

Gegenwind

Politik und Kultur in Schleswig-Holstein
und Mecklenburg-Vorpommern

PRO und CONTRA



StadtRegionalBahn

Außerdem im Heft:

- **Streckenplan der SRB**
- **Kosten und Finanzierung für die SRB**
- **Beispiel Stockholm: So sieht die SRB aus**
- **Zeitplan: So entsteht die SRB bis 2020**



VERKEHR

- Die StadtRegionalBahn kommt ins Rollen..... 4
- Die StadtRegionalBahn: Wann wird sie fertig?..... 7
- Finanzierung der SRB 8
- Argumente der Gegnerinnen und Gegner der SRB 10
- Beispiel Stockholm..... 16

Foto: Stadtbahn aus Kassel im Bahnhof Neumünster. Sie fuhr 2007 zu Demonstrationszwecken von Kiel nach Suchsdorf (Foto: Jürgen Branat)

Impressum

Der Gegenwind erscheint zwölfmal jährlich. Er wird herausgegeben von der Gesellschaft für politische Bildung e.V., Schweffelstr. 6, 24118 Kiel. Der Verein ist gemeinnützig, Spenden sind steuerlich absetzbar.

Spendenkonto:

Gesellschaft für politische Bildung,
Postbank Hamburg,
Konto 1300 19-201 (BLZ 200 100 20).

Redaktion, Verlag, Abos, Anzeigen:

Magazin Verlag,
Schweffelstr. 6, 24118 Kiel,
Tel.: 0431/56 58 99,
Fax 0431/570 98 82
redaktion@gegenwind.info,
www.gegenwind.info

Redaktion: Michael Neumann, Reinhard Pohl, Sona Shirvanyan V.i.S.d.P.:
Reinhard Pohl, Schweffelstr. 6, 24118 Kiel

Redaktionssitzung: Dienstag, 19 Uhr,
Schweffelstr. 6
(Hinterhaus), Kiel

Druck: hansadruck, Hansastr. 48,
24118 Kiel

Konten:

Magazin Verlag, Reinhard Pohl
Postbank Hamburg (BLZ 200 100 20),
Konto 4246 13-202
oder: Förde-Sparkasse (BLZ 210 501 70),
Konto 5 000 831
Auflage: nur im Internet (Sonderheft)

Anzeigen:

Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2012 (1/1 Seite 150 Euro sw, 300 Euro farbig).

Titelbild: Patrick Hollmann

Beilagen: keine

Hinweis zum Datenschutz

Die für den Verlag notwendigen Daten aller AbonnentInnen werden elektronisch gespeichert. Bei Umzügen ohne Benachrichtigung des Verlages gibt die Post die Daten eines Nachsendeantrages an den Verlag weiter, wenn diesem Verfahren nicht widersprochen wird.

Preise

Einzelheft 3 Euro, Jahres-Abo: 33 Euro, Solidaritätsabonnement 46,20 Euro, ermäßigtes Abo 23,10 Euro. Probeabo (3 Hefte) 5 Euro. Abonnement inkl. „Der Schlepper“ und „LinX“. Nicht gekündigte Abos (außer Probeabos) verlängern sich automatisch um ein Jahr.

Der Gegenwind wird ehrenamtlich produziert: Wir sind für jede Art von Mitarbeit dankbar! Das betrifft insbesondere redaktionelle Zuarbeit aus allen Orten Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns, aus denen wir normalerweise nichts erfahren. Wir drucken in aller Regel eure Artikel und Meldungen ohne redaktionelle Überarbeitung ab. Längere Artikel bitte immer rechtzeitig vorher absprechen!

VORWORT

Liebe Leserin, lieber Leser

Ein Thema im Kommunalwahlkampf ist die Planung der StadtRegionalBahn, die eine schnelle Verbindung zwischen Eckernförde, Rendsburg, Neumünster, Plön, Schönberg und Kiel herstellen soll. Die Bundesregierung fördert solche Projekte zur Zeit relativ großzügig, auch die Landesregierung will den Bau fördern. Dennoch bleibt es für die vier Kreise (Kiel, Neumünster, Plön und Rendsburg-Eckernförde) eine große Investition. Der Bau kostet Geld, ebenso ist für den Betrieb ein ständiger Zuschuss erforderlich. Für BerufspendlerInnen, StudentInnen und SchülerInnen, aber auch für alle anderen Menschen wäre es aber auch eine bedeutende Verbesserung ihrer Lebensqualität, und es werden Millionen von Autofahrten (mit den entsprechenden Folgekosten bei der Straßenreparatur) eingespart. Außerdem wird die gesamte Region aufgewertet

Auf den folgenden Seiten wird das Projekt ausführlich vorgestellt. wir hoffen, dass diese Informationen über den Wahltag hinaus für viele interessant sind und offene Fragen damit beantwortet werden können.

Wir danken Lutz Oschmann, der die Texte schrieb oder die Erstellung von Artikeln und Auswahl von Fotos koordinierte.

Viel Spaß beim Lesen!

Die Redaktion

redaktion@gegenwind.info

Die StadtRegionalBahn kommt ins Rollen

Warum setzt die Mehrheit der Kieler Ratsversammlung auf eine schienengestützte Lösung für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV)? Der Grund ist ganz einfach, der Verkehrsanteil des heutigen Busverkehrs geht leider ständig zurück. Während der Radverkehr einen stetig wachsende Verkehrsanteil mit aktuell 23 % erreicht, ist der Anteil des Busverkehrs von 12% auf 10% abgesunken. In der Stärken-Schwächen-Analyse des Regionalen Entwicklungskonzeptes wird sogar nur noch von einem Verkehrsanteil des ÖPNV von 9% ausgegangen.

Für eine Landeshauptstadt ist das sehr schlecht.

Die Gutachten zum ÖPNV haben genau diese Entwicklung voraus gesehen. Ohne die StadtRegionalBahn (SRB) sinkt der Verkehrsanteil des Öffentlichen Verkehrs. Um dann den Verkehrsanteil wieder zusteigern, muss enorm investiert werden und zwar genau in einer Größenordnung, der dem Kieler Anteil an den Kosten der SRB entspricht.

Die StadtRegionalBahn (SRB) in der Kieler Region ist die Antwort auf die Mobilitätsfragen des 21. Jahrhunderts. Die SRB wird 71 Millionen PKW-km pro Jahr ersetzen. Das kann kein anderes Verkehrsmittel. Werktäglich pendeln 52.000 Menschen nach Kiel rein und 20.000 Menschen aus Kiel heraus. Diese Pendlerströme schreien nach einem modernen schnellen Schienensystem. Kiel ist eine wachsende Stadt, die Einwohnerzahl

wird bis 2025 auf 248.000 steigen. Mit der SRB zukünftig haben wir nicht 50 Millionen Fahrgäste pro Jahr sondern 70 Millionen und mehr.

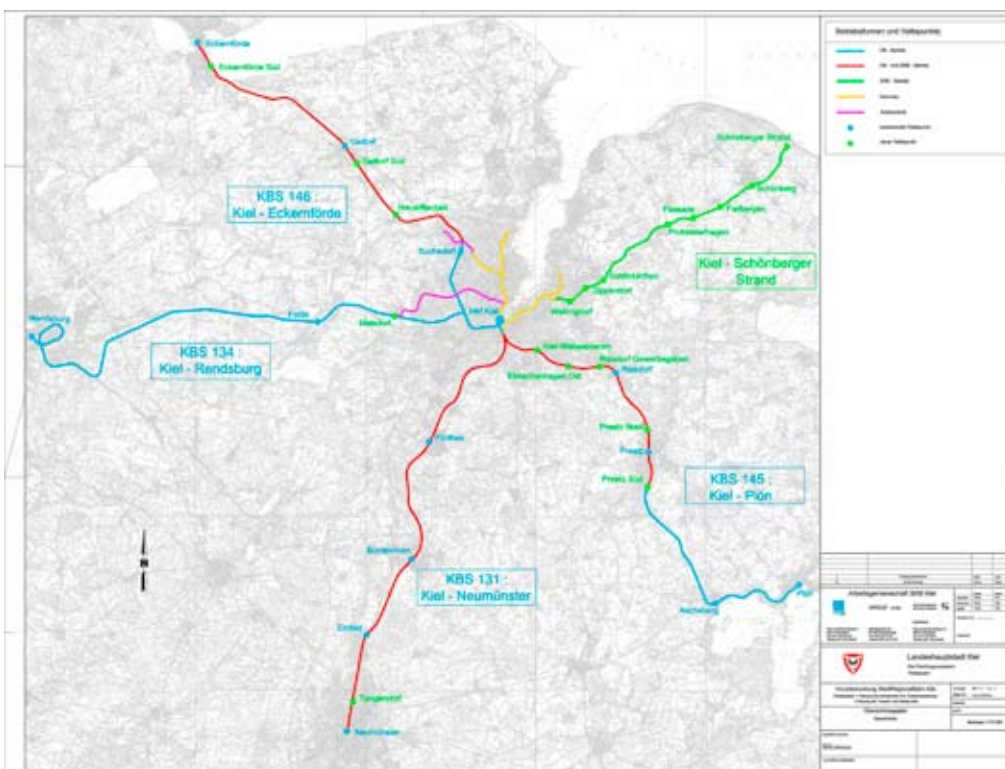
Das SRB-Netz

Rund 105 km vorhandene Bahnstrecken werden reaktiviert und genutzt. Es wird 18 neue Haltepunkte in der Region geben. Für das neue Kernnetz müssen 24 km Gleise neu gebaut werden. In der Stadt verkehrt die StadtRegionalBahn auf eigenem Fahrweg im Straßenraum. Folgende Linien sind geplant:

- SRB 1 Wellingdorf-Hbf-Wik
- SRB 2A Preetz-Hbf-Waitzstr.-Suchsdorf
- SRB 2B Neumünster-Hbf-Uni-Suchsdorf
- SRB 3 Schönberger Strand-Wischhofstr.-Hbf.-Holstenplatz-Meldorf
- SRB 4 Wik-Holstenplatz-Meldorf
- SRB 5 Eckernförde-Uni-Hbf-Wellingdorf

Es gibt zwei Megatrends, der demografische Wandel und die Verteuerung des Erdöls. Die SRB ist für beides die richtige Antwort. Die Menschen in der Kieler Region erreichen ein hohes Alter, der Altersdurchschnitt der Bevölkerung steigt, ebenso die Anzahl älterer Menschen. Das sind potentielle Kunden für einen modernen ÖPNV.

