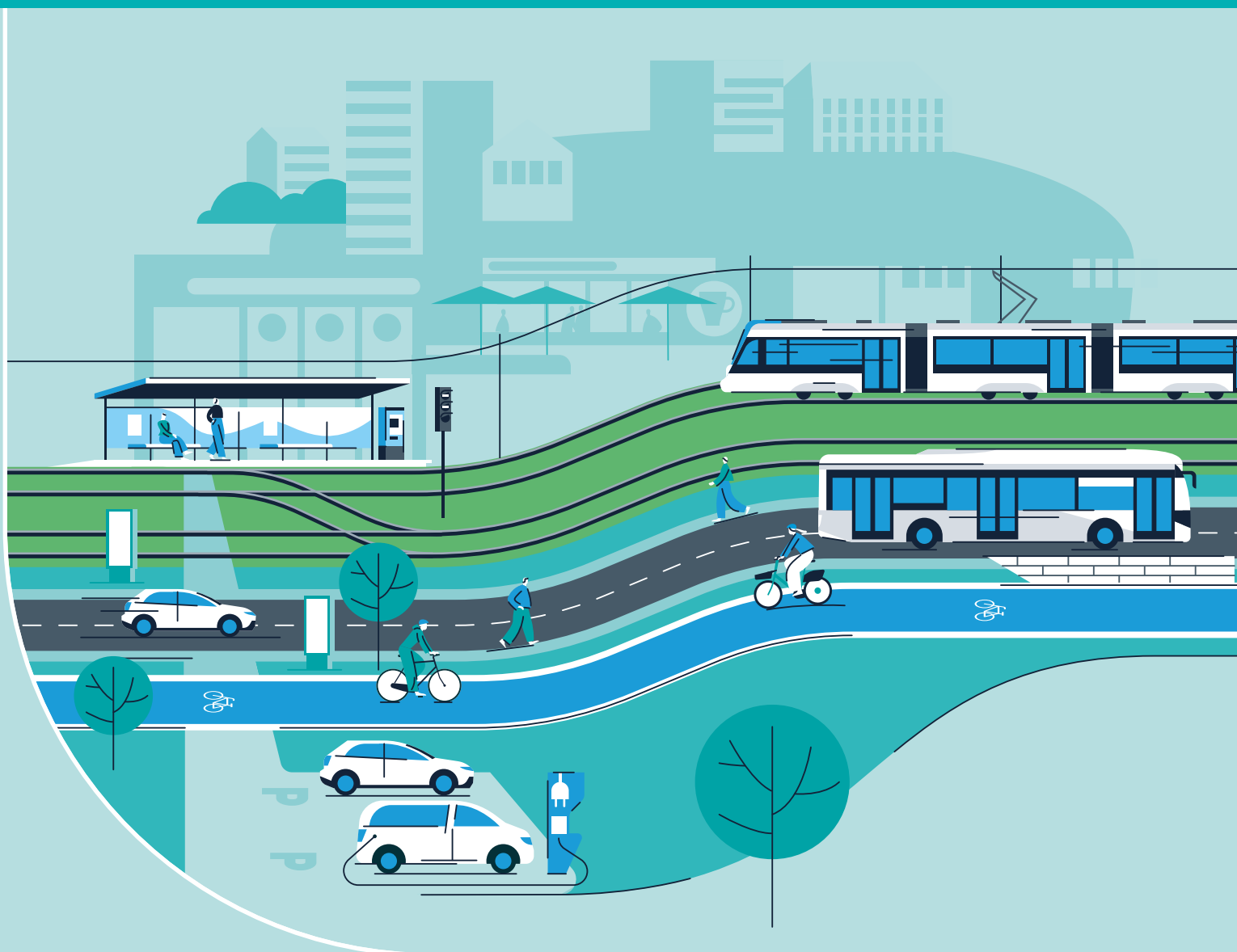


# Zukunft der Mobilität: Die Stadtbahnplanung in der Landeshauptstadt Kiel



# Inhalt

Mobilität im Umbruch	04
Darum eine Stadtbahn	06
Moderne Mobilität mit vielen Vorteilen	08
Der Weg zur Stadtbahn	10
Ein Netz in Stufen	12
Integration ins Stadtbild	14
Wie geht es weiter?	17
Darstellung der Kosten	18

## Kiel plant eine Stadtbahn.

Aber aus welchen Gründen? Hat die Stadtbahn Vorteile gegenüber dem heutigen Bussystem? Und wie lange dauert es, bis die erste Bahn fährt? Auf den folgenden Seiten sollen die wichtigsten Fragen rund um die Stadtbahn und ihre Planung beantwortet werden.

Die Stadtbahn ist ein zentrales Projekt für die Mobilitätswende in der Landeshauptstadt. Sie soll den CO2-Ausstoß reduzieren und die Straßen entlasten. Das nützt auch denjenigen, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind. Gleichzeitig wird auch das Busnetz ausgebaut und an das Stadtbahnnetz angepasst, damit alle komfortabler mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein können.

