

## Neue Modal-Split Zahlen aus 2023 zeigen eine deutliche Reduktion des MIV in Kiel!

Das Kernziel der Stadtbahn ist es, Treibhausgase durch die Verlagerung des Autoverkehrs auf den ÖPNV zu reduzieren. Im Endbericht von Ramboll zur Trassenstudie vom 28.09.2022 ist auf Seite 6 der bisher bekannte Modal Split für Kiel sowie die Ziele für die Jahre 2035 und 2050 abgebildet. Demnach soll sich der ÖPNV-Anteil von 2018 bis 2050 mehr als verdoppeln, während der Anteil des MIV von 38 % auf 22 % sinken soll. Die Anteile der klimafreundlichsten Verkehrsmittel, des Fuß- und Radverkehrs, sollen hingegen nur um 5 % steigen.

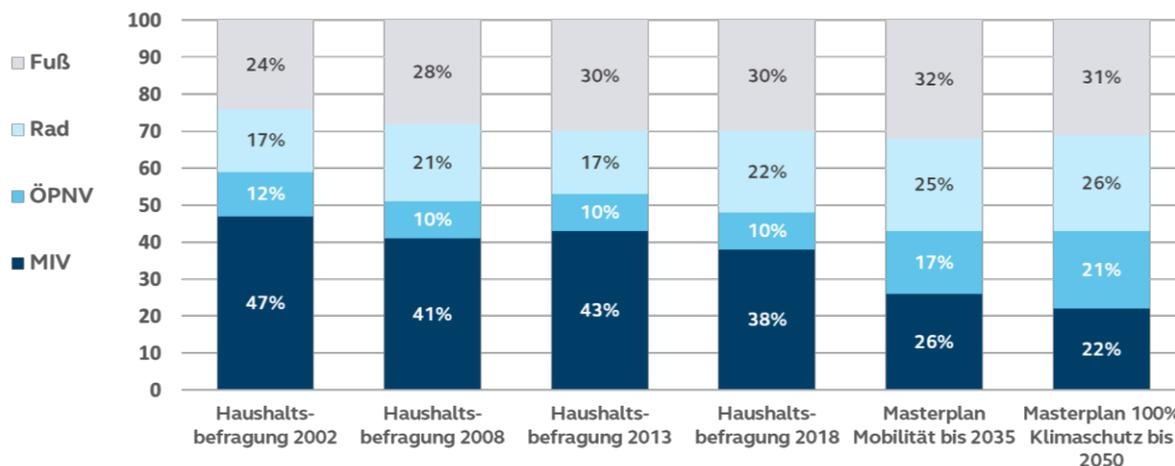


Abbildung 2 Modal-Split-Ziele der LH Kiel gemäß Masterplan Mobilität und Masterplan 100 % Klimaschutz bis zur Klimaneutralität.

Wir haben hier auf [www.gruekos.de](http://www.gruekos.de) belegt, dass die Aussage von Herrn Kämpfer, eine „Verdoppelung des mickrigen 10 %-ÖPNV-Anteils in Kiel“ sei recht einfach, falsch ist. Wir zeigten auf, dass die Kieler:innen im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittlich klimafreundlich unterwegs sind. Zudem widerlegten wir die Aussage der Kieler Stadtverwaltung, dass Städte wie Kassel, Freiburg und Montpellier besser seien.

Nun sind die neuesten Modal-Split-Zahlen veröffentlicht worden. Sie stammen aus dem Jahr 2023. Die Zahlen gelten für insgesamt 129 deutsche Städte. (Hubrich, S, Wittig, S., et. Al, (2025) Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2023“, Städtevergleich.)

### Wie ist der Modal-Split für Kiel in 2023 im Vergleich zu 2018 ausgefallen?

	2018	2023	Änderung:
<b>Fuß</b>	30 %	32,7 %	2,7 %
<b>Rad</b>	22 %	23,7 %	1,7 %
<b>ÖPNV</b>	10 %	10,9 %	0,9 %
<b>MIV</b>	38 %	32,7 %	-5,3 %

Quelle: Hubrich, S, Wittig, S., et. Al, (2025) Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2023“, Städtevergleich.

1. Der MIV-Anteil in Kiel hat sich - ganz ohne Stadtbahn - von 38% in 2018 auf 32,7% um 5,3% in 2023 reduziert. Damit ist das Ziel für 2050 zur Hälfte erfüllt.
2. Kiel wird mehr und mehr zur Stadt der Fußgänger und Radfahrer: Beide Anteile haben sich zusammen um 4,4% erhöht. Damit ist das Ziel für 2050 praktisch schon erfüllt.
3. Der ÖPNV-Anteil in Kiel hat sich im Vergleich nur um 1% erhöht. Das ist ein sehr ernüchterndes Ergebnis für den ÖPNV.

