

AZ: 61-43-09-02 / Herr Köwer

Drucksache Nr.: 0940/2008/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Hauptausschuss	13.03.2012	N	Kenntnisnahme
Bau-, Planungs- und Umwelt- ausschuss	15.03.2012	Ö	Vorberatung
Ratsversammlung	27.03.2012	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

OBM

Verhandlungsgegenstand:

StadtRegionalBahn Kiel

A n t r a g :

1. Der Bericht der Verwaltung über die zu erwartenden Wirkungen einer StadtRegionalBahn auf die Stadt Neumünster wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Stadt Neumünster steht den Planungen einer StadtRegionalBahn als ein zukunfts- und klimaschutzorientiertes Verkehrssystem grundsätzlich positiv gegenüber.
3. Unter den aktuellen Finanzierungsbedingungen sieht die Stadt Neumünster aber keine Möglichkeit, sich an den Kosten einer Planungsgesellschaft und des Stadt-RegionalBahn-Betriebs zu beteiligen.

Finanzielle Auswirkungen:

Behandlung in nichtöffentlicher Sitzung:



NEIN



JA

- ☐ Personalangelegenheit, die sich auf einzelne Dienstkraft bezieht
- ☐ Erlass, Stundung und Niederschlagung von Abgaben und Entgelten
- ☐ Grundstücksangelegenheit
- ☐ Rechtsgeschäft mit Privaten/Unternehmen, deren persönliche oder wirtschaftliche Verhältnisse in die Beratung mit einbezogen werden
- ☐

B e g r ü n d u n g :

Mit Beschluss des Bau-, Planungs- und Umweltausschuss vom 16.06.2011 zur Vorlage 0735/2008/DS wurde die Verwaltung beauftragt, eine Übersicht über die Vor- und Nachteile der StadtRegionalBahn (SRB) für die Stadt Neumünster vorzulegen. Damit soll eine Entscheidungsgrundlage hergestellt werden für eine grundsätzliche Positionierung der Stadt Neumünster zum Projekt StadtRegionalBahn und für eine Beteiligung an der zu gründenden Planungsgesellschaft.

Bei der Einschätzung der stadtstrukturellen Effekte einer SRB auf Neumünster sind auch die vorgegebenen Rahmenbedingungen aus Klimaschutz, demographischer Entwicklung und allgemeiner Mobilitätsentwicklung zu berücksichtigen. Ergänzend dazu sind die zum gegenwärtigen Planungsstand zu erwartenden Kosten für Stadt Neumünster zu benennen.

Mit der Realisierung einer SRB plant die Stadt Kiel ein schienengebundenes Verkehrssystem, mit dem zum einen das Stadtgebiet Kiel mit einem im Vergleich zum Bus wesentlich leistungsfähigeren Verkehrssystem erschlossen würde. Zum anderen soll aber mit der SRB die Verknüpfung mit der Region wesentlich gestärkt und verbessert werden. Ähnlich wie bei einem S-Bahn-System soll mit der SRB zwischen der Landeshauptstadt Kiel und den umliegenden Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie der kreisfreien Stadt Neumünster ein schnelles und im dichten Takt verkehrendes Verkehrssystem die Region erschließen. Ein entscheidender Unterschied zu den bestehenden Bahnverbindungen und großer Vorteil der SRB ist der direkte Übergang vom Regional- in den Stadtverkehr. Das bislang erforderliche Umsteigen von Bahn auf Bus würde entfallen. Stattdessen könnte wie bei einer Straßenbahn unmittelbar und niveaugleich auf andere Linien umgestiegen werden bzw. im Falle der geplanten Linie 2, die Neumünster und Kiel verbinden würde, umsteigefrei im Stadtgebiet Kiel (Innenstadt, Holtenauer Straße, Universität, Suchsdorf) über den Hauptbahnhof hinaus weitergefahren werden.