Die Stadtbahn ist auf eigener Trasse unterwegs, steht deshalb nicht im Stau und ist verlässlich. Die Fahrzeuge sind länger als Busse, können also mehr Personen mitnehmen. Zudem sind sie barrierefrei. Auch neue technische Entwicklungen können während der Planung aufgenommen werden, beispielsweise im Hinblick auf das autonome Fahren. Der Bau der Stadtbahn bietet die Chance für eine moderne Neugestaltung des Stadtraums.

Die Stadtbahn kann Kiel verändern. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass alle gut über das Projekt informiert sind und sich aktiv in die Planungen einbringen können. Nur zusammen geht es auf den Weg in eine faire und zukunftsfähige Mobilität in Kiel. Ergänzend zu dieser Broschüre finden Sie weiterführende Unterlagen, aktuelle Informationen und Veranstaltungshinweise auf der Homepage der Landeshauptstadt.

# Mobilität im Umbruch

Ungehindert fließender Verkehr und weniger Emissionen: Das sind zwei wichtige Ziele der Mobilitätswende in Kiel. Als ein zentrales Projekt trägt die Stadtbahn dazu bei, dies zu erreichen.

Wie die Mobilitätswende erfolgreich umgesetzt werden kann, hat die Landeshauptstadt gemeinsam mit Initiativen, Kooperationen und Expert\*innen herausgearbeitet und durch zahlreiche Einzelmaßnahmen und -projekte in umsetzungsfähige Konzepte überführt: unter anderem in den „Masterplan Mobilität“ und in die Klimaschutzstrategie „Masterplan 100 % Klimaschutz“, deren Inhalte von der Ratsversammlung beschlossen wurden.

Laut den Konzepten soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV, dazu

zählen Pkw, Motorräder und andere motorisierte private Fahrzeuge) in Kiel bis 2035 kontinuierlich abnehmen. Der ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) und der Fahrrad- und Fußverkehr sollen dagegen weiter an Bedeutung gewinnen. Darüber hinaus hat sich die Landeshauptstadt das Ziel gesetzt, klimaneutral zu werden, indem Treibhausgas-Emissionen und der Energieverbrauch schrittweise reduziert werden.

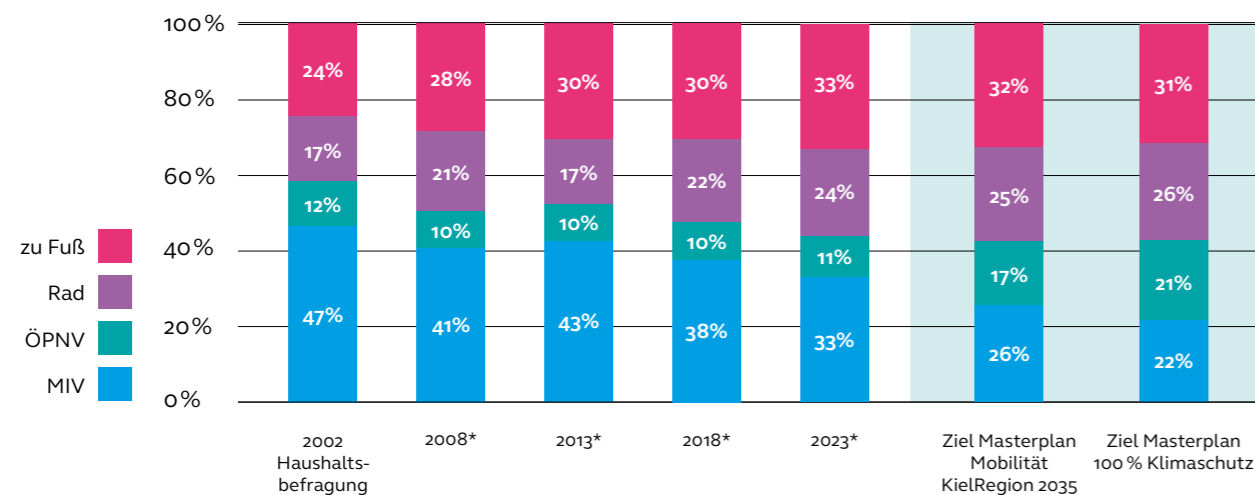
Ein Schlüssel zum Erreichen beider Ziele ist die Neuordnung und Modernisierung der urbanen Mobilität. Die Stadtbahn stellt hierbei ein zentrales Projekt dar.

## Verkehrsmittelwahl

(Modal Split der Kieler Wohnbevölkerung)

Der sogenannte "Modal Split" liefert Informationen darüber, welche Verkehrsmittel im privaten Personenverkehr genutzt werden und wie die prozentuale Verteilung der zurückgelegten Wege der Wohnbevölkerung mit verschiedenen Verkehrsmitteln ist.

Aus den Zahlen ist abzulesen, dass der ÖPNV-Anteil in den vergangenen Jahren gleich geblieben ist. Während Fahrrad- und Fußverkehr steigen, ist dies beim ÖPNV nicht ohne eine Verbesserung des Angebots möglich.



