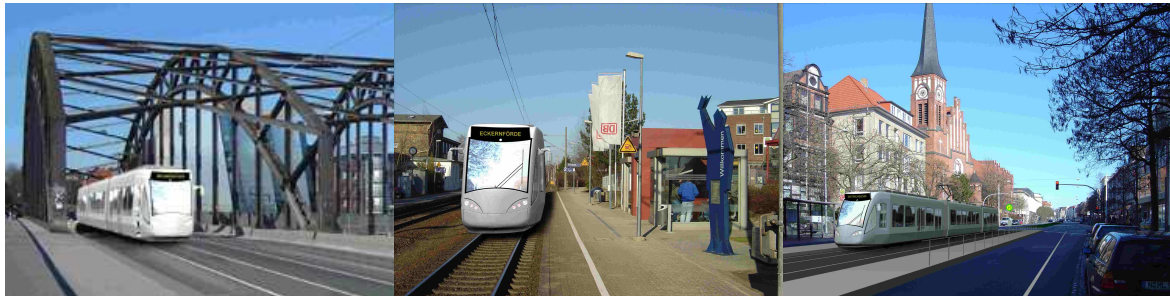


Landes-  
hauptstadt Kiel



Projektgruppe

StadtRegionalBahn Kiel



StadtRegionalBahn Kiel

## Mobilität für die Kiel-Region

Fragen und Antworten zu den neuen Wirtschaftsgutachten

### **1. Warum wird das Projekt StadtRegionalBahn Kiel (SRB) überhaupt verfolgt? Welche Vorteile bringt eine Bahn gegenüber dem heutigen Bussystem?**

Das System der SRB bietet vielfältige Vorteile wie z.B. Reisezeitverkürzungen, höheren Komfort und geringere Umweltschäden. Maßgeblich ist aber das Ziel, die Region umsteigefrei zu verbinden, das heißt die Fahrgäste können beispielsweise die Kieler Universität von Eckernförde aus direkt erreichen, ohne am Bahnhof umzusteigen. Das Verkehrsmittel Bahn macht den Öffentlichen Nahverkehr attraktiver und trägt zu der Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr bei. Ein reines Bussystem würde hingegen mittelfristig zu Nachfrage-rückgängen führen und damit auch zu höheren Defiziten.

### **2. Warum haben das Land Schleswig-Holstein, die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel die neuen Wirtschaftsgutachten in Auftrag gegeben?**

Schon die bisherige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung<sup>1</sup> hat gezeigt, dass der Bau und Betrieb der SRB volkswirtschaftlich sehr positiv für die Kiel-Region sein wird. Rund jeder eingesetzte Investitions-Euro bewirkt einen doppelt so hohen Nutzen in unserer Region! Daher sind der Bund und das Land bereit, nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz rund 167 Mio. € für die Realisierung zur Verfügung zu stellen. Das Vorhaben steht als Maßnahme im Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

Die Kosten des Betriebs (einschließlich Kauf der Schienenfahrzeuge) müssen das Land, die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, die kreisfreie Stadt Neumünster sowie die Landeshauptstadt Kiel aufbringen. Die Landeshauptstadt Kiel muss darüber hinaus die nicht geförderten Investitionskosten des kommunalen Netzes tragen, während das Land Schleswig-Holstein für die Ertüchtigung der regionalen Strecken aufkommt. Daher war es jetzt erforderlich, nochmals die auf die Beteiligten zukommenden Belastungen zu konkretisieren und die Verteilung der Belastungen als Grundlage der zukünftigen Zusammenarbeit fair und neutral untersuchen zu lassen.

Bei der Abwägung, ob sich die Bürgerinnen und Bürger der Kiel-Region eine SRB leisten wollen, spielen nicht nur die direkten Einnahmen und Ausgaben eine Rolle, sondern auch andere regionalwirtschaftliche und regionalstrukturelle Aspekte, die ebenfalls gutachterlich untersucht und teilweise monetär bewertet worden sind. Den Bürgerinnen und Bürgern steht jetzt eine nahezu komplette Entscheidungsgrundlage zur Verfügung.

