

Studie zum grenzüberschreitenden ÖPNV im Eurodistrikt Strasbourg – Ortenau



Karlsruhe-Lyon, Version 25.02.2015

TTK Projektnummer: 6720



Bericht

Studie zum grenzüberschreitenden ÖPNV im Eurodistrikt Strasbourg - Ortenau

Auftraggeber:

EVTZ Eurodistrikt Strasbourg - Ortenau
1, parc de l'étoile
F – 67076 Strasbourg Cedex

Kontakt : Cordula Riedel
E-Mail : cordula.riedel@eurodistrict.eu
Tel / Fax : +49 (0) 7851-899 75 11

Auftragnehmer : TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)

TTK Lyon
47 rue Maurice Flandin
F-69003 Lyon
Tel : +33 4 37 91 65 60

Sitz
Gerwigstraße 53
D-76131 Karlsruhe
Contact : Marc PEREZ
Tel. : + 49 721 62503 15
Fax. : +49 721 62503 33
Email : marc.perez@ttk.de
www.ttk.de

Team :

TTK : Jan GROSSE BEILAGE, Xavier ORTHLIEB
PGV : Dankmar ALRUTZ, Wolfgang BOHLE



Inhalt

1	Aufgabenstellung, Ziel und Aufbau	13
1.1	Aufgabenstellung.....	13
1.2	Ziel und Aufbau der Studie	13
2	STUFE 1 : Bestandsaufnahme und Beurteilung der aktuellen Situation.....	15
2.1	AP 1 : Grundlagen der Raumstruktur – Definition der Hauptverkehrsachsen im grenzüberschreitenden Verkehr.....	15
2.1.1	Grundlagen der Raumstruktur	15
2.1.2	Nachfrageanalyse	27
2.1.3	Projekte	34
2.1.4	Definition der Hauptverkehrsachsen im grenzüberschreitenden Verkehr	36
2.2	AP 2 : Bestandsaufnahme des öffentlichen Verkehrsangebotes.....	39
2.2.1	Angebot des öffentlichen Verkehrs: französische und deutsche Zonen des Eurodistrikts	39
2.2.2	Öffentliches grenzüberschreitendes Verkehrsangebot	42
2.2.3	Zusammenschau grenzüberschreitendes ÖV-Angebot	55
2.3	AP 3 : Bestandsaufnahme Intermodale Verknüpfung.....	59
2.3.1	Art der Bike & Ride-Anlagen	59
2.3.2	Quantität, Auslastung und „Wildparker“	62
2.3.3	Mängelanalyse	63
2.3.4	Fahrradmitnahme	65
2.4	Gesamtverkehrliche Betrachtung der Rheinquerung auf Höhe Lahr – Erstein	66
2.5	AP 4 : Zusammenfassung der Analyseergebnisse.....	80
3	Stufe 2: Szenarien	82
3.1	AP 5 : Entwicklung von Szenarien	82
3.1.1	Szenario 1 (Minimal-Szenario)	84
3.1.2	Szenario 2 (Mittleres Szenario)	86
3.1.3	Szenario 3 (Maximalszenario)	90
3.2	AP 6 : Bewertung der Szenarien.....	94
3.2.1	Szenario 1	94
3.2.2	Szenario 2	96

	Inhalt	
3.2.3	Szenario 3	98
3.3	Empfehlung zur Wahl eines Zielszenarios	100
4	Stufe 3: Planung für stufenweise Verbesserungen	102
4.1	AP 7 Vertiefende Maßnahmenkonzeption.....	102
4.1.1	Maßnahmen / zeitliche Umsetzung	102
4.1.2	Vorschläge zur institutionellen Umsetzung	139
4.1.3	Bestandsaufnahme möglicher Finanzierungsquellen	140
5	Zusammenfassung.....	142
6	Anhang.....	146
6.1	Quelle-Ziel-Studien der Linien 260, 262, 263 und 270 (CD 67).....	146
6.2	Verbindungen der Regionalzüge auf der Strecke Straßburg- Appenweier-Offenburg.....	150
6.3	TGV/ICE Verbindungen auf der Strecke Straßburg- Appenweier-Offenburg.....	153
6.4	Fahrradabstellplätze	154

Abbildungsverzeichnis

Bild 1 :	Arbeitsschritte	14
Bild 2 :	Untersuchungsgebiet	16
Bild 3 :	Straßennetz Eurodistrikt	17
Bild 4 :	Schienennetz Eurodistrikt	18
Bild 5 :	Karte der Straßenübergänge am Rhein in der Oberrheinzone	19
Bild 6 :	Bevölkerungsdichte der Gemeinden des Oberrheins 2009, Quelle Oberrheinkonferenz	20
Bild 7 :	Bevölkerungszahl pro deutsche Zone Ende 2013, Quelle: statistik-bw.de	21
Bild 8 :	Bevölkerungszahl pro französische Zone am 1. Januar 2014, Quellen: INSEE, <i>Strasbourg Eurométropole</i>	21
Bild 9 :	Anzahl der Sozialversicherungspflichtigen pro deutsche Zone am 1. Januar 2013, Quelle: statistik-bw.de	21
Bild 10 :	Anzahl der Stellen pro französische Zone in 2009, Quelle: INSEE	21
Bild 11 :	Einrichtungen / „Points of Interest“	23
Bild 12 :	Wohnort der in Frankreich wohnenden Herrenknecht-Angestellten	24
Bild 13 :	Verband der Wohngemeinden der im Studienbereich wohnenden Herrenknecht-Angestellten	24
Bild 14 :	Herkunft der Europa Park Besucher	25
Bild 15 :	Herkunft der PKW aus Frankreich	26
Bild 16 :	Anteil der Bewohner in Deutschland beschäftigten Bewohner, Quelle : ADEUS	28
Bild 17 :	Anzahl der Personen pro Tag, die den Rhein zwischen Ortenau und der städtischen Gemeinschaft Straßburg je nach Mittel und Gebiet zwischen 6 Uhr und 20 Uhr überqueren, Quelle: <i>Enquête cordon 2009</i>	29
Bild 18 :	Fahrtenmotive an Werktagen, Quelle <i>Enquête cordon 2009</i>	29
Bild 19 :	Fahrtenmotive an Samstagen, Quelle <i>Enquête cordon 2009</i>	30
Bild 20 :	Fahrtenmotive nach Uhrzeit an Werktagen (JOB, tous modes, tous sites), Quelle <i>Enquête cordon 2009</i>	30
Bild 21 :	Fahrtenmotive nach Uhrzeit an Samstagen, (tous modes, tous sites), Quelle <i>Enquête cordon 2009</i>	30

Bild 22 :	Zielverteilung der grenzüberschreitenden Verkehrsflüsse, Quelle <i>Enquête cordon</i> 2009	31
Bild 23 :	Zielort der Grenzüberschreitenden (alle Verkehrsmittel), Quelle <i>Enquête cordon</i> 2009	32
Bild 24 :	Herkunftsort der Grenzüberschreitenden (alle Verkehrsmittel), Quelle <i>Enquête cordon</i> 2009	32
Bild 25 :	Anzahl der Ein- und Ausstiege (Tagesdurchschnitt) je nach Bahnhof, Quelle <i>Enquête cordon</i> 2009	33
Bild 26 :	Anteile der Ein- und Ausstiege, Quelle <i>Enquête cordon</i> 2009	33
Bild 27 :	Fahrten per Zug nach Quelle-Ziel, Quelle: <i>Enquête</i> <i>cordon</i> 2009	34
Bild 28 :	Laufende und geplante Projekte im Eurodistrikt	35
Bild 29 :	Französische Pendler, nach Herkunfts- Gemeindeverbänden und Zielorten	36
Bild 30 :	Anteil der französischen Auspendler mit dem Ziel Ortenau	37
Bild 31 :	Gewichtete französische Pendlerströme innerhalb des Eurodistrikts	37
Bild 32 :	Grenzüberschreitende Hauptverkehrsachsen im Eurodistrikt	38
Bild 33 :	Bahnlinien im Eurodistrikt	40
Bild 34 :	Fernverkehrsverbindungen ab Straßburg und Offenburg	40
Bild 35 :	Zusammenfassende Tabelle der Buslinien	41
Bild 36 :	Schienenverkehr Straßburg – Offenburg	42
Bild 37 :	Regionale Anschlüsse Abfahrt Offenburg 18:04	43
Bild 38 :	Regionale Anschlüsse Abfahrt Straßburg 7:22	44
Bild 39 :	Fernverkehr - Anschlüsse, Abfahrt Offenburg 8:04	45
Bild 40 :	Fernverkehr - Anschlüsse, Abfahrt Straßburg 7:22	45
Bild 41 :	Fahrt der Linie 21 seit 2012	46
Bild 42 :	Kenndaten der Linie 21	46
Bild 43 :	Entwicklung der CTS-Linie 21 zwischen 2007 und 2012	47
Bild 44 :	Vergleich der Fahrtmotive auf der Linie 21 2007-2013	48
Bild 45 :	Erweiterungsprojekt des Straßenbahn D Richtung Kehl	48
Bild 46 :	Vergleich Linie 21 / Verlängerung der Linie D nach Kehl	49
Bild 47 :	Kalender der Verkehrsanbindung durch das CTS Netz an den Europa Park	50
Bild 48 :	Europass Tarifangebot (Stand 2013/2014)	52
Bild 49 :	Nutzung des Europass (2013)	53

Bild 50 :	Fahrplan der Buslinie « Vis-à-Vis »	54
Bild 51 :	ÖV-Angebot mit grenzüberschreitendem Potential werktags	56
Bild 52 :	ÖV-Angebot mit grenzüberschreitendem Potential samstags	57
Bild 53 :	ÖV-Angebot mit grenzüberschreitendem Potential sonntags und feiertags	58
Bild 54 :	Fahrradboxen am Bahnhof in Achern und Kehl	60
Bild 55 :	Fahrradabstellraum an den Bahnhöfen Benfeld und Krimmeri-Meinau	60
Bild 56 :	Fahrradparkhäuser an den Bahnhöfen Offenburg („Radhaus“) und Strasbourg („Parc Gares Vélos“)	60
Bild 57 :	Vorderradklemmen und Rahmenhalter am Bahnhof Lahr	61
Bild 58 :	Überdachte Rahmenhalter an den Bahnhöfen Appenweier und Molsheim	61
Bild 59 :	Kapazität und Benutzung der Parkmöglichkeiten	62
Bild 60 :	Wild abgestellte Fahrräder an den Bahnhöfen Offenburg und Strasbourg	63
Bild 61 :	Erschließungswege an den Bahnhöfen Achern und Oberkirch	63
Bild 62 :	Treppen ohne und mit Schieberampen an den Bahnhöfen Haguenau und Lahr	64
Bild 63 :	Anlagen mit unterdurchschnittlicher Auslastung an den Bahnhöfen Appenweier (Zugang westl. Gleis) und Krimmeri-Meinau	65
Bild 64 :	Fahrradmitnahme in DB, TER-Alsace	65
Bild 65 :	Kennzeichnung der Fahrradabteile in DB, OSB, TER- Alsace	65
Bild 66 :	Rheinquerung bei Lahr – Erstein: Lage der Brücken, Quelle : Open Street Map	66
Bild 67 :	EDF Infrastrukturen auf der französischen Seite	67
Bild 68 :	Zählung 07/04 Richtung FR->DE	67
Bild 69 :	Herkunft Kfz-Kennzeichen 07/04 Richtung FR->DE	67
Bild 70 :	IV-Zählung Erstein Montag 07/04 Richtung FR-> DE, Herkunft französische PKW	68
Bild 71 :	IV-Zählung Erstein Montag 07/04 Richtung FR-> DE, Herkunft deutsche PKW	68
Bild 72 :	Zählung 07/04 Richtung DE->FR	68
Bild 73 :	Herkunft Kfz-Kennzeichen 07/04 Richtung DE->FR	69

Bild 74 :	IV-Zählung Erstein Montag 07/04 Richtung DE-> FR, Herkunft französische PKW	69
Bild 75 :	IV-Zählung Erstein Montag 07/04 Richtung DE-> FR, Herkunft deutsche PKW	69
Bild 76 :	Zusammenfassung IV-Zählung 07/04	70
Bild 77 :	Zusammenfassung Zulassungsort von den Fahrzeuge 07/04	71
Bild 78 :	Zählung 12/04 Richtung FR->DE	72
Bild 79 :	Herkunft Kfz-Kennzeichen 07/04 Richtung FR->DE	72
Bild 80 :	IV-Zählung Erstein Samstag 12/04 Richtung FR-> DE französische Kennzeichen	73
Bild 81 :	IV-Zählung Erstein Samstag 12/04 Richtung FR-> DE deutsche Kennzeichen	73
Bild 82 :	Zählung 12/04 Richtung DE->FR	74
Bild 83 :	Herkunft Kfz-Kennzeichen 07/04 Richtung FR->DE	74
Bild 84 :	IV-Zählung Erstein Samstag 12/04 Richtung DE-> FR französische Kennzeichen	74
Bild 85 :	Zählung IV-Erstein Samstag 12/04 Richtung DE-> FR DE deutsche Kennzeichen	75
Bild 86 :	IV-Zählung 12/04	75
Bild 87 :	Herkunftsland 12/04	76
Bild 88 :	Zusammenfassung IV-Zählungen Erstein	77
Bild 89 :	Schätzung der Verkehrsbelastung am Übergang Gerstheim-Schwanau	78
Bild 90 :	Baukastenprinzip der Szenarien	82
Bild 91 :	Szenario 1	84
Bild 92 :	Szenario 2	86
Bild 93 :	Linie Offenburg-Ilk Kirch	87
Bild 94 :	Endstation Linie Offenburg-Ilk Kirch	88
Bild 95 :	Szenario 3	90
Bild 96 :	Mögliche Straßen-Trassierung	92
Bild 97 :	Mögliche Radwegeverbindungen	93
Bild 98 :	Zusätzliche Betriebskosten des Szenarios 1	95
Bild 99 :	Zusätzliche Betriebskosten des Szenarios 2	97
Bild 100 :	Zusätzliche Betriebskosten des Szenarios 3	99
Bild 101 :	Mehrkriterien Analyse der Szenarien	101
Bild 102 :	Fahrplanvorschlag Strasbourg-Offenburg werktags	105
Bild 103 :	Fahrplanvorschlag Offenburg-Strasbourg werktags	106

Bild 104 :	Fahrplanvorschlag für die Durchbindung Roeschwoog-Offenburg werktags (Abschnitt Roeschwoog-Strasbourg)	107
Bild 105 :	Fahrplanvorschlag Strasbourg-Offenburg samstags, sonn- und feiertags	108
Bild 106 :	Fahrplanvorschlag Offenburg - Strasbourg samstags, sonn- und feiertags	109
Bild 107 :	Kostenschätzung der zusätzlichen Betriebskosten auf der Linie Offenburg- Strasbourg	110
Bild 108 :	Regionalbusnetz in Kehl ab 2016 (Endstation tram D Bahnhof Kehl)	111
Bild 109 :	Regionalbusnetz in Kehl ab 2017 (Endstation tram D Kehl Rathaus)	112
Bild 110 :	Fahrplan für die Linie 403 Kehl – Freistett samstags	113
Bild 111 :	Fahrplan für die Linie 403 Kehl – Freistett sonntags und an wechselseitigen Feiertagen	113
Bild 112 :	Fahrplan für die Linie 106 Kehl – Altenheim samstags	114
Bild 113 :	Fahrplan Linie 403 Kehl – Altenheim sonntags und an wechselseitigen Feiertagen	115
Bild 114 :	Fahrplan für die Linie 7136 Kehl – Neumühl - OG samstags	116
Bild 115 :	Fahrplan Linie 7136 Kehl – Neumühl - OG sonntags und an wechselseitigen Feiertagen	117
Bild 116 :	Fahrplan für die Linie 7146 Kehl – Hesselhurst - OG samstags	118
Bild 117 :	Fahrplan Linie 7146 Kehl – Hesselhurst - OG sonntags und an wechselseitigen Feiertagen	119
Bild 118 :	Kostenschätzung für die zusätzlichen Betriebskosten Regionalbus Kehl	120
Bild 119 :	Verlauf des Schnellbusses Offenburg – Illkirch	121
Bild 120 :	Fahrplanentwurf für den Schnellbus Offenburg – Illkirch	122
Bild 121 :	Kostenschätzung für die Betriebskosten des Schnellbusses Offenburg – Illkirch	122
Bild 122 :	Linienverlauf Vis-à-Vis Bus	123
Bild 123 :	Fahrplanvorschlag Vis-à-Vis Bus	124
Bild 124 :	Kostenschätzung der Betriebskosten des Vis-à-Vis Bus	125
Bild 125 :	Verlauf der Linie 271	125
Bild 126 :	Fahrplanvorschlag für die Linie 271	126
Bild 127 :	Bus für Beschäftigte und Besucher des Europa-Parks	127
Bild 128 :	Fahrplan Bus für Beschäftigte und Besucher des Europa-Parks (Richtung FR>DE)	128

Bild 129 :	Fahrplan Bus für Beschäftigte und Besucher des Europa-Parks (Richtung DE>FR)	128
Bild 130 :	Schätzung der Betriebskosten Bus für Beschäftigte und Besucher des Europa-Parks	128
Bild 131 :	Erweiterter Geltungsbereich des Europass auf die Gemeindeverbände Benfeld, Rhinau und Erstein	129
Bild 132 :	Möglicher Verlauf der Radroute Erstein-Lahr	131
Bild 133 :	Möglicher Verlauf der Straßenverbindung Erstein-Lahr	133
Bild 134 :	Maßnahmen an Bike+Ride-Anlagen	134
Bild 135 :	Potentieller Standort für Doppelstockplätze am Bahnhof Offenburg	135
Bild 136 :	Weiterer potentieller Standort für Doppelstockplätze am Bahnhof Offenburg (Anpassung Dachhöhe)	135
Bild 137 :	Kostenschätzung und Realisierungsstufen	138
Bild 138 :	Belastung der Haltestellen der Linie 260	146
Bild 139 :	Belastung der Haltestellen der Linie 262	147
Bild 140 :	Belastung der Haltestellen der Linie 263	148
Bild 141 :	Belastung der Haltestellen der Linie 270	149
Bild 142 :	Regionalverbindungen in Richtung OG, Quelle: Bahn.de Strecke Dienstag, 15. April 2014	151
Bild 143 :	Regionalverbindungen in Richtung Str, Quelle Bahn.de Strecke Dienstag, 15. April 2014	152
Bild 144 :	TGV/ICE Verbindungen Richtung OG, Quelle: Bahn.de Strecke Dienstag, 15. April 2014	153
Bild 145 :	TGV/ICE Verbindungen Richtung Str, Quelle: Bahn.de Strecke Dienstag, 15. April 2014	153
Bild 146 :	Westseite: Abstellanlagen (überdachte Rahmenhalter und Fahrradboxen) und Zuwegung zum Bahnhof Achern	154
Bild 147 :	Ostseite: Abstellanlagen (überdachte Rahmenhalter und Fahrradboxen) und Zuwegung zum Bahnhof Achern	154
Bild 148 :	Mängel Bike & Ride-Anlagen: Graffiti (Westseite), Erschließung zugeparkt (Ostseite), mangelhafte Beleuchtung	154
Bild 149 :	Abstellanlagen bei westlichem Gleis (tlw. überdachte Rahmenhalter und Fahrradboxen) und Zuwegung zum Gleis	155
Bild 150 :	Abstellanlagen bei östlichem Gleis (überdachte Rahmenhalter und Fahrradboxen) und Zuwegung zum Gleis	155

Bild 151 :	Mängel Bike & Ride-Anlagen: Platzierung Abstellanlage, Schiebestrecke	155
Bild 152 :	Zugang Ostseite (Fahrradkäfig, freie Rahmenhalter) und Zuwegung	156
Bild 153 :	Zugang Westseite (freie Rahmenhalter, Fahrradkäfig) und Zuwegung	156
Bild 154 :	Mängel: Zuwegung (soziale Sicherheit, Sauberkeit)	156
Bild 155 :	Abstellanlagen am Bahnhof Bischwiller (freie Rahmenhalter, Fahrradraum) und Zuwegung	157
Bild 156 :	Mängel: Zuwegung (soziale Sicherheit, Sauberkeit)	157
Bild 157 :	Abstellanlagen am Bahnhof Erstein (Fahrradkäfig, überdachte Rahmenhalter)	158
Bild 158 :	Mängel (Sauberkeit, Bodenwellen)	158
Bild 159 :	Abstellanlagen am Bahnhof Haguenau (Fahrradkäfige und freie Rahmenhalter)	159
Bild 160 :	Mängel: Wildparker an Fahrradkäfig, Treppen zum Gleis (Fahrradmitnahme)	159
Bild 161 :	Zugang Nordseite (Fahrradboxen, Rahmenhalter) und Zugang Gleis	160
Bild 162 :	Zugang Südseite (Rahmenhalter, Fahrradkäfig)	160
Bild 163 :	Abstellanlagen am Bahnhof Krimmeri-Meinau (Rahmenhalter, Veloparc (Fahrradkäfig mit Doppelstockanlage))	161
Bild 164 :	Mängel: Velopark (Anlage nicht genutzt, Parksysteme verbogen, Entfernung); Wildparker	161
Bild 165 :	Fahrradboxen, überdachte Rahmenhalter, Vorderradklemmen am Gleis	162
Bild 166 :	Mängel: große Anzahl (tw. verbogene) Vorderradklemmen, schmale Rampe	162
Bild 167 :	Nordseite: Fahrradkäfig, freie Rahmenhalter, Schieberampe	163
Bild 168 :	Südseite: Fahrradkäfig, freie Rahmenhalter	163
Bild 169 :	Mängel: Wildparker	163
Bild 170 :	Abstellanlagen (überdachte Rahmenhalter) und Zuwegung zur Anlage	164
Bild 171 :	Mängel Bike & Ride-Anlagen: alte Abstellanlage nicht entfernt, unzureichende Absenkung der Borde	164
Bild 172 :	Abstellanlagen (Rahmenhalter) am Bahnhof Obernai	165
Bild 173 :	Zugang Ostseite: Fahrradboxen, freie Abstellanlagen (tw. überdacht)	166

Bild 174 :	Zugang Westseite: überdachte Rahmenhalter, Fahrradboxen, freie Abstellanlagen (tw. Vorderradklemmen)	166
Bild 175 :	Automatisches Fahrradparkhaus (Radhaus)	166
Bild 176 :	Mängel: Wildparker/Zuwegung, Positionierung Rahmenhalter, Vorderradklemmen	167
Bild 177 :	Abstellanlagen (Rahmenhalter) und Zugang vom Bahnhofsvorplatz Strasbourg	168
Bild 178 :	Fahrradparkhaus Strasbourg	168
Bild 179 :	Mängel: Wildparker	168

1 Aufgabenstellung, Ziel und Aufbau

1.1 Aufgabenstellung

Der Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau wurde am 17. Oktober 2005 mit der Unterzeichnung der Gründungsvereinbarung des Eurodistrikts Strasbourg-Ortenau ins Leben gerufen. Er umfasst den Ortenaukreis und den Großraum Strasbourg, also 79 Gemeinden mit etwa 910.000 Einwohnern. Seit 2013 ist auf französischer Seite eine südliche Erweiterung um 28 Gemeinden mit insgesamt knapp 50.000 zusätzlichen Einwohnern in Vorbereitung.

Das Ziel der Vereinbarung zur Gründung des Eurodistrikts ist, Raum zu schaffen für eine gemeinschaftliche Politik im Rahmen grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Der Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau steuert eine gemeinsame Zukunft des Ortenaukreises und des Großraums Straßburg an und letztendlich sogar die nachhaltige Entwicklung einer veritablen europäischen Metropole mit annähernd einer Million Einwohnern.

Diese Studie berücksichtigt bereits die geplante Erweiterung des Eurodistrikts Strasbourg-Ortenau.

1.2 Ziel und Aufbau der Studie

Mit der Studie wird das Ziel verfolgt, bereits bestehende individuelle Planungen und politische Zielsetzungen im gesamten Untersuchungsgebiet zusammenzuführen, zu vereinheitlichen und zu koordinieren. Am Ende soll eine Optimierung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs stehen.

Im Detail sind folgende Punkte erarbeitet worden

- ▶ Analyse der aktuellen Situation bezüglich Angebot und Nutzungsfrequenz mit Schwerpunktsetzung auf dem grenzüberschreitenden Aspekt des öffentlichen Personennahverkehrs.
- ▶ Feststellen von Mängeln und Funktionsstörungen.
- ▶ Vorschläge zur Verbesserung der Hauptverkehrsachsen.
- ▶ Ausarbeiten von Verbesserungsvorschlägen bezüglich Verkehrstakt und Tarifen.
- ▶ Priorisierung der Vorschläge und Unterstützen des Eurodistrikts bei der Entscheidungsfindung.

Das folgende Schema zum Untersuchungsablauf gibt einen Überblick über die Arbeitsschritte:

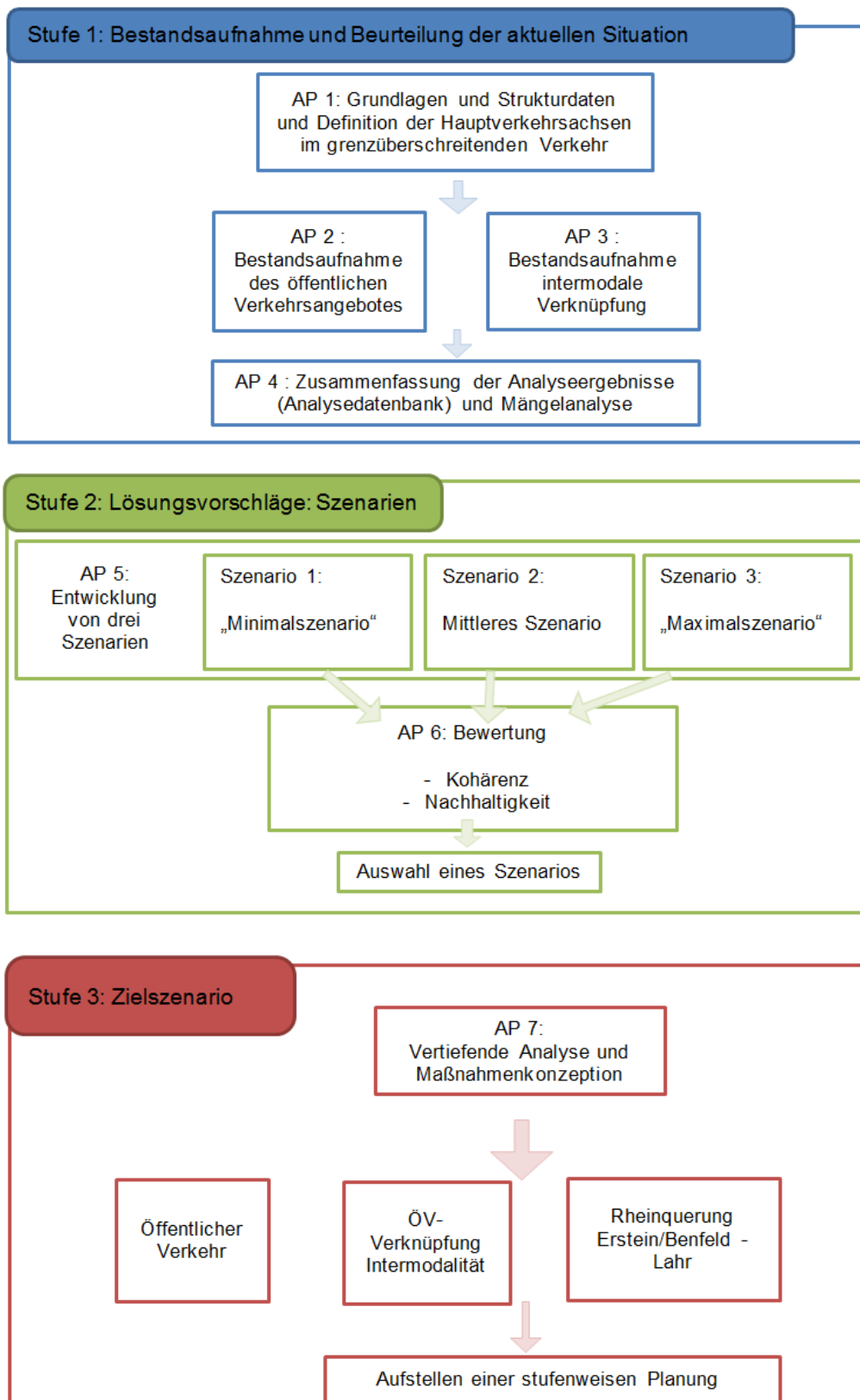


Bild 1 : Arbeitsschritte

2 STUFE 1 : Bestandsaufnahme und Beurteilung der aktuellen Situation

2.1 AP 1 : Grundlagen der Raumstruktur – Definition der Hauptverkehrsachsen im grenzüberschreitenden Verkehr

2.1.1 Grundlagen der Raumstruktur

Das durch die aktuelle Studie betroffene Gebiet wurde im Laufe der Arbeitsgruppensitzung vom 11. März 2014 folgendermaßen definiert:

- ▶ Eurodistrikt (Ortenau, Gemeindeverbände *Strasbourg Eurométropole, Communauté de Communes de Benfeld, de Rhinau et d'Erstein*) ;
- ▶ Gemeindeverbände *Communautés de Communes du Pays de Sainte-Odile, de Brumath, de Bischwiller, de la Basse-Zorn* ;
- ▶ südlicher Teil des Gemeindeverbandes *Communauté de Communes du Pays Rhénan*.

Aufgrund ihrer Größe, ihrer Attraktivität und ihrer Interaktion mit der restlichen Region Elsass wurden die Verkehrsknotenpunkte (*pôles d'échanges multimodaux*) Hagenau und Molsheim mit in den Studienbereich aufgenommen.

Folgende Gebietskörperschaften befinden sich im Untersuchungsgebiet:

- ▶ der Ortenaukreis
- ▶ die oben genannten Gemeindeverbände sowie die Kommunen
- ▶ das *Département Bas-Rhin*
- ▶ und die *Region Alsace*

Ferner sind von der Studie die Verkehrsunternehmen auf beiden Seiten der Grenze, die Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO) und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg betroffen.

Die folgende Abbildung veranschaulicht das Untersuchungsgebiet.

