



Startseite > Mobilität > Nahverkehr > Straßenbahn: Warum es in Deutschland Tram-Neubauten schwer haben

Vorbild Frankreich

Wie man die Straßenbahn wieder en vogue macht

In Deutschland haben es Straßenbahn-Neubauten schwer, in Wiesbaden fiel so ein Projekt bei den Bürgern durch. In Frankreich gelten neu errichtete Trambahnen dagegen als Erfolg. Woran liegt das?

Von **Emil Nefzger**

14.12.2020, 14.30 Uhr



Gilt als Erfolgsmodell: Die Straßburger Straßenbahn Foto: allOver / imago images

Sie galt unter Befürwortern als »Jahrhundertchance«: die Rückkehr der Straßenbahn nach Wiesbaden. Doch am Ende



»Citybahn«, nur 55 Prozent dafür, die Vandalenplünderung lag bei vergleichsweise hohen 45 Prozent.

Dabei klingt das Konzept so simpel wie verlockend. Eine 45 Kilometer lange Trambahnlinie sollte von Mainz durch die Innenstadt Wiesbadens bis nach Bad Schwalbach führen, und das alles zum Schnäppchenpreis für die Bürger. Denn 90 Prozent der veranschlagten Baukosten hätten Bund und Land bezahlt. »Wiesbaden hat 250.000 Einwohner und ein riesiges Verkehrsproblem. Das hätte eine Straßenbahn wunderbar gelöst«, wundert sich auch Mobilitätsforscher Andreas Knie.

Immer auf dem Laufenden bleiben?

Fahrberichte, Analysen, aktuelle Nachrichten: So verpassen Sie keine Artikel aus der Rubrik Mobilität des SPIEGEL.

So aktivieren Sie Ihre Benachrichtigungen

2019 lag die vergleichsweise kleine Stadt im Stauindex des Kartendienstleisters Tomtom auf **Rang drei** hinter Hamburg und Berlin. Eine erstaunlich breite Koalition unterstützte deshalb die Straßenbahn als möglichen Ausweg aus der alltäglichen Blechlawine. Neben Wiesbadens Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (SPD) sprachen sich – wenig überraschend – die Grünen und Fridays for Future für das neue Verkehrsmittel aus. Aber auch der Deutsche Gewerkschaftsbund, die örtliche Industrie- und Handelskammer und der Betriebsrat der örtlichen Verkehrsbetriebe als Vertreter der Busfahrer warben für das Projekt. Vergeblich.

Verhärtete Fronten in Deutschland, Blüte in Frankreich

Nach rein technischen Aspekten ist die Straßenbahn als Transportmittel des ÖPNV unschlagbar: Sie bewegt nach Angaben des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) pro Stunde das dreifache Passagiervolumen einer Busstrecke. Zwar schafft sie nur rund 20 Prozent der Beförderungsleistung einer U-Bahn und fährt nur halb so schnell wie diese, der Kostenvorteil ist jedoch enorm: Der VDV beziffert die Investitionen für einen Kilometer Tram auf 10 bis 20 Millionen Euro, ein Kilometer U-Bahn kostete dagegen 100 bis 250 Millionen Euro.

Doch diese Vorteile überzeugen Wähler offensichtlich nicht. Im Gegenteil: Mit Argumenten erreichte man sie überhaupt nicht. So urteilte die »Frankfurter Rundschau«, dass es den Planern in einer toxisch aufgeladenen Debatte nicht gelang, Vorbehalte aufzulösen, während die Gegner pauschal behaupteten, die Ergebnisse von Untersuchungen und Planungen seien falsch – und mit dieser faktenarmen Ablehnung der Zeitung zufolge an Corona-Leugner erinnerten. Am Ende war das Ergebnis eindeutig, so gab es in Wiesbaden nicht nur in unmittelbarer Nähe der geplanten Trasse eine Mehrheit gegen das Projekt, das neue Verkehrsmittel fiel in fast allen Stadtteilen bei den Wählern durch.

»In Deutschland sind die Fronten bei der Straßenbahn verhärtet.«

Andreas Knie, Mobilitätsforscher

Die Citybahn der hessischen Landeshauptstadt ist in Deutschland kein Einzelfall. So scheiterte auch die Aachener Campusbahn 2013 in einer Bürgerentscheid deutlich,

Hamburg beerdigte Pläne zum Comeback der Tram 2011. In Frankreich sieht es dagegen ganz anders aus, dort feiern Straßenbahnen seit den Achtzigerjahren eine Renaissance. Und das, obwohl Straßenbahnen dort in Frankreich in den Siebzigerjahren beinahe ausgestorben waren und fast überall dem Auto weichen mussten.