Aktuell bestehen stündlich zwei Zugverbindungen (Regionalbahn, Regionalexpress) je Richtung zwischen Neumünster und Kiel. Dieses Angebot wird im Ergebnis der Ausschreibung von Netz Mitte mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 bestehen bleiben bzw. in den Richtungen Flensburg und Hamburg verdichtet werden (halbstündiger Takt zwischen Kiel und Hamburg, stündlicher Takt zwischen Flensburg und Hamburg).

Mit Betriebsaufnahme der SRB sind zwei zusätzliche Verbindungen pro Stunde zwischen Neumünster und Kiel vorgesehen, so dass in der Summe vier Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten würden.

Der Bedarf für diese Anzahl an Fahrtverbindungen ist allerdings zu hinterfragen. Hier gäbe es gegebenenfalls das Potenzial für eine Reduzierung der von Neumünster zu tragenden Kosten. Im Rahmen der weiteren Planung sollte daher geprüft werden, ob eine bedarfsgerechte Anpassung des Fahrtenangebotes (beispielsweise außerhalb der Hauptverkehrszeit nur eine statt zwei SRB-Verbindungen pro Stunde) erfolgen könnte.

Bevor auf die konkreten Auswirkungen der SRB auf Neumünster eingegangen wird, ist auf einige grundsätzliche Rahmenbedingungen bzw. Trends hinzuweisen, die auf das zukünftige Verkehrsverhalten Einfluss haben werden.

• Demographischer Wandel

Auch wenn in der Generation „65+“ in den letzten Jahren die Mobilität und dabei die Nutzung des Pkw zu- und die des ÖPNV abgenommen hat, ist von einer tendenziellen Affinität zu öffentlichen und schienengebundenen Verkehrsmitteln auszugehen. Zum einen steigt mit der absoluten Anzahl der Senioren auch die Zahl der ÖV-Kunden, zum anderen wird sich die heutige hohe Pkw-Verfügbarkeit bei der älteren Generation aus Einkommensgründen zukünftig zurückgehen. Absehbar ist ferner, dass der Pkw nicht mehr bedingungslos für jeden Verkehrszweck genutzt wird, und dass diese Verkehrsmittel - Alternative zunehmend an Bedeutung gewinnen wird.

● Kosten der Auto-Mobilität

Der starke Anstieg der Kraftstoffpreise der letzten Jahre wird sich nicht umkehren. Daher wird in den privaten Haushalten die Auto-Mobilität bei der Verkehrsmittelwahl hinterfragt und verstärkt alternative Verkehrsmittel mit in Betracht gezogen. Mittel- bis langfristig führt dies auch dazu, dass Wohnstandorte mit guter ÖPNV-Erschließung zunehmend nachgefragt werden.

● Multimodalität

Die eindeutige Bindung an Verkehrsmittel nimmt ab. „Den Autofahrer“ und „den Bahnfahrer“ gibt es tendenziell weniger; die Bereitschaft, unterschiedliche Verkehrsmittel je nach Eignung zu nutzen, nimmt zu. Die Zahl der ÖV-„Gelegenheitsfahrer“ steigt, die ÖV-Gesamtnutzung in der jüngeren Generation ebenfalls, während hier der Führerscheinbesitz leicht rückläufig ist. Es mehren sich die Zeichen dafür, dass die Faszination für „der Deutschen liebstes Kind“ zunehmend einer nüchternen Zweckrationalität Platz macht und insbesondere bei Jüngeren das Auto nicht mehr das primäre emotionale Identifikationsobjekt darstellt. Diese Tendenzen sprechen neben reinen Kostenargumenten auch für die Bevorzugung von Wohnstandorten, die eine solche Multimodalität auch zulassen.

