Zehntausende kommen am 24. und 25. September zum deutsch-französischen Fest, mit dem die Trambrücke gefeiert wird.

DIE TRAM KOMMT ODER:

Endlich wird vieles einfacher

1999 macht die deutsch-französische Jury in der ehemaligen Offiziersmesse der Großherzog-Friedrich-Kaserne den Entwurf des in der Region damals gänzlich unbekannten Landschaftsarchitekten Rüdiger Brosk zur planerischen Grundlage für den Garten der zwei Ufer und die grenzüberschreitende Gartenschau. Damit schafft sie auch die Basis für die Ausdehnung des Straßburger Tramnetzes nach Kehl. Rüdiger Brosk nimmt den Rhein als Achse und spiegelt den Kehler Altrheinarm in Form einer künstlichen Wassersichel ans französische Ufer. Weil die Stadt Straßburg dort einst den Hausmüll ihrer Einwohner abgekippt hat und deshalb lieber nicht in den Untergrund eingreifen möchte, wird die Wassersichel zwar nie gebaut; das sich daran anschließende Stadtviertel aber, das der Planer gezeichnet hat, fasziniert Oberbürgermeister Roland Ries: Straßburg würde damit den Grundstein legen für eine Entwicklung hin zum Rhein.

Über Jahrhunderte war Straßburg die Stadt an der Ill, vom Rhein her kam selten etwas Gutes, meist Krieg und Zerstörung. Folgerichtig kehrte die Stadt dem Fluss den Rücken: Ein aus der deutschen Zeit stammender Schießstand, Fabrikschlote, Industriebrachen und halbverfallene Gebäude markieren den Eingang zur Europastadt Straßburg und zu Frankreich von Deutschland her. Das Rheinhafenviertel ist städtebaulich vom Stadtzentrum so isoliert und

GELEBTES EUROPA.
Matthias Mors

Sommer 1999
Im Rahmen der Planungen für den Garten der zwei Ufer bekräftigt der Straßburger OB Roland Ries, dass die Tram von 2010 an bis nach Kehl fahren soll.

1999/2000
Eine Machbarkeitsstudie zeigt, dass die Straßburger Tram nur über eine eigene Rheinbrücke nach Kehl fahren könnte.

18. März 2001
Das Tandem Fabienne Keller/ Robert Grossmann gewinnt die Kommunalwahl in Straßburg und legt das Tram-Projekt auf Eis.

20. Februar 2008
Im Kehler Gemeinderat erklärt CUS-Präsident Grossmann die Tram nach Kehl zu einem wichtigen grenzüberschreitenden Projekt.

>>

Eine Wassersichel mit einem neuen Wohnquartier sah der ursprüngliche Plan für den Garten der zwei Ufer einst vor. Schon damals sprachen die Oberbürgermeister von Kehl und Straßburg, Dr. Günther Petry (links) und Roland Ries von der Tram nach Kehl.

abgehängt wie seine zu 80 Prozent von Sozialhilfe lebenden Bewohner von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben einer Europametropole. Mit dem Garten der zwei Ufer – so will es Roland Ries – soll sich das ändern: Er möchte am Rhein nicht nur einen neuen Park errichten, sondern Menschen mit gehobenem Einkommen das Wohnen mit Blick auf den Strom schmackhaft machen. Die fünf Jahre zuvor in Straßburg eröffnete erste Tramlinie soll bis nach Kehl verlängert werden und damit auch das Rheinhafenviertel aus seiner Isolation holen. Dass dies bis zur Eröffnung des Gartens der zwei Ufer und der gemeinsamen Gartenschau 2004 nicht zu schaffen ist, steht außer Frage. Für das neue Stadtviertel und die Tram lautet der Zeithorizont 2010.
Noch im Jahr des Gartenschau-Wettbewerbs geben die beiden Städte eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, die zeigen soll, wie die Tram über den Rhein geführt werden könnte. Obwohl zwei Brücken an geeigneter Stelle existieren, macht die Untersuchung Anfang des neuen Jahrtausends deutlich, dass die Straßenbahn aus technischen Gründen weder über die Eisenbahn- noch über die Europabrücke fahren kann und damit eine eigene Brücke braucht.

Sieben schwierige Jahre in der grenzüberschreitenden Kooperation

Im Jahr 2000 sind die beiden Städte zunächst damit beschäftigt, die Planungen für die Gartenschau und die Passerelle des deux Rives voranzutreiben. Eine deutsch-französische Jury kürt die Doppelbrücke des Pariser Architekten Marc Mimram zum Siegerentwurf des Gutachterverfahrens. Roland Ries erklärt, dass Straßburg aufgrund seiner Größe zwei Drittel der Brückenkosten übernehmen wird. Die entsprechenden Beschlüsse sind in allen Gremien – Kehler und Straßburger Gemeinderat, Rat der Stadtgemeinschaft Straßburg (CUS) – bereits gefasst, als die Wähler bei der Kommunalwahl im März 2001 die Sozialisten für ihre internen Parteiquerelen abstrafen und

FAMILIENFREUNDLICH.
BARRIEREFREI.
Fiona Härtel & Felix

16. März 2008
Roland Ries gewinnt die Kommunalwahl in Straßburg – Bestandteil des Wahlprogramms ist auch die Tram nach Kehl.

13. Februar 2009
Der Rat der CUS spricht sich grundsätzlich für eine Weiterführung der Tram nach Kehl aus. 2014 soll die Tram über den Rhein rollen.

9. Juni 2009
In der Mediathek beginnt eine Ausstellung über die geplante Verlängerung der Tramlinie D nach Kehl.

30. Juni 2009
150 Kehlerinnen und Kehler kommen zum Informationsabend über die Verlängerung der Tram bis zum Kehler Bahnhof.

Auf dem Platz vor dem Kehler Bahnhof war in den ersten konkreten Vorplanungen die Endhaltestelle der Tramlinie D vorgesehen.

das konservative Tandem Fabienne Keller und Robert Grossmann zur Straßburger Oberbürgermeisterin und zum Präsidenten der Stadtgemeinschaft machen.
Drei Wochen nach der Wahl stellt das Tandem den Bau des Gartens der zwei Ufer und der Passerelle ebenso infrage wie die Ausrichtung der Gartenschau. Zwar gelingt es dem damaligen Kehler Oberbürgermeister Dr. Günther Petry, das größte grenzüberschreitende Projekt am Oberrhein zu retten und – allen Schwierigkeiten zum Trotz – gemeinsam mit der neuen Straßburger Regierung zu realisieren; das Tram-Projekt jedoch ist auf Eis gelegt. Erst einen Monat vor dem nächsten Kommunalwahltermin, im Februar 2008, verkündet Robert Grossmann im Kehler Gemeinderat plötzlich, dass die Einbindung Kehls ins Straßburger Tramnetz ein wichtiges grenzüberschreitendes Projekt sei.

Roland Ries macht weiter, wo er aufgehört hat

Als die rot-grüne Mannschaft unter Führung von Roland Ries am 16. März den zweiten Wahlgang der Kommunalwahl für sich entscheiden kann, fährt Oberbürgermeister Dr. Günther Petry am Wahlabend nach Straßburg, um persönlich zu gratulieren. Nach sieben schwierigen Jahren in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist die Erleichterung über den Wahlausgang in Kehl groß und Roland Ries knüpft unmittelbar nach seinem Amtsantritt wieder dort an, wo er 2001 hatte aufhören müssen: Er treibt das Tram-Projekt energisch voran. Dabei kämpft der Straßburger Oberbürgermeister gegen Widerstände in den eigenen Reihen für die Verlängerung der Tramlinie D über den Rhein. Seine Beigeordneten haben Mühe, in ihren Wahlbezirken – beispielsweise im dichtbesiedelten Stadtteil Koenigshoffen und in der Robertsau – zu begründen, warum die Tram zunächst durch unbesiedeltes Gebiet in

18. November 2009
Der Gemeinderat beauftragt OB Dr. Günther Petry einstimmig, die Kooperationsvereinbarung über die Vorentwurfsplanung für die Tram mit der CUS abzuschließen.

24. November 2009
CUS-Präsident Jacques Bigot und OB Dr. Günther Petry unterzeichnen in einem Tramzug an der Haltestelle Aristide Briand die Kooperationsvereinbarung.

1. September 2010
Reinhold Schröter, stellvertretender Betriebsleiter der Stuttgarter Straßenbahnen, wird Betriebsleiter für die Tram in Kehl.

22. September 2010
Der Gemeinderat macht die geänderte Streckenführung für die Tram über die Brachflächen des Straßburger Hafens zur Grundlage der Vorentwurfsplanung.

>>

In einem Tramzug an der Endhaltestelle der Linie D unterzeichnen CUS-Präsident Bigot und die Oberbürgermeister von Kehl und Straßburg, Ries und Petry, im November 2009 die Kooperationsvereinbarung über die Vorplanung für die Tram nach Kehl.

das Rheinhafenviertel mit seinen nur 1600 Einwohnern und dann über den Rhein nach Kehl fahren soll. Dazu kommt, dass die Tramstrecke nach Kehl außerordentlich teuer ist, weil auf etwa drei Kilometern Länge gleich zwei Brückenbauwerke notwendig sind: eines über den Rhein und eines über das Vauban-Becken.

Von daher ist es folgerichtig, dass sowohl im Straßburger Gemeinderat, vor allem aber im Rat der Stadtgemeinschaft Straßburg auch in der rot-grünen Regierungsmehrheit die Ansicht weit verbreitet ist, dass Straßburg die Kosten für die Tram nach Kehl nur bis zur letzten Haltestelle auf französischem Gebiet tragen solle: Die Rheinbrücke, so wird argumentiert, sollten die Kehler bezahlen. Wohl wissend, dass die Stadt Kehl das 290 Meter lange Brückenbauwerk alleine nicht finanzieren könnte, vereinbart Roland Ries mit seinem Kehler Amtskollegen, die Kosten zu gleichen Teilen zu tragen. Ein Kompromiss, der dem mit absoluter Mehrheit regierenden Oberbürgermeister in Straßburg so viele Schwierigkeiten macht wie Dr. Günther Petry in Kehl: Der Kehler Gemeinderat, der bei der Passerelle die Erfahrung gemacht hat, dass die Großstadt Straßburg schon einmal bereit war, zwei Drittel der Brückenkosten zu stemmen, verlangt zunächst auch für die Trambrücke eine solche Lösung, sieht dann aber ein, dass ein Beharren auf dieser Forderung das Ende des Tram-Projektes wäre: Roland Ries ist mit seinem Angebot, die Hälfte der Brückenkosten zu tragen, Kehl weit entgegen gekommen. Damit er diesen Kompromiss in den eigenen Reihen vertreten kann, vereinbaren die Oberbürgermeister, dass Kehl – zumindest in den ersten Jahren – die Betriebskosten für die Tram ab der letzten Haltestelle auf französischem Gebiet im Rheinhafenviertel trägt.

Die Absprachen bilden die Grundlage für die Kooperationsvereinbarung über die Vorentwurfsplanung für die Tramlinie nach Kehl, die der Präsident der Straßbur-

ENDLICH WIEDER DA.
Sibylle Schäfer

11. Oktober 2010
Eine Ausstellung in der Sparkasse zeigt die geänderte Streckenführung für die Tram inklusive der geplanten neuen Stadtviertel in Richtung Rhein.

25. Oktober 2010
Bei einem Bürgerabend in der Rheinhafenschule stellen die Oberbürgermeister Ries und Petry die neue Tramstrecke bis zum Bahnhof Kehl vor.

20. Januar 2011
In einem Workshop überlegen Stadt- und Verkehrsplaner, Vertreter von Gemeinderat und Stadt, wie die Tram in die Innenstadt geführt werden kann.

26. Januar 2011
Der Gemeinderat beschließt einstimmig, die Tram nicht über den Bahnhofsplatz, sondern über den grünen Mittelstreifen der B 28 zu führen.

>>

Die Trassenführung, die ursprünglich entlang der Nationalstraße 4 vorgesehen war, wird noch einmal geändert, um die Brachflächen des Hafens städtebaulich entwickeln zu können (Mitte). In Kehl wird beschlossen, die Tram über den grünen Mittelstreifen der B 28 zu führen.

ger Stadtgemeinschaft, Jacques Bigot, und Dr. Günther Petry am 24. November 2009 in einem Tramzug an der Endhaltestelle der Tramlinie D, der Station Aristide Briand, unterzeichnen.

Die Tram wird zum Motor der Entwicklung der neuen Neustadt

In der Folge entwickeln von Straßburg beauftragte Stadt- und Landschaftsplaner die Idee, die Tramlinie D nicht, wie vorgesehen, entlang der damaligen Nationalstraße N 4 und der heutigen Avenue du Rhin zum Kehler Rheinufer zu führen, sondern ihren Verlauf so zu ändern, dass zum Straßburger Hafen gehörende Brachflächen erschlossen und so neue Stadtquartiere entwickelt werden können. Auf der Môle de la Citadelle, dem ehemaligen Starlette-Gelände, dem Coop-Halbmond und im Rheinhafenviertel sollen Wohnungen für rund 20 000 Menschen entstehen. Roland Ries prägt das Wort von der neuen Neustadt (als Neustadt wird in Straßburg das von den Deutschen im Kaiserreich erbaute Stadtgebiet bezeichnet) und spricht von einem neuen Stadtzentrum am Rhein. Zum ersten Mal werden damit in Straßburg nicht bereits bestehende Stadtquartiere durch die Tram erschlossen, sondern die Tram wird als Motor zur Entwicklung einer neuen Stadtlandschaft genutzt. In Kehl hat man anfangs zwar Schwierigkeiten, sich vorzustellen, dass sich die Nachbarstadt tatsächlich anschickt, quasi die Einwohnerzahl der Kehler Kernstadt entlang der Tram nach Kehl anzusiedeln, macht die neue Streckenführung aber am 22. September 2010 zur Grundlange der Vorentwurfsplanung.

ES GIBT VIEL ZU ENTDECKEN.
Stephanie & Tim Kühl

Straßburg beteiligt Vertreter der Kehler Stadtverwaltung an der Entwicklung des neuen städtebaulichen Rahmenplans; gemeinsam wird entschieden, diesen über den Rhein hinweg fortzuführen und eine Art grenzüberschreitendes Stadtviertel

10. Februar 2011
Winfried Kretschmann, damals noch Spitzenkandidat der Grünen im Landtagswahlkampf, informiert sich bei OB Petry über das Tram-Projekt.

1. Juni 2011
Bei einem grenzüberschreitenden Bürgerabend im Rheinhafenviertel werden Kehler und Straßburger über den Planungsstand informiert.

26. Oktober 2011
Der Gemeinderat nimmt verschiedene Möglichkeiten der Trassenführung der Tram bis zum Rathaus zur Kenntnis.

8. November 2011
250 Kehler informieren sich beim Bürgerabend über den Planungsstand zur Tram; die Stadt eröffnet eine Facebook-Seite zur Tram.

>>

Auch in Kehl wird die Tram zum Motor der Stadtentwicklung: So motiviert die Tram die Sparkasse Hanauerland zur Neugestaltung ihrer Filiale im Gebäude von Habitation Moderne an der Straßburger Straße ebenso wie zur Entwicklung des Bauvorhabens Kinzighöfe.

der zwei Ufer zu entwerfen. Dazu loben die beiden Städte im Frühsommer 2012 einen städtebaulichen Wettbewerb zur Entwicklung der beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Zollhof-Areale und der angrenzenden Flächen aus.

Am 26. Januar 2011 entscheidet sich der Kehler Gemeinderat, die Vorgaben für die Vorentwurfsplanung auch auf Kehler Gemarkung zu ändern und die Tram nicht über die Hafenstraße zu einer Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz zu führen, sondern sie stattdessen vor der Einmündung der Hafenstraße die B 28 queren und auf dem grünen Mittelstreifen fahren zu lassen, der die Richtungsfahrbahnen teilt. Angelegt worden ist der zwischen 14 und 17 Meter breite Grünbereich 2003 beim Umbau der B 28 zum Stadtboulevard im Vorfeld der Gartenschau, weil es in Kehl viele Jahre zuvor die Idee gegeben hatte, die Bundesstraße nach der Europabrücke in einem Stadttunnel zu versenken und erst an der Läger-Kreuzung wieder auftauchen zu lassen. Zwar schien es 2003 bereits sehr unwahrscheinlich, dass dieser Tunnel je gebaut würde, dennoch sollte die Möglichkeit offengehalten werden.

Die neue Streckenführung der Tram – eine Idee von OB Dr. Günther Petry – kommt auch deshalb zum Tragen, weil der Gemeinderat den politischen Willen zum Ausdruck bringt, die Tram über die Haltestelle Bahnhof hinaus in die Innenstadt zu führen, wenn die finanziellen Verhältnisse dies zulassen. Mit dem Beschluss vom Januar 2011 ist die Diskussion darüber eröffnet, bis wohin die Tram auf welcher Trasse fahren soll. Eine eingleisige Streckenführung über die Läger-Tangente und die Marktstraße bis zu einer Endstation auf dem Marktplatz wird ebenso in Erwägung gezogen wie die Schließung des Rings über den Marktplatz zum Bahnhof. Zum einen raten jedoch die in Sachen Straßenbahn erfahrenen Straßburger Techniker von einer so langen eingleisigen Streckenführung wegen ihrer Anfälligkeit für Störungen dringend

ES WÄCHST ZUSAMMEN, WAS ZUSAMMEN GEHÖRT.
Bernard Henze

10. November 2011
OB Petry spricht im Auswärtigen Amt mit Vertretern von vier Bundesministerien darüber, wie die Rheinbrücke für die Tram genehmigt werden kann.

5. Dezember 2011
Die Oberbürgermeister Petry und Ries handeln einen Kompromiss zur Aufteilung der Betriebskosten für die Tram aus, der in eine Protokollerklärung mündet.

16. Dezember 2011
Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten der Tram bilden den Schwerpunkt eines Bürgerabends mit knapp 100 Teilnehmern.

21. Dezember 2011
Mit 19 Ja-Stimmen beschließt der Gemeinderat in der Stadthalle, die Planungen für die Tram nach Kehl fortzusetzen. Fünf Räte sind dagegen.

>>

Grenzüberschreitende Projekte sind komplizierter als nationale und Vertragswerke entsprechend komplex und umfangreich: Um die Planung für die Tram zu konkretisieren und ihren Betrieb zu regeln, wird im März 2012 die zweite Kooperationsvereinbarung unterschrieben.

ab, zum anderen hätte die Tramstrecke in der Fußgängerzone aus Sicherheitsgründen mit einer Art Zaun abgegrenzt werden müssen und hätte damit die Aufenthaltsqualität verschlechtert. Der Gemeinderat engt die Diskussion über die Trassenvarianten daher rasch auf zwei Möglichkeiten ein: Die Tram soll auf dem grünen Mittelstreifen der B 28 entweder über die Läger- oder über die Geiger-Kreuzung in die Großherzog-Friedrich-Straße und dann Richtung Rathaus geführt werden. Die Variante über die Läger-Tangente birgt jedoch zwei kostenträchtige Nachteile: Unter der Straße verläuft ein mächtiger Kanal, der verlegt werden müsste; außerdem ist der Tramtrasse ein Teil des Verwaltungsbereichs der Feuerwache im Weg. Auf Anregung von Kehlern, die sich bei Bürgerabenden geäußert hatten, untersucht die Verwaltung, ob die Tram von der B 28 auf den Läger-Parkplatz abbiegen und diesen in einer Diagonale queren könnte. Die Lösung scheidet aus, weil sich unter dem Parkplatz ein großes Regenrückhaltebecken befindet, das – ebenfalls aus Kostengründen – nicht verlegt werden kann. Ein anderer Vorschlag lautet, die Tram durch die Großherzog-Friedrich-Straße zum Rathaus und durch die Oberländerstraße wieder zurück in Richtung Hochschule zu führen oder sie überhaupt über die Oberländerstraße fahren zu lassen. Die Kreuzung zwischen Großherzog-Friedrich-Straße, Läger-Tangente, Kinzigallee und Oberländerstraße kann jedoch nicht so ausgebaut werden, dass der Knotenpunkt neben dem Autoverkehr auch noch die Tram aufnehmen könnte.

Auch für die Endhaltestelle der Tram gibt es zwei Varianten: die Hauptstraße auf dem Rathausvorplatz und der Bereich vor der Stadthalle. Die Abwägung fällt vor allem deshalb zugunsten des Platzes zwischen Rathaus und Sparkasse aus, weil damit die Möglichkeit eröffnet wird – in ferner Zukunft – die Tramstrecke in Richtung Sundheim fortzusetzen. Eine Weiterführung von der Stadthalle in Richtung des Baugebietes Schneeflären und zum Schulcampus scheidet aufgrund der Enge der Bierkellerstraße indes aus.

25. Januar 2012
Der Gemeinderat beschließt, bei der Standardisierten Bewertung die Tramtrasse sowohl bis zum Rathaus, als auch bis zum Bahnhof untersuchen zu lassen.

24. Februar 2012
Mit großer Mehrheit beschließt der Rat der Stadtgemeinschaft Straßburg, die Planungen für die Tram nach Kehl fortzuführen.

15. März 2012
Die Oberbürgermeister Petry und Ries sowie CUS-Präsident Bigot unterzeichnen die Kooperationsvereinbarung über Planung und Betrieb der Tram.

28. März 2012
Der Gemeinderat beschließt, die Tram inmitten der B 28 bis zur Großherzog-Friedrich-Straße zu führen. Ab der Haltestelle Hochschule fährt sie eingleisig zum Rathaus.

>>

Eine deutsch-französische Jury empfiehlt die vom Konsortium Bouygues entworfene Rheinbrücke für die Tram zur Realisierung. Die Oberbürgermeister Dr. Günther Petry (links) und Roland Ries stellen die Jury-Entscheidung der Presse vor.

Exkurs

Die Brückengeschichte oder: Tücken der deutsch-französischen Zusammenarbeit

Weil nur Nationalstaaten Außenpolitik betreiben können und dies Grenzstädten untersagt ist, wurde bereits vor dem Bau der Passerelle des deux Rives ein deutsch-französisches Abkommen geschlossen. Da dieses am 12. Juni 2001 von Vertretern der deutschen und der französischen Regierung in Freiburg unterzeichnet worden war, erhielt es den Namen „Freiburger Abkommen über den Bau und den Erhalt von Grenzbrücken über den Rhein, die nicht in der Baulast der Vertragsparteien liegen". In Straßburg und Kehl hegt niemand Zweifel daran, dass das Freiburger Abkommen auch für den Bau der neuen Rheinbrücke für die Tram herangezogen werden könne. So wollen die beiden Oberbürgermeister Ries und Petry vor allem der Form Genüge tun, als sie ihre Außenministerien im Januar 2011 anschreiben und fragen, ob sie in der Annahme richtig gehen, dass man die Trambrücke über den Rhein auf der Grundlage des Freiburger Abkommens bauen könne. In Straßburg trifft bereits nach kurzer Zeit ein Schreiben aus Paris ein, das diese Annahme klar bestätigt. Der Brief aus Berlin lässt einige Wochen länger auf sich warten und bleibt im Inhalt vage: Man gehe zwar davon aus, dass die Trambrücke dem Geiste des Freiburger Abkommens entspreche, wolle aber die Zustimmung anderer Ministerien abwarten.

