Lörrach wünscht sich eine Tram

Oberbürgermeister Toni Vetrano

---

1. Folie: Titel des Vortrags

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe mich schon, als ich vor – ich weiß schon gar nicht mehr, wie lange es her ist – sehr gefreut, als ich von Ihnen die Einladung hierher Lörrach bekommen habe.

Durch die Corona-Pandemie mussten wir den Termin mehrfach verschieben und so freue ich mich jetzt umso mehr, dass es heute – endlich – klappt.

Ich freue mich über diesen Termin auch deshalb besonders, weil ihr Besuch bei uns in Kehl zur Verleihung des Schienenpreises gezeigt hat, dass die Tram Sie genauso begeistert wie mich und uns in Kehl.

2. Folie: Die Besucher aus Lörrach

Aus dieser Begeisterung heraus könnte ich Ihnen nun stundenlang Geschichten erzählen, die sich um Planung und Bau der Tramstrecke ranken. Das wäre zwar gewiss unterhaltsam, würde Sie Ihrem Ziel aber kein bisschen näherbringen.

Wohlwissend, dass jeder Fall einer grenzüberschreitenden Tram – vielleicht auch jeder Straßenbahn insgesamt – einzigartig ist und maßgeschneiderte Lösungen erfordert, versuche ich mich, auf die Punkte zu beschränken, die bei uns zum Erfolg geführt haben.

Ich habe mich daher entschieden, den Versuch zu wagen, eine Liste dessen aufzustellen, was ich für unerlässlich halte:

3. Folie: Rezept für eine Tram

⇒ nahezu unerschöpfliche Geduld;
⇒ und ebenso viel Gelassenheit;
⇒ Offenheit und das Vertrauen darauf, dass auch die Methoden und Wege der Partner zum gemeinsamen Ziel führen;
⇒ einen starken politischen Willen;
⇒ ein Stadtentwicklungskonzept;
⇒ ein Mobilitätskonzept;
⇒ Überzeugungskraft;
⇒ Durchsetzungskraft;
⇒ Durchhaltevermögen;
⇒ die Fähigkeit – und den Willen – auch dort noch einen Weg zu finden, wo andere nur noch Berge sehen;
⇒ viel Geld
⇒ und Partner, die das Gleiche in ausreichender Menge miteinbringen.

Fangen wir mit der **unerschöpflichen Geduld** an:

4. Folie: unerschöpfliche Geduld

1994 hat Straßburg die erste Tramlinie – wieder – in Betrieb genommen. In Straßburg gab es im 19. und 20. Jahrhundert bereits ein funktionierendes Tramsystem, doch dann wurden die Busse als die moderneren

Verkehrsmittel betrachtet und nahmen der Tram die Fahrgäste weg und schließlich folgten die Autos.

5. Folie: Bus/Tram historisch

Die autogerechte Stadt war damals das hohe Ziel der Stadtentwicklung, der Individualverkehr sollte Vorrang haben – wir können uns das heute nur noch schwer vorstellen.

Als am 1. Mai 1960 die letzten Straßenbahnschienen in Straßburg entfernt wurden und die alte Bimmel damit aus dem Stadtbild verschwand, wurde ein großes Fest gefeiert: der Aufbruch in die Neuzeit.

Es sollte keine 30 Jahre dauern, bis Straßburg im Individualverkehr zu ersticken drohte. Falls Sie den Kléber-Platz kennen – heute das Herz der Fußgängerzone – er wurde Ende der 1980er-Jahre von täglich rund 50 000 Autos umrundet.

6. Folie: Rathausplatz mit Bus 1954

Und es war das Konzept für die Tram, entwickelt von meinem langjährigen OB-Kollegen – und inzwischen darf sich sagen: Freund – Roland Ries, das 1989 die Kommunalwahl entschied und die Sozialistin Catherine Trautmann zur Oberbürgermeisterin der Europastadt machte.

Im November 1994 wurde die erste neue Tramlinie eingeweiht. Sie führte – logischerweise – mitten durch die Innenstadt und ermöglichte es, den Kléber-Platz zur Fußgängerzone zu machen.

7. Folie: Place Kléber heute

Kurzer Einschub:

Die Widerstände gegen die Tram waren trotzdem groß: Sie können sich sicher vorstellen, dass der Verband der Straßburger Einzelhändler seinen Untergang prophezeite.