● Klimafreundliche Mobilität

Das Bewusstsein für Klimaschutz hat in den vergangenen Jahren bei der Bevölkerung ständig zugenommen. Ein wichtiger Teilaspekt dabei ist das Hinterfragen des eigenen Mobilitätsverhaltens. Entsprechend werden zunehmend alternative Verkehrsmittel nachgefragt. Der öffentliche Nahverkehr spielt dabei neben dem Fahrrad und dem Zu-Fuß-Gehen eine entscheidende Rolle. Entsprechend ist ein attraktives Nahverkehrsangebot Voraussetzung für ein umweltfreundliches Mobilitätsangebot.

Die aufgeführten Rahmenbedingungen führen insgesamt dazu, dass bei der Bevölkerung hinsichtlich ihrer Mobilitätsbedürfnisse verstärkt eine Wahlfreiheit zwischen mehreren Verkehrsmitteln nachgefragt wird. Ein attraktives Nahverkehrsangebot wird daher als lokaler und regionaler Standortfaktor zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Zur Einschätzung der Wirkungen einer SRB auf Neumünster lohnt ein Blick auf Regionen im Bundesgebiet, in denen Stadtbahnprojekte bereits realisiert wurden. Die Erfahrungen aus diesen Gebieten zeigen, dass die Beförderungsfälle gegenüber dem Vorherzustand deutlich zunehmen. Dabei haben keineswegs nur die großen Städte als zentrale Orte in den Stadtbahnnetzen profitiert. Vielmehr hat das attraktivere Bahnangebot zu einer Stärkung aller Fahrtrelationen geführt. Gerade die kleineren Städte im Umfeld der Kernstädte des Stadtbahn-Angebotes verzeichnen positive Effekte in Bezug auf strukturelle und räumliche Entwicklungen. So wurde die Erreichbarkeit als Arbeitsort, als Wohnort, als Ziel von Einkaufs- und Freizeitverkehr deutlich gestärkt.

Als mögliche konkrete positive Effekte der SRB auf die Stadtentwicklung von Neumünster sind zu nennen:

● Verbesserung der Verkehrsanbindung

Die Verkehrsanbindung ist ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen, da davon der Einzugsbereich für qualifizierte Arbeitnehmer abhängt. Daher wird eine hochwertige ÖPNV- / SPNV-Anbindung von Unternehmensseite geschätzt. Eine zuverlässige Beförderungsalternative zum motorisierten Individualverkehr ihrer Beschäftigten ist im Interesse der Wirtschaft und damit standortprägend.

Andererseits ist eine gute Verkehrsanbindung ebenso wichtig für die Arbeitnehmer, da damit die Reichweite möglicher Arbeitsorte und damit die Auswahl an Stellenangeboten erweitert wird. Ausschlaggebend hierfür ist der Wunsch, in einem unsicheren wirtschaftlichen Umfeld einen räumlich ausgedehnten Arbeits- und Bildungsmarkt mit alternativen

Verkehrsmitteln erreichen zu können, ohne den Wohnstandort wechseln zu müssen. Dies wiederum führt zu einer Stabilisierung als Wohnstandort und gegebenenfalls zu einer verstärkten Immobilien-Nachfrage. Ähnliches gilt für Neumünsteraner Studenten, die an einer schnellen Erreichbarkeit der Hochschulen in Kiel interessiert sind, um ihren Wohnstandort in Neumünster beibehalten zu können.

• Attraktivierung als Wohnstandort

Eine gute Bahnanbindung wirkt sich positiv auf die Attraktivität eines Wohnstandortes aus. Auf Grund der demographischen Entwicklung und der zunehmend nachgefragten Multimodalität wird die Bedeutung eines guten Nahverkehrsanschlusses weiterhin zunehmen. Die SRB kann diese Entwicklung positiv verstärken. Dies wird sich insbesondere auf die Stadtteile Einfeld und Tungendorf auswirken.

• Stabilisierung der Immobiliennachfrage

Der demographische Wandel führt zu einer Abschwächung der Immobiliennachfrage. Der Bahnanschluß ist dabei einer von mehreren maßgeblichen Standortfaktoren wie Nahversorgung, ärztliche Versorgung, Schulangebot und Fernstraßenanbindung. Die SRB wird die Standortgunst dieser zentralen Lagen weiter aufwerten.

