

StadtRegionalBahn Info-Brief

Der Verein Pro StadtRegionalBahn e.V. informiert

Nr. 7

17. April 2012

Inhalt:

- Aktueller Stand Seite 1
- Neue Stadtbahnsysteme 2011 – ein tabellarischer Rückblick Seite 1
- Größere Busse statt Stadtbahn – eine Lösung Seite 3
- Wahlprüfsteine zur Landtagswahl am 06. Mai 2012 Seite 3
- Auszüge aus den Wahlprogrammen der Parteien mit Bezug zur StadtRegionalBahn und ÖPNV Seite 8

Aktueller Stand

Nachdem der **Kreis Plön** im August und September 2011 zwei Informationsveranstaltungen zur Stadt-RegionalBahn durchgeführt hatte, stimmte der Kreistag am 8. Dezember für die weitere Beteiligung am Projekt, und zwar mit 29 (SPD, Grüne, UWG, FDP und Linke) zu 26 Stimmen (CDU und FWG) für die SRB. Als Bedingungen werden aber genannt, dass sich alle Projektpartner, also neben dem Kreis Plön auch die Städte Kiel und Neumünster, sowie der Kreis Rendsburg-Eckernförde und auch das Land sich an den Kosten der Planungsgesellschaft beteiligen sollen.

Das **Land S-H** hatte jedoch im Februar 2011 eine Kostenbeteiligung an der Planungsgesellschaft abgelehnt. Es ist aber nach wie vor bereit, sich mit 15 % der Baukosten (ohne Fahrzeuge) zu beteiligen. Priorität hätte aber das Achsenkonzept in der Metropolregion Hamburg. Siehe dazu auch die Kleine Anfrage der FDP (Drucksache 17/789 vom 01.09.2010).

Im **Kreis Rendsburg-Eckernförde** hat sich der Umwelt- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 23. Juni auf einen Antrag der FDP gegen die weitere Beteiligung an der SRB ausgesprochen. Der SPD-Antrag zur Weiterbeteiligung wurde entsprechend abgelehnt. Der Kreis hat also noch nicht abschließend über eine weitere Beteiligung an der SRB abgestimmt, auch wenn dies fälschlicherweise schon mehrfach in den Zeitungen so berichtet wurde.

Die Ratsversammlung der **Stadt Neumünster** hat sich am 27.03.2012 aus finanziellen Gründen gegen die SRB entschieden. Im Prinzip begrüßt sie jedoch die SRB.

KKo (Pro SRB)

Neue Stadtbahnsysteme 2011 – ein tabellarischer Rückblick

Im Jahr 2011 wurden wieder einige neue Stadtbahnsysteme fertiggestellt und in Betrieb genommen:

| Eröffnung | Stadt / Land | Strecke / Haltestellen | Linienanzahl | |
|------------|----------------|------------------------|--------------|---|
| 21.02.2011 | Mashhad / Iran | 19 km / 22 | 1 | Betrieb teilweise mit Niederflurstadtbahnen, teilweise mit gebrauchten Straßenbahnen aus Düsseldorf, die bereits 1996 (!) nach Mashhad verkauft wurden. |
| 18.04.2011 | Reims / | 11,2 km / | 2 | Erweiterungen sind mittelfristig geplant |

| | | | | |
|------------|---------------------|--------------|---|--|
| | Frankreich | 23 | | |
| 08.05.2011 | Algier / Algerien | 7,2 km / 13 | 1 | Ausbau auf 23,2 km Strecke in Bau. |
| 23.05.2011 | Rabat / Marokko | 19 km / 31 | 2 | Beide Linien werden bis 2013 verlängert |
| 25.06.2011 | Angers / Frankreich | 12 km / 25 | 1 | Zweite Linie (15 km) in Bau, wird 2015 eröffnet. |
| 19.08.2011 | Norfolk / USA | 11,9 km / 11 | 1 | Mehrere Ausbaustrecken werden geplant |
| 19.08.2011 | Jerusalem / Israel | 13,8 km / 23 | 1 | Verlängerungen sind an beiden Linienenden geplant. |
| 23.06.2012 | Brest / Frankreich | 14,3 km / 28 | 1 | Zweite Linie wird geplant. |

