

Herausforderungen und Lösungen bei der Errichtung grenzüberschreitender Infrastruktur am Beispiel des Straßenbahnbaus Straßburg – Kehl

Isaak Granzer

Abstract

Lokale, grenzüberschreitende Stadtentwicklungs- und Infrastrukturprojekte gewinnen im vereinten Europa immer mehr an Bedeutung. Dieser Aufsatz beschäftigt sich anhand des Beispiels der Straßenbahnlinie von Straßburg (F) nach Kehl (D) mit Problematiken und Lösungsansätzen bei Errichtung grenzüberschreitender Infrastruktur. Die sich zurzeit in Bau befindliche, 3,9 km lange Strecke durchquert ein grenzüberschreitendes Stadtentwicklungsgebiet und wird 2017/2018 eröffnet. Ausgehend von einem Überblick über die bisherige Zusammenarbeit beider Städte werden planerische und rechtliche Besonderheiten, welche sich bei der Planung ergeben, herausgestrichen, als auch politische (das Feld der „kommunalen Außenpolitik“) und finanzielle Aspekte gezeigt. Dabei zeigt sich, dass unterschiedliche Rechtsvorschriften nicht nur hinderlich, sondern manchmal auch nützlich sind, da die Aufgabenträger die jeweils für sie vorteilhaftere Rechtslage nutzen können – wie bei der Vergabe von Bauleistungen.

1. Einleitung

Das Überschreiten einer Staatsgrenze ist heute für viele Menschen alltäglich, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildung oder zum Einkaufen. Durch die zunehmende europäische Integration und dem Zusammenwachsen ehemals verfeindeter Länder rücken Grenzen immer mehr in den Hintergrund und sind im Alltagsleben nahezu unsichtbar geworden.

In diesem Umfeld wird auch die politische Zusammenarbeit immer enger – nicht nur im Bereich der Außenpolitik auf Ebene der Nationalstaaten, sondern auch lokal und regional wird zunehmend grenzüberschreitend agiert. Dies stellt auch die Planung vor geänderte Herausforderungen: Nicht nur Menschen- und Warenströme ändern sich, auch Akteurinnen und Akteure müssen zunehmend grenzüberschreitend mitgedacht werden. Denn obwohl Grenzen im täglichen Leben oft kaum mehr zu bemerken sind, gibt es sie noch, und mit ihnen unterschiedlichen Strukturen und Rechtsvorschriften auf beiden Seiten.

In diesem Artikel soll anhand eines konkreten Infrastrukturprojekts im Rahmen der grenzüberschreitenden Stadtentwicklung gezeigt werden, wie Planung in Grenzregio-

nen ablaufen kann und was eine Staatsgrenze in der Praxis ausmacht: Unter welchen Rahmenbedingungen wird ein grenzüberschreitendes Infrastrukturprojekt auf lokaler Ebene umgesetzt? Welche Herausforderungen ergeben sich bei der Umsetzung?

Das untersuchte Projekt ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie D von Straßburg durch ein grenzüberschreitendes Stadtentwicklungsgebiet ins deutsche Kehl. Der Fokus der Untersuchung liegt auf folgenden Aspekten:

- Wie ist das Verhältnis zwischen der großen Stadt (Straßburg) und der kleinen Nachbarstadt (Kehl) und welchen Einfluss hat die Staatsgrenze – worin besteht der Unterschied zum Verhältnis zwischen französischen Gemeinden?
- Wie schauen die Kriterien für die Finanzierung des Projekts aus Sicht beider aus: Wie groß ist die Nachfrage? Wie ist der Nutzen verteilt und wie werden die Kosten dem Nutzen gegenübergestellt? Was erwartet man sich durch die Verbindung durch die Straßenbahn?
- Wie hat man sich finanziell arrangiert? Deckt sich die finanzielle Lastenverteilung mit der (prognostizierten) Nachfrage?

Die Arbeit basiert zu einem großen Teil auf Literaturstudium und Untersuchung vorliegender Unterlagen (Gemeinderatsvorlagen, rechtliche Grundlagen, Projektunterlagen). Ergänzt wurden diese durch mündliche und schriftliche Auskünfte von Personen aus der Verwaltung vor Ort.

2. Ausgangssituation

Räumlicher Betrachtungspunkt dieser Untersuchung ist das Grenzgebiet zwischen der französischen Stadt Straßburg (frz. *Strasbourg*) im Elsass und der deutschen Stadt Kehl in Baden-Württemberg. Während Straßburg durch den Sitz europäischer Institutionen als „zweite europäische Hauptstadt“ bekannt ist, ist Kehl als Grenzstadt am Rande der Bundesrepublik Deutschland international wenig geläufig.

Demographischer Überblick

Mit einer Bevölkerung von 275 718 Einwohnerinnen und Einwohnern (2013) ist Straßburg die siebtgrößte Stadt in Frankreich (INSEE 2016b). Betrachtet man die Agglomeration auf französischem Staatsgebiet (frz. *aire urbaine*, statistische Einteilung), dann bewohnen Straßburg und seine unmittelbare Umgebung 773 447 Einwohnerinnen und Einwohner (2013) (INSEE 2016a). Als Hauptstadt der Region *Grand Est* und Hauptort des Départements *Bas-Rhin* (dt. Niederrhein) hat die Stadt viele Zentrumsfunktionen.

Straßburg ist mit 27 umgebenden Gemeinden in einem Gemeindeverband im Form der Eurometropole Straßburg (frz. *Eurométropole de Strasbourg*, kurz EMS)¹ organisiert: Diese übernimmt die Verwaltungs- und Versorgungsaufgaben aller Mitglieder, darunter auch die Raumplanung und ist Aufgabenträger für den öffentlichen Verkehr. In diesem Artikel werden in weiterer Folge der Einfachheit halber Straßburg und die EMS synonym verwendet, sofern nicht explizit anders angegeben.

Getrennt durch den Rhein befindet sich auf dem gegenüberliegenden Ufer die deutsche Stadt Kehl: Mit einer Bevölkerung (2015) von 35 032 Einwohnerinnen und Einwohnern (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2016) ist Kehl deutlich kleiner. Kehl ist Teil des Landkreises Ortenaukreis des Bundeslandes Baden-Württemberg.

Grenzverkehr

Der Grenzverkehr zwischen Straßburg und Kehl hat unter den französischen Grenzregionen eine Sonderstellung: In anderen Grenzregionen am Rhein und an der Grenze zu Belgien stellen Grenzgängerinnen und Grenzgänger (Personen, die in einem anderen Land beschäftigt sind als sie wohnen und dazwischen pendeln) die größten Verursacher des Grenzverkehrs dar, hier sind es *loisirs*, also Freizeitbeschäftigungen (MOT-AEBK 2006). Auf der einen Seite lockt das reichhaltige Kulturangebot Straßburgs, auf der anderen Seite ist Kehl für die grenznahe französische Bevölkerung aufgrund von Freizeitangeboten wie das Freibad, vor allem

aber auch wegen der Einkaufsmöglichkeiten interessant: Mehr als 40 % des Umsatzes in der Kehler Innenstadt werden von französischen Kundinnen und Kunden aufgebracht (Stadt Kehl 2013b, S. 111). Dies lässt sich aus Unterschieden in Preisniveau (in Frankreich höher) und Kaufkraft (in Frankreich niedriger) erklären.