\*Zahlen basieren auf Haushaltsbefragungen/System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden. Die Werte sind gerundet. Quelle: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/das-srv>



Darstellung der Stadtbahn am Alfons-Jonas-Platz in Gaarden

## Das Problem: Kapazitätsgrenze erreicht

Das Kieler ÖPNV-System stößt an die Grenzen seiner Kapazität. Zu Hauptverkehrszeiten stehen oft mehrere überfüllte Busse der gleichen Linie hintereinander im Stau. Um alle Fahrgäste transportieren zu können, müssten wesentlich mehr Fahrzeuge bei engerer Taktung eingesetzt werden. Die Folgen wären noch mehr Stau. Auch die Einrichtung einer eigenen Busspur ist keine Lösung: Sie würde den Stau lediglich verlagern und auch das Vorankommen der übrigen Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigen. Das liegt daran, dass die Busse auf den Busspuren an Kreuzungen priorisiert werden müssten. Bei der großen Anzahl an Bussen, die dann notwendig wären, würden alle anderen Verkehrsteilnehmenden an Ampeln sehr lange stehen.

## Der Bedarf: ein zukunftsfähiges ÖPNV-System

Die Landeshauptstadt braucht ein neues, hochwertiges und zukunftssicheres ÖPNV-System, das ist das Ergebnis einer 2019 veröffentlichten Grundlagenstudie. Aber was passt am besten zu Kiel? Liegt die Lösung auf der Schiene oder auf der Straße? Diese Frage wurde zwei Jahre lang in einer Trassenstudie ausführlich untersucht.

Im Herbst 2022 folgte die Kieler Ratsversammlung der Empfehlung der Gutachter\*innen und beschloss die Planung einer Stadtbahn. Die Vorplanung für die Kieler Stadtbahn startete Anfang 2023.

## Der Weg: gemeinsam für Kiel

Eine zentrale Rolle bei der Planung der Stadtbahn nahmen und nehmen die Kieler\*innen ein. Sie können bereits seit 2019 im Rahmen zahlreicher Informations- und Beteiligungsformate individuelle Perspektiven, Anregungen und Wünsche einbringen und damit entscheidend zur Entwicklung einer fairen und allgemein akzeptierten Vision der Mobilität in ihrer Stadt beitragen, unter anderem in Planungswerkstätten, bei Trassenspaziergängen oder in Online-Dialogen.

## Der Nebeneffekt: urbane Modernisierung

Die notwendigen baulichen Maßnahmen zur Integration der Stadtbahn eröffnen die Chance, gleichzeitig Kiels urbanes Profil zu stärken, die Stadt neu zu gestalten und in vielen Bereichen schöner und zukunftsfähig zu machen. Neben erhöhter Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Neugestaltungen des öffentlichen Raums zählen dazu zum Beispiel die Ertüchtigung der Entwässerungssysteme im Hinblick auf Starkregenereignisse oder Baumpflanzungen und das Anlegen von Grünflächen als weitere Klimaschutzmaßnahme.



Die Ergebnisse der Trassenstudie

## Darum eine Stadtbahn

Mit der Stadtbahn bekommt Kiel ein modernes und zukunfts-fähiges, flexibles und komfortables Verkehrsmittel, von dem nicht nur die Menschen, sondern auch das Stadtbild auf vielfältige Weise profitieren.



**Heute eingesetzte Gelenkbusse**  
Länge: 18,75 m



**Doppelgelenkbus**  
Länge: 25 m



**Stadtbahnfahrzeuge**  
Länge: 45 m



**Stadtbahnfahrzeuge**  
Länge: 54 m

Stadtbahnfahrzeuge sind länger als die heutigen Gelenkbusse und als Doppelgelenkbusse und können daher mehr Menschen transportieren.

Die sanft beschleunigenden und abbremsenden Fahrzeuge einer Stadtbahn bringen die Menschen nicht nur schnell, bequem und leise durch die Stadt, sondern auch barrierefrei. Der Fahrkomfort ist hoch, das Platzangebot großzügig – auch für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen.

Eine zuverlässige und schnelle Stadtbahn verringert das Verkehrsaufkommen, indem sie einen Anreiz bietet, öfter mal das Auto stehenzulassen.

Dadurch profitieren auch diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, weil die Straßen entlastet werden.

Darüber hinaus ist das Projekt förderfähig: 75 bis 90 Prozent der anrechenbaren Kosten können von Bund und Land übernommen werden.



Darstellung der Stadtbahn am Martensdamm mit Blick auf die Holstenbrücke

# Moderne Mobilität mit vielen Vorteilen

## Aufwertung des Stadtraums

Mit der Errichtung von Trassen, Haltestellen und Zuwegungen können ganze Straßenzüge neu geplant und zeitgemäß gestaltet werden. So entstehen nicht nur mehr Platz für Fahrrad- und Fußverkehr, sondern auch attraktive Aufenthaltsbereiche, die für mehr Lebensqualität sorgen.

## Hohe Zuverlässigkeit

Da die Stadtbahn hauptsächlich auf eigener Trasse fährt, kommt sie ungehindert voran. Und selbst da, wo sie sich mit Autos die Spur teilt, hat sie an den Kreuzungen Priorität. Das ermöglicht schnelle Fahrzeiten und sorgt für pünktliche Verbindungen.

## An die Zukunft angepasst

Die Kapazität der Stadtbahn kann problemlos erhöht werden. Sowohl der Einsatz zusätzlicher oder längerer Fahrzeuge als auch engere Takungen sind möglich, sodass zu Stoßzeiten oder bei steigender Nachfrage mehr Fahrgäste zuverlässig und sicher transportiert werden können.

