



Rede von Oberbürgermeister Torsten Albig zum Sachstand „Bahn frei! Die StadtRegionalBahn kommt“

**Dienstag, 15. September 2009, 19 Uhr
Legienhof, Kiel**

Meine sehr geehrten Damen und Herren des Landtages und der Ratsversammlung,
verehrte Gäste,

herzlichen Dank für die Gelegenheit, Sie heute mit dem Planungs- und Entwicklungsstand der StadtRegionalBahn vertraut machen zu dürfen. Erste Überlegungen für dieses Projekt gibt es in Kiel seit 13 und mehr Jahren. Das könnten wir heute beklagen, weil es einigen zu lange dauert. Oder wir könnten loben, dass in der Landeshauptstadt mit „ruhiger Hand“ das Projekt gewissenhaft geprüft und vorbereitet wird. Ich erlaube mir, diese Frage offen zu lassen und den Blick lieber nach vorne zu richten. Denn es gibt einige Faktoren, die uns veranlassen, das Tempo zu erhöhen.

Zuvor steht da allerdings die im Vormonat getroffene Aussage des Landes, sich nicht an den Kosten für ein weiteres notwendiges Gutachten zur StadtRegionalBahn zu beteiligen. Diese Nachricht hat nicht nur im Rathaus Kopfschütteln ausgelöst. Denn in den zahlreichen Gesprächen zwischen Stadt und Land war zu keiner Zeit erkennbar, dass das Land sich plötzlich aus diesen Planungen zurückziehen will. Vielmehr gingen wir bisher davon aus, dass das Land Schleswig-Holstein dieses Schlüsselprojekt mit seiner hohen Wirkungskraft in Bereiche des Nahverkehrs, der Ökologie, aber auch der Ökonomie nach Kräften unterstützen will. Eine Finanzierung dieses Projektes ohne das Land ist nicht darstellbar.

Ich sehe die Zukunft an dieser Stelle aber keineswegs „schwarz“. Vielmehr bin ich der festen Überzeugung, dass sich nach den Landtagswahlen wieder etwas in Richtung StadtRegionalBahn bewegen wird. Der Ministerpräsident und der Wirtschaftsminister haben mir jedenfalls grundsätzlich versichert, dass das Land an der Fortsetzung einer gedeihlichen und erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt unverändert stark interessiert ist. Und warum sollte dieser Wille ausgerechnet bei einem Projekt enden, von dem nicht nur die Landeshauptstadt, sondern die gesamte Region profitieren würde? Und das in einer Zeit, wo wir viel stärker regional denken und handeln müssen, um im Wettbewerb zu bestehen.

Ein Faltblatt vom Forum Nahverkehr zur Europäischen Woche der Mobilität macht es genau richtig. Dort heißt es: „...schließen sie die Augen und stellen Sie sich vor, Sie lassen Ihr Auto stehen und steigen in Preetz-Süd, Schönberg oder Melsdorf in einen Zug. Direkt und bequem geht es in die Innenstadt Kiel – ganz ohne Parkplatzprobleme. Sie haben Ihren Kinderwagen dabei oder schieben Ihr Fahrrad barrierefrei in das ebenerdige Fahrzeug oder können sich endlich ohne fremde Hilfe mit Ihrem Rollstuhl in der Region Kiel bewegen. Außerdem entwickelt sich ein neuer wirtschaftlicher und sozialer Raum“.

„Wer Visionen hat, gehört zum Arzt“, wird ein bekannter ehemaliger Bundeskanzler meiner Partei gerne zitiert. Ich behaupte: Nur wer Visionen entwickelt, hat die Kraft zu wirklichen Veränderungen. Darum setze ich große Hoffnungen in dieses Projekt StadtRegionalBahn,

das extrem hohe finanzielle Belastungen für die Region bereit hält. Keine Frage. Aber: Sollte es uns gelingen, ein solches Schlüsselvorhaben umzusetzen, wäre der Gewinn auf vielerlei Ebenen um ein Vielfaches größer.

Tatsache ist: die Planungen für dieses Projekt befinden sich **endlich** auf der Zielgeraden. Wenn das Land in dieser Frage wieder auf Kurs kommt und die letzten beiden Gutachten beauftragt und gefertigt werden können, steht 2010 die Gründung einer Planungsgesellschaft an, in der die Aufgabenträger Land Schleswig-Holstein, Plön, Rendsburg-Eckernförde und Kiel das Planfeststellungsverfahren auf den Weg bringen. Wir brauchen jetzt diesen unbedingten Zeitdruck, weil die Bundesförderung nach dem Gemeindeverkehrs- und Finanzierungsgesetz nur bis 2019 gesichert ist, wir also das Projekt bis dahin realisiert haben müssen. Spätestens 2020 sollten die Bahnen auf allen neuen Strecken rollen.