Ungeachtet dessen gibt es in beiden Städten Grenzgängerinnen und Grenzgänger, ca. 20 % der Beschäftigten in Kehl kommen aus Straßburg (Auskunft Stadt Kehl, Annette Lipowsky, Juli 2014). Straßburg als funktionales Zentrum der Region ist z.B. als Universitätsstandort von Bedeutung, aber auch der Sitz europäischer Institutionen strahlt nach Kehl aus: Kehler Hotels gelten an Sitzungstagen des Europäischen Parlaments als besonders gut ausgelastet.

Täglich sind ungefähr 25 000 Fahrzeuge im Ballungsraum zwischen Straßburg und Kehl unterwegs, dazu kommen über 5 000 Fahrgäste im öffentlichen Verkehr (Stadtgemeinschaft Straßburg 2013).

3. Historische Rahmenbedingungen

Zum besseren Verständnis der Situation und der Schwierigkeiten von grenzüberschreitenden Entwicklungen speziell in diesem Gebiet scheint es notwendig, kurz auf die historische Beziehung der beiden Nachbarstädte einzugehen.

Straßburg und Kehl wurden in den vergangenen Jahrhunderten sehr stark von ihrer Grenzlage zwischen Deutschland und Frankreich geprägt. Aufgrund der strategisch wichtigen Lage am Rhein und der Rohstoffvorkommen war Elsass oft umkämpft, die staatliche Zugehörigkeit beider Städte verschob sich häufig. Die elsässische Bevölkerung kämpfte deshalb in verschiedenen Kriegen immer wieder nacheinander auf unterschiedlichen Seiten: Das eine Mal für Frankreich, das andere Mal für Deutschland.

Dies führte auch dazu, dass mangels geeigneter eigener politischer bzw. administrativer Strukturen eine Festigung der elsässischen Identität schwer war, auch wenn sich seit dem Mittelalter eine kulturelle Eigenständigkeit, die dem deutschen Sprach- und Kulturraum zugehörig ist, bildete. Zusätzlich wurde seit der Zeit Napoleons die Französisierung des Elsass immer wieder – mit unterschiedlichem Druck – vorangetrieben. Autonomiebewegungen wurden niedergeschlagen, teilweise wohlwollend, teilweise aufgezwungen arrangierte sich die Bevölkerung mit der neuen, französischen Sprache und Kultur, die eigenen Traditionen rückten in Vergessenheit. Durch die Gebietsreform zur Neuordnung der französischen Regionen Anfang 2016 verlor Elsass durch die Zusammenlegung mit den Regionen *Champagne-Ardenne* und *Lorraine* (Lothringen) seine eigene administrative Einheit (die gleichnamige Region *Alsace*). Im Vorfeld dazu gab es besonders aus dem Elsass Proteste (Nückles 2014).

Straßburg war im zweiten Weltkrieg vom Deutschen Reich de facto annektiert und wechselte das letzte Mal Ende des zweiten Weltkriegs 1944 seine staatliche Zugehörigkeit zu Frankreich. Nach der Befreiung wurde die französische Sprache wieder „von oben“ aufgezwungen, viele Elsässerinnen und Elsässer passten sich dennoch gerne an – man wollte

1 Bis Anfang 2015 waren diese Gemeinden in der Stadtgemeinschaft Straßburg (frz. *Communauté urbaine de Strasbourg*, kurz CUS) organisiert, welche zu einer Metropole umgewandelt wurde.

sich von der „Erbsünde“, der deutsch(sprachigen) Geschichte, trennen. So blieb die eigene Identität ein Tabu, dies hätte sich sogar in der Architektur widerspiegeln sollen: Monumentalbauten mit kaiserlich-deutscher Architektur wie der ehemalige Kaiserpalast, der heutige *Palais du Rhin*, hätten in den 1950er-Jahren abgetragen und durch Verwaltungsgebäude französischen Stils (Wittmann 2009, S. 307) ersetzt werden sollen. Der Rhein entwickelte sich nicht nur zur Staats-, sondern auch zur Kulturgrenze (Vogler 2012).

Kehl, vom französischen Festungsbaumeister Vauban im dreißigjährigen Krieg zur Festung ausgebaut, war als strategisch wichtiger Punkt vor Straßburg auch immer wieder umkämpft. Die Zugehörigkeit zum deutschen Baden wurde mehrfach unterbrochen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Kehl 1945 von französischen Truppen annektiert. Erst 1949 bis 1953 wurde die Stadt an Deutschland schrittweise zurückgegeben.

Die wechselhafte Geschichte des Elsass – hin und her gerissen zwischen zwei Nationen –, unter der die eigene Identität litt, macht transnationale Beziehungen nicht einfacher. Zwar besann man sich in den vergangenen Jahrzehnten wieder der elsässischen Kultur und der Zweisprachigkeit, doch durch die Französisierung können heute viele junge Elsässerinnen und Elsässer kein Deutsch.

Mit der fortschreitenden europäischen Integration stehen sich – trotz aller historischer Lasten – die beiden Städte so nahe wie schon lange nicht mehr: Seit Ende der 1980er-Jahre gibt es eine verstärkte politische und funktionale Zusammenarbeit beider Städte auf kommunaler Ebene, unterhalb der Schwelle der Außenpolitik und internationaler Beziehungen

(Stadt Kehl 2013b). Seither wurde eine Vielzahl an Projekten und Initiativen in verschiedenen Bereichen gemeinsam umgesetzt. Die Palette der Themenbereiche reicht hierbei von Tourismus, Freizeit, Arbeitsmarkt, Bildung über Kooperationen im Bereich Feuerwehr und Sicherheit bis zur gemeinsamen Raumentwicklung.

4. Straßburg wendet sich dem Rhein zu

Ursprünglich entwickelte sich die Stadt Straßburg um den Fluss Ill herum. Die Stadt wuchs von dort Richtung Norden, Westen und Süden, aber immer abgewandt zum Rhein. Dies hatte mehrere Gründe: Bis zur Rheinregulierung im 19. Jahrhundert war das Gebiet häufig überflutet und somit nicht bewohnbar. Später befanden sich dort Verteidigungsanlagen bzw. der Straßburger Rheinhafen, der mit seinen Einrichtungen einen großen Teil des Ufers in Anspruch nahm. Auch militärstrategische Erwägungen sprachen gegen eine Entwicklung Richtung Osten (Klotz 2012).

Das Zentrum Kehls liegt räumlich näher am Rhein, aber auch hier wurden flussnahe Flächen für militärische Zwecke genutzt, sodass die Stadt kein „Gesicht“ zum Fluss entwickelte. Mit dem Wegfall der Grenz- und Zollkontrollen durch die Einführung des Schengener Abkommens 1995 wurden viele Flächen des Hafengebiets frei, die nicht mehr benötigt wurden. Auch viele Brachflächen zwischen dem nahen Stadtzentrum und dem Rhein gelangten damit in den Fokus der Stadtplanung: Die Öffnung zum Rhein wurde nach und nach zu einem Projekt für die Stadtentwicklung Straßburgs.



Quelle: Stadtgemeinschaft Straßburg 2014c

Abb. 1. Übersicht „Deux Rives“ mit Musterbebauung, im unteren Teil ist am Rhein der Garten der zwei Ufer und die Passerelle des Deux Rives erkennbar

Garten der Zwei Ufer

Auf einem Teil dieser Brachflächen im ehemaligen Hafengebiet wurde als erstes, größeres grenzüberschreitendes Projekt der Garten der zwei Ufer (frz. *Jardin des Deux Rives*) angelegt. Dieser entstand zur (baden-württembergischen) Landesgartenschau 2004, die gemeinsam mit Straßburg grenzüberschreitend ausgetragen wurde. Als „Leuchtturmprojekt“ wurde in dem Bereich eine Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Rhein realisiert, die *Passerelle des Deux Rives*. Diese wird seither besonders von politischer Seite gerne als „Symbol der europäischen Einigung“ gepriesen (Bundesregierung 2009) – wie auch beim NATO-Gipfel 2009, bei welchem der abschließende Fototermin auf der Brücke stattfand.

