

Kiel, 19.2.25

Sehr geehrter Herr Dr. Kämpfer, sehr geehrter Herr Günther,

vielen Dank für die Zeit, die Sie sich genommen haben, um auf unsere Fragen zur Stadtbahn einzugehen.

Wir beziehen uns auf dieselben öffentlichen Daten und Statistiken wie Sie. Warum Sie und wir zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen daraus kommen, möchten wir gerne verstehen. Wir würden es daher sehr begrüßen, wenn Sie unsere Detailfragen ebenfalls detailliert beantworten könnten.

1. Welche Zahlen stellen Sie unseren Berechnungen aus der Studie 299 zum Bevölkerungswachstum in Kiel gegenüber?
2. Welche Quellen führen Sie an, um Ihre Behauptung eines Bevölkerungswachstums in der Region Kiel zu untermauern?
3. Inwieweit ist die Stadtbahn klimaneutraler als ein E-Bus-System ohne Stadtbahn?
4. Was genau ist damit gemeint, dass die Kofinanzierung des Landes nur erfolgen soll, „wenn es die Finanzlage des Landes zum Entscheidungszeitpunkt und in den Folgejahren zulässt“?

Zu den Fahrgastprognosen sagen öffentliche Daten und Statistiken:

1. Es steigen maximal 22.000 Autofahrer in die Stadtbahn um (Aussage Ihrer Gutachter). Das ist weit entfernt von der von Ihnen vorgegebenen Verdoppelung um 100.000 Fahrgäste.
2. Der Kieler ÖPNV ist heute zu weniger als 2% überlastet (Bestätigung durch Ihre Stabsstelle Mobilität).
3. In Montpellier sind die Fahrgastzahlen nur um 39% gewachsen. Sie hatten die Stadt während der Ratsversammlung im November 2024 als Beispiel für eine Verdoppelung angeführt.
4. Ihr Hinweis auf den „mickrigen ÖPNV-Anteil“ in Kiel am Modal Split ist stark verkürzt. Im Umweltverbund hat Kiel einen höheren Anteil als 68% aller vergleichbaren Städte (auch dank Ihres persönlichen Einsatzes für den Ausbau des Radverkehrs in Kiel).
5. Sie haben in der Ratsversammlung im November Freiburg und Kassel als Vorbilder für Kiel genannt, wenn es darum geht, hohe Fahrgastzahlen im ÖPNV zu erreichen. In Freiburg stagniert der MIV-Anteil seit Jahren bei 34%, in Kassel liegt er bei 43% (Kiel liegt bei 38%).

Spannend fanden wir Ihre Aussage vom November, dass eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen in Kiel 30 Jahre oder länger dauern würde. Fährt die Stadtbahn - die dreimal mehr Kapazität bietet als ein Gelenkbus - also bis 2070 jährlich finanzielle Defizite ein? Wurde dieser Zeitraum bei der Berechnung der Folgekosten der Stadtbahn entsprechend berücksichtigt?

Sollten Sie unseren Aussagen nichts entgegenzusetzen haben, dann sollten Sie diese im Sinne Kiels veröffentlichen, damit alle Befürworter sie in ihrer Meinungsfindung entsprechend berücksichtigen können. Sollten wir allerdings bei unseren Angaben Fehler gemacht haben, würden wir uns dafür entschuldigen und Sie könnten die jetzige Mehrheit für die Stadtbahn stärken.

Gerne bieten wir an, unsere unterschiedlichen Standpunkte und Fragen auch in kleinerer Runde persönlich auszutauschen.

Mit Freundlichen Grüßen,  
Dr. Christian Domm  
Klaus Rosansky  
Dr. Alexander Bochert

Kiel, 17.2.25

Sehr geehrter Herr Bochert, Herr Domm und Herr Rosansky,

danke für Ihr erneutes Schreiben bezüglich des Letter of Intent, den die Landeshauptstadt Kiel mit dem Land Schleswig-Holstein abgeschlossen hat. Wie bereits mitgeteilt, beruhen die in der Präambel genannten Motive wie z.B. die zu erwartenden steigenden Bevölkerungszahlen auf öffentlichen Daten und Statistiken, so dass die Ausführungen auf validen Grundlagen basieren und damit eine Änderung des Letter of Intent nicht erfolgen wird. Weitere Erörterungen dazu sind nach meinem Dafürhalten aus diesem Grund auch nicht zielführend. Der Unterschied liegt ganz offenkundig darin, dass Ihre Bürgerinitiative von der Notwendigkeit bzw. Vorteilhaftigkeit einer Stadtbahn nicht überzeugt ist, unsere Gutachter, die Verwaltung, die Mehrheit der Ratsversammlung und das Land hingegen schon. Es ist nach Austausch verschiedener Informationen und Argumente nicht erkennbar, dass sich hierzu ein Konsens erreichen lässt.