Die Zeiten des billigen Erdöls gehen unwiderruflich zu Ende. Das wird die Wirtschaft und besonders den Verkehr grundlegend verändern. Jede Großsiedlung wird froh sein, wenn sie über ein zukunftsfähiges Stadtbahnsystem verfügt.



In Kiel wird es so sein wie überall, wie in Saarbrücken oder Brest, am Anfang sind viele Leute skeptisch und nach Einführung der SRB sind 80% begeistert. Jeder Einzelhändler möchte sein Geschäft in Haltestellennähe haben.

Es geht voran

Die Arbeiten am Konzept der Stadt-RegionalBahn in der Kiel Region gehen planmäßig voran. Am 21. Januar 2013 trafen sich Vertreter der LH Kiel, der Stadt Neumünster, der Kreise Plön und Rendsburg/Eckernförde, der Landesregierung, der LVS und des Bundes zum zweiten SRB-Planungsgespräch im Kieler Rathaus. Die Beteiligten ei-

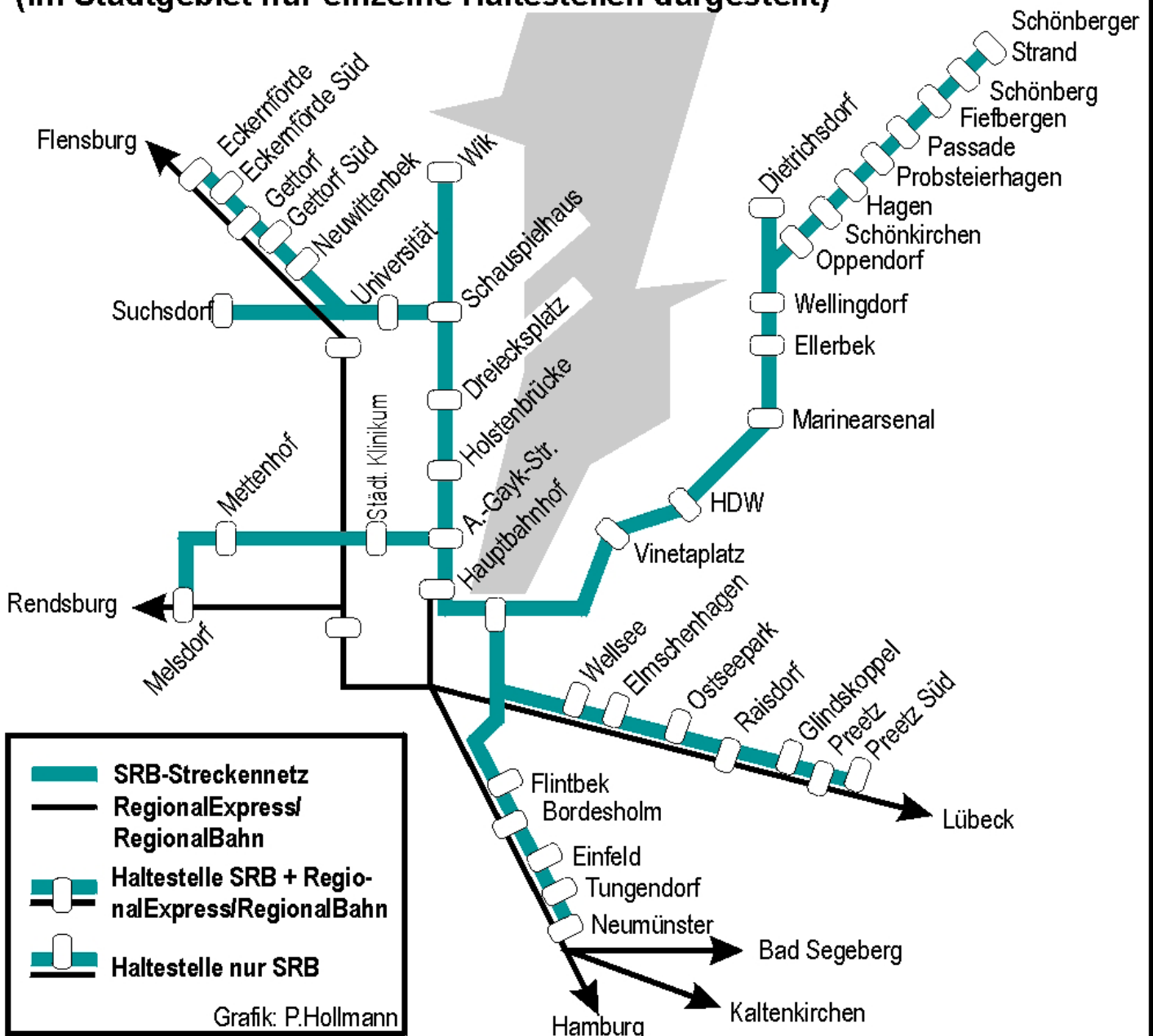
nigten sich auf ein Eckpunktepapier als Grundlage für die weitere Diskussion.

Kiels Oberbürgermeisterin Susanne Gaschke und Bürgermeister Peter Todeskino wollen für das wichtige Infrastrukturprojekt SRB Überzeugungsarbeit in Kiel und der Region leisten. Für eine Kommunikationsstrategie wollen sie in der Kieler Ratsversammlung die Freigabe von Haushaltsmitteln beantragen. In einer Presserklärung vom 21. Januar sagte die Oberbürgermeisterin: „Uns ist es ebenso wichtig, die Kielerinnen und Kieler von den Vorzügen der StadtRegionalBahn zu überzeugen wie die Menschen in unseren Nachbarkreisen. Es muss klar sein, dass die ganze Region von guten Ver-

kehrsverbindungen profitiert nicht allein die Landeshauptstadt.“ Das ist der verkehrspolitisch richtige Weg für Kiel und die Region.

Die alte Landesregierung stand bei der SRB auf der Bremse, unterstützt von CDU und FDP in Kiel. Die FDP hat sich mit ihrer „Bimmelbahn“-Einlassung außerhalb der ernsthaften Diskussion gestellt. FDP würde die SRB auch ablehnen, wenn Kiel sie geschenkt bekommt, die FDP will keinen guten zukunftsfähigen ÖPNV in der Kieler Region.

StadtRegionalBahn Kiel - Schema des Kernnetzes (Im Stadtgebiet nur einzelne Haltestellen dargestellt)





Die CDU hat ein Glaubwürdigkeitsproblem. In der GRÜN/Schwarzen Kooperationszeit hat die CDU die SRB unterstützt, wohlwissend dass die SRB nicht zum Nulltarif zu bekommen ist. Auch die IHK endet in der Sackgasse. Wenn sie die SRB als Nostalgie bezeichnet, dann hat sie verwirkt für die Kieler Wirtschaft zu sprechen, das ist einfach nur peinlich. Es gibt bundesweit keine IHK, die einer so wichtige Infrastrukturmaßnahme ablehnend gegenübersteht.

Neuer Rückenwind für die SRB

Nach den Landtagswahlen vom Mai 2012 und der neuen Mehrheit aus SPD, GRÜNEN und SSW gibt es eine neue Gesamtfinanzierung der Investition in Fahrweg, Betriebshof und Fahrzeuge sowie der Betriebskosten. Gemäß den Verabredungen im Koalitionsvertrag wird das Land seinen Anteil an den Infrastrukturkosten von 15% auf 25% erhöhen. Das kommt vor allem der Landeshauptstadt zu Gute. Nur hier werden neue Gleise verlegt. Das Land wird seinen Anteil an den jährlichen Betriebskosten real um 1,9 Millionen € erhöhen, das entlastet die Kreise und Neumünster. Unsere SRB ist in die Liste der förderfähigen Projekte

des Bundes aufgenommen worden, der Bund fördert die Infrastrukturkosten mit 60%. Der Vertreter des Bundes in den SRB-Runden hat jeweils erklärt, das die SRB mitfinanziert wird. Die Gesamtkosten des Projekts liegen bei 383 Millionen €.

Das Projekt kann auch als ÖPP-Maßnahme in Partnerschaft mit einem privaten Investor durchgezogen werden. Die Investitionsbank des Landes hat dafür eine Kostenersparnis von ca 10 % berechnet.

Kieler Schienen-Know-how

Da mit den Firmen Vossloh und Voith zwei renommierte Anbieter von Schienenfahrzeugen in Kiel ihren Firmensitz haben, kann ein Teil der Investitionen direkt in Kiel verbleiben. Zumindest kann die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge durch die Kieler Betriebe erfolgen.

Durch die Erhöhung des Infrastrukturkostenanteils des Landes von 15% auf 25% sinkt der Kostenanteil der Stadt auf 4,7 Mio. Euro. Dagegen stehen zusätzliche Einnahmen durch eine deutlich höhere Nutzerzahl des ÖPNV. Der Gutachter spricht von 2- bis 4

Mio. €. Das ist konservativ gerechnet. In vielen Bereichen der Karlsruher Region gab es Zuwächse von über 100%. Gegenrechnen müssen wir auch Ersparnisse im Busverkehr. Das Defizit der KVG lag 2011 bei ca. 4 Mio. €.

Im Dezember 2014 wird die Schienstrecke Kiel-Schönberg-Schönberger Strand im Stundentakt als Vorlaufstrecke für die SRB reaktiviert.

Ministerpräsidenten Torsten Albig erklärte gegenüber der KN, dass die StadtRegionalBahn ein Motor wäre für Wirtschaftswachstum in einer Region, die das dringend braucht. Damit bestätigt der MP die landespolitische Bedeutung des wichtigen Infrastrukturprojekts eindrucksvoll. Das überregionale Schienenprojekt ist die größte Investition, die jemals in der Kieler Region umgesetzt wird. Rund 200 Millionen Euro an Fördermittel von Bund und Land fließen in die Region, schaffen Wertschöpfung und Arbeit. Das ist regionale Wirtschafts- und Industriepolitik vom Feinsten. Mit der SRB gelingt die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Weniger Autoverkehr bedeutet gleichzeitig weniger Straßenschäden und damit Entlastung der öffentlichen Haushalte der Kreise und Städte.

Wir sind in Kiel wirklich auf einem guten Weg, die SRB wird verwirklicht. Das gibt einen neuen Schub für die regionale Kooperation. Wie sangen noch Fehlfarben? Geschichte wird gemacht, es geht voran!!

