

Komfortabel durch die Stadt

StadtRegionalBahn: Befürworter erwarten mehr Arbeitsplätze – Skeptiker sehen kaum Impulse für die Wirtschaft

Mitte – Fährt Kiel mit der StadtRegionalBahn auf dem richtigen Gleis? Diese Frage stellte sich jetzt der Ortsbeirat Mitte.

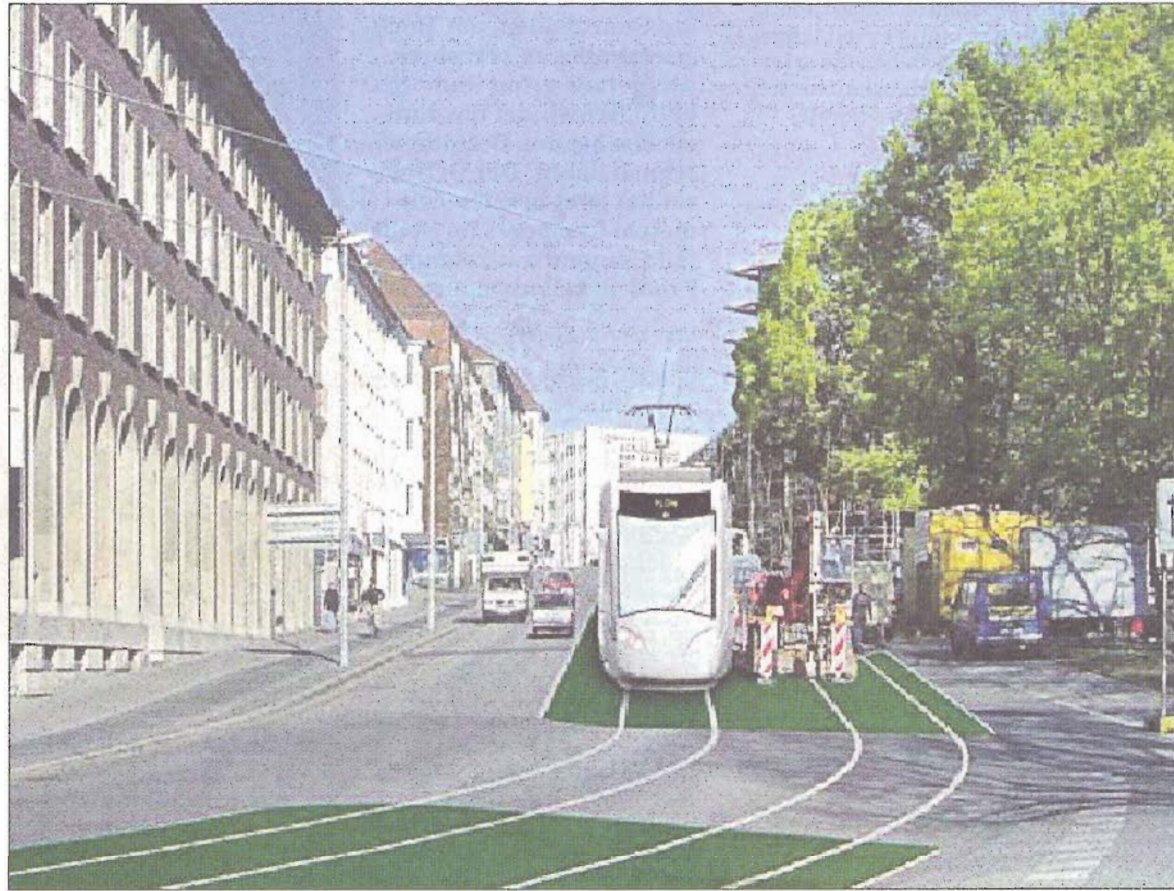
Nach einem Vortrag des Forum Nahverkehr Kiel brachten Befürworter und Skeptiker ihre Argumente vor.