Mit freundlichen Grüßen  
Ulf Kämpfer

Kiel, 5.2.25

Danke für Ihre Nachricht Herr Dr. Kämpfer, Herr Günther,

Wir schätzen es sehr, dass Sie sich für unsere Fragen die Zeit nehmen. Sie begründen die Notwendigkeit der Stadtbahn mit einem Bevölkerungs- und Verkehrswachstum. Wir gehen davon aus, dass Herr Günther diese Meinung teilt, da wir von ihm keine Nachricht erhielten.

Zum Bevölkerungswachstum zitieren Sie die neueste Prognose 299 der Kieler Zahlen bis 2033. Dort werden geplante Bauprojekte für Wohneinheiten mit Platz für 3500 bis 16.900 neue Bürger genannt. Die Zahl an Wohneinheiten hänge von der fraglichen wirtschaftlichen Entwicklung, Städtebauförderung, Wohnbauförderung ab und sei weiter durch die Baukrise gefährdet. Die dahinterliegende Annahme ist jedoch, dass überall da, wo neuer Wohnraum geschaffen wird, neue zahlungskräftige Bürger automatisch nachwachsen und einziehen.

Dieser merkwürdigen Annahme dennoch folgend, haben wir die erwarteten Fahrgastzahlen für den ÖPNV versucht plausibel abzuleiten. Dabei wurde auf die Annahme verzichtet, dass mindestens 1/3 der neuen Wohneinheiten mehr als 200m von der Trasse entfernt und für die Stadtbahn daher auch nicht relevant sind. Auch wurde mit dem Erreichen des von Ihnen gewünschten Modal-Split Ziels von 20% gerechnet (heute 10%). Es ergeben sich demnach großzügig gerechnet knapp 4.600 neue Fahrgäste pro Tag für den ÖPNV in 2033. Über 8 Jahre verteilt also ca. 0,5% Wachstum p.a., bezogen auf heute 100.000 Fahrgäste pro Tag.

|               |   |
|---------------|---|
| <b>16.898</b> | Maximale zusätzliche Bevölkerung Kiel 2033 gemäß Prognose 299, Anhang 2a            |
| <b>-941</b>   | Davon Bevölkerung Norden: Schilksee, Pries/Friedrichsort, Holtenau                  |
| <b>-4.534</b> | Davon Bevölkerung Süden: Meimersdorf  |
| <b>11.423</b> | Maximale stadtbahnrelevante zusätzliche Bevölkerung (abzüglich Norden und Süden)    |
| <b>5.712</b>  | Abzüglich 50% aufgrund unsicherer Förderlage und Baukrise gemäß Prognose 299        |
| <b>22.846</b> | X 4 Verkehrswege pro Tag/Bürger (laut Stabsstelle Mobilität) = Gesamte Verkehrswege |
| <b>4.569</b>  | X 20% gemäß Modal Split Ziel = Zusätzliche tägliche Fahrgäste 2033 im Kieler ÖPNV   |

Zum Verkehrswachstum geht die von Ihnen zitierte Verkehrsprognose 2040 von einer Reduktion des MIV im Modal-Split von 6,2% aus und begründet dies unter anderem mit Home-Office (welches durch Digitalisierung getrieben ist). Einzig Schüler und Studierende sind nicht flexibel und führen hauptsächlich zu der heute maximal 2% Überlastung des Kieler ÖPNV. Doch auch hier gibt es Entwarnung: Die CAU berichtet von einem demographischen Rückgang der Studierenden um 6% in den letzten 3 Jahren.

