

Die Kieler StadtRegionalBahn muss ihre Chance bekommen!



„Visualisierung Landeshauptstadt Kiel“

Das Ende der Straßenbahn und der planerische Neubeginn

Nachdem 1977 der Beschluss zur Einstellung gefasst worden war, wurde es am 4. Mai 1985 ernst: Die Straßenbahn machte ihre vorerst letzte Fahrt und eine Vielzahl von Gelenkbussen trug fortan die Hauptlast des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel.

Doch schon Anfang der 1990er Jahre begann man, darüber nachzudenken, ob eine Reaktivierung der Straßenbahn nicht sinnvoll wäre und Mitte der 90er Jahre hatte sich allmählich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Stilllegung der Straßenbahn ein verkehrspolitischer Fehler war.

Die Aussagen der Fachleute sind heute eindeutig: Die Fahrgastzahlen stagnieren im Busverkehr trotz des Verkehrsverbunds seit Jahren auf nur geringem Niveau. Für die Zukunft rechnet man sogar mit einem spürbaren Rückgang der ÖPNV-Nachfrage in der Region. Die Luft- und Lärmbelastung erreicht kritische Werte. Auch vor dem Hintergrund der aktuellen Bestrebungen hinsichtlich des Klimaschutzes besteht dringender Handlungsbedarf.

Die ersten Untersuchungen in den 90er Jahren kamen kaum voran, und so dauerte es noch bis 1998, bis ein Gutachten über ein mögliches neues Stadtbahnnetz vorlag, welches positiv aufgenommen wurde. Auf dessen Basis wurden die Planungen weiterentwickelt und konkretisiert. In den Jahren bis 2005 wurde schließlich unter Einbeziehung von Fahrgastbefragungen und Gutachten ein komplettes StadtRegionalBahn (SRB)-Netz konzipiert. Damit werden sowohl Kiel als auch die Region sternförmig in dieses neue Verkehrssystem mit einbezogen.

SRB bietet mehr Komfort und viele Direktverbindungen

Das zukünftige Kieler StadtRegionalBahn-Netz umfasst insgesamt fünf Linien mit acht Linien-Ästen, die die beiden Städte Kiel und Neumünster sowie das nord- und südöstliche Kreisgebiet von Rendsburg-Eckernförde und zwei der drei auf Kiel zulaufenden verkehrsstarken Achsen des Kreises Plön erschließen.

Das Netz umfasst folgende Linien:

- Linie 1 - Wik-Holtenauer Str.-Hbf-Werftstraße-Dietrichsdorf
- Linie 2a/b - Suchsdorf-Universität-Hbf-Preetz Süd / Neumünster
- Linie 3a/b - Melsdorf-Holstenplatz-Hbf-Raisdorf / Schönberger Strand
- Linie 4 - Wik-Holtenauer Str.-Holstenplatz-Melsdorf
- Linie 5 - Eckernförde-Universität-Hbf-Werftstraße-Dietrichsdorf



Layout: Peter Knoke

Alle Linien verkehren im Stadtgebiet im 15-Minuten-Takt, auf den Außen-Ästen (zum Beispiel nach Schönberger Strand) alle 30 Minuten. Auf der Stammstrecke Holtenauer Straße-Hbf werden die SRB-Züge dabei durch Überschneidung von 4 Linien alle vier bis fünf Minuten verkehren.

Um das Gesamtnetz zu bedienen, sind dafür insgesamt 38 drei- oder vierteilige SRB-Fahrzeuge notwendig. Diese 35 bis 40 Meter langen Fahrzeuge müssen 90 bis 100 Sitzplätze bieten, bis zu 100 km/h schnell sein und eine Einstiegshöhe von 35 bis 40 cm haben.

Ähnlich wie bei der Kasseler Regio-Tram wird die Elektrifizierung von Bahnstrecken eingespart, da in etwa die Hälfte der Verkehrsleistung von Hybridfahrzeugen erbracht wird, ansonsten aber Gleichstrom-Fahrzeuge verkehren werden.