Und die viele Monate währende Großbaustelle in der Innenstadt bereitete niemand Freude.

Im Jahr 1996 haben wir – also Kehl und Straßburg – den Zuschlag für die Ausrichtung der ersten grenzüberschreitenden Gartenschau im Jahr 2004 bekommen. Damals – nur zwei Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten Straßburger Tramlinie – sprachen wir bereits drüber, dass die Tram im Zuge der Planung unseres rheinüberschreitenden Parks, des Gartens der zwei Ufer, nach Kehl geführt werden sollte.

Und das waren nicht nur Hirngespinste von ehrgeizigen Lokalpolitikern: Wir hatten im Vorfeld der gemeinsamen Gartenschau einen umfangreichen und auch grenzüberschreitenden Bürgerbeteiligungsprozess gestartet.

Und dabei haben wir gelernt: Die Passerelle des deux Rives, also die Rheinbrücke für Fußgänger und Radfahrer zur Verbindung der beiden Teile des neuen Parks, und die Verlängerung der Tram nach Kehl waren in den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger bereits gesetzt.

1999 haben wir – also Straßburg und Kehl – eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die klären sollte, ob die Tram über die Europabrücke geführt werden könnte.

Mit der Jahrtausendwende kam das – nicht übermäßig überraschende – Ergebnis: Weder die 1960 erbaute Europabrücke noch die Eisenbahnbrücke könnten die Tram aufnehmen.

8. Folie: Drei Rheinbrücken

Wir hatten nie geplant – weil es komplett unrealistisch war –, dass die Tram über den Rhein zur Gartenschau fertig sein könnte. Es gleicht schon einem Wunder, dass wir es geschafft haben, die Passerelle rechtzeitig fertigzustellen.

Aber wir hatten damals das Ziel, dass die Tram 2011 bis zum Kehler Bahnhof fahren sollte.

Diese Rechnung hatten wir allerdings ohne die Straßburger Wählerinnen und Wähler gemacht: Die wählten das Duo Trautmann/Ries nämlich 2001 ab und überantworteten das Straßburger Rathaus dem Tandem Grossmann/Keller.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit stand plötzlich kaum noch auf der Agenda und wenn, dann zumindest nicht mit der kleinen Stadt Kehl.

Wir waren über die Maßen froh, dass wir die Passerelle und die Gartenschau retten konnten – von einer Tram über den Rhein war in den folgenden sieben Jahren keine Rede mehr.

9. Folie: Garten der zwei Ufer

Als Roland Ries 2008 den Oberbürgermeistersessel zurückeroberte, knüpfte er in Sachen grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Tram wieder da an, wo er 2001 hatte aufhören müssen.

Ein Jahr später unterschrieben er und mein Vorgänger, Dr. Günther Petry, in einem Tramzug den Kooperationsvertrag für die Vorprojektplanung der Tram.

Im November 2009.

Am 28. April 2017 feierten wir die Jungfernfahrt der Tram über den Rhein. Provisorische Endstation war die Haltestelle vor dem Kehler Bahnhof.

10. Folie: Vertragsunterzeichnung und Jungfernfahrt

Seit dem 23. November 2018 verbindet die Tram die Innenstädte von Kehl und Straßburg und – als Nebeneffekt – die beiden Verwaltungssitze unserer Städte.

11. Folie: Tramfest 2017

Jetzt kommt es darauf an, wie man rechnet:

⇒ Angefangen haben die Vorbereitungen eigentlich 1999. Also hat es 18 Jahre gedauert, bis die Tram am Kehler Rheinufer angekom-

men ist. Und neuzehneinhalb, bis wir vor dem Rathaus einsteigen konnten.

⇒ Nimmt man die Vertragsunterzeichnung für die Vorprojektplanung als Stichtag haben wir zehneinhalb oder – bis zum Rathaus – zwölf Jahre gebraucht.

In beiden Fällen werden Sie sagen: eine sehr lange Zeit, eine gefühlte Ewigkeit.
Und ich gebe Ihnen Recht – und gleichzeitig zu bedenken:

Als die erste Straßenbahn von Straßburg nach Kehl gebaut werden sollte – Straßburg wurde nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 zur Metropole des unter direkter Verwaltung des deutschen Kaisers stehenden Reichslands ausgebaut – gab es jahrelange Streitigkeiten über den Bau und die Finanzierung einer festen Brücke über den Rhein.

