



## Ein Projekt nimmt Fahrt auf

Haltestelle Holtenauer Straße: Der Bau einer Stadtregionalbahn wird für die Kandidaten der bevorstehenden Kieler Oberbürgermeisterwahl am 28. Oktober zur Gretchenfrage. Die Landesregierung macht Druck. **Seite 18**

Animation Stadt Kiel

# Totgesagte leben länger

Lange stand die Stadtrationalbahn auf dem Abstellgleis – Jetzt könnte sie gehörig an Fahrt aufnehmen

**Kiel.** Die Landeshauptstadt sucht einen Oberbürgermeister. Die Kandidatenfindung der Parteien geht jetzt in die Schlussphase. Wen wählen die Kielerinnen und Kieler am 28. Oktober zu ihrem Stadtoberhaupt? Klar ist bisher nur eines: Auf den Neuen oder die Neue warten wichtige Aufgaben. In einer fünfteiligen Serie stellen wir die dringendsten Themen vor, derer sich der künftige Verwaltungschef annehmen muss. Heute Teil 4: der Bau einer Stadtrationalbahn.

Von Christian Hiersemenzel

Was ist über die Stadtrationalbahn nicht schon alles diskutiert worden. 1977 hatte sich Kiel mit einem Generalverkehrsplan für die Abschaffung seiner Straßenbahn entschieden, weil damals ein solches Verkehrsmittel als hoffnungslos



Älteren Kielern ist dieser Anblick noch vertraut: Wie einst die Straßenbahn könnte auch eine neue Stadtrationalbahn auf der Holtenauer Straße halten. Von hier aus würde man allerdings künftig nicht nur bis Wellingdorf gelangen, sondern sogar bis Neumünster. Foto Archiv



Was ist über die Stadtrionalbahn nicht schon alles diskutiert worden. 1977 hatte sich Kiel mit einem Generalverkehrsplan für die Abschaffung seiner Straßenbahn entschieden, weil damals ein solches Verkehrsmittel als hoffnungslos unmodern galt. So etwas hatte eine Stadt von Welt einfach nicht mehr, und 1985 wurde mit der Linie 4 die letzte von insgesamt zehn Linien eingestellt. Ein grober Schnitzer, darüber ist man sich längst einig.

Erst träumten ein paar Visionäre von der Renaissance einer Straßenbahn und mussten sich dafür als Ewiggestrige verspotten lassen. Spätestens seit Ende der 90er Jahre aber diskutierten zunächst die Grünen und dann zunehmend Anhänger der SPD immer konkreter über eine Kombination aus Straßen- und Eisenbahn, die auch Eckernförde, den Dänischen Wohld, Neumünster und die Probstei stärker an die Landeshauptstadt anbindet. War das Projekt zwischenzeitlich längst aufs Abstellgleis geschoben worden (wo es die Kieler Wirtschaft aus Kostengründen auch weiterhin gern stehen ließe), könnte es nach dem Willen der Dänen-Ampel im Landeshaus jetzt ungeahnte Fahrt aufnehmen. Und ein neuer Oberbürgermeister hat es in der Hand, das Unternehmen noch rasanter zu machen. Oder abzubremesen.

Im Viertelstundentakt von Gettorf an die Holtener Straße und von der Uni nach Schönberg: für Bahnfahrer eine schöne Vorstellung. Aber angesichts der geschätzten Gesamtkosten von 382 Millionen Euro galt das ehrgeizige Vorhaben bislang als illusorisch. Nicht zuletzt Kom-



Älteren Kielern ist dieser Anblick noch vertraut: Wie einst die Straßenbahn könnte auch eine neue Stadtrionalbahn auf der Holtener Straße halten. Von hier aus würde man allerdings künftig nicht nur bis Wellingdorf gelangen, sondern sogar bis Neumünster. Foto Archiv

munen im Umland, die sich daran beteiligen müssten, reagierten zurückhaltend, um es mal vorsichtig auszudrücken. Da könnte es für die Landeshauptstadt von Vorteil sein, dass ihr früherer Verwaltungschef seit ein paar Wochen in Schleswig-Holstein den Ton angibt. Torsten Albig (SPD) macht in Sachen Stadtrionalbahn Dampf, was nicht zuletzt am grünen Koalitionspartner liegt.

