



# **Ist die Stadtbahn schöngerechnet?**

**Rechnung gemäß IBS1-Bericht vom 18.2.25 der Stadt Kiel**  
(IBS1 = erste Inbetriebnahmestufe)

Bürgerinitiative Grünes Kiel ohne Stadtbahn  
Dr. Christian Domm  
Klaus Rosansky  
Dr. Alexander Bochert

# Wie haben die Gutachter gerechnet?

1. Zum Verständnis: Vergleich Ohnefall (Busse) zu Mitfall (Bahn)
2. Vergleich Investitionen und Verschuldung
3. Warum ist der Nutzen Kosten Indikator wichtig?
  1. Saldo Fahrgastnutzen: Gutachter Widersprechen sich!
  2. Saldo Fahrgastnutzen: Ohnefall schlecht gerechnet!
  3. Saldo ÖPNV-Fahrgeld = Null?
  4. Kapitaldienst ohne MwSt zu Preisen von 2016
  5. Was fehlt beim NKI?
4. Fazit

# 1. Vergleich Busse vs. Bahn

	<b>Busse = Ohnefall</b>	<b>Bahn = Mitfall</b>
<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	128 Busse	16 Bahnen + 111 Busse
<b>Maßnahmen gem. IBS1</b>	Neue Linienverläufe und Taktverdichtung	Buslinien werden verlegt, Hohe Priorisierung im Verkehr durch eigene Trasse und Signalisieren
<b>Kosten*</b>	0 €	1,2 Mrd.€

\*In der Trassenstudie AP E-123.2 waren noch Investitionen von 45 Mio.€ für Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen, die ebenfalls eine hohe Priorisierung im Verkehr bedeuten würden. Im IBS1 Bericht sind diese nicht vorgesehen.

Quellen: IBS1, AP E 123.2, F 110

# 1. Mitfall (Bahn) zu 27% überdimensioniert

Tabelle 2

	Meßgröße	Mitfall	Ohnefall	Änderung (%)	Änderung absolut	Quelle	Kommentar
<b>Überlastung des Verkehrsmittels zu Spitzenzeiten</b>	Mehr als 65% aller Plätze sind belegt	0 %	0 %	-%	0	S.29, S.40	Auch zu Spitzenzeiten keine Überlastung (2019 waren die Busse noch zu 1,3% Überlastet)
<b>Auslastung des Verkehrsmittels</b>	Durchschnitt der Auslastung	31,3 %	47 %	-33 %	-15,7 %	Anhang Blatt 3-5, Blatt 4.2	Durchschnitt der ausgewiesenen Platznutzungsgrade
<b>Angebotene Platzkilometer ÖPNV</b>	Mio.Platz-km/Jahr	1.176,0	925,6	27 %	250,4	Anhang Blatt 4-4	27% mehr Platz in der Bahn,
<b>ÖPNV Werktägliche Beförderungsleistung gesamt</b>	Mio, Personen-km/Jahr	746,2	747,7	-0 %	-1,5	Anhang Blatt 4-4	<b>Aber:</b> Busse befördern 1,5 Mio. Personen pro Km mehr im Jahr als die Bahn

Quelle: Stadt Kiel, 2025, Bericht Standardisierte Bewertung Stadtbahn Kiel, Inbetriebnahmestufe 1

