Modells“, referierte, wie er die baden-württembergische Großstadt mit einem weit ins Umland reichenden Schienennetz versehen hat. Das hörten die Gastgeber vom Forum Nahverkehr Kiel gerne: Die Kieler Arbeitsgemeinschaft aus BUND, Verkehrsclub Deutschland, Freunde der Straßenbahn, Stattauto sowie dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub setzt auf die SRB mit einem Kernnetz zwischen der Wik und Dietrichsdorf und Verbindungen in die Nachbarkommunen. Ludwig berichtete, in Karlsruhe habe man 1980 mit einem Schienennetz von 27 Kilometern begonnen – heute umfasse es 600 Kilometer.

Bei allen ökologischen und



Bis Preetz sollte die SRB fahren, Pendler einsammeln und Autos in den Garagen halten. Visualisierungen Stadt Kiel

technischen Vorteilen, die gestern unstrittig waren, würgt die Höhe der Investitionskosten in der Regel schnell die Debatte ab: satte 356 Millionen Euro. Gestern drückte diese Zahl jedoch nicht die Stimmung, Experten von Ludwig über den Kieler Prokuristen der Vereinigten Verkehr Infrastruktur und Planung Kiel (V.V.I.P.), Thomas Mau, und Kiels Bürgermeister Peter Todeskino machen Mut, dass sich die SRB rechnet.

Als Todeskino berichtete, in der standardisierten Bewertung des Bundes für eine etwa 60-prozentige Förderung stehe die Zahl 2,2 als Ergebnis – je Euro Kosten sind 2,2 Euro Ertrag zu erwarten –, entfuhr es Karlsruher Expertenkehle: „Traumhaft!“ 15 Prozent würde das Land fördern können. Eine wichtiger Punkt: Haltepunkte an vielen Stellen, denn „man läuft heute nicht zwei Kilometer zum Bahnhof – das

denken die von der Bahn, wir nicht.“ Und: Bürgermeister und Landräte müssen an einem Tisch sitzen. Eine Lenkungsgruppe mit ebenjeneren existiere in Kiel bereits, so Todeskino.

„Ich verstehe nicht, dass die Kieler IHK gegen die SRB sein kann“, wettete Ludwig: An den Trassen entwickelten sich Wohngebiete und Gewerbeareale, die Immobilienpreise stiegen an Haltestellen, die Karlsruher Gewerbesteuererinnahmen seien um 193 Prozent geklettert, die Arbeitsplätze um 30 Prozent. Bleibt die Investition. Die Kieler Lösung könnte ein privater Partner – Bank, Bahnbauer oder Konsortium – sein, der die SRB baut, 30 Jahre an die Stadt vermietet, um sie dann in bestem Zustand zu übergeben. Ob Kiel sich einen „Verzicht auf die SRB leisten“ könne, beantworteten Todeskino und Ludwig uniso. Bahn frei also.