Stadtachse Straßburg-Kehl

Ab 2003 startete die damalige Stadtgemeinschaft Straßburg (CUS) städtebauliche Wettbewerbe für das Gebiet zwischen Zentrum und Rhein. Die „Stadtachse Straßburg-Kehl“ (auch Heyritz-Kehl genannt) wurde vor allem auf Straßburger Seite vorangetrieben, die zentrumsnahen Flächen sind bereits bebaut. Für die Flächen auf dem Gebiet des ehemaligen Hafens, nun benannt „*Deux Rives*“ („Zwei Ufer“), begann 2010 die

Entwicklung eines städtebaulichen Rahmenplans („*Schéma Directeur Deux Rives*“, vgl. *Abbildung 1*) Hier entstehen mehrere Quartiere mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten, darunter auch ein Bildungs- und ein Spitalskomplex. Die vorhandenen Wohnstrukturen im Bereich *Port du Rhin* sollen integriert (und aufgewertet) werden. Insgesamt umfasst das Gebiet eine Fläche von 74 ha (Stadtgemeinschaft Straßburg 2014c).

Für den östlichsten Teil dieser Achse, „*Rives du Rhin*“ (Ufer des Rheins), das sind die ehemaligen Zollareale auf beiden Uferseiten sowie die angrenzenden Brachflächen, wurde die Entwicklung gemeinsam mit der Stadt Kehl in Angriff genommen. Dazu wurde im Jahr 2012 ein internationaler städtebaulicher Wettbewerb unter dem Titel „Grenzen überwinden – Stadträume gewinnen“ lanciert. Der Wettbewerb wurde nach deutschem Recht durchgeführt, da hierbei Elemente aus mehreren Preisträgerentwürfen ausgewählt werden können. Bei einer Auslobung nach französischem Recht wäre nur die Umsetzung eines Siegerentwurfs möglich gewesen. Anfang 2013 wurden die Ergebnisse präsentiert: Zwei erste Plätze wurden an die Büros IN Architects Urbanists und Kleyer-Koblitz-Letzel-Freivogel vergeben, zusätzlich zu den ersten vier Plätzen erfolgte ein Ankauf. Basierend auf diesen



Quelle: Eigene Darstellung

Abb. 2. Die neue Straßenbahn in Straßburg im Stadtzentrum. Beachtenswert die Ausgestaltung: Nahtlose Integration der Trasse in das Stadtbild durch sorgfältige Oberflächengestaltung, wenig Barrieren und unauffälliger Fahrleitung sowie modern gestaltete Fahrzeuge.

Entwürfen werden bzw. wurden in weiterer Folge mit Abstimmung der Stadtplanungsabteilungen beider Städte konkrete Bebauungspläne für beide Uferseiten ausgearbeitet.

5. Die Straßenbahn nach Kehl

Diese neuen Quartiere sollen auch eine hochrangige öffentliche Verkehrserschließung erhalten. Dazu wurde die Verlängerung der Straßburger Straßenbahnlinie D beschlossen, welche sich seit April 2014 in Bau befindet (Stadt Kehl 2016). Diese soll nicht nur die Stadtentwicklungsgebiete erschließen, sondern auch eine Verbindung zwischen Straßburg und Kehl herstellen.

Straßenbahn Straßburg

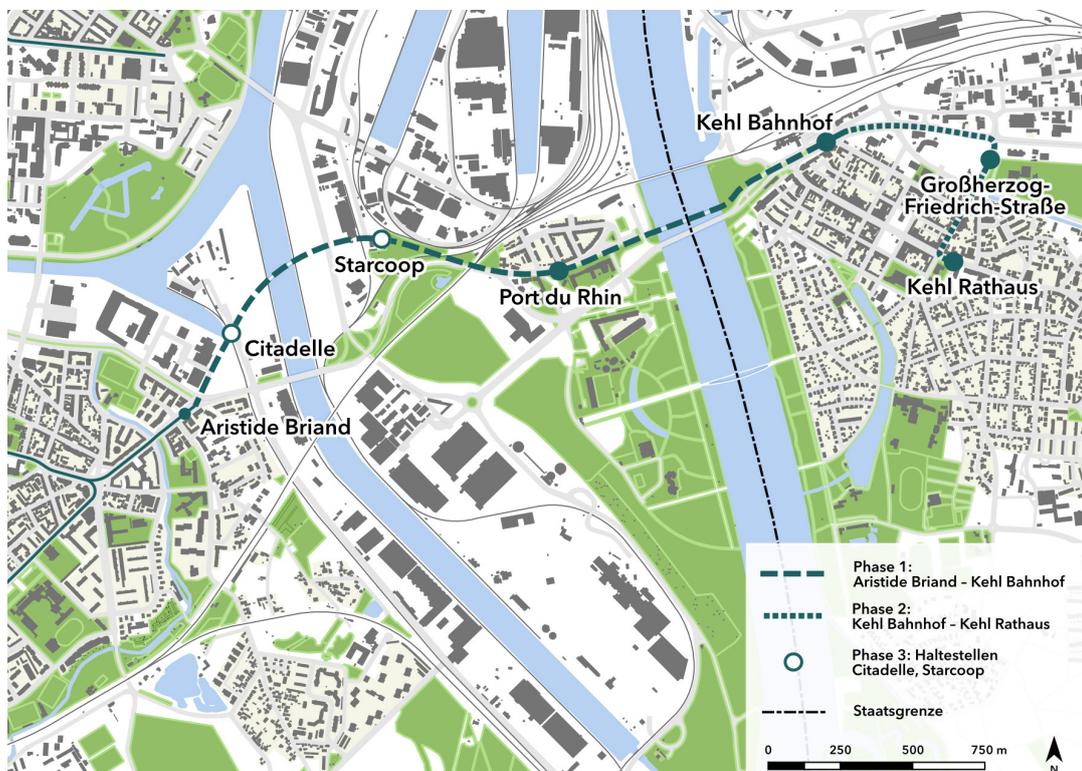
Die Straßburger Straßenbahn, 1994 eingeführt, gilt heute international als ein Vorzeigeprojekt für modernen Stadtverkehr. Die Implementierung der Straßenbahn in die Stadt erfolgte besonders weitreichend: Beim Bau wurde der gesamte öffentliche Raum entlang der Strecken neu organisiert und neu gestaltet. Neben der Verkehrsberuhigung entstanden im Zuge des Straßenbahnbaus auch neue Plätze, Grünflächen und Verweilmöglichkeiten, die zur Akzeptanz des neuen Verkehrsmittels deutlich beigetragen haben. Die hochwertige gestalterische Ausführung, sowohl der öffentlichen Räume als auch der Straßenbahnen selbst (vgl. *Abbildung 2*), beispielsweise durch den vermehrten Einsatz grüner Gleise (Rasengleise), ließ die Straßenbahn Straßburg ein Vorbild für die darauffolgende Renaissance dieses Verkehrsmittels in

Frankreichs werden (Groneck 2009). Der Erfolg spiegelt sich auch in den Fahrgastzahlen wider: Zwischen 2003 und 2008 wuchsen sie um knapp ein Drittel von 43,8 Mio. auf 58,2 Mio. Fahrgästen pro Jahr (Burmeister 2010, S. 231). Heute wird die Straßenbahn von 300 000 Fahrgästen täglich frequentiert (Eurometropole Straßburg 2016). Das Netz wird daher stetig ausgebaut.