2011 sind folgende neue Stadtbahnbetriebe in Bau:

| In Bau seit | Stadt Land | Strecke / Haltestellen | Linienanzahl | |
|-------------|---------------------------|------------------------|--------------|---|
| 2007 | Constantine / Algerien | 9 km / 11 | 1 | Inbetriebnahme 2013, weitere Verlängerungen geplant |
| 08.2007 | Uijeongbu / Südkorea | 11 km / 15 | 1 | teilweise hochbahnähnlich. Inbetriebnahme Juni 2012 |
| 09. 2007 | Palermo / Italien | 15 km / 46 | 3 | Inbetriebnahme Oktober 2012 |
| 2009 | Paris / Frankreich | 11,2 km / 18 | 1 | Linie T7, Inbetriebnahme Mitte 2013 |
| 2009 | Oran / Algerien | 18 km / 31 | 1 | Inbetriebnahme 2014. Verlängerungen in Planung. |
| 2009 | Dubai / Arabische Emirate | 9,5 km / 9 | 1 | Inbetriebnahme 2012. Zusätzlich zur U-Bahn (ebenfalls in Bau), Haltestellen geschlossen und klimatisiert. |
| 2009 | Mendoza / Argentinien | 12,5 km / 16 | 1 | Inbetriebnahme 2012 |
| 10.09.2009 | Ui-dong / Südkorea | 11,4 km / 13 | 1 | Inbetriebnahme 2014 |
| 2010 | Le Havre / Frankreich | 13 km / 23 | 1 | Inbetriebnahme 2012 |
| 2010 | Casablanca / Marokko | 29 km / 48 | 1 | Inbetriebnahme Dezember 2012. Erweiterung auf 76 km geplant |
| Mitte 2008 | Granada / Spanien | 15,9 km / 26 | 1 | 2,7 km im Tunnel. Inbetriebnahme 2013 |
| 01. 2010 | Lagos / Nigeria | 35 km / ? | ? | Inbetriebnahme 2016 |
| 07. 2010 | Tours / Frankreich | 14,8 km / 29 | 1 | Inbetriebnahme III/2013 |
| 10. 2010 | Dijon / Frankreich | 18,9 km / 33 | 2 | Inbetriebnahme Dezember 2012 |
| Anfang 2011 | Gold Coast / Australien | 13 km / 16 | 2 | Inbetriebnahme 2014 |
| 21.09.2011 | Tel Aviv / Israel | 23 km / 33 | 1 | Inbetriebnahme 2016-2017, zweite Linie (35 km) soll 2021 eröffnet werden. Vier weitere Linien geplant. |
| Ende 2011 | Besançon / Frankreich | 14,5 km / 31 | 1 | Inbetriebnahme 2015 |
| 17.02.2012 | Cincinnati / USA | ? / ? | 1 | Inbetriebnahme |

Insgesamt fällt auf, dass nach den USA und Mitteleuropa nun die Stadtbahn auch im mittleren Osten beginnt, Fuß zu fassen.

Auch im bisher nahezu Straßenbahnfreien Afrika (Ausnahmen sind Kairo, Hehluan und Alexandria in Ägypten und Tunis in Tunesien) werden Stadtbahnsysteme gebaut und teilweise bereits eröffnet. In den bisherigen Stadtbahn-Boomregionen USA und Mitteleuropa (v.a. Frankreich) schwächt sich das Wachstum ab. Bei neunzehn seit 1985 neu mit Stadtbahnen ausgestatteten Städten allein in Frankreich, 31 neuen Stadtbahn-Städten in den USA und 17 neuen Stadtbahnbetrieben in Italien und Spanien ist der Nachholbedarf in diesen Gegenden im wesentlichen gedeckt. Die vorhandenen Netze werden aber bis auf sehr wenige Ausnahmen nahezu kontinuierlich erweitert.

PHm (Pro SRB)

Größere Busse statt Stadtbahn – eine Lösung?

Einige Städte in Mitteleuropa setzen Doppelgelenkbusse auf besonders belasteten Linien ein, so z.B. Göteborg, Hamburg und Zürich (dort als Obus). In Göteborg und Zürich gibt es Pläne, diese stark belasteten Linien durch den Ausbau der dortigen Schienennetze auf Straßenbahnbetrieb umzustellen (Zürich „Limmattalbahn“ nach Schlieren bis 2020 (NZZ v. 4.10.2011, Göteborg „Spårväg Stor-Kringen“ bis 2025).

