CHECKEULE · THEMEN-CHECK · 19.11.2026

Wie gut ist der Nahverkehr in Kiel?

Schleswig-Holstein · kreisfreie Stadt · Gemeindeschlüssel 01002000 · Daten: Stand 18.11.2026

60 /100

Nahverkehrs-Score: überdurchschnittlich



Eigener Score von Checkeule, höher ist besser. Platz 28 von 98 Städten mit Score (vorderes Drittel)

Kurz gesagt

Überdurchschnittlich im Großstadtvergleich: Kiel erreicht im Nahverkehrs-Score 60 von 100 – Platz 28 von 98 Städten mit Score (vorderes Drittel), Stand 11/2026.

Der Nahverkehrs-Score fragt drei Dinge: Wie viele Menschen wohnen nah an einer Haltestelle, wie oft fährt dort etwas, und wie dicht ist das Netz der Haltestellen.

Teilscores von Kiel

SCORES 0–100, HÖHER = BESSER; SIE STEHEN NEBEN DEM NAHVERKEHRS-SCORE UND ZÄHLEN NICHT ZUSÄTZLICH HINEIN

Haltestellen-Nähe-Score	66	überdurchschnittlich
Takt-Score	64	überdurchschnittlich

1 Die Belege

Beleg	Kiel	Schleswig-Holstein	Deutschland	Teilnote
Pkw je 1.000 Einwohner [1] Beleg ohne Note: die Zahl der Autos sagt nichts über die Erreichbarkeit	444 je 1.000 Einwohner (2026)	595	593	nur Beleg
Einwohner im 300-m-Umkreis einer Haltestelle [5] Näherung: Einwohner der 100-m-Zellen des Zensus 2022, deren Mitte höchstens so weit entfernt liegt (Luftlinie)	92,1 Prozent (2026)	–	–	66
Abfahrten je Stunde werktags (alle Haltestellen) [5] laut Fahrplan am typischen Werktag zwischen 6 und 20 Uhr; von Checkeule je 10.000 Einwohner gerechnet	164,85 je 10.000 Einwohner (2026)	–	–	64
Abfahrten je Stunde an der typischen Haltestelle (Median) [5] laut Fahrplan am typischen Werktag zwischen 6 und 20 Uhr	8,1 Abfahrten je Stunde (2026)	–	–	73
Haltestellen im Stadtgebiet [5] Bus, Straßenbahn, U-, S- und Regionalbahn laut Fahrplandaten	14,8 je 10.000 Einwohner (2026)	–	–	34
Haltestellen mit Bahnverkehr (S-Bahn, Regional- oder Fernverkehr) [5]	0,32 je 10.000 Einwohner (2026)	–	–	45
Haltestellen mit Fernverkehr (Fernbahnhöfe) [5] Beleg ohne Note: eine Anzahl, die mit der Größe der Stadt wächst	1 (2026)	–	–	nur Beleg