Lutz Oschmann

stellvertretender Fraktionsvorsitzender von Bündnis90/DIE GRÜNEN in der Kieler Ratsversammlung, Platz 6 der Kommunalwahlliste

Foto: Stadtbahn aus Kassel im Bahnhof Kiel-Suchsdorf. Sie fuhr 2007 zu Demonstrationszwecken von Kiel nach Suchsdorf (Foto: Jürgen Branat)

Die geplante Stadt-RegionalBahn, die Eckernförde, Rendsburg, Neumünster, Plön / Preetz und Schönberger Strand mit Kiel verbinden soll, ist ein Thema des Kommunalwahlkampfes. Dabei geht es auch darum, welchen Stellenwert künftig der Öffentliche Personennahverkehr (Busse, Bahnen, Schiffe) im Verhältnis zum Privaten Personennahverkehr, dem Auto, haben soll. Im *Gegenwind 295* / April 2013 (Seite 17) hatte Lutz Oschmann die Stadt-RegionalBahn vorgestellt. In diesem Heft folgen Beträge zur Finanzierung, dem Zeitplan, vergleichbaren Projekten anderer Städte und eine Auseinandersetzung mit den Argumenten der Gegnerinnen und Gegner. (Redaktion)

Die Finanzierung des Projektes StadtRegionalbahn (SRB) in der Kieler Region erfolgt aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes. Die jährlichen Mittel von ca. 1.335,5 Milliarden € fließen an die Länder, Schleswig-Holstein erhält davon 43,25 Millionen. Ab 2014 entfällt die verkehrliche Zweckbindung, die Mittel können auch für Investitionen jeglicher Art eingesetzt werden. Allerdings können die Länder selber festlegen, dass für sie die verkehrliche Zweckbindung weiterhin gilt. Die-

se seltsame Regelung stammt aus der sogenannten Föderalismusreform. Die neue Landtagsmehrheit hat beschlossen, dass zukünftig 70 % der GVFG-Mittel für Investitionen in den Öffentlichen Verkehr verwendet werden, das kommt der SRB zu Gute. Die alte Landesregierung von CDU und FDP hatte eine gegensätzliche Aufteilung der GVFG-Mittel vorgenommen: 70% für den kommunalen Straßenbau und nur 30% für den ÖPNV.

Es gibt weiterhin einen GVFG-Finanztopf des Bundes für große Maßnahmen des Öffentlichen Verkehrs mit Kosten über 50 Millionen €. Das SRB-Projekt ist in die Finanzierungsliste des Bundes aufgenommen worden. Diese GVFG-Mittel des Bundes entfallen ab 2020 komplett, es sei denn es gibt wegen der zwischen den Ländern und dem Bund beschlossenen Revisionsklausel eine Fortführung. Eine ersatzlose Streichung der Bundesmittel ist schlecht vorstellbar, aber Niemand kann heute wirklich sagen, wie sich die Bundesregierung im Jahr 2020 zusam-

men setzt und wie dann die Finanzlage aussieht. In sofern gibt es einen sehr engen und ambitionierten Zeitplan, damit die SRB im Jahr 2020 im gesamten Netz im Betrieb ist. Denn auch die Landesregierung will keine Risiken aus einer zeitlichen Verschiebung über 2020 hinaus übernehmen.

Der Zeitplan

- 2013: Finanzierungsvereinbarung, Vorentwurfsplanung,
- 2013: Erstellung des kommunalen Leistungsverzeichnis, Öffentlichkeitsarbeit
- 2013 bis 2015: Entwurfs- und Genehmigungsplanung kommunal
- 2013: Entwurfs- und Genehmigungsplanung regional
- 2013 bis 2015: Planfeststellungsverfahren

Wann wird sie fertig?

Zeitplan zur Umsetzung der StadtRegionalBahn



2013 bis 2016: Vergabe der ÖPP-Leistungen

2013: Verbindliche Förderzusagen Bund und Land

2014 bis 2017: Baumaßnahmen im Netz der Bundesbahn

2015 bis 2019: Bauplanung und Bauzeit

2016 bis 2019: Vergabe des Fahrbetriebes

2017 bis 2020: Inbetriebnahme des Gesamtnetzes der SRB

Ganz wichtig ist es, dass nach der Kommunalwahl am 26. Mai 2013 die neu gewählten Kreistage und Ratsversammlungen von Plön und Rendsburg/Eckernförde sowie Kiel und Neumün-

ster positive Beschlüsse, am besten wortgleich, zum Bau der SRB fassen. Die Kreise und Städte sind als die jeweiligen Aufgabenträger für den Öffentlichen Verkehr auch die Besteller der verkehrlichen Leistungen der StadtRegionalBahn.

Lutz Oschmann

**verkehrspolitischer Sprecher der
Kieler Ratsfraktion von Bündnis90/
DIE GRÜNEN**

Finanzierung der StadtRegionalBahn

Bei der Finanzierung des SRB-Projektes muss unterschieden werden zwischen den Gesamtkosten von 382 Millionen Euro

mit der Förderungen der Infrastrukturkosten durch Bund und Land sowie den jährlichen Defiziten der Aufgabenträger aus dem Betrieb der SRB.



Der Bund hat zugesagt, dass er 60% der förderfähigen Kosten der aufzubauenden Infrastruktur (Netz und Betriebshof) übernimmt. Die neue Landesregierung hat zugesagt, 25% der genannten Kosten zu finanzieren. Die Beschaffung der Fahrzeuge wird nicht gefördert.

Die Restsumme wird über eine Öffentliche Private Partnerschaft (ÖPP) finanziert. Der Bau und Betrieb der SRB

wird öffentlich ausgeschrieben, mögliche Anbieter sind Hersteller von Stadtbahnfahrzeugen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Beim Rückkauf der privatisierten Anteile der KVG durch die Stadt Kiel im Jahr 2009 ist den Beschäftigten der KVG in einem Stadtvertrag zugesichert worden, dass sie bei einem Stadtbahnbetrieb eingebunden und beschäftigt werden. Zu den Betriebskosten (Gehälter, Energieverbrauch, Instandhaltung etc) die von den Aufgabenträgern zu leisten sind kommen wegen des ÖPP-Verfahrens noch die anteiligen Kapitalkosten hinzu, die auf eine Laufzeit von 30 Jahren verteilt werden.

Das Land übernimmt Teile der Betriebskosten

Da die StadtRegionalBahn zwischen Kiel – Preetz, Kiel – Neumünster, Kiel – Eckernförde sowie Kiel – Schönberg regionale Schienen-Verkehre übernimmt, die das Land sonst



Aktuelle Kostenaufteilung (im Mio. Euro)

Kostenblöcke	Gesamtkosten	förderfähige Kosten	60% Bund	25% Land	Restsumme
Kernnetz Kiel	116,5	99,2	59,5	24,8	32,2
Ausbaunetz Kiel	69,9	59,5	35,7	14,9	19,3
Verknüpfungspunkte:					
SRB-Anteil	11,6	10,1	6,1	2,5	3,0
DB-Anteil	6,4	5,5	3,3	1,4	1,7
Ausbau DB-Strecke	20,2	17,2	10,3	4,3	5,6
Kiel-Schönberg	15,7	13,5	8,1	3,4	4,2
Betriebshof	21,9	18,6	0,0	15,8	6,1
Anbindung Betriebshof	9,8	8,5	5,1	2,1	2,6
Fahrzeuge	110,0	0,0	0,0	0,0	110,0
Gesamt	382,0	232,1	128,1	69,2	184,7

VERKEHR

aus den Regionalisierungsmitteln bezahlen muss, beteiligt sich das Land an den laufenden Betriebskosten der SRB.

Jährliche Betriebskosten

Gesamtkosten	13,9 Mio. €
Anteil Kiel	4,7 Mio. €
Anteil Land	6,1 Mio. €
Rest	3,1 Mio. €

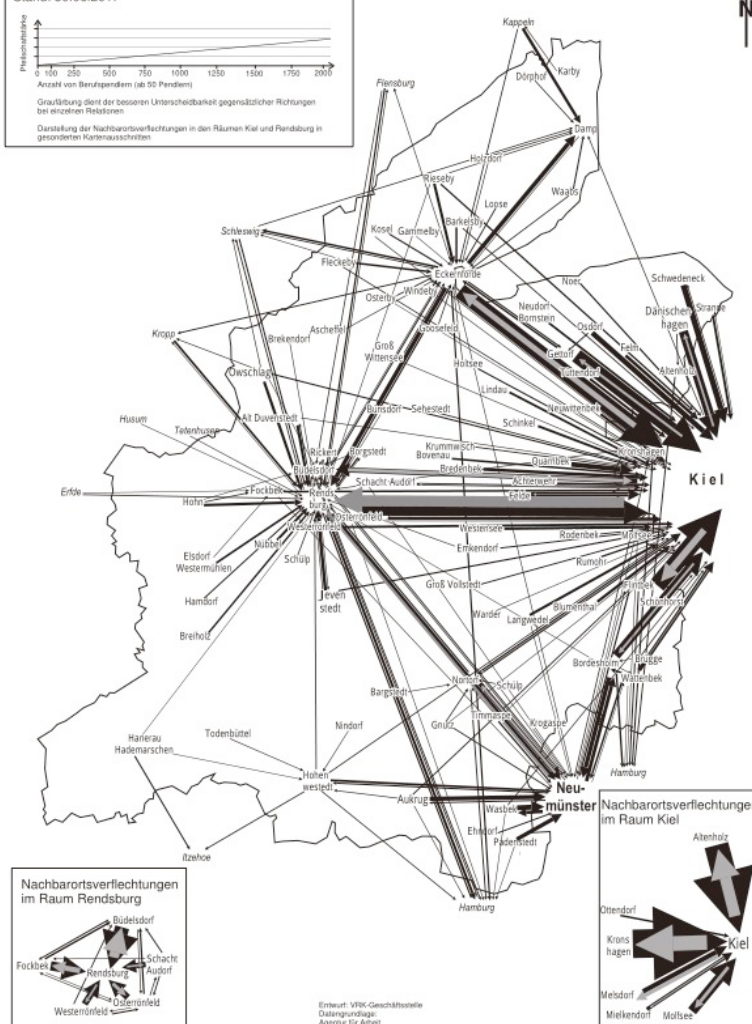
Die Restkosten werden nach dem gefahrenen SRB-km wie folgt aufgeteilt:

Kreis Rendsburg-Eckernförde (51,85 %)	1,6 Mio. €
Kreis Plön (38,89 %)	1,2 Mio. €
Neumünster (9,25 %)	0,3 Mio. €

Hinzu gerechnet werden müssen Mehreinnahmen der Aufgabenträger durch zusätzliche Fahrgäste, die auf den attraktiven schienengestützten ÖPNV in Form der SRB umsteigen, zukünftig geringere Kosten für den bisherigen Busbetrieb sowie Einsparungen bei der Straßeninstandhaltung und der Ausweisung von Parkplätzen für PKW.

