

DEZ 2025

IN KIEL WIRD EINE STADTBAHN GEPLANT!



Die Ratsversammlung hat bereits 2024 die Stadtbahn beschlossen und wir als Grüne haben dieses Projekt schon länger unterstützt und vorangebracht. Die Stadtbahn soll sowohl den öffentlichen Verkehr schneller und attraktiver machen und auch die fehlenden Kapazitäten der Kieler Busse in Angriff nehmen.

Doch sie hat auch noch weitere Vorteile. So hat sich gezeigt, dass schienengebundener ÖPNV nicht nur vorhandene Kapazitäten auf die Schiene umstellt, sondern auch neue Fahrgäste motiviert, den ÖPNV anstelle von Individualverkehr zu nutzen (Werner et al., 2016). Im Gegensatz zu anderen Systemen ist die Tram außerdem durch ihre Länge in der Lage, große Mengen an Personen gleichzeitig zu transportieren und daher mit einem geringen Personalschlüssel trotzdem die Transportkapazitäten aufrechtzuerhalten. Auch ermöglicht das Tram-System eine gute Verzahnung mit dem Stadt-Umland Verkehr, so kann sie in Suchsdorf, Russe oder Wellsee mit den geplanten Kieler S-Bahnen ins Umland verknüpft werden. Und selbstverständlich wird die Tram als Teil der gesamten Stadtstellung begriffen. Dafür sollen breite Fußwege, sichere Radwege und attraktive Aufenthaltsbereiche geschaffen werden. Dadurch soll die Stadt nicht nur effizienter und mobiler, sondern auch schöner werden.

**IN LETZTER ZEIT,
INSBESONDERE ZUR
OBERBÜRGERMEISTERWAHL,
WURDE DAS THEMA STADTBAHN
JEDOCH KONTROVERS
DISKUTIERT. DESWEGEN
MÖCHTE ICH HIER AUF EIN
PAAR BEDENKEN EINGEHEN.**

**BEI FRAGEN ZUR STADTBAHN
UND IHRER UMSETZUNG FREUE
ICH MICH JEDERZEIT ÜBER EINE
E-MAIL.**



ABER IST DIE STADTBAHN NICHT VIEL ZU TEUER? SOLLTEN WIR NICHT LIEBER SCHULEN BAUEN?

Die Mobilität in Kiel muss sich ändern, denn bei der aktuellen Überlastung ist es nicht möglich, ohne großflächige Veränderungen tatsächlich eine Steigerung der Nutzung des ÖPNV herbeizuführen. Dabei hat sich gezeigt, dass die Tram im Vergleich zu einem Bus-Rapid-Transit-System eine deutlich stärkere Finanzierungsunterstützung bekommen kann, sodass die Stadt Kiel nur geringe Anteile der Kosten selbst tragen muss. Bei einem Bus-Rapid-Transit-System (BRT) müssten die Kosten vollständig vom Land und der Stadt Kiel getragen werden, während die Tram mit bis zu 75% durch Fördergelder für die zuwendungsfähige Infrastruktur vom Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert werden kann (Endbericht Trassenstudie, Seite 35). Des Weiteren wurden in der Trassenstudie die notwendigen Investitionen für einen Bus-Rapid-Transit mit denen einer Stadtbahn verglichen. Dabei hat sich gezeigt, dass "zwar [...] die Infrastrukturunterhaltung bei der Tram kostenintensiver [ist] als beim BRT, die höheren Personalaufwendungen des BRT-Systems [...] diesen Aspekt jedoch deutlich [übersteigen]. Langfristig kämen mit dem BRT-System somit für die Landeshauptstadt Kiel etwa 6 Mio.€ an jährlichen Mehraufwendungen zu." (Endbericht Trassenstudie, Seite 34) Hinzu kommt der volkswirtschaftliche Nutzen der Tram. So wird geschätzt, dass die Tram "für jeden Euro, den der Staat [...] investiert, [einen volkswirtschaftlichen] Nutzen von 1,47 € generiert, während dies beim BRT lediglich 1,10 € sind." (Endbericht Trassenstudie, Seite 35)

Investitionen sollten nicht nach Kassenlage getätigt werden. Kluge Investitionspolitik investiert auch bei niedrigen Steuereinnahmen, wenn die Investitionen in Zukunft volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen. Das tut die Stadtbahn. Deswegen sollten in Zeiten knapper Staatskassen nicht die Investitionen, sondern die strukturellen Ausgaben infrage gestellt werden. Im Investitionsplan der Stadt Kiel wird deutlich gezeigt, dass sowohl Stadtbahninvestitionen als auch Schulbauinvestitionen eingeplant sind. In den letzten Jahren hat Kiel auf Rekordniveau in Schulen investiert und es wird auch für 2029 bis 2035 mit 198 Mio.€ an Investitionen geplant (Drucksache 0209/2025).