Die Wirkung der StadtRegionalBahn ist imposant: Im Umland werden 18 zusätzliche Stationen bedient, im Stadtgebiet über 50 Stationen, zusammen mit den bestehenden Stationen im Umland rund 80 - an all diesen Stationen werden die Menschen in Zukunft barrierefrei einsteigen können, ob zu Fuß, mit dem Rad oder auch mit Kinderwagen und Rollstühlen. Die SRB-Fahrzeuge bieten ihnen dreimal so viel Platz wie früher der Bus und fahren bis spät in die Nacht in einem attraktiven Takt. Die SRB bietet nicht nur attraktiven ÖPNV, sondern verbindet auch zwei kreisfreie Städte und zwei Landkreise zu einer starken Wirtschaftsregion.

Es wird mit knapp 90.000 Fahrgästen täglich in der SRB gerechnet (2). Zum Vergleich: In Schleswig-Holstein sind rund

123.000 Fahrgäste täglich mit der Bahn im Regionalverkehr unterwegs (5). Diese Zahl steigt mit der SRB also um etwa 70%. Damit fahren rund 40% aller Fahrgäste im Schleswig-Holsteinischen Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) zukünftig mit der StadtRegionalBahn Kiel.

Unterschiedliche Finanzierungsansätze

Die Verwirklichung der StadtRegionalBahn wird auf politischer Ebene vor allem hinsichtlich einer Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) diskutiert. Hierbei übernimmt ein Privatunternehmen die Aufgabe, das SRB-Netz zu errichten und einen Betreiber dafür unter Vertrag zu nehmen. Das Unternehmen finanziert Infrastruktur und Fahrzeuge und leistet den Kapitaldienst. Dafür erhält das Unternehmen eine vertraglich vereinbarte Summe von der Stadt, dem Land und den bedienten Kreisen und Kommunen. Der dafür veranschlagte Betrag von rund 16 Mio. Euro jährlich ist „angesichts der Gesamtkosten, die jährlich im ÖPNV in der Region bewegt werden, vollkommen überschaubar“, so ein Vertreter der Stadt Kiel. Investiert werden muss in jedem Fall, denn auch das vorhandene Bus-Bahn-System muss ausgebaut werden, was naturbedingt auch Folgekosten nach sich zieht.

Aber auch die konventionelle, kommunale Beschaffungsvariante (KBV) ist in der Region Kiel untersucht worden. Die Kosten für Bau und Fahrzeuge in Höhe von rund 350 Mio. Euro klingen hoch. Sie decken aber einen Investitions-Zeitraum bis ins Jahr 2045 ab! Derzeit müssen rund 50 Mio. Euro jährlich für Betrieb und Investitionen für den ÖPNV aufgebracht werden. Zu erwartende Kostensteigerungen bis 2045 sind darin noch nicht enthalten.

Jede der möglichen Beschaffungsvarianten hat ihre Vor- und Nachteile. In der KBV behält die Stadt das Heft des Handelns allein in der Hand; niemand will an der SRB noch obendrein mitverdienen. Im ÖPP-Modell werden eine Reihe Risiken (Kosten- oder Zeitüberschreitungen oder gar z.B. Pleite der Baufirmen, anschließende Neuausschreibung, etc.) von der Stadt auf die finanzierenden Banken verlagert. Diese erhalten dafür einen festgesetzten Risikoaufschlag, aber alle Kosten, die darüber hinaus anfallen, sind deren Problem und nicht mehr das der Stadt. Gleich wie man dem ÖPP-Realisierungsmodell nun gegenüber steht – es wird derzeit klar favorisiert.

In jedem Fall müssen die Kosten in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen allen Beteiligten geteilt werden. Diese ist nämlich die Voraussetzung zur endgültigen Realisierung des Projektes, das Abrufen von Fördermitteln und den Beginn des Planfeststellungsverfahrens in 2009.

Die Beteiligten sind das Land, einmal als GVFG-Fördergeber und über die Landesweite Verkehrsservice Gesellschaft LVS als Aufgabenträger für den SPNV, die Stadt Kiel, die Stadt Neumünster und die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde als Aufgabenträger für den ÖPNV. Einige an der zukünftigen SRB liegende Gemeinden haben ebenfalls ihre Bereitschaft signalisiert, das Projekt mittragen zu wollen.

