



Straßenbahnen können sehr moderne Verkehrsmittel sein - wie zum Beispiel Straßburg zeigt. Frankreich hat sich zum Straßenbahn-Vorzeigeland entwickelt.

## ÖPNV

# Straßenbahn - nein danke?

**Im November 2020 wurde die Citybahn Wiesbaden durch einen Bürgerentscheid gestoppt. 62 Prozent der Wähler:innen stimmten gegen das Schienenprojekt – bei 46 Prozent Wahlbeteiligung ein deutliches Ergebnis. Es ist nicht das erste Mal, dass ein ambitioniertes Nahverkehrs-Projekt in Deutschland scheitert. Haben Großprojekte dieser Art noch eine Zukunftsperspektive?**

Die knapp 40 Kilometer lange Citybahn sollte von Bad Schwalbach im Rheingau-Taunus-Kreis nach Wiesbaden führen, die Stadt von Nordwesten bis Südosten durchqueren und in das bestehende Mainzer Straßenbahnnetz münden. Die Politik stand, mit Ausnahme der FDP, mehrheitlich hinter dem Projekt, zahlreiche Institutionen, Gruppierungen und Interessenverbände positionierten sich pro Citybahn. Kein Wunder: Wiesbaden

ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands ohne schienengebundenen Nahverkehr. In der 280.000-Einwohner:innen-Stadt ist der Busverkehr längst an seine Grenzen gekommen und der Pkw das dominierende Verkehrsmittel. Doch die Debatte wurde schnell emotionalisiert. Neben den deutschlandweit identischen Argumenten (Bahnen sind unflexibel, (Elektro-)Busse reichen aus, Fördergelder sind auch Steuergelder, das Geld solle besser in Schulen

etc. investiert werden, bald fährt doch eh alles autonom) wurden Schreckensbilder von Baumfällungen, Parkplatzverlusten und Strecken in Eisenbahnoptik verbreitet. Die anfangs positive Stimmung kippte.

### Liste des Scheiterns

Wiesbaden ist nicht das erste Projekt, das in den vergangenen Jahren bei Bürgerentscheiden abgeschmettert wurde: 2013 scheiterte die Wiedereinführung der

# In Frankreich werden nicht nur Schienen verlegt: der Stadtraum wird neu verteilt, Aufenthaltsqualität geschaffen und die Stadt begrünt.

Straßenbahn in Aachen als Campusbahn, 2014 eine neue Linie 5 in Bielefeld und die Verlängerung der Heidelberger Linie 22 nach Schwetzingen, 2015 der Plan einer Verlängerung der Straßenbahn von Essen nach Oberhausen. Immerhin gibt es auch wenige Gegenbeispiele, die Mehrheiten gewinnen konnten, wie die Stadt-Umland-Bahn Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach oder die Verlängerung einer Frankfurter U-Bahnlinie in Bad Homburg.

Dennoch, angesichts des Scheiterns von so großen und umfassenden Nahverkehrsvorhaben in Deutschland stellt sich die Frage: Haben Großprojekte dieser Art überhaupt eine Zukunftsperspektive?

## Stagnation in Deutschland – Ausbau in Frankreich?

In Frankreich wurde seit den 1980er-Jahren fast jede Großstadt mit einem komplett neuen Tramsystem ausgestattet – lediglich drei Betriebe hatten zuvor die Stilllegungswelle Mitte des 20. Jahrhunderts überlebt. Dabei wurden niemals nur Schienen verlegt – die Projekte in Frankreich machen es sich bis heute zum Ziel, den Stadtraum umfassend neu zu verteilen, Aufenthaltsqualität zu schaffen und eine immense Begrünung umzusetzen. Projekte in Bordeaux, Montpellier oder Straßburg wurden dabei international beachtete Beispiele, auch für weitere Strecken in den jeweiligen Städten.

Zwar sind auch im Straßenbahn-Vorzeigeland Frankreich Projekte keineswegs Selbstläufer, allerdings herrscht dort aufgrund der Geschichte des Nahverkehrs, der Finanzierungspraxis und der guten Vorbilder eine andere Ausgangslage. Vergleichbare Systeme mit entsprechendem Anspruch an städtebaulicher Qualität aber gibt es in Deutschland kaum. Erst in den vergangenen Jahren sind mehrere deutsche Städte diesen Weg bei Netzaus- oder -umbauten gegangen. Zu nennen sind hier Kassel, München und Freiburg. Gerade

Freiburg zeigt, wie sich ein langfristiger, konsequenter Netzausbau der Schiene, der integriert in die Siedlungsentwicklung gedacht ist, positiv auf die Stadt und deren Mobilität auswirkt.

