

Bürgerinitiative Grünes Kiel ohne Stadtbahn (GrüKoS)

Danke an die Stabsstelle Mobilität, das EBK und das Innenministerium in Kiel. Die gemeinsamen Gespräche waren immer einladend, professionell, offen und freundlich. Die Informationspolitik der Stadt, die alle Studien auf www.kiel.de öffentlich gestellt hat, ist vorbildlich.

Im Oktober 2024 bekommt die Kieler Ratsversammlung neue Daten der Gutachter zur Stadtbahn und deren Alternativen. Unter anderem soll die Finanzierung aktualisiert werden, die bisher nicht kalkulierbaren Risiken sollen konkreter werden, und als Alternative soll der Ausbau des Bussystems dargestellt werden. Die Kieler Nachrichten berichteten jedoch bereits am 21.09.2024, dass der Stadtrat ohne Kenntnis der neuen Daten beschlossen hat, die Verwaltung zu beauftragen, Fördermittel für die erste Trasse der Stadtbahn zu beantragen¹. Dabei wäre die Entscheidung gegen die Stadtbahn schon durch die Antworten auf folgende fünf Fragen klar:

1. Kann Kiel bis 2050 auch ohne Stadtbahn klimaneutral werden?

- 2017 entwickelte Kiel den „Masterplan 100% Klimaschutz für die Landeshauptstadt Kiel“. Bis 2050 soll Kiel demnach 100% klimaneutral werden².
- Auf der Basis einer Grundsatzstudie aus 2019³ entschied der Stadtrat 2022 den Bau einer elektrischen Stadtbahn in Kiel⁴. Damit soll die Nutzung des Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) bis 2050 verdoppelt werden, zu Lasten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)⁵.
- Seit 2019 gab es Beschlüsse, die die Klimaneutralität der Stadt Kiel deutlich unterstützen:
 - Im Koalitionsvertrag 2021 plant die Ampelkoalition die Anzahl der eAutos bis 2030 zu verzehnfachen⁶.
 - 2022 beschloß die EU ab 2035 nur noch klimaneutrale Autos zuzulassen⁷.
 - 2024 beschloß der Stadtrat Kiel den Ausbau der Ladeinfrastruktur für eAutos.⁸
 - Die Kieler KVG plant bis 2030 100% mit alternativen Antrieben unterwegs zu sein⁹.
 - Heute stammen 57% des deutschen Energieverbrauchs aus erneuerbaren Quellen¹⁰
- Die oben gelisteten Beschlüsse wurden bisher nicht in die Planungen zur Stadtbahn einbezogen. Der MIV soll weiterhin reduziert werden, obwohl er bis 2050 zu großen Teilen elektrisch sein wird und der Großteil aller genutzten Energie aus erneuerbaren Quellen stammen wird.
- **Kiel wird aufgrund der aktuellen Entwicklungen und gültigen politischen Beschlüsse auch ohne Stadtbahn vor 2050 klimaneutral.**

2. Ist das Kieler ÖPNV heute oder in Zukunft überlastet?

- Laut der hauptstadteigenen Grundsatzstudie 2019 kann das heutige ÖPNV „mittel- bis langfristig das deutlich höhere Fahrgastaufkommen“ nicht aufnehmen¹¹. Es wird gemäß eines theoretischen Modells¹² mit einer Verdoppelung des Anteils des ÖPNV bis 2050 gerechnet¹³ (entspricht in etwa einer Entwicklung der Fahrgastzahlen von heute 100.000¹⁴ auf 200.000 täglich).

¹ Kieler Nachrichten, 21.9.2024

² SCS Lohmeyer & Partner, 2017

³ Ramboll 2022, Dokumentation AP F-110

⁴ Stadt Kiel, 2022

⁵ Stadt Kiel, Mobilitätsverhalten, insbesondere Graphik „Vergleich Modal Split 2002, 2008, 2013, 2018“ wo die Planung für 2035 und 2050 den Erhöhung des ÖPNV zu Lasten des MIV zeigt.