Die Erkenntnisse, die für dieses Projekt sprechen und bislang vorliegen, sind überaus fundiert und zahlreich. Untersuchungen zum volkswirtschaftlichen Nutzen einer StadtRegionalBahn gehen davon aus, dass jeder eingesetzte Euro einem Nutzen von etwa 2 Euro entspricht. Das nenne ich beispielhaft. Gefordert wird vom Bund im Hinblick auf die Förderfähigkeit von derartigen Projekten lediglich ein Nutzenkostenfaktor von 1,0. Wer den Nutzen des Projektes bewerten will, darf aber keinesfalls nur auf die Kosten schauen. Denn eine StadtRegionalBahn könnte in einer Stadt, die zwei der national bedeutendsten Lokomotivhersteller beherbergt, noch ganz andere Folgen zeitigen. Oder denken Sie an die ökologischen Effekte, wenn mehr Menschen von ihrem Auto auf eine noch attraktivere Nahverkehrsverbindung umsteigen.

Klimawandel und Schutz davor ist weltweit vielleicht die wichtigste Aufgabe, die sich der Menschheit stellt. Diese Frage wird natürlich nicht in Kiel allein beantwortet, aber Kiel kann und will seinen Beitrag leisten. Ein noch leistungsfähigerer ÖPNV wäre ein überaus bedeutsamer Schritt. Zumal alle Prognosen voraussagen, dass die Nutzung des Busverkehrs bis 2020 zurück gehen wird. Dabei kann sich Kiel diesen Rückgang gar nicht leisten. Weder als Faktor der Standortattraktivierung noch vor dem Hintergrund unserer ohnehin verbesserungswürdigen ÖPNV-Nutzungsquote.

Hinzu kommt: Wir denken uns mit einer StadtRegionalBahn nichts gänzlich Neues aus. Städte wie Karlsruhe, Braunschweig, Bonn oder Kassel haben uns vorgemacht, wie ein Straßenbahnsystem zum Nutzen von Stadt und Region weiter entwickelt werden kann. In Saarbrücken wurden in den 90er Jahren die Planungen für einen schienengebundenen ÖPNV vorangetrieben und auch umgesetzt. Selbstverständlich war es auch in Kiel aus der heutigen Sicht ein Fehler, die Straßenbahnnetze zu demontieren. Nur die Tatsache, dass wir einmal einen schweren Fehler begangen haben, darf nicht dazu führen, die falsche Entscheidung für alle Zeiten zu zementieren.

Sieben Verbindungen sind geplant, die Verbindungen von und nach Kiel schaffen, die im Norden bis nach Eckernförde, im Süden bis nach Preetz, im Osten bis Schönberger Strand und im Südwesten bis nach Neumünster reichen. Die StadtRegionalBahn unterscheidet sich dabei vom konventionellen ÖPNV deutlich: Sie erzielt Fahrzeitverbesserungen, bietet größere Fahrzeuge mit mehr Sitzplätzen, eine Vertaktung der Linien auf den gebündelten Ästen der Innenstadt und einen höheren Fahrkomfort. Dafür brauchen wir etwa 24 neue Kilometer Stadtbahnnetz, das sich U-förmig um die Förde legt. Dazu werden 105 Kilometer Regionalstrecke mit fast 20 neuen Haltepunkten genutzt.

Erfahrungen aus Städten wie Karlsruhe oder Saarbrücken belegen, das besonders die Innenstadt von solch einem Projekt profitiert. Der ÖPNV-Anteil in Kiel könnte um ca. 3

Prozentpunkte steigen. Das wären 71 Millionen gesparte Kfz-Kilometer pro Jahr. Die folge: Erhebliche Energieeinsparungen und Senkungen der Umweltbelastungen. Im gleichen Maße wird es der gesamten Strecke zu einer wirtschaftlichen Stärkung kommen. Die StadtRegionalBahn wird zu einem Wertanstieg der Immobilien führen, was Aufwertung und Neubau von Wohnungen forcieren wird. Mehr Geschäfte siedeln sich an. Der Rückgang am motorisierten Individualverkehr ermöglicht eine Veränderung des Verkehrsraums zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern.

Ungeachtet der zahlreichen Vorteile und Chancen steht das Projekt StadtRegionalBahn an einem Wendepunkt. Nach der überraschenden Weigerung des Landes, sich an den Kosten für das Gutachten zur Kostenverteilung zu beteiligen, musste ich einen Stopp verfügen, bis sich das Land eindeutig und unmissverständlich positioniert hat. Darauf wartet die Stadt derzeit. Aber eines ist schon heute klar: Ohne eine entsprechende Beteiligung des Landes an der Finanzierung dieses Projektes, das den bisherigen Gutachten zufolge am besten als ÖPP-Format zu realisieren ist, ist die StadtRegionalBahn für Kiel und die Region nicht darstellbar. Die Gutachten könnten sich die Kreise und Kiel sehr wohl leisten. Aber hier geht es nicht um 100.000 Euro Gutachtenkosten. Sondern hier geht es auch um die Frage, wer finanzielle Gesamtverantwortung für ein Projekt tragen will, von dem nicht nur Kiel und die Region bis nach Neumünster und Preetz profitieren würde, sondern am Ende das ganze Land Schleswig-Holstein.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.