# Koalition wirft SRB-Turbo an

## Doch das Echo der Umlandgemeinden auf den höheren Landeszuschuss für die StadtRegionalBahn ist schwach

**Kiel.** Die Ankündigung der neuen Landesregierung, Landesmittel für die StadtRegionalBahn (SRB) von 15 auf „bis zu 25 Prozent" zu erhöhen, sollen dem Stadtbahnprojekt in der früheren K.E.R.N.-Region jetzt Schub verleihen – doch das Echo in den Umlandkommunen Kiels ist noch äußerst mau.

Von B. Geißler und B. Stade

Es fährt ein Zug nach (n)irgendwo: SRB-Planungen gleichen dem zweiköpfigen „Stoß-mich-zieh-dich" aus „Dr. Dolitte" – es ist unklar, ob es gleich vor- oder rückwärts geht. Viele Gutachten gaben der SRB, die auf bestehenden und auf neuen Trassen fahren soll, zwar Schub. Doch geht es um kommunale Beteiligungen an Betriebskosten des 382-Millionen-Euro-Projekts, stockt es. Auch die Industrie- und Handelskammer hat die SRB unter Beschuss genommen. Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) macht nun Druck und will die Bahn auf die Schiene heben. Gepusht werden soll das unter anderem aus Regionalisierungsmitteln des Bundes für Schienenpersonen-Nahverkehr (2015 jährlich knapp 240 Millionen Euro) und aus Umschichtungen bei Geldern aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG): insgesamt 43,2 Millionen Euro. Innerhalb sechsjähriger SRB-Bauzeit könnte so der gesamte Landesanteil von 33,4 auf 55,6 Millionen Euro steigen. Man wolle, so Grünen-Verkehrspolitiker Andreas Tietze, den bisherigen Verteilungsschlüssel Straße zu Schiene (70 zu 30) umkehren. Dadurch „ergibt sich ein Spielraum von 17,28 Millionen Euro".

Doch „aus Sicht des Kreises Plön ist das kein Durchbruch", winkt dessen Landrätin Stephanie Ladwig ab. Es gehe um „nachhaltige" Erleichterung bei den Kosten, die bei fast drei Millionen Euro liegen.