2 Deutschlandkarte: Nahverkehrs-Score

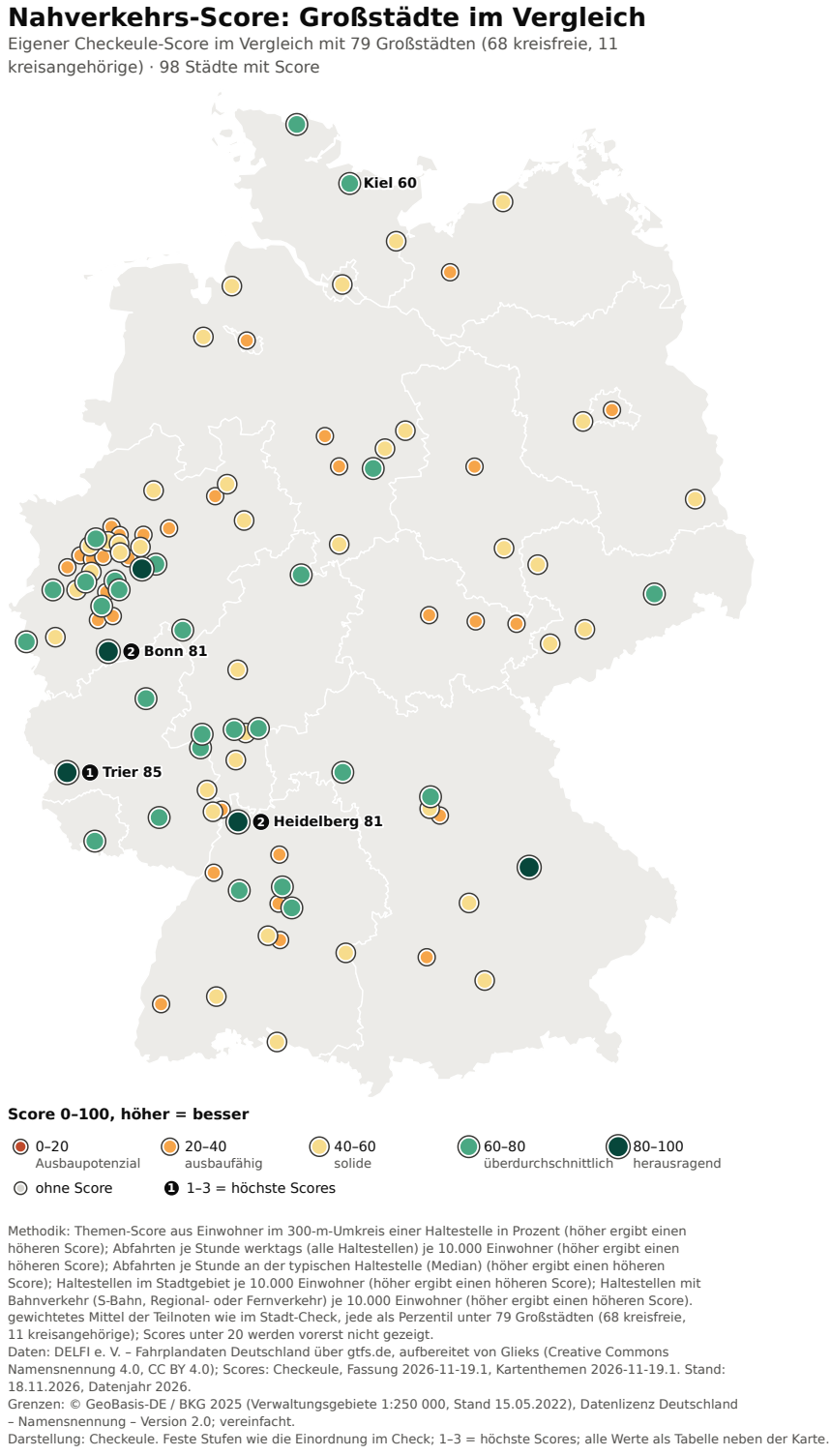


Abb. 1: Nahverkehrs-Score der Großstädte als Punkte (Farbe = Score, höher = besser), Kiel beschriftet. Die Länderflächen sind nur Hintergrund und nicht bewertet.

3 Was die Zahl nicht sagt

Der Abstand zur Haltestelle ist Luftlinie; Umstiege, Verspätungen und Reisezeiten zu einem bestimmten Ziel stehen nicht im Score.

Methodik, Quellen und Haftung

SO ENTSTEHT DER NAHVERKEHRS-SCORE

Einwohner im 300-m-Umkreis einer Haltestelle in Prozent (höher ergibt einen höheren Score)

Abfahrten je Stunde werktags (alle Haltestellen) je 10.000 Einwohner (höher ergibt einen höheren Score)

Abfahrten je Stunde an der typischen Haltestelle (Median) (höher ergibt einen höheren Score)

Haltestellen im Stadtgebiet je 10.000 Einwohner (höher ergibt einen höheren Score)

Haltestellen mit Bahnverkehr (S-Bahn, Regional- oder Fernverkehr) je 10.000 Einwohner (höher ergibt einen höheren Score)

Normierung: gewichtetes Mittel der Teilnoten wie im Stadt-Check, jede als Perzentil unter 79 Großstädten (68 kreisfreie, 11 kreisangehörige); Scores unter 20 werden vorerst nicht gezeigt.

Jeder Score ist ein eigener Checkeule-Score von 0 bis 100: höher ist immer besser. Er entsteht aus amtlichen und offenen Daten, die als Beleg mit Quelle darunter stehen.

Einen Score gibt es ab 2 belegten Werten (gewichtetes Mittel der Teilnoten); den Checkeule-Stadtscore als Mittel der Scores erst ab 4 Scores. Sonst steht „noch zu wenig Daten“.

Werte der Stadt werden als Perzentil gegen alle Großstädte ab 100.000 Einwohnern gestellt – kreisfreie und kreisangehörige, diese nur mit ihren eigenen Gemeindewerten: 50 heißt Mitte der Großstädte, höher ist immer besser. Bei Kennzahlen, bei denen weniger besser ist (etwa Arbeitslosigkeit, Unfälle, Baulandpreis), zählt 100 minus Perzentil.

Einordnung: ab 80 herausragend, ab 60 überdurchschnittlich, ab 40 solide, ab 20 ausbaufähig, darunter Ausbaupotenzial.