Auf unsere Argumente bezüglich der Klimaziele sind Sie leider in Ihrer Antwort nicht eingegangen. Auch hier bestärkt die Verkehrsprognose: Der CO2 Ausstoß durch den MIV reduziert sich bis 2040

um 81%. Zu einem ähnlichen Rückgang kommt es auch im übrigen Wirtschaftsverkehr. Diese Entwicklung dürfte sich bis 2050 fortsetzen, und dann wäre Kiel ohne Stadtbahn klimaneutral.

Sehr geehrter Herr Dr. Kämofer, sehr geehrter Herr Günther, selbst Ihre Quellen belegen kein Bevölkerungs- oder MIV-Wachstum, welches für die Einführung einer Stadtbahn relevant wäre. Auch die Klimaziele sind ohne Stadtbahn erreichbar.

Dass der ÖPNV den heutigen und zukünftigen Bedarfen gerecht wird, dass Kiel einen überdurchschnittlichen Anteil des Umweltverbunds am Mobilitätsmix hat, dass die Stadtbahn eher dem Erreichen der Klimaschutzziele von Land und Stadt hinderlich sind, haben wir bereits durch Quellen auf [www.gruekos.de](http://www.gruekos.de) belegt..

Wir bitten Sie daher nochmal, den LOI der Faktenlage anzupassen und die Aussage zur Finanzierung der Stadtbahn zu präzisieren: Ab welchem Defizit wird die Stadtbahn aufgegeben? Diese Frage geht direkt an Herrn Günther, dem diese Entscheidung letztlich obliegt.

Mit Freundlichen Grüßen,  
Dr. Christian Domm  
Klaus Rosansky  
Dr. Alexander Bochert

Kiel, 28.1.25

Sehr geehrter Herr Bochert, Herr Domm und Herr Rosansky,

ich bedanke mich für Ihr Interesse an der Stadtbahnplanung und die aufmerksame Lektüre des LOI, den das Land Schleswig-Holstein mit der Landeshauptstadt Kiel geschlossen haben.

Ihrer Kritik bezüglich der im LOI festgehaltenen Inhalte möchte ich ausdrücklich widersprechen. Die Bewertungen beruhen auf Fachgutachten sowie öffentlichen Daten.

So ergibt beispielsweise die aktuelle Bevölkerungsprognose von Kiel, dass die Landeshauptstadt weiter wachsen wird. Die jüngsten Zahlen finden Sie unter [Statistischer Bericht Nr. 299 - Bevoelkerungsvorausberechnung fuer Kiel 2024 bis 2033.pdf](#).

Auch die Annahme, dass Verkehr durch den demographischen Wandel oder die Digitalisierung allgemein pauschal deutlich abnehmen wird, entspricht nicht den aktuellen Prognosen. Hier sei auch auf die letzte Verkehrsprognose 2040 verwiesen, die der Bundesverkehrsminister im Oktober 2024 vorgelegt hat. Danach wird der Verkehr in Deutschland insgesamt weiter zunehmen. Das Gesamtpersonenaufkommen steigt hiernach in der Basisprognose weiter.

Entsprechend ist nicht vorgesehen, die Formulierungen im LOI anzupassen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ulf Kämpfer

Kiel, 6.1.2025

Sehr geehrter Herr Günther, sehr geehrter Herr Kämpfer,

Wir von Grünes-Kiel-ohne-Stadtbahn ([www.gruekos.de](http://www.gruekos.de)) bitten um Korrektur Ihres Letters of Intent bezüglich der Kieler Stadtbahn vom Dezember 2024, da mehrere Behauptungen der aktuellen Datenlage nicht entsprechen bzw. im Hinblick auf die Finanzierungsvoraussetzungen unpräzise sind.

1. Im ersten Satz der Präambel wird behauptet, Kiel wachse. Tatsächlich bleibt die Einwohnerzahl in der vorhersehbaren Zukunft konstant. So steht es in  
A. Der stadtteigenen Prognose bis 2031.

- B. Dem statistischen Bericht 291 der Landeshauptstadt Kiel.
- C. Dem statistischen Kurzbericht 486 der Landeshauptstadt Kiel.