# 2. Vergleich Investitionen und Verschuldungsgrad

Tabelle 1

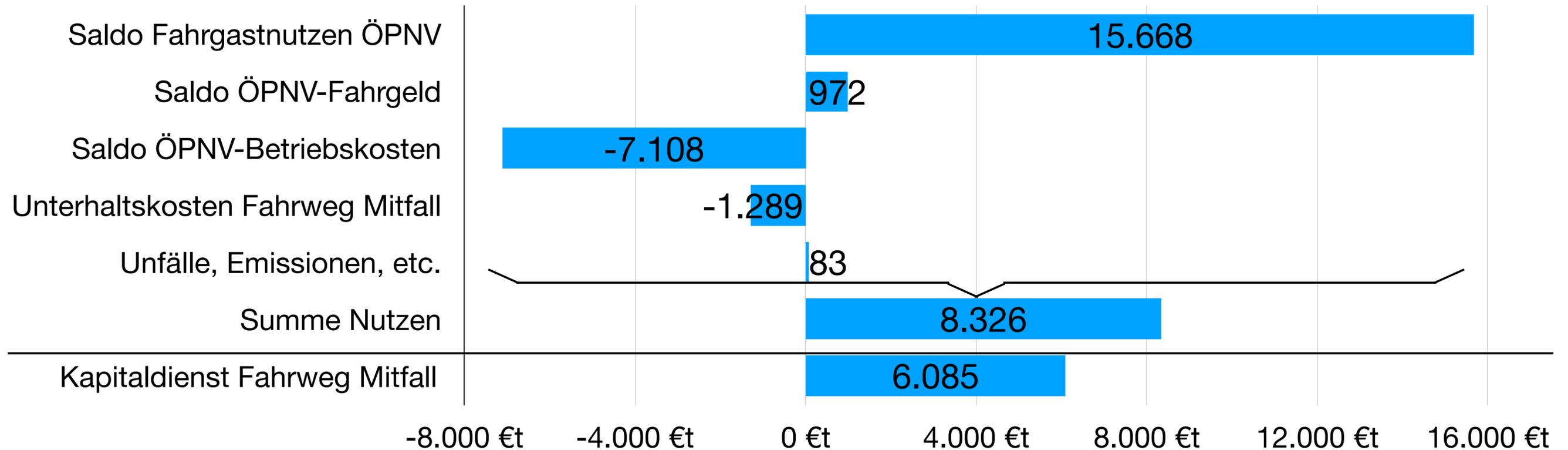
T€/Jahr	Mitfall (IBS1 Stadtbahn)	Ohnefall (alternative Buslösung)	Änderung absolut	Kommentar
<b>Gesamtkosten ohne Förderung (nur IBS1)</b>	564.000	45.000	519.000	Die Bahn kostet <b>519 Mio.€ mehr Investitionen</b> als die Buslösung
<b>Verschuldung Stadt Kiel bei voller Förderung (nur IBS1)</b>	272.000	45.000	227.000	Die Stadt Kiel hat mit der Bahn <b>227 Mio.€ höhere Schulden</b> als mit den Bussen

Quelle: Stadt Kiel, 2025, Bericht Standardisierte Bewertung Stadtbahn Kiel, Inbetriebnahmestufe 1

## Nur Linie 1 ist 519 Mio.€ teurer als die Optimierung aller Buslinien in Kiel

# 3. Warum ist der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) wichtig?

**Nur bei einem NKI > 1 ist die Stadtbahn förderwürdig**



- **Der NKI ist = 1,4** ( $8.326 / 6.085 = 1,37$  aufgerundet)
- Sollte der Nutzen also um 2,2 Mio.€ sinken (-14%), wäre der KNI = 1
- Dann dürfen Bund und Land die Stadtbahn nicht mehr fördern

# 3.1. Saldo Fahrgastnutzen: Gutachter widersprechen sich!

Fahrgäste sparen Zeit im Wert von 15,7 Mio.€ wenn sie statt Bussen die Stadtbahn nutzen

	<b>Linien in Betrieb</b>	<b>Reisezeitnutzen</b>	<b>Nutzen in €</b>
<b>Trassenstudie</b> (AP-F-110, S.55 & 56 inkl. induzierter Verkehr)	1,2,3,4	1,7 Mio. St.	11,5 Mio€
<b>IBS 1 Bericht</b> (S.41)	1 (nur 25% aller Einwohner Kiels werden erschlossen, Bl.1-1)	2,4 Mio. St.	15,7 Mio.€

**Der Saldo Fahrgastnutzen aller vier Linien ist 37% geringer, als für Linie 1**

Bei einer Reduktion von 15,7 um 2,2 auf 12,5 Mio.€ wäre der NKI = 1

## 3.2. Saldo Fahrgastnutzen: Ohnefall schlecht gerechnet!

**Der Saldo-Fahrgastnutzen hängt von der Bevorrechtigung des ÖPNV im Verkehr ab. Dafür sah der Ohnefall in der Trassenstudie Investitionen in die Infrastruktur von 45 Mio.€ vor, Z.B.** (Trassenstudie, AP E-123.2, S.43 u 106)

- Bevorrechtigte Abschnitte: Um die Busse durch bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu beschleunigen. (Bei der Bahn wird eine 100% Priorisierung angestrebt.)
- Umsteigeanlagen und Umsteigeknoten: Um ein schnelleres Umsteigen zu gewährleisten
- Weitere optimierte Haltestellen: um mehr Fahrgäste aufnehmen zu können, z.B. Bushaltestelle an der B76 in Höhe CAU/Olshausenstraße

**Im IBS1-Bericht sind keine der empfohlenen Infrastrukturmaßnahmen aufgenommen worden.** Der Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ist daher 0€. (IBS1, Blatt 20)

