



Positionspapier Stadtbahnplanungen in Kiel

1. Vorgeschichte

Seit Beginn der 2000er Jahre gab es in der Region Kiel Pläne, eine Stadtregionalbahn zu entwickeln, die aus den Umlandgemeinden in das Kieler Stadtzentrum führt. Außerhalb des Stadtgebietes sollten in erster Linie bestehende Eisenbahntrassen genutzt werden, die innerhalb der Stadt dann in der Form einer modernen Straßenbahn weitergeführt werden sollten. Diese Planungen sind 2015 beendet worden, nachdem die Umlandkreise beschlossen hatten, sich nicht an der Finanzierung zu beteiligen. In Kiel wurde die Idee einer innerstädtischen Stadtbahn weitergeführt. 2020 wurde ein Ingenieurbüro damit beauftragt, ein Schnellbussystem auf eigener Trasse mit einer schienengebundenen Stadtbahn zu vergleichen. Im November 2022 hat die Kieler Ratsversammlung beschlossen, die Planungen eines schienengebundenen Stadtbahnsystems aufzunehmen.

2. Aktueller Planungsstand

Aktuell ist ein Ingenieurbüro beauftragt, Vorplanungen für ein Stadtbahnssystem mit einem 36 km langen Kernnetz zu erarbeiten. Dieses Kernnetz umfasst vier Linien, die die Fachhochschule mit Suchsdorf, Elmschenhagen mit der Wik, Neumühlen-Dietrichsdorf mit Mettenhof und das Berufsbildungszentrum Gaarden mit Projensdorf verbinden. Die Linienlänge beträgt insgesamt 54 km, die je nach Tageszeit im 10- oder 20 Minutenakt befahren werden soll. Durch die gemeinsame Streckenführung zwischen Gaarden Ost und der Innenstadt ist hier die Taktung kürzer und es ergibt sich eine Schienennetzlänge von 36 km. Der geplante Betriebshof an der Diedrichstraße muss zusätzlich angebunden werden.

In einer ersten Inbetriebnahmestufe ist ein Abschnitt von 12,5 km der geplanten Linie 1 zwischen Wellingdorf-Zentrum und der Christian-Albrechts-Universität bis Bremerskamp vorgesehen. Die Verwaltung ist 2024 beauftragt worden, den erforderlichen Grunderwerb für die Realisierung dieses Abschnittes vorzubereiten. In einer Absichtserklärung vom 5. Dezember 2024 hat das Land Schleswig-Holstein zugesagt, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Inbetriebnahmestufe 1 mit bis zu 3,8 Millionen Euro zu fördern. Man rechnet mit reinen Planungskosten von über 15 Millionen Euro für diesen 12,5 km langen Teilabschnitt.

3. Kosten

Die von der Stadt beauftragten Gutachter kalkulieren für das Kernnetz mit Investitionskosten von rund 1,1 Mrd. Euro mit dem Preisstand von 2021. Die Inbetriebnahmestufe 1 soll danach Investitionskosten von rund 350 Millionen Euro verursachen. Die dazu veröffentlichten Aufstellungen weisen Einheitspreise und Mengenansätze aus, die nur grob geschätzt sind, weil der genaue Trassenverlauf und die Ausführung noch gar nicht festgelegt sind. An mehreren Stellen wird auf „Erfahrungswerte der Gutachter“ verwiesen. Insofern ist voraussichtlich mit deutlich höheren Investitionskosten zu rechnen, zumal in der Bauwirtschaft und im Maschinenbau erhebliche Preissteigerungsraten festzustellen sind.

Die Landeshauptstadt Kiel will bis 2027/2028 beim Bund einen Förderantrag für den Bau der Stadtbahn einreichen. Man rechnet mit einer Finanzierungszusage noch im Jahr 2028. Einige Streckenabschnitte sollen mit 90 Prozent aus Mitteln des Gemeinverkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert werden. Andere Streckenabschnitte können nur eine 75 Prozent-Förderung erhalten. Die Stadt Kiel will einen Eigenanteil von 10 Prozent aus allgemeinen Haushaltssmitteln aufbringen, ohne andere wesentliche Investitionsaufgaben zu vernachlässigen. Das Land übernimmt einen Kofinanzierungsanteil von 15 Prozent der förderfähigen Investitionen in die Streckeninfrastruktur. Diese Zusage erfolgte allerdings unter einem generellen Haushaltsvorbehalt.