Politische Unwägbarkeiten

Der Informationsstand über das Projekt StadtRegionalBahn war bislang sowohl auf öffentlicher, wie auch auf politischer Ebene insgesamt sehr inhomogen und teilweise ausgesprochen unzureichend. Dieses Defizit kann durch die ehrenamtliche Ar-

beit des Forum Nahverkehr Kiel (1) nur teilweise ausgeglichen werden.



Foto: Peter Knoke

Verschärft wird dies durch den Umstand, dass der bisherige SRB-Projektleiter in der Kieler Stadtverwaltung einen beruflichen Wechsel vollzogen hat, so dass die Stadtverwaltung nun schon seit einem Jahr keinen Projektleiter mehr für die SRB hat.

Auch die Industrie- und Handelskammer zu Kiel (IHK) steht dem ausgesprochen wirtschaftsfreundlichen SRB-Projekt unverständlicherweise ablehnend gegenüber. So zog die IHK Kiel in ihrer Stellungnahme zum neuen Verkehrsentwicklungsplan 2008 immer noch die alte Straßenbahn zum Vergleich heran - ein unpassender Vergleich.

Ein weiteres Problem sind die politischen Prioritäten: Landesverkehrsminister Dietrich Austermann deutete an, den von Hamburg aus ins südliche Schleswig-Holstein führenden Eisenbahnstrecken (3-Achsen-Konzept) gegenüber einer StadtRegionalBahn Kiel den Vorrang geben zu wollen. Im gerade vorgelegten Klimaschutzprogramm zum neuen Verkehrsregierungsplan 2008 wird jedoch die Förderung des Kieler StadtRegionalBahn-Projekts unterstützt.

Angesichts des herausragenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 2,2 sollte die Regierung guten Gewissens Farbe für die Kieler SRB bekennen können; zum Vergleich: Andere SRB-Projekte in Deutschland wurden zum Teil mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 realisiert.

Alles spricht für die StadtRegionalBahn !

Die StadtRegionalBahn (SRB) Kiel nützt wirklich etwas, denn die ermittelte sehr gute Nutzen-Kosten-Relation von 2,2 kommt nicht von ungefähr. Zwei Beispiele aus Bau und Betrieb mögen dies verdeutlichen:

Beim Bau von Stationen dominiert in der Region Kiel immer noch der „DB-LVS-Standard“. Um alle Zugattungen und Zuglängen flexibel einsetzen zu können, baut die Deutsche Bahn ihre Stationen mit 180 bis 220 m langen Bahnsteigen aus. Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) hat für Schleswig-Holstein eine Bahnsteighöhe von 76 cm festgelegt. (Die Fernverkehrsbahnhöfe haben noch deutlich längere Bahnsteige, nämlich etwa 400 m). So sind in den vergangenen Jahren einige dieser 200-m Bahnsteige in der Region Kiel entstanden, wie zum Beispiel in Raisdorf. Da auch der DB diese aufwendi-

gen Bahnsteige offensichtlich auf Dauer zu teuer werden, hat sie schließlich bei der jüngsten Station, dem neuen Bahnhof „Kiel-Hassee CITTI-PARK“ (Baukosten von 3 Mio. Euro) keinen Cent mehr dazu bezahlt. Und in Elmschenhagen und am Raisdorfer „Ostseepark“ sollen weitere dieser Bahnsteige gebaut werden. Mit der kommenden Neu-Vergabe des Netzes Nord (betrifft Kiel-Eckernförde und -NMS) drohen weitere teure Zementierungen dieser Art.

Für die StadtRegionalBahn werden diese Bahnsteige nicht benötigt, sondern nur 40 m lange und 38 cm hohe Bahnsteige (Größenvergleich siehe Grafik, oberes Bild). Die wenigen Züge, die bisher an den neuen Stationen halten - es fahren meist nur stündlich Regionalbahnen - lassen auch die Fahrgastzahlen bescheiden aussehen. Nur wenige solcher Bahnsteige dürften soviel kosten wie alle rund 80 geplanten SRB-Bahnsteige zusammen.