**Bei Aufnahme der Infrastrukturmaßnahmen würde sich der Saldo Fahrgastnutzen und auch der NKI reduzieren**

# 3.3. Saldo ÖPNV-Fahrgeld = Null?

- Mit der Bahn finden 10.127 mehr Fahrten pro Tag statt, als mit Bussen. Die Bahn nimmt deshalb **kilometerabhängig** 972 t€ pro Jahr mehr Fahrgeld ein
- Unberücksichtigt blieb dabei das Deutschlandticket, welches von der Anzahl der Kilometer und zum Teil auch der Fahrten unabhängig ist (IBS-Bericht S. 53)
- Welcher Saldo ergibt sich, wenn die Mehrzahl der 10.127 zusätzlichen Fahrten mit dem günstigen Deutschlandticket stattfinden?
- **Bei einem Saldo von Null reduziert sich der NKI auf 1,2**  $(8.326 - 972) / 6.086$

Das Deutschlandticket „wird vor allem von Bestandskunden genutzt, die bislang teurere Fahrkarten-Angebote nutzten“. Laut VDV waren 90 Prozent der Deutschlandticket-Besitzer schon vor der Einführung Nutzer der Verkehrsverbände. In Schleswig-Holstein wird das Ticket mit 105 Mio.€ p.a. subventioniert.

## 3.4. Kapitaldienst: Ohne MwSt zu Preisen von 2016

- Alle Investitionen sind grundsätzlich mit Nettopreisen berechnet worden. Die dafür beauftragten Firmen müssen jedoch MwSt. berechnen, für die die Stadt Kiel keinen Vorsteuerabzug geltend machen kann. Entsprechend würden sich die Investitionen und der Kapitaldienst erhöhen.
- Alle Preise basieren gemäß Standardisierter Bewertung auf dem Jahr 2016. Somit wurde die Standardisierte Bewertung befolgt, diese gibt jedoch den zu erwartenden Kapitaldienst ab dem Jahr 2030 nicht wieder. Es ist mit einer Inflation von 40% gerechnet werden.

Am Beispiel der Emissionskosten CO<sub>2</sub> lässt sich das gut nachvollziehen. Auf Blatt 20 werden dafür 670€/tonne Co<sub>2</sub> berechnet. Auf der Seite des BMWI werden dafür für 2025 940€ empfohlen (+40%).

## 3.5. Was fehlt beim NKI?

---

- Saldo Fahrgastkosten aus Staus und Chaos während der Bauzeit
- 20% Sensitivitätsberechnung (Standardisierten Bewertung B6)
- Ca. 171 Mio.€ Investitionen für Städtebau, Betriebshof, Fahrzeuge
- 8,97 Mio.€ p.a. Folgekosten für die Infrastruktur der Stadtbahn
- 305 Mio.€ CO2 Ausstoß beim Trassenbau laut BUND und Umweltministerium
- Laut Befürchtung des Tiefbauamts: 600 Mio. € Kostensteigerung und 10 Jahre Bauzeitverlängerung für die Verlegung unterirdischer Leitungen

## 4. Fazit: Unwirtschaftlich und nach §3 GVFG nicht erforderlich

---

„Im Ergebnis wird mit Milliarden-Aufwand eine geringe Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs erreicht. Dieses ist jedoch **vollkommen unverhältnismäßig!** Die Festlegung auf ein traditionelles schienengebundenes Verkehrsmittel bindet Mittel und Ressourcen, die dann für innovative Verkehrskonzepte in der Stadt fehlen.

Mit einem Bruchteil der Investitionen und Betriebskosten könnte der bestehende Busverkehr in Kiel deutlich attraktiver gestaltet werden“

Bund der Steuerzahler Schleswig-Holstein e.v. 17.12.24



---

**Danke für Ihre Aufmerksamkeit**

# Deutschland Ticket

„Es wird vor allem von Bestandskunden genutzt, die bislang teurere Fahrkarten-Angebote nutzten. Laut VDV waren 90 Prozent der Deutschlandticket-Besitzer schon vor der Einführung Nutzer der Verkehrsverbände.“ VDV Geschäftsführer gem. Handelsblatt

Das Deutschland Ticket wird von Fahrgästen genutzt,

- die den ÖPNV nutzen um in Schleswig-Holstein zur Schule zu fahren (21,50€)
- deren Arbeitgeber es ganz oder teilweise bezahlen (Jobticket)
- die ein Semesterticket nutzen (34,80 €)
- die mehr als 58€ p.M. bezahlen würden (z.B. Vielfahrer)
- die viele Kinder unter 5 Jahre haben (fahren umsonst mit)
- die den Komfort einer einzigen Karte schätzen, obwohl sie teurer ist

Wer bezahlt die ‚normalen‘ Tickets? Gelegenheitsfahrer