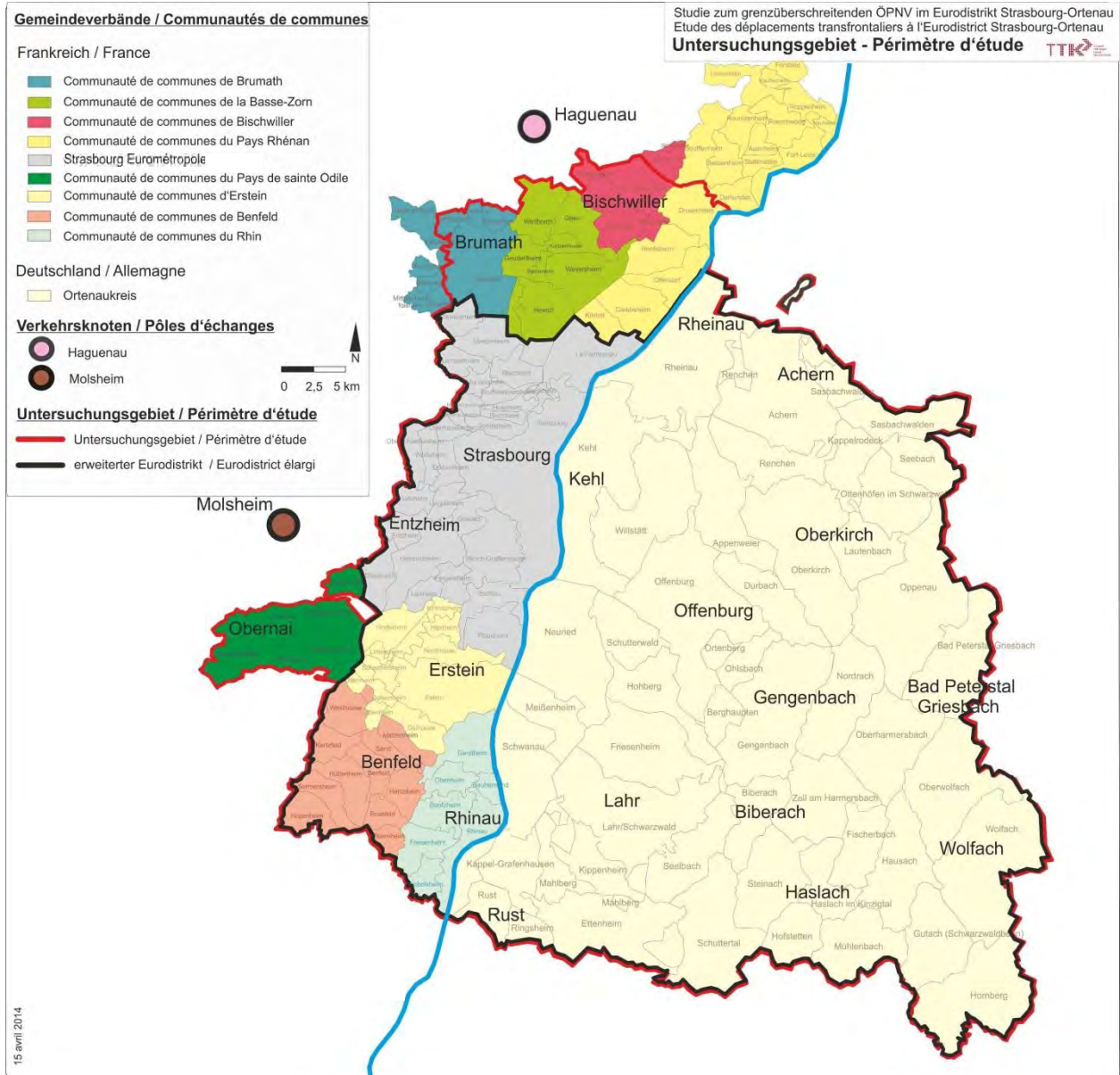


Bild 2 : Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet wird durch ein umfangreiches Straßeninfrastruktur-Netz abgedeckt. Auffällig sind die französischen Autobahnen A35 für die Nord-Süd-Verbindung des Elsass sowie die A4, die Straßburg mit Paris verbindet. Auf der deutschen Seite durchquert die A5 den Ortenaukreis von Norden nach Süden und die B28 wird mit der französischen N4 auf Höhe der Europabrücke zwischen Straßburg und Kehl verknüpft. Des Weiteren existiert ein sekundäres Netz von regionalen Verbindungen, das die Grenzübergänge in der Nähe von Rheinau bzw. von Erstein einbindet. Die folgende Karte zeigt Autobahnen, Schnell- und Bundesstraßen sowie die für die Studie relevanten regionalen Straßen.

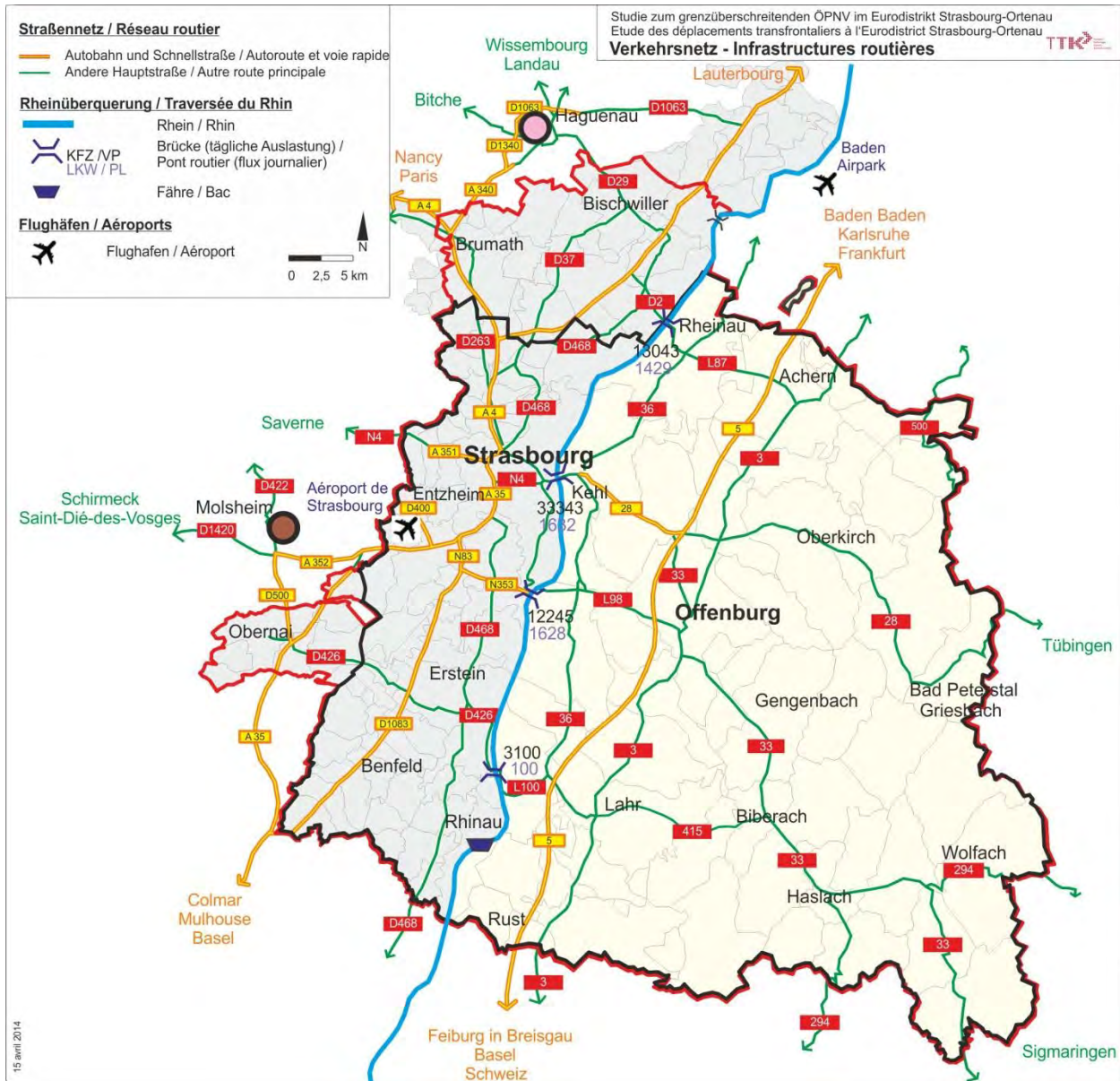


Bild 3 : Straßennetz Eurodistrict

Des Weiteren ist die Region von einem Bahnnetz erschlossen, welches die wichtigsten Städte sowie einige abseits der Hauptachse im Rheintal gelegene Bereiche bedient. Das regionale Netz ist auf beiden Seiten des Rheins verhältnismäßig gut entwickelt. Die Verbindung Strasbourg-Kehl-Offenburg bildet das Rückgrat des grenzüberschreitenden ÖV-Netzwerks. In naher Zukunft (2016) wird die Hochgeschwindigkeitslinie (LGV) Ost die Verbindung von Straßburg nach Paris in 1 Stunde 50 Minuten und darüber hinaus über den Straßburger Hauptbahnhof eine schnellere Verbindung zum gesamten Eurodistrikt ermöglichen.

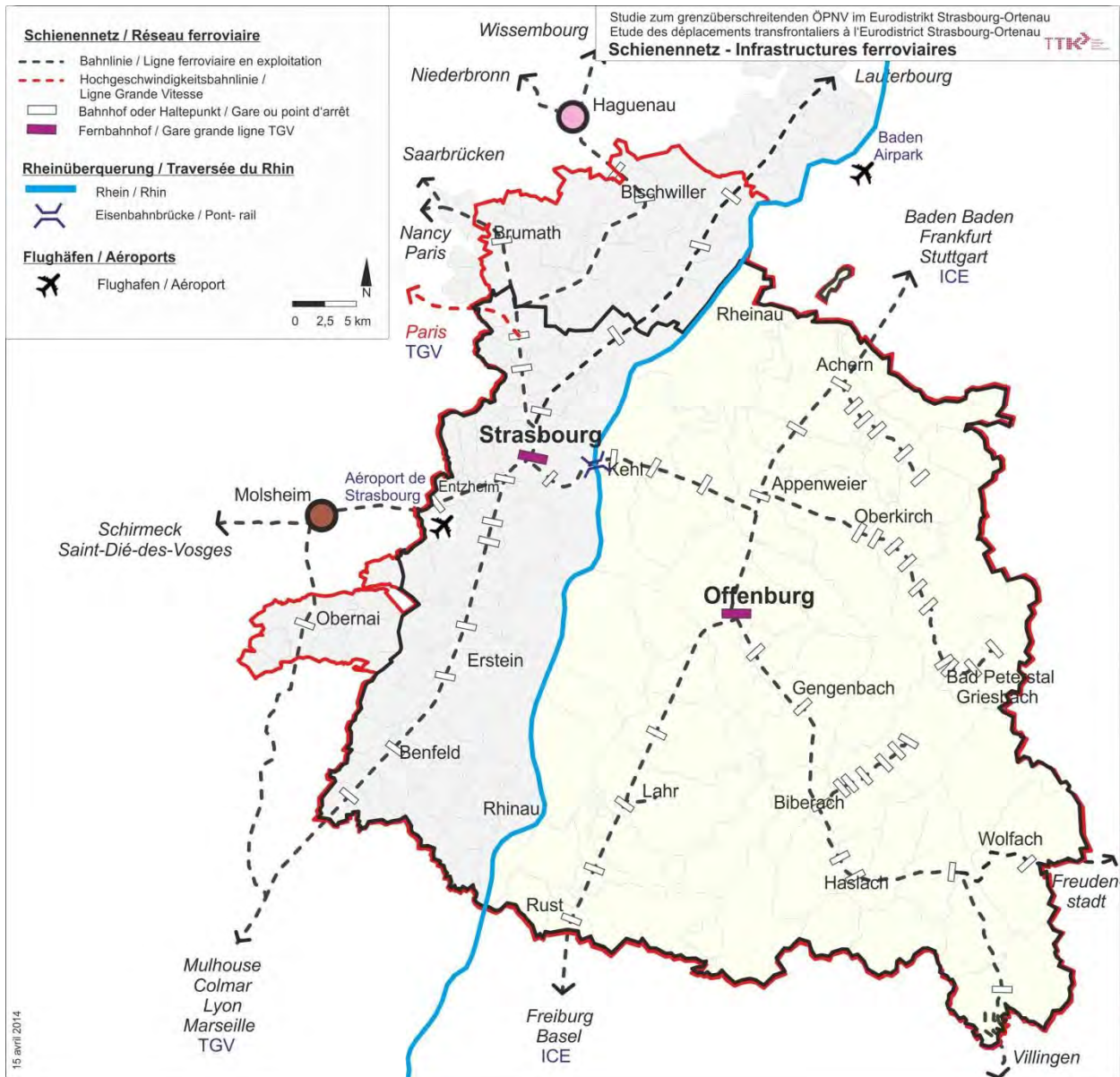


Bild 4 : Schienennetz Eurodistrikt

Die Qualität der grenzüberschreitenden Verkehrsmittel hängt unmittelbar davon ab, wie flüssig der Fahrgast die Grenze und somit den Rhein überqueren kann. Es gilt also, sich den Themen des Zugangs, der Anzahl und der Qualität der Rheinquerungen zu widmen. Im Gebiet des Eurodistrikts sind drei bedeutsame Übergänge auf Höhe von Straßburg, Rheinau und Offenburg/Illkirch zu verzeichnen. Einen Straßenübergang mit beschränkteren Leistungen gibt es in der Nähe von Schwanau-Gerstheim (Erstein-Lahr).

Bezüglich der Lage der Straßenübergänge im gesamten Bereich des Oberrheins fällt die Tatsache ins Auge, dass im südlichen Teil des Eurodistrikts auf einer Strecke von ca. 40 Kilometern zwischen Sélestat-Riegel und Offenburg-Illkirch kein Übergang auf einer Hauptachse existiert. Dies wird durch die folgende Karte veranschaulicht:



Bild 5 : Karte der Straßenübergänge am Rhein in der Oberrheinzone

Die Bevölkerungsverteilung innerhalb des Eurodistrikts spiegelt die Situation der gesamten Oberrheinzone wider. Die Bevölkerung konzentriert sich zwischen den urbanen Polen der *Strasbourg Eurométropole* sowie entlang der deutschen Rheinachse. Weitläufige Bereiche des Schwarzwaldes sowie der Vogesen sind dünn besiedelt.

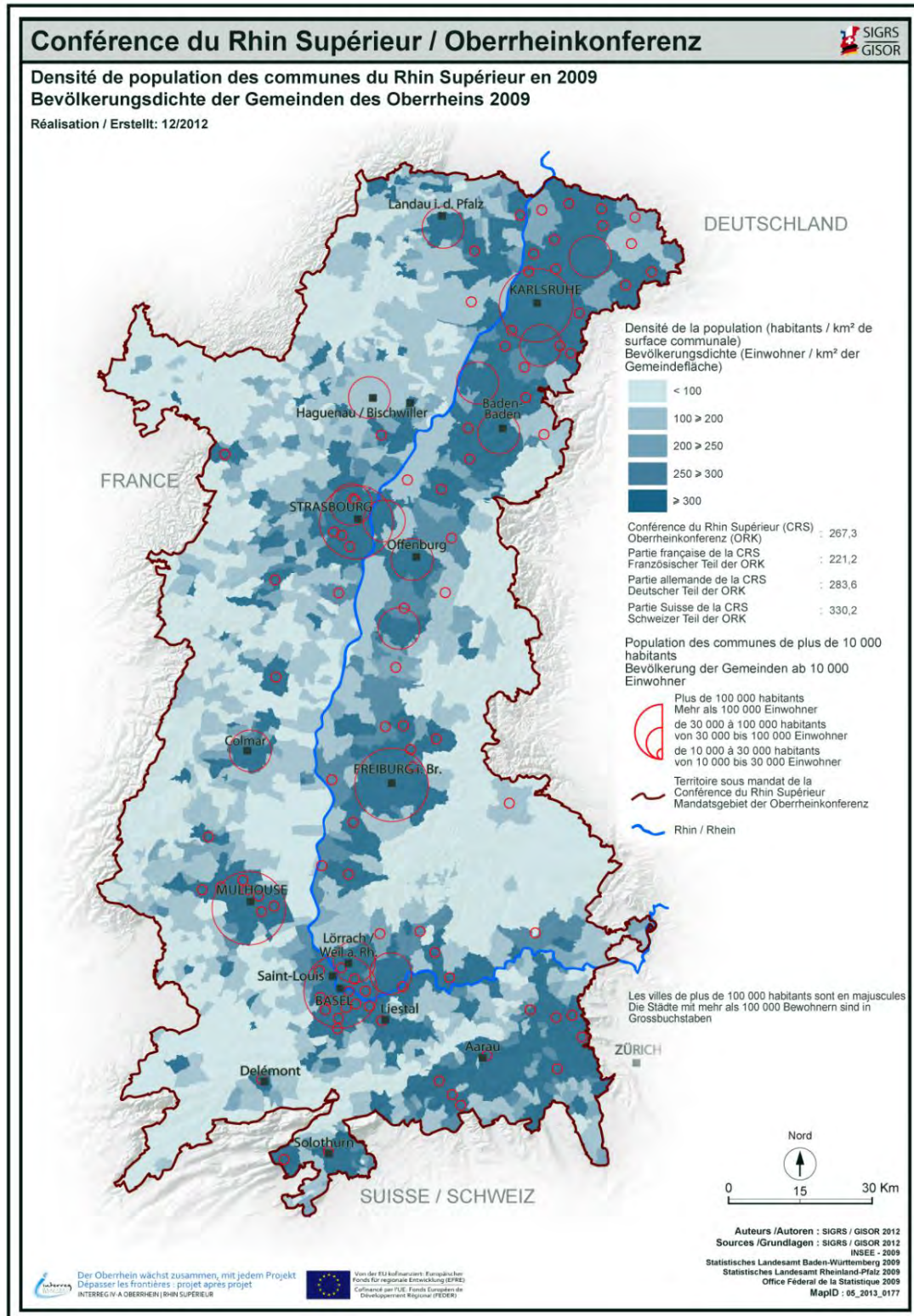


Bild 6 : Bevölkerungsdichte der Gemeinden des Oberrheins 2009, Quelle Oberrheinkonferenz

Folgende Zahlen unterstreichen die Bedeutung der Städte im Vergleich zur Gesamtbevölkerung:

Zone	Ortenaukreis	Offenburg	Kehl	Achern	Lahr
Bevölkerungszahl	412.678	57.448	34.077	24.618	43.728

Bild 7 : Bevölkerungszahl pro deutsche Zone Ende 2013, Quelle: statistik-bw.de

Zone	Bas-Rhin	CUS	Strasbourg
Bevölkerungszahl	1.104.047	496.821	298.092

Bild 8 : Bevölkerungszahl pro französische Zone am 1. Januar 2014, Quellen: INSEE, *Strasbourg Eurométropole*

Wie auch die Bevölkerung sind die Arbeitsplätze auf dem Gebiet des Eurodistrikts Straßburg-Ortenau unregelmäßig verteilt. Die Arbeitsplätze sind in den größten Innenstädten (Straßburg, Offenburg...) stark konzentriert. Als Beispiel kann man die *Strasbourg Eurométropole* nennen, bei der etwa ein Drittel der Stellen im Zentrum Straßburgs liegen. Allerdings bieten auch bestimmte mittelgroße Städte sowie bestimmte Einrichtungen wie der Europa Park zahlreiche Arbeitsplätze. Darauf wird in den folgenden Seiten genauer eingegangen.

Z. Z sind keine aktuellen Angaben zu globalen Arbeitsplatzzahlen für das gesamte Untersuchungsgebiet verfügbar. Dennoch lohnt es sich, ältere Zahlen heranzuziehen, um die Bereiche zu lokalisieren, in denen sich die Arbeitsplätze konzentrieren. Allerdings sind in den deutschen Statistiken nur Sozialversicherungspflichtige aufgeführt. In Frankreich sind auch Beamte und Freiberufler enthalten. Hieraus ergibt sich eine eingeschränkte Vergleichbarkeit der Zahlen. Zu den deutschen Daten sind ca. 20% hinzuzählen, um eine mit den französischen Zahlen vergleichbare Basis zu erhalten.

Zone	Ortenau	Offenburg	Kehl	Achern	Lahr
Anzahl der Stellen	159.926	36.289	16.214	11.515	19.665

Bild 9 : Anzahl der Sozialversicherungspflichtigen pro deutsche Zone am 1. Januar 2013, Quelle: statistik-bw.de

Zone	Bas-Rhin	CUS	Strasbourg
Anzahl der Stellen	465.309	246.215	160.683

Bild 10 : Anzahl der Stellen pro französische Zone in 2009, Quelle: INSEE

Die Region des Eurodistrikts unterscheidet sich durch ihre Dynamik, die nicht nur mit der Tatsache verbunden ist, dass Straßburg als parlamentarische Hauptstadt Europas Sitz vieler europäischer und internationaler Institutionen ist, sondern auch durch die Bereitschaft, die enge Bindung zwischen Deutschland und Frankreich zu stärken.

Beide Seiten des Rheines haben in der Tat eine starke Anziehungskraft dank ihrer zahlreichen Freizeit-, Bildungs-, kulturellen und sportlichen Angebote. Als Beispiele kann man folgende Einrichtungen nennen:

- ▶ Bildung :
 - ▶ *Université de Strasbourg* ;
 - ▶ Fachhochschule Biberach ;
 - ▶ Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Kehl ;
 - ▶ Fachhochschule Offenburg ;
 - ▶ Wissenschaftliche Hochschule und Polizeihochschule in Lahr;
 - ▶ *Ecole Européenne de Strasbourg* ;
 - ▶ *Ecole internationale de Strasbourg (Collège d'Enseignement Secondaire, Lycée International de Pontonniers)*.
- ▶ Kultur / Freizeit :
 - ▶ *Parc des expositions de Strasbourg Wacken* ;
 - ▶ *Foire d'Offenburg* ;
 - ▶ *Zénith de Strasbourg* ;
 - ▶ Stadthalle Kehl, Lahr und Offenburg ;
 - ▶ Meinau Stadion in Strasbourg ;
 - ▶ Freibäder Lahr, Offenburg und Kehl;
 - ▶ Europa Park Rust ;
 - ▶ Schwarzwälder Freilichtmuseum Vogtsbauernhof (Gutach).
- ▶ Einkaufszentren :
 - ▶ Stadtzentrum: Strasbourg, Offenburg, Achern, Lahr, Oberkirch, Haguenau, Bischwiller, Brumath, Erstein;
 - ▶ Einkaufszentrum : La Vigie, Baggersee, Ikea, la Zone Commerciale Nord de Strasbourg, HautePierre..., Offenburg-West, Lahr

Die genannten Einrichtungen ziehen zahlreiche Besucher an, die entsprechend Verkehrsströme erzeugen. Demnach ist es wichtig, dass das öffentliche Verkehrsnetz in effizienter Weise die sogenannten „Points of Interest“ bedient.

Die folgende Karte veranschaulicht die verschiedenen „Points of Interest“:

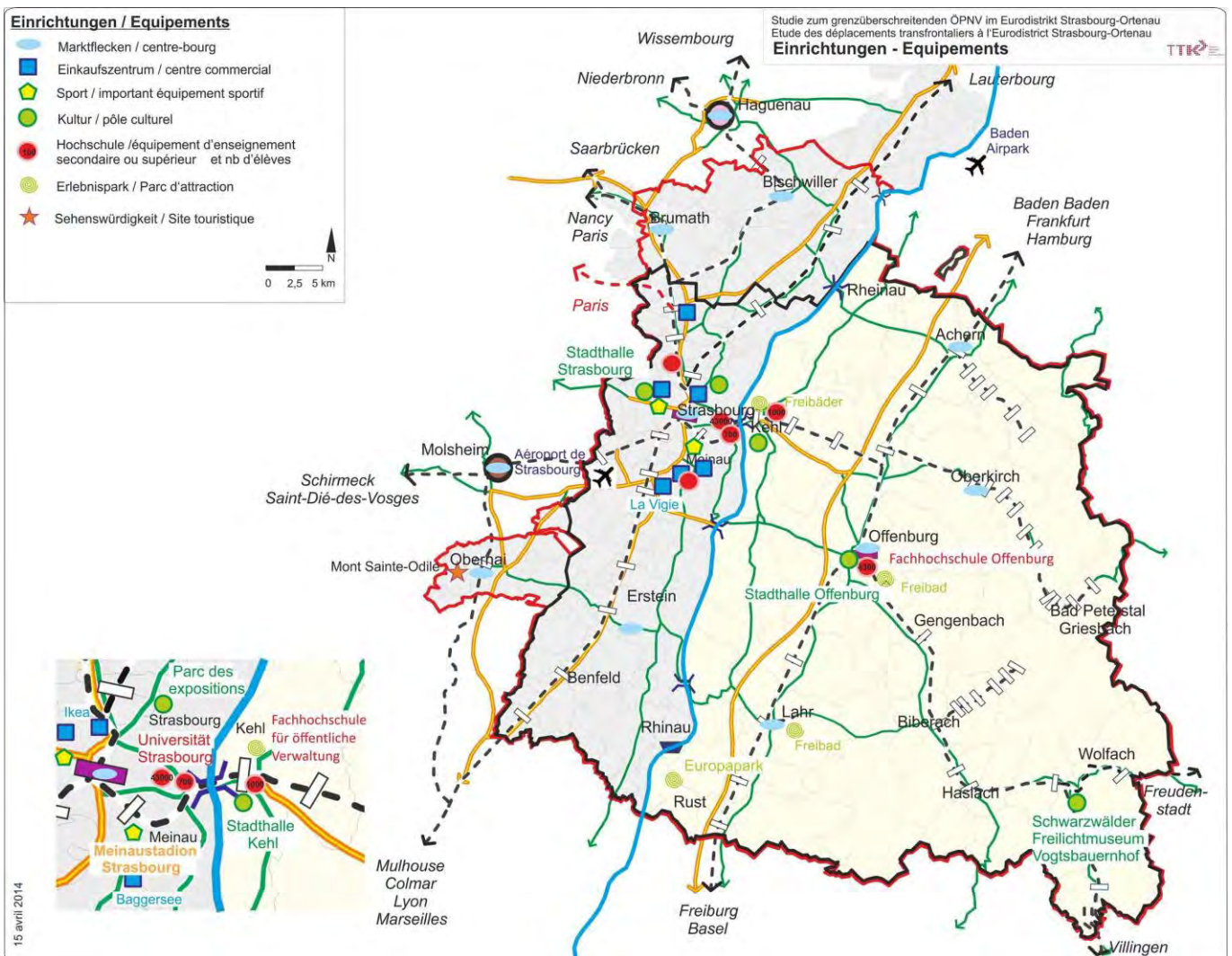


Bild 11 : Einrichtungen / „Points of Interest“

Durch ihre Nähe zur Grenze und/oder ihre besondere Anziehungskraft verdienen bestimmte Einrichtungen besonders viel Aufmerksamkeit. Der Europa Park und Herrenknecht sind zwei deutsche Unternehmen, die zahlreiche Arbeitsplätze in der Ortenau in der Nähe der französischen Grenze anbieten. Somit stellen sie viele Arbeitnehmer aus Frankreich ein. Zu diesen Pendlerströmen kommt der Strom der Besucher, beispielsweise des Freizeitparks Europa Park oder des Schwarzwälder Freilichtmuseums in Gutach.

Im Folgenden werden Einrichtungen und Firmen mit großem grenzüberschreitendem Bezug vorgestellt, die außerhalb der eigentlichen Straßburger Agglomeration im klassischen ländlichen Raum liegen



► **Herrenknecht**

Das Unternehmen Herrenknecht, dessen Sitz in Schwanau liegt, ist auf den Tunnelbau aller Größenordnungen spezialisiert. Es beschäftigt in Allmannsweier und Schwanau 126 Angestellte aus Frankreich. 89 von ihnen leben innerhalb des Studienbereichs und angesichts des aktuellen öffentlichen Verkehrsangebots ist es wahrscheinlich, dass diese die Strecke von zuhause zu ihrem Arbeitsplatz mit dem Auto zurücklegen. Dieses Potential erscheint nicht ausreichend, um ein öffentliches Verkehrsangebot zu rechtfertigen.