## Barrierefreiheit

Die Stadtbahn wird barrierefrei umgesetzt. Indem sie die Bahnsteigkanten der stufenlos zugängigen Haltestellen nahezu bündig anfährt, ermöglicht sie ein annähernd spaltfreies Einsteigen. Darüber hinaus stehen in den Innenräumen großzügige Flächen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen zur Verfügung. Die Stadtbahn fährt auf Schienen deutlich ruhiger und komfortabler als Busse.

## Vielfältige Anbindung

Im Umkreis der neuen Trasse entstehen zusätzliche Möglichkeiten, um vom Auto oder anderen Verkehrsmitteln auf die Stadtbahn umzusteigen – z. B. P+R-Plätze, Mobilitätsstationen oder zentrale Umsteigepunkte für den regionalen Bus- und Zugverkehr.

## Langlebigkeit

Die Fahrzeuge sind ein hoher Kostenfaktor. Deshalb spielt deren Lebensdauer eine wichtige Rolle: Während Linienbusse lediglich eine durchschnittliche Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren haben, sind die Schienenfahrzeuge der Stadtbahn ohne Probleme rund 30 Jahre oder länger im Einsatz.

## Urbane Grünflächen

Die Gleise der Trasse werden an vielen Stellen begrünt, bringen damit mehr natürliche Farbe ins Stadtbild und fördern zudem ein gesundes Stadtklima. Im Umfeld der Stadtbahn entstehen außerdem attraktive Grün- und Begegnungsflächen.

## Größere Kapazität

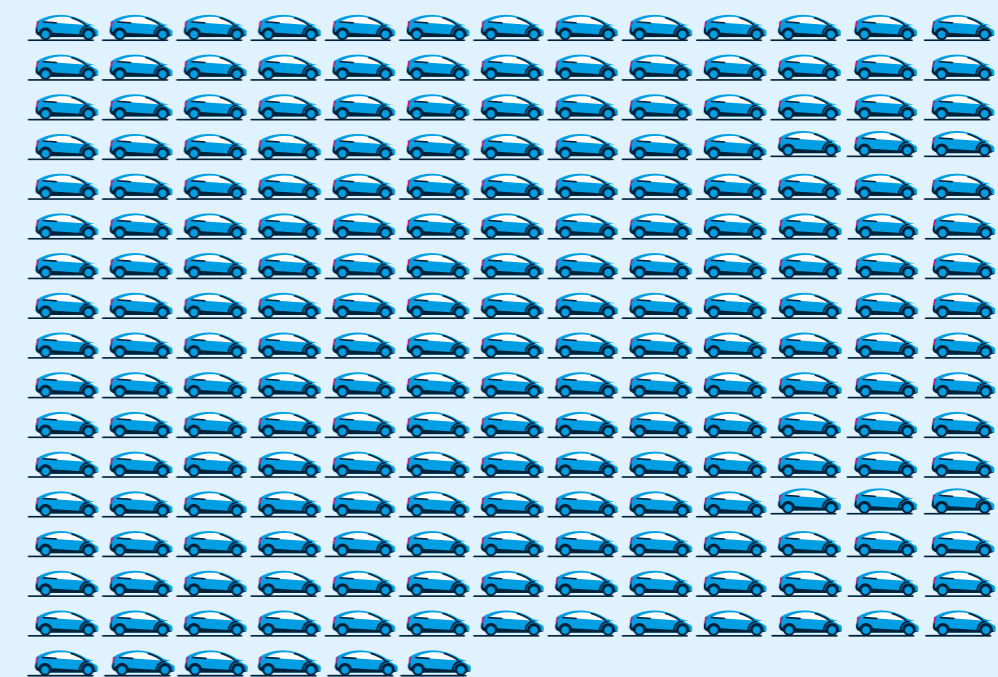
Schienenfahrzeuge sind im Vergleich zu Bussen in der Regel länger und haben entsprechend mehr Platz im Innenraum. Für die Stadtbahn in Kiel sind Fahrzeuge mit 45 oder 54 Meter Länge vorgesehen. In einem Fahrzeug finden zwischen 325 und 375 Fahrgäste Platz. Dagegen erreicht ein Gelenkbus eine maximale Länge von 18,50 Metern und bietet für rund 100 Fahrgäste Platz.

# Schlanke Mobilität auf der Schiene

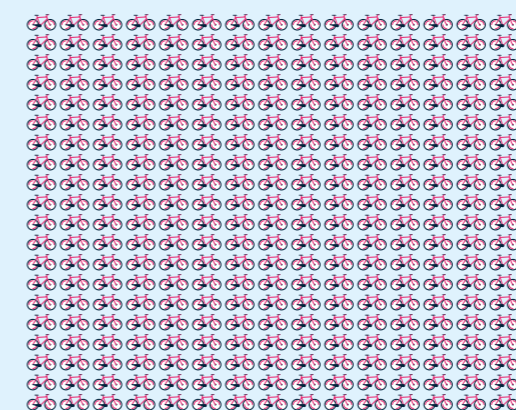
Hier wird deutlich, wie viele Fahrzeuge man benötigt und wie viel Fläche sie einnehmen, wenn sich damit 300 Menschen zur gleichen Zeit fortbewegen wollen.

