



## Vierzig Wagen ostwärts

Grenzüberschreitender Tramway-Verkehr zwischen Strasbourg und Kehl

Ein Citadis auf der Rheinbrücke bei Kehl. © Harald A. Jahn

**Der Brückenschlag der Strasbourger Tramway ins deutsche Kehl wurde von beiden Städten euphorisch gefeiert – die Brücke über den Rhein ist aber nur ein Puzzlestein für die Entwicklung der „Stadt ohne Osten“.**

Strasbourg kehrt dem Rhein den Rücken zu; zwischen dem Zentrum und dem Fluss liegen ausgedehnte Hafenanlagen. Dieses riesige Gebiet wird in den nächsten Jahren neuen Nutzungen gewidmet, bis 2030 sollen fast 20.000 Menschen auf 250 Hektar dort angesiedelt werden: „Les Deux Rives“, „La Nouvelle Neustadt“ ist das größte Stadtentwicklungsprojekt seit hundert Jahren. Die Straßenbahn fährt damit erstmals nicht in Gebiete mit hohem aktuellem Fahrgastpotenzial, sondern ist eine Vorleistung, das Rückgrat der neuen Stadt am Wasser. Damit wird der Ballungsraum Strasbourg-Kehl endlich zur echten „Eurométropole“, von der man schon lange träumt. Die Strecke selbst ist aufwändig: Zwei elegante Stahlbogenbrücken über das Hafenbecken „Bassin Vauban“ und den Rhein, dazu die Unterfahrung von Eisenbahntrassen machen sie zur bisher teuersten im Netz. Der Fahrbetrieb ist der noch geringen Besiedlung angemessen: Nach der bisherigen Endstation Aristide Briand durchfahren die Züge die beiden künftigen Haltestellen Citadelle und

Star Coop, von denen derzeit nur die Bahnsteige zu sehen sind, bevor sie mit Port du Rhin bereits den letzten Halt auf französischer Seite unmittelbar an der Rheinbrücke einlegen. Dieser weit abgelegene, übel beleumundete Stadtteil, der 2009 auch noch Schauplatz bürgerkriegsähnlicher Kämpfe bei Protesten gegen den NATO-Gipfel war, erlebt damit einen Attraktivitätssprung: Die Gentrifizierung und damit die Verdrängung der sozial schwachen Einwohner der malerischen Straßenzüge des bisher zwischen Bahn, Straße und Fluss eingeklemmten Viertels ist nur eine Frage der Zeit. Von „völlig am Rand der Welt“ zu enormer Lagegunst – das schafft eine einzige Straßenbahnstation!

Die Entwicklung der neuen Stadtteile wird von beiden Seiten vorangetrieben. Flusssseitig entstehen neue Wohnbauten rund um die Station Port du Rhin und die dortige Schule. Erste Häuser wurden bereits bezogen, weitere Baustellen sind zahlreich. Ungünstig erscheint dabei, dass die stark befahrene Hauptstraßenverbindung nach Kehl mitten durch die Wohnbebauung schneidet: Die vierspurige Straßenbrücke verläuft parallel zur Tramway. Am stadtseitigen Beginn der Strecke ist das Bild ähnlich, derzeit werden, von Aristide Briand ausgehend, Neubauten hochgezogen; die künftigen Viertel



Citadelle, Starlette und Coop sind zwar bereits von früheren Nutzungen geräumt, warten aber auf den Beginn der Bauarbeiten. Interessant sind dabei die Gebäude von Coop: Die Stadt kaufte diesen Komplex aus architektonisch interessanten Industriebauten, um dort als zentralen Kulturbereich ein intellektuelles Zentrum der neuen Stadtteile zu gründen. Bereits heute werden die Hallen unter anderem vom Théâtre National de Strasbourg bespielt, dazu kommen Konzerte, digitale Kunst und vieles mehr – mit einem solchen Andockpunkt werden nicht nur die künftigen Bewohner, sondern auch die Bürger der ganzen Eurométropole ins neue Viertel gelockt. Die nördliche Kante der Entwicklungen bildet vorerst die Rue du Port du Rhin, die von Hafenbecken und großen industriellen Strukturen geprägt ist; als ferne Option könnte die am Place d'Islande endende Straßenbahnstrecke hier entlang geführt werden und bei Coop oder Port du Rhin auf die gerade eröffnete Linie treffen.