Diese Informationen stammen aus dem Endbericht der Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse der Stadt Kiel sowie dem Projekt "Tram für Kiel".



SO EINE GANZE NEUE STADTBAHN AUFZUBAUEN DAUERT DOCH VIEL ZU LANGE.

Selbstverständlich brauchen Großprojekte ihre Zeit. Deswegen ist die Stadtbahn auch bereits seit Jahren in Planung und es gibt bereits jetzt klare Vorgaben und einen Zeitplan für die Umsetzung. Bereits 2008 kam diese Idee im Verkehrsentwicklungsplan vor und 2016 wurde eine Grundlagenstudie dazu in Auftrag gegeben. Seitdem hat der "Masterplan Mobilität der KielRegion" festgestellt, dass Kiel ein neues, hochwertiges ÖPNV-System auf eigener Trasse benötigt, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten und 2019 wurde die Trassenstudie mit allen Fraktionen in Auftrag gegeben, die konkret ein Bus-Rapid-Transit-(BRT) und ein Stadtbahnssystem verglichen hat.

Die Stadtbahn geht aus diesem Gutachten als sinnvollster Beitrag zur Mobilitätswende und Reduzierung der ÖPNV-Überlastung hervor. Des Weiteren müsste für ein BRT System ebenfalls eine eigene Trasse von ähnlicher Breite gebaut werden, wenn die Busse nicht ständig im Stau stehen sollen. Auch dafür müssten die Straßenkörper umgebaut werden.

Mit dem Unterschied:

Der Untergrund der Tram könnte begrünt werden, der von Busspuren nicht.

Das Gutachten hat zu einem einstimmigen Beschluss aller Fraktionen in der Ratsversammlung für die Stadtbahn geführt.

Diese Informationen stammen aus dem Endbericht der Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse der Stadt Kiel.



WIR KÖNNEN DOCH EINFACH DIE BUSSE AUSWEITEN, DENN SIE SIND FLEXIBLER UND HABEN MEHR KAPAZITÄT!



Laut Endbericht der Trassenstudie sind "Einige Buslinien [bereits] so stark ausgelastet, dass sie weder wirtschaftlich noch verkehrlich sinnvoll verdichtet werden können." (Seite 4) Einige Linien, wie die Linie 11, fahren bereits im 10 Minuten Takt und schon jetzt können Linien nicht ausgebaut werden, da es an Busfahrer*innen fehlt. Da die Tram in einem Zug deutlich mehr Personen transportieren kann, vermindert sich der Personalbedarf.

Diese Informationen stammen aus dem Endbericht der Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse der Stadt Kiel sowie dem Projekt "Tram für Kiel".

DANN GIBT ES DOCH NOCH VIEL MEHR BAUSTELLEN ALS SOWIESO SCHON, WIE SOLL DER VERKEHR DAMIT KLARKOMMEN?

Das Stadtbahnnetz soll ab 2030 schrittweise gebaut werden, um den Bürger*innen genau diese Sorgen zu nehmen. Die Baustellen-Last soll dabei so gering wie möglich gehalten werden, indem die Einführung in drei Inbetriebnamestufen eingeteilt wurde. Diese sorgen dafür, dass das Netz nach und nach geplant und aufgebaut wird. Dabei zeigt sich, dass auch Vereine wie Die Holtenauer hinter der Stadtbahn stehen, denn sie wird Schätzungen zufolge auch für einen signifikanten volkswirtschaftlichen Nutzen sorgen und damit potentiell mehr Kund*innen zum Einkaufen in die Holstenauer bringen. Mit dem Ausbau der Stadtbahn wird auch die Verkehrslast für den motorisierten Individualverkehr reduziert werden, was wiederum langfristig für einen besseren Verkehrsfluss sorgen wird. Die Menschen, die wirklich auf ein Auto angewiesen sind, kommen dann schneller durch die Stadt.

Diese Informationen stammen aus dem Endbericht der Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse der Stadt Kiel.

WIR HABEN DIE TRAM DOCH ABGERISSEN, WARUM SOLLTEN WIR SIE WIEDER EINBAUEN?

Die Stadtbahn wurde ursprünglich abgerissen, weil Investitionen gefehlt haben und die Stadt Kiel ein Sparpaket beschlossen hat. Schon damals wurden Gegenstimmen laut und die Stadtbevölkerung hat um die Stadtbahn getrauert. Die damalige grüne Partei in Kiel hat den Abriss stark kritisiert. Nun besteht die Chance, die Mobilitätswende voranzutreiben und dafür zu sorgen, dass Kiel langfristig einen attraktiven öffentlichen Verkehr mit ausreichend Kapazitäten anbietet.

Diese Informationen stammen aus dem Endbericht der Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse der Stadt Kiel sowie dem Projekt "Tram für Kiel".