Lutz Oschmann
verkehrspolitischer Sprecher der
Kieler Ratsfraktion von Bündnis90/
DIE GRÜNEN

Karte 5: Berufspendlerströme (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)
Stand: 30.06.2011



Argumente der Gegnerinnen und Gegner der SRB

Das Hauptargument gegen die StadtRegionalBahn sind immer wieder die angeblich viel zu hohen Baukosten von 382 Mio. Euro. Es werden aber immer auch weitere Argumente genannt. Verstärkt in den letzten Monaten wurde gegen die Reaktivierung der Regionalbahnstrecke „Heinrich Schönberg“ von Kiel nach Schönberger Strand, die bis Mitte 2015 fahren soll und die später dann als StadtRegionalBahn unterwegs wäre, argumentiert.

Argumente gegen die StadtRegionalBahn

Niemand erwartet, dass sich der Modal-Split erheblich durch die SRB verändern wird.

Dem Vorhaben liegt ein Szenario zu Grunde, dass der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr ohne weitere Maßnahmen wie die SRB in den nächsten Jahren zurückgehen wird. Noch 2007 ging man davon aus, dass sich der Anteil bis 2020 auf etwa 9 % verringert. Dieser Wert wurde jedoch schon heute erreicht. Für ein Alternativmodell mit Verbesserungen des bestehenden Nahverkehrs wurde vorhergesagt, dass sich der Anteil am Gesamtverkehr höchstens stabilisieren ließe, was insofern auch überzeugt, da die erhebliche Neuorganisation der Busverkehre im

Mai 1998 auch nur eine Stagnation zur Folge hatte. Für die SRB schätzte die Standardisierte Bewertung zwar nur einen Anstieg um 2,5 %, man sollte diese Zahl jedoch nicht unterschätzen. Zum einen sind in der Standardisierten Bewertung die Prognosen bezüglich der Fahrgastzuwächse auf 30 % gedeckelt. Zum anderen bezieht sich diese Zahl nur auf den Anteil am Gesamtverkehr und lässt die Größenordnung der Zuwächse an Fahrgästen und damit Fahrgeldeinnahmen unterschätzen.

Orientierung bieten die Beispiele in anderen Städten: Nach Inbetriebnahme der Saarbahn in Saarbrücken (ebenfalls ein Neubauprojekt) hat sich die Zahl der Fahrgäste nahezu vervierfacht. In Berlin haben die Straßenbahnlinien 23 und 24 weitestgehend eine bestehende Omnibuslinie ohne große Veränderungen ersetzt und erzielten einen Fahrgastzugewinn von 60 %. Im Kieler Vorbild Karlsruhe wurde Anfang der Neunzigerjahre ein StadtRegionalBahn-System eingeführt, das auf allen Linien einen Zuwachs von 250 %, auf den Verbindungen in die Region einen Zuwachs von 330 % zur Folge hatte.

Die SRB würde einige Stadtteile/ Umlandgemeinden abhängen, denn Holtenau/Friedrichsort/ Mönkeberg würden nicht angeschlossen werden.

Die Tatsache, dass das aktuelle SRB-Konzept diese Strecke nicht beinhaltet, bedeutet nicht, dass eine solche Verbindung nie gebaut würde. Bei der derzeit geplanten Netzstruktur ist das Ziel, zunächst ein Kernnetz für die SRB zu realisieren. Es gibt gute Gründe, es erstmal dabei zu belassen. Das jetzt geplante Kernnetz deckt auch alle

Haupttrouten der jetzigen KVG ab und es werden ja auch weiterhin Busse fahren.

Insbesondere die Kanalquerung über die vorhandenen Hochbrücken in Kiel-Holtenau ist aus statischen Gründen wahrscheinlich nicht möglich. In den bisherigen Plänen ist eine Verlängerung über den Kanal durchaus vorbereitet und bei Fertigstellung des Netzes aus wirtschaftlichen Aspekten sehr interessant. Die fehlende Kanalquerung in Kiel-Holtenau durch die SRB ist mithin kein Argument gegen die SRB, sondern bestenfalls eines für deren schnellstmöglichen Bau und Ausbau.

Die Förde verhindert ein optimales (sternförmiges) Straßennetz und der Kieler Kopfbahnhof verhindert einen einfachen Anschluss an das Bahnnetz (Ratsherr Kruber, 2010)

Die geografischen Gegebenheiten in Kiel sind eine Tatsache, der sich auch der restliche Verkehr stellen muss. Der Kieler Nahverkehr kommt heute damit wunderbar zurecht. Das geplante Kernnetz der SRB entspricht auch genau dem heutigen Rückgrat des Kieler Nahverkehrs (Wik-Dietrichsdorf), das in den letzten Jahren erheblich ausgebaut wurde und heute teilweise die Kapazitätsgrenze erreicht hat, insbesondere im Bereich der Universität. Dies kann insofern kein Argument gegen die SRB sein.

Ein sternförmiges Netz ist übrigens keineswegs ideal, denn neben dem Umsteigezwang im Zentrum besteht das große Problem, dass die Entfernung zwischen den einzelnen Ästen nach Außen zunimmt. Ideal ist jedoch ein Pendel von A nach B. Diesem Ideal kommt Kiel äußerst nahe, da die Stadt sich sehr eng an die Förde schmiegt. Die SRB erschließt mit ihrem Kernnetz die Stadt also sehr gut, eben nur mit einem Knick an der Hörn.

Nach dem bisherigen Ansatz geht die SRB am Stadtrand auf die Regionalstrecken über. Eine direkte Einbindung des Kieler Hauptbahnhofs ist gar nicht nötig und sogar kontraproduktiv.

Immobilienbesitzer befürchten die Entwertung ihrer Immobilie

Das ist eine immer wieder zum Ausdruck gebrachte Befürchtung. Die Erfahrung aus anderen Städten zeigt indes das völlige Gegenteil. Die StadtRegionalBahn ist dort, so zum Bei-

spiel in Karlsruhe, zum Qualitätsargument für die von ihr erschlossenen Wohngegenden geworden. Es ist ja auch klar, warum dies so ist: Ein attraktiver ÖPNV vor der Haustür ist in Zeiten knapperen Rohöls ganz einfach ein Standortvorteil, und zwar für Wohnungen genauso wie für den Einzelhandel. Die Lage nahe einer Stadtbahnhaltestelle wird daher gern in Immobilienanzeigen als Werbeargument genutzt. Von Entwertung der an der SRB gelegenen Immobilien kann daher keine Rede sein.

Die StadtRegionalBahn ist viel zu laut, verbraucht viel Platz und verschandelt die Stadt.

Die StadtRegionalBahn verursacht in der Stadt weniger Lärm, als der übrige motorisierte Straßenverkehr. Moderne Stadtbahnwagen fahren auf nach heutigen Grundsätzen errichteten Gleisanlagen ausgesprochen leise. Praktisch lautlos fahren sie sogar auf Rasengleis, das in Kiel in großem Umfang vorgesehen ist. Dann ist das Nichtgehörtwerden tatsächlich ein größeres Problem, so wurden die Würzburger Stadtbahnen mit Beschallungseinrichtungen ausgerüstet, nachdem zu häufig für unachtsame Fußgänger gebremst werden musste. Anfängliche Versuche mit klassischer Musik schlugen fehl, sodass jetzt das Gequietsche einer historischen Straßenbahn abgespielt wird. So leise kann kein Bus sein, auch kein elektrisch betriebener.

Bezüglich des Platzaspekts lässt sich sagen, dass Stadtbahnen auf Grund ihrer Spurgeführtheit sehr wenig Platz verbrauchen, so kann man in Deutschland solche Bahnen durchaus in Fußgängerzonen, mittelalterlichen Straßen oder Baumalleen finden. Zur Ästhetik lässt sich sagen, dass kaum ein Verkehrsmittel so urban ist wie die Stadtbahn. Die Fahrbahnoberfläche wird so

gut wie nicht beansprucht und kann mit Rasen oder sogar Holz ausgestaltet werden. Also ganz im Gegenteil, für Kiel bietet sich mit der SRB eine großartige Gelegenheit zur Aufwertung ganzer Straßenzüge.

Die SRB ist zentralistisch auf Kiel ausgerichtet, der heutige Bahnanschluss ist gut genug. Es wird Kaufkraftabfluss befürchtet.

Die Ausrichtung auf Kiel folgt schlicht der Tatsache, dass die Pendlerströme der ganzen Region auf Kiel ausgerichtet ist. Die Grafik verdeutlicht dies an der Größe und Richtung der Pendlerströme.

Alleine an den wichtigsten Stationen der SRB leben gut 10.000 Ein- und Auspendler von und nach Kiel (siehe Grafik Seite 25).

Der höhere Nutzen der SRB für die Region liegt zum einen in der mit ihr verbundenen Einführung einer neuen Fahrzeugklasse: leicht und damit äußerst spurtstark. Damit lassen sich eine ganze Reihe neuer Haltepunkte einrichten, wie z.B. Eckernförde-Süd und Neuwittenbek. Dies ist aber auch eine Zukunftsinvestition, durch Einführung des Systems besteht in Zukunft auch die Möglichkeit, weitere Bahnhaltepunkte oder gar ganze Strecken zu reaktivieren.

Zum anderen steckt der wichtigste Vorteil gegenüber den bestehenden Regionalbahnen schon im Namen: die StadtRegionalBahn erschließt auch die Stadt. In der Konsequenz gewinnt man durch Wegfall des Umsteigezwangs (subjektiv) kürzere Reisezeiten und mehr Komfort. Eckernförder Studenten, die nach Kiel zum Studieren wollen, müssen dann nicht mehr mit dem Zug zum Hauptbahnhof fahren

Die Fotos auf den vorigen Seiten zeigen die StadtRegionalBahn von Strassbourg und Saarbrücken (Seite 7), von Oslo und Valencia (Seite 8), von Brüssel und Halle (Seite 9) sowie von Stockholm und Schwerin (diese Seite).

und von dort mit dem Bus wieder zurück zur Uni. Sie könnten zukünftig gleich an der Uni aussteigen.