Erst am 1. Januar 1898 konnte der Tramverkehr zwischen Straßburg und Kehl endlich aufgenommen werden.
26 Jahre nach den ersten Überlegungen und in einer Zeit, in der beide Rheinseiten der gleichen Regierung unterstellt waren.

Sie sehen: Damals wie heute, ein Staat oder zwei – es gibt immer Gründe dafür, dass ein solches Projekt dauert.

12. Folie: historisches Trambild: Abfahrt alle zwei Minuten

Nehmen wir als nächsten Punkt **das Mobilitätskonzept**

13. Folie Mobilitätskonzept

Die beherrschende Idee für die Tram über den Rhein war zunächst schlicht, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger von beiden Rheinseiten zu erleichtern und damit auch die Luftqualität zu verbessern.

Wir hatten 58 Jahre lang eine grenzüberschreitende Buslinie. Dass dieser Bus 58 Jahre lang ohne jegliche Genehmigung über den Rhein fuhr, haben wir erst im Zuge der Verhandlungen über die Tarife für die Tramfahrten erfahren – aber das nur als Randnotiz.

Bereits der Bus war ein Erfolgsmodell. Als die Straßburger die Tramlinie D, die heute bis nach Kehl führt, 2007 um einige Haltestellen in Richtung Rhein verlängert haben und die Passagiere nach einer Fahrt von 2,3 Kilometern – ab Kehl Stadthalle – in die Tram umsteigen konnten, haben sich die Fahrgastzahlen innerhalb eines Jahres um 30 Prozent erhöht. Wir mussten den Takt – von vorher 20 Minuten – in den Stoßzeiten auf neun Minuten verkürzen und Gelenkbusse einsetzen, um der Nachfrage noch halbwegs gerecht werden zu können.

Nun hätte man es natürlich dabei belassen können, die Busverbindung zu verbessern; sie wurde ja sehr gut angenommen und war um ein Vielfaches billiger als der Bau – und der Betrieb – der Tram.

Doch der Bus hatte einen entscheidenden Nachteil: Er stand gemeinsam mit Autos und Lastwagen im Stau. Morgens, abends und samstags sowieso.

Dazu muss man wissen: Die Europabrücke heißt zwar Europabrücke, 65 Prozent des Verkehrs, den sie aufnimmt, ist jedoch Ziel- und Quellver-

kehr, also Verkehr zwischen dem Großraum Straßburg und dem Raum Kehl. Für den Transitverkehr spielt sie nur eine untergeordnete Rolle.

14. Folie: Stau

Daher war klar: Wenn wir an den kilometerlangen Dauerstaus und der damit einhergehenden Luftverschmutzung etwas ändern wollten, mussten wir eine Mobilitätsalternative bieten, die unabhängig von der B 28 und der Europabrücke funktioniert.

Eine eigene Busspur war keine Option, weil der Staatsvertrag zwischen Deutschland und Frankreich vorschreibt, dass die Europabrücke vierspurig sein muss und das gilt auch für die zu- und abführenden Straßen.

Als nun bei uns in Kehl allen klar wurde, dass die Tram Kehl und Straßburg im Viertelstundentakt verbinden würde, weckte dies Begehrlichkeiten in den zehn Kehler Ortschaften, die zwischen drei und zehn Kilometer von der Kernstadt entfernt liegen.

Warum sollte jemand, der von Kehl nach Straßburg wollte – oder umgekehrt – besser bedient werden, als jemand, der von einer Kehler Ortschaft in die Kernstadt wollte?

Eine berechtigte Frage, die in der Euphorie der Tramplanung nicht antizipiert worden war. Kehl hatte damals kein eigenes Stadtbussystem, sondern nutzte lediglich den Umstand, dass Regionalbuslinien durch die Stadt hindurchführten und Fahrgäste auf Teilabschnitten mitnahmen.

Zur Ehrenrettung meines Vorgängers muss ich sagen, dass Planungen für ein Stadtbussystem im Gemeinderat mehrfach als zu teuer abgelehnt wurden.

