



Projekt tramvají v Kielu přežil hlasování o své budoucnosti

29.10 2026 20:02, Libor Hinčica, Tramvaje

Návrat tramvají do německého Kielu má za sebou klíčové hlasování o své budoucnosti. Snahou zastupitelů několika stran v městském zastupitelstvu bylo zastavit ambiciózní plán na dokončení projektu a vybudování tramvajové trati ve městě s odkazem na zhoršující se finanční situaci města.

Tramvaje v Kielu v minulosti již jezdily, přičemž rozhodnutí o jejich zrušení přišlo v době, kdy se již Evropa k tramvajím začala pomalu opět navracet a kdy se na úrovni západoněmecké federace počítalo s finanční podporou záměrů na rozšíření tramvajové dopravy. Likvidace původní sítě byla schválena v roce 1977 a dokonána dne 4. 5. 1985 – po 104 letech. V závěrečném desetiletí 20. století se však tramvaje vrátily do úvah o budoucí podobě zajištění dopravní obslužnosti města a od roku 2001 se začaly rodit první konkrétní plány, původně počítající s konceptem vlakotramvají, jež by propojovaly i další města v okolí. Právě neshody s okolními sídly, která odmítala finanční participaci na výstavbě a provozu, ovšem projekt nazývaný *StadtRegionalBahn* v roce 2015 pohřbily. Kiel se ovšem myšlenky nevzdal a omezil své budoucí plánování jen na hranice města.

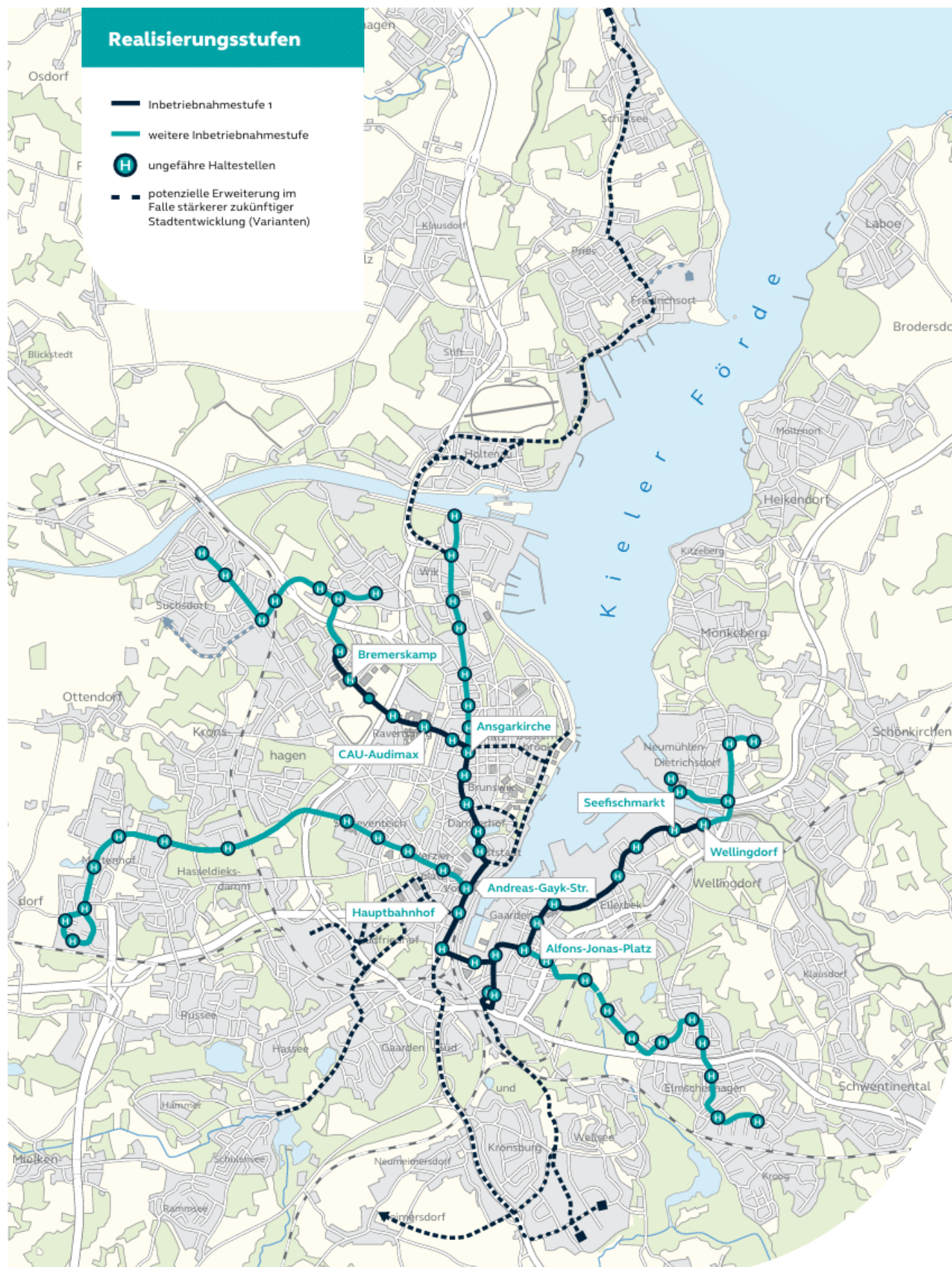
Dne 17. 11. 2022 byl po předchozích analýzách a plánování (zahrnutý v nich byly mj. i trolejbusy na bázi BRT systému) schválen na úrovni městského zastupitelstva záměr vybudovat tramvaje, načež se rozeběhlo dlouhé plánování. V roce 2024 schválilo zastupitelstvo podobu první etapy, která by měla znamenat vybudování 12,5 km dlouhé páteřní trasy mezi univerzitou a částí Wellingdorf.