2. Auch das angebliche Wachstum der Kiel-Region widerspricht den aktuellen Prognosen, die ebenfalls eine konstante Bevölkerungszahl vorhersagen:

- A. Abschlussbericht der Wirtschaftsförderung Kiel vom Juni 2022
- B. Der Grundlagenstudie 2019 zur Stadtbahn
- C. Den Bemerkungen des Landesrechnungshofs 2023

Alle Quellen gehen von einer alternden Bevölkerung und damit einem Rückgang der erwerbsfähigen Personen aus. Völlig vernachlässigt wird dabei auch die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit, so dass Verkehrsspitzen vermieden werden können. Wachstum fällt demnach als Begründung für die Finanzierung der Stadtbahn-Planungskosten weg.

Für die weitere Reduktion des MIV ist eine Stadtbahn zudem denkbar ungeeignet, da laut Trassenstudie außerhalb von 200m um den Trassenbaum keine Umsteigeeffekte auf die Stadtbahn zu erwarten sind. Somit spielen auch Pendlerströme keine relevante Rolle für den Bau einer Stadtbahn. Zudem sinkt die Zahl der Privat-PKW in Kiel bereits seit 2019, und dieser Trend wird bei unserer alternden Bevölkerung weiter anhalten.

3. Die Stadtbahn wird das Erreichen der Klimaziele durch den Ausstoß von 324.000 Tonnen CO<sub>2</sub> erschweren. Das alternative Ebussystem (Trassenstudie AP E-123.2 Zukünftiges Busnetz ohne HÖV-System, S.108) benötigt keine Trasse, schafft Kapazitäten für 68.000 zusätzliche Fahrgäste und wäre bereits 2030 fertig.

4. Die Kofinanzierung des Landes soll nur erfolgen, „wenn es die Finanzlage des Landes zum Entscheidungszeitpunkt und in den Folgejahren zulässt.“ Schon 2022 stellte unser Landesrechnungshof zur derzeitigen „Finanzmisere“ fest: „Die Tragfähigkeit der schleswig-holsteinischen Landesfinanzen ist nicht dauerhaft sichergestellt. Dies ergibt sich aus dem Tragfähigkeitsbericht des Landesrechnungshofs 2022.“ Jedes Jahr werden die Schulden mindestens um 1 Mrd. steigen. Damit unsere Infrastruktur nicht zerfällt, wären 5,7 Mrd.€ fällig, das UKSH kostet 2 Mrd. € mehr als geplant, an allen Schulen fehlen Lehrkräfte, der Sozialwohnungsbau kommt nicht hinterher. Gleichzeitig baut das Land fleißig Personal auf, 2024 waren es alleine 724 zusätzliche Stellen. Für die Stadtbahn befürchtet das Tiefbauamt in Kiel neuerdings 600 Mio.€ Zusatzkosten und eine 10-jährige Bauzeitverlängerung.

Wir bitten Sie daher, die genannten Fakten zu überprüfen, die Voraussetzungen für eine Finanzierung zu präzisieren und den Letter of Intent ggf. zu korrigieren. Eine schriftliche Antwort ihrerseits werden wir gegebenenfalls auf unserer Homepage veröffentlichen. Lassen Sie uns auch gerne wissen, falls Sie weitere Quellenangaben benötigen.

Diese Anfrage senden wir parallel an die oben genannten Medien und den Landesrechnungshof.

Mit konstruktiven Grüßen und der Hoffnung auf eine baldige Antwort,

Dr Christian Domm  
Dr Alexander Bochert  
Klaus Rosansky

Kiel, 5.12.24

LOI zwischen dem Land Schleswig Holstein (Herr Günther) und der Stadt Kiel (Dr. Kämpfer) wird unterzeichnet. In der Präambel steht:

„I. Präambel

Kiel und die Kiel-Region wachsen. Auch die Wirtschafts- und Pendlerverkehre nehmen zu. Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen werden weder den heutigen noch den zukünftigen Bedarfen gerecht. Deshalb ist ein deutlicher Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs am

Mobilitätsmix wichtig. Dies ist zudem erforderlich, um die ehrgeizigen Klimaschutzziele von Land und Stadt zu erreichen und um den Straßenverkehr zu entlasten, flüssiger und verlässlicher zu machen. Aktuell plant die Landeshauptstadt Kiel, für den Bau einer Kieler Stadtbahn die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Inbetriebnahmestufe 1 zu beauftragen. Vor diesem Hintergrund erfolgt die nachstehende Beschlussfassung zur Finanzierung der Inbetriebnahmestufe 1.“