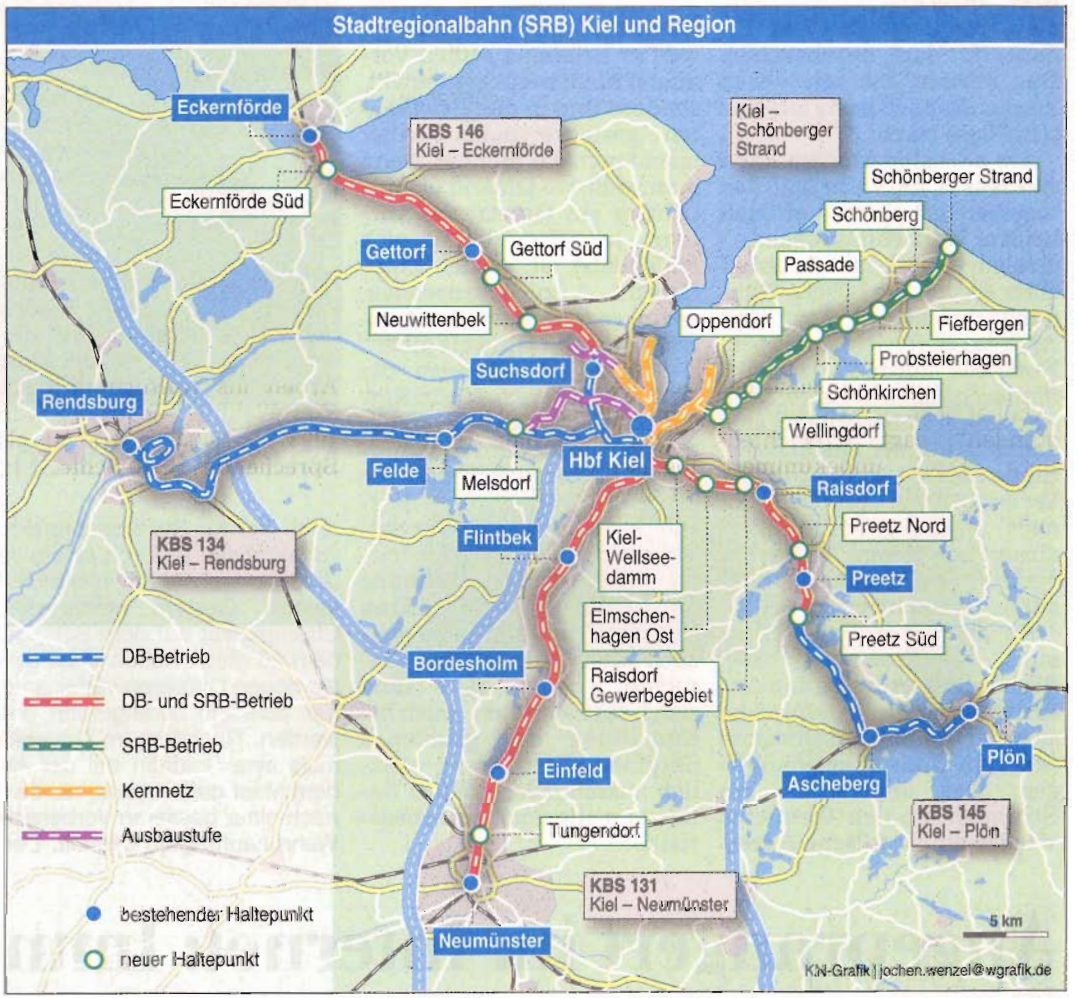
Nur in Kiel, mit zehn Millionen Euro im Jahr dabei, kommt Freude auf. Peter Todeskino (Grüne), derzeit in Oberbürgermeisterfunktion, setzt auf „einen Schub". Die Planungsgruppe für die SRB ließe sich an die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) andocken – auch, um sie von dem Ruf zu befreien, ein Kieler Projekt zu sein. Zurückhaltung signalisiert der Kreis Rendsburg-Eckernförde: Jährliche Defizitabdeckung stehe im Vordergrund, erklärte Thilo Rohlfs, Büroleiter des Landrats. Der Kreis finanziere Kosten über eine Umlage. Ein jährliches Vier-Millionen-Euro-Defizit durch die SRB bedinge eine zweiprozentige Umlageerhöhung. „Die an die SRB angeschlossenen Gemeinden" wären dazu vielleicht bereit, sagt Rohlfs. Bei Gemeinden fernab könnte es schwieriger werden.

Auch im Süden gibt man sich bedeckt: Neumünsters OB Olaf Tauras (parteilos) verweist auf den einstimmigen Ratsbeschluss vom März. Darin wird die SRB zwar als „grundsätzlich positiv" bewertet, „unter den aktuellen Finanzierungsbedingungen" sehe man aber „keine Möglichkeit, sich zu beteiligen". Neumünster müsste für die SRB jährlich etwa 700 000 Euro lassen.

Tietze setzt darauf, mit der SRB den Anteil an ÖPNV-Nutzern angesichts demografischer Veränderung und Klimawandel von zwölf auf 15 Prozent zu steigern.

Hans-Jörn Arp (CDU) hält dagegen: „Die SRB-Diskussion lenkt von großen verkehrspolitischen Themen ab", ihr Bau sei schlicht „unrealistisch", zumal das Konkurrenzprojekt am Hamburger Rand mehr Menschen mit höherer Frequenz befördere. Die Priorität liege deshalb klar dort. Der Grund für die SRB-Förderung, so Arp: „Die Grünen sollen beruhigt werden."

Das sieht Tietze anders: „Langfristig rechnet sich die Investition, es geht um Lebensqualität und Kinderfreundlichkeit" als Standortfaktoren. Er hofft auf Baubeginn 2017. Der SRB-Turbo sei nun „angeschmissen". Nun muss der Zug nur noch irgendwohin fahren.




Das Netz der StadtRegionalBahn deckt ungefähr die frühere K.E.R.N.-Region ab. Grafik Wenzel