Nach der positiven Antwort des französischen Außenministeriums und weil es sich um ein Abkommen handelt, das in beiden Sprachen abgefasst ist, sieht OB Petry keinen Grund zur Beunruhigung – bis wenige Wochen später die Ablehnung aus dem Bundesverkehrsministerium eintrifft. Die telefonische Nachfrage beim deutschen Autor des Textes bringt das Problem an den Tag:

KULTUREN VERBINDEN.
GRENZEN ÜBERSCHREITEN.
Veneranda Jost

20. August 2012
Auf dem Kehler Zollhofareal beginnen die Voruntersuchungen für den Bau der Trambrücke.

14. November 2012
Das Ergebnis der Standardisierten Bewertung zeigt, dass die Tram nur dann von Bund und Land gefördert wird, wenn sie bis zum Rathaus gebaut wird.

13. Dezember 2012
Der Interreg-Begleitausschuss beschließt, die Trambrücke über den Rhein mit mindestens zwei Millionen Euro zu fördern.

19. Dezember 2012
Der Gemeinderat nimmt das Ergebnis der Standardisierten Bewertung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, den Zuschussantrag vorzubereiten.

Innerhalb von nur elf Jahren bauen Straßburg und Kehl zwei Brücken über den Rhein: die Passerelle des deux Rives (2004) und die Trambrücke (Brückenschlag im Dezember 2015). Wie schon die Passerelle des deux Rives ist auch die neue Trambrücke ein architektonisch sehr ansprechendes Bauwerk.

Während im französischen Text von „voies publiques" die Rede ist, frei übersetzt also von „öffentlichen Wegen", steht im deutschen Text das Wort „Straßen". Während Straßenbahnschienen nach französischem Verständnis durchaus als voie publique bezeichnet werden können, sind sie definitiv keine Straße. Nachdem der deutsche Text der Ursprungstext für den Vertrag war und ins Französische übersetzt wurde, ist eine Korrektur der deutschen Fassung nach dem Verständnis des Autors ausgeschlossen.
Das nach Jahren auf diese Weise entdeckte Übersetzungsproblem sorgt unerwartet für Schwierigkeiten, die das Tram-Projekt zeitlich so verzögern könnten, dass seine Realisierung in Gefahr geriete: Mindestens zwei Jahre würde es dauern, einen Nachtrag zum Freiburger Abkommen auszuhandeln, der den Bau einer Trambrücke ermöglichen würde, heißt es aus der deutschen Hauptstadt. Nach umfangreichem Schriftwechsel zwischen der Kehler Stadtverwaltung und dem Auswärtigen Amt, ungezählten E-Mails und Telefonaten wird OB Dr. Günther Petry am 10. November 2011 schließlich nach Berlin eingeladen: In konstruktiver Runde mit Vertretern des Auswärtigen Amts, des Bundesjustizministeriums und des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verständigt man sich darauf, dass der Bau der Trambrücke in einem das Freiburger Abkommen ergänzenden Notenwechsel ermöglicht werden könne. Aus wenigen Monaten werden am Ende 20, bis der Notenwechsel am 21. Juli 2013 endlich veröffentlicht und damit rechtskräftig ist.

BEQUEMER GEHT'S NICHT.
Klaus Gras

Ein Beschluss mit weitreichenden Konsequenzen

Noch bevor der Gemeinderat jedoch über Trassenvarianten und Endhaltestellen entscheidet, muss das Gremium im Dezember 2011 einen weitreichenden

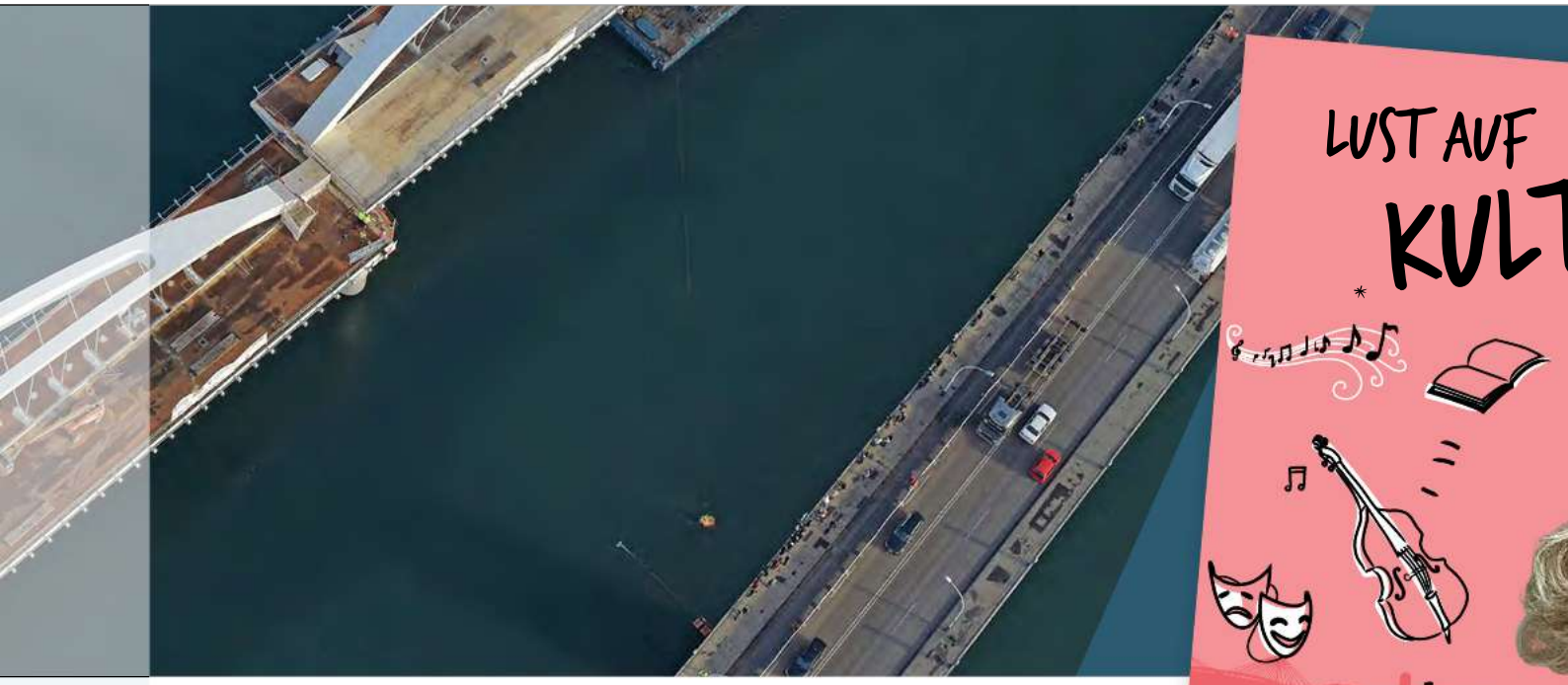
20. Dezember 2012
Eine deutsch-französische Jury entscheidet sich einstimmig für den Brückenentwurf des Konsortiums Bouygues für 24,3 Millionen Euro.

30. Januar 2013
Der Gemeinderat vergibt die Planung für die Tramstrecke zwischen Bahnhof und Rathaus.

27. Februar 2013
Der Gemeinderat stimmt den Verträgen zwischen der Stadt und der CTS zu, welche den Bau der Rheinbrücke und der Strecke bis zum Bahnhof umfassen.

14. März 2013
Der Eurodistrikt-Rat beschließt, die zweisprachige Information der Fahrgäste auf der neuen Tramlinie mit 100 000 Euro zu fördern.

>>



Eine ungewohnte Perspektive: die Europabrücke und die neue Trambrücke am 18. Dezember 2015, dem Tag des Brückenschlusses.

Beschluss fassen: Weil der Vertrag mit der CUS mit dem Abschluss der Vorplanung endet, muss die Fortführung der Planung in einer neuen Kooperationsvereinbarung geregelt werden. Das Vertragswerk ist in monatelangem Ringen – bisweilen mit sieben Juristen am Verhandlungstisch – ausgearbeitet worden.

Zwar steht auf der Tagesordnung des Gemeinderats am 21. Dezember 2011 noch nicht der Baubeschluss, dennoch wird die Sitzung aufgrund der Tragweite der anstehenden Entscheidung in die Stadthalle verlegt: Wenn der Gemeinderat der Fortsetzung der Planung der Tramstrecke mit den Straßburger Partnern zustimmt, wird Geld für die weitere Planung ausgegeben und damit der Spielraum für einen Ausstieg aus dem Projekt eingeengt. Nur falls die Tram nicht in die Zuschussprogramme von Bund und Land aufgenommen würde, kann die Stadt Kehl noch folgenlos die Notbremse ziehen. Würde sich der Gemeinderat jedoch aus anderen Gründen plötzlich gegen das Tram-Projekt wenden, müsste die Stadt Kehl den Straßburger Partnern ihre Planungskosten erstatten. Das Gleiche gilt selbstverständlich auch im umgekehrten Fall.

Als die Sitzung in der Stadthalle beginnt, die mehr als hundert Bürgerinnen und Bürger verfolgen, ist die Nervosität fast mit Händen zu greifen. Zwar zweifelt niemand wirklich daran, dass die Planungen für die Tram fortgesetzt werden, gleichzeitig ist jedoch klar, dass ein solch ehrgeiziges Projekt nur mit einer deutlichen Mehrheit im Rat umgesetzt werden kann. Alle Fraktionen betonen in ihren Beiträgen die Bedeutung des Finanzierungsvorbehalts und möchten diesen im Beschlusstext noch zusätzlich verstärkt haben. Der in den Ortschaften immer wieder geäußerten Kritik, die teure Tram werde nur für die Kernstadt gebaut, begegnen die Räte mit einem Junktim: Wenn die Tram komme, dann müsse sie in ein Mobilitätskonzept eingebunden werden, das allen Kehlerinnen und Kehlern den Zugang zur Tram ermögliche.

LET'S TRAM TOGETHER.
Jürgen Rauch

19. März 2013
Mehr als 100 Interessierte kommen zum Bürgerabend zur Verlängerung der Tramlinie D vom Bahnhof bis zum Rathaus.

24. April 2013
Der Gemeinderat gibt die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie einen landschaftspflegerischen Begleitplan für die Strecke zwischen Bahnhof und Rathaus in Auftrag.

13. Mai 2013
Die Gemeinderäte von Kehl und Straßburg beschäftigen sich in ihrer gemeinsamen Sitzung mit den Genehmigungsverfahren in Frankreich und Deutschland.

27. Mai 2013
In Straßburg beginnt die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Verlängerung der Tramlinie D bis Rheinmitte.

Durch den Tramanschluss wird das Straßburger Rheinhafenviertel aus seiner Isolation geholt; über den Rhein hinweg soll ein gemeinsames Stadtquartier entstehen.

Konkret bedeutet dies, dass mit der Tram ein Bussystem zwischen der Kernstadt und den Ortschaften etabliert werden muss. Am Ende der engagiert geführten Debatte heben 19 Gemeinderäte ihre Hand für die Fortsetzung der Planungen, fünf stimmen dagegen.

Exkurs:

Die Standardisierte Bewertung im grenzüberschreitenden Raum

Schon einen Monat später vergibt der Gemeinderat den Auftrag für die sogenannte Standardisierte Bewertung. Mit diesem komplizierten Rechenwerk gilt es den Nachweis zu erbringen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Tram-Projekts größer ist als es die Baukosten sind. Das bedeutet, dass zum Beispiel Einsparungen beim CO_2-Ausstoß ebenso in Geld umgerechnet werden wie geringere Unfallzahlen, die sich daraus ergeben, dass Autofahrer auf die Tram umsteigen. Das Verfahren ist so komplex, dass nur wenige Verkehrsplanungsbüros in Deutschland überhaupt in der Lage sind, eine Standardisierte Bewertung zu erstellen. Das Prozedere ist, wie der Name sagt, standardisiert, was bedeutet, dass es an jedem Ort in der Bundesrepublik exakt gleich abläuft. Damit sollen Straßenbahnvorhaben vergleichbar gemacht werden, um sicherzustellen, dass die Projekte nach den gleichen Kriterien gefördert werden. Hinzu kommen schwierige Fragen der Förderung durch Bund und Land: Würden allein die Herstellungskosten (Baukosten inklusive aller Baunebenkosten und Planungskosten) auf Kehler Territorium mit rund 44,1 Millionen Euro zugrunde gelegt, könnte das Projekt nicht ins Förderprogramm des Bundes aufgenommen werden, weil darin nur Projekte mit Kosten von mehr als 50 Millionen Euro Eingang finden. In zahlreichen Verhandlungsterminen mit Vertretern der Verkehrsministerien von Bund und Land erreicht die Stadt Kehl,

OHNE UMSCHWEIFE.
OHNE UMSTEIGEN.
Suzanne Arramon

19. Juni 2013
Die Offenlage im Planfeststellungverfahren für die Tram von der Rheinmitte bis zum Bahnhof beginnt.

5. Juli 2013
In Straßburg endet die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens – eine Eingabe kommt aus Kehl.

19. Juli 2013
Das Land wird die Tram auf Kehler Gebiet mit bis zu neun Millionen Euro fördern. Das geben die Sprecher der Fraktionen von Grünen und SPD bekannt.

21. Juli 2013
Frankreich veröffentlicht den Notenwechsel zur Ergänzung des Freiburger Abkommens und schafft damit die Voraussetzungen für den Brückenbau.

>>

Endlich sind die Bauarbeiten sichtbar: In die Sohle des Rheins werden Spundwände gerammt, damit der Flusspfeiler für die Trambrücke gegossen werden kann. Die Arbeiten am Pfeiler erfolgen von einer schwimmenden Plattform aus.

dass die Zuschussgeber die Verlängerung der Tramlinie D von der französischen Endhaltestelle bis zum Kehler Rathaus mit Kosten von insgesamt rund 107 Millionen Euro als Gesamtprojekt betrachten, so dass das Projekt – ein positives Ergebnis der Standardisierten Bewertung vorausgesetzt – in das Bundesförderprogramm aufgenommen werden kann.
Der Gemeinderat entscheidet sich dafür, die Standardisierte Bewertung nicht nur für die Tramstrecke bis zum Rathaus zu beauftragen (Kosten: 127 900 Euro), sondern zusätzlich als Variante auch eine Endhaltestelle am Bahnhof prüfen zu lassen (zusätzliche Kosten: 15 700 Euro). Am 14. November 2012 liegt das Ergebnis vor und zeigt in aller Deutlichkeit, dass das Tram-Projekt nicht förderfähig wäre, wenn die Endhaltestelle Kehl Bahnhof hieße: Mit 0,45 liegt der Faktor um mehr als 50 Prozent unter der Fördergrenze. Ganz anders sieht es aus, wenn die Tram bis zum Rathaus geführt wird: Mit einem Wert von 1,23 wird die Förderfähigkeit eindeutig erreicht. Hätten die tatsächlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden können, wäre das Ergebnis vermutlich deutlich besser ausgefallen: Doch weil es in der Bundesrepublik eben keine Städte gibt, die innerhalb von zehn bis 15 Jahren entlang einer auf französischem Gebiet knapp zwei Kilometer langen Tramstrecke bis zu 20 000 Einwohner ansiedeln, kann dieser Umstand nicht eingerechnet werden.
Die Standardisierte Bewertung unterscheidet sich stark von der sozio-ökonomischen Studie, die im Genehmigungsverfahren in Frankreich für das Tram-Projekt vorgelegt werden muss und entsprechend ergeben die beiden Untersuchungen unterschiedliche Ergebnisse: Auf Straßburger Territorium würde einer Tramstrecke bis ins Rheinhafenviertel kein öffentlicher Nutzen bescheinigt, fährt die Tram aber bis zum Kehler Bahnhof, sind die Vorgaben für eine Genehmigung auf französischer Seite erfüllt.

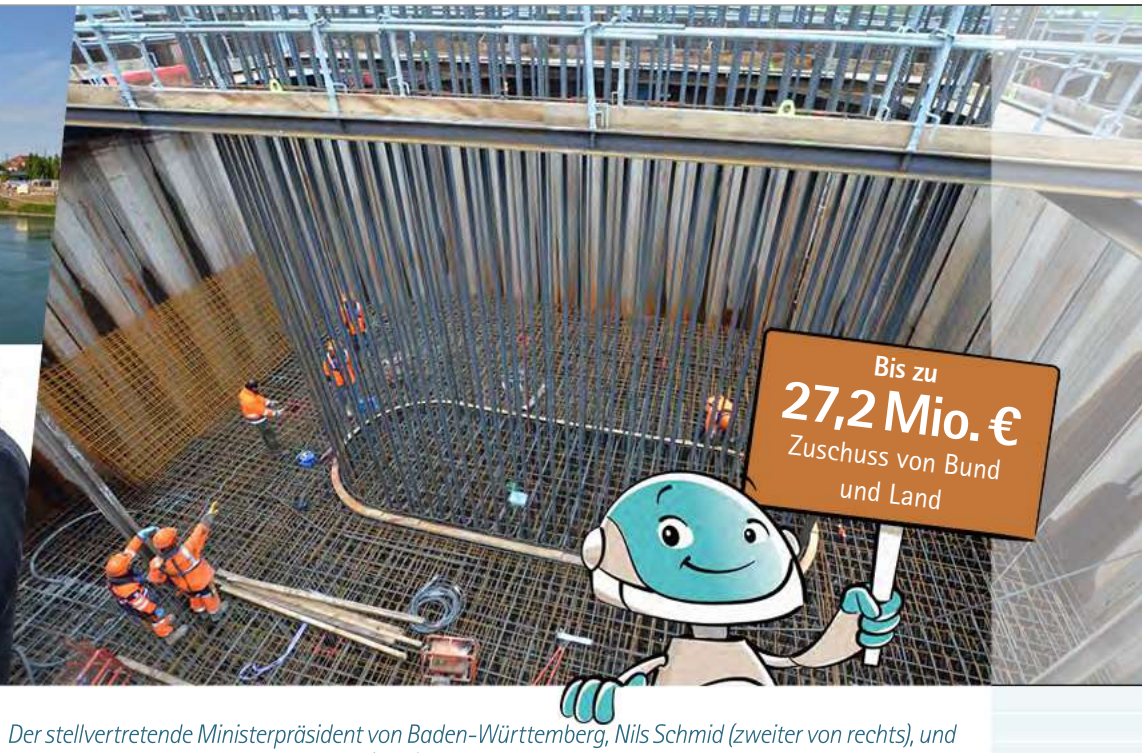
DAS AUTO? STEHT.
Nicole Thüm

23. Juli 2013
Die Landesminister Schmid, Hermann und Friedrich geben OB Petry den Kabinettsbeschluss über die Förderung der Tram in Stuttgart persönlich bekannt.

31. Juli 2013
Fünf Bürger und Interessenvertreter sowie 50 Träger öffentlicher Belange haben bei der Offenlage im Planfeststellungsverfahren Stellungnahmen abgegeben.

13. November 2013
Das Verkehrsministerium des Landes bittet das Verkehrsministerium des Bundes, den Förderantrag für die Tram in Kehl „zeitnah zu prüfen".

20. November 2013
Im Rathaus findet der Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Tram bis zum Bahnhof statt.



Der stellvertretende Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Nils Schmid (zweiter von rechts), und Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer (links) kommen im Februar 2014 zum Baubeginn am Straßburger Rheinufer (dazwischen die Oberbürgermeister Petry und Ries, ganz rechts CUS-Präsident Bigot).

Die Planung der Tram wird weiter konkretisiert

Am 24. Februar 2012 beschließt auch der Rat der CUS, die Planungen für die Verlängerung der Tramlinie D nach Kehl fortzusetzen: Am 15. März unterzeichnen CUS-Präsident Jacques Bigot und die Oberbürgermeister Roland Ries und Dr. Günther Petry die neue Kooperationsvereinbarung. Der Kehler Gemeinderat beschließt knapp zwei Wochen später, eine Rücklage für den Bau der Tram zu bilden und die Tram von der Haltestelle Bahnhof auf dem Mittelstreifen der B 28 bis zur Geigerkreuzung zu führen, wo sie dann – ebenfalls in Mittellage – in die Großherzog-Friedrich-Straße einbiegt. Von der Haltestelle Hochschule/Läger soll sie eingleisig bis vors Rathaus geführt werden. Außerdem erhält die Verwaltung den Auftrag, die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren für die Trambrücke über den Rhein und den Streckenabschnitt bis zum Kehler Bahnhof vorzubereiten. Im August 2012 beginnen die ersten Voruntersuchungen für den Bau der Trambrücke: Auf dem ehemaligen Kehler Zollhof werden drei Kernbohrungen niedergebracht, zudem erfolgen drei Sondierungen des Untergrunds.

IN EILE?
Roland Giebenrath

Exkurs:
Trambrücken-Ausschreibung mit gedeckeltem Kostenrahmen

So sehr die unterschiedlichen Verwaltungsordnungen und juristischen Vorgaben grenzüberschreitende Projekte manchmal komplizieren, so sehr haben Straßburg und Kehl in fast dreißigjähriger Zusammenarbeit Übung darin erlangt, sich genau diese Unterschiedlichkeit der Systeme zunutze zu machen. Dies gelingt auch bei der Ausschreibung der Trambrücke über den Rhein: Während in Deutschland in der Regel zunächst die Planung eines Bauwerks ausgeschrieben wird und auf der Basis der Planung dann die Ausschreibung der Bauarbeiten erfolgt, besteht in Frankreich

4. Dezember 2013
Weil die Granitstele des Künstlers Jochen Kitzbihler wegen der Tramhaltestelle am Bahnhof versetzt werden muss, kommt der Bildhauer zum Vor-Ort-Termin.

9. Dezember 2013
Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verkündet, dass für die Tram in Kehl bis zu 19 Millionen Euro bereitgestellt werden.

16. Dezember 2013
Der Straßburger Gemeinderat fasst den Baubeschluss für die Tram nach Kehl – sieben Räte stimmen dagegen.

18. Dezember 2013
Der Kehler Gemeinderat beschließt bei vier Nein-Stimmen und einer Enthaltung, die Tram bis zum Rathaus zu bauen.