Als es dann jedoch im Dezember 2011 darum ging, die über die Vorprojektplanung der Tram hinausgehende, vertragliche Zusammenarbeit mit Straßburg fortzusetzen und in eine konkrete Planung einzutreten, stimmte der Gemeinderat der Verwaltungsvorlage nur unter der Bedingung zu, dass gleichzeitig ein umfassendes Mobilitätskonzept mit Stadtbussystem, einem Radwegeplan und einer Überarbeitung der Verkehrsführung erarbeitet wird.

15. Folie: Stadtbuslinien, Umbau Rathausknoten

Auch wenn diese Entscheidung wohl auch aus der Angst vor den Wählerinnen und Wählern in den Ortschaften geboren wurde, kann man heute sagen, dass es eine kluge Entscheidung war.

Führte sie doch dazu, dass Kehl erstmals ein Stadtbussystem mit Taktverkehr und Rendezvous-Prinzip bekam und an dieser Rendezvous-Haltestelle auch die Verknüpfung mit der Tram erfolgt.

Dass Tram und Bus in einen zentralen Verkehrsknoten in der Innenstadt integriert werden mussten, was zusätzlich ein erhöhtes Fußgängeraufkommen bedeutete, hatte zwangsläufig zum Ergebnis, dass der Individualverkehr an dieser Stelle zurückgedrängt und reduziert wurde.

Ja! Ich antworte schon, bevor Sie fragen: Es gab Bürgerinitiativen gegen Bus-Rendezvous und Tramendhaltestelle im Rathausumfeld.

Und nochmal ja: Ich hatte angesichts der Proteste Mühe, die Gemeinderatsmehrheit, die den Beschluss gefasst hatte, dahinter versammelt zu halten. Und es gab tatsächlich den Punkt, an dem sie hätte kippen können.

Doch wie so oft ging es am Ende nur darum, dass jahrzehntelange Gewohnheiten verändert werden mussten, was in diesem Fall bedeutete, mit dem Auto einen anderen als den gewohnten Weg zu nehmen.

Es dauerte etwa ein Jahr, dann verstummten auch die lautesten Kritiker.

Corona hat dem sich gerade entwickelnden Stadtbussystem natürlich einen herben Dämpfer versetzt, so dass – auch angesichts klammer Kassen – diskutiert wird, das Angebot auszudünnen.

Vom weiteren Verlauf der Pandemie und davon, ob das Vertrauen in den öffentlichen Nahverkehr zurückkehrt, wird es abhängen, wie es mit unserem Stadtbussystem weitergeht.

Die Ankunft der Tram und die Verringerung des Individualverkehrs haben dazu geführt, dass wir das zuvor wenig ansprechende und vom Verkehr dominierte Rathausumfeld neu ordnen und Flächen mit einer hohen Aufenthaltsqualität schaffen konnten, die von Einheimischen wie Besuchern unserer Stadt sehr gut angenommen werden.

Womit ich zum **Stadtentwicklungskonzept** überleite.

16. Folie: Stadtentwicklungskonzept

Kehl und Straßburg verbinden so viele Projekte – der Garten der zwei Ufer, der Bau der Passerelle und die gemeinsame Gartenschau – waren über viele Jahre hinweg das größte grenzüberschreitende Projekt am Oberrhein.

Wir brauchten die Tram nicht als Symbol – auch wenn sie natürlich zwangsläufig eines ist – wir brauchten die Tram, um unsere Verkehrssituation zu entschärfen, die Mobilität über den Rhein hinweg zu fördern und die Luftqualität zu verbessern.

Zuerst ging es – jeder Tramkilometer kostet viel Geld; in unserem Fall etwa 14 Millionen – darum, die kürzest mögliche Verbindung zwischen der damals letzten und 2,3 Kilometer vom Rhein entfernten Straßburger Haltestelle bis zum Kehler Bahnhofsvorplatz zu bauen.

Das war auf Straßburger Seite die Strecke entlang der ehemaligen Nationalstraße 4, der heutigen Avenue du Rhin.

17. Folie: Plan der Tramtrasse

Diese Trasse war in der Vorplanung skizziert, auf beiden Rheinseiten und in gemeinsamen Veranstaltungen und Ausstellungen hatte eine Bürgerbeteiligung stattgefunden.

Doch auf Straßburger Seite regte sich Widerstand, selbst in den Reihen von Monsieur Tram, meinem ehemaligen OB-Kollegen Roland Ries.