⁶ SPD, 2021

⁷ Europarat, 2022

⁸ Landeshauptstadt Kiel, 2024

⁹ KVAG

¹⁰ Bundesregierung

¹¹ Gertz, Gutsche, Rügenapp, Büro Stadtverkehr, 2019, S.8

¹² Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2023

¹³ Ramboll, 2022, Dokumentation AP F-110, S.6

¹⁴ Gertz, Gutsche, Rügenapp, Büro Stadtverkehr, 2019,, S.63

- Beispiele von mit Kiel vergleichbaren Städten, in denen eine Verdoppelung der Nachfrage nach Einführung einer Stadtbahn gar in Ansätzen nachvollziehbar wäre, sind bisher nicht vorgelegt worden. Im Gegenteil: Städte wie Lübeck, Hagen und Wiesbaden lehnten die Einführung einer Stadtbahn entweder direkt oder nach Bürgerbegehren mit deutlicher Mehrheit ab, weil weder eine signifikante Überlastung des ÖPNV oder eine zukünftige Nachfrageerhöhung nachvollziehbar waren.
- Dabei war der Kieler ÖPNV schon vor Covid höchstens zu 2% überlastet¹⁵:
 - Nur bei den Linien 11, 60S, 100, 101, 61, 62, 501 (7 von 29 Linien = 24%).
 - Nur an maximal 60% der jeweiligen Haltestellen (60%)
 - Nur in Monaten ohne Semesterferien (an 9 von 12 Monaten = 75%).
 - Nur werktags (an 5 von 7 Tagen = 71%).
 - Nur zu Spitzenzeiten zwischen 6-8:00 und 16-17:00 (5 von 22 Dienststunden = 23%).
 - Insgesamt ist der **Kieler ÖPNV** laut eigener Studie also **höchstens zu 2% überlastet** (24% * 60% * 75% * 71% * 23%)
 - Da zu den Hauptverkehrszeiten alle 7,5-10 Minuten der nächste Bus kommt, sind die Wartezeiten für etwaig zurückgelassene Fahrgäste sogar dann nur minimal.
- Nach Covid hat sich die Last dank wirtschaftlicher Entwicklungen wie Homeoffice, flexibler Arbeitszeiten, Online Shopping, Online Unterricht, verbesserter Fahrradwege, usw. noch reduziert. Wer flexibel ist, kann und wird überfüllte Stoßzeiten im ÖPNV vermeiden.
- Zukünftig geht die Stadt Kiel von einer anzahlmäßig gleichbleibenden, aber alternden Bevölkerung aus¹⁶. Eine Überlastung wird deshalb noch unwahrscheinlicher: Ältere Menschen können ihre Reisezeiten ebenfalls flexibler planen und werden überfüllte Stoßzeiten vermeiden.
- Gleichzeitig zeigt die Trassenstudie der Stadt Kiel, dass das heutige Bussystem weitere 68.000 Fahrgästen aufnehmen könnte, wenn es weiterentwickelt würde¹⁷. D.h., dass - falls es zu einer Nachfragesteigerung käme - das erweiterte Busnetz 68.000 der zusätzlich theoretisch geplanten 100.000 Fahrgäste aufnehmen könnte.
- **Die Kieler Busse sind heute zu weniger als 2% überlastet. Die Überlastung wird dank wirtschaftlicher und demographischer Entwicklungen weiter abnehmen. Eine Stadtbahn ist daher auch aus verkehrsplanerischer Sicht nicht notwendig.**

3. Was könnte man dennoch tun, um die überlasteten Linien zu entlasten?

- Eine Lösung für die teilweise überlasteten Linien sollte dennoch umgesetzt werden. Zu Stoßzeiten in den Schul- und Semesterzeiten sollten diese Linien Priorität im Verkehr bekommen, wie das in jedem Fall auch für die Stadtbahn geplant ist, z.B. durch¹⁸:
 - Ausrichtung der Ampelschaltungen zu Stoßzeiten auf den Busverkehr¹⁹.
 - Verlängerung der Bushaltestellen, um mehr als zwei Busse hintereinander halten zu lassen
 - Etablierung einer eigenen durchgängigen Busspur oder sogar eine eigene Trasse für die betroffene Fahrstrecke.
 - Reduktion der Parkplätze für Autos entlang der Linie, um ein zügiges Durchkommen der Busse zu ermöglichen.
- Diese Buslösung ist pragmatisch und lässt sich Schritt für Schritt nach Bedarf umsetzen. Die Kosten dafür wären ein Bruchteil derer, die für die Stadtbahn veranschlagt sind.
- **Der Ausbau des heutigen Busbasierten ÖPNV ist laut Aussage der eigenen Gutachten eine pragmatische Alternative zur Stadtbahn zum Abbau der heute maximal 2% Überlastung.**