Beim Betrieb des Bahn-Bus-Systems in der Region Kiel entsteht durch die Kieler Kopfbahnhofs-Situation für den Regionalverkehr durch sehr kurze Linien eine betrieblich ungünstige Situation. Die Regionalbahn (RB) Kiel-Preetz z.B. hält (derzeit) nur in Raisdorf. Obwohl diese Linie nur 15 Kilometer lang ist, wird ein Zug benötigt, um einen Stundentakt herzustellen. Nicht viel besser sieht es zwischen Eckernförde und Kiel aus. Hier bedient die RB neben Gettorf erst seit kurzem die beiden Kieler Vorort-Halte Kiel-Hassee CITTI-PARK und Suchsdorf. Für eine Linie von 31 Kilometern sind zwei Zuggarnituren im Einsatz, um einen Stundentakt herzustellen. Am Kieler Hauptbahnhof müssen die Reisenden dann in Busse umsteigen, um zum Beispiel zur Universität zu kommen.

Jährlich wird auf diese Weise viel Geld für nicht sehr effizienten Betrieb ausgegeben.

In einem SRB-Netz sind rechnerisch ebenfalls drei SRB-Züge erforderlich. Diese sorgen aber nicht nur für durchgehende Verbindungen z.B. von Preetz zur Uni oder von Eckernförde über die Uni bis zum Ostufer. Es werden damit auch Busleistungen ersetzt und weite Teile des Kieler Stadtgebiets und der Region erreicht.

(Tabelle siehe Grafik, unteres Bild).

SRB ist das Schlüsselprojekt für die Wirtschaftsregion Kiel

Im Bericht zur StadtRegionalBahn (6) wird festgestellt:

„Es wird nachgewiesen, dass eine StadtRegionalBahn ein wesentlicher Standortfaktor ist und dazu beiträgt, dass Siedlungspolitik, Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik, Schulpolitik und dergleichen durch den Systemwechsel einen wesentlichen Entwicklungsschub erfahren.“

Diese Erfahrungen haben auch andere Regionen gemacht - und zwar weltweit. In Portland/USA beispielsweise haben die seit den 80er Jahren eingeführten „Light Rail“ und „Streetcar“-Systeme zu Sekundär-Investitionen in Milliardenhöhe geführt. Das neueste Wohnprojekt trägt dort sinnvollerweise den Namen „StreetCar-Loft“.

In Europa gehört Frankreich mit einer Vielzahl von neuen schienengebundenen Nahverkehrssystemen zu den Spitzenreitern. Dabei wird ein exklusives Design der „Tram-Trains“ gezielt zum Gestaltungsfaktor der jeweiligen Stadt eingesetzt. Jedes Jahr werden neue Systeme in Betrieb genommen, so kürzlich in Nizza oder Mülhausen/Elsaß. In Deutschland hat das bekannte Karlsruher Modell, welches inzwischen auf 600 Kilometer Netzlänge angewachsen ist, zu belegbaren Siedlungs- und Beschäftigungsentwicklungen mit einem signifikanten Rückgang der Arbeitslosigkeit in der Region Karlsruhe geführt. Karlsruhe rangiert im deutschen Städte-Ranking weit vorne.

Neueste Entwicklungen - die Politik ist am Zug

Am 17.04.2008 beschloss die Stadt Kiel ihren neuen Verkehrsentwicklungsplan, der den alten Generalverkehrsplan von 1988 ablöst. Die StadtRegionalBahn ist darin einer der wesentlichen Eckpfeiler! Am gleichen Tag fasste der Kreis Plön mit überwältigender Mehrheit den Beschluss, sich nach 3 Jahren Pause wieder an dem Projekt zu beteiligen und beauftragte die Verwaltung mit den Finanzierungsverhandlungen. Damit sind zwei kleine Schritte zur Realisierung des Projektes gemacht. Doch darauf darf man sich nicht ausruhen, denn die Zeit drängt, um die Planung und die Finanzierung des Projektes sicherzustellen - für das Projekt sind schließlich erhebliche Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgesehen. Aber das GVFG läuft in 2013 in der jetzigen Form aus, was die Finanzierungschancen für die SRB in Frage stellt.