### **3. Welche Gutachter wurden beauftragt?**

Die Kostenfortschreibung und das Kostenaufteilungsmodell entwickelte das Ingenieurunternehmen Spiekermann, Consulting Engineers (nachfolgend Büro Spiekermann) mit Beteiligung der Investitionsbank Schleswig-Holstein. Die regionalwirtschaftlichen Effekte der SRB untersuchte demgegenüber das Büro stadt & land in Zusammenarbeit mit Herrn Prof. von Rohr.

---

1 Standardisierte Bewertung

#### 4. Wie erfolgte die Auftragsvergabe?

Das Büro Spiekermann und die Investitionsbank Schleswig-Holstein waren bereits an den ersten Untersuchungen beteiligt, so dass sie wegen der speziellen Vorkenntnisse freihändig beauftragt wurden. Das Büro stadt & land setzte sich im Rahmen einer Preisumfrage durch.

#### 5. Was sind eigentlich regionalwirtschaftliche Effekte?

Damit sind die dauerhaften ökonomischen Impulse der SRB für die regionale Wirtschaftsentwicklung gemeint. Das Gutachten stadt & land unterscheidet zwischen direkten, indirekten und induzierten Effekten.

#### 6. ... direkt, indirekt, induziert ?

- Der Bau und die Beschaffung der SRB erzeugt Arbeit, Produktion und Einkommen. Dies sind direkte regionalwirtschaftliche Effekte. Sie bewirken einen unmittelbaren (direkten) Beitrag zur Wertschöpfung und Beschäftigung der Region (Anstoßeffekte).
- Indirekte Effekte berücksichtigen demgegenüber die zusätzliche Nachfrage nach lokalen Diensten und Zulieferungen.
- Induzierte Effekte resultieren schließlich aus der Verausgabung der von den direkten und indirekten Effekten herrührenden zusätzlichen Einkommen.

#### 7. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte haben die Gutachter berechnet?

Die Gutachter haben folgende Ergebnisse präsentiert:

		Umsatz (Mio €)	Bruttowertschöpfung (Mio €)	Personen- jahre
	<b>Fall</b>	<i>- bezogen auf die Bauzeit -</i>		
1	SRB wird eingeführt, Fahrzeuge werden in SH gebaut	319,2	134,8	1.739
2	SRB wird eingeführt, Fahrzeuge werden nur teilweise in SH gebaut (Zulieferungen)	182,8	109,4	1.478
3	SRB wird nicht gebaut, der Busverkehr wird optimiert	11,0	6,0	76
	<b>Gesondert</b>	<i>- jährlich, dauerhaft -</i>		

4	Effekte gemäß Nutzenkategorien	-	3,7	68
5	Effekte des laufenden Betriebs	Regionalökonomische Effekte der SRB und des optimierten Busverkehrs heben sich auf.		
6	Steuerliche Effekte			

Die Übersicht zeigt einen deutlichen Unterschied zwischen den SRB-Varianten (Zeilen 1 und 2) und einem nur optimierten Busverkehr (Zeile 3). Das bedeutet, dass die Region vor allem in der Bauzeit im Hinblick auf die Beschäftigungseffekte erheblich profitieren würde und die Einführung der SRB zur Stabilisierung der in der Kiel-Region vorhandenen Arbeitsplätze führt. Es trifft also zu, die SRB als beschäftigungs- und industriepolitische Maßnahme zu sehen.

### **8. Warum haben die Gutachter die Effekte des laufenden Betriebs (Zeile 5 der Tabelle) nicht berechnet?**

Neben den bauzeitbezogenen Effekten (Infrastruktur- und Fahrzeugherstellung) sind im Rahmen des Gutachtens weitere Effekte aus den Nutzenkategorien der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse untersucht worden. Hierzu gehören:

- Reisezeiteinsparungen,
- Verringerung der MIV-Betriebskosten,
- vermiedene Umweltschäden,
- Senkung der Unfallkosten sowie
- Rationalisierungseffekte (mehr Fahrgäste mit weniger Personal).

Von einer konkreten, sehr aufwändigen Berechnung der Effekte des laufenden Betriebs haben die Gutachter jedoch abgesehen, da den Kosteneinsparungen beim Fahrpersonal erhöhte Aufwendungen in der Wartung der Fahrzeuge sowie erhöhte Energiekosten gegenüber stehen.