¹⁵ Gertz, Gutsche, Rügenapp, Büro Stadtverkehr, 2019, S.63ff. wobei hier nur die Busse gezählt werden, würden die Fähren mitgerechnet, dann würde die Überlast noch weiter sinken. 40% der Fahrgäste sind Auszubildende, Schüler und Studenten. S.69: Nach den von der Stadt Kiel zu Grunde gelegten Richtlinien des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) tritt eine Überlastung erst dann auf, wenn 100% der Sitzplätze + 65% der Stehplätze besetzt sind.

¹⁶ Gertz, Gutsche, Rügenapp, Büro Stadtverkehr, 2019, S.72, sowie Ramboll, 10.2022, S.15

¹⁷ Ramboll, 10.2022, Dokumentation AP F-110, S.24

¹⁸ Gertz, Gutsche, Rügenapp, Büro Stadtverkehr, 2019, S.40 u. S.168ff. sowie Ramboll, 9.2022, Endbericht Anlage 4, S.44ff.

¹⁹ Ramboll, 9.2021, S40

4. Wäre die Finanzierung einer Stadtbahn überhaupt sinnvoll?

- Wenn es grundsätzlich keinen Bedarf an einer Stadtbahn aufgrund von Klimaschutzzielen oder Auslastung gibt, macht auch deren Finanzierung keinen wirtschaftlichen Sinn. Dennoch soll hier die Finanzplanung hinterfragt werden.
- Fördermöglichkeiten durch den Bund oder das Land sollten keine Rolle spielen. Jeder € kann schließlich nur einmal ausgegeben werden und muss durch die Steuerzahler bzw. deren Kinder zurückgezahlt werden. Ob diese in Thüringen oder Schleswig-Holstein wohnen, ist dabei irrelevant.
- 984 Mio.€ würde die Herstellung der Stadtbahn Deutschland kosten²⁰. wobei „die genannten Kosten sich im Laufe der Zeit und auf Grund der Inflation steigern werden“²¹. Dabei ist zu beachten, dass diese 984 Mio.€ Infrastrukturkosten auf dem Preisstand 2016 basieren. Von 2016 bis 2024 hat die Inflation bereits 30% überschritten. Bis zur Inbetriebnahme der ersten Trasse der Stadtbahn bis 2034 dürften noch weitere 10-20% dazukommen.
- Die Kostenschätzung (ohne Inflation) ist 2022 mit einer Genauigkeit von +/- 25% erstellt worden²². Die wesentlichen Unsicherheiten waren 2022 unterirdische Versorgungsleitungen, Grunderwerb für die Straßenaufteilung sowie Umweltthemen wie Ausgleichsflächen in der Baubilanz²³.
- Wie im gesetzlichen Verfahren der Standardisierten Bewertung²⁴ vorgesehen, wurde mit einer Sensitivität von 30% gerechnet, um für den Fall noch nicht einschätzbarer Kosten den Kostenfaktor der Stadtbahn zu simulieren²⁵. Dabei fällt der Nutzen-Kosten-Faktor der Stadtbahn deutlich von 1,47 auf 1,09²⁶, ist aber noch über der Schwelle von 1,0. Es ist davon auszugehen, dass der Faktor bis 2032 aufgrund der Inflation und Zusatzkosten unter 1,0 sinken wird. Der Faktor würde weiter sinken, wenn auch noch realistischere Prognosen zu den zusätzliche Fahrgästen in den Nutzenfaktor einbezogen würden.
- **Angesichts der Inflation und Planungsunsicherheiten bis zur Fertigstellung ist die Finanzierung einer nicht ausgelasteten Stadtbahn bei Vorliegen einer pragmatischen Busalternative nicht sinnvoll. Der Nutzen-Kosten-Faktor könnte nach heutigen Daten bereits negativ sein.**