Von der Europabrücke aus oder über die Webcam der Stadt Kehl lassen sich die Arbeiten am Flusspfeiler für die Trambrücke verfolgen.

die Möglichkeit, Planung und Bau gemeinsam auszuloben und mit einem Kostendeckel zu versehen. Damit wird der Erfindungsgeist von Unternehmen gefördert, die sich bemühen, ein Projekt zu entwickeln, das möglichst unter dem Kostenlimit bleibt, um im Bieterwettbewerb eine Chance zu haben. Nicht nur der Kehler Gemeinderat ist anfangs skeptisch, dass dieses Verfahren für die Trambrücke über den Rhein funktionieren könne, auch die Zuschussgeber, also die Ministerien von Bund und Land, müssen überzeugt werden, ein Projekt zu fördern, das aus einem für sie ungewohnten Ausschreibungsverfahren hervorgeht.

Das Ergebnis, das der deutsch-französischen Brücken-Jury, der Oberbürgermeister Dr. Günther Petry, Baubürgermeister Harald Krapp sowie die Gemeinderäte Hans-Jürgen Sperling und Wolfgang Maelger angehören, am 20. Dezember 2012 vorgelegt wird, zerstreut die Zweifel: Alle vier Brückenbauwerke, die vorgestellt werden, bleiben deutlich unter dem Kostendeckel von 28 Millionen Euro. Weitere Entscheidungskriterien sind die Funktionalität und die Architektur des Bauwerks. Der Entwurf des Konsortiums Bouygues – eine Doppel-Bow-String-Konstruktion im Fachjargon – besticht die Jury vor allem durch ihre Eleganz.

Die Bogenbrücke von Bouygues ist aber auch das Modell, das den geringsten Flächenverbrauch an Land aufweist: Die Brücke lässt sowohl am deutschen als auch am französischen Rheinufer eine 15 Meter breite Passage zum Garten der zwei Ufer offen. Eine durchgängige Verbindung zwischen dem Park und den beiden neu zu gestaltenden Zollhöfen war eine Bedingung in der Ausschreibung gewesen. Auch eine andere städtebauliche Forderung erfüllt die Brücke: Sollte eines Tages der Neubau der Europabrücke anstehen, so kann diese auf der Südseite der Trambrücke direkt angeschlossen werden, so dass dann beide Übergänge in einem Bauwerk zusammengefasst sind. Dass die Brückenteile vorgefertigt und auf

FREUNDE BESUCHEN?
Maria Boschert

20. Dezember 2013
Der Rat der Stadtgemeinschaft Straßburg fasst als letztes Gremium mit großer Mehrheit den Baubeschluss für die Tram nach Kehl.

21. Februar 2014
Der Rat der CUS wiederholt den Baubeschluss für die Tram nach Kehl, weil er beim ersten Mal nicht beschlussfähig war – aber die große Mehrheit steht.

26. Februar 2014
Straßburg und Kehl feiern am Rheinufer mit dem stellvertretenden Ministerpräsidenten Nils Schmid den Baubeginn für die Tram.

14. April 2014
Auf der französischen Rheinseite müssen wegen der Bauarbeiten für die Tram erste Straßen gesperrt werden.

Das Land Baden-Württemberg bezuschusst die Tram: Die Minister Peter Friedrich, Winfried Hermann (links) und Nils Schmid (rechts) geben Oberbürgermeister Dr. Günther Petry den entsprechenden Kabinettsbeschluss im Neuen Schloss in Stuttgart persönlich bekannt.

dem Wasserweg zum Kehler Zollhofgelände gebracht werden sollen, sind weitere Punkte, welche für die Auswahl des Entwurfes des Bouygues-Konsortiums sprechen, weil man sich davon eine größere Unabhängigkeit von der Witterung während des Bauens verspricht.
Im Kehler Gemeinderat wird das Ergebnis der europaweiten Ausschreibung der Trambrücke über den Rhein am 30. Januar 2013 vorgestellt; am 27. Februar stimmt das Gremium den Verträgen zwischen der Stadt Kehl und den Straßburger Verkehrsbetrieben (CTS) zu, welche den Bau der Brücke und der Tramstrecke bis zum Bahnhof regeln. Wenig später unterzeichnet die CTS als Bauherrin der Brücke einen Vertrag mit Bouygues, der die Brückenkosten auf 24,3 Millionen Euro limitiert. Damit geht das Kostenrisiko auf das Unternehmen über: Gelingt es dem Konsortium, die Brücke günstiger herzustellen, so mehrt es seinen Gewinn, wird die Brücke indes teurer, muss Bouygues die Mehrkosten tragen. Der Vertrag sieht zwei Stufen vor: Weil weder in Straßburg noch in Kehl ein Baubeschluss für die Tram vorliegt, ist der Auftrag ans Unternehmen zunächst auf die Planungsleistung begrenzt.

FÜR BEIDE SEITEN BEREICHERND.
Petra & Adrian Wurtz

Der lange Kampf um Zuschüsse und Baubeginn

In Kehl steht die endgültige Entscheidung über die Verlängerung der Tramlinie D über den Rhein all die Jahre unter dem Vorbehalt, dass es der Stadtverwaltung gelingt, für das Großprojekt eine Zusage für die Aufnahme ins Zuschussprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes und des Landes zu bekommen. Nachdem das Ergebnis der Standardisierten Bewertung positiv ist, ist die Grundvoraussetzung für die Aufnahme zwar erfüllt, der Kampf um die Zuschusszusage aber noch lange nicht gewonnen. Damit der Kehler Antrag ins Bundesprogramm gelangen

30. April 2014
Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer übergibt den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt der Tram an seinem letzten Tag im Amt an OB Petry.

21. Mai 2014
Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, den Planfeststellungsantrag für den zweiten Bauabschnitt der Tram so schnell wie möglich einzureichen.

23. Juni 2014
Die Arbeiten am Flusspfeiler der Trambrücke beginnen.

23. Juni 2014
Über die städtische Webcam lassen sich die Arbeiten auf der Trambrückenbaustelle verfolgen. Die Fotos können auch im Zeitraffer als Film angeschaut werden.

Elegant schwingt sich die Citadelle-Brücke mit einem Bogen, der sich 40 Meter über die Wasseroberfläche erhebt, über das Vauban-Becken.

kann, ist eine Kofinanzierung des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 20 Prozent der förderfähigen Kosten unerlässlich. Im April 2013 stellt sich indes heraus, dass die grün-rote Landesregierung das Geld für die Tram bereits im November 2012 aus dem Haushalt gestrichen hat – offenbar weil die Planungen für das Projekt aus Sicht des Landes noch nicht hinreichend fortgeschritten waren. Warum Oberbürgermeister Dr. Günther Petry darüber nicht informiert wurde, lässt sich im Nachhinein nicht mehr aufklären. Er nutzt alle Verbindungen, schreibt Briefe und E-Mails und führt unzählige Telefonate, um den Landeszuschuss für die Tram doch noch zu bekommen. Auch beim Land mit seinen klammen Kassen ist die Aufregung beträchtlich: Der Landesrechnungshof schaltet sich ein und verlangt von der Stadt Kehl eine Art Garantie dafür, dass sie das Tram-Projekt auch dann finanzieren kann, wenn sie am Ende nur einen geringen Prozentsatz an Zuschüssen bekommt oder sogar gar keine. Das kann die Stadt zum einen nicht nachweisen, zum andern entfiele der Anspruch auf Zuschüsse wohl sogar, wenn sie es denn könnte.

Am 19. Juli 2013 hat das bange Warten schließlich ein Ende: Nach einer Kabinettssitzung veröffentlichen die Vorsitzenden der Regierungsfraktionen, Edith Sitzmann (Grüne) und Claus Schmiedel (SPD), eine Pressemitteilung, wonach das Land die Tram in Kehl mit bis zu neun Millionen Euro fördern wird. Vier Tage später ist Oberbürgermeister Dr. Günther Petry ins Neue Schloss nach Stuttgart eingeladen: Dort geben die Landesminister Nils Schmid (Wirtschaft und Finanzen), Winfried Hermann (Verkehr und Infrastruktur) und Peter Friedrich (Bundesrat, Europa und Internationale Angelegenheiten) den Kabinettsbeschluss zur Förderung der Kehler Tram offiziell bekannt. Damit ist eine entscheidende Hürde genommen. Nun muss der Zuschussantrag

DAS AUTO? IN DER GARAGE.
Jean-Marc Meyer

12. August 2014
Auf dem ehemaligen französischen Zollgelände wird ein Info-Container für Besucher eingerichtet. Gezeigt werden ein Brückenmodell und Pläne.

8. September 2014
Am Kehler Rheinufer beginnen die vorbereitenden Arbeiten für den Bau der Trambrücke.

30. September 2014
150 Bürger kommen mit Fragen zum Bürgerabend zum Mobilitätskonzept. Dass die Verkehrsführung verändert wird, behagt vielen nicht.

19. November 2014
Der Planfeststellungsantrag für den zweiten Bauabschnitt der Tram vom Bahnhof bis zum Rathaus wird eingereicht.

Der Brückenschluss über dem Rhein ist ein Spektakel in mehreren Akten: von der Passage der Brückenelemente unter der Eisenbahnbrücke, über das Abladen auf dem Kehler Zollhof bis zum Einschwimmen der beiden Teile.

jedoch noch von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg geprüft werden, bevor das Tram-Projekt ans Bundesministerium zur Förderung empfohlen werden kann.
Wieder gehen Wochen ins Land, in denen Nachfragen beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ins Leere laufen: In Bonn hätte man gerne, dass das Land eine Priorisierung seiner Projekte vornimmt, weil der bundesweite Fördertopf gerade von Baden-Württemberg und auch von Bayern hoffnungslos überzeichnet ist. In Kehl drängt die Zeit: Der Gemeinderat muss noch im Dezember den Baubeschluss für die Tram fassen und das wird er – das haben alle Fraktionen angekündigt – nur dann tun, wenn der Zuschussbescheid vorliegt. Am 9. Dezember schließlich kommt die erlösende Nachricht: Das Bundesministerium macht per Pressemitteilung bekannt, dass für die Tram in Kehl bis zu 19 Millionen Euro aus dem GVFG-Programm bereitgestellt werden. Das bedeutet, dass die Stadt für die Tram mit einer 20-prozentigen Förderung des Landes und einer bis zu 60-prozentigen Förderung des Bundes rechnen kann. Zusammen ergibt sich daraus – nach erfolgreichen Nachverhandlungen – eine Fördersumme von 27,2 Millionen Euro. Trifft dieses Geld in Kehl tatsächlich ein, bleibt der Stadt nach den Berechnungen, die Ende des Jahres 2013 vorliegen, ein Eigenanteil von 16,8 Millionen Euro. Allerdings gibt es ein Risiko: Sollte die Stadt Kehl ihre Rechnungen für den Trambau in einem Jahr einreichen, in dem sehr viele baden-württembergische Projekte zur Förderung anstehen, kann der Förderanteil des Bundes auch deutlich geringer ausfallen.
Dieses Risikos ist sich der Gemeinderat bewusst, als am 18. Dezember 2013 die Stunde der Wahrheit kommt: Wer nun die Hand hebt, stimmt unwiderruflich für den Bau der Tram nach Kehl. 22 Räte – zwei mehr als noch 2011 – entscheiden sich dafür, dass Kehl diese einmalige Chance nutzen soll. Vier Gemeinderäte votieren

SICH NÄHER KOMMEN.
Rolf Hoffmann

4. Dezember 2014
Mit den ersten 350 Kubikmetern Beton wird die Sohle des Flusspfeilers für die Trambrücke gegossen.

13. Januar 2015
80 Kehler besuchen den Bürgerabend über die Auswirkungen der Tram auf die Verkehrsführung in der Innenstadt.

27. Januar 2015
Im Rahmen der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen können Bürger ihre Bedenken und Anregungen einbringen.

2. März 2015
Vier Varianten für einen Rendezvous-Halt für Busse und die sich daraus ergebende Verkehrsführung werden bei einem Bürgerabend vorgestellt.

Deutlich schwieriger als erwartet, gestaltet sich das Einschwimmen des ersten Brückenteils: Mehrmals verfangen sich die Stahlseile, die zur Sicherung der Pontons notwendig sind, an Holzpfählen einer historischen Brücke im Rhein.

erneut gegen die Tram, einer enthält sich der Stimme. Bereits zwei Tage zuvor hatte der Straßburger Gemeinderat den Baubeschluss für die Verlängerung der Tramlinie D über den Rhein gefasst – sieben Räte waren dagegen. Als letztes Gremium beschließt am 20. Dezember auch der Rat der Stadtgemeinschaft – allerdings ist dieser Beschluss nicht gültig. Die ehemalige Straßburger Oberbürgermeisterin Fabienne Keller, die bei den im Frühjahr anstehenden Kommunalwahlen um den Wiedereinzug ins Straßburger Rathaus kämpft, hat bei der Abstimmung mitgezählt, teilt aber dem Präsidenten der Stadtgemeinschaft Straßburg, Jacques Bigot, erst am Tag nach der Sitzung schriftlich mit, dass das Gremium zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht beschlussfähig war: Ein Teil der Räte war noch in der Kaffeepause gewesen.
Die Präfektur bestätigt die Auffassung der erklärten Gegnerin der Tram nach Kehl, dass der Beschluss wiederholt werden muss. Zwar besteht keinerlei Zweifel daran, dass die erforderliche Mehrheit erneut erreicht werden wird, doch wieder einmal drängt die Zeit: Den Projektpartnern beiderseits des Rheins ist sehr daran gelegen, dass der offizielle Baubeginn noch vor dem französischen Kommunalwahltermin im März 2014 stattfinden kann und dass die CTS bis dahin auch den Vertrag über den Bau der Trambrücke über den Rhein unterzeichnet hat. Vor allem in Kehl möchte man die Erfahrungen aus dem Jahr 2001 nicht wiederholen. Der Tag des Baubeginns am französischen Rheinufer wird schließlich auf den 26. Februar 2014 festgelegt. Während die Stadt Kehl die Landesminister und all diejenigen als Ehrengäste einlädt, die sie im Ringen um das Projekt unterstützt und begleitet haben, wird in Straßburg keine einzige Einladungskarte verschickt. Am 21. Februar holt der Rat der Stadtgemeinschaft schließlich den Baubeschluss in gültiger Form nach und schickt ihn sogleich an die Präfektur. Nachdem der Präfekt am frühen Abend des 24. Februars

ZUM RACING AUF DIE MEINAU.
Peter Cleiß

11. März 2015
Am Flusspfeiler wird zum letzten Mal betoniert: Nachdem der Beton zehn Stunden lang geflossen ist, hat er seine endgültige Höhe von 15 Metern erreicht.

12. März 2015
81 Bürger und 55 Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen zum zweiten Bauabschnitt der Tram abgegeben.

19. März 2015
Die Verschalung am Flusspfeiler für die Trambrücke wird entfernt.

13. April 2015
Das erste 145 Meter lange und 1100 Tonnen schwere Teil für die Trambrücke geht vom belgischen Eeklo aus auf dem Wasserwege auf die Reise nach Kehl.

Der Brückenschluss am 18. Dezember 2015 verläuft reibungslos und rasch: Bereits um 13 Uhr ist er vollzogen und die Oberbürgermeister von Kehl und Straßburg, Roland Ries und Toni Vetrano, umarmen sich in der Brückenmitte.

die französische Baugenehmigung unterzeichnet hat, laden die erleichterten französischen Partner die Gäste zum Baubeginn ein – weniger als 48 Stunden vor dem Ereignis. So ist es zu erklären, warum mit dem stellvertretenden Ministerpräsidenten Nils Schmid und Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer, die als Vorsitzende des Interreg-Begleitausschusses kommt, die deutsche Seite deutlich prominenter vertreten ist als die französische, wo Philippe Bies als Straßburger Abgeordneter in der Pariser Nationalversammlung der ranghöchste Politiker ist. Dass der Baubeginn auf der französischen Rheinseite stattfindet, hat nicht nur den Grund, dass dort vor der Wahl unverrückbare Tatsachen geschaffen werden sollen, für das deutsche Ufer liegt zu dieser Zeit der Planfeststellungsbeschluss noch gar nicht vor. Den bringt Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer schließlich zur Verabschiedung von Oberbürgermeister Dr. Günther Petry am 30. April 2014 mit in die Stadthalle.

Mit den vorbereitenden Arbeiten am Flusspfeiler im Rhein beginnen am 23. Juni 2014 auch für die Kehlerinnen und Kehler sichtbar die Bauarbeiten an der Tram über den Rhein. Während der Pfeiler Stück für Stück wächst, werden im belgischen Eeklo die Brückenplattformen und die Bogenteile für die Trambrücke über den Rhein hergestellt. Am 13. April 2015 geht das erste Brückenteil, 145 Meter lang und 1100 Tonnen schwer, auf dem Wasserwege auf die Reise nach Kehl, am 27. April trifft es im Kehler Hafen ein. Weil die Strömung im knapp unter der Hochwassermarke liegenden Rhein zu stark ist, muss das Abladen verschoben werden und gelingt schließlich am 30. April. Auf dem Gelände des Kehler Zollhofes werden die Bögen montiert und verschweißt. Am 25. Juli langt das zweite Brückenteil in Kehl an und wird am Folgetag abgeladen. Nachdem auch hier die Bögen montiert sind, muss das für Ende Oktober/Anfang November geplante Einschwimmen der Brückenteile

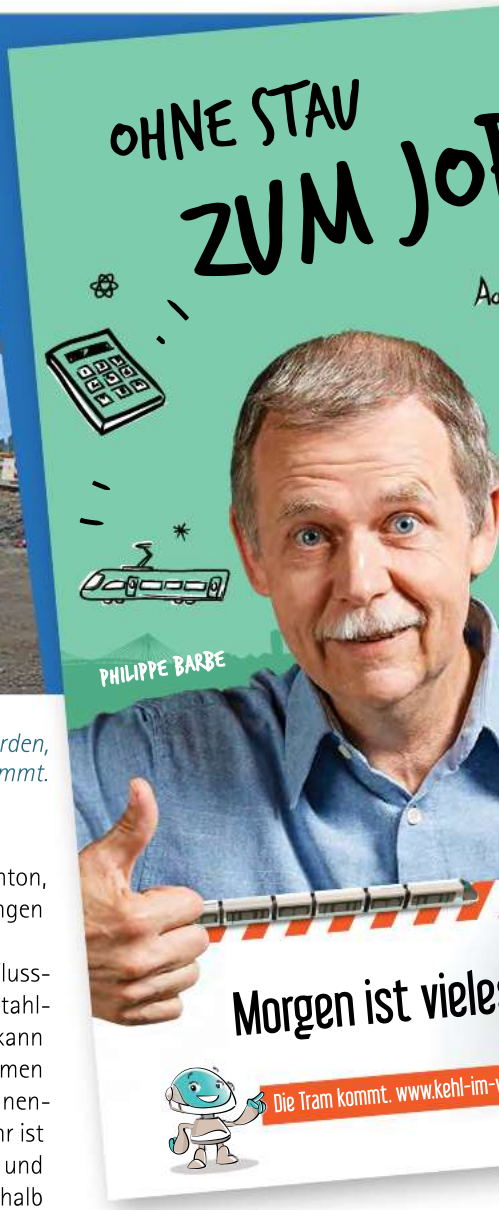
RELAXED MIT FREUNDINNEN CHILLEN.
Elaine Hammel

27. April 2015
Der 6000 Tonnen schwere Schiffsverbund mit dem ersten Brückenteil trifft mit zwei Tagen Verspätung im Kehler Hafen ein.

29. April 2015
Die durch den hohen Wasserstand zu starke Strömung im Rhein verhindert, dass das erste Brückenteil auf dem Zollhof abgeladen werden kann.

30. April 2015
Nachdem die Fließgeschwindigkeit des Wassers im Rhein etwas nachgelassen hat, kann das erste Brückenteil auf den Zollhof verbracht werden.

21. Mai 2015
Die beiden Teile des Doppelbogens auf dem ersten Brückenteil sind zusammengefügt und können verschweißt werden.



Als die Tramgleise die B 28 queren und auf dem einstigen Mittelstreifen verlegt werden, wird bei jeder Fahrt mit dem Auto über die Europabrücke spürbar: Die Tram kommt.

mehrfach verschoben werden, weil der Wasserstand im Rhein so niedrig ist, dass der Ponton, der für den Brückenschluss gebraucht wird, über den Wasserweg nicht nach Kehl gelangen kann.

Als die Lage am 7. Dezember 2015 günstig erscheint, um das erste Brückenteil auf den Flusspfeiler und das Widerlager am französischen Rheinufer aufzusetzen, verhaken sich die Stahlseile ausgerechnet in den Holzpfählen einer historischen Rheinbrücke. Am 8. Dezember kann das Brückenteil schließlich in seine endgültige Position gebracht werden. Das Einschwimmen des zweiten Brückenteils am 18. Dezember 2015 erfolgt dagegen bei strahlendem Sonnenschein und in Gegenwart von mehreren Tausend Schaulustigen problemlos: Gegen 13 Uhr ist der Brückenschluss über dem Rhein vollzogen und die Oberbürgermeister Roland Ries und Toni Vetrano umarmen sich in der Mitte einer neuen Rheinbrücke – der zweiten, die innerhalb von nur elf Jahren zwischen Kehl und Straßburg errichtet worden ist.

Während in Kehl zeitweise der Eindruck vorherrscht, dass Bürgerinnen und Bürger der Tram aufgrund der hohen Kosten und weil sie fürchten, dass noch mehr französische Besucher über den Rhein in die im Vergleich zu Straßburg kleine Stadt kommen, skeptisch gegenüber stehen, zeigt sich beim Brückenschluss vor allem Begeisterung. Wenn es noch eines weiteren Beweises dafür bedurft hat, dass die Tram in Kehl willkommen ist, so wird dieser spätestens beim Brückenfest am 24. und 25. September 2016 erbracht: Zehntausende aus Kehl, Straßburg und der näheren Umgebung feiern die beiden neuen Trambrücken über den Rhein und das Vauban-Becken sowie die im Rheinhafenviertel und dem Coop-Areal anstehenden Veränderungen. In Kehl werden beim Fest 37 Tram-Botschafter vorgestellt, Kehlerinnen und Kehler, Straßburgerinnen und Straßburger, die mit ihrem Gesicht

25. Juli 2015
Das zweite Brückenteil erreicht das Hafenbecken 1 im Kehler Hafen. Am nächsten Tag passiert es die Eisenbahnbrücke und legt am Kehler Ufer an.