In Hamburg verkehren 26 Doppelgelenkbusse („XXL-Bus“) auf der Metrobuslinie 5 nach Schnelsen, wo sie in dichtem Takt im Mix mit herkömmlichen Gelenkwagen eingesetzt werden. Nach der letzten Senatswahl und dem Wechsel der Machtverhältnisse wurde das Stadtbahnprojekt in Hamburg mitten in der Planfeststellung abgebrochen. Stattdessen soll das „modernste Busnetz Europas“ geschaffen werden. Die Kosten dafür sind noch völlig ungewiss.

Die großen Doppelgelenkbusse sind offenbar aber nicht Bestandteil dieses Busnetzes, werden sie doch bis spätestens 2016 ausgesondert. Hintergrund sind zu hohe Unterhaltungskosten. Die Fahrzeuge sind überdurchschnittlich verschleißträchtig und schadanfällig, sind doch von 26 Bussen stets 4 in Wartung und Reparatur (Hamburg1-Meldung vom 3.11.2011).

PHm (Pro SRB)

Wahlprüfsteine zur Landtagswahl am 06. Mai 2012

Der Verein Pro StadtRegionalBahn e.V. hat allen, im Schleswig-Holsteinischen Landtag vertretenen und zukünftig voraussichtlich vertretenen, Parteien Fragen zur StadtRegionalBahn und ÖPNV gestellt. Diese Wahlprüfsteine sind auch auf unserer Homepage veröffentlicht:

www.stadtregionalbahn-kiel.de

Von den Parteien SSW und Piraten-Partei liegen uns die Antworten derzeit noch nicht vor (Stand 04.2012). Aus diesem Grund fehlen diese zwei Parteien hier.

Wahlprüfsteine Pro StadtRegionalBahn e. V. Antworten der FDP Schleswig-Holstein



Die StadtRegionalBahn verlangt eine neue Zusammenarbeit von Stadt, Region und Land. Wie werden Sie diesen Prozess befördern und mit gestalten?

Die FDP wird den Prozess nicht weiter befördern. Aus Sicht der FDP ist die StadtRegionalBahn mit den derzeitigen finanziellen Möglichkeiten nicht zu realisieren.

Welchen konkreten Beitrag wollen Sie zur Verwirklichung der StadtRegionalBahn in der Region Kiel leisten?

Die FDP wird nach der Wahl keinen Beitrag zur Verwirklichung des Projektes leisten.

Die jetzige Landesregierung hat den Verteilungsschlüssel GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, jetzt Entflechtungsgesetz) von ÖPNV zu Straßenbau/Radwege von 50% : 50% auf 30% : 70% geändert. Wie viel Prozent der Mittel wird Ihre Partei für den ÖPNV bzw. den Straßenbau/Radverkehr zweckgebunden festschreiben?

Die FDP Schleswig-Holstein hält den von der Landesregierung eingeschlagenen Weg für richtig und befürwortet die derzeitige Mittelverteilung. Die Belastung der Straßennetze hat in den letzten Jahren stark zugenommen, daher ist ein Mehr an Investitionen in diesem Bereich unbedingt notwendig, um Schleswig-Holstein infrastrukturell besser aufzustellen.

Mit welchen Maßnahmen wird Ihre Partei dafür sorgen, dass die Bürger in den Landkreisen auch im Zeitalter der Klima- Finanz- und Ölkrise an die Ober- und Mittelzentren angebunden sind?

Aus Sicht der FDP ist die derzeitige Anbindung durch einen gut ausgebauten ÖPNV ausreichend.

Wahlprüfsteine Pro StadtRegionalBahn e. V. Antworten der Bündnis 90/Die Grünen Schleswig-Holstein



Die StadtRegionalBahn verlangt eine neue Zusammenarbeit von Stadt, Region und Land. Wie werden Sie diesen Prozess befördern und mit gestalten?

Mit einer GRÜNEN Regierungsbeteiligung wollen wir das StadtRegionalBahn-Projekt vorantreiben und es als konkrete Maßnahme in den Koalitionsvertrag aufnehmen. Das Land wird sich an der Planungsgruppe beteiligen und so für die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie Neumünster Vorbild sein.

Welchen konkreten Beitrag wollen Sie zur Verwirklichung der StadtRegionalBahn in der Region Kiel leisten?