Zum einen hatten auch seine Getreuen Schwierigkeiten, in Straßburg zu erklären, warum eine Tram nach Kehl gebaut werden sollte, bevor Straßburger Stadtviertel, die auf kleinerem Raum deutlich mehr Einwohner aufwiesen als die Kehler Kernstadt weitere Jahre auf eine Tramverbindung warten sollten.

Zum anderen wäre die Tram entlang der RN 4 durch unbewohntes Gebiet gefahren und hätte am Straßburger Rheinufer nur einen Stadtteil mit gerade mal 1600 Einwohner angebunden.

Es traf sich sehr gut, dass im chronisch unter Wohnungsmangel leidenden Straßburg fieberhaft überlegt wurde, wo möglichst innenstadtnah neue Wohngebiete erschlossen werden konnten.

Denn: Die vielen Pendler, die in den Umlandgemeinden die Landschaft zersiedelten, verstopften morgens und abends im Berufsverkehr die Ein- und Ausfallstraßen und brachten, indem sie die Park & Ride-Parkplätze rege nutzten, die Tram in der Innenstadt an ihre Kapazitätsgrenze.

Der Blick der Stadtplaner richtete sich auf die Brachflächen des Straßburger Hafens in Richtung Rhein – und Kollege Roland Ries sprach vom Bau einer neuen Neustadt.

Zur Erklärung: Die Neustadt ist das während der Zugehörigkeit Straßburgs zum deutschen Kaiserreich errichtete Stadtviertel, das heute UNESCO-Weltkulturerbe ist.

Hatte sich Straßburg, stets die Stadt an der Ill, mit dem Garten der zwei Ufer erstmals in seiner Geschichte dem Rhein zugewandt, wollte mein Kollege die Europastadt nun zu Straßburg am Rhein machen.

18. Folie: Trassenplan mit Haltestellen

Die Überlegungen, auf den Brachflächen des Hafens in Richtung Rhein Wohnraum für 20 000 Menschen zu schaffen, führte zu einer Neuplanung der Tramtrasse auf Straßburger Gemarkung.

Zum ersten Mal plante Straßburg eine Trasse nicht in bebautem Gebiet und auf bestehenden Straßen; zum ersten Mal sollte die Tram vor den Häusern und den Menschen da sein und als Motor der Stadtentwicklung fungieren.

Das hatte natürlich zur Konsequenz, dass alle Verfahren – inklusive der rheinübergreifenden Bürgerbeteiligung – neu aufgerollt wurden.

Aber es hat sich gelohnt.

19. Folie: Haltestellen mit Umfeld

Was auf der Straßburger Rheinseite geschah, inspirierte meinen Vorgänger dazu, es den französischen Kollegen gleichzutun und die Tram nicht nur als Verkehrsmittel, sondern gleichzeitig als Instrument der Stadtentwicklung zu nutzen und damit nicht am Bahnhof enden zu lassen, sondern bis zum Rathaus weiterzuplanen.

20. Folie: Rathausplatz vor dem Umbau

Um die Frage vorwegzunehmen: Nein, der Vorschlag stieß nicht auf einhellige Zustimmung; es gab viel Gegenwind und die Lokalzeitung leitete daraus ab, dass die Kehler die Tram gar nicht wollten und beteiligte sich nach Kräften an der Stimmungsmache einiger weniger gegen die Tram.

Ich erspare Ihnen nun die Trassenvarianten, die wir in Kehl diskutiert haben – schließlich möchten Sie heute Abend noch nach Hause und am Ende war die Entscheidung ohnehin im Wesentlichen von technischen Zwangspunkten geprägt.

21. Folie: Großbaustelle Innenstadt

Viel wichtiger ist – und deshalb habe ich diese Punkte so ausführlich dargestellt, hat uns die Einbindung der Tram in ein Mobilitäts- und in ein Stadtentwicklungskonzept das Projekt gerettet.

Womit wir bei der **Standardisierten Bewertung** sind.

22. Folie: Standardisierte Bewertung

Keine Sorge, ich kannte den Begriff vorher auch nicht.

Es handelt sich dabei um ein standardisiertes Verfahren, das in der gesamten Bundesrepublik überall dort angewandt wird, wo sich der Bund an der Finanzierung einer Straßenbahn beteiligen soll.

Für uns war es entscheidend – daran war die Ausstiegsklausel aus dem 2011er-Vertrag geknüpft –, dass wir den Bau der Tram von Bund und

Land bezuschusst bekamen. Allein hätte die Stadt Kehl die rund 42 Millionen Euro, inklusive der Kosten für die halbe Rheinbrücke, nicht aufbringen können.