Starší vizualizace tramvají v Kielu. (zdroj: Stadt Kiel)

Přestože by se mohlo zdát, že se myšlenka slibně rozvíjí, mají i tramvaje v Kielu své odpůrce. Spory se momentálně vedou především o financování, a to nikoli ještě stavby, ale podrobné projektové dokumentace, protože Kielu (podobně jako dalším německým městům) se nečekaně zhoršila ekonomická situace. Městští zastupitelé zvolení za CDU, AfD a část za strany dieBasis a FDP proto vyvolali hlasování o zastavení projektových příprav, nicméně hlasy SPD, Zelených a DIE LINKE/Die PARTEI byl jejich návrh dne 17. 9. 2026 zamítnut. Současně byl zamítnut i návrh na vyvolání referenda o tramvajích, který vyvolala strana SSW zastupující místní dánskou a frískou menšinu (sama se pak hlasování o budoucnosti projektu zdržela).

Nutno říci, že z čistě ekonomického pohledu jsou obavy odpůrců tramvají do značné míry oprávněné, protože náklady na vybudování první etapy jsou odhadovány na 564 mil. € (cca 13,8 mld. Kč), z čehož by město mělo uhradit ze své pokladnice 272 mil. € (zhruba 6,6 mld. Kč). Město ale dlouhodobě hospodaří s deficitem, jen pro rok 2027 je očekáván ve výši 170 mil. € (přibližně 4,15 mld. Kč), takže výstavba tramvajové tratě kasu významně zatíží. Navíc jsou v dlouhodobé perspektivě navrhovány další etapy, jejichž výstavba by měla spolknout dalších zhruba 500 mil. € (12,2 mld. Kč). Bývalý primátor města Ulf Kämpfer z SPD přitom v minulosti veřejně uváděl, že projekt tramvaje (marketingově nazývaného *Stadtbahnem*, nicméně charakterem má jít o klasickou moderní městskou tramvaj) je podmíněn vyrovnaným městským rozpočtem, od něž je Kiel nyní na míle vzdálený.



Návrh tramvajové sítě v Kielu. První etapa je zaznačena plnou tmavou čarou, světle jsou úseky navrhované v rámci dalších etap, čárkované pak výhledové lokality. (zdroj: Stadt Kiel)

Na druhé straně dříve provedené studie prokázaly, že Kiel kolejovou dopravu pro zvládnutí současných i očekávaných přepravních nároků potřebuje a odpůrci tramvají nepřišli s žádným vlastním realistickým plánem, jak by tedy měla veřejná doprava ve městě v budoucnu vypadat. Zastánci tramvají zdůrazňují, že investice do tramvají bude rozložena v letech, obavy o financování dalších městských služeb jsou zbytečné, neboť jsou už dnes tramvaji nadřazené, a že případné posilování autobusů rozhodně není zadarmo, nemluvě o tom, že stávající dopravní síť je v mnoha místech přetížená. Zastavení projektu tramvají by tedy podle nich nijak strukturální schodek rozpočtu nevyřešilo, a současně by zůstaly nevyřešeny dlouhodobé dopravní problémy, s nimiž se město potýká.

Jen 13 dní poté, co si zastupitelé odhlasovali, že v projektu tramvají budou pokračovat, se Kiel dočkal přiklepnutí dotace 3,8 mil. € (cca 93 mil. Kč) na projektování první etapy od zemské vlády Šlesvicka-Holštýnska. Poněkud paradoxní je, že hlavní slovo na zemské vládní úrovni má CDU, tedy táž strana, která v městském zastupitelstvu nejhlasitěji bojovala o zastavení projekčních činností.

V současné době se stále předpokládá, že by stavba první etapy tramvají mohla být zahájena v roce 2030 a tramvaje by vyjely do provozu o čtyři roky později. Klíčové je, zda se podaří zajistit očekávané spolufinancování ze zemského rozpočtu – žádost by měla být podána v příštím roce a rozhodnutí se předpokládá o rok později. I zastánci projektu jednoznačně uvádějí, že pokud by nakonec Šlesvicko-Holštýnsko svým dílem (společně se státním příspěvkem) nepřispělo, bude muset být plán na návrat tramvají odpískán. Rozhodování přitom bude spočívat už na nové zemské vládě, protože Šlesvicko-Holštýnsko čekají příští zemské volby už v dubnu 2027.

Url: [Projekt tramvají v Kielu přežil hlasování o své budoucnosti](#)