Die nun in Bau befindliche Verlängerung in die Nachbarstadt Kehl ist ein weiterer Schritt im Ausbau des Streckennetzes: Im April 2017 soll der erste Teil der Verlängerung, die 2,7 km lange Strecke von der derzeitigen Endhaltestelle „Aristide Briand“ in Straßburg-Neudorf bis zum Bahnhofsvorplatz in Kehl, in Betrieb gehen (Stadt Kehl 2016). Damit wird vor allem das bereits beschriebene Stadtentwicklungsgebiet „Deux Rives“ inklusive dem bereits bewohnten, aber zurzeit peripheren gelegenen Stadtteil „Port du Rhin“, erschlossen. Im Zuge der Verlängerung wurde auch bereits eine neue Rheinbrücke für den Fuß-, Rad- und Straßenbahnverkehr errichtet. Anschließend ist bis 2018 eine Verlängerung vom Bahnhof Kehl hinaus bis in die Kehler Innenstadt vorgesehen (Stadt Kehl 2016). Mit dieser beträgt die Länge der Neubaustrecke 3,9 km. Zu einem späteren Zeitpunkt ist je nach voranschreitender Bebauung des Stadtentwicklungsgebiets die Inbetriebnahme zweier Haltestellen (Citadelle und Starcoop) geplant (vgl. *Abbildung 3*).

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtinvestitionskosten (inklusive Planungs- und Verwaltungskosten) für die Straßenbahnverlängerung von der



Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage: EMS: Open Data – Données

Abb. 3. Übersichtskarte der Straßenbahnverlängerung mit den Bauabschnitten

Tab. 1. Baukosten und Gesamtkosten (inklusive Grunderwerb, Verwaltungs- und Planungskosten) nach Streckenabschnitten in Mio. Euro, Stand 2013

Baukosten	<i>in Mio. Euro</i>	Gesamtkosten	<i>in Mio. Euro</i>
Aristide Briand – Port du Rhin	34,0	<i>inkl. Grunderwerb, Verwaltungs- und Planungskosten</i>	
Port du Rhin - Staatsgrenze*	3,0	französisches Teilstück	64,2
Rheinbrücke	24,3	<i>deutsches Teilstück bis Bahnhof Kehl</i>	22,6
Staatsgrenze* - Bahnhof Kehl	8,0	deutsches Teilstück (Gesamtstrecke)	42,8
Bahnhof Kehl - Rathaus	18,3	Summe	107,0
Summe	87,6		

* exkl. Rheinbrücke

Quelle: Stadtgemeinschaft Straßburg, Stadt Kehl, eigene Darstellung

derzeitigen Endstelle „Aristide Briand“ bis zum Kehler Rathaus betragen 107 Millionen Euro (Stand 2013, vgl. Tabelle 1).

Grundsätzlich gilt das Prinzip der territorialen Kostenteilung, beide Parteien finanzieren jeweils den Teil der Kosten, die auf ihrem Territorium anfallen. Sowohl die Kosten der Entwurfsplanung als auch die Baukosten werden nach Streckenlänge aufgeteilt, die Brücke über den Rhein wird zu gleichen Teilen von der EMS und von Kehl übernommen.

Sämtliche anfallenden Einnahmen und Kosten im Betrieb werden ebenfalls nach dem Territorialprinzip aufgeteilt. Da nicht mit einem kostendeckenden Betrieb der Straßenbahnlinie gerechnet werden kann (die meisten ÖPNV-Angebote sind nicht kostendeckend), muss das Betriebskostendefizit (Betriebskosten abzüglich Einnahmen) ausgeglichen werden. Hier gibt es allerdings einen politischen Kompromiss: Solange die Straßenbahn nur bis zum Bahnhof in Kehl fährt, übernimmt die Stadt Kehl die gesamten Kosten ab der letzten Haltestelle auf französischem Staatsgebiet „Port du Rhin“. Mit der Verlängerung zum Rathaus werden die Betriebskosten ebenfalls an der Staatsgrenze (Mitte des Rheins bzw. der Brücke) geteilt. Diese Übereinkunft folgt kritischen Stimmen einiger Mitglieder des damaligen Stadtgemeinschaftsrates, welche die Vorteile der Straßenbahn mehr auf Kehler Seite als auf Straßburger Seite sahen und die Straßburger Mitfinanzierung der Brücke kritisierten.

Für den Betrieb auf der grenzüberschreitende Strecke ist – bei dem vorgesehenen und in der Kooperationsvereinbarung vereinbarten Angebot – ein zusätzliches Straßenbahnfahrzeug notwendig, welches von der Stadt Kehl finanziert wird. Das erste Fahrzeug für die Verlängerung mit Zulassung für beide Staaten wurde im Herbst 2016 ausgeliefert (Alstom 2016).

Da alle Dokumente zweisprachig erstellt werden müssen, wurden auch die Kosten für Übersetzungen geregelt: Übersetzungen vom Französischen ins Deutsche bezahlt Kehl, vom Deutschen ins Französische die EMS.

Im Zuge des EFRE-Förderprogramms „Interreg IV Oberrhein“ wurden die Entwurfsplanung mit 1,26 Millionen Euro

und die Rheinbrücke mit 2 Millionen Euro von der Europäischen Union gefördert. Weitere Förderungen für die Gemeinden gibt auf französischer Seite vom Staat als auch das Département, den Großteil der Projektkosten (75 %) bezahlt allerdings die EMS selbst. Auf deutscher Seite finanzieren der Bund – über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – und das Land Baden-Württemberg mehr als die Hälfte der Projektkosten (59 %).

6. Wer profitiert von der Straßenbahn?

Im Laufe des Projekts wurden immer wieder Stimmen laut – vor allem auf Straßburger Seite –, dass Kehl mehr von der Straßenbahnverbindung profitiert als Straßburg. Dies wurde unter anderem dadurch argumentiert, dass das Stadtentwicklungsgebiet „Deux Rives“ erst in den früheren Phasen der Urbanisation steht (France 2013), auch herrschte Unverständnis über die Mitfinanzierung der Rheinbrücke seitens Straßburgs, da diese nur für Kehl notwendig ist.

Betrachtet man das prognostizierte Fahrgastpotenzial in Tabelle 2, sieht man, dass das erwartete Fahrgastpotenzial anfangs in Kehl größer ist (15 000 ggü. 11 540 auf Straßburger Gebiet), auf längere Frist allerdings aufgrund zunehmender Besiedelung auf Straßburger Seite deutlich höher ist (25 370 ggü. 17 500 auf Kehler Gebiet). Politisch wurde diese Ungleichmäßigkeit durch höhere Abgeltung der Betriebskosten durch die Stadt Kehl (bis zur ersten Station auf französischem Staatsgebiet statt bis zur Staatsgrenze) berücksichtigt. Auf längere Sicht aber – betrachtet man nur die Fahrgastprognosen – würden auf Straßburger Gebiet durch die voranschreitende Bebauung im Stadtentwicklungsgebiet deutlich mehr Personen aus der Tramverbindung ihren Nutzen ziehen.

Grundsätzlich müssen aber weitere Faktoren beachtet werden, die den Nutzen für die Projektpartner bzw. deren Bevölkerung darstellen:

- Die Tramverlängerung Richtung Osten ist für Straßburg als Motor für das Stadtentwicklungsgebiet „Deux Ri-

Tab. 2. Fahrgastpotenzial der Straßenbahnverlängerung

Fahrgastpotenzial		
<i>bis Kehl Rathaus</i>	Inbetriebnahme	langfristig (Besiedelung)
Straßburg	11 540	25 370
Kehl	15 000	17 500
Summe	26 540	42 870

Quelle: Stadtgemeinschaft Straßburg, Stadt Kehl, eigene Darstellung

ves“ notwendig, ohne einen hochwertigen öffentlichen Anschluss würde sich die Vermarktung des Gebiets erschweren. Dies wäre als Einzelprojekt ohne grenzüberschreitendes Teilstück bis Kehl zwar grundsätzlich möglich, allerdings wäre die Auslastung geringer.