## 300 Menschen

### in 214 Autos\*



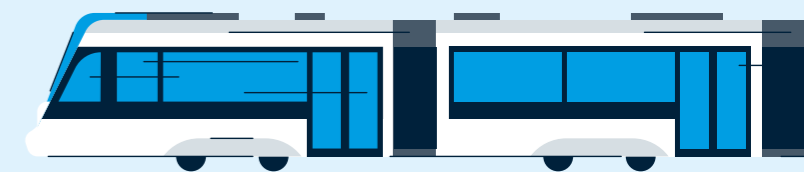
### auf 300 Fahrrädern



### in drei Bussen



### in einer Stadtbahn



\*Im Durchschnitt fahren 1,4 Personen in einem Auto. Nähere Informationen hier: [www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/fahrgemeinschaften#hintergrund](http://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/fahrgemeinschaften#hintergrund)

# Der Weg zur Stadtbahn

Die Planung einer Stadtbahn für die Landeshauptstadt Kiel ist Ergebnis zahlreicher Überlegungen und Ratsbeschlüsse. Seit 2008 beschäftigt sich die Landeshauptstadt damit, Lösungen für einen zukunftsfähigen ÖPNV zu entwickeln. Ein Überblick:

## 2008

Der **Verkehrsentwicklungsplan** der Landeshauptstadt Kiel beinhaltet die Planung einer StadtRegionalBahn. Die Planung wird jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht weiterverfolgt.



## 2016

In einem Ratsbeschluss wird die Verwaltung aufgefordert, im Rahmen der „**Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel**“ eine **Grundlagenstudie** zu erstellen.

## 2017

Der „**Masterplan Mobilität der KielRegion**“ stellt fest, „dass Kiel ein **neues, hochwertiges ÖPNV-System auf eigener Trasse benötigt**, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten.“



## 2017

Der „**Masterplan 100 % Klimaschutz**“ umfasst unter anderem rund 250 konkrete Maßnahmen, mit denen die Treibhausgas-Emissionen in Kiel um 95 Prozent reduziert und der Endenergieverbrauch halbiert werden soll (jeweils im Vergleich zum Jahr 1990). Auch hier spielt das Thema **Mobilität eine wichtige Rolle**.



## 2019

Die **Grundlagenstudie wird veröffentlicht** und identifiziert im Kieler Stadtgebiet Korridore, in denen eine Nachfrage für ein neues ÖPNV-System gegeben ist. Die Kieler **Ratsversammlung beschließt auf Basis der Grundlagenstudie die Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans**. Hier werden Korridore für ein hochwertiges ÖPNV-System in Kiel und die **Prüfung von zwei alternativen Systemen festgelegt**: ein Bus-Rapid-Transit (BRT) und ein Stadtbahnsystem.



## 2022

Die Ratsversammlung beschließt die Erarbeitung der **Vorplanung** für eine Stadtbahn und folgt damit der Empfehlung der Trassenstudie. **In dieser wurden unter anderem die beiden Systeme BRT und Stadtbahn ausführlich geprüft und verglichen**. Auch ein **Streckennetz für die Stadtbahn** war Ergebnis der Trassenstudie.



## 2024

Die Ratsversammlung beschließt die in der Vorplanung erarbeitete **Straßenraumaufteilung mit einer Stadtbahn** für die ersten 12,5 Kilometer des Netzes (die sogenannte erste Inbetriebnahmestufe).



## Ein Netz in Stufen

Das Netz der Stadtbahn soll insgesamt 35,8 km lang sein. Fänden die Arbeiten an allen geplanten Streckenverläufen gleichzeitig statt, käme der Verkehr in Kiel über Monate hinweg zum Erliegen. Es wäre planerisch und auch finanziell eine große Herausforderung. Deshalb wird das Netz der Stadtbahn abschnittsweise in jeweils einzelnen Planungs- und Bauphasen umgesetzt – den Inbetriebnahmestufen (IBS).

### IBS 1: von der CAU bis Wellingdorf

Die erste Stufe umfasst die Verbindung von der Christian-Albrechts-Universität (CAU) ab Bremerkamp über die Holtenauer Straße, die Innenstadt, den Hauptbahnhof und Gaarden ins Zentrum von Wellingdorf.

### Moderne Gestaltung des Straßenraums

Im Rahmen der Vorplanung zu diesem ersten Abschnitt wurden grundlegende Entscheidungen über die jeweilige Straßenraumaufteilung entlang der Trasse getroffen.

Das betrifft beispielsweise die Anzahl und Breite der Fahrspuren, Gehwege und Radwege, Lieferzonen sowie Park- und Grünstreifen. Darüber hinaus wird auch die Anordnung von Kreuzungen, Einmündungen und Verkehrsinseln überprüft und gegebenenfalls umgestaltet, um später einen optimalen Verkehrsfluss und maximale Verkehrssicherheit garantieren zu können.

Neben der Stadtbahn werden auch weiterhin Busse fahren. Das Busnetz wird ergänzend zur Stadtbahn neu geplant. Das ÖPNV-Angebot soll so insgesamt verbessert werden und alle von den neuen Verbindungen profitieren.

