

StadtRegionalBahn (SRB) Kiel



Fotomontage: Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt

Themenvorschau

- ▶ Kieler Straßenbahngeschichte
- ▶ Konzept der SRB
- ▶ SRB-Liniennetz Kiel
- ▶ Gesamtkosten der SRB
- ▶ Finanzierung der SRB
- ▶ Koalitionsvertrag SH-Ampel
- ▶ Jährliche Kosten der SRB
- ▶ Regionalwirtschaftliche Effekte
- ▶ Fazit regionalwirtschaftliche Effekte
- ▶ Defizitabdeckung der SRB
- ▶ Vorteile der SRB

Kieler Straßenbahngeschichte

Die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel hat sich im Jahr 1977 mit einem Generalverkehrsplan für die Abschaffung seiner Straßenbahn entschieden. Bis zum Jahr 1985 fuhr die Linie 4 von nördlichen Stadtteil Kiel-Wik bis zum östlichen Stadtteil Kiel-Wellingdorf. Die Streckenlänge betrug insgesamt rd. 10 Kilometer. Zum Einsatz kamen Schienenfahrzeuge die auch in Braunschweig und Düsseldorf verwendet wurden. Während des 2. Weltkrieges gab es 10 Straßenbahnlinien, die das gesamte Stadtgebiet verbunden haben.

Konzept der SRB

Die StadtRegionalBahn Kiel (SRB) ist ein System, mit dem zum einen die Verkehre zwischen dem Umland und der Innenstadt nachhaltig positiv beeinflusst werden können. Die SRB verknüpft den Stadt- und Regionalverkehr miteinander so, dass das Umsteigen am Kieler Hauptbahnhof zwischen Bahn und Bus entfällt. Die Stadtbahnfahrzeuge fahren in Kiel als Stadtbahn im Straßenraum und verbinden die Stadteile mit dem Stadtzentrum. Mit Bussen werden die Strecken mit geringerem Fahrgastpotential bedient. Ohne Umstieg am Hauptbahnhof können die Fahrgäste in den Stadtbahnzügen weiter auf den Eisenbahnstrecken in die Region hinein bis nach Eckernförde, Neumünster, Preetz oder bis Schönberger Strand fahren. Die SRB ist eine Lösung für Regionen, die mit herkömmlichen Bus- und Bahnverkehr nicht ausreichend bedient werden können, wo andererseits aber die Nachfrage für ein S-Bahn System nicht groß genug ist, um dies wirtschaftlich zu betreiben.

Konzept der SRB

ÖPNV zwischen Stadt und Region heute:

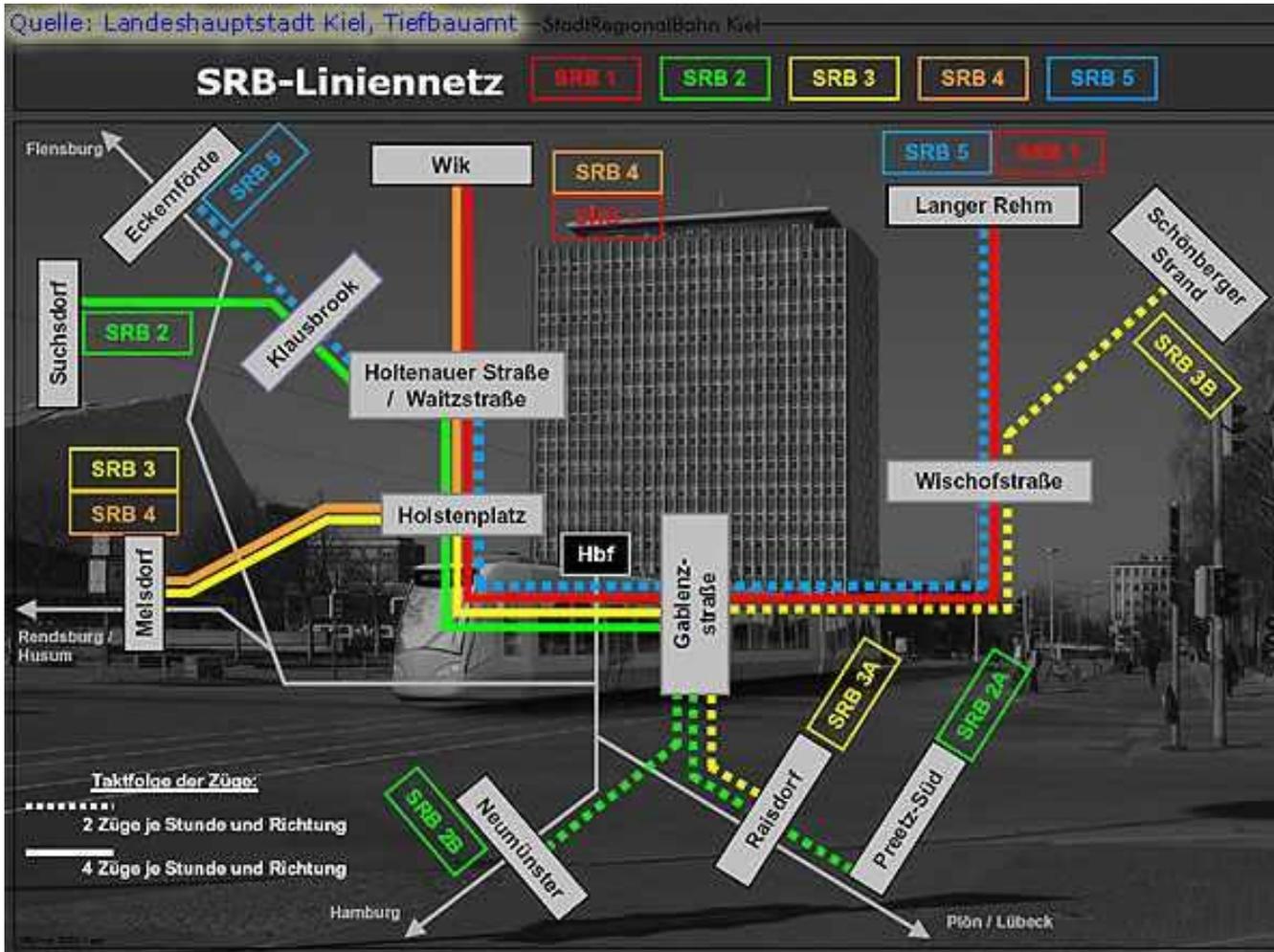
Umsteigezwang am Hauptbahnhof

ÖPNV zwischen Stadt und Region künftig:

SRB verbindet Stadt und Region

direkt und umsteigefrei!

SRB-Liniennetz Kiel



Gesamtkosten der SRB

	Mio. €	Anteil in %
Fahrweg	272,0	71,2
davon Kernnetz	100,0	26,2
Schienfahrzeuge	110,0	28,8
Gesamtinvestiton	382,0	100,0

In den Kosten sind die Planungs- und Vorbereitungskosten nicht enthalten. Bisher wurden rd. 11 Mio. € an Planungskosten durch die Stadt Kiel aufgewendet.

Finanzierung der SRB

Mittelgeber	Mio. €	Anteil in %
Bund	229,2	60
Land Schleswig-Holstein	95,5	25
Öffentlich-Private Partnerschaft	57,3	15
Gesamtsumme	382,0	100

Koalitionsvertrag SH-Ampel

Die in der Region Kiel in Planung befindliche SRB ist von landespolitischer Bedeutung, da sie eine Vernetzung von Eckernförde, Rendsburg, Neumünster, Preetz und Kiel ermöglicht. Der Landesanteil an den Infrastrukturkosten wird von 15 Prozent auf bis zu 25 Prozent erhöht. Die Finanzierung könnte aus den Regionalisierungsmitteln und den Umschichtungen der GVFG-Mittel erfolgen. Es sollen weitere Finanzierungsquellen gesucht werden. Für die Betriebskosten soll eine gemeinschaftliche Lösung durch die Landeshauptstadt Kiel, die beteiligten Kreise und das Land Schleswig-Holstein gefunden werden. In der Metropolregion streben wir eine Abstimmung mit den Tarifen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) an. Wir streben langfristig einen gemeinsamen Aufgabenträger und ein einheitliches Tarifsystem für Hamburg und Schleswig-Holstein an. Der Betrieb der Hochbahnstrecken im Hamburger Rand wird wie bisher durch Landeszuschüsse sichergestellt.

Jährliche Kosten der SRB

	KBV	ÖPP
Finanzierungskosten	18.554	16.828
Unterhaltungskosten	9.386	8.719
sonstige Projektkosten	3.085	2.353
Gesamtkosten in TEUR	31.025	27.900

KBV = Konventionelle Beschaffungsvariante

Regionalwirtschaftliche Effekte

		Umsatz	Bruttowert- schöpfung	Personen- jahre
		(Mio. €)	(Mio. €)	
	Fall	- bezogen auf die Bauzeit -		
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

Fazit Regionalwirtschaftliche Effekte

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.

Defizitabdeckung der SRB

	Defizitabdeckung
Landeshauptstadt Kiel	5,441
Land Schleswig-Holstein	4,232
Kreis Rendsburg-Eckernförde	2,576
Kreis Plön	1,932
Stadt Neumünster	0,460
Gesamt	14,641

Vorteile der SRB

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 Nachfragerückgängen führen und damit auch zu höheren Defiziten.

Vorteile der SRB

Schon die bisherige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 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.

Diese Präsentation ist auf Basis der im Internet veröffentlichten Informationen der Landeshauptstadt Kiel entstanden.

<http://www.kiel.de/leben/verkehr/verkehrsplanung/stadtregionalbahn/index.php>

Diese Präsentation ist keine offizielle Meinung der Piratenpartei.

Sven Seele

Dezember 2012