Ein Knackpunkt ist die Frage, ob die SRB klassischer Straßen-ÖPNV oder eine Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV)-Leistung ist. Je nach Argumentation wird man zu durchaus unterschiedlichen Ergebnissen kommen, was für die Aufteilung der finanziellen Beiträge relevant ist.

Dabei werden gerade auf der Schiene durch den Ersatz der RB Kiel - Eckernförde durch die SRB und die Einsparung der Option auf eine zusätzliche RB Kiel - Preetz (5) Regionalisierungsmittel in nicht unerheblicher Höhe einspart. Für das Forum Nahverkehr Kiel (1) sind die SRB-Verkehre daher weitestgehend SPNV - immerhin ist die SRB das zentrale Nahverkehrsprojekt in Schleswig-Holstein schlechthin und von 105 geplanten Netzkilometern sind über 80 km Eisenbahnstrecken.

Das Forum Nahverkehr Kiel fordert schnellstmöglich eine Finanzierungsvereinbarung, die Bereitstellung von Haushaltsmitteln und die Gründung einer Planungsgesellschaft, um die Entwurfsplanung und das Planfeststellungsverfahren durchführen zu können. Dafür ist ein klarer politischer Umsetzungsauftrag erforderlich - und zwar bevor der Zug für die StadtRegionalBahn abgefahren ist.

Weitere Informationen und Berichte zur Kieler StadtRegionalBahn:

(1) Internetseite des Forum Nahverkehr Kiel: www.stadtrahionalbahn-kiel.de

Das Forum Nahverkehr Kiel FNK ist ein Zusammenschluss von Umwelt- und Verkehrsverbänden aus der Region Kiel

(2) „Planung und Finanzierung der Stadt-Regional-Bahn Kiel“, DER NAHVERKEHR 12/2007, S.43-50

(3) „Sie sollten morgen anfangen zu bauen“, STRASSENBAHN-NAHVERKEHR MAGAZIN 12/2007, S.24-27

(4) „Drei-Achsen-Konzept“, SHS 01/2008

(5) 2. Landesweiter Nahverkehrsplan LNVP 2003-2007, Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr, Kiel, 2002

(6) Homepage der Stadt Kiel: www.kiel.de

Stefan Barkleit / Patrick Hollmann / Peter Knoke / Kirsten Kock

Hamburger Fahrgast Forum

Erste Erfahrungen mit der S-Bahn nach Stade

In den Vormittagsstunden des 8.12.2007 wurde die S-Bahn-Verlängerung von Neugraben bis Stade feierlich eröffnet. Der „einfache Bürger“ blieb dabei allerdings nur Zaungast: Sowohl zur Eröffnungsfahrt als auch zum anschließenden Festakt im Stader Rathaus waren nur wenige geladene Gäste zugelassen. Vor dem Rathauseingang postierte DB-Wachpersonal sorgte dafür, daß das „Fußvolk“ keinen Zutritt bekam. Dazu passend wurde der am Stader Bahnhof ausgelegte rote Ehren-teppich wieder eingerollt, sobald ihn die Festgäste auf dem Weg vom Eröffnungszug zum Rathaus passiert hatten - dabei wäre es doch angemessen gewesen, ihn zumindest am Eröffnungstag, vielleicht auch am darauffolgenden ersten fahrplanmäßigen Betriebstag liegen zu lassen. Insgesamt präsentierte sich die S-Bahn-Erweiterung also als elitäre Veranstaltung ohne die Fahrgäste - von Bürgernähe keine Spur. Wie man es besser macht, hatte wenige Wochen zuvor die Stadt Reinbek gezeigt: Die Einweihung des umgestalteten Bahnhofs im Oktober mit Ansprachen u.a. des Bürgermeisters und von Vertretern der DB fand auf dem Bahnhofsvorplatz bei laufendem Betrieb vor „normalen“ Publikum statt, und anschließend lud der Bürgermeister alle Anwesenden zu einem Imbiß ins bereitstehende Festzelt ein. Da konnten die Reinbeker wirklich von ihrem Bahnhofsfest sprechen. Bleibt zu hoffen, daß sich Hamburg zur Einweihung der Flughafen-S-Bahn Ende dieses Jahres Reinbek und nicht Stade zum Vorbild nimmt.