Auch in der Schweiz, wo Volksabstimmungen ein zentraler Bestandteil der dortigen direkten Demokratie sind, scheitern Straßenbahnprojekte an der Wahlurne, so in Basel, Bern und Zürich. Daher liegen die Gründe in Deutschland nicht zwingend bei der fehlenden Erfahrung der Bevölkerung mit Bürgerentscheiden. Nach abgelehnten Vorhaben wird in der Schweiz meist ein Neustart durchgeführt: kritische Punkte der Planung werden behoben und die Projekte erneut vorgelegt. Hier geht es selten um eine Grundsatzentscheidung, sondern um die Findung eines Kompromisses.

## Was wird aus den Projekten?

In vielen Städten fehlt es an Alternativen zu den Straßenbahn-Projekten. Mit Busverkehren kann das Fahrgastaufkommen auf vielen Achsen weder betriebswirtschaftlich noch qualitativ zufriedenstellend abgewickelt werden. So führen die gepflanzten Projekte auch in Deutschland oft zu einem Neustart mit modifizierten Plänen. Aktuell plant Aachen eine Regio-Tram auf neuen Korridoren, Oberhausen meldete die Verlängerung der Essener Tramlinie erneut zum ÖPNV-Bedarfsplan an, die Planung sieht allerdings eine weniger aufwendige Führung vor.

In Zukunft sind einige Projekte in Planung. Neben Beispielen wie Hamburg gibt es Ideen oder Untersuchungen in Bremerhaven, Gießen, Hagen, Lübeck, Offenbach, Osnabrück oder Münster. Hoffnungsträger sind vor allem Kiel und Regensburg. Auch der nächste Bürgerentscheid steht bevor: Am 26.09. stimmen die Einwohner:innen von Tübingen über eine Innenstadtbahn für das stadtübergreifende Projekt Regio-nalstadtbahn Neckar-Alb ab. (**Hinweis: Das Projekt wurde abgelehnt.**)

## Die Bürger:innen richtig einbinden: Vorbild Braunschweig

Bürgerentscheide sind nicht konfliktfrei. Neben emotionalisierten Debatten bleiben häufig große Gruppen von Profiteuren der Projekte bei den Befragungen außen vor: in Aachen die Studierenden, in Wiesbaden die Stadt Mainz und der Rheingau-Taunus-Kreis. Der Bau einer Straßenbahn erfordert in der Regel massive Eingriffe in das Stadtbild und viel Geld. Eine umfassende Bürgerbeteiligung ist deshalb unbedingt erforderlich. Einen beachtenswerten Weg geht die Stadt Braunschweig im Projekt Stadt.Bahn.Plus.: Hier wurde der Straßenbahnausbau von Anfang an mit den Bürger:innen diskutiert. Grundlage war nicht eine einzelne Trasse, sondern ein stadtweites Ausbaukonzept: Aus über 100 Vorschlägen zu Netzerweiterungen entstand ein Konzept mit sechs Strecken, die nun weiter verfolgt und in Workshops diskutiert werden. Hier geht es nicht nur um Information, sondern darum, Vorschläge und Anregungen der Stadtgesellschaft zu prüfen und in das Projekt zu integrieren.

## Fazit

Kommunale Schienenprojekte sind von hoher Bedeutung für eine Verkehrswende. Notwendig ist allerdings ein hohes Maß an Beteiligung. Bürger:innen müssen informiert und gehört werden, sie müssen mitgestalten und mitwirken dürfen. Die Debatte sollte nicht emotionalisiert geführt werden – und dieses Risiko besteht schnell, wenn es um Parkplätze, Bäume und hohe Summen geht. Letztlich muss die Politik Mut beweisen und auf Basis rationaler Kriterien eine Entscheidung treffen.



**Gregor Korte**

M.Sc.  
Raum- und  
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-12  
korte@  
planersocietaet.de