27. Juli 2015
Das Abladen des zweiten Brückenteils auf den Zollhof verläuft zügig und ohne Probleme.

18. August 2015
Das erste Teil der Trambrücke über das Vauban-Becken wird mit einer Geschwindigkeit von zehn Metern pro Stunde über das Hafenbecken geschoben.

28. September 2015
In ihrer gemeinsamen Sitzung setzen sich die Gemeinderäte von Straßburg und Kehl mit dem Baufortschritt bei der Tram auseinander.

Lastwagen auf der Trambrücke? Mit den beladenen gelben Lkw wurde der Belastungstest für die Brücke vollzogen.

Werbung für die grenzüberschreitende Tram machen: Im Dezember begegnet man ihnen überall im Stadtgebiet auf Bauzaunbannern und Großplakaten.

Schwierige Verhandlungen über den richtigen Tramtarif

Damit die Tram in Kehl im April 2017 auch fahren darf, müssen aber nicht nur die Bauarbeiten und der ohne Passagiere stattfindende Probebetrieb abgeschlossen sein; um die Betriebsgenehmigung beantragen zu können, müssen die Technischen Dienste, welche die Tram im Auftrag der Stadt betreiben werden, auch Fahrplan und Ticketpreise beim Regierungspräsidium einreichen. Lange gehen die Projektpartner davon aus, dass die Tram in Kehl – analog der seit den 1960er-Jahren von der CTS betriebenen grenzüberschreitenden Buslinie 21 – mit dem kompletten Ticketsortiment der CTS genutzt werden kann. Für Fahrgäste, die mit dem öffentlichen Nahverkehr aus den Kehler Ortschaften oder aus den umliegenden Gemeinden kommen, glaubt man mit dem Europass und dem Europass Mini über die geeigneten Fahrkarten zu verfügen. Erst als Vertreter der Tarifgemeinschaft Ortenau und des Regierungspräsidiums in die Verhandlungen einbezogen werden, stellt sich heraus: Der Bus, der seit fast 50 Jahren über die Grenze fährt und mittlerweile rund 5000 Fahrgäste pro Tag befördert, fährt seit fast 50 Jahren ohne Genehmigung. Eine Übernahme der bisherigen Gepflogenheiten für den Betrieb der Tram ist damit ausgeschlossen.

Die Verhandlungen gestalten sich deshalb recht kompliziert und ziehen sich über zweieinhalb Jahre hin, weil auf der deutschen Rheinseite ein Zonensystem gilt, der Passagier des öffentlichen Nahverkehrs in Straßburg jedoch Busse und Tramzüge zum Einheitspreis im kompletten Netz benutzen kann. Während es auf der französischen Rheinseite keine Tarifverbünde gibt, sind diese in Baden-Württemberg quasi

DER EURODISTRIKT LEBT.
Michael Hättig

30. September 2015
Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass der Eigenanteil der Stadt beim Bau der Tram bis zum Bahnhof von 17,4 auf 15,9 Millionen sinkt.

26. Oktober 2015
Das Einschwimmen der Trambrückenteile muss aufgrund des niedrigen Wasserstands im Rhein mehrfach verschoben werden.

5. November 2015
Der stählerne Unterbau der Citadelle-Brücke wird in seine endgültige Position über dem Vauban-Becken gebracht.

5. Dezember 2015
Das erste Trambrückenteil kann nicht auf die Pontons verladen werden, weil sich zur Sicherung notwendige Stahlseile im Untergrund des Rheins festhaken.

Die neue Citadis, der Tramzug, der nach Kehl fahren wird und deshalb mit Blinkern und Fernlicht ausgestattet ist, wie es das deutsche Regelwerk verlangt.

Pflicht. In diesem Gefüge einen sogenannten Übergangstarif zu finden, der für die Fahrgäste von beiden Rheinseiten einfach zu verstehen ist und trotzdem einen Übergang vom einen ins andere Tarifsystem gewährleistet, ist keine einfache Übung: Am 5. Dezember 2016 besiegeln schließlich sechs Partner (Eurométropole de Strasbourg, Stadt Straßburg und CTS für die französische Seite, Stadt Kehl, Technische Dienste Kehl und TGO für die deutsche Seite) eine Vereinbarung, welche die volle Gültigkeit des CTS-Ticket-Sortiments auf Kehler Territorium sichert und zugleich TGO-Monatskartenbesitzern aus dem gesamten Kehler Stadtgebiet die freie Fahrt auf der Tramlinie D ermöglicht. An Wochenenden können sogar alle Zeitkarteninhaber aus der Ortenau mit ihrer Familie auf der Linie D nach Straßburg fahren, ohne ein zusätzliches Ticket lösen zu müssen. Im Gegenzug dürfen Badgeo-Inhaber aus Straßburg künftig die Busse in Kehl und den Ortschaften nutzen oder mit der Ortenau-S-Bahn nach Kork fahren.

Baugenehmigung erteilt, erste Zuschüsse fließen

In den letzten Monaten des Jahres 2016 gibt es noch weitere gute Nachrichten: Am 21. September bringt Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer den Planfeststellungsbeschluss für den zweiten Bauabschnitt der Tram – also vom Bahnhof bis zum Rathaus – persönlich in die Sitzung des Gemeinderats. Am 30. November wird dieser rechtskräftig. Nachdem das Baurecht für die gesamte Tramstrecke auf Kehler Gemarkung vorliegt, kann von der Stadt Kehl der Zuschuss für die bereits erfolgten Ausgaben angefordert werden. Als der Bescheid Anfang Dezember im Rathaus eintrifft, ist die Erleichterung groß: Für die erste Tranche – Bauarbeiten im Wert von 13,897 Millionen Euro – hält die Stadt 9,7 Millionen Euro von Bund und Land, also die höchst mögliche Summe.

EINFACH MAL RÜBER.
Michael Ruff

6. Dezember 2015
Taucher können die Stahlseile lösen, die sich in Holzpfählen einer ehemaligen Rheinbrücke verfangen hatten; das Brückenteil wird verladen.

7. Dezember 2015
Die Stahlseile verfangen sich erneut in den Holzpfählen, es dauert bis in den Abend, bis das erste Brückenteil das französische Ufer erreicht.

8. Dezember 2015
Das erste Brückenteil kann auf das Widerlager am Straßburger Rheinufer aufgesetzt werden.

14. Dezember 2015
Das Mittelteil des Bogens der Citadelle-Brücke wird auf seine endgültige Höhe – 40 Meter über dem Wasserspiegel – hochgezogen.

Die CTS nahm am 22. Juli 1878 den Straßenbahnbetrieb auf. In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts wurden die Strecken elektrifiziert und mit solchen Trambahnen befahren.

TRAMANSCHLUSS ÜBER DEN RHEIN ODER:

Von der Pferde-Eisenbahn zur neuen Citadis

Mit der alten Bimmelbahn hatte sie von Anfang an nichts gemein: Als in Straßburg im November 1994, 34 Jahre nach der Stilllegung des einstigen Straßenbahnnetzes, die erste Tramlinie (wieder) in Betrieb genommen wurde, bekamen die Straßenbahnzüge namens Eurotram viel Lob für ihr futuristisches Aussehen und ihre Innenausstattung in modernem Design. Daran hat sich bis heute nichts geändert: Auf der Linie D nach Kehl werden 2017 die Züge der jüngsten Generation verkehren, die technisch so ausgestattet sind, dass sie auch auf der deutschen Rheinseite fahren dürfen. Über ihre Nase, welche die Marketing Agentur Carré Blanc als Inspiration für das Maskottchen Trami nutzte, konnten die künftigen Nutzer Ende 2014 übers Internet abstimmen. 139 Jahre werden seit der ersten Fahrt der Pferde-Eisenbahn über den Rhein vergangen sein, wenn im Frühjahr 2017 die neue Citadis den Fluss auf der eigens für die Tram errichteten Brücke überquert.

Am 5. April 1877 gründete sich die „Straßburger Pferde-Eisenbahngesellschaft" und am 22. Juli 1878 ging die erste Bahn, von Pferden gezogen, in Betrieb. Sie fuhr von der „Porte de Pierre" im Viertel „Les Halles" über den Kleber-Platz und die Staatsstraße bis zur Brücke über den Rhein und hinüber nach Kehl. Zehn Jahre später, am 25. April 1888, änderte sich der Name der Gesellschaft in „Straßburger Straßenbahngesellschaft". In diesem Jahr war der Bau des ersten kompletten Schienennetzes abge-

DIE UMWELT DANKT.
Sarah Schmidt-Zaslawski & Kilian Jürgens

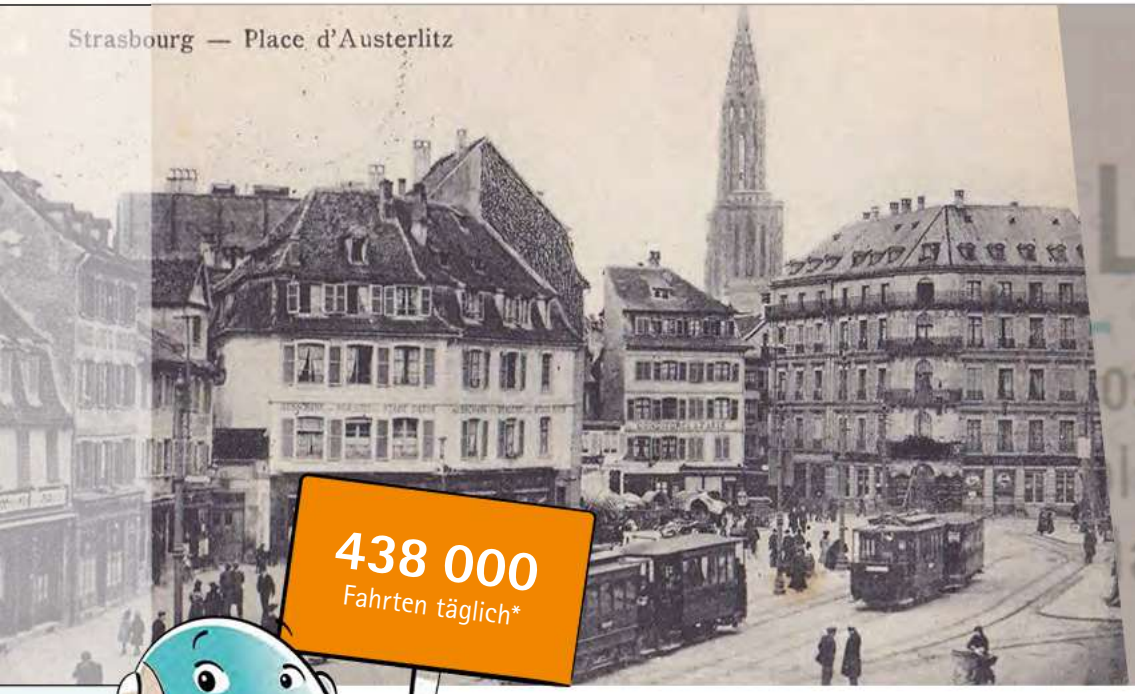
18. Dezember 2015
Tausende Schaulustige verfolgen bei Sonnenschein den Brückenschluss über dem Rhein, der um 13 Uhr ohne Probleme vollzogen ist.

24. Februar 2016
Der Gemeinderat beauftragt die Straßburger Agentur Carré Blanc mit dem Baustellenmarketing für die Tram.

25. Februar 2016
Zehn von 81 Einwendern nutzen den Erörterungstermin zum zweiten Bauabschnitt der Tram, um ihre Bedenken persönlich vorzutragen.

16. März 2016
16 gelbe, beladene Lastwagen fahren auf die Trambrücke über dem Rhein, um ihre Belastbarkeit zu prüfen.

>>



438 000
Fahrten täglich*

Auf dem Place d'Austerlitz befand sich 1889 die provisorische Endhaltestelle der Tram.

schlossen. Zwischen den Jahren 1886 und 1909 führten die Schienen 194 Kilometer weit bis in die Vogesen, nach Colmar und über den Rhein nach Baden. Die Straßburger Straßenbahngesellschaft verfügte über 40 Lokomotiven und 137 Wagen. Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) gab nach einer Partnerschaft mit der Stadt Straßburg 1894 die Elektrifizierung der Bahn in Auftrag. So wurden die Straßenbahnen ab 1895 nach und nach mit Strom betrieben.

1912 wurde die Stadt Straßburg mit 51 Prozent des Gesamtkapitals zum Hauptaktionär der Straßburger Straßenbahngesellschaft. Damit war der Grundstein für eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft gelegt. Die Stadt schloss mit der Straßenbahngesellschaft einen Exklusivvertrag über die Bewirtschaftung und den Ausbau des Liniennetzes. 1914, zu Beginn des ersten Weltkriegs, zählte die Straßburger Straßenbahngesellschaft 540 Mitarbeiter; 500 davon wurden zum Kriegsdienst eingezogen. Um den Betrieb aufrechthalten zu können, mussten 260 Frauen eingestellt werden. Der Krieg hinterließ seine Spuren: 1918 war das Verkehrsnetz stark beschädigt und wurde zweigeteilt. Die Linien auf deutscher Seite des Rheins wurden 1922 der Republik Baden überlassen. Das Departement Unter-Elsass übernahm eine finanzielle Beteiligung für die französische Hälfte, so dass die Straßburger Straßenbahngesellschaft, die 1919 in Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) umbenannt wurde, ihre finanziellen Schwierigkeiten überwinden konnte.

1928 wurden die ersten Busse eingeführt. Die Straßenbahn beförderte 1930 zwar noch mehr als 54,6 Millionen Passagiere in ihrem 264 Kilometer langen Netz, dennoch sank die Fahrgastzahl immer schneller. 1932 wandte sich die CTS sogar touristischen Aktivitäten zu und investierte in Großreisebusse, um die Verluste aus dem öffentlichen Personennahverkehr etwas ausgleichen zu können. 1938

BEWEGUNG VERBINDET.
Anna-Lena König

29. März 2016
Die Granitstele „Transversal" von Jochen Kitzbihler auf der Mittelinsel der B 28 wird abgebaut und eingelagert.

7. bis 13. April 2016
Auf der Trambrücke über den Rhein werden die ersten Gleise verlegt.

22. April 2016
Trami heißt das Maskottchen, das Kehlern alles erläutern soll, was im Zusammenhang mit den Baustellen rund um die Tram steht.

2. Mai 2016
Der Busbahnhof wird für die Zeit des Baus der Tramstrecke vom Bahnhof auf den Läger verlegt.

Mit einem Volksfest wurde am 1. Mai 1960 die komplette Stilllegung der Tram und der Beginn einer neuen Ära gefeiert.

hatte sich der Niedergang der Straßenbahn weiter beschleunigt: Die Menschen nutzten lieber den Bus, in der Trambahn wurden nur noch 33 Millionen Fahrgäste gezählt. Nur der Treibstoffmangel während des Zweiten Weltkriegs verhinderte wohl die bereits erwogene Einstellung des Straßenbahnbetriebs; in den Kriegsjahren war die Straßenbahn eines der wenigen öffentlichen Verkehrsmittel; im Jahr 1943 wurden 73 Millionen Fahrten registriert.

Als Straßburg 1944 wieder zu Frankreich gehörte, befand sich die CTS in der Krise: Während des Krieges hatte das Unternehmen hohe materielle Verluste erlitten, zahlreiche Mitarbeiter waren gefallen. Der Pkw wurde zunehmend zum Konkurrent der Straßenbahn, deren Betrieb sehr teuer war. Der Bus erschien damals als das modernere Verkehrsmittel und war weniger kostenträchtig. In den Jahren 1947 bis 1950 wurden bereits zwei Straßenbahnlinien durch Oberleitungsbusse ersetzt.

Von 1953 an begann die CTS, die Straßenbahnen systematisch gegen Busse auszutauschen. Am 1. Mai 1960 absolvierte die alte Bimmelbahn ihre letzte Fahrt: Ihre Stilllegung wurde mit einem Fest gefeiert und markierte den Aufbruch in eine neue Ära. Der Güterverkehr per Straßenbahn – transportiert worden waren vor allem Zuckerrüben zur Zuckerfabrik nach Erstein – wurde ab 1957 gestoppt. 1960 wurden die Straßenbahnschienen noch für den Transport von Hausmüll genutzt. 2016 lebte die Diskussion, ob über die Tram beispielsweise Material für Baustellen in der Straßburger Innenstadt oder auch Müll transportiert werden sollte, wieder auf. Im Herbst sah es eher danach aus, als ob der Wasserweg eine vielversprechendere Alternative sein könnte. Auch Einzelhändler zeigten sich an einer Belieferung über die Kanäle der Ill interessiert.

1962 wurden die letzten Oberleitungsbusse aus dem Verkehr gezogen. Durch den Wegfall der Straßenbahn sanken die Fahrgastzahlen im von der CTS betriebenen öffent-

SPIEL. SPASS. SPANNUNG.
Hannah Lutz

9. Mai 2016
Damit auf dem grünen Mittelstreifen der B 28 zwei Ausweichspuren für den Verkehr eingerichtet werden können, müssen zwei Turns geschlossen werden.

3. Juni 2016
Das Verlegen der Tramgleise erreicht die B 28; der Verkehr wird auf die provisorischen Fahrspuren im grünen Mittelstreifen umgelegt.

6. Juni 2016
In der zweiten Bauphase der Tramstrecke ist das Ausfahren aus der Hauptstraße in die B 28 nicht mehr möglich.

14. Juni 2016
Auf der Rheinbrücke werden die ersten Tramgleise zusammengeschweißt.

Im Sommer 1956 sind die neuen Busse, Modell SOMUA, mit französischen Fähnchen geschmückt vor dem Palais du Rhin aufgereiht. Sie fahren von der Rheinbrücke bis nach Breuschwickersheim.

lichen Nahverkehr in den 1960er-Jahren um 20 Prozent. Die CTS steuerte mit dem Bau von eigenen Busspuren gegen, die sich im Stadtgebiet insgesamt über vier Kilometer erstreckten und setzte Gelenkbusse ein. Die Schaffner wurden eingespart; die Busfahrer übernahmen den Fahrkartenverkauf sowie die Kontrolle.

Nur wenige Jahre nach der Abschaffung von Straßenbahn und Oberleitungsbussen wurde der zunehmende Individualverkehr zum Problem: In der Innenstadt bildeten sich Staus; die Luftverschmutzung verschlimmerte sich gerade dort, wo viele Menschen wohnten und arbeiteten. 1974 erhielt die CTS von der damaligen Stadtgemeinschaft Straßburg (heute: Eurométropole de Strasbourg) einen Zuschuss; 1976 wurde ein Einheitstarif für das gesamte Busnetz der CTS eingeführt: Das bedeutete, dass die Passagiere mit einer Fahrkarte das komplette Netz der CTS nutzen konnten, unabhängig von der Länge der Fahrstrecke. Die CTS konzentrierte sich in der Folge erneut auf den öffentlichen Nahverkehr und verkaufte ihren Tourismus-Zweig ASTRA, der Großreisebusse betrieb, sowie die Güterfahrzeuge.

Bereits am 26. November 1979 beschloss der Rat der damaligen Stadtgemeinschaft Straßburg unter Führung von Oberbürgermeister Pierre Pflimlin den Bau einer Stadtbahn mit zwei Ästen nach Neuhof und Illkirch-Graffenstaden. Die Planung sah vor, beide Äste am Place de l'Etoile zu einer Stammstrecke zusammenzuführen, welche die Innenstadt unterirdisch in einem 1300 Meter langen Tunnel mit drei Stationen queren sollte. Als Endhaltestelle war der Bahnhof gedacht. 1986 sollte die Stadtbahn in Betrieb gehen.

Wie so oft verhinderten die Kommunalwahlen 1983 die Umsetzung von Pierre Pflimlins Plänen: Sein Nachfolger im Amt des Stadtoberhaupts, Marcel Rudloff, gehörte zwar ebenfalls zum bürgerlich-konservativen Lager, war jedoch ein

DA LÄSST DER WEIHNACHTSMANN SOGAR DEN RENTIERSCHLITTEN STEHEN.

Bernd Ankenbauer-Grüber

22. Juni 2016
Auf dem ehemaligen Kehler Zollhof werden die ersten Tramgleise verschweißt.

30. Juni 2016
Die Trambrücke über das Vauban-Becken ist fast fertig: Die Montagestützen im Hafenbecken sind weg, die Gleise auf der Brücke sind verschweißt.

8. Juli 2016
Die Einweihungsfeste rund um die Tram sind Thema in der gemeinsamen Sitzung des Kehler und des Straßburger Gemeinderats.

8./15./22. Juli 2016
Die Stadt sucht mit einem Stand auf dem Wochenmarkt Menschen, die mit ihrem Gesicht Werbung für die Tram machen.

Die Euro-Tram vom Bombardier (links) war die erste Generation der Straßenbahnen, die 1994 in Straßburg in Betrieb gegangen sind; 53 gehören noch heute zur Flotte der CTS. Ab 2005 lieferte Alstom 41 Citadis-Züge (rechts).

Verfechter der sogenannten Métro VAL (véhicule automatique léger – selbstfahrendes, leichtes Fahrzeug) nach dem Vorbild der Kleinprofil-Métro von Lille. Neue Pläne wurden erarbeitet und 1987 wurde der Vertrag mit dem Hersteller der Métro VAL geschlossen. Sowohl zahlreiche Bürgerinnen und Bürger als auch der Einzelhandel wehrten sich heftig gegen das Projekt; politische Unterstützung erhielten sie von Grünen und Kommunisten. Dessen ungeachtet wurde dem Projekt nach dem französischen Äquivalent zum deutschen Planfeststellungsverfahren von der unabhängigen Enquete-Kommission im August 1988 der öffentliche Nutzen bescheinigt. Der konservative Oberbürgermeister Rudloff verhandelte noch erfolgreich mit dem französischen Staat über Zuschüsse, verlor aber im März 1989 die nächsten Kommunalwahlen: Die Sozialistin Catherine Trautmann zog als Wahlsiegerin ins Straßburger Rathaus ein; sie hatte sich im Wahlkampf für den Bau einer Tram ausgesprochen.

1989 waren im Straßburger Stadtzentrum täglich 240 000 Autos unterwegs, 50 000 davon umrundeten tagtäglich den Kleber-Platz, der heute eine 2,8 Hektar große Fußgängerzone ist. Von einer Millionen Fahrten, die jeden Tag im Gebiet der Stadtgemeinschaft Straßburg erfolgten, wurden fast drei Viertel mit dem Pkw erledigt, nur elf Prozent entfielen auf den öffentlichen Personennahverkehr, 15 Prozent auf den Radverkehr. Die Kohlendioxidwerte stiegen an einigen Tagen auf 56 Milligramm pro Kubikmeter Luft an und damit auf das Doppelte des von der Weltgesundheitsorganisation definierten Grenzwerts.