Wir GRÜNEN wollen den Landesanteil an der Finanzierung der Infrastruktur der SRB von 15% auf 25% anheben, damit es den Kreisen leichter fällt ihren Finanzierungsanteil zu tragen. Die zusätzlichen Mittel kommen aus der Ersparnis beim Betrieb des Bahn-Netzes Mitte ab Dezember 2014 und aus Umschichtungen beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Die jetzige Landesregierung hat den Verteilungsschlüssel GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, jetzt Entflechtungsgesetz) von ÖPNV zu Straßenbau/Radwege von 50% : 50% auf 30% : 70% geändert. Wie viel Prozent der Mittel wird Ihre Partei für den ÖPNV bzw. den Straßenbau/Radverkehr zweckgebunden festschreiben?

Wir GRÜNEN wollen den Verteilungsschlüssel bei den GVFG-Mitteln deutlich verändern. Zukünftig gilt: 70% für ÖPNV und Radverkehr sowie 30% für Straßenbau. Es geht um jährlich 43 Mio. € , die vom Land auf die Gemeinden verteilt werden.

Mit welchen Maßnahmen wird Ihre Partei dafür sorgen, dass die Bürger in den Landkreisen auch im Zeitalter der Klima- Finanz- und Ölkrise an die Ober- und Mittelzentren angebunden sind?

Wir GRÜNEN wollen den Öffentlichen Verkehr auch im ländlichen Raum attraktiv und kundenfreundlich weiterentwickeln. Dazu gehören Anrufbusse und Sammeltaxi-Angebote die per Smartphone bestellt werden können. Die Software legt die kürzesten Anfahrtrouten fest und rechnet die anteiligen Fahrtkosten aus. Wegen des veränderten Verteilungsschlüssels der GVFG-Mittel erhalten die Kreise mehr Mittel für den ÖPNV. Der öffentliche Verkehr wird weiterhin von den Kreisen bestellt und bezahlt. Die BürgerInnen der einzelnen Gemeinden müssen Druck machen, damit auch solche Angebote vom Kreis bestellt werden. Das werden die GRÜNEN jeweils unterstützen.

Die StadtRegionalBahn muss jetzt auf die Schiene!!

Die StadtRegionalBahn verlangt eine neue Zusammenarbeit von Stadt, Region und Land. Wie werden Sie diesen Prozess befördern und mit gestalten?

Wir wollen die Beteiligung des Landes an der Planungsgesellschaft zur Stadtregionalbahn erreichen. Unsere Landtagsfraktion und alle unsere kommunalen Abgeordneten in Kiel und den betroffenen Umlandgemeinden setzen sich in ihrem Wirkungsbereich für eine Stadtregionalbahn ein

Welchen konkreten Beitrag wollen Sie zur Verwirklichung der StadtRegionalBahn in der Region Kiel leisten?

Wir werben in Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern für das in jeder Hinsicht sinnvolle Projekt einer Stadtregionalbahn.

Die jetzige Landesregierung hat den Verteilungsschlüssel GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, jetzt Entflechtungsgesetz) von ÖPNV zu Straßenbau/Radwege von 50% : 50% auf 30% : 70% geändert. Wie viel Prozent der Mittel wird Ihre Partei für den ÖPNV bzw. den Straßenbau/Radverkehr zweckgebunden festschreiben?

Eine konkrete Prozentzahl hat DIE LINKE nicht festgelegt. Wir sind jedoch der Überzeugung, dass weitaus mehr als die Hälfte der zur Verfügung stehenden Mittel für den ÖPNV eingesetzt werden sollten.

Mit welchen Maßnahmen wird Ihre Partei dafür sorgen, dass die Bürger in den Landkreisen auch im Zeitalter der Klima- Finanz- und Ölkrise an die Ober- und Mittelzentren angebunden sind?

DIE LINKE streitet für einen ausfinanzierten flächendeckenden Personennahverkehr auch auf dem Land. Wir lehnen jegliche Straßenneubauten, wie die A20 und die feste Fehmarnbelt-Querung ab und wollen stattdessen erreichen, dass die Mittel in den ÖPNV fließen. Kurzfristig wollen wir die kostenfreie Schülerbeförderung und ein Sozialticket für Menschen mit niedrigem Einkommen einführen. Langfristig streiten wir für einen fahrscheinlosen ÖPNV. Bisher werden durch den Verkauf von Fahrscheinen im ÖPNV in Schleswig-Holstein jährlich 310 Millionen Euro eingenommen. Dies sind pro EinwohnerIn weniger als 10 Euro pro Monat. Zudem setzen wir uns neben einer Stadtregionalbahn in Kiel auch für eine Stadtbahn in Lübeck ein.