- Sowohl für Straßburger als auch für Kehler Bürgerinnen und Bürger ermöglicht eine direkte Verbindung von Zentrum zu Zentrum einfacheren Besuch der Einrichtungen (Bildung, Freizeit/Kultur) der Nachbarstadt. Davon profitiert im Endeffekt auch die Wirtschaft vor Ort, besonders Kehl erwartet sich Umsatzsteigerungen des Einzelhandels im Zentrum. Aktuell besteht eine ÖV-Verbindung in Form einer Buslinie der Straßburger Verkehrsbetriebe, die von der Stadt Kehl für den Betrieb finanziell unterstützt werden. In den vergangenen Jahren verzeichnete man hier hohe Fahrgastzuwächse.
- Für Kehl als Kleinstadt mit vielen Verflechtungen zur großen Nachbarstadt Straßburg ist selbstverständlich ein mit Straßburg integriertes öffentliches Verkehrsnetz sinnvoller. Alleine wäre der Bau einer Straßenbahn wirtschaftlich noch schwieriger und politisch wohl nicht vertretbar. Ähnlich große französische Nachbarkommunen von Straßburg (siehe auch das folgende Kapitel) profitieren wie selbstverständlicherweise von einem gemeinsamen Netz, wengleich hier der Aufgabenträger durch interkommunalen Zusammenschluss der selbe ist.
- Darüber hinaus versprechen sich beide Städte von der Straßenbahn als leistungsfähiges und komfortables ÖV-Angebot nicht nur eine verbesserte Verbindung zwischen den beiden Städten, sondern auch eine verkehrliche Entlastung auf der Straße: Zurzeit queren auf der einzigen Straßenverbindung zwischen Straßburg und Kehl, der Europabrücke (*Pont de l'Europe*), täglich 36 000 Fahrzeuge den Rhein und damit die Grenze. Rund 70 % davon sind dem Binnenverkehr im Ballungsraum Straßburg-Kehl zuzurechnen (Stadt Kehl 2013b).
- Die Verbindung der beiden Städte durch die Straßenbahn wird auch als Baustein zur Stärkung der Beziehungen zwischen den beiden Städten gesehen: „Mit der Straßenbahn wird nicht nur ein Verkehrsangebot geschaffen, sondern europäische Integrationspolitik als konkretes Projekt im Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau umgesetzt.“

(Stadt Kehl 2013a, S. 11) Hier erreicht die europäische Dimension die kommunale Politik, man will als „europäische Stadt“ wahrgenommen werden – für Straßburg im Lichte der Diskussion um den Abzug des Europäischen Parlaments nach Brüssel besonders von Bedeutung.

Es ist also schwer zu quantifizieren, ob die Kosten, wenn dem Nutzen gegenübergestellt, „gleich“ aufgeteilt sind. Klar festzumachen ist aber, dass beide Städte ihren Nutzen aus der Straßenbahnverlängerung ziehen können.

Dies wurde auch im Zuge der Genehmigungsverfahren durch quantitative Kostenanalysen bestätigt. Sowohl bei der deutschen „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchung für Verkehrsprojekte nach einem deutschlandweit einheitlichen Bewertungsverfahren) als auch bei der französischen *évaluation socio-économique* (sozioökonomische Untersuchung) im Zuge der *Déclaration d'utilité publique* (DUP, Feststellung über den öffentlichen Nutzen eines Projekts) wurden Werte erreicht, die nach deren jeweiligen Kriterien als gesamtwirtschaftliche rentabel gelten.

Auf deutscher Seite wurde der Nutzen-Kosten-Faktor für die Straßenbahnverlängerung von der derzeitigen Endhaltestelle einmal bis zum Kehler Bahnhof und einmal bis zum Rathaus Kehl untersucht. Für die Strecke bis zum Bahnhof beträgt der Faktor 0,45, d.h. die Kosten sind mehr als doppelt so hoch wie der errechnete Nutzen. Nimmt man die Gesamtstrecke bis zum Rathaus wendet sich das Ergebnis jedoch auf einen Nutzen-Kosten Faktor von 1,23 – der Nutzen übersteigt nach dieser Bewertungsmethode die Kosten (Stadtplanung Stadt Kehl 2013). Diese Umkehrung lässt sich sowohl durch die Tatsache erklären, dass die Verlängerung in der ersten Stufe bis zum Bahnhof „nur“ eine Verbindung zweier Haltestellen in jeweils peripheren Lagen einer Stadt darstellt, als auch durch die Tatsache, dass das Instrument der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ nicht für grenzüberschreitende Projekte konzipiert wurde. Die Förderfähigkeit seitens des Bundes besteht ab einem Wert über 1.

In Frankreich ist der ausschlaggebende Indikator in der *évaluation socio-économique* der interne Zinsfuß (*taux de rentabili-*

té interne, TRI), welcher die wirtschaftliche Rentabilität des Projekts darstellt. Für das vorliegende Projekt beträgt dieser bei der ersten Phase bis zur Haltestelle „*Port du Rhin*“ 3,1 %, bis zum Kehler Bahnhof 7,1 % (Stadtgemeinschaft Straßburg, 2013). Ein Projekt ist von Seiten des Staates ab einem TRI von 4 % oder höher förderfähig.

7. Der Unterschied Gemeindegrenze und Staatsgrenze

Die vorliegende Straßenbahnverlängerung ist das erste französische Straßenbahnprojekt, welches eine Staatsgrenze quert. Während aufgrund der kleinteiligeren Gebietskörperschaften in Frankreich (vgl. CEMR et al. 2011, S. 4) das Überschreiten von Gemeindegrenzen bei Nahverkehrsnetzen selbstverständlich ist, stellt diese internationale Verbindung Neuland dar.

Schon bei der Eröffnung des neuen Straßenbahnnetzes 1994 führte die erste Linie A in die südlich Nachbargemeinde Illkirch-Graffenstaden, welche mit einer Bevölkerung von 27 222 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2013, INSEE 2016a) ähnlich groß wie Kehl ist. Auch die Entfernung von den jeweiligen Zentren der Städte zum Zentrum Straßburg beträgt jeweils ca. sechs Kilometer, beide Städte sind also von ihrer räumlichen Nähe zu Straßburg durchaus vergleichbar. Dennoch dauerte es mehrere Jahre, bis auch Kehl Anschluss an das Straßenbahnnetz bekam.²

Da Illkirch-Graffenstaden Teil der EMS ist, gibt es einen gemeinsamen Aufgabenträger für den öffentlichen Verkehr. Das erleichtert das „Überschreiten“ der Gemeindegrenze wiederum, es muss sich für das jeweilige Projekt im Stadtgemeinschaftsrat nur eine politische Mehrheit finden. Hier geht es dann hauptsächlich um die Frage, welche Gemeinde wann einen Anschluss an das Straßenbahnnetz bekommen soll oder nicht.