5. Gibt es weitere Argumente gegen die Stadtbahn in Kiel?

- Eigentlich sollte die Entscheidung gegen eine Stadtbahn aufgrund jedes der obiger Argumente - auch einzeln betrachtet - klar sein. In ihrer Summe erlauben die Argumente keinen Spielraum für den Bau einer Stadtbahn. Es gibt jedoch noch weitere Argumente gegen eine Stadtbahn, die erwähnenswert sind.
- Die Verschuldung der Stadt Kiel liegt 2024 bei über 500 Mio.,€ und würde sich durch die Stadtbahn je nach Förderlage mehr als verdoppeln.
 - Es müsste dann entweder an anderer Stelle gespart werden, wie z.B. bei Kitas, Schulen, Hochschulen. Strassen, Digitalisierung, Sozialwohnungen, Sportstätten und Kulturangeboten.
 - Oder es müssten Steuern und Gebühren erhöht werden, wie Grundsteuer, Hundesteuer, Gewerbesteuern, Energiesteuer, Gebühren für Sportangebote, Flohmärkte, Kieler Woche, Parkplätze, Fahrkarten, Abfall, usw.
 - Zukünftige Generationen müssen sich um die Rückzahlung der Schulden kümmern, ohne dass ihnen dabei ein wirtschaftlicher Nutzen entstanden wäre.
- Der Bau einer Stadtbahn wird mindestens 15 Jahre den Kieler Verkehr lahmlegen, wenn an allen Hauptverkehrsachsen von Mettenhof, Wik, Garden bis Dietrichsdorf über den Ostring, Westring, Holtener Str. usw. alle Straßen nach und nach aufgerissen werden, um Schienen zu verlegen, Betriebshöfe zu bauen, Haltestellen zu erweitern und die unterirdischen Leitungen zu verlegen.

²⁰ Ramboll, 9.2022, Dokumentation AP F-120, S.26

²¹ Ramboll, 9.2022, Dokumentation AP F-120, S.46

²² Ramboll, 9.2022, Endbericht Anlage 4, S.85

²³ Gespräch GrüKoS mit der Mobilitätsstelle Kiel, Juli 2024

²⁴ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2023

²⁵ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2023, S.167

²⁶ Ramboll, 9.2022, Endbericht Anlage 4, S. 90 und Ramboll 10.2022, Dokumentation AP E-190, S.11

- Der Verlust von 10% der Parkplätze des MIV im 400m Radius entlang der Trassen ist vorgesehen. Der Großteil der in Kiel vorhandenen etwa 26Tsd. öffentlicher Parkplätze²⁷ liegen in diesem Radius²⁸. Wie der Verlust von voraussichtlich 2600 Parkplätzen innerhalb Kiels verteilt wird ist nicht bekannt. Dabei wäre ein gewisser Verlust an Parkplätzen zu verkraften, da der Bestand an Kraftfahrzeugen seit 2019 beinahe konstant geblieben ist (von 130 Tsd. Fahrzeugen in 2019 auf 132 Tsd. in 2023) und davon der Bestand von privaten PKW sogar rückläufig war (von 97 Tsd. auf 95 Tsd.)²⁹. Es kommen also in keinem Fall, wie manchmal behauptet wird, „jedes Jahr 10 Tsd. Autos dazu“³⁰.

Zusammengefasst:

Die Stadtbahn ist nicht notwendig, um die Klimaneutralität Kiels bis 2050 zu erreichen. Die Stadtbahn ist zum Abbau der geringen ÖPNV Überlastung von noch nicht einmal 2% völlig überdimensioniert. Die Finanzierung der Stadtbahn würde die Verschuldung der Stadt Kiel je nach Förderung mehr als verdoppeln. Angesichts einer Inflation von über 30% seit 2016 und einem weiteren Kalkulationsrisiko von +/-25% müsste der Nutzen-Kosten-Faktor jetzt bereits negativ sein. Eine Stadtbahn würde den Kieler Verkehr 15 Jahre lahmlegen. Eine pragmatische Alternative zur Stadtbahn liegt vor: Der Ausbau des Bussystems könnte sogar 68% der - unrealistisch prognostizierten und in der Praxis nicht nachgewiesenen - Verdoppelung der Fahrgastzahlen aufnehmen.