Werte der Stadt gelten für die ganze Stadt und nie für eine einzelne Adresse oder einen Stadtteil.

Fehlende Daten werden nicht geschätzt: der Wert fehlt, und mit ihm die Teilnote.

Stand der Bewertungsregeln: 2026-11-19.1.

Kreisangehörige Städte (etwa Hannover, Aachen, Saarbrücken) werden nur mit ihren eigenen Gemeindewerten bewertet. Was die Statistik nur für den ganzen Kreis führt, steht als „Wert des Kreises …“ beim Beleg und zählt nie in einen Score.

Ein Score unter 20 wird vorerst nicht gezeigt („wird noch geprüft“) und zählt nicht in den Checkeule-Stadtscore, bis seine Daten nachgeprüft sind.

Hebesätze und andere Verwaltungsgrößen fließen nicht ein. Rohwerte (Quoten, Preise, Anzahlen) stehen nur als Beleg mit Quelle und Jahr unter dem Score.

Die Gewichte stehen in der Belegtabelle; Themen ohne Datenquelle auf Stadtebene erscheinen nicht und zählen nicht in den Checkeule-Stadtscore.

Stand der Bewertungsregeln: Fassung 2026-11-19.1. Online: https://checkeule.de/eulendatenbank/staedte/01002000/bus-und-bahn

QUELLEN

1 Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Regionaldatenbank Deutschland (Kreisdaten), aufbereitet von Glieks. Stand 18.11.2026, abgerufen 18.11.2026. Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Regionaldatenbank Deutschland, Kiel, Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0.

2 OpenStreetMap-Mitwirkende und Wikidata: Läden, Freizeitorte und Sehenswürdigkeiten je Stadt (OpenStreetMap, Wikidata), aufbereitet von Glieks. Stand 18.11.2026, abgerufen 18.11.2026. Lizenz: Open Database License 1.0 (ODbL) für die Zählungen aus OpenStreetMap; CC0 1.0 für die Sehenswürdigkeiten aus Wikidata. Karten- und Ortsdaten © OpenStreetMap-Mitwirkende, ODbL (https://www.openstreetmap.org/copyright); Sehenswürdigkeiten: Wikidata und Wikimedia-Seitenaufrufe (CC0).

3 Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung, Regionaldatenbank Deutschland (dl-de/by-2-0), aufbereitet von Glieks. Stand 18.11.2026, abgerufen 18.11.2026. Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Regionaldatenbank Deutschland, Tabelle 33111-02-01-5, Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0; je Einwohner berechnet.

4 Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Zensus 2022, Ergebnisse im 100-m-Gitter (dl-de/by-2-0), aufbereitet von Glieks. Stand 18.11.2026, abgerufen 18.11.2026. Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Zensus 2022, Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0; Mittel je Gemeinde berechnet.

5 DELFI e. V. (gtfs.de): Fahrplandaten Deutschland von DELFI e. V. über gtfs.de (CC BY 4.0), aufbereitet von Glieks. Stand 18.11.2026, abgerufen 18.11.2026. Lizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 (CC BY 4.0). Fahrplandaten: DELFI e. V. über gtfs.de, CC BY 4.0; Haltestellen und Abfahrten je Stadt gezählt, Einwohner im Umkreis mit dem Zensus 2022 (dl-de/by-2-0) gerechnet.

6 Bundesnetzagentur: Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (CC BY 4.0), aufbereitet von Glieks. Stand 18.11.2026, abgerufen 18.11.2026. Lizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 (CC BY 4.0). Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur, CC BY 4.0; Ladepunkte je Stadt gezählt.

7 OpenStreetMap-Mitwirkende: Fahrrad- und Versorgungsorte je Stadt (OpenStreetMap, ODbL), aufbereitet von Glieks. Stand 18.11.2026, abgerufen 18.11.2026. Lizenz: Open Database License 1.0 (ODbL). Karten- und Ortsdaten © OpenStreetMap-Mitwirkende, ODbL (https://www.openstreetmap.org/copyright); Einwohner im Umkreis mit dem Zensus 2022 (dl-de/by-2-0) gerechnet.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Angaben ohne Gewähr. Die Checkeule-Stadtscores sind eigene Kennzahlen von Checkeule aus amtlicher Statistik; sie vergleichen die ganze Stadt mit anderen Großstädten und sagen nichts über eine einzelne Adresse, einen Stadtteil, eine Einrichtung oder eine Person. Sie sind keine Rechts-, Steuer-, Anlage- oder Immobilienberatung und kein Gutachten; maßgeblich sind die genannten Quellen.