Modernes Gesamtkonzept statt einzelner Bahn

Dieser eigentliche Nachteil entpuppt sich heute als Vorteil, sagt Verkehrsplaner Christoph Groneck. Denn in Frankreich konnte man ganzheitliche Strategien entwickeln, um die Bürger von einem Neubau zu überzeugen. Dort »verkaufen Städte den Bürgern einen Gewinn an Lebensqualität, nicht die Straßenbahn als technisches Gerät«, so Groneck. Auch Mobilitätsforscher Knie teilt diese Ansicht: »Man muss Menschen heute ein Gesamtkonzept vorlegen, nicht eine einzelne Straßenbahn. Das kam in Wiesbaden zu kurz.«

Mehr zum Thema

Straßenbahn-Comeback in Paris: Vive le Tram! Von Stefan Simons



Städtebau: Renaissance auf Schienen Von Stefan Simons



Auch VDV-Präsident Ingo Wortmann lobt, dass die »Tramway« in Frankreich nie ein reines Verkehrsprojekt sei, sondern immer auch der Stadtentwicklung diene – mit weniger Autoverkehr und Platz für eine Aufwertung des Umfelds. Die Tram ist dort nur ein Baustein einer städtischen Neuordnung, nicht Einzelmaßnahme. »Das«, konstatiert Wortmann, »überzeugt viele Menschen in den französischen Städten.«

»In Deutschland sind die Fronten bei der Straßenbahn verhärtet«, urteilt Mobilitätsforscher Knie. Einige verteidigen sie bis aufs Blut und wollten überall nur Straßenbahnen, nur eine Minderheit sehe die Tram als Option in einem größeren System. »Und dann gibt es die große Gruppe der Gegner, die keinesfalls wollen, dass dem Auto etwas weggenommen wird«, so Knie.

Mehr zum Thema

Verkehrswende: Barcelona schränkt den Autoverkehr in der Innenstadt weiter ein



Wiener Stadtplaner im Interview: "Die Bürger haben klar gesagt: Autos raus, öffentlicher Nahverkehr und Fußgänger rein" Ein Interview von Simon Book



Streitfall Verkehrswende: Mein Auto, meine Straße! Von Holger Dambeck



Verkehrspolitik statt Verkehrsversuche: Nehmt den Autos endlich Platz weg

Ein Kommentar von Patrick Stotz



Paris und Barcelona schlagen Berlin: Deutschland verpasst die Verkehrswende Von Holger Dambeck und Patrick Stotz



Ein Grund dafür, dass derartige Projekte in Frankreich leichter angenommen werden, mag auch im Leidensdruck liegen. Dort, erklärt Groneck, gab es lange keinen guten Nahverkehr und wenig Fußgängerzonen. In den Achtzigerjahren setzte dann ein Umdenken ein. Nantes brachte die Straßenbahn 1985 zurück, Grenoble eröffnete 1987 sein komplett barrierefreies Trambahnnetz. Als beispielhaft gilt heute jedoch das Tramnetz Straßburgs – und wie es die Stadt verändert hat.

Fast alles, was dort heute Fußgängerzone ist, war vor dem Bau der Straßenbahn in den Neunzigerjahren Hauptverkehrsstraße, erklärt Verkehrsplaner Groneck. »Die Straßenbahn war nicht nur ein Verkehrsmittel. Sie hat die Stadt insgesamt aufgewertet.«

Förderungslücke Ästhetik

Dort lässt sich auch bestaunen, wie bündig sich die Tram in ein Gesamtkonzept fügen kann, wenn man es als solches anlegt. Straßburgs Tramhaltestellen fügen sich ästhetisch in ihr Umfeld ein, so Groneck, die Wagen sind Dank großer Glasflächen gewissermaßen eine einzige Fensterfront. Vielerorts rollen sie leise über Rasengleise, also gewissermaßen durchs Grüne. In Deutschland sind die existierenden Linien oft Fremdkörper im Straßenbild.

Dafür sorgt auch die unterschiedliche Finanzierung. Hierzulande können Städte wegen ihrer begrenzten Mittel vor allem bauen, was auch vom Bund und den Ländern gefördert wird, sagt Verkehrsplaner Groneck. Rasengleise, auf denen Trambahnen jenseits von Stau und Autoverkehr fahren können, seien zwar schöner, umweltfreundlicher und leiser, »sie lassen sich in Deutschland mit dem Argument der Stadtgestaltung aber nicht fördern«. Französische Städte haben es da leichter, sie können eine Nahverkehrsabgabe von den örtlichen Arbeitgebern erheben, haben also mehr eigene Mittel – und können so bestimmen, was sie bauen.