Die Erreichbarkeit einer Stadt stellt einen wesentlichen Standortfaktor für die Wirtschaft und die Bevölkerung dar. Angesichts der demographischen Entwicklung werden auf Grund der geburtenschwachen Jahrgänge Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt verstärkt nachgefragt werden. Die durch eine SRB weiter verbesserte zentrale Lage in Schleswig-Holstein kann sich dabei positiv für Neumünster auswirken.

Neumünster kann sich dabei als mittelgroße Stadt mit kurzen Wegen und grünen Stadtteilen profilieren. Die Attraktivität als Einkaufsstadt wird mit dem im Herbst zu eröffnenden Designer Outlet Center und dem geplanten Einkaufszentrum in der Innenstadt deutlich zunehmen.

Durch die SRB würde die Verkehrsachse Neumünster-Kiel gestärkt, was durch das direkte Umsteigen bzw. teils umsteigefreier Verbindungen in das weitere Stadtgebiet bzw. aus dem weiteren Stadtgebiet Kiels zusätzlich begünstigt würde.

Ergänzend ist anzuführen, dass des Weiteren volkswirtschaftlicher Nutzen entsteht, von dem Neumünster indirekt profitieren kann, hinsichtlich Reisezeiteinsparung, Verringerung der MIV-Betriebskosten, Vermeidung von Umweltschäden und Senkung der Unfallkosten.

Die von der Stadt Neumünster zu tragenden voraussichtlichen Kostenanteile an der SRB werden von der Stadt Kiel wie folgt angegeben (Preisstand 2009):

- Kostenbeteiligung an der zu gründenden Planungsgesellschaft:
118.000 EUR für die ersten drei Jahre
Anmerkung: bei der Berechnung wurde ein vom Land zu tragender Kostenanteil berücksichtigt; das Land hat aber zwischenzeitlich signalisiert, sich an den Kosten der Planungsgesellschaft nicht beteiligen zu wollen; eine Neuberechnung der Kostenanteile liegt hier nicht vor.
- Der von Neumünster zu tragende Kostenanteil für Bau und Betrieb beträgt 5% an den Kosten des Regionalverkehrs (Land 46%, Kreis Rendsburg-Eckernförde 28%, Kreis Plön 21%).
- Insgesamt beträgt der von Neumünster zu tragende Kostenanteil zur Defizitabdeckung voraussichtlich 667.000 EUR pro Jahr.

Fazit:

Angesichts des demographischen Wandels wird der bundesweite Konkurrenzdruck zwischen Städten bzw. Regionen im Wettbewerb um Arbeitsplätze und Arbeitskräfte weiter zunehmen. Die Qualität der Verkehrsanbindung wird dabei eine wichtige Rolle spielen.

Die StadtRegionalBahn kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

Inwiefern die Stadt Neumünster von einer SRB konkret profitieren kann, ist nur schwer zuverlässig einzuschätzen. Auf Grund der stattgefundenen räumlichen Entwicklungen in anderen Stadtbahnregionen kann aber vermutet werden, dass Neumünster als zweitgrößte Stadt in dem geplanten SRB-Netz von den positiven Effekten der SRB profitieren würde.

Eine Beteiligung der Stadt Neumünster an dem SRB-Projekt sollte aus den vorgenannten Gründen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Die bislang errechneten Kostenanteile für die Beteiligung an einer Planungsgesellschaft und für die Defizitabdeckung des laufenden Betriebs überfordern allerdings deutlich die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt Neumünster. Auch scheint das Kosten-Nutzen-Verhältnis, ohne eine auf Neumünster bezogene Berechnungsgrundlage zu verfügen, eher ungünstig.

Dr. Olaf Tauras
Oberbürgermeister

Anlage:

- Streckennetz der StadtRegionalBahn Kiel