### **9. Gibt es auch induzierte Effekte für die Stadt- und Regionalentwicklung?**

Die Gutachter von stadt & land bestätigen auf wissenschaftlicher Basis<sup>2</sup> klare Wirkungszusammenhänge der SRB mit einer nachhaltigen Stadt- und Regionalstruktur.

---

2 Die beauftragten Gutachter haben für die Bewertung der Effekte einerseits Expertengespräche mit regionalen Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung geführt und andererseits umfangreiche Recherchen über andere Stadtbahnprojekte (Quellenanalyse) durchgeführt.

## 10. Welche positiven Effekte sehen die Gutachter für die Siedlungsentwicklung?

- Im Umfeld der SRB-Haltepunkte wird nach Ansicht der Gutachter die Nachfrage nach Wohn- und Gewerbe-**Immobilien** steigen.
- Die bessere Erreichbarkeit trage – gerade unter demographisch beeinflussten Rahmenbedingungen – zur Stabilisierung von Immobilienwerten bei und werde mittelfristig auch Wertsteigerungen bewirken.
- Die fußläufigen Einzugsbereiche der SRB hätten hohe **orts- und städtebauliche Potenziale** für die Nachverdichtung und die Inwertsetzung von bisher nur extensiv genutzten Siedlungsflächen. Insbesondere entlang der innerstädtischen Trassen böten sich Chancen dafür, öffentliche Räume aufzuwerten und private Investitionen auszulösen.
- Die SRB sei Frequenzbringer und Standortfaktor für innerstädtische Einzelhandelslagen.
- Sie stärke den touristischen Verkehr, der in der Region einen bedeutenden Faktor für den **Einzelhandel** darstelle, und könne auch den kleineren Zentren im Umland Zustrom bringen. In den Nachfragesegmenten **Freizeit, Naherholung und Großveranstaltungen** habe die SRB als Verkehrsmittel ein hohes Potenzial mit entsprechenden Effekten für Gastronomie und Freizeitwirtschaft. Sie unterstütze die Fernerreichbarkeit von **touristischen Destinationen** der Region auf der Schiene.
- Die SRB ziehe Fahrgäste an und entfalte eine breite **Flächenwirkung** in den Raum hinein, wenn die **Zubringerverkehre** attraktiv gestaltet werden. Neben der Infrastruktur für Park+Ride und Bike+Ride sei die Optimierung des Zubringer-ÖPNV unverzichtbar.

## 11. Kann die SRB einen Beitrag für eine gemeinsame Regionalentwicklung leisten?

Die Gutachter weisen ausdrücklich darauf hin, dass die SRB die Menge von erreichbaren Zielen ohne einen Wohnortwechsel - insbesondere auf dem Arbeits- und Bildungsmarkt erhöhe. Sie mache den Raum „durchlässiger“ und trage zum **Zusammenwachsen der Region** bei. Im überregionalen Wettbewerb der Stadtregionen schaffe sie ein Plus an Lebens- und Standortqualität.

## 12. Macht die SRB die Kiel-Region attraktiver?

Die Gutachter betonen, dass die SRB Impulsgeber für eine schienengestützte **Siedlungsentwicklung** der Kieler Region und damit ein wichtiger **Standortfaktor** für arbeitsplatzintensive Wirtschaftszweige der Innenstädte, für die Wissenschafts-Institutionen (Hochschulen usw.) und die nahverkehrsorientierten Bevölkerungsteile sei.

### 13. Was kosten der Bau und die Beschaffung der SRB?

Die Aktualisierung der Investitionskosten auf den Preisstand 2009 hat folgendes ergeben:

<b>Investitionen</b>	<b>2000</b>	<b>2009</b>
Kernnetz	<b>90.736</b>	<b>99.251</b>
Ausbaustufen	<b>54.523</b>	<b>59.436</b>
Ausbau DB Suchsdorf - Eckernförde	<b>4.291</b>	<b>4.735</b>
Ausbau DB Kiel - Neumünster	<b>2.720</b>	<b>3.153</b>
Ausbau DB Kiel - Plön	<b>8.500</b>	<b>9.274</b>
Ausbau Wellingdorf - Schönberger Strand	<b>12.307</b>	<b>13.499</b>
Verknüpfung Wellingdorf, SHK-Anteil	<b>355</b>	<b>379</b>
Verknüpfung Wellingdorf, SRB-Anteil	<b>3.557</b>	<b>3.904</b>
Verknüpfung Suchsdorf, DB-Anteil	<b>1.557</b>	<b>1.618</b>
Verknüpfung Suchsdorf, SRB-Anteil	<b>5.538</b>	<b>5.846</b>
Verknüpfung Hbf, DB-Anteil	<b>3.598</b>	<b>3.893</b>
Verknüpfung Hbf, SRB-Anteil	<b>-</b>	<b>-</b>
Anbindung Betriebshof	<b>7.943</b>	<b>8.446</b>
Betriebshof	<b>15.581</b>	<b>18.592</b>
Planungskosten (u.a. PFV)	<b>36.328</b>	<b>39.975</b>
Fahrzeuge	<b>99.750</b>	<b>109.974</b>
<b>Gesamtinvestitionen</b>	<b>347.283</b>	<b>381.976</b>

Baukosten exkl. Planungs- und Vorbereitungskosten

Abb.1: Nettoinvestitionen Trasse und Fahrzeuge SRB Kiel (TEUR)

### 14. Mit welchen Betriebs- und Unterhaltungskosten ist zu rechnen?

Die Aktualisierung der Betriebs- und Unterhaltungskosten auf den Preisstand 2009 schließt mit folgendem Ergebnis:

<b>Betriebs- und Unterhaltungskosten</b>	<b>2009 / 2010</b>
Unterhaltung Kernnetz und Ausbaustufen	<b>2.241</b>
Unterhaltung Regionalstrecken (Trassen- und Stationspreise)	<b>10.366</b>
Unterhaltung Wellingdorf - Schönberger Strand (Trassen- und Stationspreise)	<b>1.079</b>
Unterhaltung Betriebshof	<b>515</b>
Unterhaltung Fahrzeuge	<b>4.888</b>
Energiekosten Fahrzeuge	<b>2.462</b>
Fahrbetrieb	<b>12.730</b>
Marketing und Vertrieb (15% der Fahrgeldeinnahmen)	<b>5.843</b>

Abb.2: Betriebs- und Unterhaltungskosten SRB Kiel pro Jahr (TEUR)

### 15. Welche Einnahmen stehen nach Auffassung des Büros Spiekermann den laufenden Kosten gegenüber?

Das Büro Spiekermann hat ein Erlösmodell auf Grundlage des aktuellen Schleswig-Holstein Tarifs entwickelt. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Verkehrsmodells der Region Kiel (VISUM) mit den entsprechenden Fahrgastzahlen ergeben sich nach Darstellung des Büros für das Verkehrsmittel **SRB Fahreinnahmen in Höhe von 39,0 Mio. €** (Preisstand 2009). Hiervon entfallen ca. 20,5 Mio. € auf die Landeshauptstadt Kiel und ein Betrag von 18,5 Mio. € auf die regionalen Partner.

### 16. Wie stellt sich das Büro Spiekermann die Aufteilung der um die Einnahmen bereinigten Kosten der SRB zwischen den Projektpartnern grundsätzlich vor?

Bei dem Modell geht das Büro Spiekermann von einer Aufteilung in zwei Verkehrsverträgen aus, wobei sich der eine allein auf die Landeshauptstadt Kiel (SRB-Kommunal) und der andere auf die Aufgabenträger Land Schleswig-Holstein, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde und die kreisfreie Stadt Neumünster (SRB-Regional) beziehen. Die Gutachter schlagen insofern vor, dass die bisherigen SPNV-Bahnleistungen, die zukünftig von der SRB übernommen werden, auch weiterhin vom Land Schleswig-Holstein zu tragen sind. Darüber hinausgehende regionale Fahrleistungen sollen sich je nach Fahrleistung auf die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde und die kreisfreie Stadt Neumünster aufteilen.