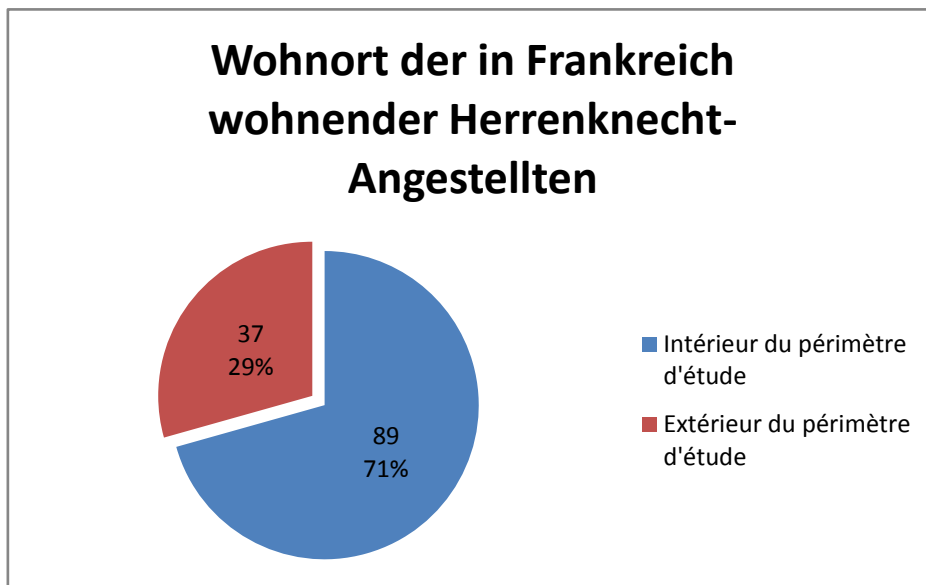


Bild 12 : Wohnort der in Frankreich wohnenden Herrenknecht-Angestellten

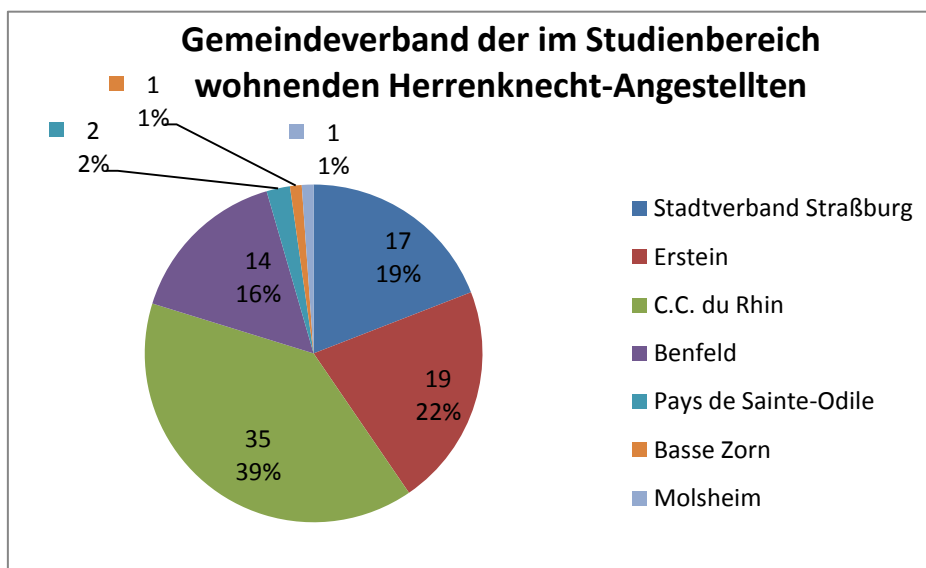


Bild 13 : Verband der Wohngemeinden der im Studienbereich wohnenden Herrenknecht-Angestellten

► **Europa Park**



Der Europa-Park ist ein deutscher Freizeitpark in Rust, der 1975 eröffnet wurde. Die Sommersaison beginnt Anfang April und endet Anfang November. Seit 2001 gibt es eine Wintersaison von Ende November bis Anfang Januar. Die nahezu 5 Millionen Besucher in 2013 machen aus dem saisonalen Park den meistbesuchten saisonalen der Welt und somit einen Grund für grenzüberschreitende Fahrten nach Deutschland.

Die Angestellten des Parks

Die Nähe des Parks zur Grenze und die Nachfrage an französischsprachigen Mitarbeitern, um entsprechende Besucher zu empfangen, führt zu einer großen, steigenden Zahl von französischen Pendlern.

Die Anzahl der französischen Angestellten ist schwer einzuschätzen. Seitens der Verwaltung des Europaparks sind folgende Zahlen zur Verfügung gestellt worden: 20 % der Angestellten des Parks, also 560 Arbeitnehmer, kommen aus Frankreich, von denen 80 % in Vollzeit beschäftigt sind. In der Hauptsaison kommen 200 französische Saisonarbeiter hinzu. Die der Presse und der Kommunikation gewidmete Website des Europa-Parks gibt mehr als 1500 französische Angestellte an. Dieser Unterschied könnte durch das Einkalkulieren der Mitarbeiter der Hotels und Restaurants des Parks entstehen. Im Folgenden wird die höhere Zahl verwendet, da diese plausibler scheint.

Da der Park sieben Tage pro Woche geöffnet ist, können die Angestellten an jedem Wochentag von 9 Uhr bis 20 Uhr arbeiten. Verschiedene Schichten wechseln im Laufe des Tages.

Folglich könnten sich öffentliche Verkehrsmittel aufgrund der zeitlich eingegrenzten Nachfrage für die Fahrt dieser Mitarbeiter vom Wohnort zum Arbeitsplatz anbieten. Allerdings wird durch die Schichtarbeit eine zeitliche Abstimmung auf die Anfangs- und Endzeiten nötig.

Die Besucher

Im Jahre 2013 wurden 4,9 Millionen Besucher im Park gezählt, von denen 24 % aus Frankreich kamen. Somit überqueren im Laufe des Jahres 1,17 Millionen Personen die Grenze, um den Europa Park zu besichtigen. An Tagen mit hohem Andrang kann man im Durchschnitt 10.000 französische Besucher im Park zählen.

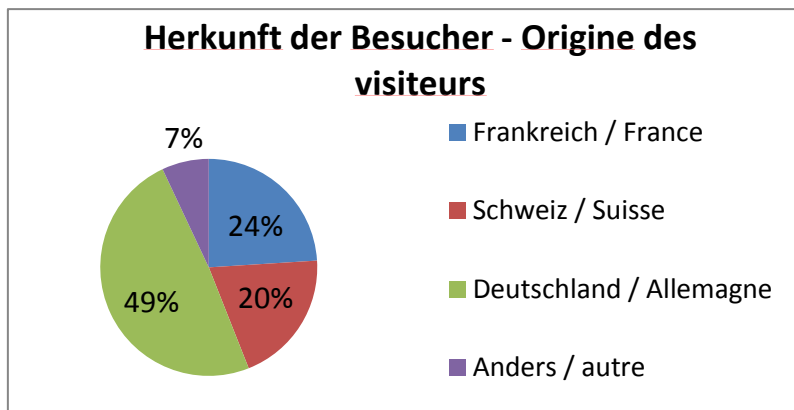


Bild 14 : Herkunft der Europa Park Besucher

Um aus Frankreich in den Park zu gelangen haben Besucher die Wahl zwischen mehreren Verkehrsmitteln: dem Auto, die öffentlichen Shuttles der Réseau 67 und Touristenbusse. Es ist ebenfalls möglich, mit dem Zug bis nach Offenburg zu fahren, wo der Besucher dann eine Anschlussverbindung Richtung Ringsheim (südlich von Lahr) nehmen kann und schließlich einen Bus bis zum Park.

Aus einer auf dem Parkplatz des Parks realisierten Studie geht hervor, dass die Mehrheit der französischen Besucher aus dem Elsass kommt und zu einem kleinen Teil aus Lothringen und der Region *Franche-Comté*.

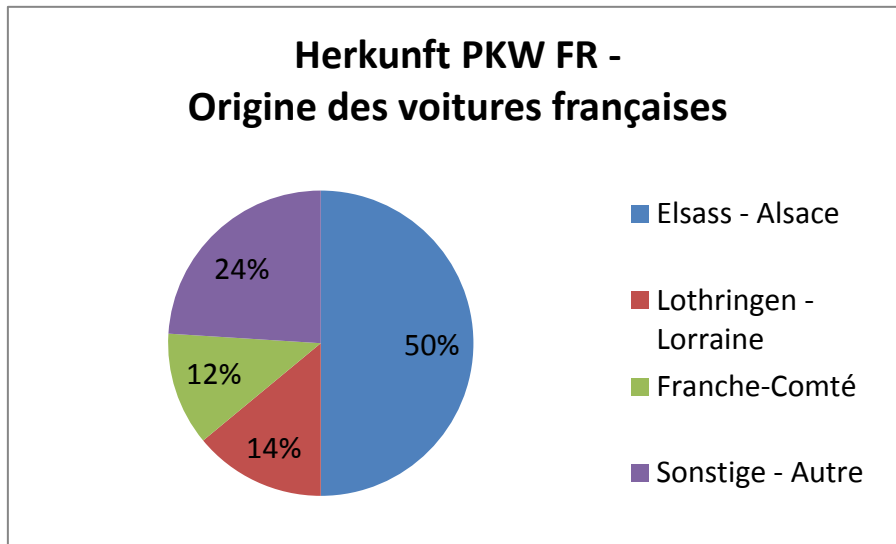


Bild 15 : Herkunft der PKW aus Frankreich

► **Schwarzwälder Freilichtmuseum**



Das in 1964 eingeweihte Freilichtmuseum im Schwarzwald Vogtsbauernhof stellt das kulturelle Erbe der verschiedenen Schwarzwälder Regionen vor. Es befindet sich in der Nähe von Gutach im Schwarzwald. Das Museum, das von Ende März bis Anfang November geöffnet ist, hat in 2013 217.813 Besucher insgesamt gezählt, von denen 12.208 aus Frankreich kamen. Es gibt momentan einen Bus auf der Strecke zwischen Hausach Bahnhof und dem Vogtsbauernhof. Dieser absolviert acht Hin- und Rückfahrten an regulären Tagen und dreizehn an Sonn- und Feiertagen.

Eine neuer Bahnhaltepunkt „Gutach Freilichtmuseum“ wird im Dezember 2014 auf der Linie Hausach-Villingen in Betrieb gehen.

► **Musée Würth**

MUSÉE WÜRTH FRANCE ERSTEIN

Dieses Museum für moderne und zeitgenössische Kunst in Erstein zeigt seinen Besuchern zeitlich wechselnde Ausstellungen der Kollektion Würth. Ein breitgefächertes Angebot von kulturellen Demonstrationen begleitet ebenfalls jede Museumssaison. Das Museum zieht jedes Jahr zahlreiche deutsche Besucher an. Jedoch gibt es kein effizientes ÖV- Angebot, das sie direkt ans Ziel bringt. Ausschließlich der Vis-à-Vis Bus, der nur samstags zwei Mal hin- und zurückfährt, bedient das Museum.

2.1.2 Nachfrageanalyse

Die Nachfrage im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr ist schwer zu messen. Diese Tatsache liegt vor allem darin begründet, dass detaillierte Studien zum Verkehrsverhalten auf deutscher Seite kaum verfügbar sind. Die einzigen verfügbaren Elemente sind Angaben zu Fahrten zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsplatz (vgl. nächster Abschnitt) sowie folgende Studien auf französischer Seite:

- ▶ *Enquête ménages déplacement (EMD* – Studie über Bewegungen pro Haushalt) der *Strasbourg Eurométropole*,
- ▶ die Quelle-Ziel Erhebungen auf dem *CTS* Netz,
- ▶ Quelle-Ziel Erhebungen auf einigen Linien des Netzes des *Departement du Bas-Rhin*,
- ▶ sowie die Zählungen der Ein- und Ausstiege in den Bahnhöfen der *SNCF* und in Kehl.

Diese Ergebnisse werden durch eine *Enquête cordon* ergänzt (Verkehrserhebung und –befragung), die zwischen der *Strasbourg Eurométropole* und dem Ortenaukreis durchgeführt wurde.

Laut der *Enquête ménages déplacement*, die in 2009 auf dem Gebiet des *Bas-Rhin* durchgeführt wurde, gehen 1 % der täglichen Fahrten in Richtung Deutschland. Das ist die gleiche Größenordnung wie die Zahl der Einwohner des *Bas-Rhin*, die sich in französische Gebiete nahe der Grenze begeben. Nahezu die Hälfte der 40.000 Fahrten nach Deutschland liegt im Motiv Arbeit begründet (47 %). Diese Proportion ist besonders erheblich, da diese Art von Fahrten im Durchschnitt nur knapp ein Viertel der Gesamtanzahl der Fahrten der Einwohner des *Bas-Rhin* darstellt. Der Anteil der Fahrten vom Wohnort zum Arbeitsplatz ist im Norden des *Bas-Rhin* wesentlich stärker ausgeprägt. Hier macht sich das Einzugsgebiet von Karlsruhe bemerkbar.

**PART DES HABITANTS AYANT UN EMPLOI
ALLANT TRAVAILLER EN ALLEMAGNE**

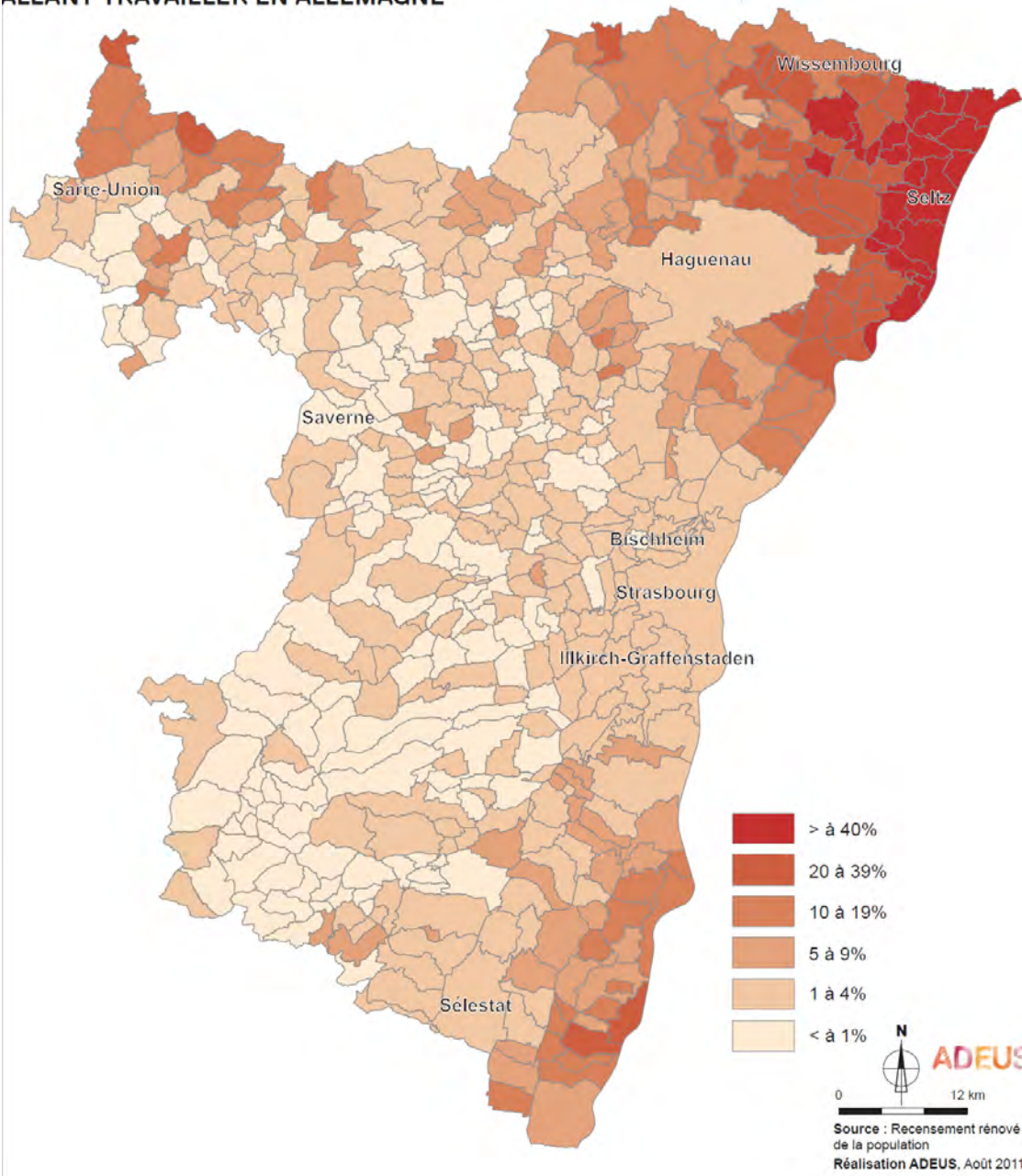


Bild 16 : Anteil der Bewohner in Deutschland beschäftigten Bewohner, Quelle : ADEUS

Die zunehmende Verflechtung der Aktionsräume beiderseits des Rheins und die immer geringer werdende Trennwirkung der Grenze erfordern eine neue Herangehensweise in diesem Gebiet. Heute ist es notwendig, die Region des Eurodistrikts im Ganzen zu betrachten und nicht mehr als Zusammenschluss zweier Regionen verschiedener Herkunft. Die *Enquête cordon Strasbourg Eurométropole - Ortenau* ergänzt demnach die Informationen der *Enquête Ménages Déplacements*.

Die Anzahl der Personen, die auf dem Gebiet der *Strasbourg Eurométropole* den Rhein überqueren, gibt eine Vorstellung der aktuellen Nachfrage an grenzüberschreitenden Fahrten.

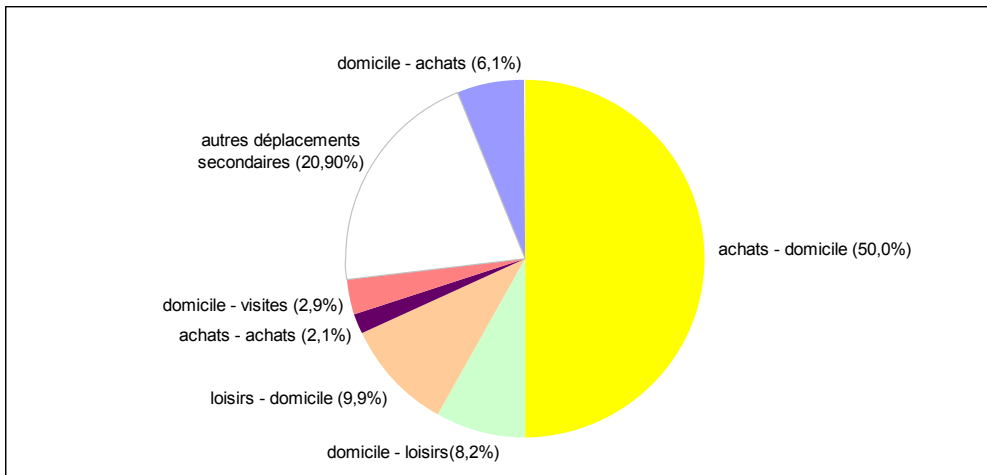


Bild 19 : Fahrtenmotive an Samstagen, Quelle *Enquête cordon* 2009

Genauer betrachtet variieren die Arten der Fortbewegung beachtlich je nach Uhrzeit:

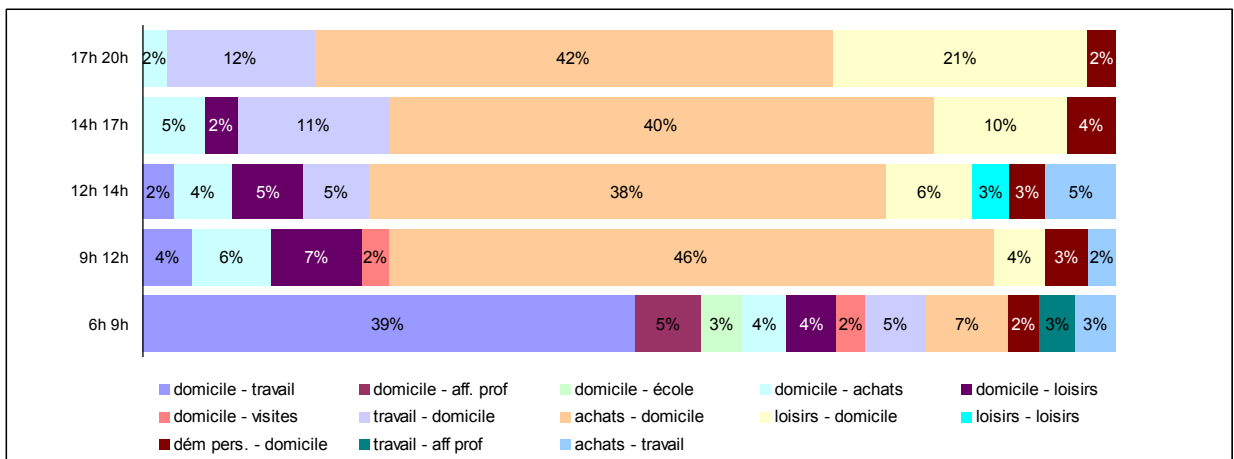


Bild 20 : Fahrtenmotive nach Uhrzeit an Werktagen (JOB, tous modes, tous sites), Quelle *Enquête cordon* 2009

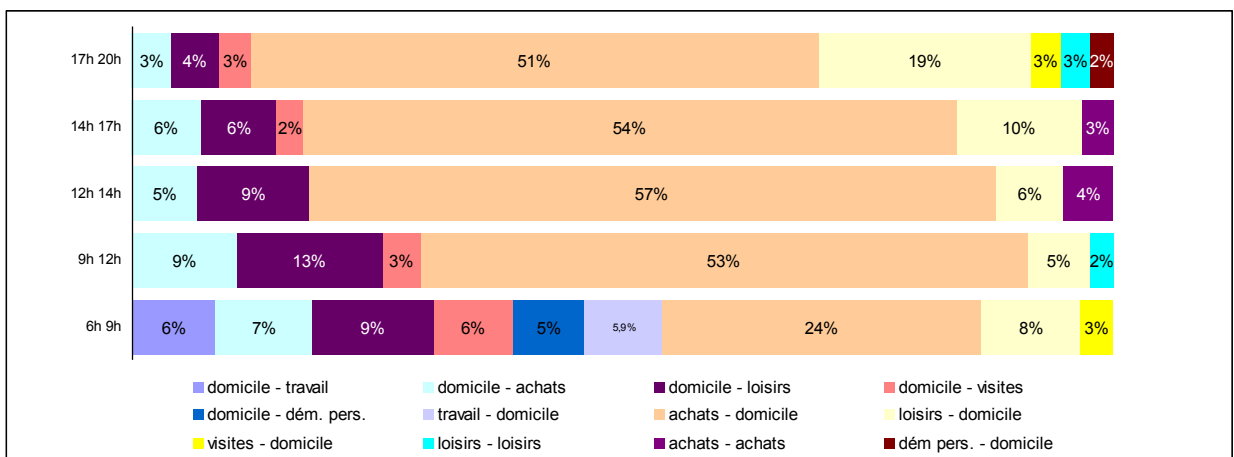


Bild 21 : Fahrtenmotive nach Uhrzeit an Samstagen, (tous modes, tous sites), Quelle *Enquête cordon* 2009

Die *Enquête cordon* zeigt, dass die Franzosen häufiger den PKW als die Deutschen benutzen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Im Gegenteil dazu seien die Deutschen mehr dazu geneigt, vermehrt alternative Verkehrsmittel zur Fahrt zum Arbeitsplatz in Frankreich zu benutzen. Für den grenzüberschreitenden Einkaufsverkehr jedoch benutzen Deutsche häufiger als Franzosen den privaten PKW. Diese bevorzugen im Gegensatz zu den Deutschen Anwohnern den Bus.

Die durch die *Enquête cordon* verdeutlichten Tendenzen sind zwar nicht besonders präzise, doch ermöglichen sie, ein globales Bild der Reiseziele der Fahrten mit Ursprung aus Deutschland zu erstellen. Es ist zu beobachten, dass fast 90 % der an den Grenzpunkten zwischen der Ortenau und der *Strasbourg Eurométropole* ausgeführten Fahrten die *Strasbourg Eurométropole* als Ziel haben.

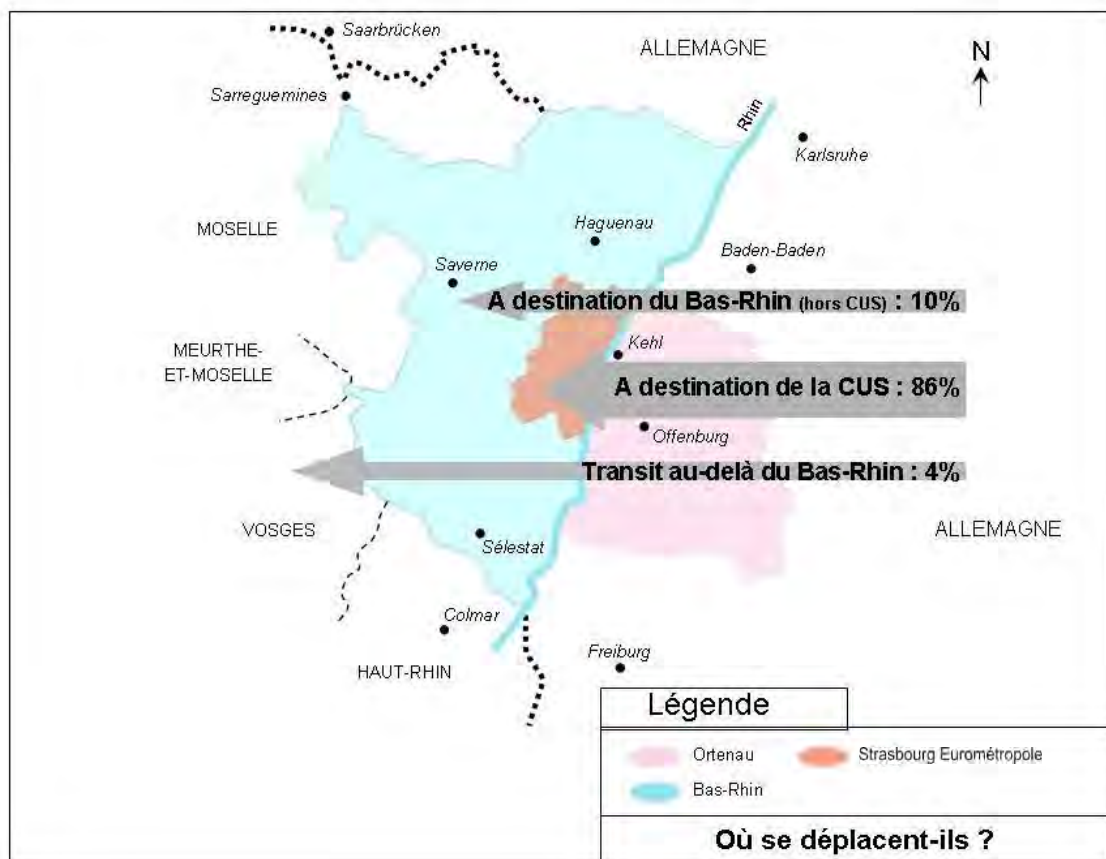


Bild 22 : Zielverteilung der grenzüberschreitenden Verkehrsflüsse, Quelle *Enquête cordon* 2009

Die Herkunfts- und Zielorte der grenzüberschreitenden Reisenden müssen für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsnetzes analysiert werden.

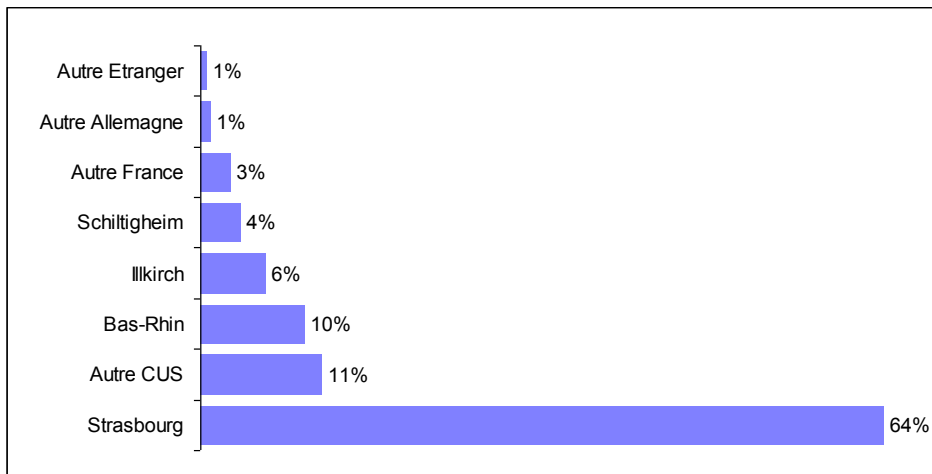


Bild 23 : Zielort der Grenzüberschreitenden (alle Verkehrsmittel), Quelle *Enquête cordon* 2009

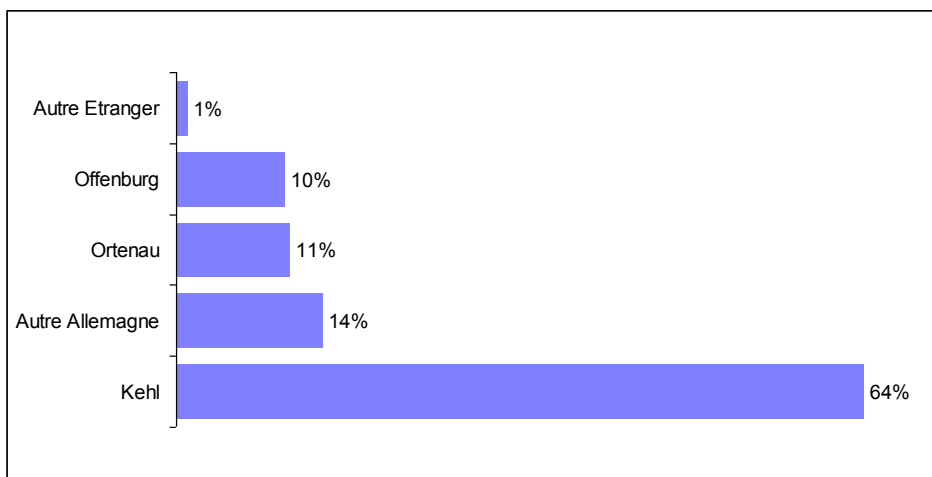


Bild 24 : Herkunftsort der Grenzüberschreitenden (alle Verkehrsmittel), Quelle *Enquête cordon* 2009

Auf französischer Seite ist der beliebteste Zielort mit Abstand Straßburg und dann Illkirch und Schiltigheim. Auf deutscher Seite sind die attraktivsten Ziele die Städte Kehl und in geringerem Maße Offenburg.

Die Linie Offenburg-Straßburg war während der *Enquête cordon* Gegenstand einer vertieften Studie. Die wichtigsten Ergebnisse werden im Folgenden vorgestellt.