Die für den Eröffnungstag angekündigten „S-Bahn-Schnupperfahrten“ wurden zur Farce - da nur ein Zug zwischen Neugraben und Stade pendelte, konnte nicht einmal stündlich gefahren werden. Fahrplanaushänge für die Sonderfahrten suchte man auf den Zwischenstationen vergeblich, lediglich in Stade und Buxtehude waren winzige Zettelchen auf die Informationsvitriolen geklebt worden, die jedoch im Laufe des Nachmittags meist „vom Winde verweht“ wurden. Der Einsatz eines zweiten Sonderzuges wäre sicherlich sinnvoll gewesen - oder alternativ ordentliche Fahrplaninformationen. So aber brauchte man Glück und Geduld, wollte man bereits am Eröffnungstag das neue S-Bahn-Fahrgefühl testen.

In Geduld fassen mußten sich auch die Buxtehuder, die in der Nacht zum Sonntag, dem 9.12., auf dem Bahnhof die Ankunft der ersten fahrplanmäßigen S-Bahn aus Hamburg erwarteten. Statt wie vorgesehen um 1:05 Uhr, traf die Bahn erst über eine Stunde später ein - ein Vorgeschmack auf das, was folgen sollte, denn in der ersten Woche lief der Betrieb absolut nicht fahrplanmäßig. Probleme machte insbesondere die Systemwechselstelle in Neugraben - es ist eben doch etwas anderes, ob sie von ein paar Probezügen am Tag passiert wird oder im Regelbetrieb alle 10 Minuten. Eine vorhergehende Belastungsprüfung unter realen Bedingungen - notfalls auch nachts oder Sonntagsmorgens - hätte möglicherweise geholfen, Schwachstellen rechtzeitig zu erkennen. Als problematisch erwies sich auch, daß der Umbau des Gleises 4 in Buxtehude (Trennung in S-Bahn- und EVB-Gleis) erst nach Eröffnung des S-Bahn-Betriebes vorgenommen wurde. So mußten in Buxtehude endende und beginnende Züge, die planmäßig in Gleis 4a überliegen, wegen der Umbauarbeiten leer von Neugraben ein- oder dorthin ausgesetzt werden, was die planmäßigen Bahnen zusätzlich behinderte. Überhaupt waren die ersten Wochen des S-Bahn-Betriebes von Provisorien geprägt, da viele Baumaßnahmen aufgrund allzu ehrgeiziger Zeitpläne nicht rechtzeitig fertig waren, z.B. die ebenerdigen Zugänge zu den Bahnsteigen in Stade und Buxtehude. Die Pflasterung des Bahnsteigs 4a in Buxtehude war auch Anfang Februar - da fuhr die S-Bahn seit zwei Monaten! - noch nicht abgeschlossen, sodaß sich die Fahrgäste ihren Weg zu den Zügen durch eine „Sandwüste“ bahnen mußten. Der Bahnsteig in Neu Wulmsdorf wird sogar bis Ende 2008 eine Baustelle bleiben.

Immerhin versuchte die S-Bahn, die Auswirkungen der Probleme auf der Stader Strecke für die Fahrgäste des Restnetzes gering zu halten. So wurde z.B., wenn sich in Neugraben abzeichnete, daß sich die aus Stade kommende S-Bahn mit Weiterfahrt auf Minute 09 Richtung Hamburg um mindestens zehn Minuten verspäten würde, der planmäßig auf Minute 19 fahrende nächste Zug um zehn Minuten vorgezogen, sodaß der Fahrplan wieder „stimmte“.

Dieses Heft enthält die in Heft 17 des Hamburger Fahrgast Forum (HFF) veröffentlichten Artikel.

Sie geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion der SHS wieder.