Von Christoph Jürgensen

Das Bild der alten Straßenbahn, wie sie bis 1985 durch Kiel gerattert ist, sollten die Zuhörer am besten vor ihrem inneren Auge verschwinden lassen, riet Patrick Hollmann vom Forum Nahverkehr Kiel (FNK). „Die StadtRegionalBahn (SRB) ist wesentlich eleganter und komfortabler – auch als der Bus“, meinte er. Die Niederflrigkeit, der große Fahrgastraum, die ruhige Fahrlage und die schnelle Verbindung zum Umland, ohne Umsteigen, machten die SRB zur attraktiven Alternative zum derzeitigen Verkehrskonzept.

Karlsruhe habe 1992 beispielsweise mit einem Streckennetz von 40 Kilometern angefangen. So viele Bürger würden jedoch das Auto stehen lassen, um die SRB zu nehmen, dass das Netz inzwischen auf 500 Kilometer erweitert worden sei. Auf Strecken, die die Deutsche Bahn zuvor einstellen wollte, hätten sich mit der SRB die Fahrgastzahlen vervielfacht. Im Umland sei durch die SRB-Verbindung die Wirtschaft angekurbelt worden und die Arbeitslosigkeit zurückgegangen.

Der Ortsbeiratsvorsitzende



Die StadtRegionalBahn wäre wesentlich eleganter als die alte Straßenbahn. Es gibt einen großen Gastraum, die Fahrt ist ruhig, und das Umland ist schnell erreichbar. So könnte es in der Bergstraße aussehen, wenn die StadtRegionalBahn durch Kiel fährt.
Grafik Stadt Kiel

Jürgen Berndt (CDU) eröffnete die Diskussion mit dem Hinweis, dass die Planungsgrundlagen der Stadt widersprüchlich seien. „Man geht davon aus, dass die Bevölkerungszahl Kiels in den nächsten Jahren sinkt, während die des Umlandes steigt“, sagte er. In Planungen anderer Projekte ziehe die Stadt jedoch genau den umgekehrten Fall als Argument heran. Auch die Kosten-Nutzen-Rechnung sei ihm nicht schlüssig. Dort würden 0,9 Millionen Euro für eingesparte Abgasemissionen

oder 7,9 Millionen Euro für eingesparte Reisezeit zu Buche schlagen. „Wenn ich bei der Fahrt von Schönberg nach Kiel 10 Minuten schneller bin, bezahlt das doch keiner“, so Berndt. „Unser Maßstab muss sein: Was geht aus der Kasse raus und was kommt rein.“ Hubertus Hencke (FDP) zeigte sich skeptisch, dass die SRB die „Eierlegende Wollmilchsau“ zur Förderung der Wirtschaft sei. „Die Leute werden für ihren Einkauf nicht in die SRB steigen“, prophezeite er. Auch würde die SRB keine

neuen Unternehmen nach Kiel locken.

„Es geht doch nicht nur um Wirtschaftlichkeit“, meinte Ortsbeiratsmitglied Karin Weichert (B90/Grüne). Die Entlastung der Innenstadt von Kfz-Verkehr, ökologische Überlegungen oder die Familienfreundlichkeit machten die SRB zu einem Konzept, das in die Zukunft gerichtet sei. „Mit dem Bus kann man den ÖPNV nicht attraktiver machen“, argumentierte Ralf Ibs (SPD). Außerdem könne der Bau der SRB, möglicher-

weise auch der Triebwagen, Arbeitsplätze für Kiel schaffen. „Ich habe die Bahn in Karlsruhe kennengelernt“, erzählte Erich Pfennig (CDU). Die Möglichkeit, aus dem Umland quer durch die Stadt fahren zu können, habe er als sehr positiv empfunden. Zudem sei durch die Bahn die Karlsruher Innenstadt gestärkt worden, die Verkaufszahlen im Einzelhandel seien gestiegen. „Das Thema wird uns auf jeden Fall erhalten bleiben“, schloss der Ortsbeiratsvorsitzende die Diskussion.