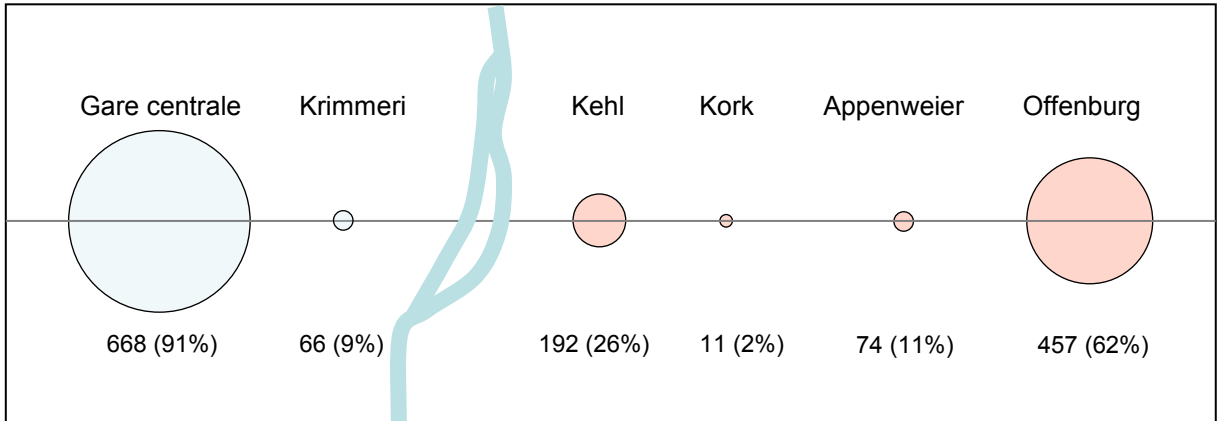


Bild 25 : Anzahl der Ein- und Ausstiege (Tagesdurchschnitt) je nach Bahnhof, Quelle *Enquête cordon* 2009

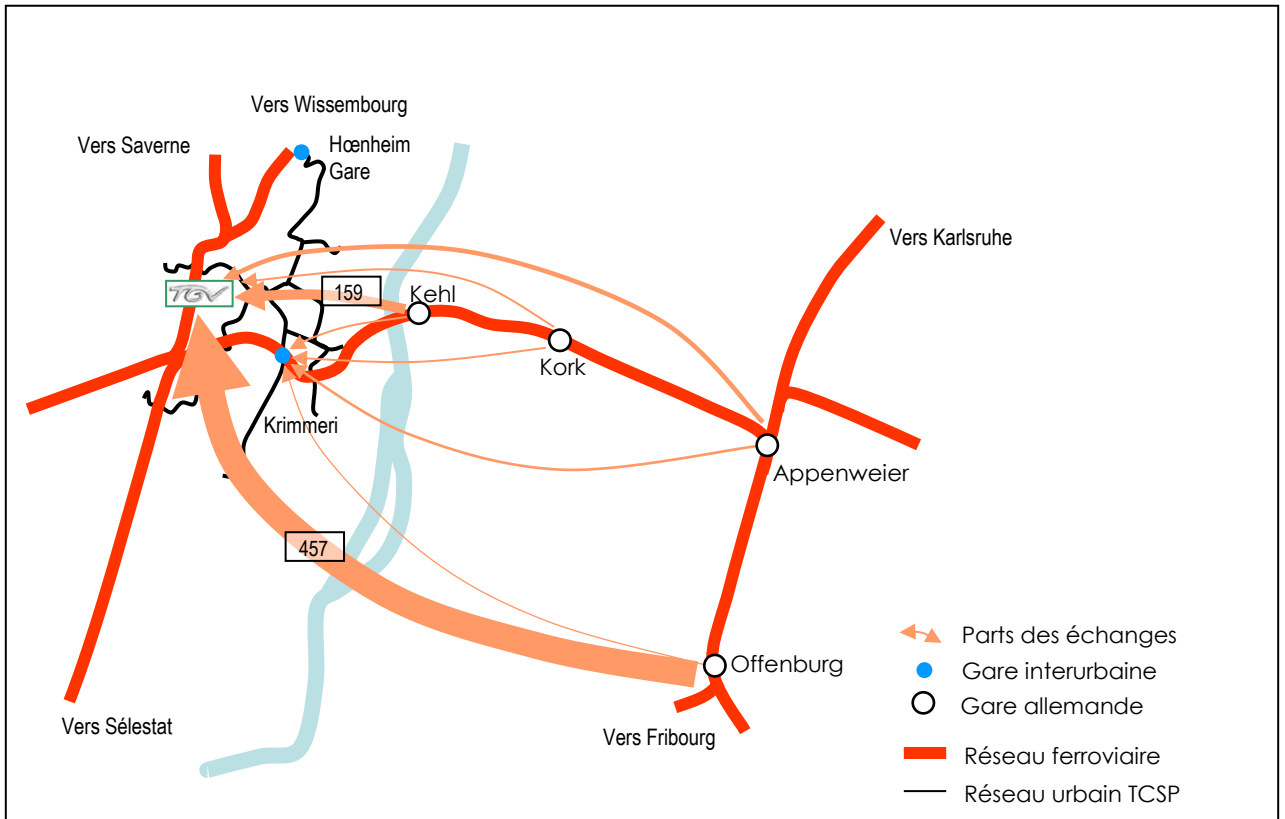


Bild 26 : Anteile der Ein- und Ausstiege, Quelle *Enquête cordon* 2009

	Strasbourg	Weitere Orte im Ausland	Weitere Orte in Frankreich	Bas-Rhin	Strasbourg Eurométropole
Kehl	16%	0%	3%	2%	1%
Ortenau	22%	0%	3%	2%	1%
Weitere Orte im Ausland	2%	0%	0%	0%	0%
Weitere Orte in Deutschland	27%	1%	15%	2%	2%
	67%	2%	21%	6%	4%

Bild 27 : Fahrten per Zug nach Quelle-Ziel, Quelle: *Enquête cordon* 2009

Der Zug repräsentiert demnach das für lange Strecken das meist genutzte Verkehrsmittel. In der Kategorie „Weitere Orte in Deutschland“ sind folgende Ursprungsorte zu finden:

- ▶ Freiburg (26%) ;
- ▶ Karlsruhe (12%) ;
- ▶ Donaueschingen (7%) ;
- ▶ Frankfurt (5%) ;
- ▶ Stuttgart (4%) ;
- ▶ Berlin (4%).

Die Bilanz der *Enquête cordon* zeigt, dass das Gebiet des Eurodistrikts von einem erheblichen internen grenzüberschreitenden Personenstrom frequentiert wird.

Bestimmte Ströme können als „Kurzstecken“ eingeordnet werden und repräsentieren den Hauptanteil der Fahrten. Sie werden allgemein zwischen Kehl und Straßburg durchgeführt.

Die geringe Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird durch die Befragungsergebnisse unterstrichen, die ein ungeeignetes, ungenügendes und nicht leistungsfähiges Angebot herausstreichen. Gleichzeitig nimmt der grenzüberschreitende Straßenverkehr weiterhin zu. Eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes kann hier zu einer Entlastung führen.

Die *Enquête cordon* lässt einige Merkmale der Fahrten innerhalb des Eurodistrikts erkennen:

- ▶ Die Existenz eines spezifischen Verkehrs von Frankreich nach Deutschland für den Einkauf von Alkohol, Tabak, Kraftstoff und Lebensmitteln;
- ▶ Die berufliche Mobilität von Frankreich nach Deutschland;
- ▶ Der Freizeitverkehr in beide Richtungen.

2.1.3 Projekte

Nachfrage im öffentlichen Verkehr ist veränderlich, sie wird u.a. von Projekten in den Bereichen der Verkehrsplanung und der Raumordnung beeinflusst. Aus diesem Grunde ist die Berücksichtigung von laufenden oder geplanten Projekten notwendig:

- ▶ Bau eines Bahnhalt punkts am Schwarzwälder Freilichtsmuseum Gutach (Eröffnung Dezember 2014);

- ▶ Verlängerung der Straßenbahn D von CTS bis zum Bahnhof Kehl (2016) und Kehl Rathaus (2017) vereint mit der Bedienung des neuen Straßburger Viertels „Port du Rhin“;
- ▶ Eröffnung der neuen Hochgeschwindigkeitstrecke aus Paris bis nach Vendenheim im Jahr 2016;
- ▶ Aus- bzw. Neubau der Schnellfahrstrecke der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel sowie zwischen Rastatt-Sud und Karlsruhe;
- ▶ Projekt einer Verbindungsstraße im Westen von Straßburg *Voie de liaison intercommunale ouest (VLIO)* in
- ▶ Überlegungen für eine neue Anbindung der Eisenbahnlinie von Straßburg/Kehl an die Schnellfahrstrecke (Rheintalbahn) in Appenweier;
- ▶ Überlegungen über eine Autobahnumgehung westlich Straßburgs.

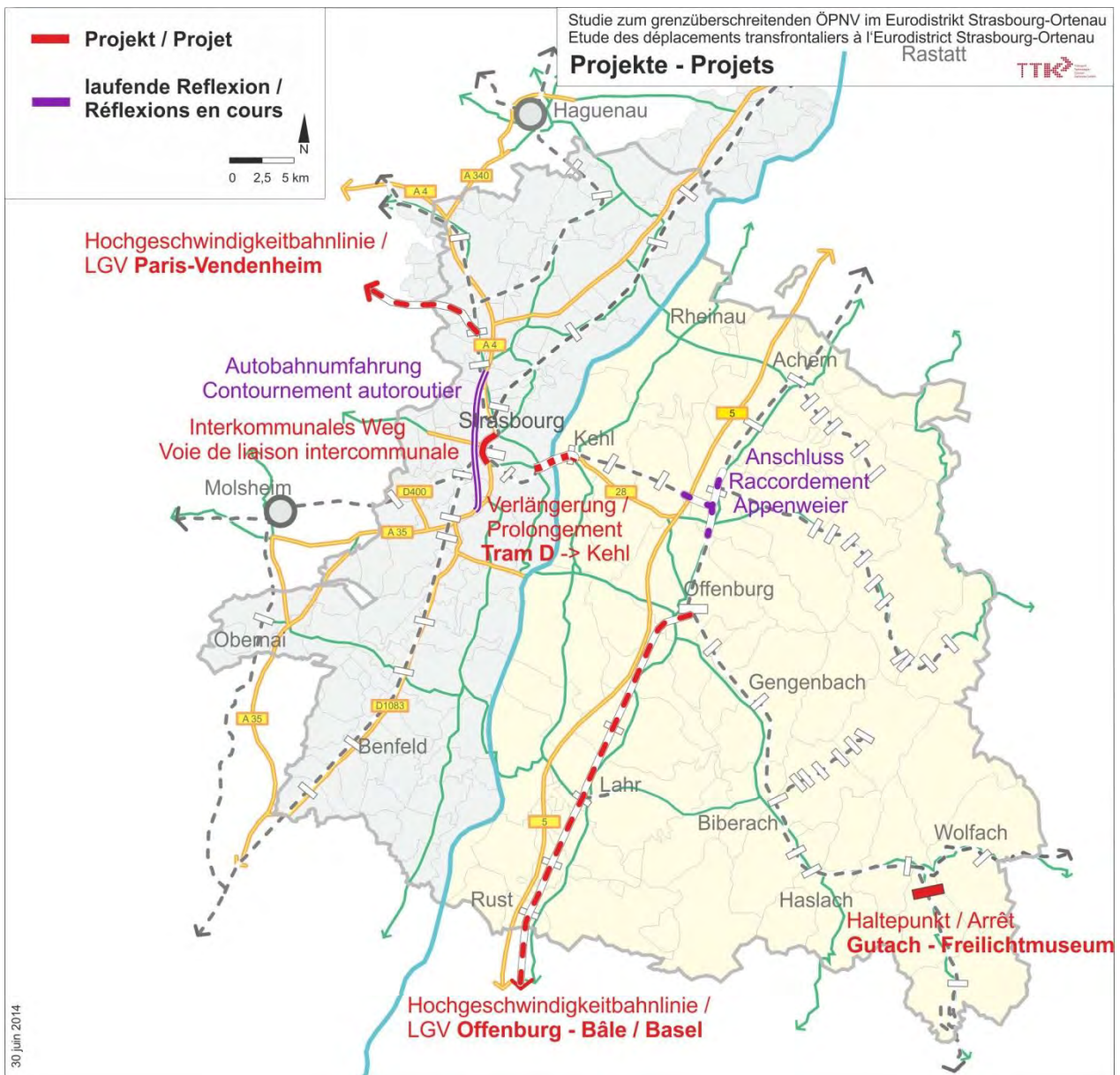


Bild 28 : Laufende und geplante Projekte im Eurodistrikt

2.1.4 Definition der Hauptverkehrsachsen im grenzüberschreitenden Verkehr

Zahlreiche Franzosen überschreiten als Pendler die Grenze nach Deutschland. Diese Pendlerströme (auf Ebene der Gemeindeverbände) sind in Gelb auf der untenstehenden Karte dargestellt. Die wichtigsten Ströme haben ihren Ursprung in der *Strasbourg Eurométropole* und Gemeindeverbänden *Basse Zorn*, *Pays Rhenan*, *Bischwiller* und *Haguenuau*, dies entspricht dem mittleren und dem nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets. Es ist anzumerken, dass im Bereich des Eurodistrikts etwa 9000 Franzosen nach Deutschland auspendeln, wobei nur 6000 Franzosen in die Ortenau einpendeln (in Rot markierte Ströme). Ein hoher Anteil der französischen Pendler hat folglich eine Arbeitsstelle außerhalb der Ortenau, insbesondere im nördlich angrenzenden Gebiet Richtung Baden-Baden, Karlsruhe...

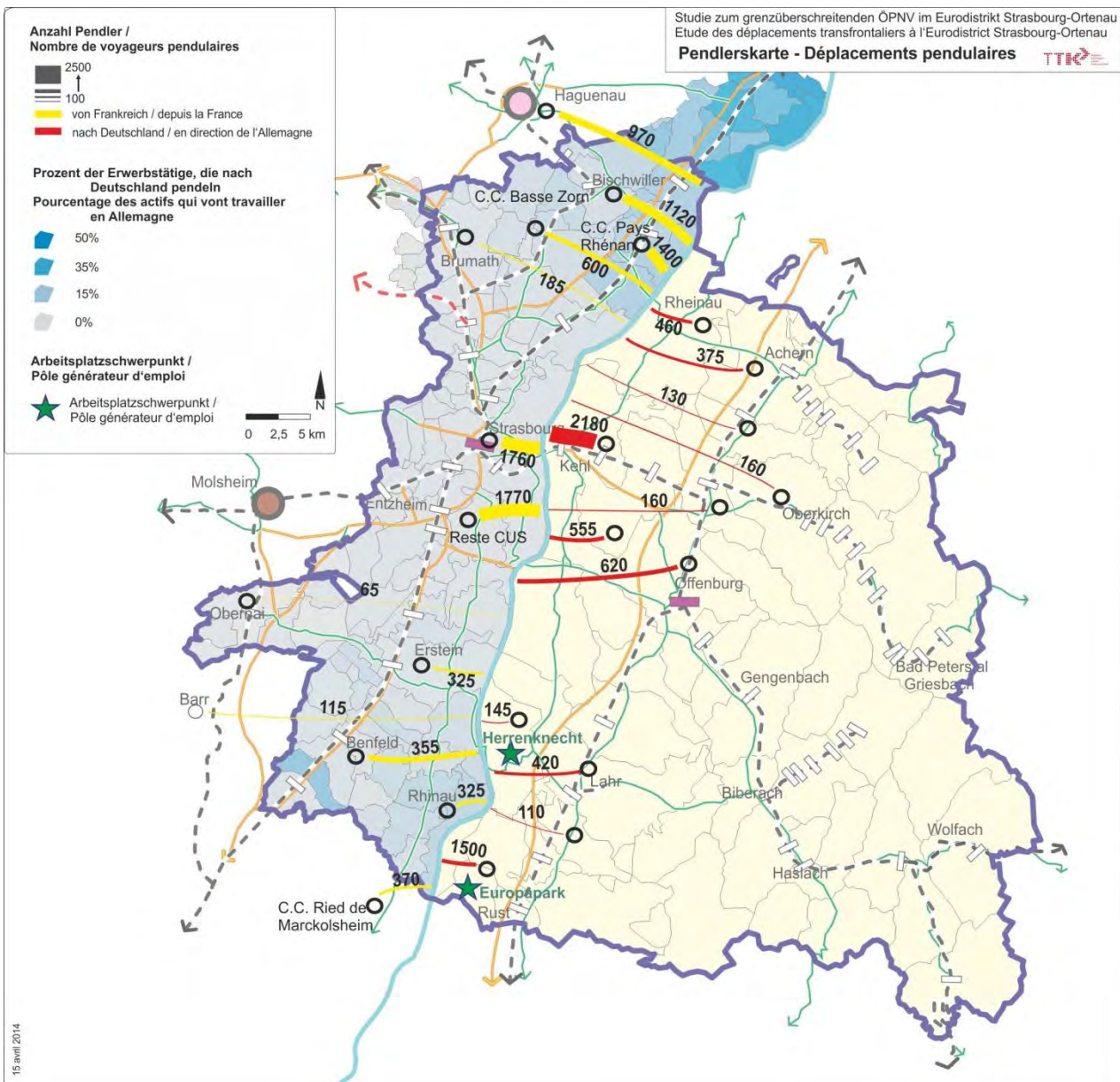


Bild 29 : Französische Pendler, nach Herkunfts-Gemeindeverbänden und Zielorten

Um eine realistischere Vision der Pendlerströme aus Frankreich nach Deutschland zu erhalten haben wir berücksichtigt, dass nur ein Teil der französischen Auspendler die Ortenau als Ziel hat. Jedem Gemeindeverband wurde ein Gewichtungsfaktor zugeschrieben, der sich nach der Lage der Ursprungsgemeinde richtet (Berücksichtigung des Einflusses des Einzugsgebiets Karlsruhe, Baden-Baden, Gaggenau...).

Herkunft	CUS	Rhin	Haguenau	Basse Zorn	Benfeld	Bischwiller	Brumath	Sainte-Odile	Pays Rhénan	Erstein
Prozentangabe	90%	80%	20%	40%	805	40%	40%	90%	40%	90%

Bild 30 : Anteil der französischen Auspendler mit dem Ziel Ortenau

Auf der Grundlage des Gewichtungsfaktors wurde eine zweite Karte hergestellt, die eine bessere Kohärenz mit den Einpendlerzahlen in die Ortenau herstellt. Auf dieser Karte sind die Gemeinden dargestellt, die mehr als hundert Pendler pro Tag aufweisen. Am stärksten sind Gemeinden der *Strasbourg Eurométropole* und des Nordens des Eurodistrikts vertreten.

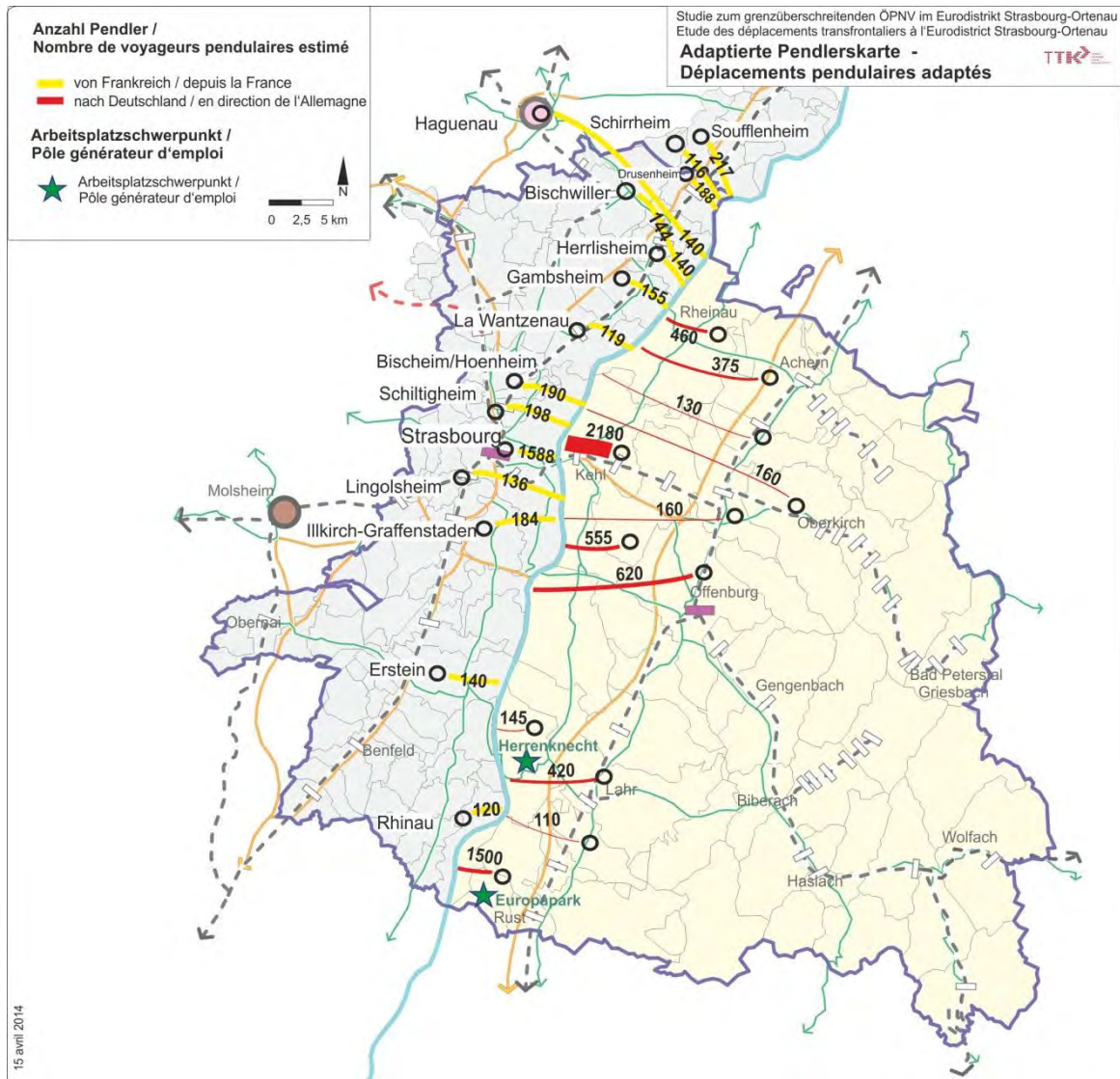


Bild 31 : Gewichtete französische Pendlerströme innerhalb des Eurodistrikts

Auf der vorausgehenden Analyse aufbauend lassen sich Hauptverkehrsachsen im grenzüberschreitenden Verkehr identifizieren. Diese sind auf der unterstehenden Karte in Orange abgebildet. Sie entsprechen den verschiedenen Rheinquerungen sowie den Nord-Süd Achsen auf beiden Seiten des Rheins.

Über diese Korridore wurden die regionalen Zuglinien sowie die Achsen der potenziell grenzüberschreitenden Buslinien TGO und CD67 gelegt. Dies erlaubt eine umfassendere Sicht über den mehr oder weniger komplette Kohärenz zwischen dem öffentlichen Verkehrsnetz und der Realität der grenzüberschreitenden Beförderung innerhalb des Eurodistrikts Straßburg-Ortenau.

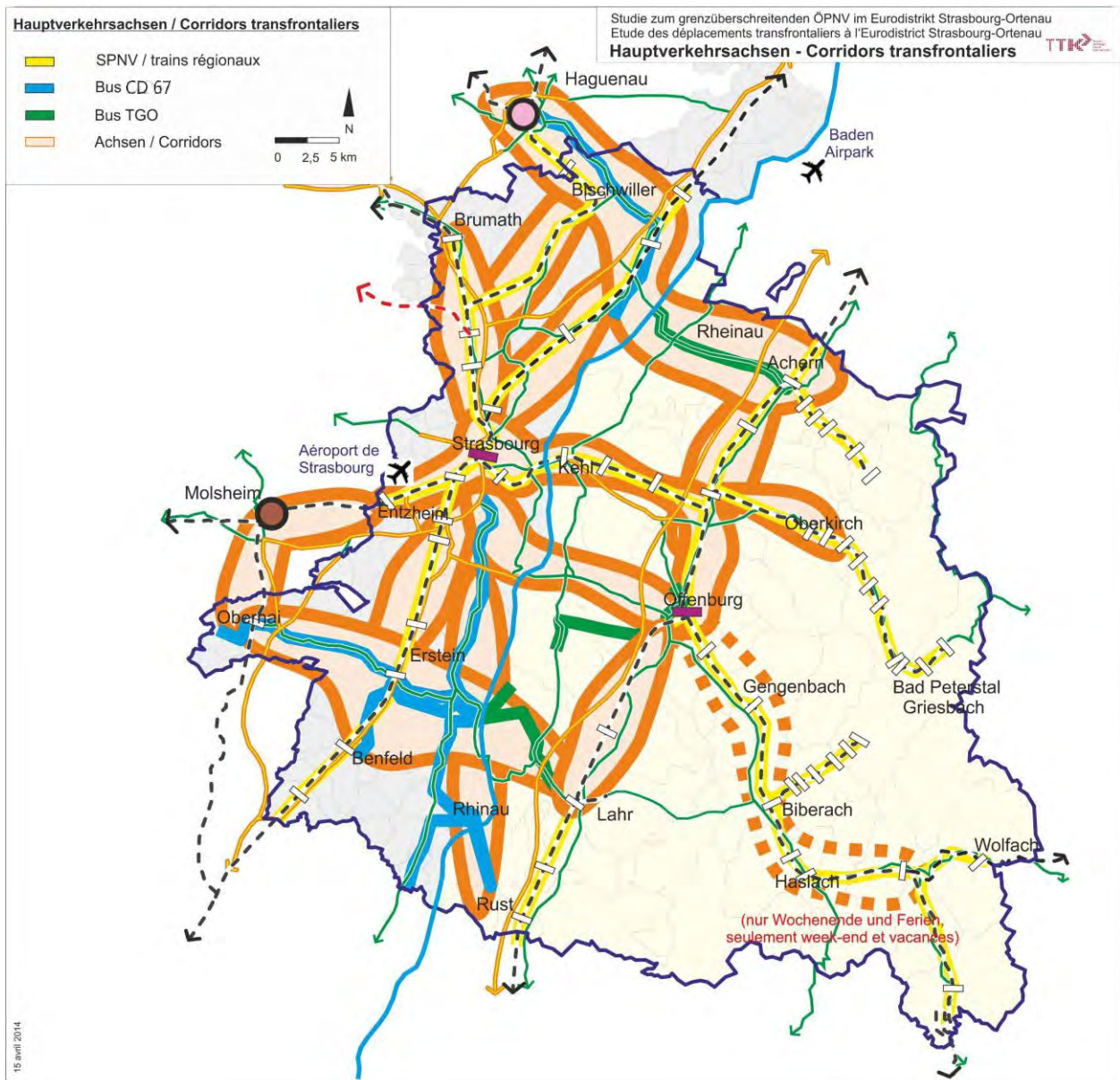


Bild 32 : Grenzüberschreitende Hauptverkehrsachsen im Eurodistrikt

2.2 AP 2 : Bestandsaufnahme des öffentlichen Verkehrsangebotes

Die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes innerhalb des Eurodistrikts Straßburg-Ortenau basiert auf einer Bestandsaufnahme des aktuellen ÖPNV-Angebots. Insbesondere werden der Schienenverkehr sowie die Bus-Verbindungen entlang der grenzüberschreitenden Korridore analysiert, um sich auf das grenzüberschreitende Angebot und die eventuellen Defizite oder Verbesserungsmöglichkeiten konzentrieren zu können.

2.2.1 Angebot des öffentlichen Verkehrs: französische und deutsche Zonen des Eurodistrikts

2.2.1.1 Zug:

Das Schienenverkehrsangebot innerhalb des Eurodistrikts Straßburg-Ortenau ist leistungsfähig ausgebaut. Es erlaubt die verschiedenen Teilbereiche des Eurodistrikts mit regionalen Bahnlinien zu erreichen. Im Fernverkehr bestehen Verbindungen in die großen deutschen und französischen Zentren.

Regionale Linien

Die folgenden regionalen Linien sind für die vorliegende Studie von Interesse:

- ▶ In Frankreich (SNCF):
 - ▶ Strasbourg – Krimmeri/Meinau (– Kehl – Offenburg) ;
 - ▶ Strasbourg – Herrlisheim (- Lauterbourg) ;
 - ▶ Strasbourg – Erstein (- Sélestat) ;
 - ▶ Strasbourg – Brumath (- Saverne – Sarrebourg) ;
 - ▶ Strasbourg – Haguenau ;
 - ▶ Strasbourg – Entzheim – Molsheim ;
 - ▶ Strasbourg – Obernai (– Sélestat) ;
- ▶ In Deutschland (Deutsche Bahn und OSB):
 - ▶ Offenburg – Achern – Karlsruhe (Linie 702) ;
 - ▶ Offenburg – Lahr - Freiburg (Linie 703) ;
 - ▶ (Strasbourg -) Kehl – Appenweier (Linie 719) ;
 - ▶ Offenburg – Hausach (Linie 720).

Die folgenden Tabellen enthalten eine kurze Darstellung der verschiedenen Linien mit der betroffenen Sektion innerhalb des Eurodistrikts und der Anzahl der täglichen Hin- und Rückfahrten an Werktagen, samstags sowie an Sonn- und Feiertagen.

	Eurodistrikt	Linie	Eurodistrikt Abschnitt		
			Hin- und Rückfahrzahl pro Werktag	Hin- und Rückfahrzahl pro Samstag	Hin- und Rückfahrzahl pro Sonntag
Frankreich	Strasbourg - Herlisheim	Strasbourg - Lauterbourg	16	5	5
	Strasbourg - Erstein	Strasbourg - Sélestat - Colmar	29	16	10
	Strasbourg - Brumath	Strasbourg - Saverne - Sarrebourg	22	17	15
	Strasbourg - Haguenau	Strasbourg - Haguenau	37	18	15
	Strasbourg - Molsheim	Strasbourg - Entzheim - Molsheim	71	30	15
		Strasbourg - Saales - Saint-Dié - Epinal			
		Strasbourg - Obernai - Sélestat			
Strasbourg - Obernai	Strasbourg - Obernai - Sélestat	29	14	6	
Strasbourg - Offenbourg	Strasbourg - Krimmeri - Kehl - Offenbourg	22	14	14	
Deutschland	Offenbourg - Lahr	703	33	24	26
	Kehl - Strasbourg	719	22	14	14
	Kehl - Appenweiler		23	14	14
	Offenbourg - Appenweiler	718 + 719 + 702	60	43	39
	Offenbourg - Hausach	720	42	33	31
	Appenweiler - Achern	702 (ou R4)	27	22	20
	Appenweiler - Oberkirch	718	19	9	8

Bild 33 : Bahnlinsen im Eurodistrikt

Fernverkehrszüge

An den Knotenbahnhöfen in Straßburg und Offenbourg stellen Fernverkehrszüge Verbindungen in die Zentren in Deutschland, Frankreich und der Schweiz her.