—

Kiel, 27. September 2024

²⁷ Landeshauptstadt Kiel, 2021, S.23

²⁸ Landeshauptstadt Kiel, 2021, S.12

²⁹ Stadtamt, 2024, S.193, Trassenabschnitte in den Kieler Süden und nach Mettenhof, sowie teilweise Ellerbek/Wellingdorf sind nicht in die Parkplatzberechnungen eingegangen. Die Gesamtzahl der öffentlichen Parkplätze ist also höher als 26Tsd und dementsprechend auch die Verluste.

³⁰ SPD, 2024

Literaturverzeichnis:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2023, Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr, Version 2016+, Verfahrensanleitung, erstellt durch die Arbeitsgemeinschaft Intraplan Consult GmbH / Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

Bundesregierung, 2024, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/faq-energiewende-2067498#:~:text=Deutschland%20soll%20bis%202045%20klimaneutral,mehr%20Tempo%20bei%20der%20Energiewende.>

Europarat, 2022, <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2022/06/29/fit-for-55-council-reaches-general-approaches-relating-to-emissions-reductions-and-removals-and-their-social-impacts/>

Gertz, Gutsche, Rümenapp, Büro Stadtverkehr, 2019, Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel, Grundlagenstudie, https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/190809_Entwurf_Externe_Grundlagenstudie_Kiel.pdf

Kieler Nachrichten, 21.9.2024, Schub für Solarenergie, Gunda Meyer

KVAG, <https://www.kvg-kiel.de/fuer-bewerber-innen/ausbildung>

Landeshauptstadt Kiel, 2021, Parkraumuntersuchung und -bewirtschaftung, Band 1, Bericht IKS Ingenieurbüro Stadt und Mobilitätsplanung

Landeshauptstadt Kiel, 2024, Richtlinie für die Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen zur Errichtung von Ladesäulen im Stadtgebiet Kiel, öffentliche Bekanntmachung

Ramboll, 9.2021 Dokumentation AP E-121 Planungsparameter Rad- und Fußverkehr, Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Ramboll, 2022, Endbericht Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse, https://www.kiel.de/de/politik_verwaltung/ratsversammlung/infosystem/vo020?0--anlagenHeaderPanel-attachmentsList-0-attachment-link&VOLFDNR=26680&refresh=false&TOLFDNR=152671

Ramboll, 9.2022, Endbericht Anlage 4, Ramboll, 9.2022, Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse, https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/endbericht/kiel_oepnv_system_endbericht_anlage_4_bericht_zusammenfassung_der_erweiterten_dokumentation.pdf

Ramboll, 9.2022, Dokumentation AP F-120, Finanzierungs- und Förderkonzept, Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Ramboll, 10.2022, Dokumentation AP F-110 Nutzen-Kosten-Untersuchung Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse, https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/dokumentation/kiel_oepnv_system_dokumentation_F-110_nutzen_kosten_untersuchung.pdf

Ramboll 10.2022, Dokumentation AP E-190, Kostenschätzung, Treassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse.

SCS Lohmeyer & Partner, 2017, Masterplan 100% Klimaschutz für die Landeshauptstadt Kiel, Endbericht, S.V

SPD 2021, Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/ Die Grünen und FDP,S. 40, https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf

SPD, 2024, Für Kiel für dich, Stadtbahn: Staatssekretär von der Heide gefährdet Zukunftsfähigkeit Kiels, <https://www.spd-kiel.de/2024/07/07/stadtbahn-staatssekretaer-von-der-heide-gefaehrdet-zukunftsfahigkeit-kiels/>

Stadtamt, 2024, Kieler Zahlen 2023, Statistischer Bericht Nr. 297

Stadt Kiel, Mobilitätsverhalten, https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/umfrage_mobiltaetsverhalten.php

Stadt Kiel, 2022 - 11.20 Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems auf eigener TrasseHier: System- und Netzentscheid, https://www.kiel.de/de/politik_verwaltung/ratsversammlung/infosystem/to020?TOLFDNR=152671&SILFDNR=5257#showHideLink_id2e5