Dass das auch Standortfaktoren sind, kann man am Umland von Karlsruhe und Chemnitz sehen. Beide Städte haben ein System ähnlich der SRB eingeführt. Auch besaßen beide schon vorher Busse und Regionalbahnen in der Region. Mit Einführung der SRB haben sich dann aber die Fahrgastzahlen vervielfacht, die ursprünglichen Prognosen wurden bei weitem übertroffen.

In der 12.000 Einwohnerstadt Stolberg im Chemnitzer Umland wird es allmählich schwierig, eine Wohnung zu finden, sehr viele Menschen wollen im Grünen mit Anschluss an die Chemnitzer Citybahn leben. In den kommenden Jahren sollen auch Gewerbegebiete durch die Bahn erschlossen oder an ihr errichtet werden, denn heutzutage wohnen gut ausgebildete junge Menschen häufig in der Stadt.

Der Fahrpreis wird doch sicher steigen, oder?

Eines der Hauptziele des Projektes StadtRegionalBahn ist die Gewinnung neuer Fahrgäste. Die in Schleswig-Holstein verkehrenden Linienverkehre fahren seit 2005 in einem Verbundtarif, dem Schleswig-Holstein-Tarif. Egal ob Regionalbahn, StadtRegionalBahn oder Bus, es werden je nach Anzahl



der durchfahrenen Tarifzonen die gleichen Preise gelten. Unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel. Nur für die Fährschiffahrt gilt zur Zeit ein Bordzuschlag von 1 €.

Hinterher wird doch sowieso alles doppelt so teuer! Man denke nur an die Elbphilharmonie, BER oder Stuttgart 21.

Es ist vielleicht nicht ganz angemessen, die komplexesten Ingenieurbauten in Deutschland mit einem relativ gewöhnlichen zu vergleichen. Straßenbahnen sind, trotz einer erheblich fortentwickelten Technik eine mehr als hundert Jahre alte, bewährte Technologie. In Kiel kommt hinzu, dass keine aufwendigen Ingenieurbauwerke nötig sind. Die Gablenzbrücke und die Emil-Lueken-Brücke sind beispielsweise bereits für die SRB vorbereitet, auch ist kein Kauf von Grundstücken oder Abriss von Gebäuden nötig. Hinzu kommt, dass eine Realisierung im ÖPP-Verfahren am wahrscheinlichsten ist und in diesem Fall der ÖPP-Partner die Planungs- und Bauausführungsr Risiken tragen würde.

Ganz davon abgesehen, dass man auch keine Schulen mehr bauen könnte, wenn dieses Argument Allgemeingültigkeit besäße.

Die SRB ist zu groß/zu teuer. Elektrobusse und Elektromobilität sind die einzig richtige Lösung, weil wesentlich flexibler und kostengünstiger. Ein Schienennetz lässt sich nicht kurzfristig neuen Bedürfnissen anpassen.

Immer wieder wird der SRB mangelnde Flexibilität unterstellt: sie könne ja nicht ihre Gleise verlassen. Dem ist entgegenzuhalten, dass das auch für andere Verkehrsmittel gilt. Der MIV ist auch an bestimmte Trassen gebunden, die Kieler Hauptverkehrsadern sind seit Jahrzehnten die Gleichen und auch nur schwer zu verlegen. Für Busse gilt genau das Gleiche, auch ein Bus kann nicht in jede Seitenstraße fahren, häufig sind bauliche Anpassungen nötig. Für kleinteilige Erschließung ist der Bus dann natürlich ideal, aber das schließt die SRB ja nicht aus.

Eine geringere Anpassungsfähigkeit ist tatsächlich gegeben. Deshalb wird eine Schienenverbindung auch nur dort geplant (oder hier reaktiviert), wo es genügend Fahrgäste geben wird. Die SRB wird die am stärksten nachgefragten ÖPNV-Korridore und Zentren der Stadt erschließen. In diesem Hinblick hat sich über Jahrzehnte in der Stadt nichts geändert und wird sich auch in der Zukunft nichts ändern. Wirklich große Siedlungsentwicklungen laufen in Zeiträumen ab, mit der die Schieneninfrastruktur mitwachsen kann.

Zu dem finanziellen Aspekt lässt sich sagen, dass die SRB einen erheblichen Rationalisierungsgewinn bringen wird. Zwar vermeiden auch Elektrobusse Kostensteigerungen auf Grund steigender Dieselpreise. Für die SRB sollen etwa 35 Stadtbahnfahrzeuge angeschafft werden. Auf Grund der regionalen Verknüpfung und der wesentlich größeren Kapazität können diese ca. 50 Stadtbusse, 10 Regionalbusse und 10 Eisenbahntriebwagen ersetzen. Angesichts der Tatsache, dass die Personalkosten im reinen ÖPNV-Betrieb den größten Posten darstellen, ergeben sich hier erhebliche Einsparungen.

Bei dem Elektrobus muss auch berücksichtigt werden, dass die teuren Batterien regelmäßig ersetzt werden müssen, etwa nach spätestens 5 Jahren. Omnibusse sind dazu auch nach etwa 13 Jahren zu ersetzen, bei den Stadtbahnwagen ist dies erst nach etwa 30 Jahren der Fall.

Argumente gegen Hein Schönberg

Probsteier Herold, Regionalbahn: Probsteierhagener sind empört, 30.01.13: „Und nicht zuletzt verlieren die Häuser an der „Jürgenskoppel“ genauso wie die Häuser in der „Bahnhofstraße“, die teilweise noch aus der Gründerzeit stammen, dramatisch an Wert.“

Die Erfahrungen aus anderen Orten zeigen häufig eher das Gegenteil. Gerade im Umland größerer Städte ist die Nähe zu einem Bahnhofspunkt etwas, das in Immobilienanzeigen als Werbeargument genutzt wird. So gab es entlang der im Jahr 2000 wiedereröffneten Strecke „Haller Willem“ in

Niedersachsen auch solche Befürchtungen. Bis heute sind aber gut 1.300 Wohneinheiten alleine entlang der Stationen Quelle-Kupferheide, Steinhagen-Bielefelder Straße und Halle-Künsebeck direkt an der Strecke entstanden.

Das Paradebeispiel ist und bleibt aber Karlsruhe - die Stadt, die Anfang der 90er Jahre begann, mit Straßenbahnen auf DB-Strecken ins Umland zu fahren. Seitdem sorgt das System für ein anhaltendes Wachstum der Umlandgemeinden. So ist die Stadt Bretten seit Anschluss an das System um ein Viertel gewachsen, die Zahl der Arbeitsplätze stieg um 30%. Seitdem wünscht sich jede Gemeinde im Karlsruher Umland einen Anschluss an das System. Und Immobilien im Umkreis der Haltestellen sind sehr gefragt.

Probsteier Herold, Regionalbahn: Probsteierhagener sind empört, 30.01.13: „Auch die teilweise aus der Gründerzeit stammenden Häuser der Bahnhofstraße sind durch Geräuschemissionen und Erschütterungen bedroht.“

Grundsätzlich muss gesagt werden, dass keine neuen Gleise verlegt werden. Die Strecke Kiel-Schönberg wurde 1897 in Betrieb genommen und wurde über Jahrzehnte von dampfbetriebenen schweren Zügen befahren. Nur wenige Gebäude wurden also vor dem Bau der Strecke errichtet und haben deren Betrieb offensichtlich über Jahrzehnte ohne Probleme überstanden. Und auch wenn der reguläre Personenverkehr 1975 eingestellt wurde, erfolgte nie eine Stilllegung der Strecke. Es musste also jederzeit mit einer Betriebsreaktivierung gerechnet werden.

Hinzukommt, dass die Strecke mit modernen Fahrzeugen betrieben werden soll. Im Falle eines Betriebs als Regionalbahn werden dieselbetriebene Triebwagen (LINT) eingesetzt, deren Motoren auch in Lkw und Bussen Anwendung finden. Diese sind im Unterboden montiert, was sich positiv auf die Schallausbreitung auswirkt. Das Motorengeräusch ist also durchaus mit dem eines Linienbusses vergleichbar, dabei muss aber auch weniger häufig stark beschleunigt werden. Eine moderne und fachgerechte Anlage des Gleisbetts vorausgesetzt, ist das zusätzliche Rad-Schiene-Geräusch bei den gefahrenen Geschwindigkeiten eher zu vernachlässigen.

Kommt es zu einer Bedienung mit den leichteren Fahrzeugen der Stadt-Regionalbahn, werden die Schallemissionen noch einmal geringer ausfallen.

Kieler Nachrichten-Ostholsteiner Teil, Leserbrief von Dr. Ulrich Kliegis, Heikendorf, vom 5.4.2013 gegen die Reaktivierung von Hein Schönberg: „Ein Schienennetz ist mit dem größten Teil des Verkehrsnetzes inkompatibel.“

Das stimmt nicht. Die Bahn ist nicht inkompatibel mit dem Auto, dem Bus, dem Rad oder den eigenen Füßen. Für den Autofahrer gibt es an den Bahnhöfen Park&Ride-Plätze, für die Busfahrgäste abgestimmte Fahrpläne und Bushaltestellen in Bahnhofsnähe, zum Teil sogar direkt am gleichen Gleis mit einem Kombibahnsteig (Fehmarn-Burg). Radfahrer können ihre Räder an Bike&Ride-Plätzen abstellen oder gar ihr Rad mit in die Bahn nehmen, was im Bus selten möglich ist. Nun, und der Fußgänger braucht einfach nur zum Bahnhof zu gehen und einzusteigen. Die neuen Medien wie z.B. das Internet und das Smartphone, vereinfachen die Nutzung des ÖPNV immer mehr, da sie jederzeit über spezielle Apps über Fahrpläne, Haltestellen, Verspätungen, CarSharing usw. informieren können.

„Die Kannibalisierung des Busangebotes wirkt sich zum Nachteil der Lebensqualität in einer Region mit „Schienenzwang“ aus- mit der Folge des Einwohnerschwundes.“

Das Gegenteil ist der Fall. Gemeinden mit einem Bahnanschluss profitieren davon sehr. Dies wird zukünftig angesichts des knapper werdenden Öls, des steigenden Ölpreises und des Klimawandels noch viel mehr als jetzt schon der Fall sein. Gemeinden ohne Bahnanschluss in zumindest Fahrradnähe werden die Verlierer der Zukunft sein, die Einwohnerzahl wird sinken. Das Autofahren wird deutlich teurer werden, so dass immer mehr Menschen, Junge wie Alte, in der Nähe von Schulen, Arbeitgebern, Ärzten, Läden, Freizeit- und Kultureinrichtungen wohnen wollen oder zumindest diese mit der Bahn erreichen wollen. Für diese Erkenntnis braucht man nicht in die Zukunft, sondern nur in andere Regionen, z.B. nach Karlsruhe, zu gucken, wo das „Prinzip der StadtRe-

gionalBahn“ erfunden wurde. Überall dort, wo die Stadtbahn hinfährt, entwickeln sich die Gemeinden prächtig (Arbeitslosenzahlen sinken, Zahl der Einwohner und Arbeitsplätze steigen).