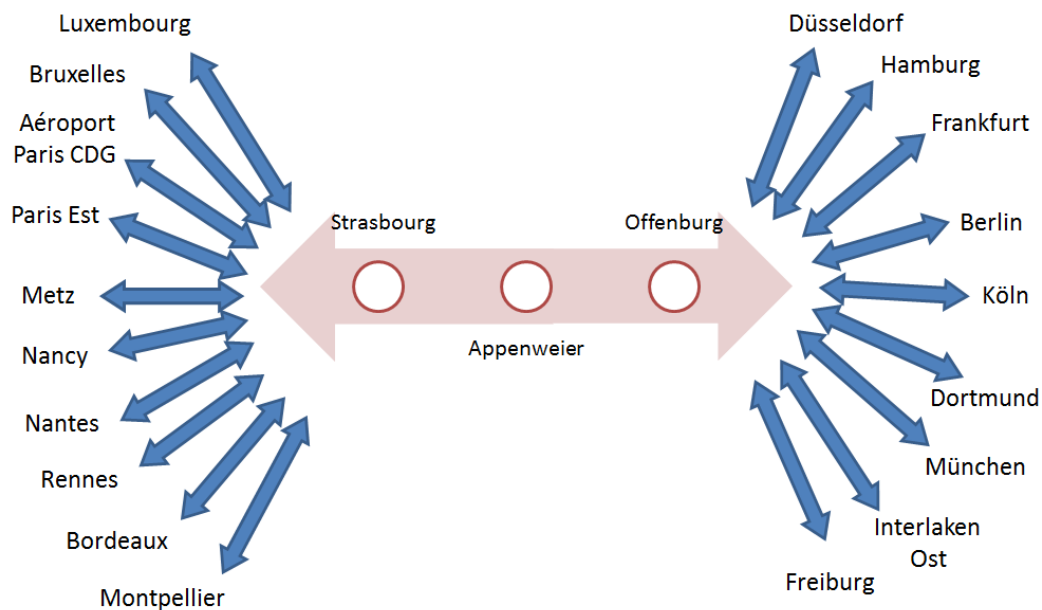


Bild 34 : Fernverkehrsverbindungen ab Straßburg und Offenbourg

2.2.1.2 Bus und Straßenbahn:

Das öffentliche Busverkehrsangebot ist in Deutschland sowie in Frankreich ausreichend. Die Buslinien entsprechen den identifizierten Verkehrskorridoren. Die Linien, denen ein besonderes Interesse hinsichtlich der grenzüberschreitenden Hauptverkehrsachsen zukommt, sind in der untenstehenden Tabelle dargestellt.

Linie	Netz	Verlauf	Länge (km)	Fahrdauer (min)	Durchschnittsgeschw. (km/h)	Umfwegfaktor	Anzahl Fahrtenpaare / Werktag	Anzahl Fahrtenpaare / Sam	Anzahl Fahrtenpaare / Sonn	Fahrplan
260	CD 67	Erstein - Illkirch Baggersee	21,1	40	31,7	1,34	22	11	4 (mit linie 270)	5h40 - 20h30
262	CD 67	Erstein - Ottrott	25,8	55	28,1	1,29	3	1	0	6h - 19h
263	CD 67	Erstein - Benfeld - Rossfeld	27,9	50	33,5	2,79	11	2	0	6h20 - 19h45
270	CD 67	Illkirch Baggersee - Diebolshem	36,1	51	42,5	1,25	21	10	4 (mit linie 260)	5h15 - 20h
307	CD 67	Herrlisheim - Haguenau	23,8	53	26,9	1,79	8	5	0	7h - 19h
405 N	SWEG	Freistett - Mernprechts hofen - Achern	22,8	79	17,3	2,04	4	1	0	6h45 - 17h
405 S	SWEG	Freistett - Wagshurst - Achern	24,3	80	18,2	2,17	1	0	0	7h - 17h
R2	SWEG	Offenburg Bahnhof - Ichenheim	14,8	40	22,2	1,41	22 Altenheim,	6 Altenheim	6 Altenheim,	5h - 22h30
							7 Ichenheim	3 Ichenheim	0 Ichenheim	
106	SWEG	Lahr - Schweighausen	20,9	65	19,3	1,42	8	4	3	6h - 20h
106	SWEG	Altenheim - Kehl	16	31	31,0	1,30	11	7	4	5h - 20h
111	SWEG	Wittenweier - Lahr Schlüssel	12,1	32	22,7	2,16	3 Lahr	2 Lahr	0	7h - 16h
							10 Allmansweier	3 Allmansweier		
403	SWEG	Freistett - Kehl Bahnhof	18,2	26	42	1,3	17	8	3	5h15 - 19h30
7136	DB Südwestbus	Offenburg - Griesheim -	19	37	30,8	1,28	7 Offenburg	6 Offenburg	2	5h30 - 18h45
							16 Willstätt	7 Willstätt		
7146	DB Südwestbus	Offenburg - Griesheim -	26,2	55	28,6	1,76	10 Offenburg	6	1	6h15 - 21h15
							15 Willstätt			

Bild 35 : Zusammenfassende Tabelle der Buslinien

Die französischen Linien entsprechen den fünf ersten Reihen (Grün), die deutschen den letzteren (Orange).

Analysiert wurden Parameter wie Fahrlänge, -dauer, und Durchschnittsgeschwindigkeit. Der Umwegfaktor entspricht der zurückgelegten Strecke geteilt durch die Luftlinie und gibt eine Idee der Umwege die vom Bus genommen werden, um den Startort mit dem Zielort zu verbinden. Eine Analyse der Anzahl der auf jeder Linie angebotenen Hin- und Rückfahrten und der zeitlichen Amplitude ermöglicht eine Aussage über die Qualität des Angebots. Die Amplitude basiert auf den Durchschnitt der ersten Abfahrten in beiden Richtungen der Linie und den Durchschnitt der letzten Ankünfte in beide Richtungen werktags.

Es ist wichtig anzumerken, dass es in Deutschland keine Differenzierung zwischen städtischen Bussen und regionalen Cars gibt (im Letzteren ist in Frankreich den

Fahrgästen das Sitzen vorgeschrieben). Jedoch gibt es innerstädtische und Regionalbuslinien. Die obigen Linien sind alle Regionalbuslinien. Die deutschen Regionalbuslinien dienen auch dem lokalen Verkehr, demnach weisen diese Linien niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeiten als die französischen „cars“ auf.

Die französischen Buslinien 260, 262, 263 und 270 sind alle in der Ursprung-Ziel Studie von 2007 enthalten, deren Resultate im Anhang präsentiert sind. Die Linien mit Ziel Illkirch werden am meisten genutzt, während die Ost-West Verbindung Erstein-Ottrott am wenigsten in Anspruch genommen wird.

Diese Analyse konnte nicht mit deutschen Linien durchgeführt werden, da im Zeitraum der Erstellung der vorliegenden Studie eine Ausschreibung des Busangebots durchgeführt wird und aus diesem Grunde keine Nachfragedaten vorliegen.

Die *Strasbourg Eurométropole* ist durch ein städtisches Netz, was CTS betreibt, bedient. Es enthält 6 Straßenbahnlinien und 29 Buslinien. Das grenzüberschreitende Angebot der CTS wird im nächsten Kapitel vorgestellt.

Offenburg wird neben den Regionalbuslinien durch ein Netz von 8 städtischen Buslinien bedient.

2.2.2 Öffentliches grenzüberschreitendes Verkehrsangebot

Ziel der vorliegenden Studie ist eine Verbesserung der öffentlichen grenzüberschreitenden Verkehrsnetze. Aus diesem Grunde ergibt sich die Notwendigkeit, das grenzüberschreitende Verkehrsangebot zu analysieren.

2.2.2.1 Grenzüberschreitendes Verkehrsangebot, Nachfrage und Tarife

Regionalzug Straßburg – Offenburg

Das Angebot im regionalen Schienenverkehr auf der Achse Straßburg – Kehl – Offenburg bietet die Möglichkeit, die Strecke Offenburg - Straßburg in einer halben Stunde zurückzulegen. Werktags fahren die Züge nachmittags stündlich, morgens, mittags und zwischen 16h und 19h jede halbe Stunde. Vormittags sind größere Taktlücken zu verzeichnen (9:30 – 11:00, 11:00 – 13:00). Ferner gibt es am Wochenende größere Taktlücken, die von einer bis anderthalb Stunden variieren (7:50-9:22, 17:51-19:22...).

Mit diesen 23 Hin- und Rückfahrten an Werktagen und 15 an Wochenenden bzw. Feiertagen bleibt diese Linie leistungsfähig, es besteht jedoch Verbesserungspotential.

Eurodistrikt Abschnitt / Section Eurodistrict	Linie / Ligne	Eurodistrikt Abschnitt / Sur la section Eurodistrict			
		Tag / Jour	Werktag / JOB	Samstag / Samedi	Sonntag / Dimanche
Strasbourg / Offenburg	Strasbourg - Krimmeri - Kehl - Offenburg	Anzahl Fahrtenpaare / Nb d'A/R	23	15	15
		Zeitraum / Plage horaires	6:30 - 0:30	6:30 - 0:30	6:30 - 0:30

Bild 36 : Schienenverkehr Straßburg – Offenburg

Verkehrsanbindung verschiedener Teilbereiche des Eurodistrikts

Zahlreiche regionale Linien, die die verschiedenen Sektoren des Eurodistrikts erschließen, erweitern das grenzüberschreitende Verkehrsangebot als Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen Straßburg, Offenburg und Appenweier:

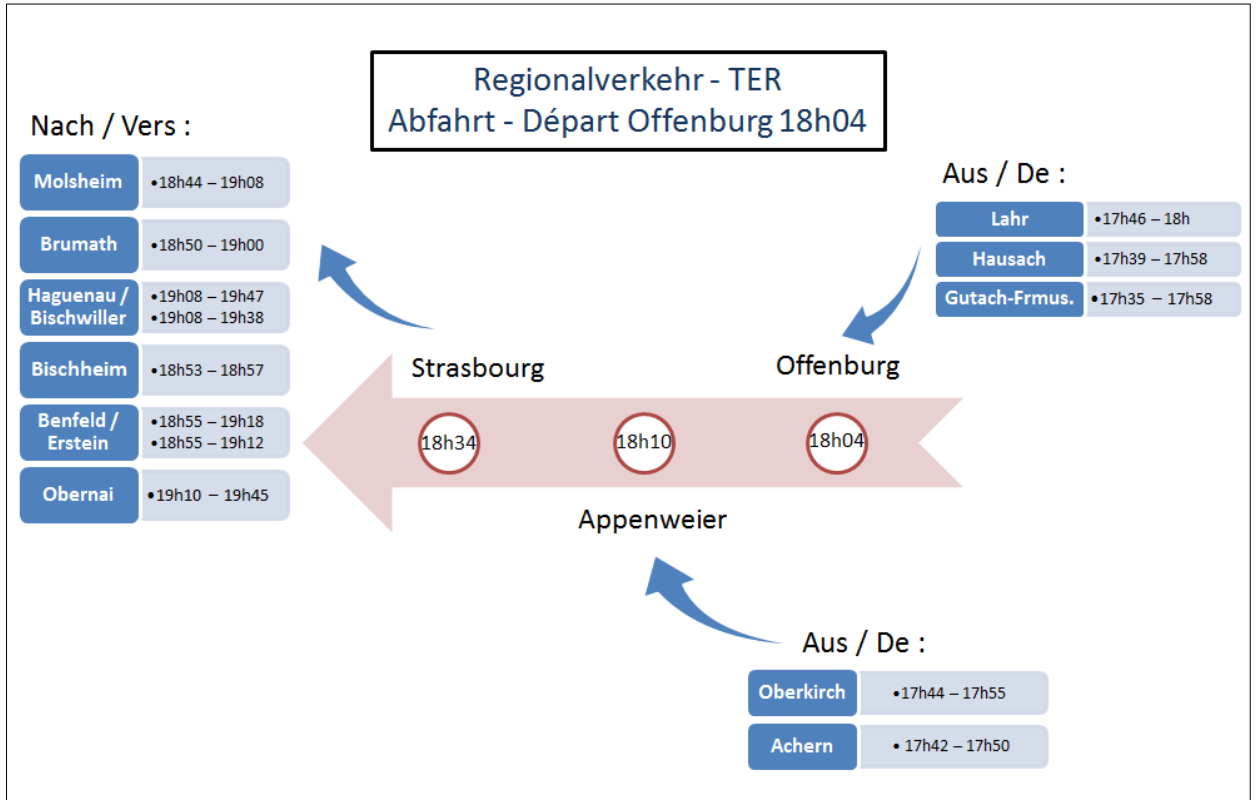


Bild 37 : Regionale Anschlüsse Abfahrt Offenburg 18:04

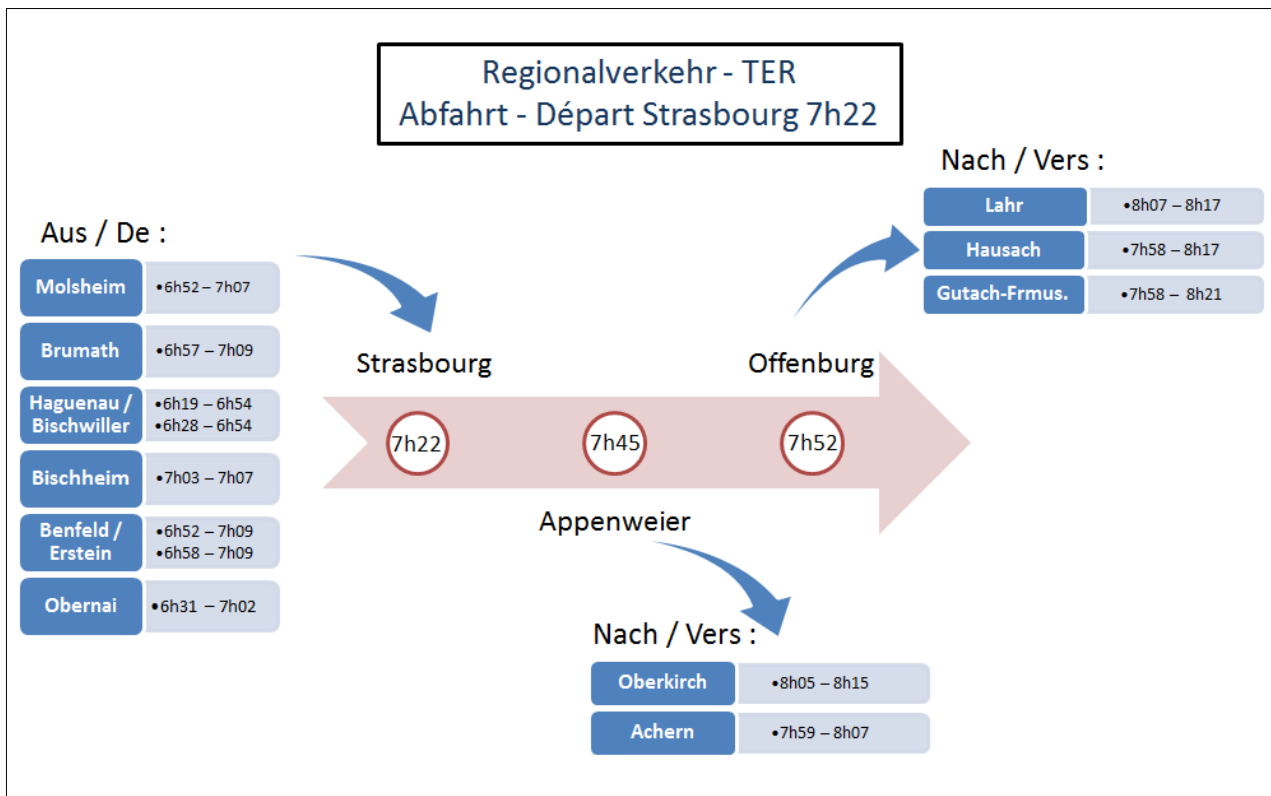


Bild 38 : Regionale Anschlüsse Abfahrt Straßburg 7:22

Fernverkehr

In Straßburg und Offenburg bestehen vielfältige Fernverkehrsanschlüsse. Im Anhang sind mögliche Anschlussverbindungen im Fernverkehr dargestellt. Außerdem bieten die Bahnhöfe in Straßburg und Offenburg den Übergang auf die Fernverkehrslinien der SNCF und der DB. Die untenstehenden Schemata präsentieren die möglichen Anschlüsse mit Fernverkehrszügen für zwei Beispiele: Für eine Fahrt von Offenburg nach Straßburg, Abfahrt um 8:04 und eine Fahrt von Straßburg nach Offenburg, Abfahrt 7:22.

Neben dem Angebot im Bahn-Fernverkehr werden die Städte Straßburg, Kehl und Offenburg sowie der Europapark auch von Fernbussen angefahren.

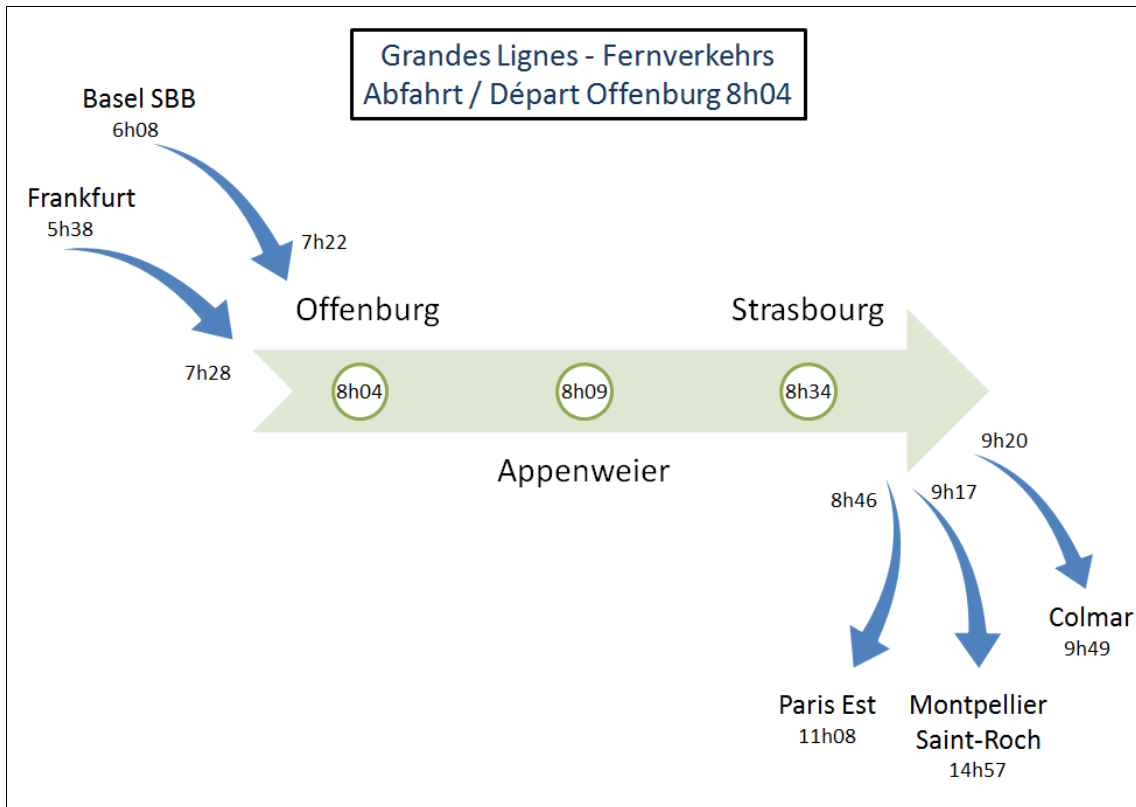


Bild 39 : Fernverkehr - Anschlüsse, Abfahrt Offenburg 8:04

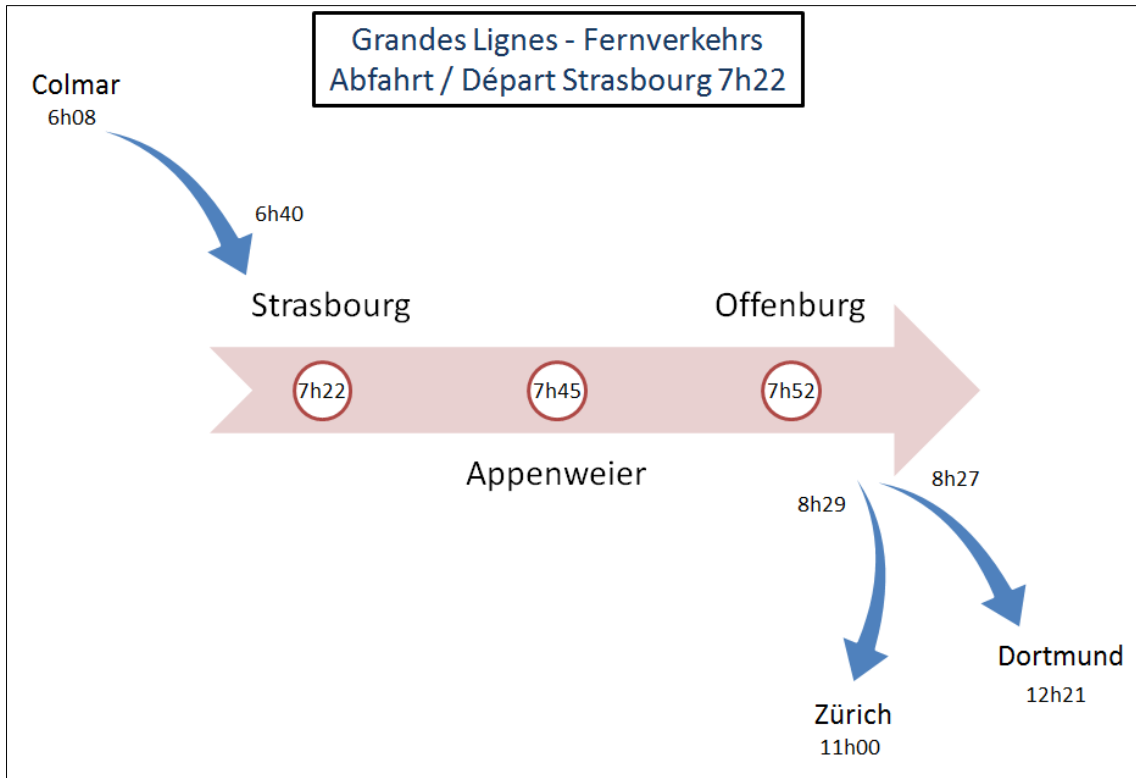


Bild 40 : Fernverkehr - Anschlüsse, Abfahrt Straßburg 7:22

Die grenzüberschreitenden Verkehrsanbindungen der CTS zwischen Straßburg und Kehl: Bus 21 und Straßenbahn D

Die Buslinie 21 der CTS verbindet zurzeit Kehl und Straßburg. Allerdings ist in Straßburg ein Umstieg auf die Tram erforderlich, um z.B. das Stadtzentrum zu erreichen. Die deutsche Endstation liegt bei der Haltestelle *Kehl Stadthalle* und die französische bei der Haltestelle *Jean Jaurès*, wo Anschlüsse auf die Straßenbahnlinien C und D bestehen. Die Fahrzeit beträgt eine Viertelstunde, wobei für eine Fahrt ins Straßburger Zentrum noch ca. eine weitere Viertelstunde hinzukommt. Die Haltestelle *Kehl am Läger* wird nur in der Richtung Deutschland → Frankreich bedient.

Diese Linie weist durch ihren grenzüberschreitenden Charakter eine Besonderheit auf: einen untypisch starke Nachfrage zwischen 10h und 19h, die hauptsächlich auf den Einkaufs- und Freizeitverkehr zurückzuführen ist. Im Rahmen der Quelle-Ziel Erhebung aus dem Jahre 2012 wurden die Haltestelle *Jean-Jaurès* und die drei Haltestellen in Kehl als nachfragestärkste Stationen der Linie 21 identifiziert.

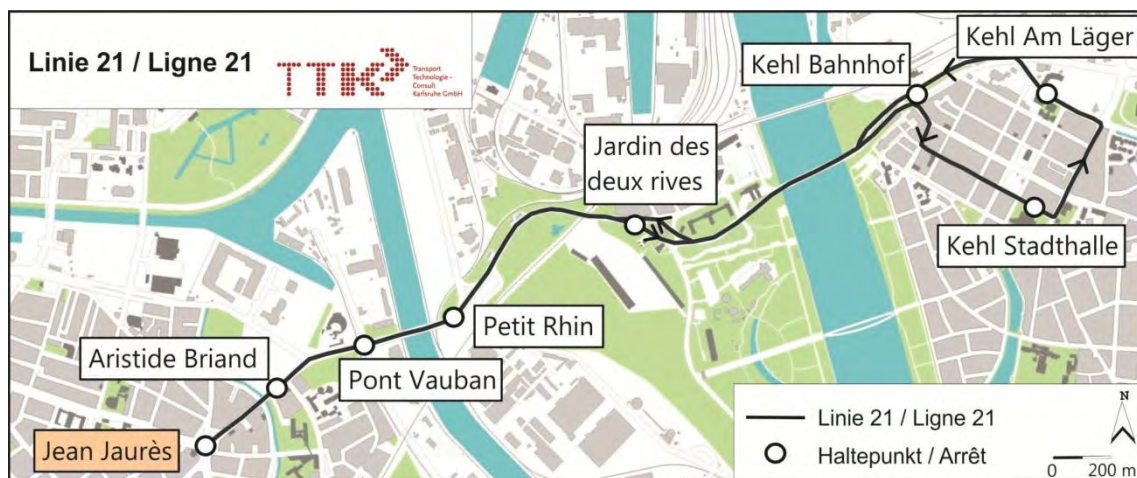


Bild 41 : Fahrt der Linie 21 seit 2012

Kenndaten der Linie 21 (2012):

Linie	21
Netz	CTS
Verlauf	Strasbourg Jean Jaurès - Kehl Stadthalle
Länge (km)	3,8
Fahrdauer (min)	15
Durchschnitt (km/h)	15,2
Radialabstand (km)	3
Umfangfaktor	1,27
Anzahl Fahrtenpaare pro Werktag	74
Anzahl Fahrtenpaare pro Samstag	74
Anzahl Fahrtenpaare pro Sonntag	24
Häufigkeit während der Hauptverkehrszeiten	1 / 20 min
Zahl der Fahrgäste (Werktag)	3621
Zahl der Fahrgäste (Samstag)	4881
Zeitfenster (Werktag)	5h10 - 22h
Rate der Anschlussverbindungen 2007	1,84

Bild 42 : Kenndaten der Linie 21

► Entwicklung zwischen 2007 und 2012:

Die Benutzeranzahl der Linie 21 ist seit 2007 nennenswert gestiegen. Sie wurde demnach auf der französischen Seite von der Haltestelle *Aristide Briand* zur Haltestelle *Jean-Jaurès* verlängert. Dies ermöglicht neben den Anschluss an die Straßenbahnlinie D auch einen Umstieg auf die Linie C.

Weiterhin wurden 14 zusätzliche Fahrten pro Tag am Werktagen und samstags eingerichtet, 3 Fahrten Sonn- und Feiertags gestrichen, sowie eine Abendverbindung bis 22:25 Uhr hergestellt (bis 21:56 in 2007). Die folgende Tabelle fasst die beobachteten Entwicklungen der Linie 21 zwischen 2007 und 2012 zusammen.

		2007	2012
Linie	Netz	CTS	CTS
	Verlauf	Aristide Briand - Kehl Stadthalle	<u>Jean Jaurès</u> - Kehl Stadthalle
	Haltepunkte	Aristide Briand, Pont Vauban, Petit Rhin, Jardin des deux rives, Kehl Bahnhof,	<u>Jean Jaurès</u> , Aristide Briand, Pont Vauban, Petit Rhin, Jardin des deux rives, Kehl Bahnhof,
		Kehl Stadthalle + Kehl am Lager auf der Rückfahrt	Kehl Stadthalle + Kehl am Lager auf der Rückfahrt
	Länge (km) -> Kehl	3,16	3,7
	Länge (km) -> Str.	3,79	4,2
	Fahrdauer (min) -> Kehl	12	15
	Fahrdauer (min) -> Str.	18	19
	Durchschnittsgeschw. (km/h) -> Kehl	15,8	14,8
	Durchschnittsgeschw. (km/h) -> Str.	12,6	13,3
	Radialabstand (km) -> Kehl	2,6	2,9
	Radialabstand (km) -> Str.	2,6	2,9
	Umfwegfaktor -> Kehl	1,22	1,28
	Umfwegfaktor -> Str.	1,46	1,45
Fahrplan	Verkehrsangebot Werktag	57 -> Kehl / 59 -> Str.	71 -> Kehl / 74 -> Str.
	Verkehrsangebot Samstag	57 -> Kehl / 59 -> Str.	71 -> Kehl / 74 -> Str.
	Verkehrsangebot Sonntag	26 -> Kehl / 27 -> Str.	23 -> Kehl / 24 -> Str.
	Zeitfenster Werktag	5h05 - 21h56	5h04 - 22h25
	Zeitfenster Samstag	5h05 - 21h56	5h04 - 22h25
	Zeitfenster Sonntag	8h56 - 21h56	8h46 - 22h25
	Häufigkeit Werktag	15 min 8h55-19h30 sonst 20-30 min	9 min 12h38-18h25 sonst 15-30 min
	Häufigkeit Samstag	15 min 8h55-19h30 sonst 20-30 min	9 min 12h38-18h25 sonst 15-30 min
Verkehrsnachfrage	Zahl der Fahrgäste	2196	3626 Werktag 4881 Samstag
		maximale Bus-Last	221
	Fahrtgrund Werktag	Einkaufsverkehr : 49,9%	Einkaufsverkehr : 52,6%
		Berufsverkehr : 14%	Berufsverkehr : 7,6%

Bild 43 : Entwicklung der CTS-Linie 21 zwischen 2007 und 2012

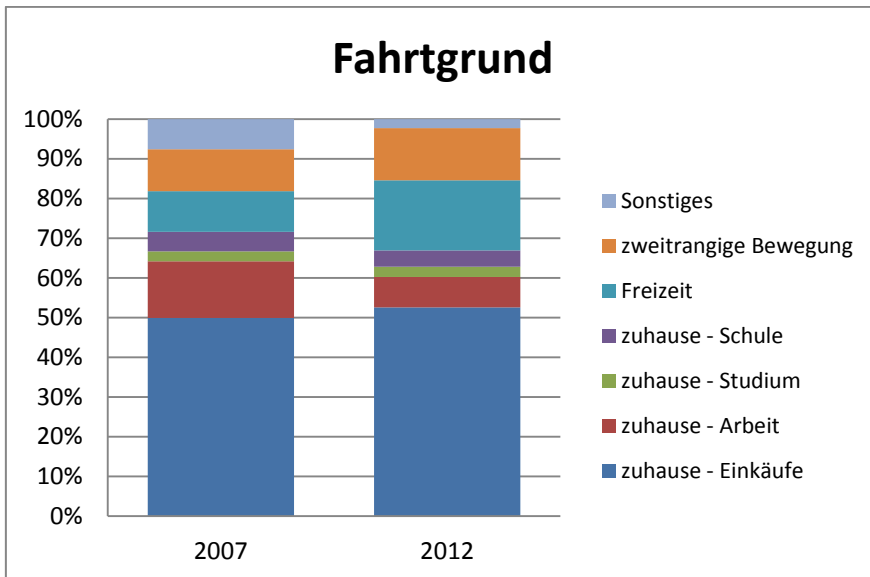


Bild 44 : Vergleich der Fahrtmotive auf der Linie 21 2007-2013

► Weitere Entwicklung:

Aufgrund der Tatsache, dass die Nutzung der Linie 21 weiterhin zunimmt, und die Städte Kehl und Straßburg ihre Beziehung weiter ausbauen, wird die Straßenbahnlinie D bis nach Kehl verlängert. Diese Linie wird Kehl Bahnhof im Jahr 2016 und Kehl Rathaus in 2017 erreichen und die Linie 21 ersetzen.