### 17. Welcher finanzielle Anteil ergibt sich für die einzelnen Aufgabenträger nach diesem Vorschlag?

Die prozentuale Aufteilung stellt sich wie folgt

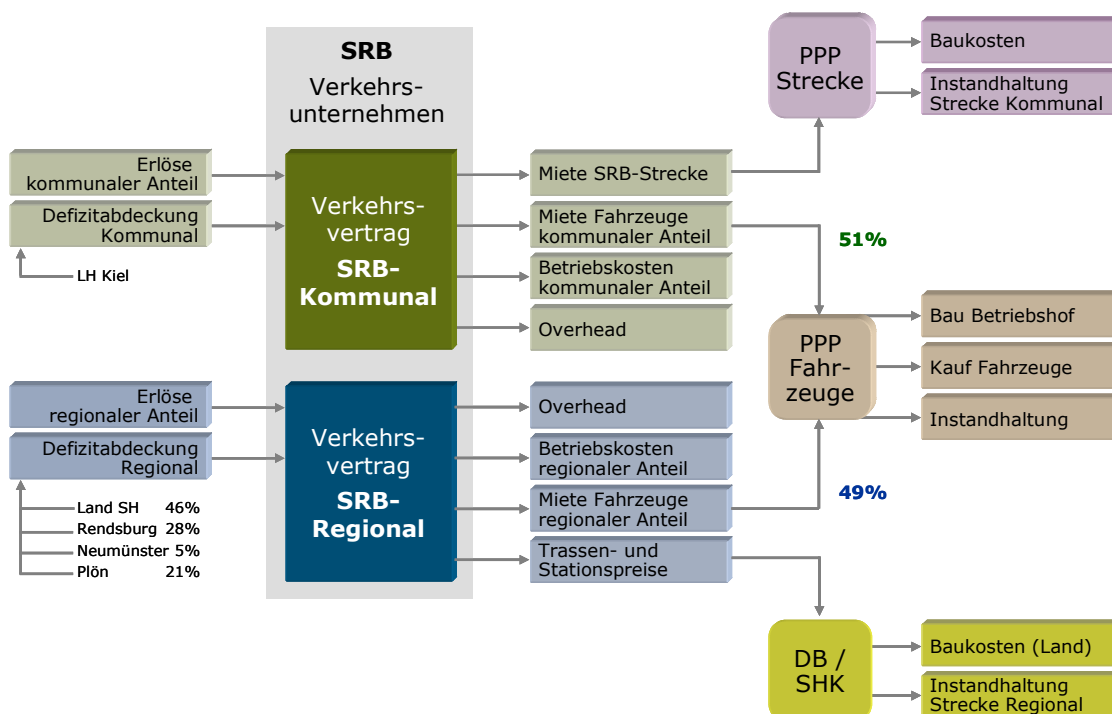


Abb.3: Prozentuale Aufteilung des verbleibenden Defizits

**18. Bis zur Aufnahme des Betriebs vergeht noch einige Zeit. Sind die anteiligen Kostendarstellungen überhaupt realistisch bzw. zukunftssicher?**