GRENZENLOS KLIMAFREUNDLICH.
Lea Unterreiner

Im gleichen Jahr verabschiedete der Rat der Stadtgemeinschaft Straßburg einen Drei-Punkte-Plan: Ziel war es zum einen, ein neues Gleichgewicht zwischen den diversen Fortbewegungsmöglichkeiten zu definieren und den öffentlichen Raum zwischen Fußgängern, Fahrradfahrern, Autos und öffentlichem Nahverkehr aus-

25. Juli 2016
Der Gemeinderat ermächtigt den OB, den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die TDK zu erteilen, damit diese die Tram in Kehl betreiben dürfen.

30. Juli 2016
37 Menschen aus Kehl und Straßburg lassen sich von einem Profi fotografieren, um mit ihrem Gesicht für die Tram zu werben.

9. August 2016
Der Verkehr auf der B 28 wird von den provisorischen auf die endgültigen Fahrspuren verlegt.

12. September 2016
Mit dem Fällen von vier Birnbäumen beginnt die Umgestaltung der Hauptstraße zu einem neuen Stadteingang vom Bahnhof her.

>>

Viele Jahre waren Eurotram und Citadis im grau-grünen Einheitsdesgin unterwegs und wurden höchsten zu besonderen Ereignissen vorübergehend beklebt – zum Beispiel, wenn es eine neue Tramlinie zu feiern galt. Werbung für Produkte oder Firmen gibt es auf Tramzügen nicht.

geglichener aufzuteilen. Zum anderen sollten die Menschen durch ein besseres Angebot zum Umsteigen auf Busse bewogen werden. Die dritte Maßnahme sah vor, den Stadtraum umzugestalten, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern.
Gleich zu Beginn ihrer Amtsperiode erklärte Catherine Trautmann das Vorhaben Métro VAL für beendet; es gelang ihr, die Zuschüsse aus Paris – 330 Millionen Francs – für ihr Tram-Projekt umzuwidmen. Im Dezember 1989 fiel im Rat der Stadtgemeinschaft der Grundsatzbeschluss für den Bau der Straßenbahn. Wie schon ihr Vorgänger Marcel Rudloff hatte auch Catherine Trautmann den Einzelhandel gegen sich: Die Straßburger Händler waren gegen jegliche Einschränkung des Autoverkehrs in der Innenstadt und prophezeiten das große Ladensterben, sollte eine Tram gebaut werden. Als sie noch in der Opposition waren, hatten die Straßburger Sozialisten einen Bürgerentscheid über Rudloffs Métro VAL gefordert, nun verlangte das bürgerlich-konservative Lager einen solchen und erhielt dafür Unterstützung aus der Bevölkerung. Catherine Trautmann und ihr für den öffentlichen Nahverkehr zuständiger Beigeordneter Roland Ries starteten eine Bürgerbeteiligung, lehnten einen Bürgerentscheid jedoch ab. Die Diskussionen darüber, wie der öffentliche Nahverkehr organisiert werden sollte, rissen über viele Monate hinweg nicht ab. Im Oktober veröffentlichte der Straßburger Automobilclub eine Umfrage, wonach 75 Prozent der Autofahrer einen Mangel an Parkplätzen in der Innenstadt beklagten und 80 Prozent eventuell bereit wären, leichte Einschränkungen für den Individualverkehr in der Innenstadt in Kauf zu nehmen. Trotz allen Gegenwinds trieben Catherine Trautmann und Roland Ries die Planungen für die erste Tramlinie voran, die über 9,8 Kilometer und 18 Haltestellen hinweg von der Station Baggersee auf der Gemarkung der zur Stadtgemeinschaft Straßburg gehörenden Stadt Illkirch-Graffenstaden über den Place de l'Etoile (heute Parc de l'Etoile)

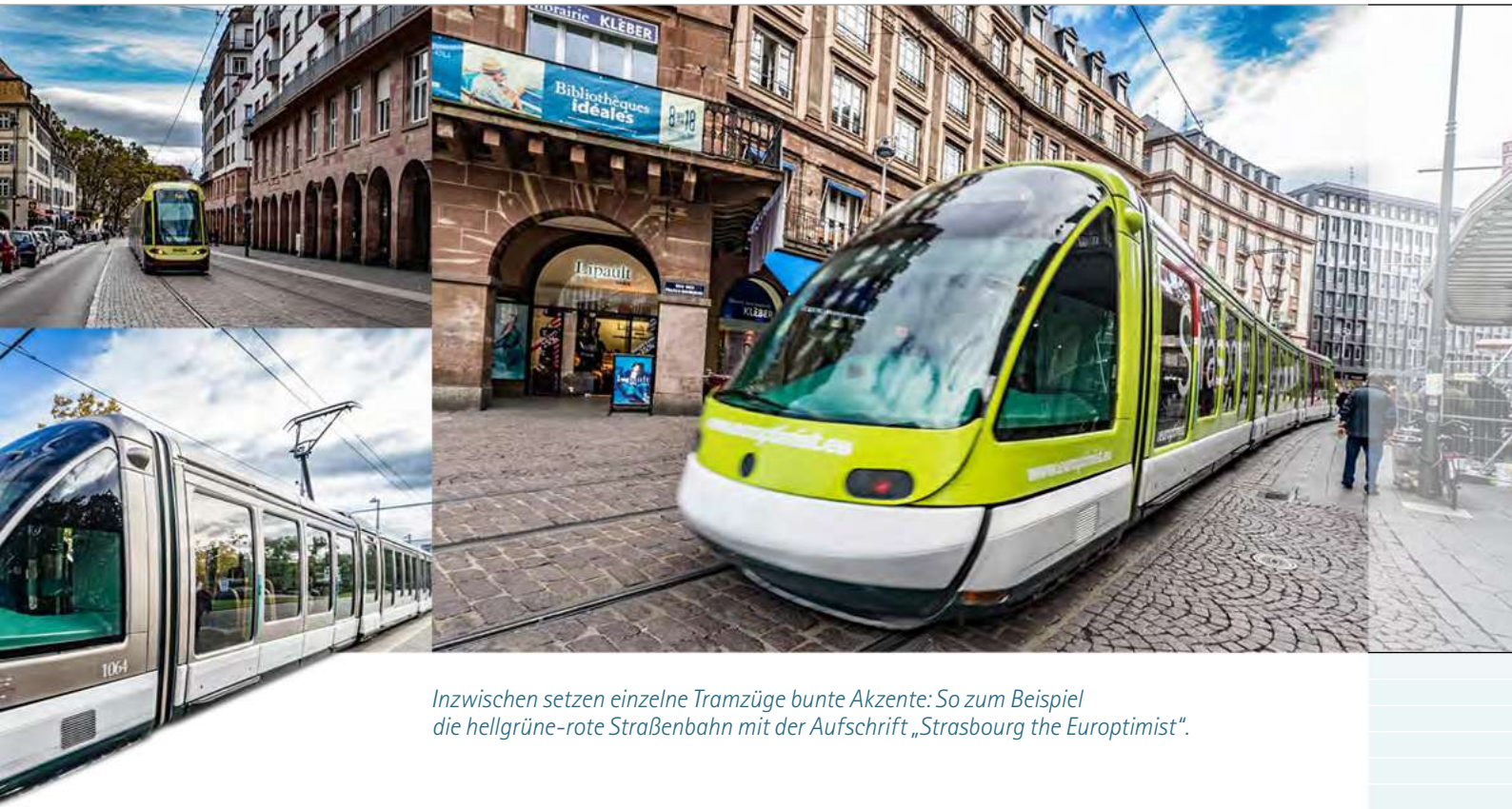
LUST AUF STRASBOURG?
Regina Meyer

15. September 2016
Die Einigung über den grenzübergreifenden Tramtarif steht. Alle Partner verständigen sich auf einen Kompromiss.

24./25. September 2016
Zehntausende Straßburger und Kehler feiern die Trambrücke über den Rhein sowie die Veränderungen im Rheinhafenviertel und im Coop-Areal.

21. September 2016
Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer übergibt OB Vetrano persönlich den Planfeststellungsbeschluss für den zweiten Bauabschnitt der Tram.

26. September 2016
Die Tram hat ihren eigenen Sekt: Bei der Tourist-Information gibt es Pikkolos mit der Trambrücke bei Sonnenuntergang auf dem Etikett.



Inzwischen setzen einzelne Tramzüge bunte Akzente: So zum Beispiel die hellgrüne-rote Straßenbahn mit der Aufschrift „Strasbourg the Europtimist".

durch die komplette Innenstadt bis zum Bahnhof und weiter bis in den Stadtteil Hautepierre zur Station Maillon führte. 70 000 Einwohner lebten im Einzugsbereich dieser Tramlinie, ebenso viele Arbeitsplätze fanden sich dort; dazu kamen 22 000 potentielle Fahrgäste, die täglich mit dem Zug am Straßburger Bahnhof ankamen. Im November 1990 erhielt die CTS den Auftrag, die Straßenbahnstrecke zu bauen und später auch zu betreiben. Am 17. Juni 1991 wurde dem Projekt der öffentliche Nutzen bescheinigt, damit lag quasi die Baugenehmigung vor, noch im selben Monat wurde mit den Bauarbeiten begonnen.

Der neue Generalverkehrsplan für das Straßburger Stadtzentrum trat am 24. Februar 1992 in Kraft und sah vor, mehr und neuere Busse einzusetzen sowie vor allem die Zahl der Gelenkbusse bis 1994 von 59 auf 74 zu erhöhen. Der Hauptsitz und das Busdepot der CTS im Stadtteil Cronenbourg sollten so modernisiert und ausgebaut werden, dass dort auch 45 Straßenbahnzüge Platz finden konnten.

KEHL FREUT SICH.
Kim Björn Himmelsbach

Während die Straßburger Innenstadt für den Bau der Tramstrecke und der Haltepunkte in eine Großbaustelle verwandelt wurde, sahen die Einzelhändler ihre Befürchtungen bestätigt: Ihre Umsätze sanken derart, dass die Straßburger Industrie- und Handelskammer 1992 Alarm schlug. Ein Teil der Straßburger Händler erkannte die Umgestaltung des Kleber-Platzes und seines Umfeldes zur Fußgängerzone jedoch auch als Chance und investierte in die Verschönerung und Modernisierung des eigenen Geschäfts.

Knapp zwei Milliarden Francs (etwa 300 Millionen Euro) kostete die erste Tramlinie, die am 26. November 1994 in Betrieb ging. Die Linie A ist die einzige Tramlinie, die auf einer Strecke von 1400 Metern in einer Tiefe von 17 Metern unterirdisch fährt und dabei den Straßburger Bahnhof sowie den Bahnhofsvorplatz unterquert. Die Linie D nutzt heute die gleiche Strecke. 26 Tramzüge mit einem Fassungsvermö-

3. Oktober 2016
Der erste Tramzug der neuen Serie, der auch deutschen Vorschriften entspricht, trifft auf zwei Schwertransportern am Sitz der CTS ein.

17. Oktober 2016
Die Bushaltestelle für die CTS-Linie 21 muss in die Friedensstraße verlegt werden, damit der Umbau der Hauptstraße weitergehen kann.

19. Oktober 2016
Auf der Trambrücke werden die ersten beiden Fahrleitungsmasten aufgestellt.

25. Oktober 2016
Die ersten drei mal vier Meter großen Plakate von den Tram-Botschaftern werden am Bahnhof aufgehängt.

Der belgische Künstler Luc Schuiten, der in der Straßburger Kunstfabrik Shadak zu Gast war, hat die bunteste Tram gestaltet.

gen von jeweils 230 Fahrgästen verkehrten täglich von 4.30 Uhr bis 0.30 Uhr zwischen den 18 Stationen. Für 75 000 Passagiere täglich war die Tram damit ausgelegt; 1994 blieben die Fahrgastzahlen mit 55 000 noch etwas hinter den Erwartungen zurück.
Der Ausbau des Tramnetzes wurde rasch fortgesetzt: Noch im selben Jahr wurde die Linie A um 2,7 Kilometer auf dann 12,5 Kilometer verlängert. 1998 wurde die Tramlinie D eingeweiht, die auf den Gleisen der Linie A zwischen der Haltestelle Rotonde (mit Park & Ride-Platz) in Cronenbourg und dem Place de l'Etoile fuhr (3,8 Kilometer). Am 1. September 2000 kamen die Linien B und C ins Rollen, die ihren gemeinsamen Endpunkt im Stadtteil Elsau haben. Die Linie B fuhr von Elsau bis Hoenheim (9,8 Kilometer); die Linie C von Elsau bis zur Esplanade und damit bis zum Universitätscampus (plus 4,9 Kilometer, insgesamt 12,6 Kilometer). Damit war eine zweite Stammstrecke durch die Innenstadt entstanden, die Haltestelle Homme de Fer wurde zum Straßenbahn-Knotenpunkt.
Wenngleich sich die Straßburger rasch an die Tram gewöhnt hatten und diese im Berufsverkehr bisweilen bereits an ihre Kapazitätsgrenzen stieß, begehrten Bürgerinnen und Bürger gegen den noch von der Stadtregierung Trautmann/Ries geplanten Abriss der Churchill-Brücke auf, welche die Stadtviertel Neudorf und Esplanade für den Autoverkehr verband. Sie reichten Klage gegen die Baugenehmigung für das Nachfolgebauwerk ein. Die Churchill-Brücke war erst in den Jahren 1965 bis 1968 errichtet worden, konnte aber die Tram nicht tragen. Die Brücke war längst für den Verkehr geschlossen; Löcher für die Dynamitstangen zur Sprengung der Brücke waren bereits gebohrt, als das Verwaltungsgericht einen Baustopp für die Linien C und D verfügte, der eineinhalb Jahre währen und die Stadtgemeinschaft Straßburg mehr als eine Million Euro kosten sollte. Der Baustopp fiel bereits in

ELTERNTAXI?
Frederik Hinke, Isaac Farrenschon & Jakob Fischer

25. Oktober 2016
Weil im Untergrund eine Vielzahl von Leitungen gefunden wird, verzögern sich die Umbauarbeiten in der Hauptstraße.

25. Oktober 2016
Die grenzüberschreitende Tarifregelung für die Tramlinie D findet die Zustimmung des Rates der Eurométropole.

27. Oktober 2016
Wie die Tramhaltestelle Hochschule/Läger aussehen wird, zeigt ein Großplakat, das an der Seitenwand der Buchhandlung Baumgärtner aufgehängt wird.

7. bis 11. November 2016
Eine Weiche für die Tram wird auf dem Mittelstreifen der B 28 auf Höhe des Bahnhofs abgeladen, verschweißt und einbetoniert.

Das Kunstwerk symbolisiert wachsende Pflanzen und gibt der Tram auch in voller Fahrt ein besonderes Aussehen.

die Amtszeit des konservativen Straßburger Tandems Robert Grossmann und Fabienne Keller, die 2001 die Kommunalwahlen für sich entschieden hatten. Nachdem die Linie C ebenso wie die Verlängerung der Linie D bereits im Bau war, war eine Neuplanung nicht mehr möglich.
Am Ende entschied das Verwaltungsgericht, dass die Brücke abgerissen werden konnte, eine der Helix-Treppen, über die Fußgänger einst auf die Gehwege der Straßenbrücke gelangen konnten, jedoch stehen bleiben musste. Damit war der Weg frei für den Weiterbau der Strecken. Das Einweihungsfest für die Linie C bis Neuhof, Station Rodolphe Reuss, (plus 4,9 Kilometer auf 10,3 Kilometer insgesamt) und der Linie D bis Haltestelle Aristide Briand (plus 1,8 Kilometer auf insgesamt 5,6 Kilometer) fand 2007 statt. Im gleichen Jahr wurde außerdem die Linie E bis Wacken (8,45 Kilometer) und dann bis Robertsau (plus 1,9 Kilometer, insgesamt 10,32 Kilometer) verlängert. Damit war auch das Europaviertel ins Straßenbahnnetz integriert.
2008 wurde zunächst die Tramlinie B nach Ostwald (plus 3,1 Kilometer), dann bis Lingolsheim (plus 1,9 Kilometer, insgesamt 14,8 Kilometer) ausgebaut.
2010 wurde eine neue und besondere Tramlinie eigeweiht: Auf der Linie F von Elsau bis zum Place d'Islande (5,6 Kilometer) kann auch der sogenannte Tram-Train verkehren. Der Tram-Train zeichnet sich dadurch aus, dass er sowohl auf Tram- als auch auf Eisenbahnschienen fahren kann. Immer wieder war der Tram-Train auch als Verbindung nach Kehl im Gespräch gewesen: Er hätte jedoch – wie die Tram – den Rhein auf einer eigenen Brücke überqueren müssen. Damit er dann vom Kehler Bahnhofsvorplatz wieder hätte auf die Eisenbahnschienen gelangen können, hätten einige Gebäude weichen müssen. Das Jahr 2010 – Roland Ries war mit einer rot-grünen Stadtregierung 2008 wieder ins Straßburger Rathaus zurückgekehrt – war geprägt von heftigen

LÄNDER VERBINDEN.
Béatrice Eisenberg

23. November 2016
Die Straßburger Verwaltung schlägt vor, die Tram nach Kehl „Tram des deux Rives" zu nennen.

24. November 2016
Von den Tramschienen werden durch einen Schleifvorgang Rückstände von Stahl entfernt, um einen einwandfreien Fahrspiegel zu erhalten.

21. bis 29. November 2016
36 Fahrleitungsmasten für die Stromversorgung der Tram werden entlang der Tramstrecke bis zum Turn auf Höhe der Kinzigstraße aufgestellt.

30. November 2016
Zwischen den Fahrleitungsmasten wird der Draht für die Oberleitungen gezogen. Die Arbeiten dauern bis Weihnachten.

Am 3. Oktober 2016 war es soweit: Der erste Zug der neuen Citadis wurde auf Tiefladern an die CTS ausgeliefert.

Diskussionen über den weiteren kostenintensiven Ausbau des Tramnetzes. Der Anschluss einiger Stadtteile hatte bei anderen Begehrlichkeiten geweckt, die begrenzten finanziellen Mittel ließen den Verteilungskampf in besonderer Schärfe aufflammen. Befeuert wurden die Auseinandersetzungen zudem durch den Umstand, dass der Anschluss Kehls im November 2009 mit einem Vertrag über Vorentwurfsplanungen besiegelt worden war. Die Planungen für die Anbindung des dicht besiedelten Stadtteils Koenigshoffen sorgte für besondere Kontroversen; im Gespräch war eine im Vergleich zur schienengeführten Tram kostengünstigere Tram auf Rädern, die bis nach Wolfisheim fahren sollte. Gestritten wurde vor allem darüber, ob es vernünftig ist, in einer Stadt zwei Systeme nebeneinander zu betreiben. 2013 wurde schließlich beschlossen, Koenigshoffen ebenfalls über die Schiene ans Tramnetz anzubinden; über den Streckenverlauf wird noch bis ins Jahr 2016 diskutiert.

2013 wurde die Linie A in Hautepierre (plus einen Kilometer auf insgesamt 13,5 Kilometer) verlängert und die Linie D bis zur Haltestelle Poterie weitergebaut (plus ein Kilometer, insgesamt 6,6 Kilometer). 2013 wurde das Tramnetz außerdem durch die Schnellbuslinie G ergänzt, welche den Straßburger Bahnhof mit dem Europäischen Gewerbepark in Schiltigheim hauptsächlich auf eigenen Fahrspuren auf bestehenden Straßen verbindet. An Kreuzungen genießt der Schnellbus Vorrang vor Autos und Lastwagen.

Nach der Einweihung eines knapp zwei Kilometer langen Teilstücks auf der Gemarkung Illkirch-Graffenstaden im April 2016 umfasst das Straßburger Straßenbahnnetz 67,4 Kilometer.

DEUTSCH-FRANZÖSISCHES FREUNDSCHAFTSWERK.
Claudia & Rüdiger Lutz

** im Jahr 2015*

1. Dezember 2016
Der Planfeststellungsbeschluss für den zweiten Bauabschnitt der Tram erlangt Rechtskraft und ist nicht mehr anfechtbar.

1. Dezember 2016
Der Eurodistriktrat hebt den Wettbewerb zur künstlerischen Gestaltung von zwölf Tramzügen auf, weil er mit dem Ergebnis nicht zufrieden ist.

2. Dezember 2016
Ein vier mal zweieinhalb Meter großes Tram-Botschafterplakat schmückt den Stadteingang an der Geiger-Kreuzung.

5. Dezember 2016
Der Vertrag über den Kooperationstarif für die Tramlinie D wird in der Villa Schmidt unterzeichnet.

D É J À V U ?

Als die Straßburger Straßenbahn vor rund 100 Jahren durch Kehl fuhr

Schon 1897: eine eigene Brücke für die Tram.

Während man in Kehl und Straßburg noch auf die Jungfernfahrt der Tram über den Rhein wartet, gab es diesen Augenblick vor knapp 120 Jahren schon einmal, als die erste Trambahn der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft über den Rhein dampfte und Marktfrauen wie Arbeiter aus Kehl und dem Hanauerland nach Straßburg beförderte. Besonders an Feiertagen und Wochenenden waren die Bahnen überfüllt, weil Touristen aus Straßburg im benachbarten Kehl Erholung suchten. Geradezu schwärmerisch pries am Vorabend des Ersten Weltkrieges, der auch hier die Welt verändern sollte, das Adressbuch der Gesamtgemeinde Kehl von 1914 den öffentlichen Nahverkehr: „Die Verkehrsverbindungen mit dem nahen Straßburg sind vorzügliche." Tatsächlich herrschten seinerzeit beinahe paradiesische Verhältnisse: Im Zehn-Minutentakt passierte die von Kehl kommende Straßenbahn die Rheinbrücke, von morgens 6 Uhr bis 12 Uhr nachts. In der Tat war die damalige Publikumserwartung an die Dienstleistung des öffentlichen Nahverkehrs deutlich höher als heute: Keineswegs zufrieden mit der bereits erreichten Zugtaktung, wollte die betreibende Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft die Rheinüberfahrt im Fünf-Minutentakt bewältigen, scheiterte jedoch an bürokratischen Hemmnissen. Im Gegensatz zu heute erwies sich das Betreiben dieser Straßenbahnlinie keineswegs als Zuschussgeschäft, sondern als lukrative Angelegenheit. Wie auch heute musste damals eigens für die Tram eine neue Brücke gebaut werden, und es war für die Straßburger Aktiengesellschaft keine Frage, dass sie sich mit einem nicht unerheblichen Beitrag an den Baukosten beteiligte – eine Investition, die sich schon bald amortisieren sollte.