„Die Kosten der Schönberg-Kiel-SRB sind – gerade auch durch den Monopolcharakter – nicht im Griff zu halten.“

Das mit dem Bahnmonopol durch die Deutsche Bahn war einmal. Schleswig-Holstein war das erste Bundesland, welches seit der Regionalisierung des Nahverkehrs 1996 den Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ausschreibt. Die 4 Netze Nord, West, Ost und Mitte werden dabei für etwa 10 Jahre ausgeschrieben. Die Kosten konnten dabei trotz der Ausweitung des Bahnverkehrs (plus 25% der Zug-km) um 25% gesenkt werden. Ganz konkret hat die Regionalbahn SH bei der Ausschreibung für das Netz Nord für den Betrieb von Hein Schönberg ein sehr günstiges Angebot abgegeben.

„Ein öffentliches Verkehrsangebot muss die Menschen vor ihrer Haustür abholen und sie auch dort wieder hinbringen – nicht im Stunden-, sondern im 10-Minutentakt.“

Ein 10-Minutentakt und eine Haltestelle vor der Haustür ist zwar wünschenswert, aber nur in den Großstädten mit einer großen Einwohnerdichte zu finanzieren. Dies weiß auch jeder, der aufs Land zieht. Wer dies also wünscht, muss in die größeren Städte ziehen. Die Bahn Hein Schönberg wird im Stundentakt fahren, der Bus etwa alle halbe Stunde und um 30 min versetzt, so dass sich ein 30-Minutentakt über den ganzen Tag ergibt. Das ist schon ein sehr gutes Angebot, welches noch nicht einmal alle Kieler Stadtteile, z.B. Kiel-Oppendorf, haben.

Kieler Nachrichten-Ostholsteiner Teil, Leserbrief von Dr. von Bismarck, Landrat a.D., Heikendorf, vom 30.3.2013 gegen die Reaktivierung von Hein Schönberg: „Die finanziell herunter gewirtschaftete Stadt Kiel will die Kaufkraft der Bürgerinnen und Bürger aus Schönberg, Probsteierhagen, Schwentimental, Preetz und dem Umland dieser Orte umlenken und nach Kiel lenken. Die Einwohner dieses Ortes sollen nicht in ihren Wohnorten einkaufen, sondern nach Kiel fahren und dort einkaufen. Die Gewerbesteuereinnahmen in Kiel sollen durch vermehrten Einkauf erhöht werden. Kiel will seine Finanzen auf Kosten der Umlandgemeinden aufbessern. Der Widerstand Kiels gegen eine Erweiterung des Ostseeparks in Schwentimental hat uns diese Absicht deutlich vor Augen geführt.“

Die Stadt Kiel hält Leistungen, z.B. Theater, Sporteinrichtungen, Schulen, Einzelhandel und Arbeitsplätze vor, die auch von den Umlandgemeinden in Anspruch genommen werden, aber nicht ausreichend von diesen mitfinanziert werden. Auch haben größere Städte meist mehr Hartz-VI-Empfänger, die zu finanzieren sind. Die Einwohner der Umlandgemeinden sollen einkaufen, wo sie wollen, wenn sie es denn vor Ort überhaupt noch können. Die Sparkasse in Probsteierhagen will ja z.B. ihre Filiale schließen. Es geht der Stadt Kiel nicht um die Erhöhung der Gewerbesteuer durch mehr Einkäufer. Es geht darum, den Umlandgemeinden auch zukünftig, also bei steigenden Ölpreisen, das Pendeln in die Stadt Kiel zu ermöglichen. Es geht darum, den Autoverkehr und damit den CO₂-Ausstoß, der für den Klimawandel verantwortlich ist, zu reduzieren. Es geht darum, den Kielern, z.B. den Ostringanwohnern, weniger Autolärm zuzumuten. Es geht darum, auch in der Zukunft als Region sowohl für Arbeitgeber als auch für Arbeitnehmer attraktiv zu sein. Bei insgesamt abnehmender Bevölkerungszahl (demografischer Wandel) wird der Wettbewerb unter den Städten und Regionen überlebenswichtige Bedeutung erlangen.

„Und die laufende Unterhaltung des Bahnbetriebs soll zusätzlich auch noch anteilmäßig von den Umlandgemeinden bzw. dem Kreis Plön getragen werden.“

Der Kreis Plön kann sich sehr glücklich schätzen. Denn die Reaktivierung der Regionalbahnstrecke „Heinrich Schönberg“ ist beschlossen und die Betriebskosten werden zu 100% vom Land gezahlt. Bei der geplanten Stadt-RegionalBahn würden anteilmäßig Bau- und Betriebskosten für den Kreis Plön anfallen. Wie der Kreis diese Kosten an die Gemeinden, z.B. mit einer Erhöhung der Kreisumlage, weitergibt, ist noch nicht beschlossen. Die Betriebskosten der Stadt-RegionalBahn fallen für den Kreis Plön sehr günstig aus. Es werden ab Inbetriebnahme, also frühestens ab 2020, jährlich etwa 1,5 Mio. € anfallen, das sind lediglich 11,5% der jährlichen gesamten SRB-Betriebskosten. Dafür können etwa 40% der Bus-km auf diesen Strecken eingespart werden. Für die Übernahme der ÖPNV-Kosten bekommen die Kreise vom Land sogenannte Regionalisierungsmittel gezahlt.

„Diesem unzumutbaren Verhalten muss energisch Widerstand geleistet werden“

Statt weiter dem Kirchturmdenken alter Zeiten zu frönen, wäre es schlauer, mit der Stadt Kiel zusammen an der Zukunftsfähigkeit der gesamten Region zu arbeiten. Andere Regionen sind da nämlich plündernd und investieren fleißig in den (Stadt-Regional)Bahn-Betrieb. Und werden wirtschaftlich immer stärker.

Probsteier Bürger fragen sich, wie teuer die SRB bzw. die Reaktivierung von Heinrich Schönberg wirklich werden wird. Man hält es für unverantwortlich, mit diesen „grobe Schätzungen“ zu arbeiten und zu urteilen.

Planungen zu diesem Planungsstand sind Schätzungen aufgrund von Erfahrungswerten. Erst mit der Vorentwurfsplanung bzw. Entwurfsplanung sind genauere Kostenangaben möglich. Soweit sind die Planungen aber noch nicht. Die Vorentwurfsplanung für die Reaktivierung von Heinrich Schönberg wurde gerade erst im März 2013

abgeschlossen, die Entwurfsplanungen und Genehmigungen können erst ab Mai 2013 erfolgen, die Planfeststellung ab Sommer 2013. Auch für die Stadt-RegionalBahn gibt es noch keine Vorentwurfsplanung.

Es wird eine Bedarfsermittlung von den Bürgern gefordert. Wer nutzt die Bahn und ist bereit, welche Wege dafür in Kauf zu nehmen? Und man bezweifelt die Aussagen der LVS an, die mit 1.500 Fahrgästen pro Tag auf der Strecke rechnet. Auch ohne konkrete Bedarfsermittlung wissen die Verkehrsplaner, z.B. aus den Fahrgastzahlen der VKP – es fahren 4.000 Fahrgäste täglich mit der Buslinie 200 – und Erfahrungen aus anderen Streckenreaktivierungen, dass dort genügend Fahrgäste sein werden. Die LVS rechnet mit 1.500 Fahrgästen pro Tag. Auf der 2002 reaktivierten Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg wurden die Prognosen sogar deutlich überschritten: statt prognostizierter 1.200 sind es fast 3.000 Fahrgäste pro Tag.

Durch die erhebliche „Ausdünnung“ der Buslinien sieht die BI „Pro Bus – gegen die Bahn“ eine schlechtere Verkehrsanbindung an die Schulen. Schüler würden im Regen stehen gelassen, kämen zu spät oder viel zu früh in der Schule an. Auch sei die Taktung nicht mit den Schulträgern besprochen worden.

Die Buslinien werden zu weniger als 50% ausgedünnt, und auch nicht zu den Hauptverkehrszeiten. Es werden weiterhin alle Bus-Haltestellen angefahren werden. Zusätzlich wird der Schulbusverkehr durchgeführt werden. Die Taktung der Buslinien ergibt sich zukünftig aus der Taktung der Regionalbahn, die an den so genannten Nullknoten im Kieler Hauptbahnhof gekoppelt ist. Damit dort bestmögliche Umstiegszeiten zu den Zügen ab Kiel Hbf möglich sein werden. Der Schulbusverkehr ist davon unabhängig.

Die Gemeinden rechnen mit erheblichen Kosten, die auf sie zukommen werden.

Der Vorteil der Reaktivierung der Strecke Kiel-Schönberger Strand zunächst als Regionalbahn und dann später evtl. als Stadt-RegionalBahn sind ja gerade für den Kreis Plön und die Gemeinden, dass sie Geld einsparen: Die

Investitionen in die Bahnhaltdepunkte und Streckeninfrastruktur werden vom Land getragen. Ebenso die Betriebskosten und die bestellten Zugleistungen. Nur die Umfeldmaßnahmen (etwa P+R-Plätze) fallen in die Zuständigkeit der Gemeinden. Diese Kosten sind jedoch mit GVFG-Mitteln zu 75% seitens des Landes förderfähig. Die Gemeinden zahlen jetzt nur noch 25% der Kosten für Auto- und Fahrradparkplätze.

Die Bürger fühlen sich nicht richtig informiert und vor vollendete Tatsachen gestellt.

Die Reaktivierung wurde bereits 1997 vom Landtag beschlossen, die Gemeinden und Ämter bei der Erstellung des Landesweiten nahverkehrsplanes (LNVP) dazu angehört. Bereits 2009 stellte die LVS ihr Konzept in Heinrich Schönberg vor, welches damals sogar einen 20-Minutentakt vorsah. Aufgrund der Proteste der Probsteier und der VKP und aus Rücksicht auf die VKP, die um ihre Buslinie 200 fürchteten, wurde das Bahn-Bus-Konzept erarbeitet. Die Planung hat gerade erst begonnen: Die Vorentwurfsplanung für die Reaktivierung von Heinrich Schönberg wurde gerade erst im März 2013 abgeschlossen, die Entwurfsplanungen und Genehmigungen können erst ab Mai 2013 erfolgen, die Planfeststellung erst ab Sommer 2013.