Kehl hingegen ist trotz unmittelbarer Nachbarschaft nicht Mitglied der EMS, sodass es auch keine gemeinsame Kompetenzhoheit über den öffentlichen Verkehr gibt – daher ist also neben dem politischen Konsens zweier unterschiedlicher Gemeinderäte (sowohl in den jeweiligen Gemeinderäten selbst als auch zwischen diesen beiden) auch die Koordination und Zusammenarbeit zweier unterschiedliche Verwaltungen notwendig. Hier ist auch die Asymmetrie nicht zu vergessen: Auf der einen Seite die Stadtgemeinschaft, als Zusammenschluss mehrerer Gemeinden, auf der anderen die eigenständige Gemeinde Kehl.

Da keine gemeinsame Gesellschaft o.ä., die als Projektkoordinationsstelle fungiert, gegründet wurde, ist eine Koordination bis in Detailfragen notwendig: Diese wurde in einer Kooperationsvereinbarung festgeschrieben, in der auch das Vorgehen bei etwaigen unerwarteten Umständen (Haftung, Streitfälle, Kostenüberschreitungen) soweit notwendig ins Detail geregelt ist. Theoretisch wäre es denkbar, gemeinsam einen Europäischen Verbund für territoriale Zusammenar-

beit (EVTZ) zu gründen, und diverse Aufgaben an diesen zu übertragen. Dies wurde schon für den Betrieb einer gemeinsamen Kinderkrippe überlegt, allerdings aufgrund der langen Genehmigungsverfahren bei den zuständigen staatlichen Behörden verworfen (Petry 2013).

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten kommt die Staatsgrenze: Diese manifestiert sich in unterschiedlichen Rahmenbedingungen in vielen Punkten, allen voran folgenden:

- Verwaltungsstrukturen
- politische Strukturen
- rechtliche Normen und Vorschriften
- Förderstrukturen
- Sprache und kulturelle Unterschiede

Auch sind weitere Akteure zu beachten, wie die Staaten, die über völkerrechtliche Verträge Rahmenbedingungen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit vorgeben oder über Hoheitsrechte in manchen Bereichen verfügen (z.B. Brückenbau über die Staatsgrenze). Zum anderen spielen auch regionale Akteure eine Rolle: Wie zum Beispiel das Land Baden-Württemberg, das nicht nur als Fördergeber in Erscheinung tritt, sondern auch rechtliche Rahmenbedingungen vorgibt. Hier kommt es vor, dass auf die besonderen Umstände der Grenzregion ungenügend eingegangen wird, wie im Landesentwicklungsprogramm, in dem Kehl nur als „Verdichtungsbereich Ländlicher Raum“ definiert ist und der Raum jenseits der Grenze nur als weiße Fläche dargestellt ist, obwohl gleich daran an französischer Seite ein großer Ballungsraum anschließt. Genauso musste Straßburg aufgrund seiner vermeintlichen Randlage in Frankreich lange auf einen TGV-Anschluss warten (Petry 2013).

Rechtlich und technisch ist vor allem zu beachten, dass unterschiedliche Rahmenbedingungen auf beiden Seiten der Grenze mitgedacht werden müssen: Zwei Beispiele sind technische Normen im Bereich der Trassierung (hier muss darauf geachtet werden, dass die engere der beiden Normen eingehalten werden) und der Fahrzeuge (die Fahrzeuge für diese Strecke müssen auch in Deutschland zugelassen werden, sodass sie unter anderem Blinker benötigen, welche in Frankreich für Straßenbahnen nicht vorgeschrieben sind).

Interessant erscheint hierbei die Tatsache, dass Gebietskörperschaften sich die unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen zu ihrem Nutzen machen: Während beispielsweise die Masterpläne für den Garten der Zwei Ufer oder das Zollhofareal nach deutschem Recht ausgeschrieben wurde, um möglichst flexibel zu bleiben (nach deutschem Wettbewerbsrecht können mehrere Siegesentwürfe angekauft werden), wurden Planung und Bau der Rheinbrücke nach französischem Recht ausgeschrieben. Hierbei wurde durch Anwendung französischem Rechts eine Kostendeckelung (in diesem Falle bei 28 Millionen Euro) sowie eine gemeinsame Ausschreibung von Planung und Bau möglich. Nach der Ausschreibung wird zunächst nur der Planungsauftrag vergeben, erst nach erfolgten Genehmigungsverfahren wird im Anschluss der Bauauftrag vergeben. So kann von Anfang an eine Kostendeckelung für das Gesamtprojekt erreicht werden.

Um aber all diese Punkte und „Stolpersteine“ aus dem Weg

² Eine Verlängerung der Straßenbahn bis in das Ortszentrum von Illkirch-Graffenstaden erfolgte allerdings aufgrund politischer Gründe erst später (2016), vgl. Naumann 2016

zu räumen, ist umso mehr aktives politisches Engagement notwendig, auch um Unterstützung bei höheren Stellen für das Projekt zu bekommen. Dazu braucht es aber auch eine gute politische Zusammenarbeit auf der Ebene der „kommunalen Außenpolitik“, denn ohne diese – und dies wurde schlussendlich auch bei der Pausierung des Projekts nach den Kommunalwahlen und politischen Machtwechsel in Straßburg 2001 deutlich – kann so ein Projekt nicht verwirklicht werden.

8. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Im vereinten Europa werden zukünftig viele Grenzgebiete noch enger zusammenwachsen. Damit wird auch die Planung von gemeinsamen, grenzüberschreitenden Strukturen wie Stadtquartieren oder Infrastrukturen immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Besonders grenzüberschreitende Projekte brauchen passende Rahmenbedingungen. Diese könnten im Elsass aufgrund der konfliktbeladenen Geschichte durchaus als kompliziert betrachtet werden. Aufgrund der guten politischen Zusammenarbeit beider Städte kann man diese zumindestens im Bereich Straßburg-Kehl heute als überwunden bezeichnen.

Das untersuchte Projekt der Verlängerung der Straßenbahnlinie D nach Kehl zeigt, dass auch alle weiteren „Stolpersteine“, sei es rechtlicher, sprachlicher, administrativer oder politischer Art, überwindbar sind. Obwohl das Projekt nach Kehl zeitlich gegenüber dem Plan verzögert ist, ist es zurzeit auf dem besten Weg zur Fertigstellung. Auch andere Projekte wie die Landesgartenschau im Garten der zwei Ufer mit der verbindenden *Passerelle des Deux Rives* und die Ausschreibung eines Masterplans für ein grenzüberschreitendes Stadtentwicklungsprojekt auf dem Gebiet der ehemaligen Zollhäfen wurden gemeinsam erfolgreich in Angriff genommen. Ohne politischen Rückhalt – auf beiden Seiten – wäre dies nicht möglich. Dies gilt grundsätzlich für viele Infrastrukturprojekte, allerdings in diesem Falle umso mehr, da zwei verschiedene Gemeinden in zwei verschiedenen Staaten dahinterstehen und ihr Agieren koordinieren müssen. Zusätzlich kommt der notwendige Wille zur Überwindung verschiedener „Stolpersteine“.

Deutlich wird dabei, dass eine Verlängerung der Straßenbahn von einer französischen Stadt in eine französische Nachbarkommune ungleich einfacher ist: Im Falle Straßburg ist dies vor allem aufgrund der Eurometropole Straßburg (EMS), die als interkommunaler Zusammenschluss gemeinsamer zuständiger Aufgabenträger für den ÖV ist. Kehl ist als deutsche Gemeinde nicht Mitglied der Eurometropole (schließlich handelt es sich trotz des Namens „Eurometropole“ um eine Metropole im Sinne eines französischen Gemeindeverbands) und profitiert daher auch nicht von der zusammenhängenden Verwaltung.