#### Fahrtdauer zentraler Streckenabschnitte

##### Andreas-Gayk-Str. bis Alfons-Jonas-Platz

**11 Minuten**

##### Wellingdorf bis Bremerkamp

**35 Minuten**

##### Seefischmarkt bis Ansgarkirche

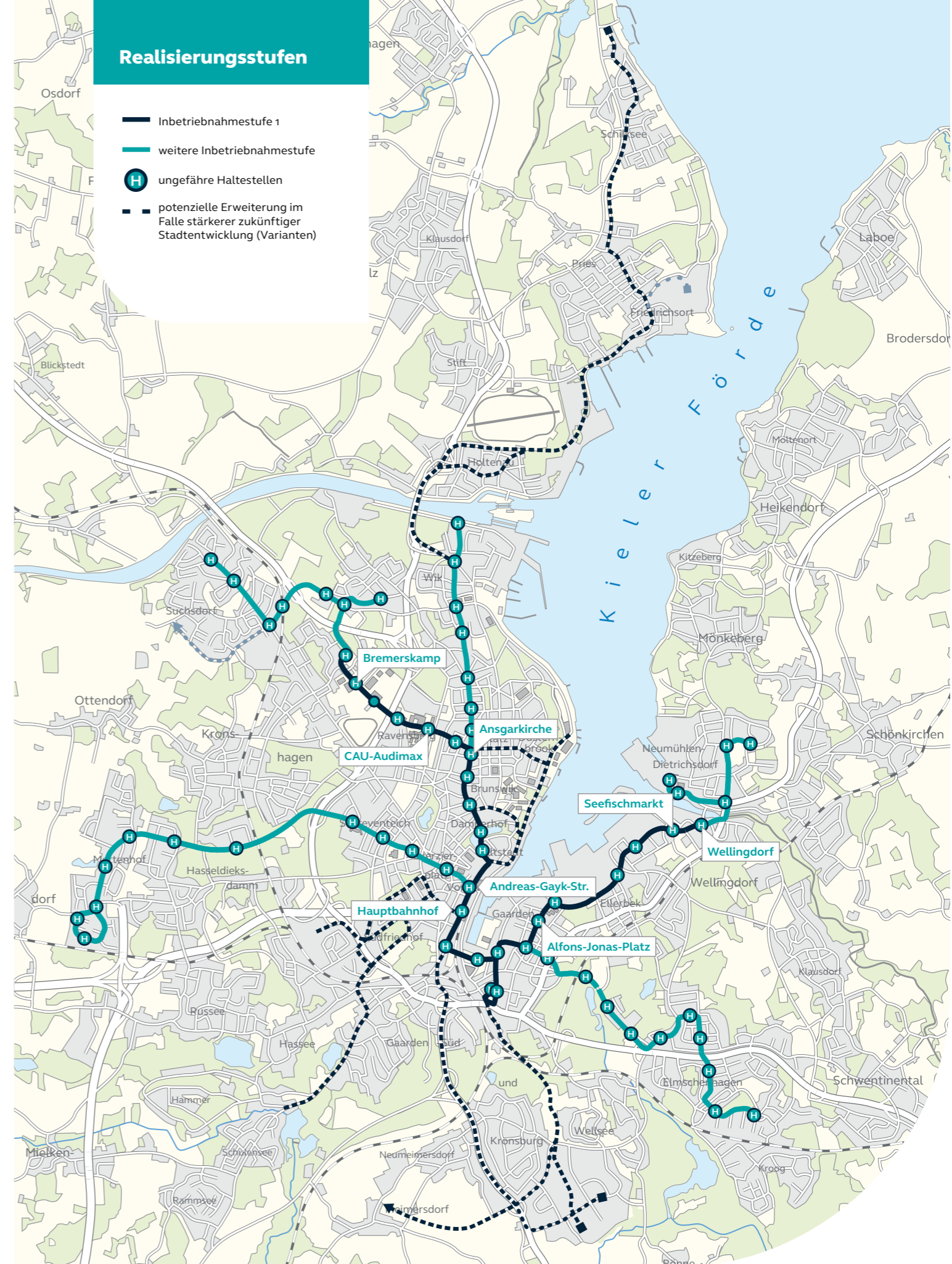
**26 Minuten**

##### CAU-Audimax bis Hauptbahnhof

**13 Minuten**

#### Realisierungsstufen

- Inbetriebnahmestufe 1
- weitere Inbetriebnahmestufe
- H ungefähre Haltestellen
- - - potenzielle Erweiterung im Falle stärkerer zukünftiger Stadtentwicklung (Varianten)



# Integration ins Stadtbild

Mit dem Bau der Stadtbahn geht eine für Kiel historisch einmalige Neugestaltung des öffentlichen Raumes an der Trasse und den anliegenden öffentlichen Räumen einher: In den Straßen, durch die die Stadtbahn zukünftig fährt, muss der Straßenraum neu aufgeteilt werden, damit Autos, Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen weiter ihren Platz finden. Auch Parkplätze, Lieferzonen, Aufenthalts-, Grün- und Spielflächen brauchen ihren Raum.