Bürger aus Fiefbergen und Passade befürchten, nachts zu Fuß nach Hause laufen zu müssen.

Der vorläufige Fahrplan der Buslinie 200 sieht laut Bahn-Bus-Konzept der VKP in der Tat in den Abendstunden nur Fahrten (Ankunft in Passade) um 17.57, 18.17, 19.07, 20.07, 22.07 und 0.07 Uhr vor. Verglichen mit denen von 2010 (17.41, 18.16, 18.41, 19.16, 20.18, 20.48, 21.18, 22.18, 23.18, 0.18, 1.18) sind dies 5 Fahrten weniger. Die Fiefberger und Passader Bürger täten also gut daran, sich für die Stadt-RegionalBahn einzusetzen, die würde dann auch jeweils in Passade und Fiefbergen halten. Von Probsteierhagen bis Passade sind es etwa 2,5 km und von Schönberg bis Fiefbergen etwa 3 km, die man auch schnell mit dem Fahrrad zurücklegen kann.

Derzeit gibt es fünf Haltepunkte der Buslinie 200 in Probsteierhagen. Diese komfortable Anbindung aller Ortsteile nach Kiel, so fürchtet die BI, werde es nicht mehr geben, wenn die Bahn kommt. Auch zweifle man an der Praktikabilität des jetzt im Entwurf vorliegenden Bus-Bahn-Konzeptes, in dem Zubringer-Linien, Haltepunkte und Park+Ride-Anlagen genannt werden. „Wer setzt sich in Stein, Wendtorf oder Tökendorf ins Auto, um dann in Probsteierhagen in die Bahn umzusteigen“, fragte beispielsweise Klaus-Robert Pfeiffer.

Die Regionalbahn wird in Probsteierhagen nur einmal halten. Aber der Bus wird auf der Linie 200 weiter jede Bushaltestellen anfahren, nur zu einem nicht mehr ganz so dichten Takt. Dafür werden andere Orte, z.B. Holm, Kalifornien und Wisch deutlich besser mit dem Bus. Die gesamte Probstei wird an den Taktknoten in Kiel angebunden.

Die meisten Bahnkunden kommen nicht mit dem Auto zur Bahnhaltestelle, eine Umfrage der LVS im Jahr 2005 hatte ergeben, dass 50 % der Fahrgäste zu Fuß kommen, 19 % mit dem Rad und weitere 12 % mit dem Bus. Das Pedelec (Elektro- und Motorunterstützung bis 25km/h) wird in Zeiten hoher Ölpreise eine zunehmende Funktion als Zubringer zu den Bahnhöfen spielen.

„Zwischen Fiefbergen und Passade darf nur mit gedrosselter Geschwindigkeit gefahren werden“, wird verlangt, „für Kinder, die am Bahndamm spielen, und Leute, die spazieren gehen, ist es sonst zu gefährlich“. Auch Tiere wären gefährdet.

Zu 100 % lassen sich Unfälle im und mit dem Bahnverkehr nicht verhindern. Aber jedes Kind sollte wissen, dass man auf Bahngleisen nicht spielen darf, genauso wie im Fall von Straßen, die jetzt auch durch die Probstei und Kiel verlaufen. Es verunglücken jedoch sehr viel mehr Kinder durch den Autoverkehr als durch Bahnverkehr. Unfälle im Straßenverkehr sind überhaupt die häufigste Todesursache bei Kindern.

Wer die SRB oder Hein Schönberg mit dieser Begründung ablehnt, der muss auch Straßen jeder Art ablehnen.

Unsere bisherige Busanbindung wird schlechter und was wird mit unserem bestehenden Busbetrieb?

Konkret wird dies häufig bezüglich der Buslinie 200 und Hein Schönberg geäußert. So wird dort darauf verwiesen, dass die VKP (Verkehrsbetriebe Kreis Plön) Verluste erleiden würden, wenn Fahrgäste auf die Bahn ausweichen.

Grundsätzlich kann man dazu sagen, dass der ÖPNV in erster Linie Teil der Aufgabe zur Daseinsvorsorge der Kommunen ist, Gewinnerzielung steht dabei nicht an erster Stelle. Natürlich sind geringe Kosten wünschenswert, man muss hier aber eine größere Rechnung aufmachen. Durch Hein Schönberg werden neue Fahrgäste gewonnen, allein schon wegen der kürzeren Fahrzeit und der höheren Attraktivität. Diese werden sich aber nicht nur auf diese Verbindung beschränken, sondern auch andere Routen der VKP besser auslasten. Vergessen darf man auch nicht, dass die Bahnstrecke zu großen Teilen Eigentum der VKP ist. Bei einer Reaktivierung kann die VKP mit nicht unerheblichen Trasseneinnahmen rechnen.

„Ein Schienennetz lässt sich nicht kurzfristig neuen Bedürfnissen (und ebenso wegfallendem Bedarf) anpassen.“

Das ist richtig, die Bahn braucht eine mehrjährige Vorplanung und die Strecke ist festgelegt. Deshalb wird eine Schienenverbindung auch nur dort geplant (oder hier reaktiviert), wo es genügend Fahrgäste geben wird. Es werden mögliche Ziele (z.B. Schulen, Arbeitgeber, Freizeiteinrichtungen, Ärzte, Geschäfte) und Quellen (vor allem Wohngebiete) analysiert. Darüber hinaus ist es so, dass sich die zukünftige Siedlungsentwicklung an den Schienenstrecken orientieren wird. Neue Baugebiete werden also vorrangig in der Nähe von Bahnhöfen entstehen, weil diese Standorte attraktiver sind.

*Kirsten Kock/Jan Niemeyer/
Patrick Hollmann*

*Pro StadtRegionalBahn e.V.
www.stadtregionalbahn-kiel.de*



Tvärbanan als Stadtschnellbahn auf der Insel Stora Essingen, im Hintergrund die 23m hohe Brücke Richtung Alvik (Foto: Patrick Hollmann, 21.05.2011)

Die StadtRegional-Bahn wird nicht in Kiel erfunden: Beispiel Stockholm

Am 2.9.1967 wurde der Straßenverkehr in Schweden von Links- auf Rechtsverkehr umgestellt. Die Stadt Stockholm nahm dies zum Anlass, die Straßenbahn, die dort ohnehin als Auslaufmodell galt, stillzulegen. Nur eine kurze Linie im Außenbezirk Nockeby, sowie eine mit Straßenbahnwagen betriebene Eisenbahn in der Nachbargemeinde Lidingö blieben erhalten. 1985 beschloss man den Bau einer Touristenstraßenbahn

vom Norrmalmstorg (U-Bahn) auf die Halbinsel Djurgården, die Dank vieler Museen und eines großen Vergnügungsparks gerade im Sommer große Verkehrsströme zu bewältigen hat, mit denen der Busverkehr mitunter überfordert war. 1991 ging diese etwa 3 km kurze Linie in Betrieb und hatte sofort großen Erfolg bei den Fahrgästen.

Zurück zur Straßenbahn?

1996 bis 2000 errichtete man dann den ersten Teil einer wirklich modernen Stadtbahn, der Tvärbanan, die im Südwesten halbringförmig Stockholm umrundet und die U- und S-Bahnäste untereinander und mit den dazwischen liegenden Wohngebieten verknüpft. Inzwischen ist die Linie an beiden Enden verlängert worden und verkehrt heute auf 11,5 km zwischen Alvik und Sickla udde. Dabei überwindet sie auf eigenen, mehr als 20 Meter hohen Brücken Schiffahrtswege, fährt in Tunnels durch das Granitgestein, oft auf eigenem Bahnkörper neben den Straßen, aber auch an einigen Stellen wie eine herkömmliche Straßenbahn mitten auf der Straße. Ihr Betrieb wird mit 30 Meter langen und maximal 80 km/h schnellen Niederflurwagen ab-

gewickelt, die anfangs einzeln eingesetzt wurden, wegen der hohen Fahrgastnachfrage heute aber fast immer in Doppeltraktion fahren.

Tvärbana Norr

Von Alvik aus wurde in den vergangenen Jahren eine etwa 9 km lange und umgerechnet etwa 390 Mio. € teure Streckenverlängerung nach Solna gebaut, die Tvärbana Norr. Auf diesem Abschnitt wird das Geschäftszentrum in Sundbyberg berührt und teilweise durchfahren. Der Verkehrsverbund hat mit den Geschäftsleuten hier einen Vertrag geschlossen, der Bauzeiten garantierte und Zahlungen bei Umsatzeinbußen vorsah. Im Juni 2011, als die Gleisbauarbeiten in diesem Abschnitt bereits teilweise abgeschlossen waren, hatte aber nach Auskunft der Gemeindeverwaltung Sundbyberg noch niemand Ansprüche geltend gemacht. Die Tvärbana Norr hat mit Brücken, Tunnels, eigenem Bahnkörper und Straßenlage die gleichen Merkmale, wie der ältere Abschnitt der Tvärbana. Seit August 2012 laufen Probefahrten und Fahrerschulung. Nur mehr zwei Hindernisse bremsen den Betriebsbeginn: Die für die neue Strecke erforderlichen zusätzlichen Stadtbahnwagen werden gerade erst vom Hersteller (CAF) ausgeliefert, und die in den USA bestellte Signalsteuerung (GE) ist noch nicht vor Ort.

Zurück zur Straßenbahn!

Nachdem am 23.8.2010 die Museumslinie 7 „Djurgårdslinjen“ zum Sergelstorg / Hbf verlängert und auf regulären Betrieb mit Niederflurwagen im 7,5-Min-Takt umgestellt worden ist, stehen bis 2020 weitere Projekte in Stockholm an:

2013 wird Baubeginn sein für „Spårväg City Etapp 2“: Von der bestehenden Linie 7 abzweigend wird nach Nordosten in Richtung Ropsten eine Neubaustrecke mit sechs neuen Haltestellen gebaut. Dies geschieht zusammen mit der Errichtung des neuen Stadtteils Norra Djurgårdsstaden, Baubeginn 2012, Fertigstellung bis 2025. Die Bahn soll schon da sein, wenn die ersten Bewohner dort einziehen. Der Mischstadtteil Djurgårdsstaden ist mit 10.000 Wohnungen und 30.000 neuen Arbeitsplätzen derzeit eins der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas.