Für die Gesamtbeurteilung durch den Bund der Steuerzahler stellen die Finanzierungsanteile von Bund, Land und Stadt kein Kriterium dar, weil der Gesamtbetrag aus Steuermitteln bereitgestellt werden muss. Es ist absehbar, dass die Infrastrukturstarkosten den bisher genannten Betrag von 1,1 Milliarde Euro weit überschreiten werden. Allein der zeitliche Ablauf lässt erwarten, dass die erst nach 2028 beginnenden Bau- und Beschaffungskosten eher jenseits von 2 Mrd. Euro liegen werden.

4. Politische Zielsetzung

Die politische Zielsetzung der Landeshauptstadt Kiel ist es erklärtermaßen, einen größeren Anteil des Verkehrs in der Stadt als ÖPNV abzuwickeln. Dazu sollen bislang mit privaten Pkw zurückgelegte Fahrten durch Fahrten mit dem ÖPNV ersetzt werden. Als strenge Nebenbedingung muss berücksichtigt werden, dass die Gesamtzahl der Fahrten in die Stadt, um dort zu arbeiten, einzukaufen oder Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen, nicht abnehmen soll. Denn es wird gleichzeitig beabsichtigt, die Attraktivität der Innenstadt als Arbeits-, Einkaufs- und Dienstleistungsort zu erhöhen.

5. Vorteile einer modernen Stadtbahn

Gegenüber dem bislang betriebenen Busverkehr in Kiel ist eine Stadtbahn für die Benutzer komfortabler. Es gibt mehr Platz für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer und Rollatoren. Solange die Stadtbahn auf eigener Trasse unabhängig vom Straßenverkehr fährt, hat sie zudem nicht unerhebliche Geschwindigkeitsvorteile gegenüber dem Bus.

Von Befürwortern wird immer wieder angeführt, dass das Busnetz in Kiel an seiner Leistungsgrenze angekommen sei. Auf den Hauptstrecken ließen sich verkehrs- und raumbedingt keine zusätzlichen Fahrzeuge einsetzen. In Spitzenzeiten seien einige Linien überlastet, sodass nicht alle Fahrgäste gleichzeitig befördert werden könnten.

Ohne Frage kann eine Stadtbahn mit rund 50 Metern Länge deutlich mehr Fahrgäste befördern als ein 19 Meter langer Gelenkbus (etwa die zwei- bis dreifache Fahrgastzahl). Sie benötigt dafür aber eine eigene Trasse, die für sie freigehalten wird. Würde der gleiche Raum als exklusive Busfahrspur eingerichtet, könnten auch deutlich mehr Busse auf der gleichen Linie eingesetzt werden.

Eine Stadtbahn fährt elektrisch und erhält ihren Strom durch eine Oberleitung. Dadurch ist sie innerhalb der Stadt weitgehend emissionsfrei. Gegenüber Dieselbussen oder Hybridfahrzeugen ist dieses ein Vorteil. Jedoch setzen sich auch bei den Liniennüssen rein elektrische Fahrzeuge durch, deren Akkus an den Endhaltestellen aufgeladen werden. Insofern ergibt dieses Argument keinen Vorteil mehr für die Stadtbahn.

Bei gleichen Fahrgastzahlen und Auslastungsquoten ist die Taktfrequenz der größeren Stadtbahn geringer als bei einem Bussystem. Für die Akzeptanz des ÖPNV ist aber neben dem Komfort auch eine möglichst enge Taktung des Verkehrs mit kurzen Umsteigezeiten wichtig.