Neben den „üblichen“ Vorteilen, welche man sich durch die Straßenbahn erwartet (attraktives und umweltfreundliches öffentliches Verkehrsmittel zur Verkehrsentlastung auf der Straße und Stadtteilaufwertung bzw. Siedlungsentwicklung), wird bei diesem Projekt deutlich, dass beide Städte

darin auch einen „Leuchtturmcharakter“ für ihre grenzüberschreitende Zusammenarbeit sehen. Es ist sogar von einem Beitrag zur Verkörperung der französisch-deutschen Aussöhnung die Rede.

Schlussfolgerungen

Nicht alle Erkenntnisse aus der Untersuchung dieses Projekts lassen sich deckungsgleich auf andere Grenzregionen übertragen – dazu sind die politischen und administrativen Strukturen, die historische Entwicklung und kulturellen Eigenheiten in den verschiedenen Gebieten zu unterschiedlich.

Im untersuchten Raum sind die historischen Rahmenbedingungen besonders, da das Elsass oft Streitpunkt der deutsch-französischen Beziehung in der Vergangenheit war. Heute scheint dies überwunden, Straßburg ist Sitz mehrerer europäischer Institutionen und positioniert sich gerne als europäische Stadt, wenn nicht gar als zweite europäische Hauptstadt. Ein kommunales Verkehrsprojekt, welches sowohl baulich als auch im übertragenen Sinne einen Brückenschlag ins benachbarte Deutschland schafft, passt hier wunderbar ins Bild – besonders da immer wieder die Absiedelung des Europäischen Parlaments nach Brüssel diskutiert wird.

Auch die rechtlichen Hürden wirken bei so einem Projekt groß, sie haben sich aber wie ausgeführt als überwindbar erwiesen: Zwei Punkte sind diesbezüglich noch hervorzuheben.

Zum einen die Tatsache, dass im untersuchten Projekt trotz bestehender interkommunaler, transnationaler Zusammenarbeit (grenzüberschreitender Verband Eurodistrict Strasbourg-Ortenau) und rechtlicher internationaler Instrumente für einen internationalen Gemeindeverband (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit) die Projektorganisation als Kooperationsvereinbarung zwischen den beiden zuständigen Gebietskörperschaften gelöst wurde. Die vorhandenen transnationalen Instrumente waren für diesen konkreten Fall immer noch mit zu großen Nachteilen verbunden. Besonders die Ablehnung des EVTZ ist bemerkenswert, schließlich wurde es als Instrument erschafft, welches die „kommunale Außenpolitik“ in Grenzregionen vereinfachen soll. Doch es erweist sich als zu träge – da hier die Gemeinden nicht autonom genug reagieren können und sich den Verband erst vom Staat genehmigen lassen müssen, was wiederum Zeit kostet. Interessant ist auch, dass diese Genehmigungsprozeduren in diesem Umfang erst durch Interventionen der Regierungen festgeschrieben worden (vgl. Bußjäger et al. 2011). Zu erwähnen ist allerdings, dass 2013 das Instrument EVTZ vom europäischen Gesetzgeber u.a. mit dem Ziel der Vereinfachung novelliert wurde, so dass hier in Zukunft möglicherweise mit einem verstärkten Einsatz dieses Instruments gerechnet werden kann.

Zum anderen ist hervorzuheben, dass Verwaltung und Politik die unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht nur als Hindernis sehen, sondern diesen Umstand geschickt nutzen. Das deutsche und das französische Vergaberecht unterscheiden sich, sodass sich die Städte Straßburg und Kehl bei gemeinsamen Projekten an dem jeweils für sich günstigeren Recht bedienen: Während bei der Ausschreibung des Masterplans für das Stadtentwicklungsgebiet

auf dem Areal der ehemaligen Zollhäfen das deutsche Recht angewandt wurde, um Ankäufe verschiedener Projekte zu ermöglichen und somit eine breitere Palette an Ergebnisse zu erhalten, wurde bei der Ausschreibung der Straßenbahnbrücke über den Rhein das französische Recht angewandt. Dies ermöglicht nicht nur eine Kostendeckelung, sondern auch eine gemeinsame Ausschreibung von Planung und Bau.

So rücken durch dieses Straßenbahnprojekt und das anschließende Stadtentwicklungsprojekt nicht nur zwei Städte und ihre Bevölkerung näher zueinander, sondern auch unterschiedliche Planungsauffassungen und Rechtsvorschriften. Die Staatsgrenze wird nicht nur überwunden, sondern auch „ausgenutzt“: Die Verwaltungen profitieren von der Auswahl beim Vergaberecht, die Straßenbahn nach Kehl bringt französische Standards und Auffassungen („Straßenbahn nicht als notwendiges Übel zur Verkehrserschließung, sondern als aktives Element urbaner Kultur“ (Groneck 2007, S. 158)) nach Deutschland. In einem der europäischen Zentren transnationaler Diplomatie und Politik entwickelt sich auf kommunaler Ebene also ein grenzüberschreitendes Projekt, das gerade in einer Region mit konfliktbeladener Geschichte eine engere Verknüpfung zweier Städte forciert – und damit den Status Straßburgs als europäische Metropole geschickt unterstreicht.

9. Quellenverzeichnis

Zusätzlich zu den genannten Quellen: Schriftliche und telefonische Konversationen mit Annette Lipowsky und Matthias Kaufhold (Stadt Kehl) im April und Juli 2014.

ADEUS – Agence de développement et d’urbanisme de l’agglomération strasbourgeoise (2004): Livre Blanc de la région transfrontalière Strasbourg-Ortenau / Weißbuch für die grenzüberschreitende Region Strasbourg-Ortenau. Strasbourg.

Alstom (2016): Alstom livre le premier Citadis transfrontalier entre Strasbourg et Kehl. URL: <http://www.alstom.com/fr/press-centre-francais/2016/10/alstom-livre-le-premier-citadis-transfrontalier-entre-strasbourg-et-kehl/> (09.10.2016).

Bundesregierung (2009): Pressemitteilung: Der Brückenschlag – Symbol des Gipfels. URL: <http://www.bundesregierung.de/statisch/nato/Webs/Breg/nato/Content/DE/Artikel/2009-02-18-bruecke-der-zwei-ufer.html> (04.07.2014). Berlin.

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (Auftraggeber) (2013): Best-Practices-Studie zur Verkehrsinfrastrukturplanung und -finanzierung in der EU – Endbericht. Berlin.

Burmeister, J. (2010): Die neue Straßenbahn in Straßburg - Teile 1 und 2. VERKEHR UND TECHNIK, 63(5 & 6), 161-164 & 227-131.

Bußjäger, P./Gamper, A./Happacher, E./ Woelk, J. (Herausgeber) (2011): Der Europäische Verbund territorialer Zusammenarbeit (EVTZ) – neue Chancen für die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino. Braumüller. Wien.

CEMR – The Council of European Municipalities and Regions, Dexia (2011): EU subnational governments 2009 key figures - 2010/2011 edition.

CTS – Compagnie des Transports Strasbourgeois (2014). URL: <http://www.cts-strasbourg.eu/> (12.06.2014). Strasbourg.

Deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz (2014). URL: <http://www.oberrheinkonferenz.org/de/> (24.06.2014). Kehl.

Eurometropole Straßburg (2016): Les réseaux tram et bus à strasbourg. URL: <http://www.strasbourg.eu/fr/environnement-qualite-de-vie/deplacements/transports-publics/reseaux-tram-bus> (03.10.2016) Strasbourg.

France, P. (2013): Le tram vers Kehl, pas « utile » avant 10 ans? Rue89 Strasbourg. URL: <http://www.rue89strasbourg.com/index.php/2013/10/16/societe/le-tram-vers-kehl-pas-utile-avant-10-ans/> (12.07.2014). Strasbourg.

