

Auf diesen Zug fahren nicht alle ab

Wahl-Serie Teil 1: Wie halten Sie es mit der Stadtreregionalbahn?

Kiel. Das Rennen um den Einzug ins Kieler Rathaus hat begonnen. Und selten war das Feld der Bewerber und damit auch die Zahl der Programme so groß wie in diesem Wahlkampf. Um besser vergleichen zu können, beleuchten die Kieler Nachrichten in einer Serie die wichtigsten kommunalpolitischen Themen. Heute wollten wir von den Kandidaten wissen: Soll Kiel das Projekt Stadtreregionalbahn trotz des Widerstandes der Umlandkreise weiter verfolgen?

Von Jürgen Küppers

Eigentlich soll es Stadt und Umland ja näher bringen und verbinden. Doch kein anderes Projekt spaltet Befürworter und Gegner so heftig wie die Stadtreregionalbahn (SRB). Während SPD und Grüne auf Landes- wie Kommunalebene das Infrastrukturprojekt als Jahrhundertwurf preisen, verteufeln es insbesondere CDU und FDP als unbezahlbares Prestigeobjekt. Kein Wunder, dass die SRB eines der Top-Themen des Kommunalwahlkampfes ist.

Kaum eine Ratsversammlung vergeht ohne Schlagabtausch über dieses Reizthema. Doch in der Sache bewegt hat in den vergangenen Monaten kaum etwas. Unverändert im Raum steht die gigantische Zahl von über 380 Millionen

Euro Gesamtkosten. Nach wie vor stellt die rot-grün dominierte Ratsversammlung jedes Jahr viel Geld für Pla-



nungskosten (1,8 Millionen Euro für 2013) zur Verfügung sehr zum Verdruss der Oppositionsparteien, die das Geld lieber in marode Schulen oder Straßen investieren würde. Grüne und SPD rechnen dagegen: Umweltschonung durch Umstieg von Auto auf Bahn plus positive wirtschaftliche Effekte durch Anbindung des Umlandes machten die Kosten auf Dauer mehr als wett.

Dass die Wogen in den ver-

gangenen Monaten nicht mehr ganz so hoch wogten, hatte wohl auch mit dem OB-Wahlkampf im Herbst 2012 zu tun. Dabei hatte die Kandidatin und heutige Oberbürgermeisterin Susanne Gaschke versprochen, vor einer Entscheidung in Sachen SRB erst noch die Kieler um ihre Meinung fragen zu wollen. Noch steht diese Nagelprobe aus, die die jahrelange Aufregung abrupt beenden könnte.

Doch selbst wenn die Kieler in ihrer Mehrheit Ja zur SRB sagen sollten, wäre damit der Weg immer noch nicht frei. Denn weil die SRB ja ein interkommunales, kreisübergreifendes Projekt ist, müssen Kiels Nachbarn mitmachen. Doch Kreise wie Plön oder Rendsburg/Eckernförde finden das Projekt bestenfalls sehr interessant, zahlen wollen sie für eine SRB-Anbindung jedoch keinesfalls. Welche Argumente sie dabei umstimmen könnten, sind bislang zumindest öffentlich nicht auf den Tisch gelegt worden. Im September 2012 versuchte Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) solche Besenken mit einem Geschenk



So könnte es aussehen: Nach den Vorstellungen ihrer Anhänger soll eine Stadtreregionalbahn die gesamte Region von Gettorf bis Neumünster miteinander verbinden. Visualisierung Landeshauptstadt

des Landes in Form stärkerer Beteiligung an den SRB-Betriebskosten zu zerstreuen. Umlandkreise und die Stadt Neumünster begrüßten zwar die angebotenen zusätzlichen 1,9 Millionen Euro pro Jahr, fassten aber noch keine Beschlüsse.

Die stehen auch in Kiel noch aus. Vorläufige Berechnungen des Landes aufgrund geänderter Planungszahlen dürften zumindest Befürwortern Auftrieb geben. So könne der ursprünglich veranschlagte SRB-Zuschuss der Stadt von 9,8 auf 4,7 Millionen Euro sin-

ken. Zudem beteilige sich das Land laut Koalitionsvertrag statt mit ursprünglich 15 nun doch mit 25 Prozent am Ausbau des Kieler Schienennetzes.

■ Morgen: Wie kann die Kieler Innenstadt attraktiver werden?