### KOMPLEXE BILATERALE VERHANDLUNGEN

Insgesamt ist es ein kleines Wunder, dass heute Züge über die elegante Rheinbrücke gleiten. Ein Beispiel: Da nur Staaten, aber keine Städte länderübergreifende Außenpolitik machen dürfen, gibt es schon seit 2001 das Freiburger Abkommen über den Bau und den Erhalt von Grenzbrücken über den Rhein, die nicht in der Baulast der Vertragsparteien liegen – so kompliziert wie der Titel ist auch die Umsetzung. Fast wäre es an der Übersetzung gescheitert: Im französischen Dokument sind *voies publiques*, öffentliche Wege, erwähnt, wo auf Deutsch Straßen genannt werden – langwierige Verhandlungen zwischen dem Kehler Bürgermeister und deutschen Ministerien folgen: Schlussendlich sind es 20 Monate Verzögerung wegen eines Wortes!

2018, wenn die Straßenbahn auf Kehler Seite ins Stadtzentrum verlängert wird, erreicht die Neubaustrecke insgesamt knapp vier Streckenkilometer. Neben den bautechnischen waren vor allem die finanziellen, organisatorischen und betrieblichen Herausforderungen Neuland. Auf deutscher Seite war das Projekt nach der Standardisierten Bewertung nur bei Vollausbau zum Rathaus förderfähig; in Frankreich, wo die sozio-ökonomischen Faktoren Grundlage sind, wäre die Strecke nur in den Rheinhafen wiederum ohne Grenzübertritt aufgrund des zu geringen öffentlichen Nutzens nicht genehmigungsfähig gewesen. Die Kosten von 96,62 Millionen Euro (bis zum Kehler Bahnhof) teilen sich Strasbourg mit 70 und Kehl mit 26 Millionen Euro; verschiedene Kofinanzierungen fließen in das Projekt, darunter 10 Millionen vom französischen Staat, 6 Millionen vom Land Baden-Württemberg, 19 Millionen vom Bund (alle Zahlen gerundet). Auch INTERREG, ein Programm der EU zur Unterstützung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit, beteiligt sich mit fast 4,5 Mio € am Gesamtprojekt. Ein weiteres INTERREG-Programm ist der „360°-Arbeitsmarkt“, der einen Ausgleich zwischen der in Strasbourg höheren Arbeitslosigkeit mit Deutschland schaffen soll; auf manchen Fahrzeugen wird intensiv dafür geworben, in Deutschland zu arbeiten.

Der grenzüberschreitende Betrieb ist ebenfalls komplex: Die neu angeschafften Züge mussten an deutsche Vorschriften angepasst werden und erhielten unter anderem ein drittes Spitzenlicht, Blinker und Rückstrahler nach der BOStrab. Ein Betriebsleiter als Ansprechpartner für die Behörden Baden-Württembergs wurde bestellt, ein deutschsprachiger Kollege ist in der zentralen Leitstelle ständig anwesend. Mit den deutschen Sicherheitskräften wurden Maßnahmen bei eventuellen Unfällen ausgearbeitet. Die Tarifkooperation umfasst die gegenseitige Anerkennung der jeweiligen Zeitkarten der Verkehrsverbünde, wobei auf einen Einnahmeausgleich verzichtet wird.



Ein Bild von ungeheurer Symbolkraft: eine europäische Straßenbahn in Richtung Deutschland, wo vor etwa 75 Jahren Panzer aufeinander schossen. © Harald A. Jahn

Derzeit verkehrt jeder zweite Zug bis Kehl, wobei je nach Tageszeit Intervalle von 15 bis 30 Minuten angeboten werden; die Fahrten dazwischen enden am französischen Ufer, ein Wendegleis liegt am Fuß der Rheinbrücke. Die Züge nach Kehl sind bereits sehr gut frequentiert, Franzosen und Deutsche entdecken die neue Verbindung für Shopping oder Ausflüge, obwohl die Endstation am Bahnhof von Kehl noch unattraktiv ist – weitab vom Stadtzentrum entladen die Züge ihre Passagiere in der heruntergekommenen Umgebung einer von gesichtslosen Bauten gesäumten Autostraße. Hier erkennt man übrigens auch sofort den Unterschied der deutschen zur französischen Denkweise: Während die Haltestelle mit Ampeln und Geländern aufwändig gesichert ist, fehlt die Gestaltung der Grünflächen noch vollständig; in Frankreich benötigt man den technischen Firlefang nicht, dafür ist die sorgfältige Begrünung der Umgebung bereits fertiggestellt ...

Während im östlichen Teil des Kontinents neue Grenzzäune gebaut werden, während sich manche Österreicher nach Rückzug sehnen und sich am liebsten wieder durch neue Grenzkontrollen in alle Richtungen in (nur scheinbarer) Sicherheit wiegen würden, spürt der Besucher im Elsass Aufbruchsstimmung. Der Rhein verbindet alles, erkannte Victor Hugo Mitte des 19. Jahrhunderts:

Tatsächlich ist hier das Europa, an dem mutige Bürger und Politiker seit sechzig Jahren bauen.

Autor: Harald A. Jahn