Die StadtRegionalBahn verlangt eine neue Zusammenarbeit von Stadt, Region und Land. Wie werden Sie diesen Prozess befördern und mit gestalten?

Die CDU setzt bei Verkehrsprojekten auf den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern. In Schleswig-Holstein haben neben dem Land auch die Kreise, Städte und Gemeinden erhebliche Defizite aufgebaut. Wir werden den kommunalen Finanzausgleich einer grundlegenden Überprüfung unterziehen. Dabei spielt die Frage einer aufgabenadäquaten Finanzausstattung ebenso eine Rolle wie die Wahrung der Finanzkraftangfolge. Gemeinsam mit den Kommunen wollen wir Modelle zur Verstetigung der Einnahmen im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs entwickeln.

Welchen konkreten Beitrag wollen Sie zur Verwirklichung der StadtRegionalBahn in der Region Kiel leisten?

Die schleswig-holsteinische CDU unterstützt die Bereitschaft des Landes, 75 % der förderfähigen Investitionen zusammen mit dem Bund zu übernehmen, sofern ausreichend Mittel vorhanden sind. Die CDU begrüßt ebenso die Zusage der Landesregierung, in die jährlichen Defizitzahlungen von etwa 6 Millionen Euro pro Jahr für den Schienenpersonennahverkehr auch die SRB einzubeziehen. Obwohl der überwiegende Teil der SRB als öffentlicher Personennahverkehr gilt und so im Verantwortungsbereich der Kommunen liegt, fehlen leider bis zum heutigen Tag verbindliche und belastbare Zusagen der Kommunen in Bezug auf die SRB.

Die jetzige Landesregierung hat den Verteilungsschlüssel GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, jetzt Entflechtungsgesetz) von ÖPNV zu Straßenbau/Radwege von 50% : 50% auf 30% : 70% geändert. Wie viel Prozent der Mittel wird Ihre Partei für den ÖPNV bzw. den Straßenbau/Radverkehr zweckgebunden festschreiben?

Der CDU geht es um einen effizienten Einsatz von Steuergeldern. Mit den vorhandenen Mitteln muss eine bestmögliche Infrastrukturqualität für die Menschen in Schleswig-Holstein bereitgestellt werden können. Deshalb wird die CDU die entsprechenden Förderprogramme weiter konzentrieren und konsequent an ihrer Wirkung für Wachstum und Beschäftigung in allen Landesteilen orientieren.

Mit welchen Maßnahmen wird Ihre Partei dafür sorgen, dass die Bürger in den Landkreisen auch im Zeitalter der Klima- Finanz- und Ölkrise an die Ober- und Mittelzentren angebunden sind?

Die CDU steht für eine inklusive Gesellschaft. In welchem Umfang eine StadtRegionalBahn ein probates Mittel gegen einen Anbindungsverlust durch eine Klima-, Finanz- und Ölkrise sein kann, vermag heute niemand seriös zu beantworten.

Abhängig von den sicher schwerwiegenden globalen Problemen, leben wir in Schleswig-Holstein im Zeitalter des demographischen Wandels, der uns schneller, direkter und härter treffen wird, als alle weltweiten Szenarien.

Die oft angeführte Umweltfreundlichkeit der Schienenverkehre hängt unmittelbar mit der Anzahl der Personen zusammen, die dieses Verkehrsmittel nutzen wollen und können.

In Schleswig-Holstein werden in 20 Jahren deutlich weniger Menschen leben als heute, sie werden älter sein und die Älteren werden verstärkt auf dem Land leben.

Für die CDU ist es wichtig, dass auch die kleinen Dörfer auf dem Land weiterhin an den ÖPNV angeschlossen bleiben. Das gelingt am besten mit Überlandlinienbussen, Gelenklinienbussen und Standardlinienbussen, die barrierefrei ausgerüstet sein müssen.

Mit diesen kann man nach heutigem Kenntnisstand die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auf dem Land sehr gut und flexibel abdecken. In welchem Rahmen die StadtRegionalBahn in ein zukünftiges Verkehrskonzept eingebunden werden kann, müsste durch eine Planungsgesellschaft geprüft werden. Eine Beteiligung an einer solchen Planungsgesellschaft wurde jedoch von einigen Kreisen und Gemeinden abgelehnt..