Wie alles begann: Eine Pferde-Straßenbahn für Straßburg

Die Initiative für die Einrichtung einer Straßenbahn erfolgte freilich nicht von Kehl, sondern von Straßburg aus. Das sollte nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 gleichsam als deutsches Aushängeschild zur Metropole des unter direkter Verwaltung des deutschen Kaisers stehenden Reichslandes Elsass-Lothringen ausgebaut werden. Gerade hier wollten die Repräsentanten des soeben gegründeten wilhelminischen Kaiserreiches beweisen, welche architektonischen, technischen und wissenschaftlichen Glanzstücke der neue, vor Selbstbewusstsein strotzende Staat zu produzieren in der Lage war. Natürlich ging es auch darum, in kolonialistischer Manier die vermeintliche Überlegenheit auf wirtschaftlichem wie kulturellem und nicht zuletzt militärischem Gebiet zur Schau zu stellen: So wurde die „Festung Straßburg" unter Einbe-

Für Schienenverkehr nicht geeignet: die Schiffbrücke von 1816.

ziehung der Kehler Umgebung mit insgesamt 14 Forts errichtet, von denen sich drei auf rechtsrheinischer Seite befanden.

Beide Städte waren 1870 schwer zerstört worden. Von Kehl aus hatte die preußische Armee unter General August von Werder die Stadt Straßburg beschossen und die französische Seite hatte dieses Feuer erwidert. Während nach Kriegsende die Wiederaufbauarbeiten in Stadt Kehl nur langsam voranschritten und die Betroffenen lange um staatliche Unterstützung kämpfen mussten, stand der Wiederaufbau Straßburgs im Fokus der Reichsregierung, die hierfür große Summen investierte.

Schon am 1. Mai 1872 wurde die Hochschule als Kaiser-Wilhelm-Universität neu gegründet. Die Einwohnerzahl verdoppelte sich aufgrund des Zuzugs tausender sogenannter Altdeutscher aus dem ganzen Reich auf fast 180 000 im Jahr 1910. Im Nordosten der Altstadt entstand ab 1878 die Neustadt; das gigantische Bauprojekt bedeutete eine flächenmäßige Verdreifachung der Stadt. Zu dieser wilhelminischen Selbstdarstellung zählt auch der 1883 im Westen eingeweihte Hauptbahnhof. An der Entstehung all dieser Bauten waren Arbeiter aus Kehl und dem Hanauerland beteiligt, die allmorgendlich die Schiffbrücke überquerten, um zu ihren Baustellen zu gelangen.

Unter den Ingenieuren des Deutschen Reiches sprach sich die in Straßburg herrschende Aufbruchsstimmung schnell herum. So verwundert es kaum, dass schon Anfang 1872 ein Berliner Ingenieur namens Schmetzer nicht nur in Straßburg vorstellig wurde, sondern sich auch an die Kehler Verwaltungsspitze wandte, um dort ein zukunftsweisendes Projekt zu bewerben: Dringend empfahl er die Entwürfe seines Berliner Kollegen Büsing für eine Pferdeeisenbahn und legte einen Plan vor, der nicht nur die Erschließung Straßburgs in fünf Linien umfasste, sondern den Einsatz der Bahn auch über den Rhein hinweg bis Dorf Kehl vorsah.

Dorf und Stadt Kehl waren bis 1910 selbständige Kommunen und zogen selten am selben Strang – ihre Vereinigung erfolgte erst knapp 40 Jahre später. Im Fall der Pferdeeisenbahn fanden die beiden sonst meist uneinigen Oberhäupter schnell zu einer Koalition zusammen: Die Bürgermeister Georg Schmidt von Stadt Kehl und Emil Durain von Dorf Kehl formulierten ein gemeinsames Antwortschreiben an den Berliner Ingenieur, in dem sie seinen Vorschlag mit Begeisterung aufnahmen: „Ein derartiges Unternehmen kann für die Interessen unseres Ortes nur förderlich sein und wir würden dieses, so viel als möglich ist, unterstützen durch Rath und Auskunft, wo wir Ihnen dienen können." Allerdings wird der Adressat von der Antwort nicht gerade begeistert gewesen sein – denn er hatte eigentlich um eine Konzession für die Durchführung seines Projektes gebeten. Die jedoch konnten und wollten ihm die beiden Bürgermeister nicht erteilen. Wie Hohn müssen die abschließenden Worte in Schmetzers Ohren geklungen haben: „Mit dem Wunsche, daß Ihr Project in möglichst kurzer Zeit in's Leben treten möge, wird es uns nur angenehm sein, die Verwirklichung zu vernehmen." Beide waren sich einig darin, dass man zwar von einer neuen Bahn profitieren, sich aber weder finanziell noch planerisch beteiligen wollte.

Nur in Straßburg eingesetzt: die Pferdebahn als Vorgängerin der „Elektrischen".

Die Pferdebahn galt damals als modernstes Nahverkehrsmittel; in Berlin hatte sie 1865 ihren Betrieb aufgenommen. Am 6. November 1876 erhielt die elsässische Rheinmetropole durch kaiserliche Verordnung die Konzession „zum Bau und Betrieb der 8 in derselben näher bezeichneten Linien". Eine dieser Linien sollte bis Kehl führen, nämlich vom Kleberplatz über die Staatsstraße hin zur Kehler Rheinbrücke und von dort aus weiter nach Stadt und Dorf Kehl.

Die Bürgermeisterei-Verwaltung der Stadt Straßburg – noch gab es keinen „richtigen" Bürgermeister, der nicht unter preußischer Kuratel gestanden hätte – wollte weder die Kosten für den Bau noch den Unterhalt einer Pferdebahn selbst schultern und trat daher an eine Reihe „angesehener Bürger" heran. Gemeinsam gründete man am 5. April 1877 eine Aktiengesellschaft, die Straßburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, die sich später in Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft (SSG beziehungsweise SSB) umbenennen sollte. Bereits Mitte März 1877 hatte der verwaltende Straßburger Bürgermeister Otto Back das badische Handelsministerium über die Vorgehensweise informiert und angefragt, wie man in Karlsruhe „die Weiterführung der Pferdebahn über die Rheinbrücke durch Stadt Kehl und Dorf Kehl etwa bis zur ‚Alten Post'", eine Strecke von 2,5 km, zu organisieren gedenke. Um die Sache voranzutreiben, unterbreitete Back gleich einen konkreten Vorschlag: „Erwünscht würde es sein, wenn die Übertragung der Concession auf badischem Gebiete direct an die Unternehmer-Gesellschaft erfolgen könnte" – also an die Straßburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft, die zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht gegründet war.

In Karlsruhe begrüßte man zwar das Vorhaben, äußerte jedoch gleichzeitig ernste Bedenken, „da die Erstellung der Bahn bis Dorf Kehl wohl von der Vorfrage abhängig sein dürfte, ob und unter welchen Voraussetzungen der Eisenbahnbetrieb über die Rheinschiffbrücke ausführbar erscheint". Da es sich bei der 1816 eingerichteten Brücke nicht um eine feste Brücke, sondern um eine Pontonbrücke handelte, waren die Bedenken durchaus gerechtfertigt: Bei Niedrigwasser pflegte sie auf Kiesbänken aufzusitzen und bei Hochwasser konnte sie ebenfalls nicht passiert werden. Außerdem schien das Verlegen von Schienen auf einer Schiffbrücke kaum durchführbar. Bezüglich der Unterhaltung fürchtete die Großherzogliche Ober-Direction des Wasser- und Straßenbaues erhebliche Folgekosten, denn zur Sicherstellung eines reibungs- und gefahrlosen Betriebes werde „die badische Straßenbauverwaltung, die mit Unterhaltung der Brücke beauftragt ist, [...] auch die Unterhaltung der Pferdebahn selbst auf der Brücke zu besorgen haben, wenn nicht für den Eisenbahn- und Straßenverkehr vielfache und selbst gefährliche Inconvenienzen eintreten sollen". Hierauf jedoch wollte sich der badische Staat nicht einlassen, und so bedeutete das Karlsruher Gutachten für die Weiterführung der Straßenbahn nach Kehl das vorläufige Aus.

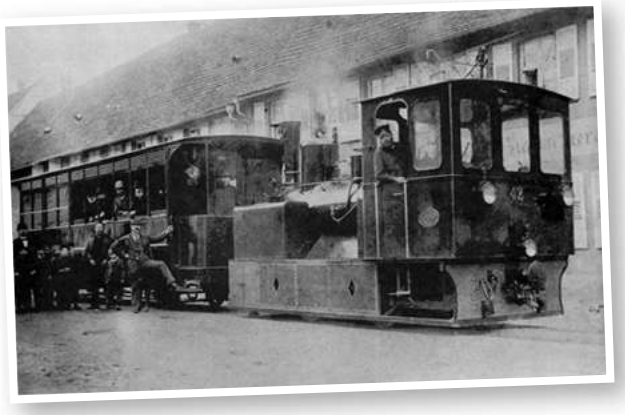
Die Straßburger Pferdebahn-Gesellschaft ließ sich davon nicht weiter irritieren, sondern realisierte ihr Vorhaben zunächst auf eigenem Terrain mit zwei Linien – die eine führte nach Hoenheim, die andere vom Steinplatz bis zur Kehler Brücke. Die Bahngleise waren in der damals

Von der Straßenbahn „ausgespuckt": Straßburger Touristen in Kehl.

üblichen Normalspur (Spurbreite: 1435 Millimeter) gebaut worden – die vor allem finanziell günstigere Schmal- oder Meterspur wurde für Kleinbahnen erst 1878 eingeführt. Schon nach kurzer Zeit kam es zur ersten Modernisierung, als auch dampfbetriebene „Tramwaylokomotiven" zugelassen wurden, welche die Zugtiere ersetzten. In logischer Konsequenz benannte sich die Gesellschaft schließlich am 25. April 1888 in „Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft" um.

Mit Volldampf: Die rechtsrheinische Nebenbahn der Straßburger Straßenbahn

Unter Dampf: der „Entenköpfer", die Lokalbahn nach Bühl.



Anfang März 1883 diskutierte man die Frage einer Weiterführung der Bahn über den Rhein nach Kehl erneut auf staatlicher Ebene, nachdem nicht nur Vertreter von Dorf und Stadt Kehl, sondern auch von 38 Gemeinden in der Umgebung eine gemeinsame Petition beim badischen Innenministerium eingereicht hatten. Zunächst hoben sie in ihrem umfänglichen Schreiben hervor, welch wirtschaftlich bedeutende Rolle einer Verbindung über den Rhein hinweg für die rechtsrheinisch gelegenen Orte zukäme: „Straßburg mit seinen 100.000 Einwohnern [...] bildet das Hauptabsatzgebiet für die landwirthschaftlichen und gewerblichen Produkte seiner Umgebung. Andererseits werden auch von dort in grossen Mengen Gegenstände des täglichen Verbrauchs und Rohmaterialien für die gewerbliche Verarbeitung bezogen, und nicht nur ein Austausch von Waaren, sondern auch ein solcher von Arbeit findet statt: Viele Bewohner Kehls und der bei Kehl gelegenen Orte arbeiten in Straßburg und kehren täglich wieder in ihre Heimath zurück." Dieser Austausch jedoch konnte nur reibungslos funktionieren, wenn der Wasserstand des Rheins keine nennenswerten Schwankungen aufwies. Ausgerechnet im Winter 1878/79, unmittelbar nach der Einweihung der Straßenbahnstrecke auf Straßburger Gebiet bis hin zur Rheinbrücke, bekam die Bevölkerung die Nachteile der Schiffbrücke, die wegen hohen Eisgangs nicht passierbar war, aufs Heftigste zu spüren: „Alle landwirtschaftlichen Produkte, von deren Absatz unsere Landbevölkerung leben muß, sanken plötzlich im Preise, während in Straßburg ein entsprechendes Steigen stattfand." Derartige Missstände wollten die Gemeinden nun nicht länger hinnehmen, und so forderten sie, entweder die seit 1861 bestehende Eisenbahnbrücke zu verbreitern oder die Pontonbrücke durch eine feste Konstruktion zu ersetzen. Außerdem spielte schon damals der Tourismus eine nicht unerhebliche Rolle: „Für Kehl und für die bei Kehl nahe gelegenen Gemeinden kommt noch hinzu, daß das sonntägliche Vergnügungs-Publikum von Straßburg in immer steigenderem Maße das rechte Rheinufer aufsucht." Diese Argumentation fand 1884 sogar Eingang in eine Kehl betreffende Landtagsdebatte, wo konstatiert wurde, besonders die Zunahme der „alt-

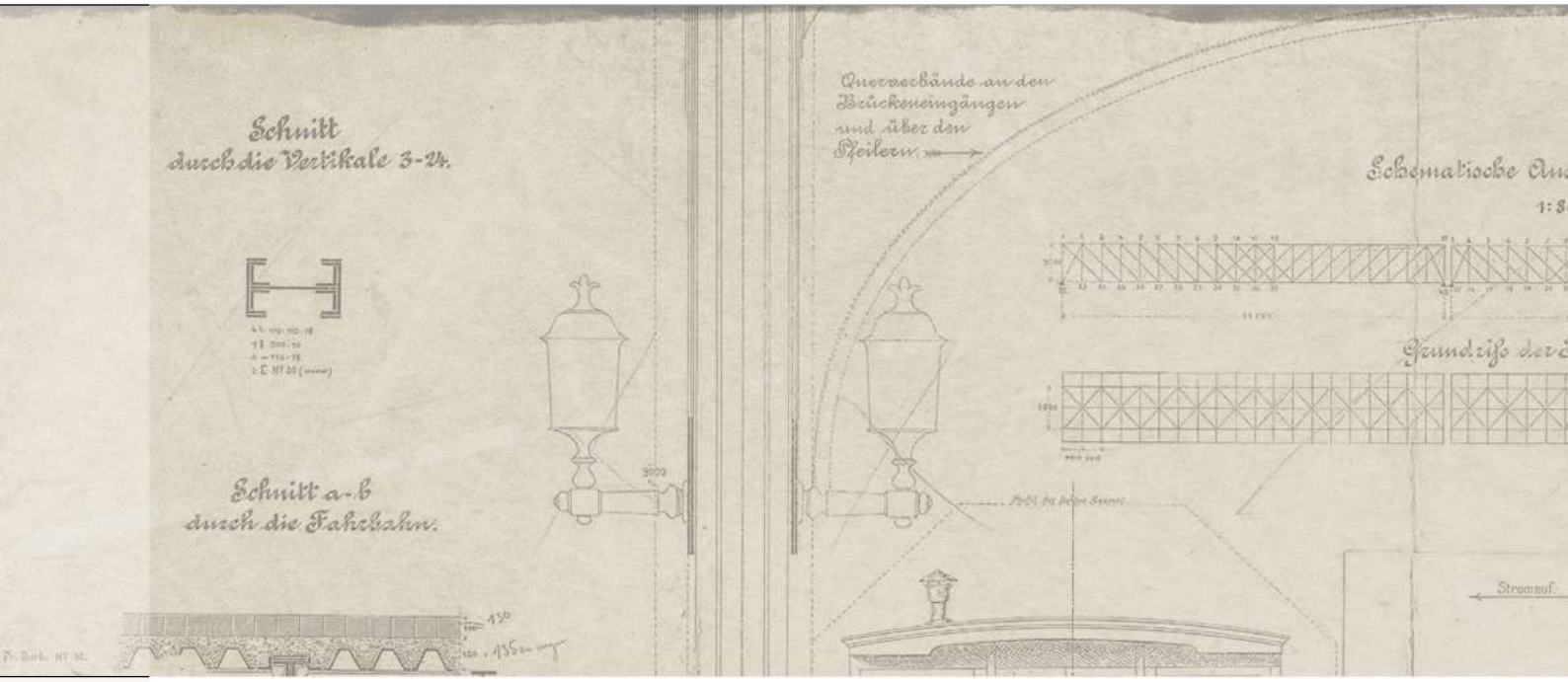
Warb schon bald mit der „Elektrischen": der „Salmen", das erste Haus am Platz.

deutschen" Bevölkerung in Straßburg habe dazu geführt, dass immer mehr Menschen „ihre Erholung in Kehl suchten".

Erneut trat die Karlsruher Ober-Direction des Wasser- und Strassenbaues als Gutachterin auf und mochte sich den in der Petition genannten Argumenten nicht verschließen. Es sei „richtig, daß der Mangel einer solchen Brücke die Ursache ist, daß die von Straßburg an den Rhein führende Dampfstrassenbahn seither noch nicht nach dem diesseitigen Ufer fortgesetzt worden ist, und wir zweifeln nicht, daß eine solche Fortsetzung der Bahn bis Kehl [...] zum Vortheil dieser Landesgegend zur Ausführung käme, wenn erst eine stehende Brücke bei Kehl vorhanden wäre". Allein – es fehlte am Geld. Die Ober-Direction schlug daher vor, abzuwarten, bis die Straßburger Seite aktiv würde. Die Gemeinden jedoch wollten sich dieser Strategie keinesfalls anschließen, reichten deshalb beim Landtag eine weitere Petition ein und wandten sich schließlich sogar direkt an den Großherzog. Doch die Regierung beharrte eisern auf ihrer Linie.

Seit 1892 eröffnete sich den Bewohnern einiger Hanauerland-Gemeinden durch das Engagement der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft mit der dampfbetriebenen Nebenbahn Kehl–Lichtenau–Bühl immerhin die Möglichkeit, per Bahn bis Kehl zu gelangen. Am Bahnhof war jedoch Endstation. Selbstverständlich gingen auch hier der Bau und besonders die Finanzierung nicht ganz reibungslos über die Bühne: In der ersten Hälfte der 1880er-Jahre hatten sich 15 auf der projektierten Strecke gelegene Gemeinden zusammengetan und ein „Komitee zur Herstellung einer Straßenbahn Kehl–Lichtenau–Bühl" gegründet. Dieses wandte sich mit der Bitte um Unterstützung an die Regierung in Karlsruhe: Zur Vermeidung eines drohenden wirtschaftlichen Niedergangs der Gemeinden des Hanauerlandes sei diese Straßenbahnlinie unabdingbar, denn „der gänzliche Mangel an geeigneten Verkehrsmitteln im Hanauerland ist fast unerträglich geworden und wird als Ungerechtigkeit des Landes gegen die Landschaft empfunden."

Erst im Frühjahr 1890 konnten sich alle Parteien einigen: Die beteiligten Gemeinden stellten den für die Bahntrasse benötigten Grund und Boden entschädigungsfrei zur Verfügung und der Staat beteiligte sich an den Kosten. Die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft erhielt die Konzession, diese erste Linie auf rechtsrheinischer Seite einzurichten und zu betreiben. Der Bau der fast 39 km langen Strecke dauerte knapp zwei Jahre. Vom Kehler Bahnhof aus führte sie durch die Hauptstraße, über die Gemarkungsgrenze hinweg nach Dorf Kehl, bog auf Höhe des Gasthauses „Zum Rehfus" nach Nordwesten in die Karlsruher Straße (später: Oberländerstraße) ab, überquerte die Kinzigbrücke und nahm von dort aus Fahrt in Richtung Auenheim auf. Als die Bahn nach Bühl fertig gestellt war, wurde am 4. Januar 1892 ein rauschendes Fest gefeiert: Der Großherzog höchstselbst begab sich nach der Eröffnungsfahrt von Bühl über Lichtenau zum Festmahl in den „Salmen", wo er in seiner Ansprache auf das Verhältnis zum Nachbarn Elsass-Lothringen abhob: „Die Erlebnisse des heutigen Tages erwecken in mir das freudige Gefühl, daß wir eine neue Verbindung mit den Reichslanden vollzogen haben, die den Interessen beider Länder sehr nützlich sein wird."



Taktieren auf allen Seiten: Eine feste Straßenbrücke über den Rhein

Wenig später kam auch die heikle Brückenfrage wieder auf die politische Agenda: Die Rechnung der badischen Ministerien, im Sinne des Beamten-Mikados so lange zu warten, bis von elsässischer Seite der Wunsch nach einer Brücke geäußert würde, um die Kosten für das Großherzogtum zu minimieren, schien tatsächlich aufzugehen. Am 17. März 1892 wandte sich der Kaiserliche Statthalter in Straßburg an das Großherzoglich Badische Staatsministerium und versuchte, den Beamten einen Brückenentwurf schmackhaft zu machen, der im Auftrag „der Stadt Straßburg in Gemeinschaft mit den in erster Linie betheiligten badischen Gemeinden auf gemeinschaftliche Kosten" entwickelt worden war. Die feste Straßenbrücke sollte fast zwei Millionen Mark kosten. Bezüglich der Finanzierung führte der Statthalter aus: „Es erscheint selbstverständlich, daß ein Theil dieser Summe von den Hauptinteressenten getragen wird." Dabei würde es sich einerseits um die Stadt Straßburg, andererseits um die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft handeln. Weil weitere Geldgeber nicht in Sicht seien, „dürfte, um das Unternehmen zu Stande zu bringen, nur erübrigen, daß der Rest der Bedarfsumme durch das Großherzogthum Baden u. das Reichsland gemeinschaftlich aufgebracht wird".

Die Stadt Kehl war an den Verhandlungen, die am 28. Dezember 1892 in Straßburg aufgenommen wurden, nicht beteiligt, stand aber als spiritus rector hinter dem reichsländischen Vorstoß. Hier wollte man sich nicht länger mit der Karlsruher Hinhaltetaktik abfinden, sondern der Bürgermeister hatte sich schon Anfang 1889 an seinen Straßburger Kollegen mit dem Ziel gewandt, in der Brückenfrage ein gemeinsames Vorgehen abzustimmen. Der war dann beim Statthalter vorstellig geworden und hatte den Stein schließlich ins Rollen gebracht.

Tatsächlich fußte der Beschluss des Straßburger Gemeinderats vom 3. Oktober 1894, mit dem ein städtischer Zuschuss für die Errichtung der Rheinbrücke bewilligt wurde, gerade auf der skurrilen Spitzfindigkeit der badischen Regierung. Es müsse nämlich, so hieß es da, „zweifellos [...] zugegeben werden, daß eine stehende Brücke der Stadt Straßburg, welche als nächstliegende Großstadt eine bedeutende Anziehungskraft auf die kleineren Gemeinden des badischen Ufers ausübt, große, nicht zu unterschätzende Vorteile gewähren wird". Es war Straßburgs Oberbürgermeister Otto Back (inzwischen durfte er seine Amtsgeschäfte ohne Aufsicht durch die preußische Regierung führen und musste sich nicht mehr als „Verwalter" titulieren lassen), der die Brückenfrage vehement vorangetrieben und gegen große Widerstände in seinem Gemeinderat durchgesetzt hatte. Die beiden Landesregierungen bewilligten jeweils 630 000 Mark, doch noch waren 500 000 Mark ungedeckt. Um die von Straßburg zu entrichtende Summe möglichst gering zu halten, klapperte er im Vorfeld diverse Instanzen vom Bezirkstag bis hin zum Reichsschatzamt ab, in der Hoffnung, dort Gelder für den Brückenbau einwerben zu können. Dass von den beiden badischen Gemeinden Dorf und Stadt Kehl keine Beteiligung zu erwarten war, stand von Anfang an fest. Beide hatten sich finanziell im Rahmen der jüngst fertiggestellten Linie nach Bühl engagiert, beide galten als „wenig leistungsfähig".