Das Kabinett hat angekündigt, die Landesmittel von 15

auf bis zu 25 Prozent aufzustocken. Die Kosten der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der Städte Neumünster und Kiel würden somit halbiert. Kiel wäre am neuen Netz nach bisherigen Erkenntnissen mit zehn Millionen Euro pro Jahr beteiligt. 60 Prozent der Gesamtsumme kämen vom Bund – sofern bis Ende 2019 gebaut und abgerechnet wird. „Jetzt muss eine Entscheidung her“, drängt Bürgermeister Peter Todeskino (Grüne). Eine Bun-

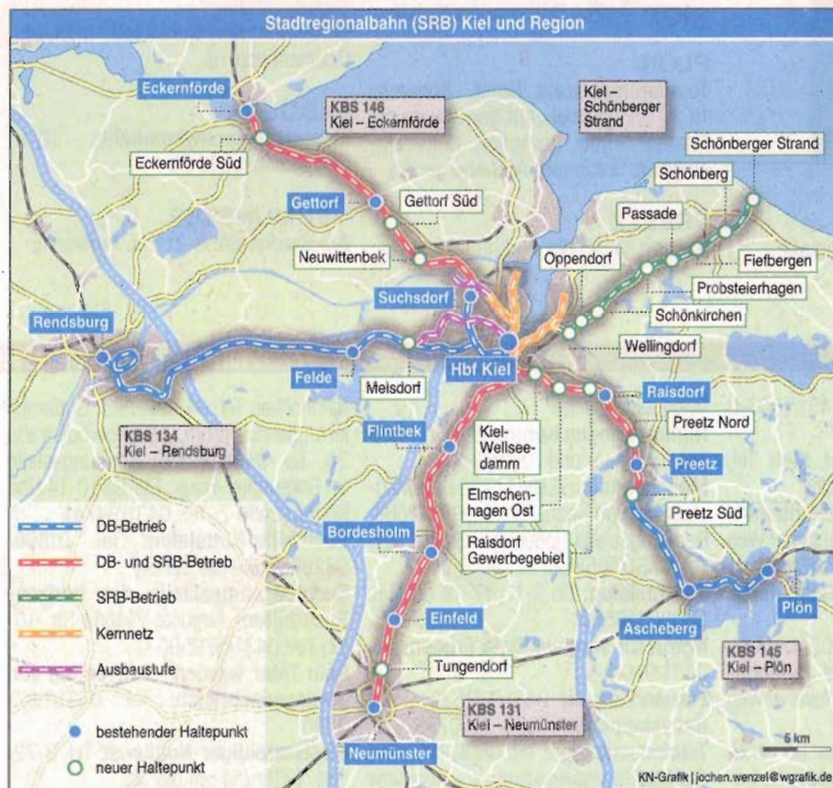
desfördersumme von 229 Millionen Euro könne man nicht einfach vorbeirauschen lassen, „das wäre Wahnsinn“.

Das Streckennetz außerhalb der Stadt besteht im Wesentlichen bereits, zum Teil müssen Schienen nur reaktiviert werden. Sollten die Pläne tatsächlich zügig umgesetzt werden, könnte man bis 2014 wieder nach Schönberg fahren, und bis 2019 wären die übrigen Strecken nach Eckernförde, Rendsburg, Neumünster und Preetz (mit

der Option auf eine Verlängerung nach Plön) fertig. Innerhalb der Stadt Kiel soll es entlang der Linien alle 400 Meter Haltestellen geben, wobei die neue Bahn ihre Passagiere nicht nur zu den Geschäften im Zentrum und an der Holtener Straße transportiert, sondern auch zur Universität und in viele Wohnviertel. 116 Millionen Euro veranschlagen Fachleute für ein neues Schienennetz in Kiel, mit 110 Millionen Euro rechnen sie für neue Waggons und Triebwagen.

ter Reinhard Meyer (SPD) auf Kieler Initiative die Landräte und Bürgermeister, Vertreter der Landeshauptstadt, Projektleitungen und Mitarbeiter der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS) an einen Runden Tisch. Die Frage: Wie kann das Projekt befördert werden? Zumindest im Kieler Rathaus gibt es konkrete Vorstellungen. „Ich würde mir wünschen, dass die LVS das Projekt als eigenes übernimmt“, sagt Bürgermeister Todeskino, und Rathaussprecher Tim Holborn nickt. Auf diese Weise müsste sich Kiel nicht mehr gegen den Vorwurf rechtfertigen, lediglich eine neue Straßenbahn zu wollen. Es gehe darum, die Verkehrsbeziehungen der gesamten Region zu stärken – und nicht zuletzt um das ökologische Ziel, Menschen von der Straße auf die Schiene zu bewegen.

Laut Gutachten pendeln täglich etwa 52 000 Menschen in die Stadt hinein und 20 000 hinaus. Angesichts der gut ausgebauten S-Bahn-Anschlüsse rund um Hamburg wäre die Landesregierung gut beraten, die eigene Landeshauptstadt nicht im Regen stehen zu lassen, meint Bürgermeister Todeskino. „Das Projekt schmort schon viel zu lange.“ Ob das einem neuen Verwaltungschef schmeckt?



Zum 12. September bittet Wirtschaftsminis-

■ Morgen geht es im fünften und letzten Teil der Serie um das Energiekonzept: Was kommt nach dem Gemeinschaftskraftwerk?