## Wo steht Kiel im Vergleich zu anderen Städten?

Im Vergleich zu anderen Städten sind wir Kieler:innen sehr klimafreundlich unterwegs: 68 % aller Wege werden mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurückgelegt. Wir sind so zufrieden mit unserem ÖPNV, dass wir in der aktuellsten KVG-Fahrgastumfrage historische Bestnoten vergeben haben. Am liebsten sind wir jedoch mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs, da alle Dinge des täglichen Bedarfs in unserer Nähe sind. Das Auto nutzen wir nur für 32,7 % unserer Wege. Wenn wir zur Arbeit pendeln, längere oder komplexere Wegstrecken zurücklegen, viel transportieren müssen, mehrere Personen mitnehmen oder auf das Auto angewiesen sind, ist der ÖPNV keine Alternative. Immerhin nutzen wir das Auto weniger als 68 % aller Menschen in vergleichbaren Städten.

1. Für 129 Städte liegt der Modal-Split vor. In 112 dieser Städte (87%) ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) höher als in Kiel.
2. Nur 35 Städte sind von der Einwohnerzahl her mit Kiel vergleichbar (100.000 bis 700.000 Einwohner).
3. Nur elf der 35 vergleichbaren Städte haben einen besseren oder gleich hohen MIV-Anteil als Kiel. Kiel ist also besser als 68 % aller vergleichbaren Städte (siehe S. 132 ff.).
4. Der ÖPNV-Anteil in Kiel ist höher oder gleich hoch wie in 15 der 35 Städte (Kiel ist also besser als 43 % der vergleichbaren Städte, S. 132 ff.).
5. Den geringsten MIV-Anteil aller 35 Städte hat Heidelberg mit 23,6 %. Kiel möchte diesen Bestwert bis 2050 um 1,6 % unterschreiten.

## Was würden wir der Stadt angesichts dieser neuen Zahlen empfehlen?

1. Es sollten realistische und an Kiel angepasste Ziele für den Umweltverbund vorgegeben werden. Ein MIV-Ziel von 22 % für das Jahr 2050 ist laut den Berechnungen der Gutachter völlig unrealistisch. Der Gesamt-Klimaeffekt der Stadtbahn im Vergleich zu Bussen beträgt 12.600 € pro Jahr. **Die Aussage von Frau Voß, der Umwelt- und Verkehrsdezernentin der Stadt Kiel, zu diesem Betrag lautet: „Das ist ein erheblicher Gewinn für den Klimaschutz.“ Zum Verständnis: Der Eigenanteil der Stadt Kiel für die IBS 1 beträgt allein schon 227 Millionen Euro, was den „Gewinn für den Klimaschutz“ um das 18 000-fache übersteigt. Warum die Stadt Kiel an den MIV-Zielen festhält und wie Frau Voß zu ihrer Aussage kommt, ist nicht nachzuvollziehen.**
2. Es sollte weiter in den Ausbau der Rad- und Fußwege investiert werden, um Autofahrer zu motivieren, auf den Umweltverbund (Fuß + Rad + ÖPNV) umzusteigen. Das Ziel für 2050 scheint wenig ambitioniert zu sein, da es praktisch bereits 2023 erreicht wurde. Die Stadtbahn bewirkt jedoch das Gegenteil: Auf Streckenabschnitten wie Holtenauer Straße, Bergstraße, und Ziegelteich müssen sich Radfahrer die Fahrbahn mit Autofahrern, Scootern und dem kommunalen Versorgungsverkehr teilen. Busse werden auf Nebenstraßen wie der Feldstraße und Knooper Weg verlagert und schränken dort ebenfalls den Raum für Fußgänger und Radfahrer ein. Das wird zu mehr und schwereren Unfällen im Rad- und Fußverkehr führen.
3. Es sollte analysiert werden, warum der ÖPNV-Anteil trotz historischer Bestnoten der Fahrgäste nicht deutlich gestiegen ist. Wir vermuten, dass dies daran liegt, dass nicht genügend in die Fahrwege und die Priorisierung der Busse im Verkehr investiert wurde. **Laut Kieler Verkehrsdezernentin Voß ist dies auch zukünftig nicht vorgesehen. Ihre Begründung ist, dass die Planung „nur gesicherte und ausreichend konkrete Maßnahmen“ enthält und dies bei den bewerteten Maßnahmen nicht zutrifft. Diese Aussage steht im Widerspruch zur Trassenstudie: „identifiziert und deren Kosten abgeschätzt.“ (Trassenstudie AP E 123.2, Zukünftiges Busnetz ohne neues HÖV-System, S.20)**
4. Um die Klimaziele in Deutschland am effektivsten zu erreichen, sollte vorrangig in Städte mit einem höheren MIV-Anteil als Kiel investiert werden. Dort ist der Bedarf am höchsten, den MIV-Anteil zu senken, dort ist die positive Wirkung auf das Klima am stärksten und dort besteht die staatliche Pflicht zur Daseinsvorsorge am dringendsten. Ein Festhalten an der Stadtbahn in Kiel ist aus Klimaschutzgründen nicht nachvollziehbar.

--