Linksrheinische Perspektive: Die Linie 1 verlässt Straßburg in Richtung Kehl.

Die Landesregierungen hatten sich schließlich noch bereit erklärt, die Kosten für die jeweiligen Brückenauffahrten zu übernehmen, und als letzte Institution sollte die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft als „besondere Interessentin" ins Boot geholt werden. Konnte ihr rechtsrheinisches Engagement auf Dauer doch nur dann Sinn machen, wenn eine direkte Weiterfahrt vom Kehler Bahnhof nach Straßburg ermöglicht würde. Und tatsächlich übernahm die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft einen Betrag in Höhe von 272 000 Mark, allerdings als Annuitätendarlehen von der Stadt, zurückzuzahlen in Jahresraten von 8000 Mark. Einschließlich der vereinbarten Verzinsung von 3,5 Prozent bedeutete dies eine Laufzeit bis zum 1. Januar 1940 – exakt bis zu diesem Termin sollte die Straßenbahn-Gesellschaft die Konzession für die Betreibung der Bahn erhalten. Das Geld musste die Stadt also komplett vorstrecken, womit sie mit insgesamt 500 000 Mark am Brückenbau beteiligt war.

Der Straßburger Gemeinderat folgte schließlich Backs Empfehlung und stimmte für die Beteiligung an den Baukosten der neuen Rheinbrücke. Dass sich der Militärfiskus nicht engagierte, stieß vielerorts auf Unmut, noch mehr, dass es den beiden Kehls gelungen war, „sich bezüglich der Beitragsleistung in die Büsche zu schlagen", wie die Straßburger Bürger-Zeitung am 5. Oktober 1894 kommentierte. Und erbittert fügte sie hinzu: „Der Straßburger Gemeinderat hat unsere Interessen Baden gegenüber preisgegeben."

Von derlei lokalpolitischem Kleingeist ließen sich die Bauherren jedoch nicht irritieren. Noch im Dezember 1894 vergaben sie die Planungsarbeiten für die Brücke nebst Auffahrtstraßen an den Frankfurter Oberingenieur Wilhelm Lauter von der Firma Philipp Holzmann & Cie, der bereits im Jahr 1890 den Vorentwurf erarbeitet hatte. Das schon damals weithin bekannte Frankfurter Unternehmen erhielt im August 1895 auch den Auftrag für die Ausführung des Baus. Die benötigten fast 2,5 Millionen Tonnen Fluss- und Gusseisen lieferte die Firma Harkort aus Duisburg. Sogar die Militärs beteiligten sich nun doch am Brückenbau, allerdings in einer Weise, die von den Bauherren kaum vorgesehen gewesen sein dürfte. In den Pfeilern ließ die Armee Minenkammern anlegen, die im Kriegsfalle die Sprengung ermöglichen sollten. Auf Kehler Seite wurde im Bezirksamt am Bahnhof für den im September 1895 von der badischen Regierung abgesandten bauleitenden Ingenieur, „Centralinspektor" Freiherr Ferdinand von Babo, ein Büro eingerichtet. Die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft unterhielt schon ab 1887 auf der rechtsrheinischen Seite einen „Betriebsamtsraum" im Kehler Gasthaus „Salmen". Von hier aus organisierte Betriebsleiter Adolph Mickeler zuerst den Bau der Nebenbahn nach Bühl, später dann die Einrichtung der Straßenbahn über die Rheinbrücke.

Mitten in der großen Stadt: die „Kehler Linie" auf dem Kleberplatz.

Am Puls der Zeit: Die Elektrifizierung der Straßenbahn

Parallel zu den Querelen um die Finanzierung der Brücke tauchte bald ein weiteres Problem auf: Das Verfahren um die Genehmigung einer elektrifizierten Bahnstrecke. Bereits 1881 nämlich war in Lichterfelde bei Berlin weltweit der erste Probebetrieb einer elektrischen Straßenbahn erfolgreich durchgeführt worden. Längst galt Strom als modernste Antriebsart für Straßenbahnen und so wundert es nicht, dass am 3. April 1895 das Ministerium für Elsaß-Lothringen der Stadt Straßburg die „Einführung des elektrischen Betriebs mit oberirdischer Stromzuleitung" auf den Strecken Zentralbahnhof-Broglieplatz-Königsbrücke und Metzgerplatz-Kleberplatz-Steinstraße erlaubte. Als wichtigste Bedingung oblag der Straßenbahn-Gesellschaft, dass sie den Wünschen der Kaiserlichen Reichspost- und Telegraphenverwaltung hinsichtlich der Anlage von Schutzeinrichtungen für deren Telegrafenleitungen und Telefondrähte zu folgen hatte. Analog war bezüglich der „sonst vorhandenen" Schwachstromleitungen zu verfahren. Sämtliche Fahrzeuge wurden von der „Allgemeine[n] Electrizitäts-Gesellschaft" (AEG) bezogen, die damals mit der Ausrüstung von Straßenbahnen einen lukrativen Geschäftszweig aufbaute. 1891 hatte sie in Halle an der Saale nach demselben System, das auch in Straßburg Anwendung fand, die erste große innerstädtische Straßenbahnlinie eingerichtet: Mittels Stangenstromabnehmern wurde der Kontakt zu den Oberleitungen hergestellt. Kaum waren die ersten drei Streckenabschnitte des Straßburger Stadtnetzes elektrifiziert, trat die AEG im Mai 1897 der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft als Hauptaktionärin unter der Bedingung bei, die gesamte Elektrifizierung der Straßburger Bahn per Oberleitung zu übernehmen. Der Termin war kaum zufällig gewählt: Im Vormonat erst hatte die badische Regierung der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft die Konzession erteilt – gegen eine Kaution von 10 000 Mark und mit der Option, die Bahn nicht nur mit Dampf, sondern auch mit Strom zu betreiben. Gleichzeitig mit der Elektrifizierung wurde das Straßburger Gleissystem auf Schmalspur umgestellt. Mitte der 1890er-Jahre erfolgte damit faktisch eine komplette Neuverlegung des Straßenbahnnetzes. Die bereits realisierte rechtsrheinische Nebenbahn von Kehl nach Bühl hingegen fuhr von Beginn an auf Schmalspurgleisen.

Selbstverständlich entschloss sich die Straßenbahn-Gesellschaft nun, die neue Tramlinie vom Metzgertor am südlichen Ende der heutigen Place d'Austerlitz nach Dorf Kehl gleich als „Elektrische" einzurichten. Auf badischer Seite bedeutete dies, dass die Bahn ab Mitte der neuen Rheinbrücke entlang der Hauptstraße bis Dorf Kehl und noch etwa 160 Meter über die Abzweigung der Lokalbahn nach Bühl hinaus mit Strom fahren sollte. Dafür mussten nur wenige Meter neue Gleise verlegt werden, nämlich der Teil von der Rheinbrücke bis zum Beginn der bereits bestehenden Dampfstraßenbahn am Bahnhof. Die Hauptstraße hindurch konnten sich beide Bahnen die bereits bestehenden Gleise teilen. Fest stand, dass die Lokalzüge nach Bühl und Ottenheim auch in weiterer Zukunft von Dampflokomotiven gezogen werden sollten. Auch an der Linie über Altenheim

>>

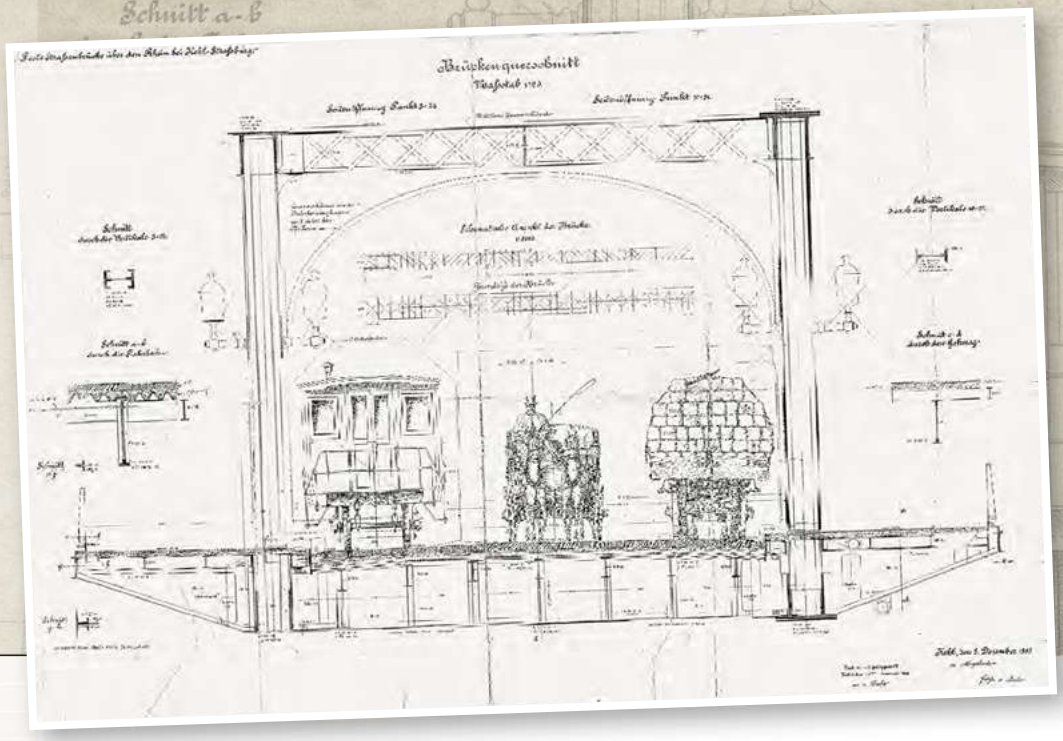
Garantin für den reibungslosen Verkehr: Ausweiche am Faberdenkmal vor dem heutigen Rathaus

nach Ottenheim wurde bereits kräftig gebaut und am 1. April 1898 nahm sie ihren Betrieb auf. Um Kosten für die Einrichtung von Wartehallen oder Bahnhöfen zu sparen, richteten die Straßburger ihre Haltestellen am liebsten vor Gasthäusern ein. Selten musste die Gesellschaft wie 1898 in Sundheim einen Bahnhof bauen, weil sich bei der vorgesehenen Haltestelle keine Wirtschaft befand.

Im Behördendschungel: Der lange Weg zur Genehmigung

Für das Projekt der später als „Linie 1" verkehrenden elektrischen Trambahn musste sich die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft ab März 1897 einem besonders aufwändigen Genehmigungsverfahren unterziehen, denn jetzt waren nicht nur die reichsländischen Behörden gefragt, sondern auch die badische Regierung in Karlsruhe. Schon seit Jahren schwelte hier, wo die AEG 1894 die Pferde- und Dampfbahn mit dem Ziel aufgekauft hatte, dieselbe zu elektrifizieren, heftiger Streit um eine mögliche Verschandelung des Stadtbildes durch die notwendigen Oberdrähte. Auch die Technische Hochschule erhob wegen ihrer hochempfindlichen Mess- und Laborgeräte massive Einwände gegen die elektrische Straßenbahn. Deren Einführung sollte daher erst im Jahr 1900 gelingen. Entsprechend verhielt sich die Karlsruher Regierung in Bezug auf die Kehler Bahn sehr viel dirigistischer als ihr Pendant in Straßburg.
Beidseits des Rheins ging es freilich erst einmal um die exakte Platzierung der einspurigen Gleise mitsamt der sogenannten Ausweichen. Für Kehl waren davon insgesamt drei vorgesehen: die erste gleich hinter der Brücke, die zweite in der Hauptstraße auf Höhe der Kasernenstraße und eine dritte schließlich kurz vor Ende der elektrifizierten Strecke, „in der Nähe des Faber-Denkmals" – heute würde man sagen: vor dem Rathaus. Da letzteres jedoch erst 1910 im Zuge der Vereinigung von Dorf und Stadt Kehl als solches eingerichtet wurde und dem einstigen Kommandanturgebäude mittlerweile keine eindeutige Zweckbestimmung mehr zuzuordnen war, definierte man den Ort einfach über das seit August 1890 vor dem Gebäude befindliche Denkmal. Es war dem Artilleriehauptmann Philipp von Faber gewidmet, der 1870 eine Kompanie des in Kehl eingesetzten Festungs-Artillerie-Bataillons befehligt hatte, von einer Granate schwer verletzt wurde und kurz darauf in Kork gestorben war.
Die etwa 100 Meter langen Ausweichen sollten dafür sorgen, dass der Betriebsablauf auf der eingleisigen Strecke reibungslos vonstattengehen konnte. Außerdem peilten die Straßburger ein ehrgeiziges Ziel an: Damit sich der Aufwand für die Straßenbahn-Gesellschaft rechnete, sollte eine möglichst hohe Zugtaktung realisiert werden. Die Investoren planten deshalb den Fünf-Minutentakt – nicht für den Anfang, aber in absehbarer Zeit. Offenbar existierten keine Bedenken, ob die Nachfrage tatsächlich einen solch hohen Bedarf rechtfertigen würde. Der zweite Faktor, der über eine schnelle Zugfolge entschied, basierte auf Geschwindigkeit: Auf gerader Strecke sollten die Züge zehn Stundenkilometer erreichen, für die Brückenüberfahrt jedoch beantragte die Straßenbahn-Gesellschaft flotte 14 Kilometer pro Stunde. Da zwischen

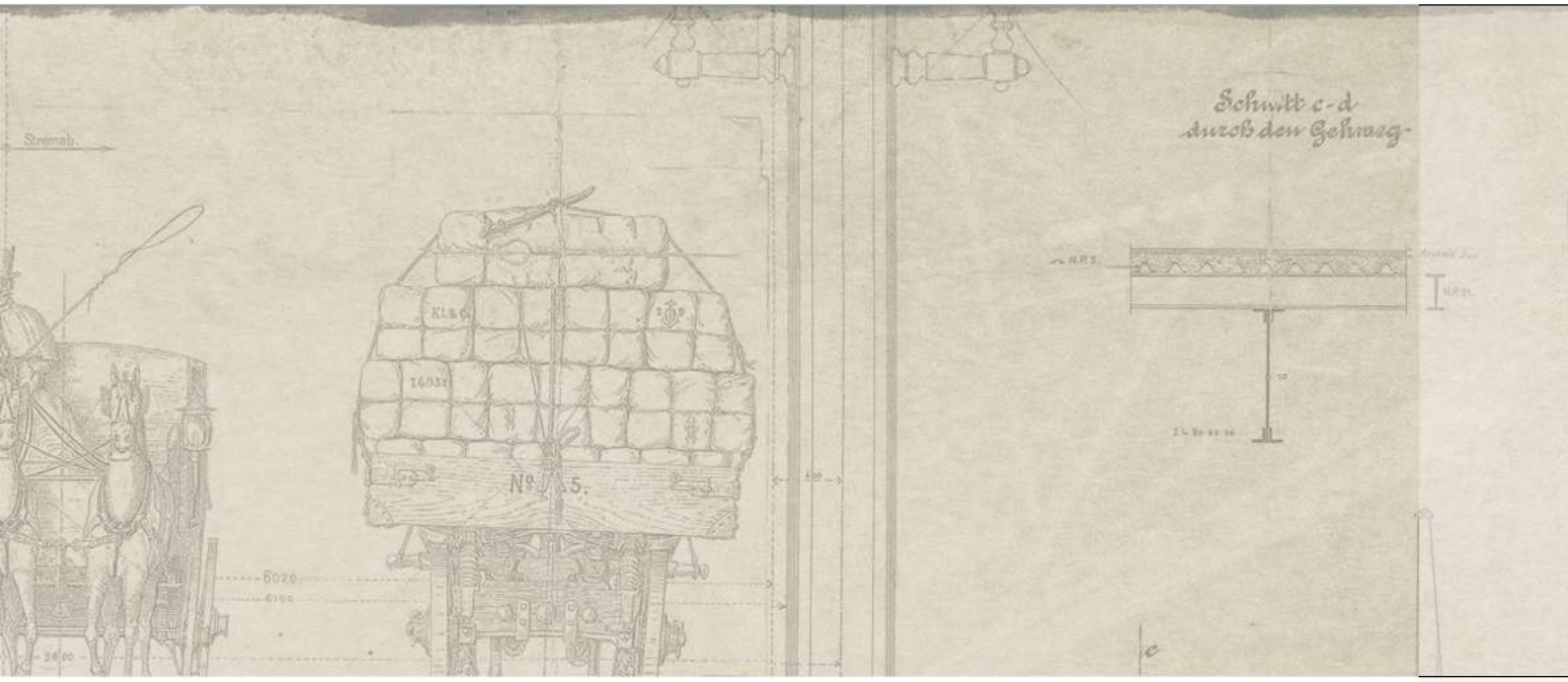
>>



Bei „lebhaftem Wagenverkehr" zu gefährlich: Raserei mit 14 km/h strengstens verboten.

den beiden Brücken-Ausweichen keine Haltestelle vorgesehen sei und die Fußgängerwege durch das massive Gitterprofil der Brücke beidseits von der Fahrspur abgetrennt waren, könne man die höhere Geschwindigkeit hier durchaus verantworten, argumentierten die Antragsteller. Die badischen Bürokraten indes sahen dies völlig anders: Bedauernd erklärten sie, man könne nur eine Höchstgeschwindigkeit für die gesamte Strecke zulassen, und weil 14 Stundenkilometer für die Kehler Hauptstraße zu schnell seien, müssten die Züge auch auf der Brücke langsamer fahren. Die Straßenbahn-Gesellschaft entwickelte daraufhin ein Szenario, um den durch die Sturheit der Beamten entstehenden Schaden zu beziffern: Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 170 Metern pro Minute, was 10,2 Stundenkilometern entsprach, sei ein Fünf-Minutentakt nicht zu realisieren. An den vom Publikum stark frequentierten Sonntagen müssten so ganze 40 Züge ausfallen. Dieser Verlust lasse sich nicht ausgleichen, was umso ärgerlicher sei, da die Aktiengesellschaft mit immerhin 272 000 Mark an der Finanzierung der Brücke beteiligt sei. Als Ausgleich für diese Investition erwartete die Gesellschaft daher eine „ungehinderte Verkehrsentwicklung zwischen den Städten Straßburg und Kehl". Doch kein Argument verfing: Am 28. September 1897 lehnte das Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten endgültig ab. Man habe nochmals Rücksprache mit der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues gehalten, die „erklärt hat, es sei bei dem lebhaften Wagen- und Reiterverkehr auf der verhältnismäßig schmalen [...] Fahrbahn der neuen Rheinbrücke vom Standpunkte der zu wahrenden Verkehrssicherheit nicht angängig, [...] die Höchstgeschwindigkeit zu erheben". Immerhin könne man „dem Bedürfnisse des Bahnbetriebes" insofern entgegenkommen, „daß wegen des Sonn- und Festtagsverkehrs das Anhängen von 4 Bahnfahrzeugen an einen Motorwagen zugestanden" werde, „obschon hierdurch der Straßenverkehr mehr belästigt und gefährdet wird, als durch die anfänglich geplante Verwendung von Einzelwagen". – Hier endet die Debatte. Ob die Straßenbahn-Gesellschaft tatsächlich mit diesem Angebot leben konnte, entzieht sich leider der Kenntnis, weil die Akten der AG darüber keine Auskunft geben. Vielleicht hat der Direktor einfach aufgegeben, denn die Zeit drängte zusehends, wollte man doch nach Fertigstellung der Brücke sofort den elektrischen Betrieb aufnehmen.

Schon seit August drängte zwar der bauleitende Brückeningenieur von Babo, sofort mit der Gleisverlegung auf der Kehler Auffahrt zu beginnen, damit die Pflasterarbeiten schleunigst ausgeführt werden könnten. Allerdings sollte es noch bis November dauern, bis endlich alle Genehmigungen vorlagen. Denn auch die Straßburger Behörden erwiesen sich im Umgang als keineswegs einfach. Hier gab es Ärger wegen der verbleibenden Fahrbahnbreite für Fuhrwerke nach Setzung eines Ausweichgleises auf der elsässischen Brückenauffahrt. Die Straßenbahn-Gesellschaft gab sich unendlich viel Mühe, derlei Bedenken auszuräumen. Man argumentierte damit, dass es nur an Sonn- und Feiertagen zum Verkehr im Fünf-Minutentakt käme, wenn kaum Fuhrwerke auf der Brücke unterwegs seien: „Die Verhältnisse werden also bei weitem nicht



Aufreger für Dorf Kehl: die Gaslaternen auf der neuen Brücke.

so schwierig sein, wie z. B. bei den Ausweichen in noch schmäleren Straßen der Stadt Straßburg." Natürlich blieben die Beamten wie ihre badischen Kollegen stur und die Straßenbahn-Gesellschaft musste die Auffahrt neu planen.
Ohnehin glich der Kampf der Straßenbahn-Gesellschaft gegen die vermeintliche oder tatsächliche Willkür der Behörden Don Quixotes Kampf gegen die Windmühlen: Während sich in Baden die Anzahl der zu involvierenden Ämter noch vergleichsweise in Grenzen hielt, hatte sich die Straßenbahn-Gesellschaft im Elsass mit sage und schreibe zwölf staatlichen Stellen auseinanderzusetzen: vom Oberpostdirektor über den Oberbergrat bis zum Festungskommandanten. Erst am 17. November sollte der Bezirkspräsident des Unter-Elsasses „den Umbau der Geleise auf Meterspur sowie die Arbeiten zur Einrichtung des elektrischen Betriebs" endlich genehmigen. Fünf Tage später konnten dann tatsächlich die Gleisarbeiten beginnen.