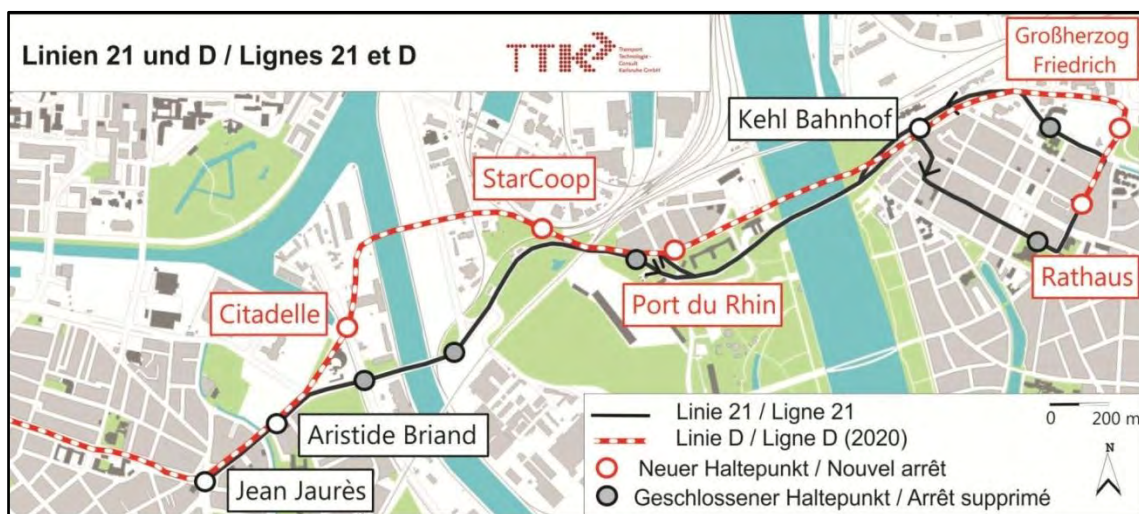


Bild 45 : Erweiterungsprojekt des Straßenbahn D Richtung Kehl

Die folgende Tabelle beschreibt das zukünftige Fahrtenangebot auf der Strecke zwischen der Haltestelle *Jean-Jaurès* und Kehl.

	2013 (werktag)	2017-2020 (werktag)
Linie	Bus 21	Tram D
Fahrteninterval (min)	15	15
Takt HVZ (min)	9	12
Fahrtenanzahl	145	160
Zeitfenster	5h – 22h30	4h30 – 0h30

Bild 46 : Vergleich Linie 21 / Verlängerung der Linie D nach Kehl

Diese Verlängerung der Straßenbahn D wird eine umsteigefreie Verbindung von Straßburg nach Kehl herstellen. Sie wird den Fahrplan übersichtlicher gestalten und die Fahrzeit verkürzen. Das höhere Fassungsvermögen der Straßenbahnen wird Kapazitätsprobleme in den Hauptverkehrszeiten limitieren. Die Straßenbahn ermöglicht auch pünktlichere Reisezeiten, da sie aufgrund ihres unabhängigen Bahnkörpers nicht von Staus betroffen sein wird.

Linie 271 und 253 Richtung Europa Park

Das öffentliche Verkehrsangebot des CD67 Netzes in Richtung des Europa-Parks beinhaltet die Linie 271 (aus Straßburg) und 253 (aus Sélestat). Diese fahren in 2014 vom 5. April bis zum 28. Dezember, orientiert am Öffnungszeitraum des Parks. Eine Hin- und Rückfahrt mit Ankunft zur Öffnung des Parks und abendlicher Rückfahrt besteht für beide Linien. Die Anzahl der Busse, die durch CD67 zur Verfügung stehen, hängt von der Nachfrage ab und kann in der Hochsaison auf 9 bis 10 Busse ansteigen. Ein Ticket für eine Hin- und Rückfahrt kostet für einen Erwachsenen 8€ (9€40 für ein Ticket, welches mit dem CTS kombiniert wird).

Ferner existiert ein Kombiticket, das die Hin- Rückfahrt mit dem Bus und den Eintritt für 41€ enthält (42€ mit einer Bindung an das CTS Netz zusammen mit den Linien 271 oder 253). Ein einfacher Eintritt in den Park ohne ÖV-Nutzung beläuft sich ebenfalls auf 41€.

Calendrier 2014

Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre
M 1	J 1	D 1	M 1	V 1	L 1	Me 1	S 1
Me 2	V 2	L 2	Me 2	S 2	M 2	J 2	D 2
J 3	S 3	M 3	J 3	D 3	Me 3	V 3	L 3
V 4	D 4	Me 4	V 4	L 4	J 4	S 4	M 4
S 5	L 5	J 5	S 5	M 5	V 5	D 5	Me 5
D 6	M 6	V 6	D 6	Me 6	S 6	L 6	J 6
L 7	Me 7	S 7	L 7	J 7	D 7	M 7	V 7
M 8	J 8	D 8	M 8	V 8	L 8	Me 8	S 8
Me 9	V 9	L 9	Me 9	S 9	M 9	J 9	D 9
J 10	S 10	M 10	J 10	D 10	Me 10	V 10	L 10
V 11	D 11	Me 11	V 11	L 11	J 11	S 11	M 11
S 12	L 12	J 12	S 12	M 12	V 12	D 12	Me 12
D 13	M 13	V 13	D 13	Me 13	S 13	L 13	J 13
L 14	Me 14	S 14	L 14	J 14	D 14	M 14	V 14
M 15	J 15	D 15	M 15	V 15	L 15	Me 15	S 15
Me 16	V 16	L 16	Me 16	S 16	M 16	J 16	D 16
J 17	S 17	M 17	J 17	D 17	Me 17	V 17	L 17
V 18	D 18	Me 18	V 18	L 18	J 18	S 18	M 18
S 19	L 19	J 19	S 19	M 19	V 19	D 19	Me 19
D 20	M 20	V 20	D 20	Me 20	S 20	L 20	J 20
L 21	Me 21	S 21	L 21	J 21	D 21	M 21	V 21
M 22	J 22	D 22	M 22	V 22	L 22	Me 22	S 22
Me 23	V 23	L 23	Me 23	S 23	M 23	J 23	D 23
J 24	S 24	M 24	J 24	D 24	Me 24	V 24	L 24
V 25	D 25	Me 25	V 25	L 25	J 25	S 25	M 25
S 26	L 26	J 26	S 26	M 26	V 26	D 26	Me 26
D 27	M 27	V 27	D 27	Me 27	S 27	L 27	J 27
L 28	Me 28	S 28	L 28	J 28	D 28	M 28	V 28
M 29	J 29	D 29	M 29	V 29	L 29	Me 29	S 29
Me 30	V 30	L 30	Me 30	S 30	M 30	J 30	D 30
	S 31		J 31	D 31		V 31	

■ Jours de fonctionnement des lignes 271 et 531

■ Les lignes 271 et 531 ne circulent pas

Les lignes 271 Strasbourg - Europa Park et 531 Sélestat - Europa Park ne fonctionnent pas le 1^{er} mai

Calendrier 2014/2015

Nov. 2014	Déc. 2014	Janv. 2015
S 1	L 1	J 1
D 2	M 2	V 2
L 3	Me 3	S 3
M 4	J 4	D 4
Me 5	V 5	L 5
J 6	S 6	M 6
V 7	D 7	Me 7
S 8	L 8	J 8
D 9	M 9	V 9
L 10	Me 10	S 10
M 11	J 11	D 11
Me 12	V 12	L 12
J 13	S 13	M 13
V 14	D 14	Me 14
S 15	L 15	J 15
D 16	M 16	V 16
L 17	Me 17	S 17
M 18	J 18	D 18
Me 19	V 19	L 19
J 20	S 20	M 20
V 21	D 21	Me 21
S 22	L 22	J 22
D 23	M 23	V 23
L 24	Me 24	S 24
M 25	J 25	D 25
Me 26	V 26	L 26
J 27	S 27	M 27
V 28	D 28	Me 28
S 29	L 29	J 29
D 30	M 30	V 30
	Me 31	S 31

■ Jours de fonctionnement des lignes 271 et 531

■ Les lignes 271 et 531 ne circulent pas

Bild 47 : Kalender der Verkehrsanbindung durch das CTS Netz an den Europa Park

Europass

TGO, SNCF und CTS bieten das grenzüberschreitende Ticket Europass an. Dieses ermöglicht Fahrten in Frankreich im CTS Netz und dem regionalen SNCF Verkehr auf dem Gebiet der *Strasbourg Eurométropole*, im Landkreis Ortenau ermöglicht es die Benutzung der städtischen Linien, Überlandlinien und des regionalen Schienenverkehrs (S-Bahn, RB, RE) der Verkehrsunternehmen in der TGO (Zweite Klasse). Der Europass wird in verschiedenen Formen angeboten, wie in folgender Tabelle dargestellt:

Europass	Tarif	Anzahl der Begünstigten	kostenlos Zusatzperson (Strasbourg)	kostenlos Zusatzperson (Ortenau)	Gültigkeitsdauer	Zone	Einkaufsort	Sonstiges
Pass 24h	8€50	1	2 Kinder unter 12 Jahren	Kinder der Familie unter 15 Jahren	24 Stunden	CUS + TGO	SNCF, TGO, CTS	
Pass 24h +FDS	11 €	1	2 Kinder unter 12 Jahren	Kinder der Familie unter 15 Jahren	24 Stunden	CUS + TGO + OSB bis Freudenstadt	TGO	
Pass 24h Mini	6€40	1	2 Kinder unter 12 Jahren	Kinder der Familie unter 15 Jahren	24 Stunden	CUS + 20 Zone TGO (Kehl)	SNCF, TGO, CTS	
Pass Family 24h	12€70	2	2 Kinder unter 12 Jahren	Kinder der Familie unter 15 Jahren		CUS + TGO	SNCF, TGO, CTS	
Pass Family 24h +FDS	17€60	2	2 Kinder unter 12 Jahren	Kinder der Familie unter 15 Jahren	24 Stunden	CUS + TGO + OSB bis Freudenstadt	TGO	
Pass Family 24h Mini	10€60	2	2 Kinder unter 12 Jahren	Kinder der Familie unter 15 Jahren	24 Stunden	CUS + 20 Zone TGO (Kehl)	SNCF, TGO, CTS	
Monatskarte	71 €	1	nein	nein	1 Monat	CUS + 11, 12, 20, 21 bis 24, 41, 50 bis 52, 53 bis 57 TGO Zonen	SNCF, TGO, CTS	nur mit auf Ihren Namen ausgestellte Karte
Monatskarte + TGO-Zusatzkarte-EUROPASS	97 €	1	nein	nein	1 Monat	CUS + TGO	TGO	nur mit auf Ihren Namen ausgestellte Karte
Monatskarte Mini	58€30	1	nein	nein	1 Monat	CUS + 20 Zone TGO (Kehl)	SNCF, TGO, CTS	nur mit auf Ihren Namen ausgestellte Karte

Bild 48 : Europass Tarifangebot (Stand 2013/2014)

Der Kauf der Europässe « monatliche Ergänzungskarte für alle Zonen » und der Versionen « + FDS » (Freudenstadt) ist in Frankreich nicht möglich. Ferner können die Besitzer eines Baden-Württemberg Tickets dieses mit einem 24-Stunden- Europass mini oder Europass Family mini ergänzen (vorteilhafte Kombination der Fahrkarten). Dadurch entsteht bei einigen französischen Nutzern das Gefühl von mangelnder Gleichbehandlung beim Kauf des Europass.

Des Weiteren existiert momentan kein Einzelticket, das im Vergleich zu einem Tagesticket günstiger wäre.

Die TGO hat Nutzung des Europass analysiert. In der folgenden Tabelle Verkaufszahlen der verschiedenen Europass-Varianten in Frankreich und in Deutschland dargestellt, sowie Schätzungen zur Anzahl der mit Tagestickets ausgeführten Fahrten und der jährlichen Nutzer der Monatskarten.

	Europass 24h mini (Normal und Family)	Europass 24h (Normal und Family)	Europass Monatskarte mini	Eropass Monatskarte
Anzahl der Einkäufe in Frankreich	4.200	14.100	910	1.250
Anzahl der Einkäufe in Deutschland	9.800	32.900	490	1.250
Anzahl der Einkäufe Gesamt	14.000	47.000	1.400	2.500
durchgeführten Fahrten mit der Karte pro Jahr	114.000	320.000		
Anzahl der regelmäßigen Benutzer			115	200

Bild 49 : Nutzung des Europass (2013)

Diese Zahlen verdeutlichen ein großes Interesse der französischen und deutschen Benutzer an Tageskarten. Die monatlichen Europässe hingegen werden mehr von den grenzüberschreitenden Angestellten genutzt, die so auch den öffentlichen Personenverkehr auf beiden Seiten der Grenze nutzen können. Dieses Interesse sowie die oben festgestellten Mängel schaffen Platz für Verbesserungen.

Bus Vis-à-Vis

« Vis-à-Vis » ist ein lokaler Zweckverband der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gemäß „Karlsruher Abkommens“, der seinen Sitz in Erstein hat. Er wurde in 2004 gegründet und ersetzt die Interessengemeinschaft Straßburg Süd / Lahr / Kinzigtal (gegründet in 1976). Eines der wesentlichen Ziele des Zweckverbandes mit seinen derzeit 43 Mitgliedskommunen ist die spürbare Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über den Rhein auf der Höhe Lahr / Erstein. Der « Vis-à-Vis » Bus verbindet Lahr mit Obernai und verkehrt samstags von Juni bis Oktober. Dabei handelt es sich um ein öffentliches Verkehrsangebot für den Freizeitverkehr, das einen Fahrrad-Service und einen Fahrtverlauf bietet, der touristische Angebote im Elsass und der Ortenau bedient.

		Jeden ersten Samstag im Monat		Jeden 2ten, 3ten, 4ten und 5ten Samstag im Monat	
Endstation Deutschland		Langenwinkel Rathaus		Friesenheim Rathaus	
DE->FR	Abfahrtszeit	7h18	13h25	7h31	13h38
	Ankunftszeit (Obernai)	8h58	15h05	8h58	15h05
FR->DE	Abfahrtszeit (Obernai)	9h00	18h00	9h00	18h00
	Ankunftszeit	10h10	19h35	10h10	19h22

Bild 50 : Fahrplan der Buslinie « Vis-à-Vis »

Die Analyse des Fahrplans der Buslinie « Vis-à-Vis » zeigt, dass er vorwiegend für deutsche Benutzer, die einen Tag in Frankreich verbringen möchten, ausgelegt wurde.

- Eine Hinfahrt früh am Morgen (Abfahrt 8 Uhr in Lahr) oder am frühen Nachmittag (vor 14 Uhr) und eine Rückfahrt am späten Nachmittag (Abfahrt gegen 18 Uhr in Obernai).

Die Reisemöglichkeiten für französische Benutzer, die nach Deutschland fahren wollen, sind vergleichsweise beschränkt:

- Eine Hinfahrt frühestens um 9 Uhr und eine Rückfahrt vor 14 Uhr, die einem Besuch in Deutschland wenig Zeit lassen.

Die Rahmenbedingungen der Organisation des « Vis-à-Vis »-Busses könnten sich demnächst ändern. Der Gemeindeverband Obernai will voraussichtlich aus dem Angebot Vis-a-Vis Bus aussteigen (im Gegensatz zur Stadt Obernai). Im Rahmen dieser Studie wird nach Absprache mit den Studienpartnern von einem Weiterbetrieb bis Obernai ausgegangen.

Linie 307 Rheinau-Haguenau bis September 2013

Die Linie 307 des CD67 verband bis September 2013 Haguenau und Rheinau (Freistett) mit Anschluss Richtung Achern. Aufgrund der sehr schwachen Nachfrage wurde die grenzüberschreitende Verbindung zwischen Herrlisheim und Rheinau nach Absprache mit den verschiedenen betroffenen Akteuren eingestellt. Nach Auskunft des CD67 gibt es seither keine Beanstandungen.

2.2.2.2 Übersicht grenzüberschreitende Tarifangebote D-F-CH

Einige in der Nähe des Eurodistrikts Straßburg-Ortenau gelegene grenzüberschreitende Regionen haben ebenfalls öffentliche Verkehrsangebote und Tarifsysteme entwickelt. Im Folgenden sind einige Beispiele dargestellt:

- ▶ Das « TicketPlus Alsace » (auf Deutsch) oder Pass Alsace Rhein-Neckar (auf Französisch) : Bas-Rhin + VRN-Netz, 17 € pro Person in Frankreich (Möglichkeit ein Ticket an einem Bahnhof des Bas-Rhin zu kaufen) und 5,50€ Aufschlag auf das deutsche Ticket VRN 24. Dieses Angebot ist hauptsächlich auf den Freizeitverkehr ausgerichtet (Angebot gültig am Wochenende und an Feiertagen);
- ▶ Der Euroregio-Bus 1076 : Linie Freiburg im Breisgau – Colmar : 8€30 Hinfahrt, 81€ Monatsabo, 60,70€ Monatsabo für Schüler ;
- ▶ RegioElsassTicket : 24h gültig auf der Linie 1076, + RVF + Freiburg (Bus und Züge) + Landkreise Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald : 12,60€ pro Person (und 24 € für 5 Personen) ;
- ▶ TicketTriregio : Zone ETB (Dreieckland Eurodistrikt von Basel) : Tarifkooperation zwischen CC3f, SNCF und Bus (Elsass), TNW Schweiz, RVL (Deutschland) : TicketTriregio 24h : 14€50 (gibt es auch als Mini für 7€) ;
- ▶ RégioCardPlus zwischen der Schweiz und Deutschland (Zone ETB) täglich und monatlich ;
- ▶ DistriCard zwischen der Schweiz und Frankreich (Zone ETB) täglich und monatlich.

2.2.3 Zusammenschau grenzüberschreitendes ÖV-Angebot

Die folgenden Karten zeigen das öffentliche Verkehrsangebot auf den Hauptverkehrsachsen im Hinblick auf die Einrichtung möglicher grenzüberschreitender Verbindungen. Dargestellt sind bestehende grenzüberschreitende Linien, Anschlüsse sowie Linien, die potentiell zu einem grenzüberschreitenden Angebot erweitert werden könnten. Als grenzüberschreitendes Angebot stellen die Buslinie CTS 21 Strasbourg-Kehl und die Zuglinie Straßburg-Kehl-Offenburg das Rückgrat des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs dar. Die Fahrtenhäufigkeit ist für Werktage, Samstage und Sonn- und Feiertage dargestellt.

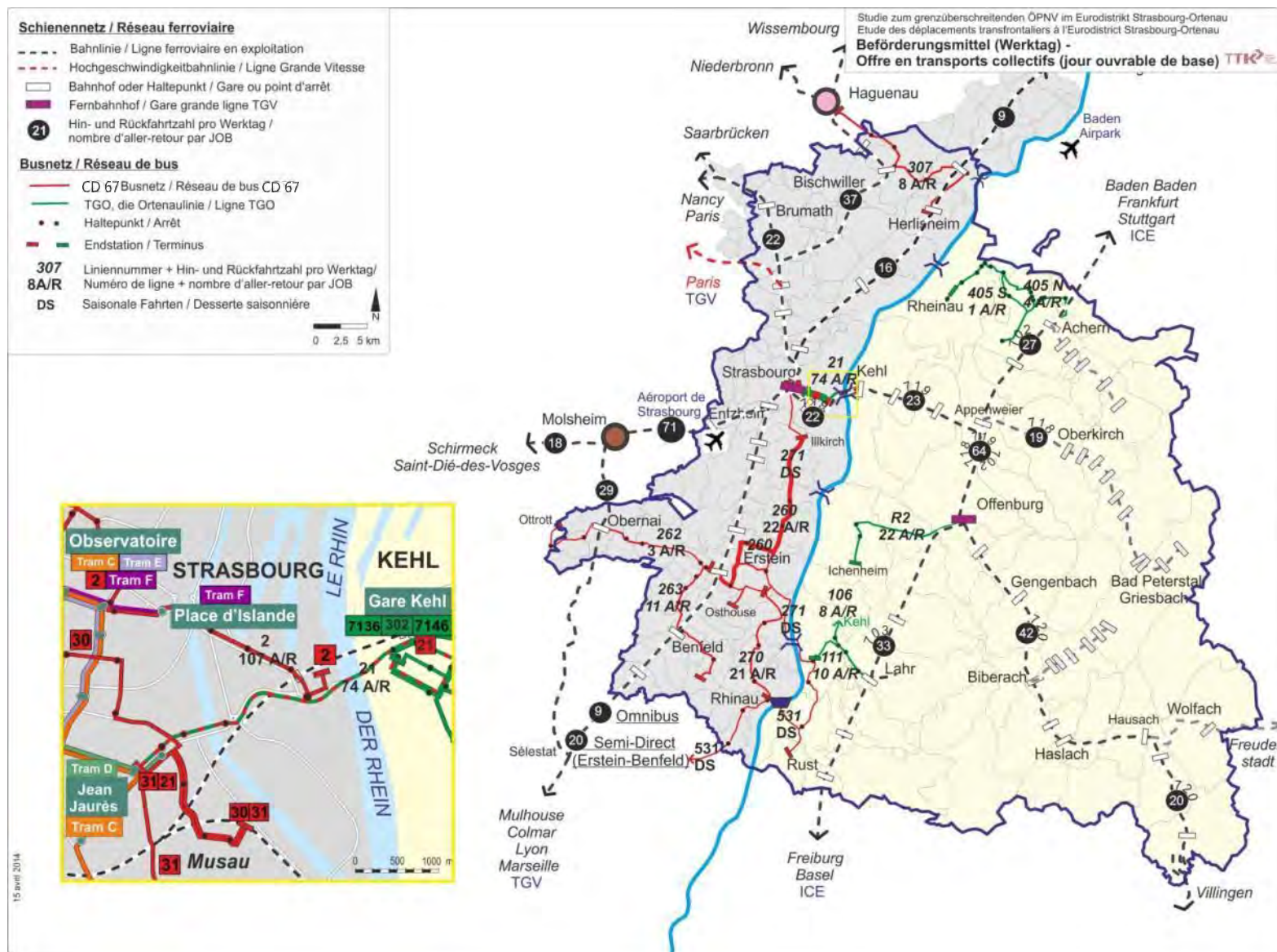


Bild 51 : ÖV-Angebot mit grenzüberschreitendem Potential werktags

2.3 AP 3 : Bestandsaufnahme Intermodale Verknüpfung

Um die intermodalen Verknüpfungen zwischen SPNV und Fahrradverkehr (Bike & Ride) an den Bahnhöfen mit länderübergreifender Bedeutung einordnen zu können, wurde an folgenden Bahnhöfen am 26.03. und 27.03.2014 eine Bestandsaufnahme des Bike & Ride-Angebots und der Auslastung vor Ort durchgeführt:

- ▶ Achern
- ▶ Appenweier
- ▶ Benfeld
- ▶ Bischwiller
- ▶ Erstein
- ▶ Haguenau
- ▶ Kehl
- ▶ Krimmeri-Meinau
- ▶ Lahr
- ▶ Molsheim
- ▶ Oberkirch
- ▶ Obernai
- ▶ Offenburg
- ▶ Strasbourg

Vor Ort wurde neben der Quantität des Bike & Ride-Angebots (Anzahl der Stellplätze) auch die Qualität des Angebots (Zustand der Anlagen, Zuwegung, Überdachung etc.) aufgenommen. Ein zusätzliches Augenmerk wurde auf die Anbindung an Gleise und Radverkehrsanlagen sowie die Auslastung der Anlagen gelegt. Die Bestandsaufnahme der Bike & Ride-Anlagen der einzelnen Bahnhöfe wird im Anhang detailliert dargestellt.

2.3.1 Art der Bike & Ride-Anlagen

An 12 der 14 untersuchten Bahnhöfen gibt es neben den öffentlich zugänglichen, freien Abstellanlagen auch **gesicherte Abstellplätze**. Die kleineren Bahnhöfe verfügen in der Regel über abschließbare Fahrradboxen (deutsche Bahnhöfe) oder über gesicherte Fahrradabstellräume (französische Bahnhöfe). Teilweise wird mit Doppelstockanlagen Platz gespart. Die Bahnhöfe Oberkirch und Obernai verfügen als einzige Bahnhöfe über keine gesicherten Abstellplätze.



Bild 54 : Fahrradboxen am Bahnhof in Achern und Kehl

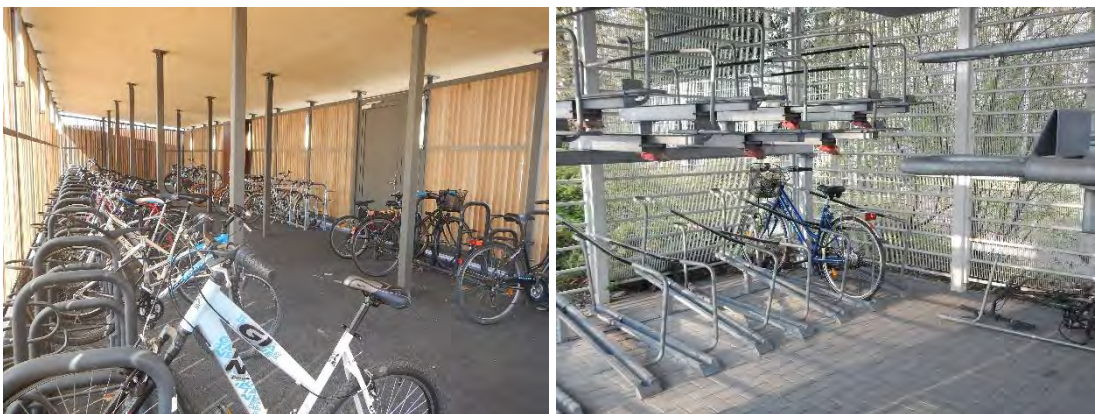


Bild 55 : Fahrradabstellraum an den Bahnhöfen Benfeld und Krimmeri-Meinau

Die Bahnhöfe in Strasbourg und Offenburg bieten Pendlern ein Fahrradparkhaus. Das Parkhaus am Straßburger Hauptbahnhof bietet gegen eine Gebühr von 2 €/24 Stunden, 7 €/Monat bzw. 38 €/Jahr (ohne Ermäßigungen) ca. 850 überdachte und gesicherte Rahmenhalter im Inneren des Bahnhofsgebäudes. Das Abstellen unter einer Stunde ist kostenlos möglich. In Offenburg wird Dauerparkern ein automatisches Parkhaus („Radhaus“) mit einer Kapazität von 120 Abstellplätzen geboten. Diese Plätze werden für ein Entgelt von 60 € nur jahresweise vermietet. Der Bedarf an gesicherten Abstellplätzen, die für einen kürzeren Zeitraum vermietet werden, wird über Fahrradboxen abgedeckt.

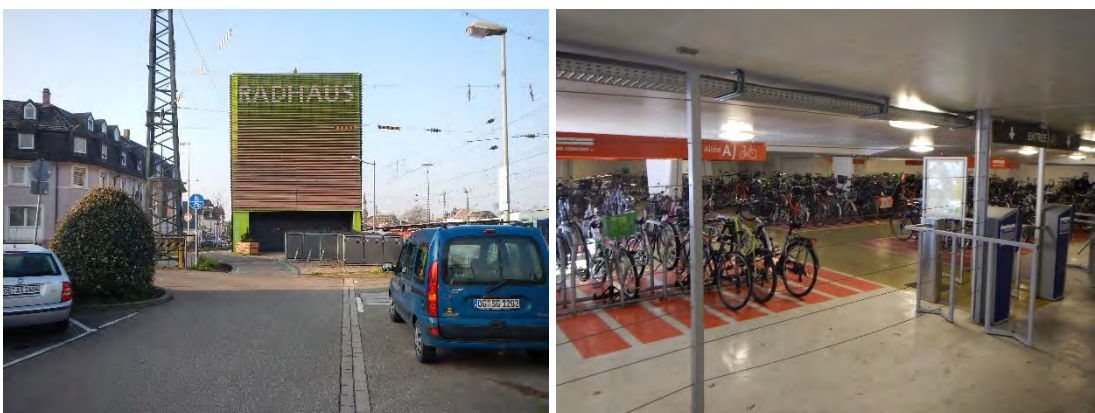


Bild 56 : Fahrradparkhäuser an den Bahnhöfen Offenburg („Radhaus“) und Strasbourg („Parc Gares Vélos“)

Da Fahrräder an Bahnhöfen – vor allem von Pendlern – über eine längere Zeitspanne (ca. 8 bis 10 Stunden) abgestellt werden, müssen auch die **öffentlichen, frei zugänglichen Abstellanlagen** Anforderungen an die Standsicherheit, die Diebstahlsicherheit und den Witterungsschutz erfüllen.