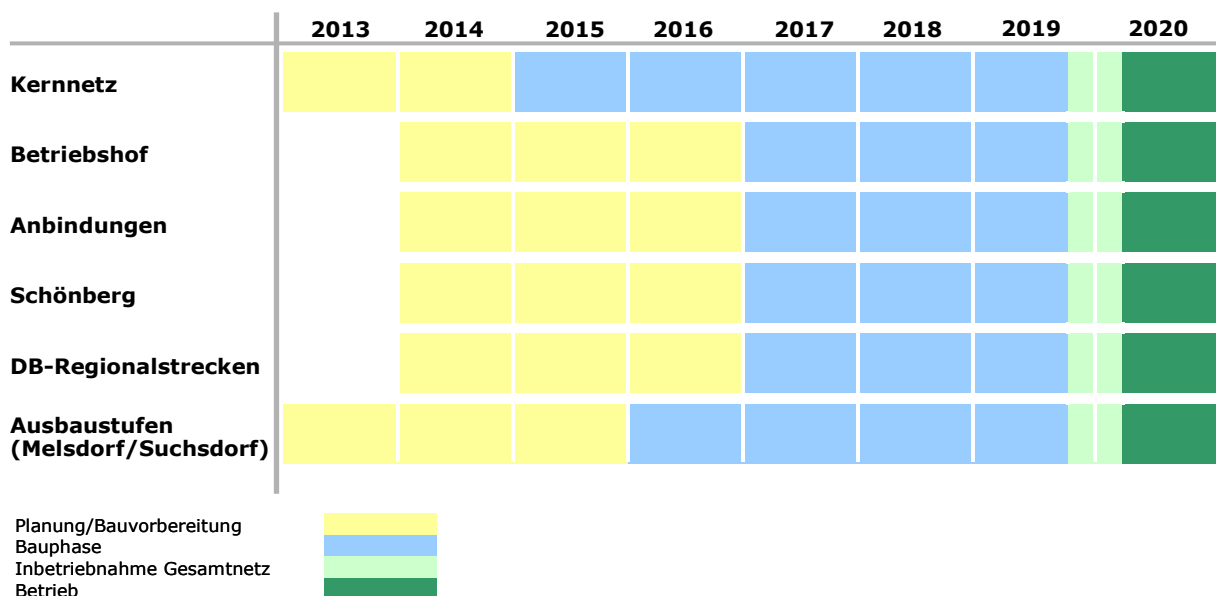
Das Büro Spiekermann hat diesen Aspekt berücksichtigt. Die ermittelten Kostengrößen wurden mit unterschiedlichen Preisindizes inflationiert, d. h. mit anerkannten Steigerungsraten (Ausgaben überwiegend mit 1,5 % und Einnahmen mit 2,6 %) auf 2020 – das Jahr der Inbetriebnahme - hochgerechnet. Für die ggf. erforderliche Zahlung der Mehrwertsteuer im Verkehrsvertrag erfolgt eine separate Ausweisung. Die konkrete Notwendigkeit der Zahlung ist noch mit den Finanzbehörden zu klären. Für die beteiligten Aufgabenträger ergeben sich folgende Finanzierungsanteile im ersten Betriebsjahr:

	<b>Defizit- abdeckung</b>	<b>19% MwSt.</b>
<b>LH Kiel</b>	8,3 Mio. EUR	1,6 Mio. EUR
<b>Land SH</b>	5,8 Mio. EUR	1,1 Mio. EUR
<b>Kreis Rendsburg-Eckernförde</b>	3,6 Mio. EUR	0,7 Mio. EUR
<b>Kreis Plön</b>	2,7 Mio. EUR	0,5 Mio. EUR
<b>Kreis Neumünster</b>	0,6 Mio. EUR	0,1 Mio. EUR

**Abb.4: Nominale Anteile der Aufgabenträger zur Defizitabdeckung der SRB im ersten Betriebsjahr 2020**

**19. Wie sieht der Zeitplan aus?**

Vor dem Hintergrund der fortgeschrittenen Zeit und des Auslaufens der GVFG-Fördermittel Ende des Jahres 2019 wurde der Zeitplan aus den bisherigen Gutachten angepasst. Für die nächsten Jahre sind weitere Planungsphasen, der Plansfeststellungsbeschluss und die Bauvorbereitung vorgesehen. Das grobe Zeitraster ist der folgenden Übersicht zu entnehmen.



**Abb.5: Geplanter Realisierungszeitraum**



Konkret stünde bei Fortführung des Projektes im ersten Halbjahr 2011 die Gründung einer Planungsgesellschaft an, die sich mit den weiteren Projektschritten befasst und die Koordination zwischen den beteiligten Aufgabenträgern übernimmt.

## **20. Welche Schritte sind jetzt für die jeweiligen Aufgabenträger erforderlich?**

Die Projektbeteiligten – insbesondere die Kreise, Neumünster und die Landeshauptstadt - sind aufgerufen, ihre Kostensituation unter Berücksichtigung sich verändernder Busfahrleistungen zu konkretisieren. Der Lenkungskreis trifft sich zur Erörterung am 11.01.2011.

## **21. Wer entscheidet wann?**

Möglichst im ersten Quartal sind Entscheidungen über die weitere Projektbeteiligung durch die Kreistage und den Rat der Landeshauptstadt sowie Neumünster herbeizuführen.

Kiel, 13.12.2010