Tvärbanan als Straßenbahn im Gröndalsvägen (Foto: Patrick Hollmann, 21.05.2011)

Im Westen, vom Sergels torg aus, soll die Strecke über den Hauptbahnhof hinweg durch den Geschäfts- und Wohnstadtteil Kungsholmen hindurch in den Neubaustadtteil Hornsberg verlängert werden. SL (Storstockholms Lokaltrafik AG) wollte ursprünglich ebenfalls 2014 den Betrieb hier aufnehmen, aber die Betriebsaufnahme wird sich um Jahre verzögern, nachdem klar wurde, dass die Betondeckenkonstruktion des U-Bahnhofs T-Centralen, auf der der Sergels torg und seine Häuser stehen, saniert und neu abgedichtet werden muss. Ursache für die Bauschäden ist das seit dem U-Bahnbau in den 50er Jahren auf die Betondecke einwirkende tausalzhaltige Schmelzwasser. Die Gesamtkosten für die Sanierung belaufen sich auf 390 Mio. Kronen. Da aber die Stadt Stockholm und das Län Stockholms län derzeit noch weitere Großprojekte mit hohem finanziellem Aufwand betreiben (S-Bahn-Tunnel „Citybanan“ unter dem Stadtzentrum hindurch zur Entlastung der bisher nur zweigleisigen Stockholmer Südausfahrt, Haltestellen teilweise 40 m unter der Straßenoberfläche, 16 Mrd. Kronen; Stadtbahnverlängerung „Tvärbana Norr“ Alvik-Sundbyberg-Solna, 3,6 Mrd. Kronen) streckt man die Bauarbeiten für die Tunneldecke zeitlich. Die Verzögerung lässt sich etwas reduzieren, da der Verkehrsverbund SL 100 Mio. Kronen der Sanierungskosten übernimmt, um für Beschleunigung zu sorgen. Vorher hatte SL befürchtet, die Sanierung könne sich bis zu zehn Jahre hinziehen. Schwierig gestaltet sich auch die Umsiedlung der unter dem Sergels torg befindlichen Einkaufsgeschäfte während der Renovierung. Besonders die Bekleidungskette Kappahl, deren Filiale sich mitten unter dem Springbrunnen auf dem Platz befindet, bereitet noch Kopfzerbrechen.

Lidingöbanan

Als erste Maßnahme zur Zukunftsentwicklung wurde die Lidingöbanan von einer Eisenbahn am 1. März 2009 zu einer Straßenbahn umkonzessioniert. Dadurch änderte sich freilich wenig, verkehren doch nach wie vor die Straßenbahnwagen der Baujahre 1946-49.

Im Oktober 2009 wurde ein Vertrag zwischen SL und der Kommune Lidingö über den Ausbau der Lidingöbanan unterzeichnet. Hier geht es weniger um Verlängerungen der Strecke als vielmehr um die Modernisierung



Tvärbanan auf der Hammarby Allé mit überdachter Haltestelle Sickla kaj (Foto: Patrick Hollmann, 21.05.2011)

der Haltestellen, neues Signalsystem, Zweigleisigkeit auf etwa der Hälfte der Strecke (bisher etwa auf einem Viertel der Strecke) und Anschaffung neuer Wagen analog Spårväg City. Voraussichtlich im Juni 2013 wird die Lidingöbanan stillgelegt und für 1,5 Jahre komplett umgebaut und modernisiert, ebenfalls wird ein neuer Betriebshof errichtet. Zum Jahreswechsel 2014/15 soll die Lidingöbanan

wieder fahren. Ist dann die Kreuzung in Ropsten erst fertiggestellt, wird die Lidingöbanan mit der Spårväg City verbunden und durchgehender Verkehr zum Hauptbahnhof eingeführt.

Patrick Hollmann
Pro StadtRegionalBahn



Tvärbanan auf der Lugnets Allé im neuen Stadtteil Hammarby Sjöstad, Zubringerbusse benutzen hier die Bahntrasse mit (Foto: Patrick Hollmann, 21.05.2011)

Wie geht es weiter?

Wenn die StadtRegional-Bahn Realität wird, handelt es sich für die Region zwischen Rendsburg, Neumünster, Plön und Kiel um ein wirkliches Großprojekt. deshalb ist es normal, dass der Bau umstritten ist.

Mit diesem **Gegenwind**-Sonderheft, in dem Artikel aus den regulären Ausgaben vom April und Mai 2013 gemeinsam abgedruckt werden, wollen wir diese Diskussion versachlichen. Denn vor einer Entscheidung, auch einer persönlichen Entscheidung sollte es um Informationen gehen.

Wie immer bei solchen Projekten geht es auch um Interessen. die SRB würde den Individualverkehr einschränken, die Zahl der Autofahrten erheblich reduzieren. Deshalb verwundert es nicht, dass CDU und FDP ge-

gen den Bau der SRB eintreten, stattdessen das Geld lieber für die Reparatur und den Ausbau von Straßen, den Bau von Parkplätzen und Ähnlichem verwenden wollen. Die SPD, im Grunde genommen für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, will eine breite Bürgerbeteiligung bis hin zu einem Volksentscheid, dafür treten auch die „Piraten“ ein.

Zunächst hängt es also vom Ergebnis der Kommunalwahlen ab, ob und wie die Planungen vorangetrieben werden. Denn außer dem Bund und dem Land müssen sich die vier betroffenen Kreise aktiv beteiligen.

Diskussion geht weiter

Nach dem 26. Mai werden in den einzelnen Kreisen zunächst die Parteien miteinander diskutieren, um über eine mögliche Zusammenarbeit in der Wahlperiode zu verhandeln.

Dabei wird die StadtRegionalBahn mit Sicherheit angesprochen. Danach könnten die vier Selbstverwaltungen, also die Ratsversammlungen von Kiel und Neumünster sowie die Kreistage in Rendsburg und Plön über eine gemeinsame Entschließung dazu abstimmen.

Da der Bund eine Förderung von 60 Prozent bereithält, das Land eine zusätzliche Förderung von 25 Prozent, müssen die Parteien und ihre gewählten Vertreterinnen und Vertreter auch über die Ablehnung dieser Investitionszuschüsse entscheiden und Rechenschaft ablegen, denn die Gelder sind zwar bereit gestellt, aber zweckgebunden. Die Kommunen können nicht beschließen, die SRB abzulehnen, das Geld aber trotzdem zu bekommen und für andere Zwecke zu verwenden.

Auch wenn es eine Entscheidung für die StadtRegionalBahn gibt, bleibt die weitere Entwicklung interessant. Denn derartige Großprojekte lassen sich nie so umsetzen, wie sie geplant sind.

Der **Gegenwind** bleibt am Ball

Im **Gegenwind** werden sicherlich in den nächsten Jahren regelmäßig Artikel dazu erscheinen. Dabei steht der **Gegenwind** allen offen, also Leserinnen und Leser dürfen Artikel ankündigen, absprechen und dann veröffentlichen. Die Autorinnen und Autoren der Beiträge in diesem Sonderheft sind alle BefürworterInnen des Öffentlichen Verkehrs und damit auch BefürworterInnen der StadtRegionalBahn, was aber sicherlich nicht überrascht.

Aber auch kritische Beiträge zum Thema werden natürlich gerne veröffentlicht.

Abonnieren?

Wer nichts verpassen will, sollte deshalb den nebenstehenden Abschnitt ausdrucken, ausfüllen und absenden und die Zeitschrift abonnieren.

Und: Leitet diese Datei auch gerne weiter!

Die Redaktion

Foto: StadtRegionalBahn aus Kassel
2007 zu Besuch im Bahnhof Neumünster. (Foto: Jürgen Branat)



Wer jetzt abonniert, wird belohnt!

Aboprämie II:

Das grüne Branchenbuch

Hamburg und Schleswig-Hol- stein, Ausgabe 2010/2011

Auf 136 Seiten findet man nicht nur die klassischen Anbieter aus den Bereichen Ernährung, Kosmetik und Textilien, sondern die ganze Palette des ökologischen Wirtschaftens von A wie Abfallberatung bis Z wie Zimmereien. Zusätzlich sind zahlreiche Hinweise, Tipps und Adressen enthalten, die helfen, das Leben gesünder und umweltgerechter zu gestalten. Das grüne Branchenbuch ist bereits seit vielen Jahren eine wichtige Orientierungshilfe für umweltbewussten Ein-

kauf und gesundes Leben im Norden.

Im 20. Jahr seines Erscheinens bietet es 20.000 aktuelle, überprüfte Adressen rund um Ernährung, Wohnen, Energie, Kosmetik, Bauen, Reisen, Bildung, Gesundheit, Geldanlage, Shopping, Garten, Verkehr und Kinder.



Ich abonniere den **Gegenwind**

- ☐ Probeabonnement
3 Hefte zu 5 Euro. Geld liegt bei.
- ☐ Jahresabonnement, 12 Hefte
das Abo verlängert sich automatisch,
wenn es nicht gekündigt wird.
- ☐ normaler Preis: 33 Euro
- ☐ Solidaritätspreis: 46,20 Euro
- ☐ ermäßigter Preis: 23,10 Euro
(für Arbeitslose, SozialhilfeempfängerInnen,
SchülerInnen – ohne Aboprämie)

Bitte Aboprämie Nr. _____

Datum / Unterschrift:

AbsenderIn:

Name:

Straße:

Ort:

Telefon:

Ich weiß, dass ich diese Bestellung innerhalb von einer Woche widerrufen kann. Namen und Adressen von AbonnentInnen werden elektronisch gespeichert. Falls ich umziehe, ohne meine neue Adresse mitzuteilen, darf die Post meine Angaben aus einem Nachsendeantrag an den Verlag weitergeben.

Datum / 2. Unterschrift

Postkarte

An den
Gegenwind
Magazin Verlag

Schweffelstr. 6

24118 KIEL

bitte
45 Cent

Fast 400 Millionen Euro soll die geplante StadtRegionalBahn kosten. Wenn 2014 mit dem Bau begonnen wird, kann 2020 das Gesamtnetz in Betrieb genommen werden. Dann soll sie jedes Jahr rund 70 Millionen Kilometer Fahrten mit dem Privat-PKW ersetzen – mit allen positiven Folgen für das Klima, den Geldbeutel und die Gesundheit.

*In diesem Sonderheft des **Gegenwind** werden mehrere Artikel zur StadtRegionalBahn aus den Ausgaben 295 (April) und 296 (Mai 2013) nachgedruckt. Sie geben einen Überblick über das Projekt und die Argumente von Gegnern und Befürwortern*