Eine zwiespältige Beziehung: Die Kehler und ihre Straßenbahn

Auch die Bevölkerung beidseits des Rheins war in das Projekt einbezogen: Vom 5. bis 19. Juli 1897 lagen im Straßburger Bürgermeisteramt alle Pläne und Erläuterungsberichte zum „grenzüberschreitenden" Straßenbahnprojekt aus, dasselbe geschah Ende August im Kehler Bezirksamt. Hier kam es sogleich zu einem Proteststurm der Hauseigentümer in der Hauptstraße. Stein des Anstoßes war die von der Brücke bis über die Gemarkungsgrenze hinaus zur Dorf-Kehler Haltestelle vorgesehene Elektrifizierung. Viele Anrainer verwahrten sich dagegen, dass ihre Gebäude „zum Befestigen von Spanndrähten für das Tragen der elektrischen Arbeitsleitung dienen soll[t]en". Ersatzweise schlug der Stadt-Kehler Gemeinderat vor, auf den Gehwegen „eiserne Gittermaste" anzubringen. Dieses Verfahren hätte die Elektrifizierung erheblich verteuert, zumal, so die Betreiber, „es gerade mit Rücksicht auf das gute Aussehen des Straßenbildes in hohem Grade vernünftig wäre, das Aufstellen von Masten zu vermeiden, während bei der Anwendung von Spanndrähten, die nur alle 35 bis 40 Meter angebracht würden", das Stadtbild kaum beeinträchtigt würde. In der Folge verhandelte das Unternehmen direkt mit den betroffenen Hauseigentümern, wobei verschiedentlich ansehnliche „Schmerzensgelder" geflossen sein dürften. Jedenfalls meldete die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft im Herbst 1897, fast alle Hauseigentümer hätten bereits die „verlangten Erklärungen" unterzeichnet. Während die Stromleitungen vor allem die Stadt-Kehler verärgerten, machte sich im Sommer 1897 auch in Dorf Kehl großer Unmut breit, als die Gemeinde gänzlich unerwartet zur Kasse gebeten wurde. Sie sollte nämlich den Unterhalt für 27 hochmoderne, aber überaus teure Gaslaternen bezahlen, die auf der Zufahrt und auf der Brücke selbst installiert wurden. Die

Mit Strom und Dampf durch die Kehler Hauptstraße: links die „Elektrische", rechts der „Entenköpfer".

Kosten waren auf 1000 Mark pro Jahr beziffert, mehr als das Dorf für die gesamte Beleuchtung des eigenen Ortes ausgab. Tatsächlich befand sich der badische Brückenteil nahezu vollständig auf Dorf-Kehler Gemarkung. Doch als der Bürgermeister in Karlsruhe vorstellig wurde, um das Unheil abzuwenden, winkte man dort mit der Begründung ab, dass sich Dorf Kehl seit etlichen Jahren der Vereinigung mit der Stadt verweigere. Jetzt müsse die Gemeinde die Suppe eben auslöffeln. Während das Dorf hier nachgeben musste, blieb es in anderer Hinsicht noch lange stur: Zur Vereinigung zwischen Dorf und Stadt Kehl kam es erst 1910.

Der Brückenbau selbst machte nach anfänglichen Schwierigkeiten schnelle Fortschritte. Für die Ausschmückung der Portale wurde eigens ein Wettbewerb ausgeschrieben, den ein angesehener Architekt aus Karlsruhe gewann. Als es jedoch um die Umsetzung ging, machten die Herren im Finanzministerium einen Kassensturz und stellten fest, dass sich die Baukosten erheblich verteuert hatten. Grund hierfür war, dass der Untergrund auf der Kehler Seite sehr schlecht war und man deshalb einen Pfeiler vier Meter tiefer als geplant in den Boden hatte rammen müssen. Daher wurde entschieden, die überhöhten Kosten bei der Ausschmückung wieder einzusparen und nur wenige Schmuckteile aus billigem Eisenguss anzubringen. Die Dekoration der Portale, so bescheiden sie war, sollte die Fertigstellung erheblich verzögern. Zwar konnte zwischen dem 26. Oktober und dem 5. November 1897 eine erfolgreiche Belastungsprobe durchgeführt werden, und ab Mitte November wurde die Brücke für Fußgänger und Landfuhrverkehr tatsächlich frei gegeben. Ab Samstag, den 1. Januar 1898 konnte sogar der Dampfbahnverkehr erstmalig die Brücke passieren. Einem internen Bericht der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft ist zu entnehmen, dass bereits an diesem ersten Betriebswochenende die Kapazitäten gesprengt wurden: „Der Andrang von Fahrgästen war an beiden Tagen so bedeutend, daß sich Platzmangel sehr fühlbar machte. Wir glauben deshalb beantragen zu sollen, die Genehmigung einzuholen, daß in Bedarfsfällen 5 Wagen an die Züge angehängt werden dürfen." Dringend sei an jedem Wagen ein Schild anzubringen, „daß das Verbot des Hinauslehnens aus den Wagenfenstern und von der Plattform auf der neuen Brücke wegen der Nähe der Eisenkonstruktion der Hauptträger ganz besonders beachtet werden muß".

Die Elektrifizierung zog sich jedoch noch einige Zeit hin und „der regelmäßige Betrieb der Straßenbahnstrecke Straßburg – Dorf Kehl mit elektrischen Motorwagen" begann erst am 14. März 1898, worüber das Kehler Wochenblatt tags darauf stolz berichtete: „Der erste Motorwagen, der früh um 6 Uhr 15 Min. vom Kleberplatz Straßburg abging, führte einen offenen Beiwagen und war [...] mit Flaggentuch und Wimpeln in den badischen und elsässischen Farben geschmückt." Die sogenannte Kehler Linie, auch „Linie 1", fuhr von jetzt ab alle zehn Minuten vom Straßburger Hauptbahnhof bis zum Gasthaus „Wilder Mann" in Dorf Kehl. Allen Querelen zum Trotz kündigte das Wochenblatt außerdem an, dass an Sonn- und Feiertagen die Züge im Fünf-Minutentakt verkehren würden. Von der Brücke aus gesehen hielten die Züge an den Haltestellen „Kehl-Bahnhof", „Friedensstraße", „Kasernenstraße", „Marktplatz" und „Kehl Dorf". Anfangs fuhren die

>>

Nächtlicher Spezialservice: mit dem Theaterzug durch das mondbeschienene Kehl.

Eine gewonnene Wette: Josef Stenftenagel reitet als erster über die Brücke.

Züge zwischen 6.55 Uhr und 21.15 Uhr ab Dorf Kehl, jeweils fünf Minuten später ab Bahnhof Kehl in Richtung Straßburg. Für die Gegenrichtung waren noch zwei nächtliche Extrazüge geplant, die offiziell als „Theaterzüge" bezeichnet wurden und das Publikum auch noch spät nach Hause bringen sollten: Der eine fuhr um 22.10 Uhr ab Bahnhof Straßburg, der andere um 23.05 Uhr ab Kleberplatz nach Dorf Kehl.

Entgegen der üblichen Gepflogenheiten war die Inbetriebnahme der Brücke sang- und klanglos vor sich gegangen. Zwar war bereits am 13. Juni 1897 ein grandioser Festakt unter Anwesenheit des badischen Großherzogs und des Statthalters von Elsass-Lothringen akribisch bis zur Kleiderordnung durchgeplant worden, wegen der verspäteten Ausschmückungsarbeiten war eine offizielle Einweihungsfeier vor Mitte April jedoch nicht realisierbar. So spät aber ließ sich die Brücke auf keinen Fall mehr als Neuheit präsentieren, denn, so verlautete aus dem badischen Innenministerium: „Am Zeitpunkt des Festes ist die Brücke längst vom Verkehr benützt und auch an eine feierliche Enthüllung der Portale ist nicht zu denken, weil es sich nur um recht bescheidene Bauwerke, mehr nur Verkleidungen der Endrahmen der Brücke handelt." Am 10. März verlautbarte das Ministerium, „daß im Einverständnis der beiderseitigen Regierungen von einer Feier zur Eröffnung der neuen Kehler Rheinbrücke abgesehen" werde.

Das Volk indes hatte seine ganz eigene Brückenfeier bereits am 23. November des Vorjahres vollzogen, lange bevor die erste Straßenbahn über die Brücke fuhr: Eine erhalten gebliebene Fotografie zeigt den Kehler Josef Stenftenagel, wie er auf einem weißen Schimmel über die Brücke reitet, hinter ihm eine johlende Menschenmenge, in der Mehrzahl natürlich Kinder. Er soll um ein Fass Bier gewettet haben, dass er als letzter über die alte Schiffbrücke und als erster über die neue feste Brücke reiten würde. Während die Kehler Zeitung über diese Glanztat ausführlich berichtete, offerierten die Straßburger Blätter eine andere Heldenversion: Nach ihren Recherchen habe eine Fahrradfahrerin als erste von Straßburg aus die Brücke überquert und damit, so das Straßburger Tageblatt, ein „Zeichen der Zeit" gesetzt. Ob die Zeitung damit auf die gerade beginnende Suffragettenbewegung anspielte, muss leider Spekulation bleiben.

Schon kurz nach Einweihung der elektrischen Straßenbahn gab es erhebliche Irritationen wegen der Fahrpreise. So ärgerten sich in ganz Kehl die Fahrgäste darüber, dass sie mit 15 Pfennig für die Fahrt über die Brücke „bei einer Entfernung von 12–1500 Meter" ungebührlich zur Kasse gebeten wurden. Wer nur bis zum Metzgertor wollte, musste 20 Pfennig bezahlen, nach Straßburg hinein gar 25 Pfennig. Dabei kostete eine Fahrt innerhalb der Stadt selbst gerade einmal 10 Pfennig. Als die Straßenbahn-Gesellschaft 1909 um ein zweites Gleis ersuchte, witterte die

Unter gallischem Hahn: die Kehler Brückenseite nach 1919.

Stadt Kehl ihre Chance und brachte beim Innenministerium eine Eingabe ein, in der sie vorschlug, die Tarifungerechtigkeit auf politischem Wege auszuhebeln. Tatsächlich sei der erhöhte Preis „um so ungerechtfertigter als die Strecke Kehl vielleicht die rentabelste des ganzen Trambahnnetzes ist", weshalb man doch darauf dringen solle, „daß jener Tarif, der nicht nur die Interessen unserer Gemeinde [...] schädigt, aufgehoben, und zum mindesten die Tarifgrenze von jenseits der Brücke auf die badische Seite verlegt wird". Gerade jetzt bestehe eine gute Chance, dieses Ansinnen durchzusetzen, denn: „Das Gesuch der Gesellschaft [...] scheint uns hohem Ministerium die Möglichkeit zu bieten, bezüglich unserer Wünsche einen gewissen Druck ausüben zu können". Viele Kehlerinnen und Kehler hatten indes ihre eigene Methode entwickelt, um „zu einem angemessenen Satz nach Straßburg zu kommen", indem sie wieder wie früher den Rhein zu Fuß überquerten.

Hintergrund der gewünschten Schienenerweiterung war der Umstand, dass die Straßenbahn den stetig zunehmenden Publikumsansturm und die enorme Nachfrage nach Gütertransporten nicht mehr bewältigen konnte. Dass dieser Aufschwung natürlich auch der Stadt Kehl zugutekam, war Bürgermeister Hermann Dietrich bei seiner Intervention in Karlsruhe sehr wohl bewusst: „Etwaige Geschäftsniederlassungen im Hafen werden Gewicht darauf legen müssen, mit Straßburg, das mit nahezu 200.000 Einwohnern ein konsumkräftiges Absatzgebiet ist, eine ständige und rasche Verbindung zu haben."

Trotz Zustimmung des Gemeinderats wurde das zweite Gleis aber wegen des Ersten Weltkriegs nicht mehr realisiert, und es blieb bei den Ausweichstellen, die von Anfang an in regelmäßigen Abständen eingerichtet worden waren.

Andere Projekte hingegen ließen sich verwirklichen. So wurde 1908 nahe des Kehler Staatsbahnhofs eine Wartehalle mit Toilettenanlage, der so genannte Nebenbahnhof, errichtet, und unweit der Villa Schmidt entstand schon bald das zentrale Lokalbahndepot. Für den Güterverkehr schließlich erstellte die Straßenbahn-Gesellschaft bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine Verbindung zum Hafen.

Privilegierte Großstädter: 10-Pfennig-Fahrschein der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft.

Unter die Räder gekommen: Die Straßenbahn im 20. Jahrhundert

Nachdem Deutschland den Ersten Weltkrieg verloren hatte und Straßburg wieder französisch geworden war, wurde die Straßenbahn-Gesellschaft in die noch heute bestehende „Compagnie des Tramways Strasbourgeois" (CTS) umgewandelt und dem französischen Aktienrecht angepasst. Die rechtsrheinischen Strecken wurden 1923 in die Verwaltung des Landes Baden übernommen und zusammen mit der „Lahrer Eisenbahngesellschaft" als „Mittelbadische Eisenbahnen AG" (MEG) weitergeführt.

Schwieriger ist es, die weitere Entwicklung der Straßenbahnverbindung über die feste Brücke nachzuvollziehen. Bislang herrschte in der Forschung Einigkeit darüber, dass die Verbindung mit

>>

Unter der Trikolore: die Straßburger Brückenseite nach 1919.

Unter gallischem Hahn: die Straßburger Brückenseite nach 1930.

Ende des Ersten Weltkriegs endgültig gekappt worden sei. Tatsächlich lassen sich den Überlieferungen in den Karlsruher und Straßburger Archiven hierzu nur wenige exakte Informationen entnehmen. Als zusätzliche Quelle können jedoch Bildpostkarten herangezogen werden, denn die Straßenbrücke war ein gerne verschicktes Motiv, und das vor wie nach dem Ersten Weltkrieg. Zwar wurde auf solchen Karten vielfach retuschiert, jedoch ist kaum vorstellbar, dass die Straßenbahnen nachträglich hinzugefügt worden wären. Als erstes fällt auf, dass die Brücke auf Kehler Seite von einem gallischen Hahn bekrönt wird. Da Kehl ab Januar 1919 französisch besetzt war, nahmen die neuen Herren die Brücke gleichsam symbolisch in Besitz und statteten sie an prominenter Stelle mit ihrem Wappentier aus. In der Tat gingen die Rheinbrücken infolge des Versailler Vertrags in französisches Eigentum über. Auf der elsässischen Seite wehte ab 1919 die Trikolore und seit Ende dieses Jahres fuhr die Tram wieder bis zum Kehler Bahnhof. Allerdings nur für kurze Zeit. Spätestens ab 1922 wurde der Betrieb über die Brücke komplett eingestellt. Kein geringerer als Ernest Hemingway, der als junger Reporter 1922 und 1923 gleich zweimal für den Toronto Daily Star über Kehl berichtete, beschrieb minutiös seine Passage über den Rhein: Mit der Straßenbahn gelangte er auf Straßburger Seite bis an den Fluss, musste dann aber ebenso wie alle anderen Fahrgäste die Tram verlassen und die Brücke zu Fuß überqueren. Die dritte Ansichtskarte zeigt ebenfalls einen Brückeneingang mit gallischem Hahn – allerdings auf der französischen Seite. Diese Karte wurde nach 1930 gedruckt, nachdem die Franzosen die Besetzung beendet und ihre Symbolfigur mitgenommen hatten. Die Brücke war nun wieder zur Hälfte deutsch, zur Hälfte französisch. Am 11. April 1930 wurde in einem neuen Lastenheft für die CTS festgehalten, dass künftig die Endstation der Linie 1 in der Mitte der Rheinbrücke einzurichten sei. Auch die Straßburger Adressbücher aus dieser Zeit weisen die „Pont du Rhin" als Endstation der „Kehler Linie" aus, die nach wie vor am Straßburger Hauptbahnhof startete.

In den Jahren 1926 bis 1936 spielten die Franzosen immer wieder mit dem Gedanken, die Tram erneut bis nach Kehl hinein fahren zu lassen – mindestens bis zum Bahnhof, lieber aber bis zum Rathaus. Jedes Mal zerschlugen sich ihre Überlegungen jedoch angesichts der Tatsache, dass die an der Grenze üblichen Zoll- und Passkontrollen einen fahrplanmäßigen Verkehr nicht zugelassen hätten.

Im Mai 1940 schließlich sprengten die Franzosen die Brücke in der Hoffnung, so den „Westfeldzug" der deutschen Wehrmacht aufhalten zu können. Straßburg und Kehl waren bereits zu Kriegsbeginn am 3. September 1939 vollständig evakuiert worden. Als die Zivilbevölkerung nach dem Waffenstillstand von Compiègne ab Ende Juni 1940 wieder zurückkehrte, waren beide Brücken zerstört. In Windeseile ließ das deutsche Besatzungsregime eine hölzerne Straßenbrücke errichten, ausgestattet mit dem neuen, martialischen „Hoheitszeichen", einem Adler mit Hakenkreuz. Zwei Jahre später wurde die gesprengte Brücke gehoben und wieder instand gesetzt – bei gleichzeitiger Wiederherstellung der Tramverbindung. Bislang ist kein einziges Foto bekannt, das die Straßenbahn auf dieser Brücke zeigt. Jedoch existiert der Durchschlag eines Schrei-

>>

Vorläufiges Ende aller Tramfahrten: die von den Franzosen 1940 gesprengte Brücke.

bens, verfasst am 7. November 1944 von der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft, die seit der deutschen Okkupation ihren alten Namen wieder trug. Hierin wird dem Kehler Bürgermeister mit Bezug auf den „Fliegerangriff v. 25.9.44" mitgeteilt: „Nach Wiederinstandsetzung der beschädigten Gleis- und Fahrleitungsanlagen auf der östlichen Brückenrampe und an der grossen Rheinbrücke selbst, verkehren die Züge der Strassenbahnlinie 1 ab kommenden Donnerstag, den 9.11.1944, wieder bis zum rechten Rheinufer (Kehl-Bahnhofsplatz). Heil Hitler!"
Nach der Reparatur fuhren die Straßenbahnen noch genau zwei Wochen lang über den Rhein, denn am 23. November 1944 wurde Straßburg befreit und Kehl zum zweiten Mal evakuiert. Die Geschichte einer Tramverbindung über den Rhein fand damit ihr (vorläufiges) Ende.

Quellen
Archives municipales de Strasbourg: 1 W 882 (Vorarbeiten zu Bahnanlagen, 1877–1898); 1 W 927 (Concessionsangelegenheiten Kehl–Altenheim–Offenburg, 1896–1898); 1 W 1090, 1091 und 1092 (Herstellung und Unterhaltung der Brücken und Durchlässe auf den Trambahnen, 3 Bände: 1877–1898, 1898–1938 und 1936–1940); 1 W 1202 (Fernsprech- und Signalanlagen auf den Trambahnen, 1878–1898); 1 W 1321 und 1322 (Einrichtungen für den Arbeitsstrom der Trambahnen und Herstellung der Linie Straßburg–Kehl, 2 Bände, 1897–1898 und 1898–1932); 1 W 1327 und 1328 (Einrichtungen für den Arbeitsstrom der Trambahnen. Bau der Linien (2. Gleis) Metzgerplatz-Kehl und Metzgerplatz-Neudorf, 2 Bände, 1899–1927 und 1909–1942); 1 W 2445 (Wiederaufbau des Betriebes, 1940–1956); Annuairee d'adresses de la ville de Strasbourg, 1922 bis 1939.
Generallandesarchiv Karlsruhe: 231a/ 2076 (Petition der Vertreter der Gemeinden Kehl, Freistett, Rheinbischofsheim und anderen betreffend Bau einer Straßenbahn von Kehl nach Bühl, 1886); 233/11979 (Verlängerung der Straßburger Straßenbahn bis in die Mitte von Stadt Kehl, 1929); 237/20276-20278 (Anlage von Straßen- und Pferdebahnen, 3 Bände, 1878–1919); 237/20401 (Bau eines zweiten Gleises der Straßenbahn in Kehl und auf der Rheinbrücke, 1909–1914); 237/20402 (Eröffnung einer festen Brücke zwischen Kehl und Straßburg,1897–1898); 237/20404 (Elektrische Straßenbahn vom Ende der Lokalbahn Bühl bis Mitte Rheinbrücke, 1897–1911); 237/20405 (Bau sowie Konzessionierung einer Straßenbahn vom Ende der Kehler Lokalbahn bis zur Mitte der neuen Rheinbrücke, 1857–1898); 237/20406 (Bau sowie Konzessionierung einer Straßenbahn vom Ende der Kehler Lokalbahn bis zur Mitte der neuen Rheinbrücke, 1898–1922); 237/21051 (Bau einer Pferdeeisenbahn zwischen Straßburg und Kehl, 1872–1877); 237/21052 (Erstellung einer Straßenbahn von Kehl nach Offenburg, 1882–1889); 237/21053 (Bau einer Straßenbahn von Kehl über Lichtenau nach Bühl, 1885–1923); 421/1504 (Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft, 1910).
Stadtarchiv Kehl: Adreßbuch der Stadt Kehl für 1914; B 25/16 (Einführung der Straßburger Straßenbahn in den Kehler Hafen, 1907); Gemeinderatsprotokolle vom 20.3.1908, 14.9.1909, 19.7.1910, 13.8.1912, 7.4.1914, 12.5.1914; Kehler Wochenblatt vom 23.10.1890, 7.1.1892, 9.1.1892, 2.11.1897, 11.11.1897, 18.11.1897, 20.11.1897, 23.11.1897, 25.11.1897, 9.12.1897, 14.12.1897, 16.12.1897, 28.12.1897, 30.12.1897, 31.12.1897, 11.1.1898, 18.1.1898, 15.3.1898, 17.3.1898; ZGS: Verkehr/Straßenbahn.
Literatur
Back, Otto: Aus Straßburgs jüngster Vergangenheit. Die städtische Verwaltung in der Zeit vom 12. April 1873 bis zum 25. April 1880, Straßburg 1912.
Denni, Karen: Rheinüberschreitungen – Grenzüberwindungen. Die deutsch-französische Grenze und ihre Rheinbrücken (1861–2006), Konstanz 2008.
Haslauer, Gilbert / Herrenschneider, Albert: Straßburg, die Geschichte einer Straßenbahn, in: Straßenbahnmagazin 17 (1975), S. 162–240.
Hemingway, Ernest: 49 Depeschen. Reportagen 1920–1956, Reinbek 1972 (Hier: Inflation in Deutschland, S. 32–35 und Einreise nach Deutschland, S. 50–54).
Menges, Hans-Dieter / Jeanmaire, Claude: Mittelbadische Eisenbahnen. Von der Strassburger und Lahrer Strassenbahn zur Mittelbadischen Eisenbahnen AG. Fahrzeuge und Strecken einer Schmalspurbahn, Villingen/Schweiz 1974.
Sadlau, Angelika / Schneider, Helmut / Steckner, Carl Helmut: Die lange Bruck. 600 Jahre Wege zum Nachbarn, Kehl 1989.
Scherb, Ute: Im Schatten der Straßburger Metropole: Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in und um Kehl, in: Stadt Kehl (Hg.): Im Zeichen der Vereinigung. Kehl im deutschen Kaiserreich, Kehl 2010, S.83–101.
Seidel, Kurt (Hg.): Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald, Schwäbisch Gmünd o.J. [1972].