Ein Großteil der Abstellanlagen verfügt neben den gesicherten Abstellplätzen über frei zugängliche Rahmenhalter, die zum einen für Standsicherheit, aber auch – durch die Möglichkeit neben dem Vorder- oder Hinterrad auch den Fahrradrahmen anzuschließen – einen gewissen Diebstahlschutz bieten. Lediglich an zwei Bahnhöfen (Lahr, Offenburg) sind neben Rahmenhaltern noch Vorderradklemmen vorhanden, die weder Stand- noch Diebstahlsicherheit bieten.



Bild 57 : Vorderradklemmen und Rahmenhalter am Bahnhof Lahr

Witterungsschutz kann bei den öffentlichen Abstellanlagen nur durch eine Überdachung erreicht werden. Ein Großteil der Bahnhöfe verfügt über öffentliche überdachte Abstellanlagen. An sieben Bahnhöfen sind 70% oder mehr der öffentlichen Abstellanlagen überdacht. Lediglich vier Bahnhöfe verfügen nicht über freie Abstellanlagen mit Überdachung (Haguenau, Krimmeri-Meinau, Obernai, Strasbourg). Bis auf Obernai bieten diese Bahnhöfe aber gesicherte überdachte Abstellplätze.



Bild 58 : Überdachte Rahmenhalter an den Bahnhöfen Appenweier und Molsheim

2.3.2 Quantität, Auslastung und „Wildparker“

Je nach Größe des Bahnhofs liegt die Anzahl der öffentlichen Abstellplätze zwischen 10 (Bischwiller) und 720 (Strasbourg). Die Auslastung der öffentlichen Abstellanlagen lag grundsätzlich über 40 % - im Höchstfall sogar bei knapp 100 %. Sofern die gesicherten Abstellanlagen einsehbar waren (bei Fahrradboxen ist dies nicht der Fall), konnte festgestellt werden, dass auch die gesicherten Abstellanlagen überwiegend gut ausgelastet sind (zw. 60 und 100%). Lediglich die gesicherten Abstellplätze in Benfeld und Krimmeri-Meinau werden unterdurchschnittlich angenommen.

Eine hohe Anzahl an „Wildparkern“ – also Fahrrädern, die nicht innerhalb der vorgesehenen Abstellanlagen geparkt wurden, sondern frei bzw. an Lichtmasten oder Geländern angeschlossen wurden – ist besonders an den großen Bahnhöfen Offenburg und Strasbourg vermerkt worden. Ein hoher Anteil an Wildparkern kann mehrere Gründe haben. Zum einen eine Überlastung der bestehenden Anlagen (unzureichende Anzahl an Abstellplätzen), aber auch eine zu große Entfernung einer Abstellanlage zum Gleis. In Strasbourg sind alle Abstellanlagen sehr gut ausgelastet, sodass der Bedarf an weiteren öffentlichen Abstellanlagen in Bahnhofsnähe besteht. In Offenburg ist eine Abstellanlage (östlich der Bahnlinie, ungefähr in Höhe „Schilder Zahn“) im Gegensatz zu allen anderen kaum genutzt. Appenweier hat ebenfalls einige (nahezu) leere Anlagen, ebenfalls abhängig von der Entfernung zum Eingang.

Bahnhof	Anzahl öffentliche Abstellplätze	Auslastung (geschätzt)	Anzahl gesicherte Abstellplätze	Auslastung (geschätzt)	Anzahl Wildparker
Achern	186	80%	160	k. A. möglich*	gering
Appenweier	218	40%	40	k. A. möglich*	gering
Benfeld	31	50%	126	40%	gering
Bischwiller	10	50%	35	100%	gering
Erstein	50	80%	34	60%	gering
Haguenau	29	100%	138	70%	mittel
Kehl	148	65%	60	k. A. möglich*	mittel
Krimmeri-Meinau	22	50%	40	5%	mittel
Lahr	136	85%	200	100%	gering
Molsheim	19	80%	151	50%	mittel
Oberkirch	80	70%	0	-	gering
Obernai	23	70%	0	-	gering
Offenburg	710	95%	251	k.A. möglich*	hoch
Strasbourg	720	95%	850	90%	hoch

* k. A. möglich = nicht einsehbare Fahrradboxen

Bild 59 : Kapazität und Benutzung der Parkmöglichkeiten



Bild 60 : Wild abgestellte Fahrräder an den Bahnhöfen Offenburg und Strasbourg

2.3.3 Mängelanalyse

- **Erschließungswege:** Damit Bike & Ride-Anlagen gut und komfortabel genutzt werden können, müssen die Erschließungswege ausreichend breit sein und von parkenden Kfz oder sonstigen Gegenständen frei gehalten werden. Gerade für Spezialfahrräder oder Fahrräder mit (Kinder-)Anhängern wird ausreichend Platz zum Rangieren benötigt. Grundsätzlich sind die Abstellanlagen an allen Bahnhöfen gut zu erreichen. Ein Teil der Fahrradboxen am Bahnhof Achern allerdings ist aufgrund parkender Kfz schwer zugänglich. Am Bahnhof in Oberkirch sind die Erschließungswege relativ schmal und verwinkelt.



Bild 61 : Erschließungswege an den Bahnhöfen Achern und Oberkirch

- **Barrieren:** Um den komfortablen Zugang zum Gleis bzw. zu den Abstellanlagen zu ermöglichen, aber auch die Fahrradmitnahme so komfortabel wie möglich zu gestalten, müssen den Radfahrenden an mehrstöckigen Bahnhöfen Fahrstühle oder Treppen mit Schieberampen zur Verfügung gestellt werden. Vor allem ältere Menschen, die zunehmend mit schwereren Pedelects (ca. 25 kg) fahren, benötigen komfortable Zugänge. 9 der 14 Bahnhöfe verfügen über separate Rampen bzw. über Aufzüge. An diesen Bahnhöfen sind die Gleise (bzw. Abstellanlagen) problemlos mit konventionellem Fahrrad, Pedelects, Rollstuhl oder Kinderwagen erreichbar. In Oberkirch und Obernai sind die Gleise ebenerdig zu erreichen, sodass keine Höhenunterschiede zu überwinden sind. An zwei Bahnhöfen (Lahr und Molsheim) sind lediglich Schieberampen an den Treppenaufgängen vorhanden, die zumindest von Radfahrenden genutzt werden können. In Haguenau ist das Erreichen der beiden Gleise zwar ebenerdig möglich. Ein Wechseln der Gleise durch die Unterführung ist allerdings nur über eine Treppenanlage möglich. Weder

Radfahrende noch Mobilitätseingeschränkte oder Personen mit Kinderwagen können die Unterführung (komfortabel) nutzen.



Bild 62 : Treppen ohne und mit Schieberampen an den Bahnhöfen Haguenau und Lahr

- ▶ **Soziale Sicherheit:** Neben einer gut beleuchteten Zuwegung sollte auch die Abstellanlage selbst bei Dunkelheit und ungünstigen Witterungsverhältnissen gut beleuchtet und einsehbar sein. Es bietet sich an, die Anlagen in der Nähe von Lichtmasten und belebten Orten (Haupteingänge der Bahnhöfe, öffentlicher Straßenraum) zu positionieren. Grundsätzlich weisen fast alle Abstellanlagen an den untersuchten Bahnhöfen eine gefühlte soziale Sicherheit auf. Die öffentlichen, frei zugänglichen Abstellanlagen sind überwiegend in der Nähe der belebten Ein- und Ausgänge bzw. des öffentlichen Straßenraums platziert. Einige wenige Anlagen (z.B. Zugang westliches Gleis Appenweier) sind schlecht einsehbar und werden deshalb von Radfahrenden auch schlecht angenommen.
- ▶ Durch eine gute **Positionierung** kann auch die Attraktivität bzw. Auslastung einer Anlage gesteigert werden. Die Abstellanlage sollte eine gewisse Distanz zu den Ein- und Ausgängen des Bahnhofs nicht überschreiten. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, ihr Fahrrad weiter als 100 m von den Zugängen zum Bahnhof entfernt abzustellen. Bei gesicherten Abstellanlagen liegt die Akzeptanz der Wegelängen etwas höher. Generell sind die Abstellanlagen an den untersuchten Bahnhöfen gut ausgelastet und daher gut positioniert. Wenige unterdurchschnittlich ausgelastete Anlagen finden sich nur am Bahnhof in Appenweier und in Krimmeri-Meinau. Beide Anlagen befinden sich in zu großer Distanz zu den Zugängen zum Bahnhof. In Appenweier ist die Anlage zusätzlich sehr schlecht einsehbar und kann weder soziale Sicherheit noch Diebstahlschutz bieten. Die Doppelstockanlage in Krimmeri-Meinau ist, obwohl diese mit einer Zugangskarte kostenlos zur Verfügung steht, entfernungsbedingt sehr schlecht ausgelastet.



Bild 63 : Anlagen mit unterdurchschnittlicher Auslastung an den Bahnhöfen Appenweier (Zugang westl. Gleis) und Krimmeri-Meinau

2.3.4 Fahrradmitnahme

Die TER Alsace ermöglichen die Fahrradmitnahme je nach verfügbaren Plätzen, nur einzelne TER zwischen Strasbourg, Mulhouse und Basel sind montags bis freitags von 6.00 - 8.30 Uhr und 16.00 -18.30 Uhr gesperrt. Die Züge der OSB und der DB ermöglichen eine kostenlose Fahrradmitnahme nach Platzverfügbarkeit. Lediglich in der Morgenspitze ist eine Fahrradkarte für 2,20 € erforderlich. Alle Züge verfügen über ein separates Fahrradabteil, das von außen gekennzeichnet und gut erkennbar ist. Der Zugang und die Nutzung der Abstellplätze sind leicht möglich. Die Hängevorrichtungen im TER-Alsace sind allerdings für ältere Menschen und Kinder schwerer zu handhaben. Spezialräder und Pedelects können dort nicht aufgehängt werden. Die Platzverhältnisse im Abteil lassen in der Regel aber auch ein „einfaches“ Abstellen neben den Klappsitzen zu. In den nachfragestärksten Zeiten weisen alle Züge nur eine eingeschränkte Kapazität auf.

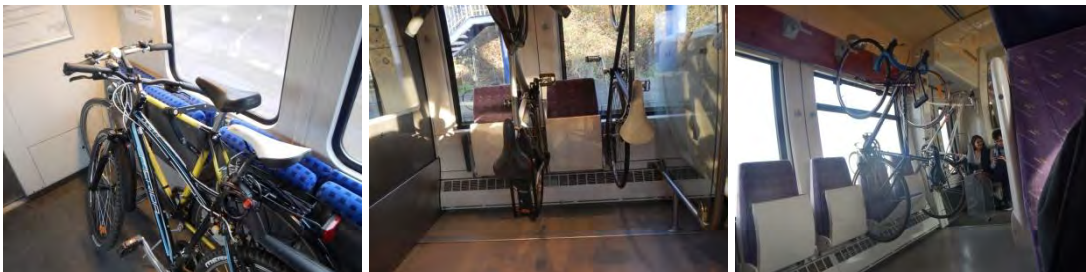


Bild 64 : Fahrradmitnahme in DB, TER-Alsace



Bild 65 : Kennzeichnung der Fahrradabteile in DB, OSB, TER-Alsace

2.4 Gesamtverkehrliche Betrachtung der Rheinquerung auf Höhe Lahr – Erstein

Die Rheinquerung bei Lahr – Erstein bildet einen Schwachpunkt im grenzüberschreitenden Verkehrsangebot und insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Die bestehende Verbindung verläuft umwegig auf dem sekundären Straßennetz, verfügt nicht über Rad- oder Fußwege, und wird über eine EDF Privatstraße bzw. schmale Brücken mit Gewichtsbegrenzung geführt. Eine spürbare Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über den Rhein (wie sie von der Raumschaft seit Jahrzehnten gefordert wird) kann nachfragebedingt und/oder angebotsorientiert erfolgen: im ersten Fall ist bereits eine (zu) hohe Verkehrsbelastung vorhanden, im zweiten Fall sollen durch eine verbesserte Verbindung Austausch und damit verbundene sozio-ökonomische Effekte erzielt werden.

Im Rahmen einer Erhebung des MIV-Grenzverkehrs soll geklärt werden, welche Nachfrage auf dieser Verbindung heute besteht, die einen eventuellen Ausbau rechtfertigen könnte.

Die jüngste vorliegende Zählung (Juli 2010) nennt 3200 Fahrzeuge / Werktag auf diesem Übergang. Diese Erhebung ist allerdings nicht mehr ganz aktuell und gibt keine Information über den Besucherverkehr des Europa-Parks.

Um diese Daten zu ergänzen, hat die TTK 2 Zählungen organisiert und in den Spitzenstunden durchgeführt (8h30-10h30): werktags (Montag 07/04/2014) und am Wochenende (Samstag 12/04/2014).

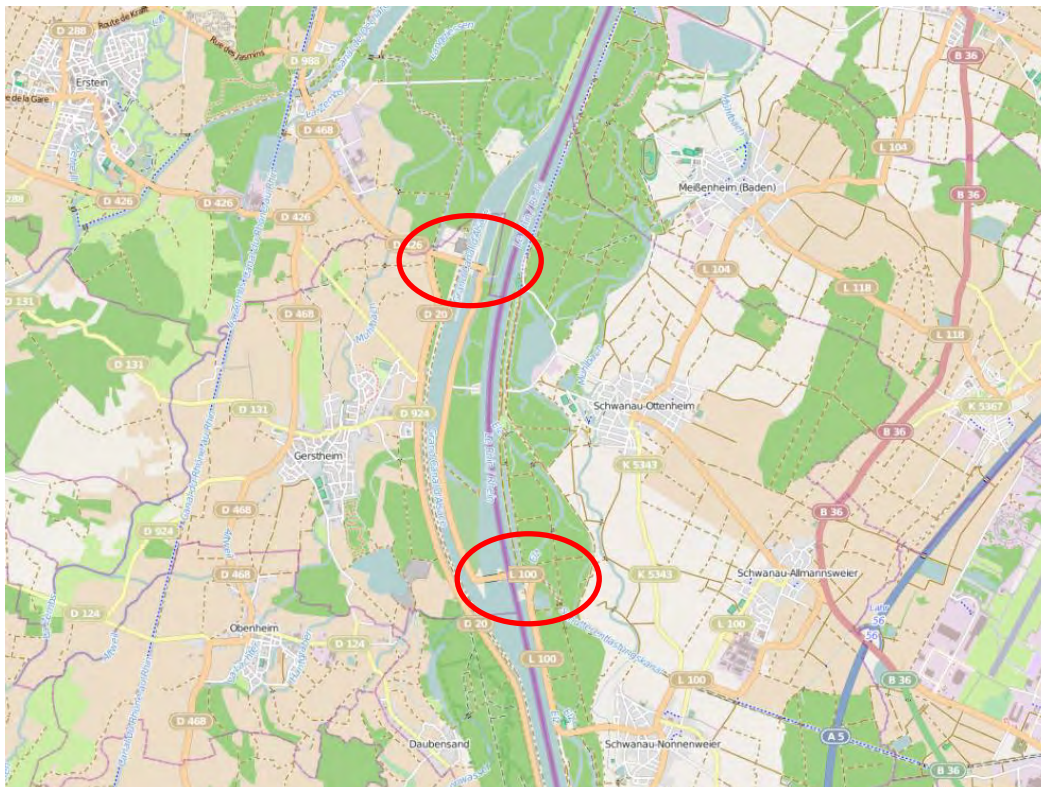


Bild 66 : Rheinquerung bei Lahr – Erstein: Lage der Brücken, Quelle : Open Street Map

Die Rheinquerung (D426 / L100) befindet sich zwischen Gerstheim in Frankreich und Schwanau in Deutschland. Der Rheinseitenkanal wird auf einer EDF-eigenen Brücke gequert. Diese Brücke besteht aus einer schmalen Fahrbahn, die über zwei durch eine Markierung getrennte Fahrstreifen verfügt.



Bild 67 : EDF Infrastrukturen auf der französischen Seite

Zählungen für Montag den 7. April 2014 :

► *Zählung*

Frankreich -> Deutschland: 143 Fahrzeuge / 2 Stunden, verteilt wie folgt:

FR -> DE	8h30-9h	9h-9h30	9h30-10h	10h-10h30	Summe / Total
PKW / Voiture	49	38	26	26	139
LKW / Camion	0	1	1	1	3
Motorrad / Moto	0	0	1	0	1
Summe / Total	49	39	28	27	143

Bild 68 : Zählung 07/04 Richtung FR->DE

Herkunft nach Kfz-Kennzeichen:

F		D		B	PL
Region / Région	Zahl / Nombre	Land / Région	Zahl / Nombre	3	1
Alsace (67)	109	Baden-Württemberg (Ortenau)	8		
Alsace (68)	4	Baden-Württemberg (autre/andere)	7		
Lorraine	2	Rhénanie-du-Nord-Westphalie	2		
Ile de France	1	Basse-Saxe	1		
Rhône-Alpes	2	Rhénanie-Palatinat	1		
Nord-Pas-de-Calais	1	Sarre	1		
Summe / Total	119	Summe / Total	20		

Bild 69 : Herkunft Kfz-Kennzeichen 07/04 Richtung FR->DE

Somit ergibt sich für diese Richtung:

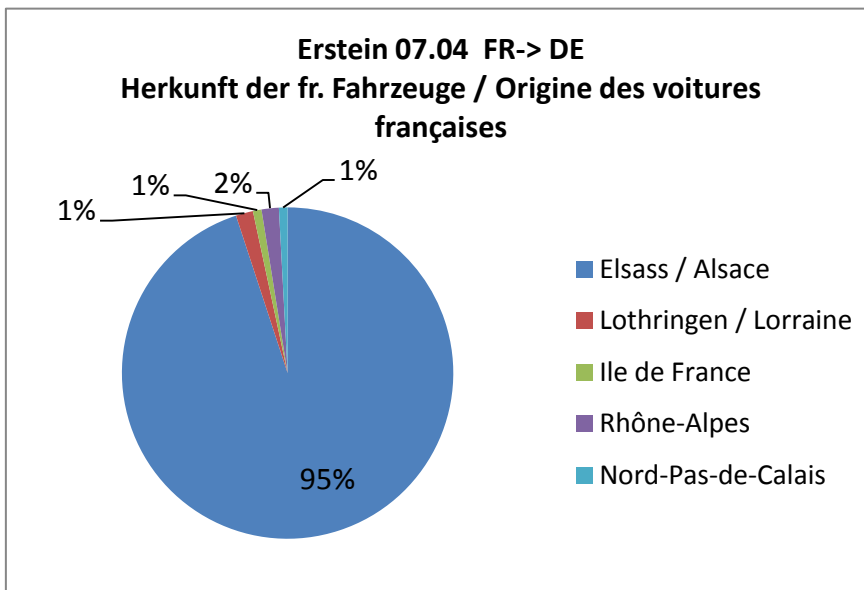


Bild 70 : IV-Zählung Erstein Montag 07/04 Richtung FR-> DE, Herkunft französische PKW

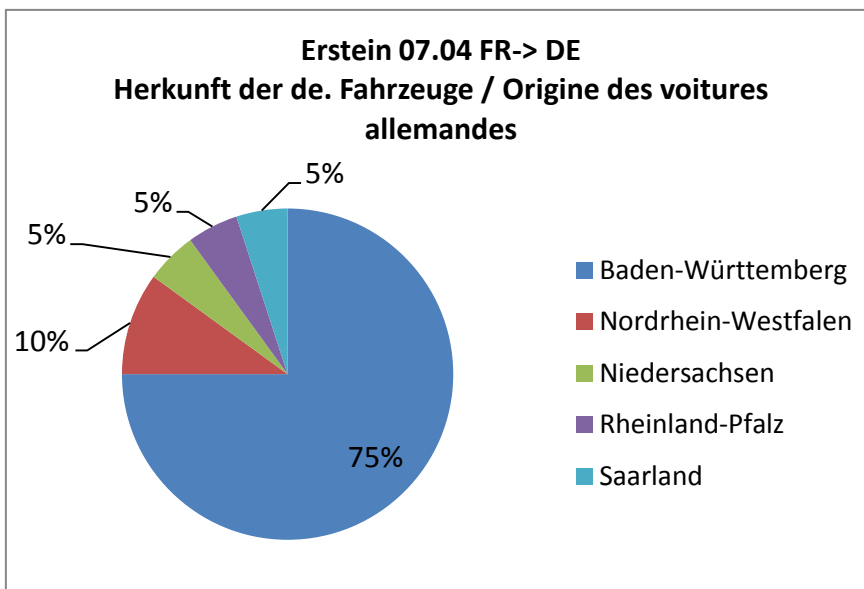


Bild 71 : IV-Zählung Erstein Montag 07/04 Richtung FR-> DE, Herkunft deutsche PKW

Deutschland -> Frankreich: 95 Fahrzeuge / 2 Stunden, verteilt wie folgt:

DE -> FR	8h30-9h	9h-9h30	9h30-10h	10h-10h30	Summe / Total
PKW / Voiture	12	25	20	34	91
LKW / Camion	0	2	1	1	4
Motorrad / Moto	0	0	0	0	0
Summe / Total	12	27	21	35	95

Bild 72 : Zählung 07/04 Richtung DE->FR

Herkunft nach Kfz-Kennzeichen:

F		D		CH	SK	PL	RO
Region / Région	Zahl / Nombre	Land / Région	Zahl / Nombre	1	1	1	1
Alsace (67)	46	Bade-Wurtemberg (Ortenau)	31				
Alsace (68)	1	Bade-Wurtemberg (autre)	6				
Lorraine	2	Rhénanie-du-Nord-Westphalie	1				
Ile de France	1	Basse-Saxe	1				
Rhône-Alpes	1	Hesse	1				
Summe / Total	51	Summe / Total	40				

Bild 73 : Herkunft Kfz-Kennzeichen 07/04 Richtung DE->FR

Somit ergibt sich für diese Richtung:

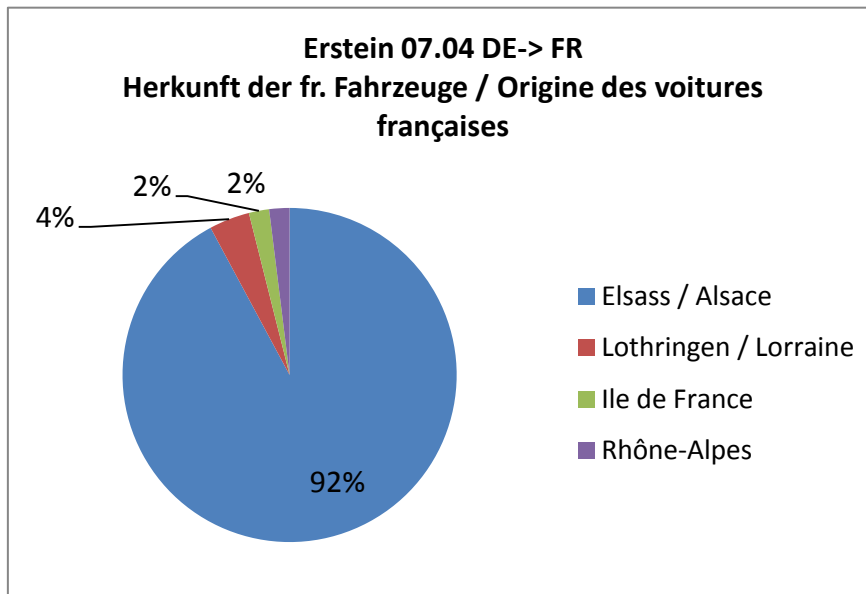


Bild 74 : IV-Zählung Erstein Montag 07/04 Richtung DE-> FR, Herkunft französische PKW

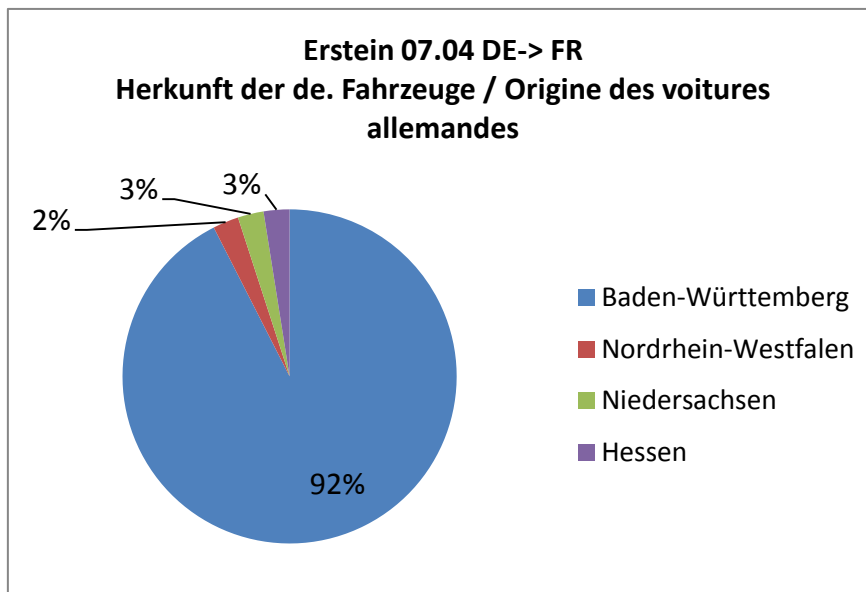


Bild 75 : IV-Zählung Erstein Montag 07/04 Richtung DE-> FR, Herkunft deutsche PKW

► Zusammenfassung Zählung Montag 07/04/2014

Es ergibt sich im Durchschnitt ein Verkehrsaufkommen vom 72 Frz./Std. in Richtung Frankreich -> Deutschland und 48 Frz./Std. in Richtung Deutschland-Frankreich. Die Autos haben mehrheitlich französische Kfz-Kennzeichen, unabhängig von der Richtung. Eine Inversion der Verkehrsströme wurde festgestellt: Zuerst kamen mehr Fahrzeuge aus Frankreich und im weiteren Verlauf der Zählung kamen mehr aus Deutschland.

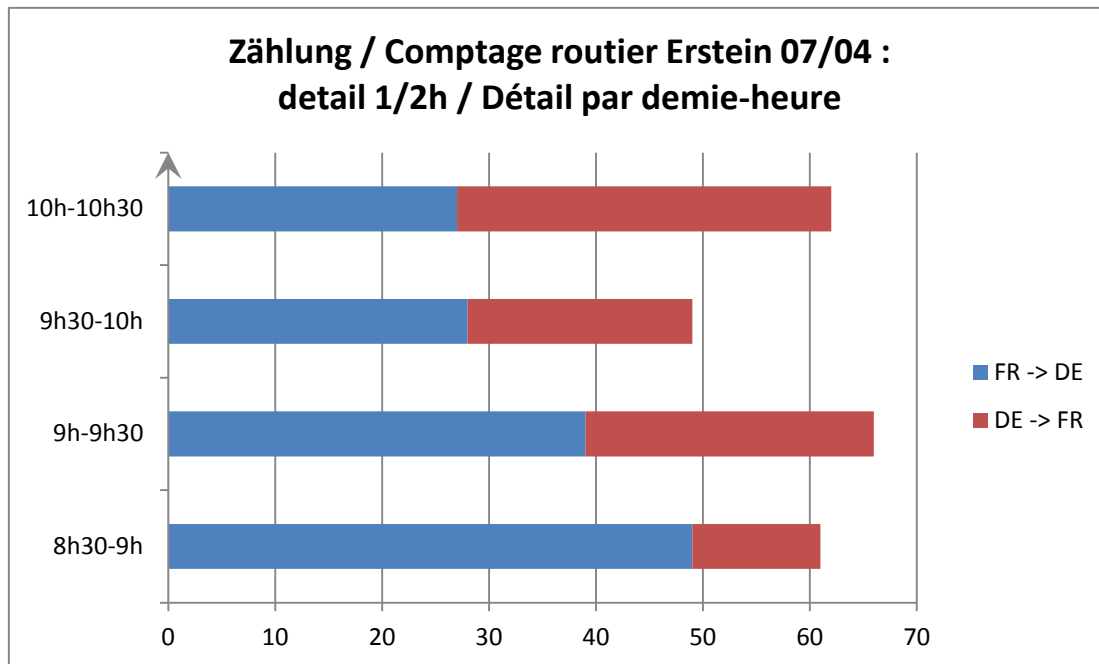


Bild 76 : Zusammenfassung IV-Zählung 07/04

Die wenigen LKW, die den Übergang nutzen, kommen aus sehr unterschiedlichen Ländern (u.a.: Polen, Rumänien, Slowakei).