In der Vorplanung wurde genau das getan: Die Planungen eröffnen die Chance, neue Versiegelungen zu minimieren, eine hohe Aufenthaltsqualität sicherzustellen und ein integriertes, ökologisches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept zu entwickeln. Priorität hat dabei die Schaffung von Straßen- und Stadträumen, die nicht primär als Verkehrsräume wahrgenom-

men werden. Die Räume können dann Orte zum Verweilen werden. Sie bieten Platz für Außengastronomie oder Auslagen für Geschäfte. Außerdem können sie mit Grünflächen oder neuen Baumpflanzungen an die Anforderungen des Klimawandels angepasst werden.

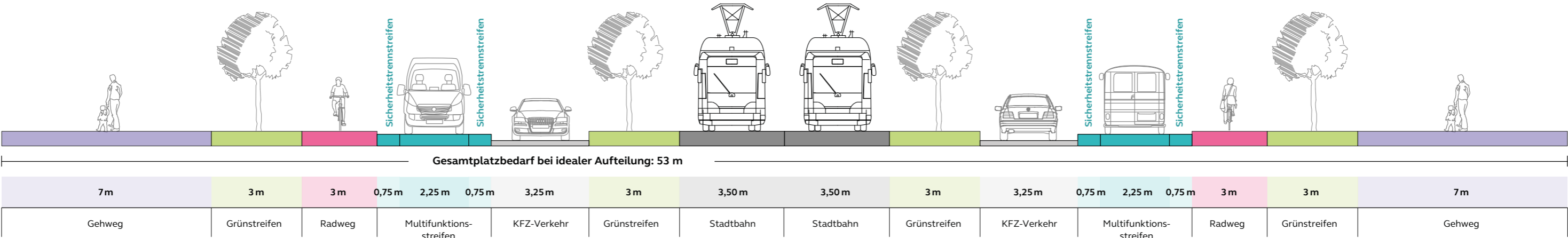
## Straßenraumaufteilung

Die Grafik zeigt die ideale Aufteilung des Straßenraums, bei der alle Verkehrsbeteiligten ausreichend Platz haben. In der Realität steht jedoch meist nicht genügend Platz zur Verfügung, sodass Kompromisse notwendig sind, um den begrenzten Raum bestmöglich auf alle Nutzer\*innen zu verteilen.

Die Holtenauer Straße beispielsweise ist auf Höhe der Schauenburger Straße nur knapp 33 Meter breit, 53 Meter ständen im idealen Straßenraum zur Verfügung. Um im Rahmen der Stadtbahnplanung zu einer geeigneten Lösung zu kommen, muss also abgewogen werden.



Darstellung der Stadtbahn auf der Holtenauer Straße auf Höhe der Arkaden





Darstellung der Stadtbahn in der  
Schönberger Straße in Wellingdorf

## Wie geht es weiter?

Das Kieler Stadtbahnnetz wird schrittweise geplant, gebaut und in Betrieb genommen. Das verläuft in sogenannten Inbetriebnahmestufen. Die erste Inbetriebnahmestufe umfasst die Strecke von Wellingdorf bis zur CAU. Hierfür wurde die Vorplanung 2024 abgeschlossen.

**bis 2025**  
Vorplanung

**ab 2025**  
Entwurfs- und  
Genehmigungsplanung

**ab 2030**  
Bauphase

Das Stadtbahnnetz wird schrittweise gebaut, um die Einschränkungen für die Kieler\*innen so gering wie möglich zu halten.

**ab 2034**  
Betrieb

In drei Stufen soll das Netz in Betrieb genommen werden. Die erste Stufe wird die Verbindung von Wellingdorf zur CAU sein.



## Darstellung der Kosten

Stadtbahnstrecke, Inbetriebnahmestufe 1  
von Wellingdorf bis zur CAU

Anlagenteile	Förderung durch Bund und Land	Eigenanteil LH Kiel	Gesamtsumme (Förderung + Eigenanteil)
Infrastruktur	189 Mio. €	63 Mio. €	252 Mio. €
Fachplanung	25 Mio. €	21 Mio. €	46 Mio. €
Betriebshof	-	44 Mio. €	44 Mio. €
Fahrzeuge	-	75 Mio. €	75 Mio. €
Städtebau	-	24 Mio. €	24 Mio. €
Summe Preisstand 2024	214 Mio. €	227 Mio. €	441 Mio. €
Summe mit Risiko und Inflation	292 Mio. €	272 Mio. €	564 Mio. €