Wahlprüfsteine Pro StadtRegionalBahn e. V. Antworten der SPD Schleswig-Holstein



Die StadtRegionalBahn verlangt eine neue Zusammenarbeit von Stadt, Region und Land. Wie werden Sie diesen Prozess befördern und mit gestalten?

Im Landtag hat die SPD im März 2011 für die Gründung einer Planungsgesellschaft votiert, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine StadtRegionalBahn zu schaffen. Dies ist der erste Schritt hin zu einer Verwirklichung des Projekts. Wir wollten damit auch ein öffentliches Beteiligungsverfahren in Gang setzen.

Eine endgültige Entscheidung wird von vielen Faktoren abhängen. Dazu gehören die rechtlichen ebenso wie die finanziellen Rahmenbedingungen; auch die Akzeptanz seitens der unmittelbar und mittelbar betroffenen Bürgerinnen und Bürger sollte sichergestellt sein.

Die StadtRegionalBahn ist ein gutes Beispiel für das Erfordernis, die wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen in Stadt und Land gemeinsam und auf Augeshöhe zu gestalten.

Welchen konkreten Beitrag wollen Sie zur Verwirklichung der StadtRegionalBahn in der Region Kiel leisten?

Konkret wollen wir mit der Planungsgesellschaft die Beteiligten an einen Tisch holen und die Aufgaben für die einzelnen Projektpartner definieren. Von Einzelaktivitäten halten wir auch in dieser Sache wenig. Es wird darauf ankommen, gemeinsam vorzugehen und dazu werden wir unseren Beitrag leisten.

Die jetzige Landesregierung hat den Verteilungsschlüssel GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, jetzt Entflechtungsgesetz) von ÖPNV zu Straßenbau/Radwege von 50% : 50% auf 30% : 70% geändert. Wie viel Prozent der Mittel wird Ihre Partei für den ÖPNV bzw. den Straßenbau/Radverkehr zweckgebunden festschreiben?

Die SPD wird nach der Übernahme der Regierungsverantwortung die Konsequenzen aus der aktuellen Festschreibung genau prüfen, bevor ein SPD-geführtes Ressort die Mittel neu zuordnet. Grundsätzlich

halten wir den Öffentlichen Personennahverkehr für sehr bedeutend und gehen davon aus, dass diese Bedeutung in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Welche Investitionen hierfür genau notwendig sind und wie die Mittel verteilt werden müssen, um alle Aufgaben der Daseinsvorsorge erfüllen zu können, muss anhand der aktuellen Daten untersucht werden, bevor verlässliche Festlegungen für Prozentsätze getroffen werden können.

Mit welchen Maßnahmen wird Ihre Partei dafür sorgen, dass die Bürger in den Landkreisen auch im Zeitalter der Klima- Finanz- und Ölkrise an die Ober- und Mittelzentren angebunden sind?

Unabhängig von den Zeitaltern ist Mobilität aus Sicht der SPD ein zentrales Anliegen von Menschen. Wir wollen eine Stärkung der Bedienung der ländlichen Räume mit einer guten Verzahnung zu den Oberzentren. Dies kann z.B. durch den verstärkten Einsatz von Angeboten wie Bürgerbusse und Sammeltaxen erreicht werden. Wir wollen Abwanderung durch eine Stärkung des gemeindlichen Lebens verhindern und die Eigenständigkeit der ländlichen Räume stärken. Dazu gehören Markttreffs für eine ortsnahe Versorgung, ein lebendiges Vereinsleben, lokale Dienstleistungen und ärztliche Versorgung, bäuerliche Betriebe, lokales Handwerk, Ausbau der Breitbandversorgung (Glasfaser) und der Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr. Dies alles soll weiterhin über das erfolgreiche Modell der Aktiv-Regionen unterstützt werden.

Pro SRB

Landtagswahl Schleswig-Holstein 2012

Auszüge aus den Wahlprogrammen der Parteien mit Bezug zur StadtRegionalBahn und ÖPNV