SPD: Vernünftig für Kieler und Pendler

Achim Heinrichs, verkehrspolitischer Sprecher der SPD, sagt: „Ja. Alle spüren es an der Tankstelle: Autofahren wird immer teurer, weil die Kraftstoffpreise stetig steigen. Deshalb muss der Öffentliche Personennahverkehr so ausgebaut werden, dass er in Zukunft mehr Menschen befördern kann, und das schnell und zu bezahlbaren Preisen. Dazu ist eine Stadtreionalbahn vernünftig, für die Kielerinnen und Kieler und die Pendlerinnen und Pendler aus der Region. Mit einer Bahn können mehr Menschen zur gleichen Zeit fahren als in Bussen, und die Bahn kann weder morgens noch zum Feierabend im Stau stecken bleiben. Die Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) soll die Bahn betreiben, und Busse sollen nach wie vor dort fahren, wo keine Bahnstrecken verlaufen. Sobald alle vorbereitenden Untersuchungen abgeschlossen sind und alle Kielerinnen und Kieler sich umfassend informieren konnten, soll über die Einführung der Bahn in einem Bürgerentscheid abgestimmt werden.“



Achim Heinrichs
Foto Bathke

CDU: Bau und Betrieb sind nicht bezahlbar

Wolfgang Homeyer erklärt für die CDU: „Kiel braucht einen modernen ÖPNV, aber keine schuldenfinanzierte Stadtreionalbahn. Schon die Planungen für die SRB kosten Geld, das an anderer Stelle fehlt, z.B. für die Schulbausanierung. Bau und Betrieb sind schon gar nicht bezahlbar. Es wird ohnehin weder eine Stadt- noch eine Stadtreionalbahn geben, weil die Stadteile nördlich vom Kanal und der Schwentine nicht erreicht werden und die benachbarten Kreise sich nicht beteiligen.“

Kiel braucht ein durchdachtes Buslinienetz mit neuen Taktungen, Querverbindungen, Nacht- und Schnellbussen. Busse und Förderschiffe müssen besser miteinander verknüpft werden. Wir wollen Busse mit umweltfreundlichen Hybrid- bzw. Elektromotoren und setzen uns für deutlich gekennzeichnete, lückenlose Radwege in unserer fahrradfreundlichen Stadt ein. Der Stillstand, den die Fixierung auf die SRB bedingt hat, muss enden. Kiel braucht moderne Mobilität.“



Wolfgang Homeyer
Foto pae

Grüne: Klimaschutz vom Feinsten

Lutz Oschmann, Verkehrspolitiker der Grünen: „Selbstverständlich. Die Stadtreionalbahn (SRB) ist das wichtigste Infrastrukturprojekt in der Kieler Region. Es gibt keinen wachsenden Widerstand, Kreise und Städte haben sich auf ein gemeinsames Eckpunktepapier verständigt. Die SRB ist eine Jahrhundertchance für den öffentlichen Verkehr. 200 Millionen Euro Fördermittel von Land und Bund fließen dafür in die Kieler Region, das bringt Arbeitsplätze. Der heutige Busverkehr hat einen Verkehrsanteil von zehn Prozent. Mit der SRB können wir den Verkehrsanteil auf mindestens 15 Prozent erhöhen und 71 Millionen Pkw-Kilometer pro Jahr einsparen. Das ist Klimaschutz vom Feinsten. Wir leben in einer Pendlerregion, täglich kommen 52000 Menschen aus dem Umland nach Kiel und 20000 Menschen pendeln aus. Diese Zahlen schreien nach einem modernen und schnellen Schienenverkehr. Nur die SRB kann die bis 2022 vorgeschriebene komplette Barrierefreiheit gewährleisten.“



Lutz Oschmann,
Grüne Foto fpr

SSW: Es fehlt immer noch am Willen

Antje Danker, Spitzenkandidatin des Südschleswiger Wählerverbandes, antwortet: „Der SSW in Kiel hat das Projekt Stadtreionalbahn bisher stets positiv-kritisch begleitet. Die Schwachstellen des Projekts, die es aus unserer Sicht hat, (Nichtanbindung des Kieler Nordens wegen der Kanalbrücken) haben uns nicht davon abgehalten, die Stadtreionalbahn aus Gesamtkiel-Sicht zu begrüßen. Der Widerstand in den Umlandkreisen ist aus unserer Wahrnehmung nicht stärker geworden. Es fehlt aber immer noch am Willen, die SRB als gemeinsames Projekt zu begreifen. Hier kann eine Debatte auf gleicher Augenhöhe mit dem Umland der Akzeptanz nur gut tun.“