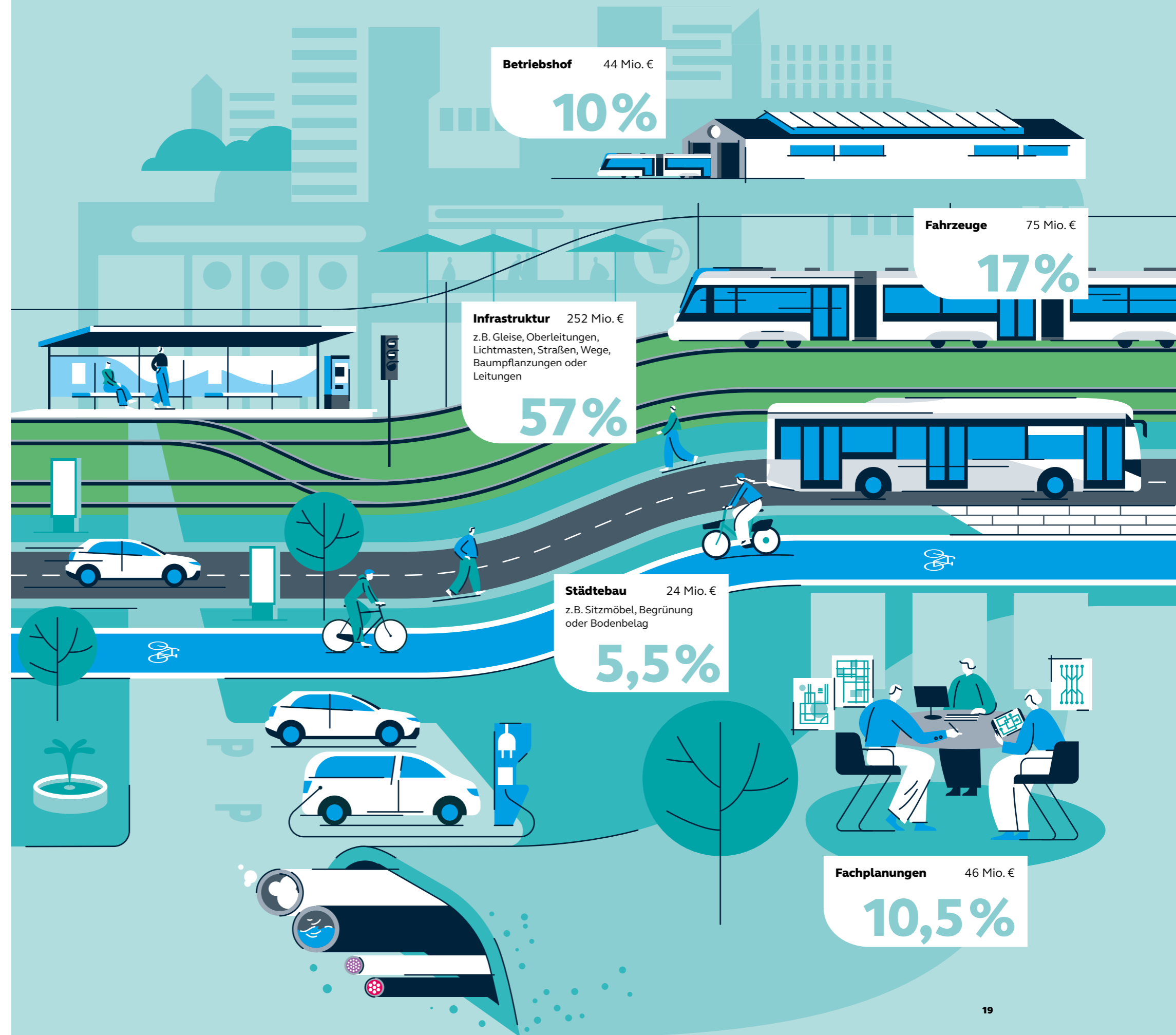
Erläuterungen: Anzunehmen ist eine zusätzliche jährliche inflationsbedingte Preissteigerung von zwei Prozent. Die Kosten verteilen sich auf die nächsten acht bis zehn Jahre.

### Nutzen-Kosten-Indikator

Voraussetzung für eine Förderung von Bund und Land ist eine sogenannte Nutzen-Kosten-Untersuchung nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren (Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr). Darin wird der volkswirtschaftliche Nutzen einer Stadtbahn den Kosten für ein solches System gegenübergestellt. Nur wenn nachgewiesen wird, dass der Nutzen des Projektes größer ist als die Kosten, wird es gefördert. Dafür muss das Ergebnis dieser Untersuchung (der Nutzen-Kosten-Indikator, kurz NKI) größer als 1 sein.

Für die erste Inbetriebnahmestufe der Kieler Stadtbahn, die Strecke von Wellingdorf bis zur CAU, wurde ein NKI von 1,4 nachgewiesen. Für jeden Euro, den die öffentliche Hand in die Stadtbahn investiert, wird also ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 1,4 Euro generiert. Somit ist die Kieler Stadtbahn vorteilhaft und damit förderfähig.

Weiterführende  
Informationen



---

**Herausgeberin:**

Landeshauptstadt Kiel

**Adresse:** Fleethörn 9, 24103 Kiel, **Tel.:** 0431. 901-3077,  
**E-Mail:** [stadtbahn@kiel.de](mailto:stadtbahn@kiel.de), **Internet:** [www.kiel.de/stadtbahn](http://www.kiel.de/stadtbahn), [www.kiel.de/mobil](http://www.kiel.de/mobil), **Redaktion:** Stabsstelle  
Mobilität, **Fotonachweis und Inhalte:** Ramboll Deutschland GmbH, Zur Gießerei 19–27, 76227 Karlsruhe,  
<https://de.ramboll.com>, [info@ramboll.com](mailto:info@ramboll.com)

**Redaktion / Layout:** Zebralog GmbH, boy | Strategie  
und Kommunikation GmbH

**Hinweis:** Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck  
– auch auszugsweise – sind ohne schriftliche Genehmigung  
des Herausgebers und der Redaktion nicht  
gestattet.