Bündnis 90 / Die Grünen

Seite 17: Wir wollen den Nahverkehr auf der Schiene sowohl im Hamburger Umland als auch in den übrigen Landesteilen Schleswig-Holsteins weiterentwickeln. Den Betrieb der Hochbahnstrecken im Hamburger Randgebiet wollen wir wie bisher durch Landeszuschüsse sicherstellen. Vorrang hat für uns die S 4 und die **StadtRegionalBahn (SRB)**. Die Regionalbahn von Bad Oldesloe nach Hamburg hat die Grenze ihrer Aufnahmefähigkeit erreicht und ist durch häufige Verspätungen unzuverlässig. Zusammen mit Hamburg wird bereits der Ausbau zur S 4 mit zusätzlichen Gleisen vorbereitet. Mit verdichtetem Takt und neuen Haltestellen in Hamburg werden zahlreiche neue Fahrgäste gewonnen. Die Linie soll über den Hamburger Hauptbahnhof hinaus geführt und als Express-S-Bahn bis Elmshorn verlängert werden. In diesem Zusammenhang fordern wir weiter den Bau des dritten Gleises zwischen Pinneberg und Elmshorn. Wir wollen die **SRB** in der Kieler Region endlich mit Landesunterstützung auf die Schiene bringen. Sie wird durch die Anbindung an Eckernförde, Rendsburg, Neumünster und Preetz sowie mit Wiederinbetriebnahme der Strecke Kiel-Schönberger Strand weit über Kiel hinaus eine attraktive Alternative zum PKW schaffen. Unabhängig vom Projekt **SRB** unterstützen wir die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand als erste Ausbaustufe der **SRB**.

http://www.sh.gruene.de/cms/default/dokbin/401/401759.landtagswahlprogramm_buendnis90die_gruen.pdf

DIE LINKE Schleswig-Holstein



Sie fordert auf:

Seite 32: Wiedereinführung bzw. den Bau von schienengebundenen Verkehrssystemen in Städten und Regionen zur Personenbeförderung (**Stadtregionalbahnprojekte** in Kiel und Lübeck)

http://www.linke-sh.de/uploads/media/Wahlprogramm-SH__6__02.pdf

SPD Schleswig-Holstein



Der Begriff Stadtregionalbahn taucht nicht auf.

Seite 27: ÖPNV und Schienenverkehr als Grundpfeiler individueller Mobilität

Leistungsfähiger Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienpersonennahverkehr (SPNV) sind besonders in Schleswig-Holstein ein wichtiger Standortfaktor. Wir werden einen bedarfsgerechten Ausbau des Schienenverkehrs durch moderne und effiziente Verkehrsmittel vorantreiben. Den stetig wachsenden Pendlerströmen aus dem Süden des Landes nach Hamburg werden wir durch den Ausbau bedarfsgerechter Schienen-Direktverbindungen und ausreichend Park-and-Ride-Plätzen gerecht werden. Wir wollen eine Stärkung der Bedienung der ländlichen Räume mit einer guten Verzahnung zu den Oberzentren. Dies soll durch den verstärkten Einsatz von Angeboten wie Bürgerbusse und Sammeltaxen erreicht werden.

<http://www.spd-schleswig-holstein.de/de/landtagswahl-schleswig-Holstein-2012>

Piraten Partei Schleswig-Holstein



Der Begriff Stadtregionalbahn taucht nicht auf.

Seite 48: Umweltgerechte Mobilität: Energieeffiziente, emissionsarme und raumschonende Mobilität im Interesse der Gesundheit Aller ist ein wesentliches Ziel unserer Umweltpolitik. Wir setzen uns für die Förderung von innerstädtischem ÖPNV und regionalem (landesweitem) Nahverkehr ein.

Seite 53: Energieeinsparung: Wir wollen Energie- und Ressourceneinsparung ohne Verringerung der Lebensqualität, beispielsweise durch Wärmedämmung an dafür geeigneten Gebäuden, intelligente Steuerung des Energieeinsatzes in Gebäuden, in der Straßenbeleuchtung und im Straßenverkehr, Stärkung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs und intelligente Techniken in der Produktion.

Seite 61: Zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik gehört unter anderem der Ausbau klimafreundlicher Verkehrsangebote und die Schaffung städtischer und ländlicher, vor allem flächendeckenden Verkehrsinfrastrukturen, welche die Lebensqualität verbessern. Die Zusammenarbeit über kommunale und regionale Grenzen, mit den Nachbarländern Hamburg, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern und mit Dänemark ist dabei zu intensivieren.

Seite 62: Kreative Lösungen für einen modernen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Unsere Politik soll es den Menschen leichter machen den ÖPNV zu benutzen. Bei Veränderung der Infrastruktur ist die Kundenfreundlichkeit in den Vordergrund zu stellen. Umsteigewege sind bspw. möglichst zu verkürzen. Da der ÖPNV ein wesentlicher und wichtiger Bestandteil der Mobilität in Schleswig-Holstein ist, wird dieser von der öffentlichen Hand finanziell gestützt. Diese Unterstützung muss zielgerichtet und transparent eingesetzt werden. Wir fordern daher kreative Lösungen für die Verkehrsnetze.