Die schienengebundene Stadtbahn ist störanfälliger als ein Bussystem. Baustellen, Unfälle und Notfalleinsätzen im Schienenbereich führen zu einer Betriebsunterbrechung, weil die Bahn nicht wie ein Bus ausweichen oder umgeleitet werden kann.

6. Raumansprüche

Eine Stadtbahn kann ihre Vorteile nur dann ausspielen, wenn für sie eine eigene Gleistrasse vorgehalten wird. An den Haltestellen sind lange Hochbahnsteige notwendig, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Hierfür werden in städtischen Bereichen große Teile des Straßenraumes benötigt.

Die Raumforderungen der Stadtbahn führen dazu, dass andere Nutzer aus den Straßen mit Stadtbahnverkehr herausgedrängt werden. Dieser Verkehr verschwindet aber nicht, sondern sucht sich auf anderen Strecken eine Alternativroute. Berechnungen, ob alternative Straßenzüge den so verdrängten Verkehr aufnehmen können, liegen bislang nicht vor.

Es ist zu befürchten, dass Straßen mit Stadtbahnverkehr künftig für den Individualverkehr gesperrt oder nur stark eingeschränkt nutzbar sein werden. Insbesondere für Straßen mit Einzelhändlern und Dienstleistungen, die einen großen Kundenverkehr erfordern, stellt dieses einen Nachteil dar.

Auch für die von der Stadtbahn benötigte stromführende Oberleitung gibt es Raumansforderungen. So werden Laternen und Bäume entfallen oder ersetzt werden müssen. Gegebenenfalls müssen neue Feuerwehraufstellflächen geschaffen werden (Aufstellen einer Drehleiter) und andere Nutzungen des Straßenfreiraums sind eingeschränkt.

Für moderne Stadtbahnzüge ist ein tragfähiger Unterbau zur Aufnahme der Achslasten unumgänglich. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die im Fahrbetrieb entstehenden Vibrationen zu keinen Gebäudeschäden führen. Es ist davon auszugehen, dass nahezu alle Eigentümer entsprechende Beweissicherungsverfahren anstrengen werden.

7. Bauzeit

Während der Bauzeit wird es auf der gesamten Streckenlänge zu massiven Einschränkungen kommen. Der gesamte Straßenaufbau ist zu erneuern, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Unterbau der städtischen Straßen in Kiel für die Belastung einer modernen Stadtbahn ausgelegt ist. Ver- und Entsorgungsleitungen müssen verlegt werden, Fahrbahnen für den Auto-, Fahrrad- und Busverkehr müssen neu geführt werden, um den Platzbedarf für die Stadtbahn herzustellen. Bäume und Grünanlagen müssen weichen oder umgestaltet werden. Hinzu kommt, dass in Kiel das gesamte Baufeld vor Tiefbaumaßnahmen auf eine mögliche Kampfmittelbelastung überprüft werden muss.

Diese massiven Baumaßnahmen an derzeit hochbelasteten Straßen werden absehbar dazu führen, dass über Jahrzehnte mit erheblichen Einschränkungen des innerstädtischen Verkehrs zu rechnen ist. Ausweich- und Umleitungsstrecken stehen in Kiel nicht im erforderlichen Maß zur Verfügung. Auch der Busverkehr muss während der Bauzeit für die Stadtbahn großräumig umgeleitet werden und verliert dadurch an Attraktivität.

8. Fazit

Die aktuell vorliegenden Pläne für den Bau einer Stadtbahn in Kiel werden zu Aufwendungen von voraussichtlich deutlich über 2 Milliarden Euro führen. Dieses ist die größte öffentliche Investition in der bisherigen Stadtgeschichte. Neben der finanziellen Belastung kommen massive Flächenkonflikte und langwierige großflächige Baumaßnahmen hinzu, die den Verkehr in der Stadt dauerhaft erheblich beeinträchtigen.