Hinter der standardisierten Bewertung verbirgt sich, laienhaft zusammengefasst, eine Art volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. Die Kosten für die Tram werden dem Nutzen gegenübergestellt und letzterer muss größer sein als der Wert Eins.

Während die Kosten leicht zu beziffern sind, wird beim Nutzen zum Beispiel in Geld bewertet, dass sich der Schadstoffausstoß verringert, wenn Auto- und Buskilometer durch Tramkilometer ersetzt werden, aber auch dass die Zahl der potenziellen Verkehrsunfälle sinkt.

Eine Rolle spielte zum Beispiel auch, ob eine Straße gebaut oder ausgebaut werden müsste, wenn die Tram nicht gebaut würde. Ganz wichtig ist auch, wie viele Einwohner im Einzugsbereich der Tramhaltestellen wohnen – auch wenn dies in unserem Fall – wenig darüber aussagte, ob diese Einwohner auch tatsächlich alle die Tram nach Straßburg nutzen würden.

Es handelt sich eben um eine standardisierte Bewertung für die Bundesrepublik, dass eine Tram über eine Staatsgrenze fährt, ist darin nicht vorgesehen.

Ich werde darauf verzichten, zu erklären, welche Grenzeffekte, die das Rechenmodell deutlich zu unseren Gunsten beeinflusst hätten, alle nicht eingerechnet wurden.

Fakt ist: Wären wir nur mit einer Tramtrasse bis zum Kehler Bahnhof ins Verfahren gegangen, hätten wir die Zuschüsse nicht bekommen und ergo auch nicht bauen können.

23. Folie: Einzugsbereiche Tram/Fahrgastprognosen

Die Tramstrecke mit ihrer Verlängerung bis zum Rathaus war indessen förderfähig.

Dass das alles kein Selbstläufer war, können Sie sich sicher vorstellen.

Ins Zuschussprogramm des Bundes konnte damals nämlich nur aufgenommen werden, wer ein Straßenbahnprojekt mit einem Bauvolumen von mindestens 50 Millionen Euro vorlegen konnte.

Das konnten wir in Kehl alleine nicht – es war ein harter Kampf und es war viel Überzeugungskraft und Beharrlichkeit – sowie die Unterstützung durch einen unserem Projekt sehr wohlwollenden Stuttgarter Ministerialbeamten – notwendig, um den Bund davon zu überzeugen, dass der Bau der grenzüberschreitenden Tramlinie nur als Gesamtprojekt betrachtet werden konnte.

Wie einige von Ihnen aus eigener Anschauung wissen, haben wir es geschafft.

Mit einer Bausumme von insgesamt 107 Millionen Euro für die gesamte Verlängerung der Tramlinie D, einschließlich Rheinbrücke, erfüllten wir die Kriterien für die Aufnahme ins Bundesprogramm.

Dennoch musste mein Vorgänger im Dezember 2013, bevor der Gemeinderat den Baubeschluss mehrheitlich fasste, noch einmal Überzeugungsarbeit leisten:

Während der Landeszuschuss von 20 Prozent fix war, schränkte der Bund seine Zuschusszusage mit einem „bis zu" 60 Prozent ein. Je nachdem wie viele andere Projekte Baden-Württemberg in den jeweiligen Förderjahren ins GVFG-Programm des Bundes einbrachte, wurden die Fördergelder auf diese Projekte verteilt, so dass die Förderquote auch deutlich niedriger hätte ausfallen können.

Wir hatten Glück und haben von den förderfähigen Kosten rund 70 Prozent von Bund und Land erstattet bekommen.

Die Tram ist ein Erfolgsmodell:

Die Fahrgastzahlen – drei Millionen im ersten Betriebsjahr bis zur Haltestelle Bahnhof und vier Millionen im ersten Betriebsjahr bis zum Rathaus – haben unsere kühnsten Erwartungen um etwa 40 Prozent übertroffen.

24. Folie: Einweihung Endhaltestelle

Mit der Tram fahren 187 Prozent mehr Menschen über den Rhein als vor 2017 mit dem Bus.

Würde die standardisierte Bewertung heute noch einmal vorgenommen, würden wir weit über dem Wert von 1,24 liegen. Ganz sicher.