<http://piratenpartei-sh.de/dokumente/category/20-wahlprogramm.html>

CDU Schleswig-Holstein



Der Begriff Stadtregionalbahn taucht nicht auf.

Seite 31: Wir wollen die Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein weiter voran bringen. Dabei spielt auch für Schleswig Holstein die Entlastung und Modernisierung des Knotenpunktes Hamburg eine besondere Rolle. Insofern werden wir uns vorrangig auf einige Projekte konzentrieren, ohne das Gesamtbild aus den Augen zu verlieren.

- Beim Schienenverkehr haben wir einen Ausbau der Strecken Hamburg – Flensburg und Kiel – Lübeck im Fokus.

- Wir unterstützen das Achsenkonzept zum Ausbau des Schienenverkehrs in der Metropolregion Hamburg und setzen uns weiterhin für den Ausbau der S4-Strecke zwischen Hamburg und Ahrensburg ein sowie für die Verlängerung der S21 Kaltenkirchen – Quickborn – Hamburg (AKN-Strecke A1).
- Die Schleswig-Holstein und Hamburg verbindenden Achsen weisen auch auf der Schiene das höchste Verkehrsaufkommen im Land auf. Wir streben eine engere Vernetzung des Schienennahverkehrs mit durchgehenden Verbindungen an.
- Schieneninfrastruktur verstehen wir auch als Entlastung der Straßenkapazitäten und als einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der Klimaschutzziele.

Seite 31: 5.3 ÖPNV STETIG OPTIMIEREN:

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist nicht nur für städtische Verdichtungsräume, sondern auch für die verkehrliche Erschließung und wirtschaftliche Entwicklung des ländlichen Raumes von großer Bedeutung. Er wird in Schleswig-Holstein zu einem beachtlichen Teil von mittelständisch geprägten Privatunternehmen durchgeführt.

Unser Ziel ist es:

- Das ÖPNV-Angebot, insbesondere im ländlichen Raum, zu optimieren.
 - In städtischen Bereichen klimafreundliche und kostensparende Antriebsarten im Busverkehr einzusetzen.
 - Den Regionalbahnverkehr besser mit dem Busverkehr zu vernetzen
- <http://www.cdu-sh.de/CDU-Landesverband-Schleswig-Holstein/Seiten/Wahl-2012/Wahlprogramm>

FDP Schleswig-Holstein (Programmwurf)



Seite 26: -Verzicht auf teure Einzelprojekte wie die **StadtRegionalBahn** im Großraum Kiel
http://www.fdp-sh.de/files/2418/Programm_2012-2017_FDP_Entwurf.pdf

SSW Schleswig-Holstein

Der Begriff Stadtregionalbahn taucht nicht auf.



<http://wahl.ssw.de/programm.html>

NSc, JBr (Pro SRB)

Eine Bitte noch zum Schluss: Bitte leiten Sie diesen Infobrief auch gerne an Ihre Freunde und Bekannte weiter. Wir vom Verein „Pro StadtRegionalBahn e.V.“ sind bemüht, Sie auch weiterhin umfassend zu informieren.

Sie haben diesen Infobrief zum ersten Mal erhalten und wollen auch weiterhin über dieses zukunftsfähige Projekt unterrichtet werden? Dann besuchen Sie doch unsere Homepage (www.stadtregionalbahn-kiel.de) und bestellen unseren Infobrief. Oder besser, Sie werden gleich Mitglied bei uns und unterstützen uns bei unserer Arbeit, oder noch besser, Sie werden selbst bei uns aktiv. Unsere Aktivenrunde trifft sich in der Regel jeden Dienstag im Büro des VCD in Kiel (Samwerstraße 16) um 18:30 Uhr. Wir freuen uns auf sie.

Bitte informieren Sie sich auch aktuell auf unserer Homepage:
www.stadtregionalbahn-kiel.de

Wir vom Verein „Pro StadtRegionalBahn e.V.“ würden uns über Ihr Interesse und Ihre Mitwirkung – ganz besonders über Ihren Beitritt zum Verein „Pro SRB“ – sehr freuen.