Vorzeigeprojekt gesucht

Ist der Zug für eine Renaissance der Tram auf dieser Seite der Grenze also abgefahren? Verkehrsplaner Groneck sieht das nicht so. Es müsste nur eine Stadt den Anfang machen. »Deutschland braucht eine Erfolgsgeschichte wie in Straßburg, damit Straßenbahnen als moderne Alternative

wahrgenommen werden«, sagt er. Den Ansatz, eine Innenstadt durch den Bau einer Straßenbahn komplett neu zu denken, habe es hierzulande bisher aber nicht gegeben. Auch Mobilitätsforscher Knie vermisst hierzulande eine Erfolgsgeschichte. »Was in Berlin oder Leipzig rumfährt, ist für die Leute altmodisch und Teil des 20. Jahrhunderts«, so Knie.

Empfohlener redaktioneller Inhalt

An dieser Stelle finden Sie einen externen Inhalt, der den Artikel ergänzt. Sie können ihn sich mit einem Klick anzeigen lassen und wieder ausblenden.



Externer Inhalt

Ich bin damit einverstanden, dass mir externe Inhalte angezeigt werden. Damit können personenbezogene Daten an Drittplattformen übermittelt werden. [Mehr dazu in unserer Datenschutzerklärung.](#)

Um der Straßenbahn zu einem zweiten Frühling zu verhelfen, bräuchte Deutschland also ein Vorzeigeprojekt nach dem Vorbild Straßburgs. Ein möglicher Tram-Vorreiter nach dem Wiesbadener Debakel wäre Groneck zufolge eine andere Landeshauptstadt: Kiel. »Eine Linie, einmal um die Förde herum, könnte hier viele Probleme lösen«, sagt der Verkehrsplaner.

Das hat auch die Verwaltung erkannt, derzeit läuft die Trassenplanung, Ende 2022 soll die Kieler Ratsversammlung dann zwischen Stadtbahn und Schnellbussystem entscheiden, 2030 könnten an der Förde dann die ersten Trambahnen rollen. Eine Lehre aus dem Scheitern der Citybahn haben die dortigen Planer gezogen: Dort sei die Straßenbahn zum Zankapfel geworden und man habe eine breite

Bürgerbeteiligung versäumt, sagte Oberbürgermeister Ulf Kämpfer den »Kieler Nachrichten«.

Diesen Fehler wollen die Planer in Kiel vermeiden, sie versprechen, die Bürger offen mitnehmen zu wollen. Doch auch dort droht Ungemach. So erklärten die Kieler Grünen auf Facebook, es gebe keine Verkehrswende ohne Tram, die FDP beharrte dagegen auf der vereinbarten technologieoffenen Planung ohne vorige Festlegung auf eine Straßenbahn – ob Kiel wirklich zum Straßenbahnvorbild wird, muss sich also noch zeigen. **S**

Diskutieren Sie mit

[Feedback](#)

Mehr lesen über

Nahverkehr

Verkehrspolitik Deutschlands

Mobilität der Z

Verwandte Artikel

- **Verkehrsindex: Hamburg ist Deutschlands Stauhauptstadt**

Mehr anzeigen ▾

Spiele

[mehr Spiele](#)



Kreuzworträtsel



Solitaire



Sudoku



Mahjong



Bubt

Serviceangebote von SPIEGEL-Partnern

Gutscheine

ANZEIGE

Expedia Gutscheine



Apple Gutscheine



INTERSPORT Gutscheine



ASOS Gutscheine



[Top Gutscheine](#) [Alle Shops](#)

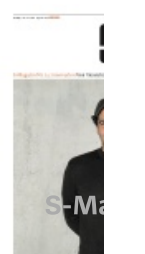
Auto

Job

Finanzen

Freizeit

Alle Magazine des SPIEGEL



SPIEGEL Gruppe

[Abo](#) [Shop](#) [manager magazin](#) [Harvard Business manager](#) [buchreport](#)

[Werbung](#) [Jobs](#) [MANUFAKTUR](#) [SPIEGEL Akademie](#) [SPIEGEL Ed](#)

[Impressum](#) [Datenschutz](#) [Nutzungsbedingungen](#) [Cookies & Tracking](#)

[Newsletter](#) [Kontakt](#) [Hilfe](#) [Text- & Nutzungsrechte](#)



Facebook



Twitter



Wo Sie uns noch folgen können