Groneck, C. (2007): Französische Planungsleitbilder für Straßenbahnsysteme im Vergleich zu Deutschland. Dissertation. Bergische Universität Wuppertal. Wuppertal.

Groneck, C. (2009): Erfolgsrezepte von Frankreichs neuen Straßenbahnsystemen - warum die Tram-Renaissance westlich des Rheins so überzeugend ist. DER NAHVERKEHR, 27(5), 34-41.

INSEE – Institut national de la statistique et des études économiques (2016a): Données locales – Chiffres clés sur un territoire. URL: <http://www.insee.fr/> (09.10.2016). Paris.

INSEE – Institut national de la statistique et des études économiques (2016b): Recensement de la population. URL: <http://www.insee.fr/> (09.10.2016). Paris.

INSEE Alsace (2011): Chiffres pour l’Alsace No 24. Strasbourg.

Karlsruher Übereinkommen: Übereinkommen zwischen der Regierung der Französischen Republik, der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und dem schweizerischen Bundesrat, handelnd im Namen der Kantone Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Jura, über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften und örtlichen öffentlichen Stellen [Karlsruhe, 23. Januar 1996], In Kraft getreten am 1. September 1997.

Klotz, J. (2012): Straßburg entdeckt den Rhein. Bundeszentrale für politische Bildung. URL: <http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/geschichte-im-fluss/135779/strasbourg-entdeckt-den-rhein> (28.04.2014). Bonn.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2014): Pressemitteilung: Kehl - Straßburg: Städte wachsen durch grenzüberschreitende Tram noch enger zusammen, URL: <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/kehl-strassburg-staedte-wachsen-durch-grenzueberschreitende-tram-noch-enger-zusammen/> (16.08.2014). Stuttgart.

Mission Opérationnelle Transfrontalière (2013): Grenzräume Europas - aktuell. Nr. 88/April 2013.

MOT-AEBK (2002): Atlas de la coopération transfrontalière. Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs: Strasbourg-Ortenau. Mission Opérationnelle Transfrontalière. Paris.

- MOT-AEBK (2006): Atlas de la coopération transfrontalière. Les transports collectifs transfrontaliers de voyageurs: Modes et motifs de déplacement. Mission Opérationnelle Transfrontalière. Paris.
- Naumann, T. (2016): Straßburg: Straßenbahn bis Illkirch-Graffenstaden verlängert. *stadtverkehr*, 6/2016, S. 42-45. Freiburg.
- Nückles, B. (2014): „Rühr nicht an mein Elsass“: Proteste gegen Gebietsreform. *Badische Zeitung*. URL: <http://www.badische-zeitung.de/elsass-x2x/ruehr-nicht-an-mein-elsass-proteste-gegen-gebietsreform--90461613.html> (09.10.2016). Freiburg im Breisgau.
- Petry, G. (2013): Beispiele für Hemmnisse in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Kehl und Straßburg, vorgetragen am 12. September bei dem Seminar „Erfahrungsaustausch 2013: Grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit deutscher Beteiligung“ des Euro-Institut. URL: <http://www.euroinstitut.org/pdf/Download-Unterlagen/2013-Erfahrungsaustausch-Berlin/PETRY.pdf> (10.06.2014). Berlin.
- Préfet du Bas-Rhin (2013): Conclusions et avis motive relatif à la Déclaration d'utilité publique concernant le projet d'extension de la ligne D du tramway vers Kehl. URL: http://www.bas-rhin.gouv.fr/content/download/7053/47861/file/Avis_et_conclusions_motiv%C3%A9s.pdf (10.06.2014).
- Rafik-Elmrini, N. (2012): Vortrag: Das Beispiel Straßburg, gehalten bei der 2. ÖV-Tagung: «Mehr Stadt dank öffentlichem Verkehr» des Verkehrs-Club der Schweiz. URL: <http://www.verkehrsclub.ch/service/agenda/oev-tagung/> (12.07.2014). Bern.
- Région Alsace (2014): Interreg IV Oberrhein. URL: <http://www.interreg-oberrhein.eu> (24.04.2014). Strasbourg.
- Regionalverband Südlicher Oberrhein (2013): Regionalplan Südlicher Oberrhein – Gesamtfortschreibung. Freiburg.
- Stadt Kehl (2013a): Erweiterung der Straßenbahnlinie „D“ nach Kehl-Bahnhof, Antrag auf Planfeststellung, Anlage 1: Erläuterungsbericht, Kehl.
- Stadt Kehl (2013b): Jahresschrift 2013. Kehl.
- Stadt Kehl (2014): Kehl am Rhein – Stadtportrait, URL: <http://www.kehl.de/stadt/tourismus/stadtportrait.php> (12.07.2014). Kehl.
- Stadt Kehl (2016): Die Tram kommt! Kosten und Zeitplan. URL: <http://kehl.de/stadt/tram/kosten.php?navid=0019> (09.10.2016). Kehl.
- Stadtgemeinschaft Straßburg (2010): *Projet écocités Strasbourg-Kehl. Métropole des deux-rives*. Strasbourg.
- Stadtgemeinschaft Straßburg (2013): Unterlagen zur Enquête publique „Projet d'extension Est de la ligne de tramway D vers KEHL“. Strasbourg.
- Stadtgemeinschaft Straßburg (2014a): Europäische und internationale Organisationen. URL: <http://www.de.strasbourg.eu/de/europa-und-internationales/europaeische-hauptstadt/europaeische-und-internationale-organisationen/> (04.03.2014). Strasbourg.
- Stadtgemeinschaft Straßburg (2014b): Präsentation der Stadtgemeinschaft Straßburg. URL: <http://www.de.strasbourg.eu/de/strasbourg-entdecken/organisation-der-stadt-und-der-stadtgemeinschaft-strasbourg/praesentation-2/> (04.03.2014). Strasbourg.
- Stadtgemeinschaft Straßburg (2014c): ZAC des deux rives. URL: <http://www.strasbourg.eu/developpement-rayonnement/urbanisme-logement-amenagement/projets-urbains/deux-rives/zac> (23.04.2014). Strasbourg.
- Stadtgemeinschaft Straßburg, Stadt Kehl (2012): Kooperationsvereinbarung über die Verlängerung der Linie D des Straßenbahnnetzes des Großraums Straßburg nach Kehl (Bahnhof) bis 2015/2016 zwischen der Stadtgemeinschaft Straßburg und der Großen Kreisstadt Kehl. URL: http://marketing.kehl.de/media-stadt/docs/Kooperationsvereinbarung_Tram.pdf (16.04.2014). Strasbourg/Kehl.
- Stadtplanung Stadt Kehl (2013): Vorlage Nr. 001/13 für den Gemeinderat: Verlängerung der Tram Linie D von Straßburg nach Kehl hier: Beschluss über den Bau der Tram ab Rheinmitte bis zum Kehler Rathaus. Kehl.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2016): Struktur- und Regionaldatenbank. URL: <http://www.statistik-bw.de/> (03.10.2016). Stuttgart.
- Vogler, B. (2012): *Geschichte des Elsass*. Kohlhammer. Stuttgart.
- Wendel, J. (2005): Die Agglomeration Strasbourg: Struktur, Entwicklung und Tendenzen – ein Überblick. *Geographica Helvetica*. 60(4), 260-274.
- Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg – Abt. 5 Strukturpolitik und Landesentwicklung (2002): *Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg*. Stuttgart.
- Wittmann, B. (2009): *Die Geschichte des Elsass: eine Innenansicht*. Morstadt. Kehl.