Die von der Stadt beauftragten Gutachter haben in einer standardisierten Nutzen-Kosten-Untersuchung, die sich auf das Jahr 2016 bezieht, einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,47 ermittelt, der damit eine öffentliche Förderung rechtfertigt. Bei einem Anstieg der Infrastrukturkosten um 30% ermitteln die Gutachter selbst nur noch einen Indikator von 1,10. In Anbetracht des großen Zeitverzugs zwischen dem Berechnungsstand 2016 und der Fertigstellung des Kernnetzes sowie der oben aufgeführten Unsicherheiten bei der Kostenermittlung, ist der Nachweis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses nach Abschluss der Arbeiten also sehr zweifelhaft!

Hinzu kommen die sehr optimistischen Annahmen für die Ermittlung des Nutzens: Die Gutachter gehen davon aus, dass durch die Einführung der Stadtbahn im Jahresdurschnitt über 17.000 PKW-Fahrten täglich mit einer durchschnittlichen Reiseweite von 5,1 Kilometern auf die Stadtbahn umgelenkt werden. Bei einer durchschnittlichen Besetzung eines Pkw mit 1,3 Personen sollen künftig also jeden Tag

rund 22.300 Personen mit der Stadtbahn fahren, die heute einen Pkw benutzen. Weiterhin sollen annahmegemäß durch das zusätzliche Angebot täglich rund 9.800 Fahrtten von Personen erreicht werden, die heute gar nicht fahren und zuhause bleiben.

Diese Annahmen erscheinen unrealistisch, weil das geplante Kernnetz im Wesentlichen bestehende Busverbindungen ersetzt. Somit kann die Stadtbahn in erster Linie bewirken, dass Fahrgäste, die derzeit mit dem Linienbus fahren, künftig komfortabler und möglicherweise schneller mit der Stadtbahn fahren. Es gibt also eine Verschiebung vom Bus zur Bahn. Hinzu kommt eine Kapazitätserweiterung auf dem Kernliniennetz. Die wesentlichen Ziele, für Bewohner des Stadtrandes oder des Umlandes attraktive öffentliche Verkehrsverbindungen zu schaffen, um häufiger den eigenen Pkw stehen zu lassen, werden dagegen kaum erreicht. Die großen Probleme des ÖPNV in Kiel bleiben bestehen: Es gibt keine attraktive Anbindung für Pendler aus der ländlichen Umgebung. Auch das Stadtbahnnetz ist radial ausgelegt, einen Nutzen hat nur der Fahrgast, der von außen in das Zentrum unterwegs ist. Eine tangentiale Anbindung zwischen den Stadtteilen am Rand gibt es weiterhin nicht. Daher bleibt offen, woher die angenommenen Fahrgastzuwächse kommen sollen.

Der massive Raumbedarf der Stadtbahn und die langwierigen Bauarbeiten lassen befürchten, dass der Innenstadtbereich von Kiel für Kunden und Mitarbeiter aus Einzelhandel und Dienstleistungen noch unattraktiver wird. Die schon seit Jahren zu beobachtende Tendenz, dass der Einzelhandel und die Dienstleistungsunternehmen aus dem Stadtkern in das Umland umsiedeln, wird sich voraussichtlich verstärken.

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.

9. Alternativen

Mit einem Bruchteil der Investitionen und Betriebskosten könnte der bestehende Busverkehr in Kiel deutlich attraktiver gestaltet werden. An den Stellen, an denen das Bussystem heute an seine Leistungsfähigkeit kommt, könnten eigene Busspuren geschaffen werden, die nicht mehr Platz in Anspruch nehmen als der Schienenweg einer Stadtbahn. Eine vollständige Umstellung der Busse auf rein elektrischen Antrieb mit Auflademöglichkeit an den Endhaltestellen wäre viel günstiger als der Bau eines Stadtbahnsystems. Weiterhin könnten zusätzliche tangentiale Linien die Attraktivität für Pendler erhöhen. Wichtig ist auch das Schaffen von attraktiven Park & Ride-Parkplätzen am Stadtrand, von denen Schnellbusse in kurzer Taktfrequenz die Innenstadt erreichen.

Kiel, den 17. Dezember 2024

Rainer Kersten

Quellen: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/kiel_bewegt_sich.php
(letzter Abruf: 17.12.2024)