Wäre Corona nicht gekommen, hätten wir in den Nachmittagsstunden von 16.30 Uhr bis 19.30 Uhr den Takt bereits verdichten müssen, weil in dieser Zeit einige der Tramzüge bereits ihre maximale Fahrgastzahl erreicht hatten, wenn sie Kehl verließen – auf Straßburger Seite konnte also gar niemand mehr zusteigen.

Trotz aller ungebrochener Begeisterung für ein Verkehrsmittel, das neben dem Stadtbild auch das Lebensgefühl in Kehl verändert hat: Es kostet natürlich auch eine Menge Geld. Und das merken wir in Zeiten der knappen Mittel natürlich deutlich stärker.

Die Straßburger Verkehrsbetriebe mussten einen zusätzlichen Tramzug kaufen, um den Kehler Streckenabschnitt bedienen zu können. Die Abschreibung bezahlen wir in jährlichen Raten.

Rechnet man alles zusammen, so kommen übers Jahr für den Betrieb der Tram rund 900 000 Euro zusammen.

Darin nicht enthalten: gute Idee der Straßburger Kollegen.

Meine neue grüne Straßburger OB-Kollegin, die ich sehr schätze, hatte die – wie ich finde sehr gute – Idee, es Kindern und Jugendlichen bis zu ihrem 18. Geburtstag zu ermöglichen, die Tram kostenfrei zu nutzen.

Jetzt stellen Sie sich als Kehler OB hin und sagen: Die Straßburger Kinder und Jugendlichen dürfen die Tram kostenfrei nutzen, die Kehler müssen weiterhin Tickets kaufen?

Das ist politisch nicht durchzuhalten. Also machen wir mit, genauso wir natürlich dabei sind, wenn die Tram von allen kostenfrei genutzt werden kann, wenn die Ozon- oder Feinstaubbelastung in Straßburg die Grenzwerte überschreitet, wenn bestimmte Feste in der Nachbarstadt stattfinden oder – jetzt nach Corona – Aktionen zur Unterstützung des Einzelhandels.

Unsere Partner schauen uns immer erstaunt an, wenn wir nach den Kosten fragen: Für sie sind 10 000 Euro hier und 30 000 Euro dort, Kleinbeträge, über die sie nicht weiter nachdenken.

Wir können aber auch nicht erwarten, dass sich die Metropole mit 500 000 Einwohnern und 60 Kilometer Tramnetz nach unseren 1,9 Kilometern Tramstrecke richtet.

Dass sich Straßburg das Tramnetz, das durch Busse auf eigenen Spuren und neuerdings noch durch Anruflinientaxen ergänzt wird, leisten kann, liegt nicht an der besonderen Finanzkraft der Europastadt, sondern schlicht daran, dass alle Unternehmen mit mehr als zehn Beschäftigten ein Prozent ihrer Lohnsumme als Nahverkehrsabgabe bezahlen.

Könnte auch für uns ein nachahmenswertes Modell sein.

Dennoch ist die Tram natürlich auch für die Eurométropole ein gewaltiger Kostenfaktor – allein die Ausgaben fürs kostenfreie Fahren der Kinder und Jugendlichen wird mit sechs bis acht Millionen Euro jährlich zu Buche schlagen. Doch das ist der Kollegin der Versuch Wert, Kinder und Jugendliche schon früh zu Nahverkehrsnutzern zu machen – in der Hoffnung, dass sie es dann auch als Erwachsene bleiben.

Und während die Stadtregierung unter Roland Ries noch das Ende des Tramausbaus verkündet hat, sind unter der grünen Führung drei Linienerweiterungen bereits in der Planung und der Bürgerbeteiligung.

Gleichzeitig sollen in den nächsten fünf Jahren 100 Millionen Euro in den Ausbau des Radwegenetzes fließen und auch Fußgängerachsen werden angelegt und ausgebaut.

Das ist auch dringend nötig, denn: Auch in Straßburg ist die Tram ein Opfer ihres Erfolges.

Zumindest war es vor Corona so. Im Moment füllt sie sich noch nicht in dem Maße wie vor der Pandemie.

Hoffen wir, dass die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bald wieder mit guten Gefühlen möglich sein wird.

Ich danke Ihnen für Ihre unerschöpfliche Aufmerksamkeit und stehe für Fragen zur Verfügung.