Antje Danker
Foto Eisenkrätzer

FDP: Das Projekt hat keine Perspektive

Hubertus Hencke, Fraktionschef der FDP im Rat: „Die FDP-Ratsfraktion lehnt die Stadtrationalbahn ab. Das Projekt hat keine Perspektive. Daran ändert auch die Ankündigung des Landes, seinen Anteil an den Infrastruktur- und Betriebskosten zu erhöhen, nichts. Die Projektpartner im Umland haben sich bereits wegen der zu hohen Kosten und wegen des fehlenden Nutzens für die ländlichen Räume gegen die SRB ausgesprochen.“

Das Projekt spaltet die Bürger Kiels. Ein Bürgerentscheid ist deshalb nicht nur wegen der Wahlankündigung der OB Gaschke, sondern auch wegen der Akzeptanz der tiefgreifenden Veränderung im Stadtbild notwendig. Mündige Bürger wollen bei Projekten dieser Art mitbestimmen. Der Kieler ÖPNV steht vor den Herausforderungen, das Problem der Fördequerung zu lösen sowie innovativ und flexibel zu bleiben. Da beides mit der SRB nicht erreicht werden kann, ist vielmehr im Sinne des Regionalen Nahverkehrsplans zeitnah mit der Überplanung des bestehenden ÖPNV-Netztes zu beginnen.“



Hubertus Hencke Foto Paesler

Die Linke: Die Kreise werden nachziehen

Heinz Wieser ist Spitzenkandidat der Linken. Er sagt: „Die Linke steht zur Stadtrationalbahn, die ein innovatives, umweltfreundliches und schienengebundenes Nahverkehrssystem für die gesamte Region ist. Der jetzige ÖPNV leidet unter einer Infrastrukturpolitik, die sich weitestgehend am Individualverkehr orientiert. Die SRB ist im Vergleich zum Busverkehr schneller, kann wesentlich mehr Fahrgäste komfortabler transportieren und sie ist wesentlich umweltverträglicher. Nicht unerheblich, täglich fahren über 52000 Pendler in die Stadt. Die SRB wird die Portemonnaies der Passagiere spürbar entlasten; die Benzinpreise werden nicht sinken. Eine schrittweise Realisierung ist möglich, die Kreise werden über kurz oder lang nachziehen. Einem Bürgerentscheid stimmt Die Linke nur zu, wenn die Bevölkerung frühzeitig, umfassend und verständlich Informationen erhält. Über die Finanzierung der SRB wird eine Menge Unsinn verbreitet.“



Heinz Wieser Foto hfr

Piraten: Die Bürger sollen entscheiden

Sven Seele, Spitzenkandidat der Kieler Piraten, antwortet: „Die Chancen, die sich der Landeshauptstadt und dem Umland durch das Projekt Stadtrationalbahn ergeben, sind unbestritten. Dennoch ist der Bau der Stadtrationalbahn für die Kieler Piraten keineswegs „alternativlos“. Das Projekt ist finanziell sehr riskant. Deswegen sprechen wir uns dafür aus, die Entscheidung darüber denjenigen zu überlassen, die dafür zu zahlen haben: den Bürgerinnen und Bürgern. Den Bürgerentscheid, den wir für Kiel fordern, empfehlen wir auch den Nachbarkreisen der Landeshauptstadt.“



Sven Seele Foto Rebehn

WIR: Ein Masterplan Verkehr ist nötig

Stefan Anderssohn erklärt für die Wählerinitiative WIR in Kiel: „Zunächst muss festgestellt werden, dass diese Fragestellung eine Art Einengung in Richtung Stadtrationalbahn Ja oder Nein beinhaltet. Das wird der Thematik nicht im Ansatz gerecht. Die Entscheidung für oder gegen eine Stadtrationalbahn muss im Zusammenhang mit einem Masterplan Verkehr diskutiert werden. Dieser Plan muss einbeziehen, wie unsere Mobilität in 20 bis 30 Jahren aussieht. Eine Stadtpolitik, die nur auf die Verfügbarkeit von Fördergeldern schielt und das Thema Nachhaltigkeit ausblendet, hat letztlich gar keinen Einfluss mehr auf die Stadtentwicklung und kommt Bürgerinnen und Bürgern erfahrungsgemäß teuer zu stehen.“

Mit unseren Nachbarn ist generell der Dialog und Ausgleich zu suchen. Sie sind nicht bloß Wohnstandort Kieler Arbeitnehmer. Außerdem sind mit ihnen auch Alternativen zu diskutieren, wie zum Beispiel der Ausbau von Regionalbus-Linien.“



Stefan Anderssohn Foto hfr