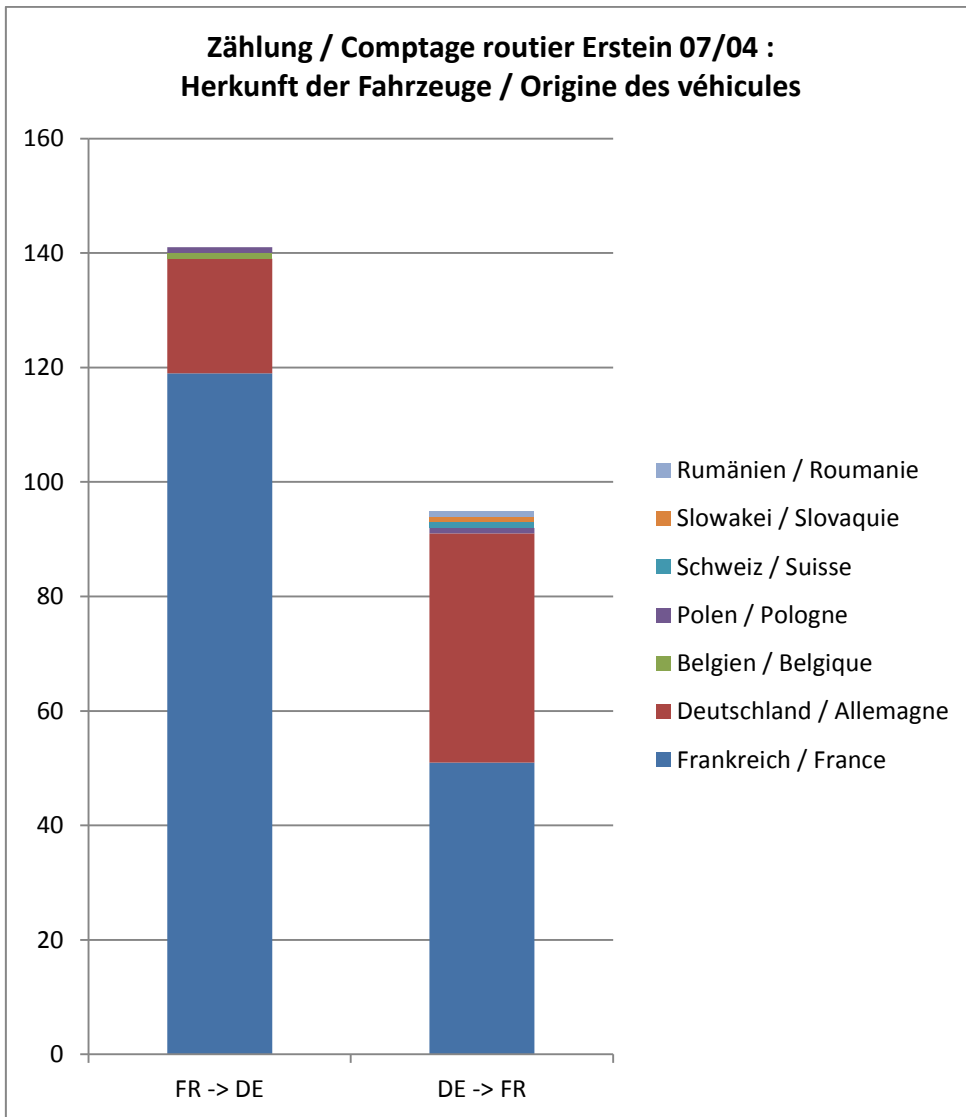


Bild 77 : Zusammenfassung Zulassungsort von den Fahrzeuge 07/04

Anmerkungen

Während der Zählung sind keine Besonderheiten aufgefallen, außer der Abfahrt eines mit einer Polizei-Eskorte begleiteten Spezialkonvois aus dem EDF-Betriebsgelände in der Mitte der Brücke. Ein Radfahrer überquerte den Übergang und keine Fußgänger.

Zählung vom Samstag 12 April 2014 :**► Zählung**

In Richtung Frankreich -> Deutschland, wurden 216 Fahrzeuge gezählt. Um den Einfluss des Europa-Parks besser erfassen zu können, wurde die Zählung in 15-Minuten-Perioden aufgeteilt.

FR->DE	8h30-8h45	8h45-9h	9h-9h15	9h15-9h30	9h30-9h45	9h45-10h	10h-10h15	10h15-10h30	Summe / Total
PKW / Voitures	20	25	19	32	25	34	30	23	208
Bus	2	0	0	1	0	0	0	1	4
Motorrad / Moto	0	0	1	0	0	0	1	0	2
Traktor / Tracteur	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Summe pro 1/2h / Total par 1/2h	22	25	20	33	25	34	32	25	216
Endsumme / Total Cumul fin de 1/2h	22	47	67	100	125	159	191	216	216

Bild 78 : Zählung 12/04 Richtung FR->DE

Herkunft Kfz-Kennzeichen :

F		D		B
Region / Région	Zahl / Nombre	Land / Région	Zahl / Nombre	2
Alsace	182	Bade-Wurtemberg	14	
Lorraine	4	Rhénanie-du-Nord-Westphalie	2	
Ile de France	1	Basse-Saxe	1	
Rhône-Alpes	1	Rhénanie-Palatinat	1	
Provence-Alpes-Côte d'Azur	2	Saxe	1	
Champagne-Ardenne	1	Hesse	1	
Franche-Comté	2	Hamburg	1	
Summe / Total	193	Summe / Total	21	

Bild 79 : Herkunft Kfz-Kennzeichen 07/04 Richtung FR->DE

Somit für diese Fahrtrichtung:

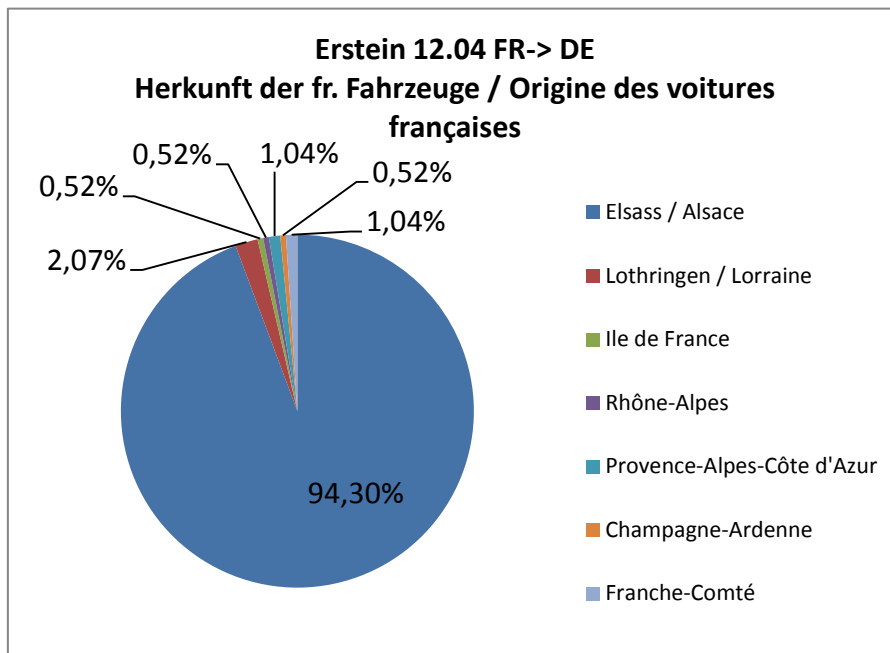


Bild 80 : IV-Zählung Erstein Samstag 12/04 Richtung FR-> DE französische Kennzeichen

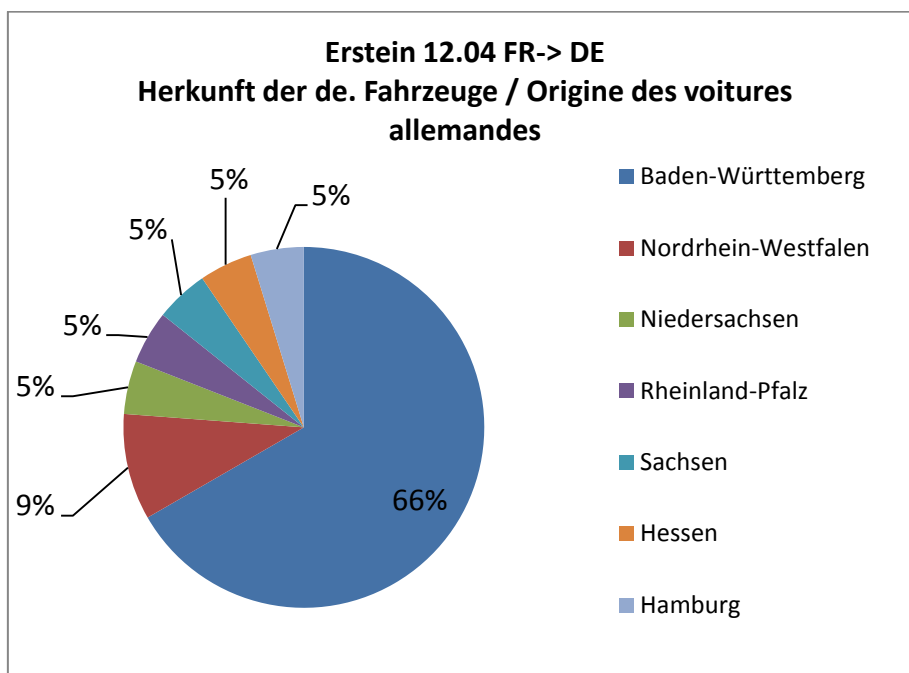


Bild 81 : IV-Zählung Erstein Samstag 12/04 Richtung FR-> DE deutsche Kennzeichen

In Richtung Deutschland -> Frankreich, wurden 118 Fahrzeuge in 2 Stunden gezählt.

DE->FR	8h30-8h45	8h45-9h	9h-9h15	9h15-9h30	9h30-9h45	9h45-10h	10h-10h15	10h15-10h30	Summe / Total
PKW / Voitures	10	8	8	14	18	17	17	21	113
Bus	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Motorrad / Moto	0	0	0	1	0	1	0	0	2
Traktor / Tracteur	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Summe pro 1/2h / Total par 1/2h	10	9	8	15	18	18	18	22	118
Endsumme / Total Cumul fin de 1/2h	10	19	27	42	60	78	96	118	118

Bild 82 : Zählung 12/04 Richtung DE->FR

Herkunft nach Kfz-Kennzeichen :

F		D		CH
Region / Région	Zahl / Nombre	Land / Région	Zahl / Nombre	
Alsace	60	Bade-Wurtemberg	49	1
Lorraine	2	Rhénanie-du-Nord-Westphalie	2	
Ile de France	1	Basse-Saxe	1	
Summe / Total	63	Hesse	1	
		Rhénanie-Palatinat	1	
		Summe / Total	54	

Bild 83 : Herkunft Kfz-Kennzeichen 07/04 Richtung FR->DE

Somit ergibt sich für diese Fahrtrichtung:

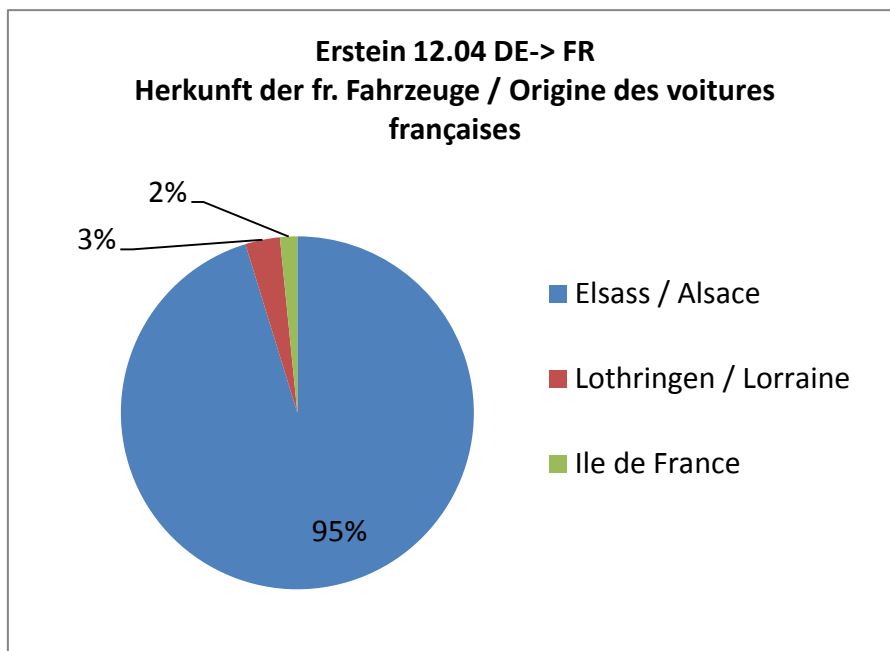


Bild 84 : IV-Zählung Erstein Samstag 12/04 Richtung DE-> FR französische Kennzeichen

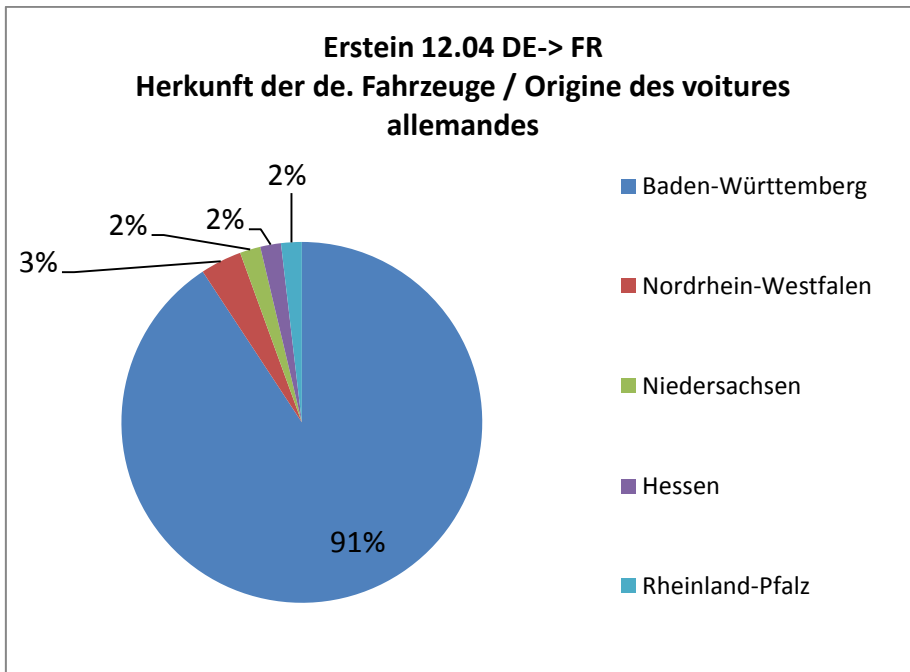


Bild 85 : Zählung IV-Erstein Samstag 12/04 Richtung DE-> FR DE deutsche Kennzeichen

► Zusammenfassung Zählung Samstag 12/04/2014

Es ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 108 Fhrz./Std. in Richtung Frankreich -> Deutschland und 59 Fhrz./Std. in Richtung Deutschland-Frankreich. Der Verkehr nimmt im Laufe der Zeitperioden in beiden Richtungen zu.

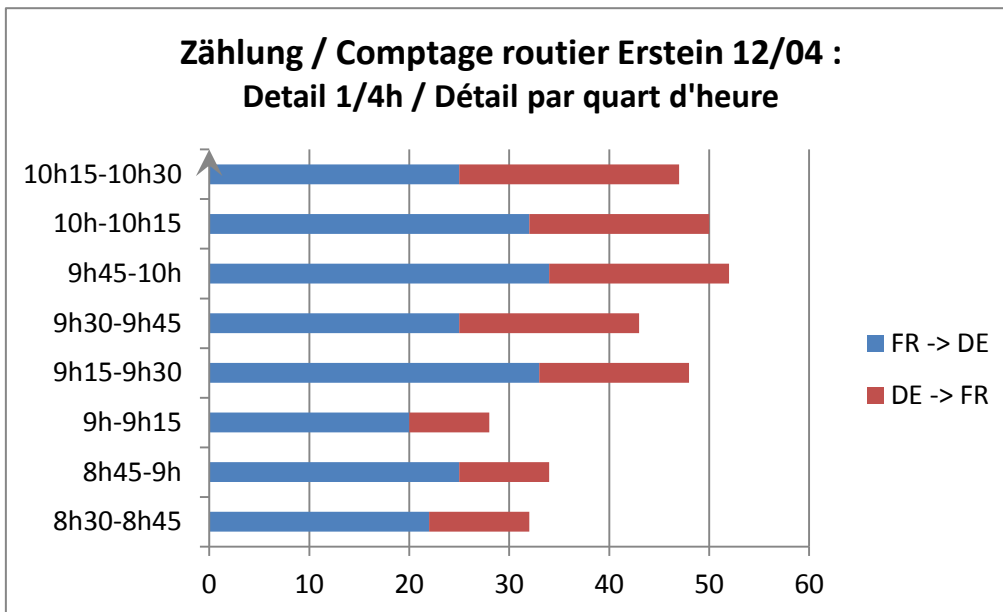


Bild 86 : IV-Zählung 12/04

Gezählt wurden mehrheitlich Autos mit französischem Kfz-Kennzeichen, unabhängig von der Richtung.

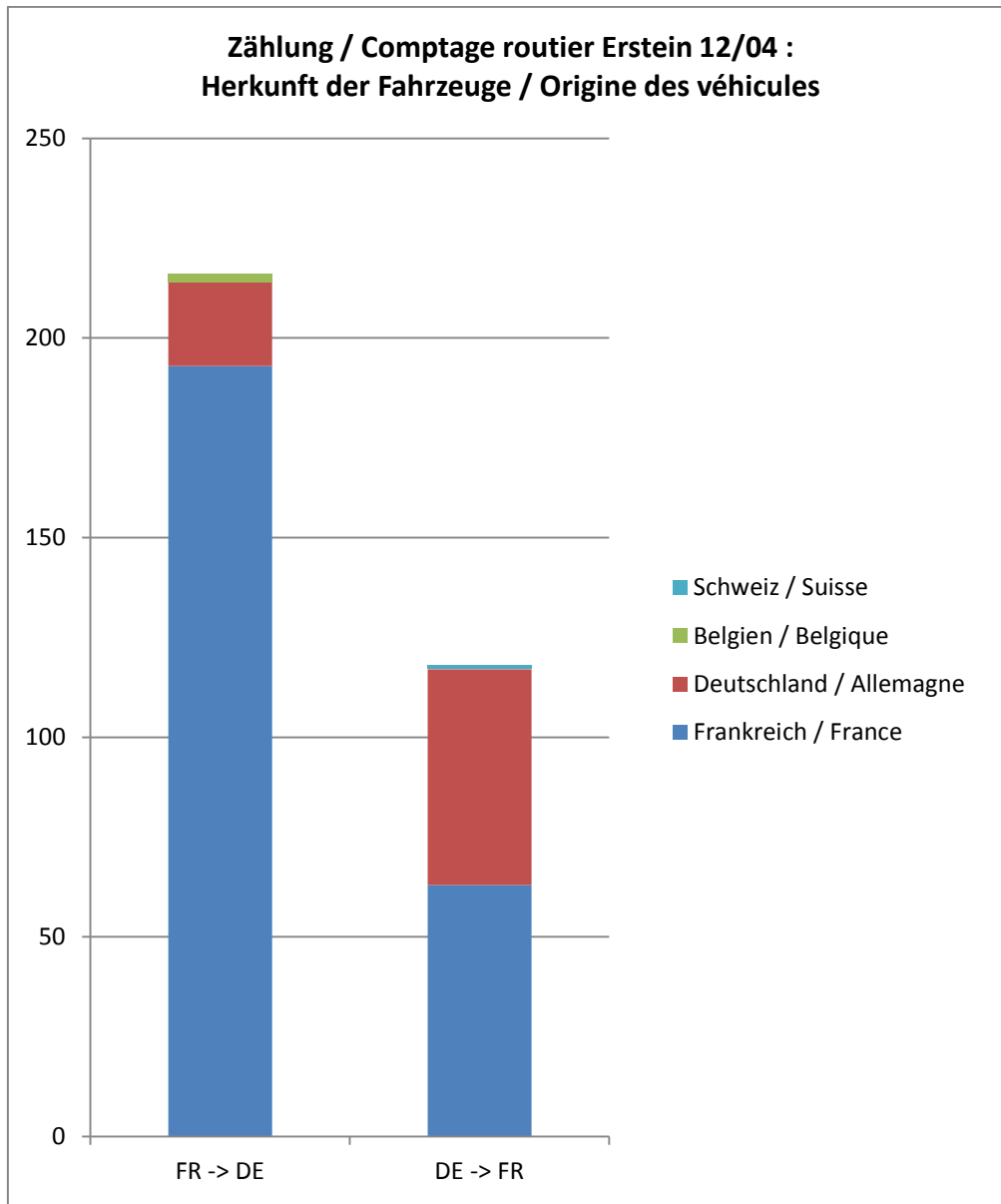


Bild 87 : Herkunftsland 12/04

Während der 2 Stunden der Zählung wurde kein LKW gesehen, ebenso weder Fußgänger noch zahlreiche Radfahrer.

Zwei Busse vom CD67 (Linie 271) sind in Richtung Europa Park zwischen 8:30 und 8:45 registriert worden, genauso wie zwei Reisebusse (Firma Schneider) zwischen 10:00 und 10:30.

Zusammenfassung :

Mehr Verkehr vormittags von Frankreich nach Deutschland und mit französischen Kennzeichen:

Sowohl Montag als auch Samstag benutzten mehr Fahrzeuge mit französischen Kennzeichen den Übergang. Während der Zählungsperiode fuhr die Mehrheit in Richtung Deutschland. Eine Erklärung hierfür könnte der Einfluss von Unternehmen wie Herrenknecht auf den Pendlerverkehr, sowie der Europa-Park insbesondere am Samstag darstellen.

Mehr Verkehr am Wochenende in beide Richtungen:

Sowohl in Richtung Frankreich als auch in Richtung Deutschland fahren mehr Fahrzeuge am Samstag als am Montag. Diese Beobachtung kann mit der Bedeutung der Freizeitangebote auf beiden Seiten des Rheins erklärt werden: Ziele sind der Europa Park sowie Einkaufsmöglichkeiten in Lahr für die Franzosen, und Ausflüge ins Elsass (Weinstraße, etc.) für die Deutschen.

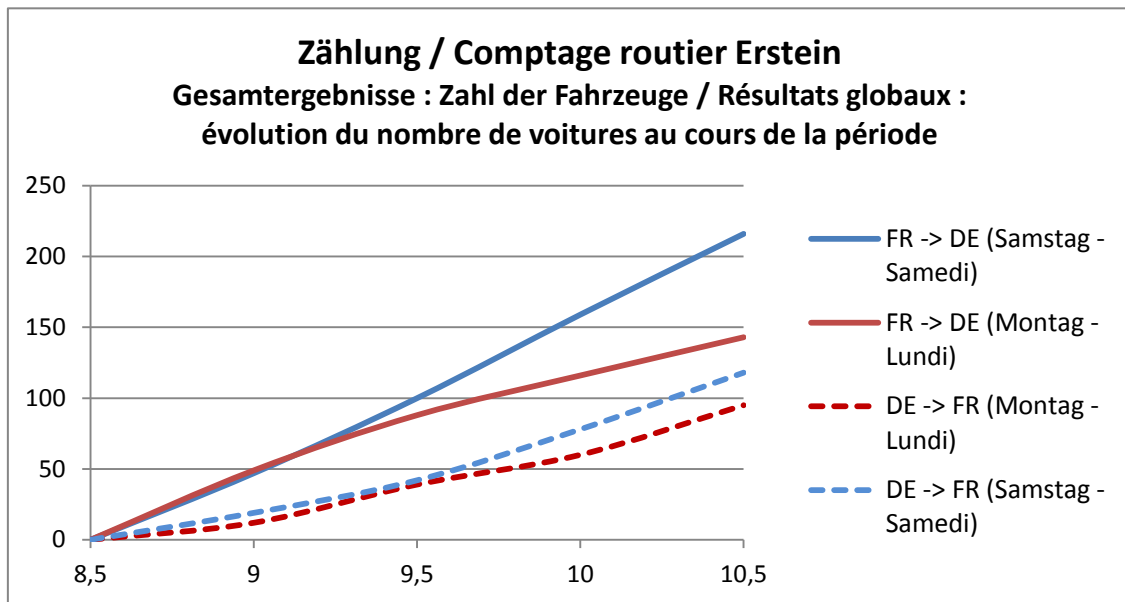


Bild 88 : Zusammenfassung IV-Zählungen Erstein

Anziehungspunkte in der Nähe der Brücke:

In der Nähe der Brücke befinden sich Angebote, die Verkehr erzeugen können:

- ▶ -Zigarettenautomat auf der deutsche Seite (circa. 30 Fahrzeuge sind während der Montag Zählung innerhalb wenige Minuten hin und zurück gefahren);
- ▶ -Yacht Club (Yachtcharter Oberrhein) ;
- ▶ -Fischerstellen am Rheindamm.

Verkehr:

Der Verkehr wird mehrheitlich durch private PKW erzeugt. 4 LKW wurden am Montag 7 April gezählt (keiner am Samstag). Am Samstag wurden 6 Busse gezählt, keiner am Montag (Einfluss Europa Park).

Ein Fahrrad wurde am Montag gezählt, 2 am Samstag. Diese geringen Zahlen stehen im Zusammenhang mit der schlechten Qualität und Gefährlichkeit der rund 6 Kilometer langen Strecke sowie der beiden Übergänge über Rhein und Kanal für Fahrräder (keine Radwege).

Schwachpunkte der Verbindung :

Die Brücke besteht aus zwei schmalen, durch eine aufgemalte Sicherheitslinie getrennte, Fahrstreifen: falls LKW fürs Laden oder Ausladen für EDF halten (eine Situation die am 07/04 betrachtet worden ist), wird der Verkehr behindert. Ein Fahrstreifen ist dann blockiert und die Fahrzeuge überholen über die Sicherheitslinie mit wenig Sicht und fraglicher Sicherheit.

Darüber hinaus gestaltet sich aufgrund der Abwesenheit eines abgetrennten Fußgänger- und Radwegs die Rhein-Querung mit dem Fahrrad als gefährlich, zu Fuß als quasi unmöglich oder zumindest sehr gefährlich.

Gerstheim-Schwanau : Vergleich 2010/2014

Ein Vergleich der Zählungen von 2010 mit einer auf den erhobenen Zahlen basierenden Extrapolation weist auf eine eher geringere Frequentierung dieser Straßenverbindung hin:

Zahl der Fahrzeuge pro Tag – Nombre de véhicules par jour	2010	Schätzung 2014 – Estimation 2014		
	Wochenmittel – Moyenne semaine	Montag – Lundi	Samstag – Samedi	Wochenmittel – Moyenne semaine
	3200	1400	1900	1600

Bild 89 : Schätzung der Verkehrsbelastung am Übergang Gerstheim-Schwanau

Eine mögliche Erklärung ist, dass die Zählung 2010 im Juli erfolgte, und somit die Besucherströme des Europaparks vollends zu Buche schlagen. Im April 2014 zu Saisonbeginn des Europaparks war der Besucherzufluss eingeschränkt. Die von TTK erhobenen Zahlen entsprechen der Größenordnung der Zählungen von Inexia aus dem Jahre 2009 mit 1200 Fahrzeugen/Tag.

Fazit

Unbestritten ist, dass der Rhein in diesem Bereich eine starke Barriere für den grenzüberschreitenden Austausch darstellt (siehe auch AP1). Beide Seiten der Grenze müssen hier enger zusammenwachsen. Die potenziellen grenzüberschreitenden Beziehungen werden durch die aktuellen Verkehrsströme nicht zutreffend dargestellt.

Eine verbesserte Rheinquerung könnte erhebliche positive sozio-ökonomische Effekte nach sich ziehen. Diese und die dadurch entstehenden verkehrlichen Auswirkungen wären in einer separaten Studie detailliert zu untersuchen, wie zum Beispiel Effekte in den Bereichen Versorgung/Einkauf, Freizeit und Erholung und Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt. So könnte das Mittelzentrum Lahr durch eine bessere Straßenanbindung eventuell für französische Arbeitskräfte an Attraktivität gewinnen. Des Weiteren ist auch die Verbindung für den Radverkehr stark verbesserungswürdig.

2.5 AP 4 : Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Die Analyse haben die Stärken und Schwächen des ÖV-Angebotes im Eurodistrikt Straßburg-Ortenau gezeigt. Dies kann wie folgt zusammengefasst werden:

Stärken, Potenziale:

- ▶ Die stark ausgeprägten Verbindungen zwischen Straßburg und Kehl, mit immer mehr gemeinsamen Kooperationen und (Verkehrs)Projekten;
- ▶ Beide Seiten der Grenze bieten attraktive touristische Ziele:
 - ▶ Straßburg als Ziel für Einkauf, Kultur, Freizeit, Tourismus...
 - ▶ Elsässische Städte wie Obernai oder Molsheim sowie verschiedene Weihnachtsmärkte ziehen deutsche Besucher an;
 - ▶ Einkaufsmöglichkeiten auf deutscher Seite (Kehl, Offenburg, Lahr...) sowie viele Freibäder ziehen Franzosen an;
 - ▶ Europapark: eine stetig wachsende Besucherzahl sowie viele Arbeitsplätze, die von Franzosen eingenommen werden;
 - ▶ Nebenziele wie das Schwarzwälder Freilichtmuseum in Gutach sowie das Museum Würth in Erstein sind auch zu erwähnen;
 - ▶ Wandermöglichkeiten in den Vogesen und im Schwarzwald können auch grenzüberreitenden Verkehr erzeugen;
- ▶ Pendlerverkehr findet hauptsächlich von Frankreich nach Deutschland statt, in erster Linie nach Kehl, ferner zum Europapark, nach Offenburg, Lahr, Rheinau,...;
- ▶ das ÖV-Angebot ist auf beiden Seiten des Rheins relativ gut entwickelt: ihre bessere Verknüpfung könnte die grenzüberschreitenden Verbindungen verbessern;
- ▶ 5 Rheinüberquerungen (3 Straßen-, 1 Fuß/Rad- und 1 Bahnbrücke) an der Höhe von Strasbourg erlauben gute Verbindungen, eine sechste wird hinzugefügt (für die Straßenbahn);
- ▶ die Bahnverbindung Strasbourg – Offenburg ist schnell und relativ gut getaktet (ein annähernder Stundentakt mit Taktlücken, teilweise Halbstundentakt in HVZ);
- ▶ die Achse Offenburg – Altenheim hat eine relativ gute Bus-Verbindung, die eventuell über die Grenze verlängert werden könnte;
- ▶ für Fahrten im Berufs-, Freizeit- und Einkaufsverkehr existieren verschiedene grenzüberschreitende Tarifangebot im Eurodistrikt;
- ▶ Der Vis-à-Vis Bus ergänzt das reguläre ÖV-Angebot für Tagesausflügler.

Schwächen und Zwänge:

- ▶ in Grenzgebieten kommen zu den sonstigen Zwängen eines ÖV-Angebots spezifische institutionelle und technische Hürden hinzu (mehrere Aufgabenträger, Zwei-System-Bahnfahrzeuge Schätzung: 1.000.000 € Kosten für die Umrüstung eines bestehenden Fahrzeugs,...) ;
- ▶ Bis zur Inbetriebnahme der Tram D Strasbourg-Kehl weist das Angebot der Buslinie 21 Mängel auf, mit überlasteten Fahrten und Betriebsstörungen im Stau.
- ▶ DB-SNCF-OSB Offenburg – Strasbourg: viele Reisende bemängeln schlechte Anschlüsse und zu lange Wartezeiten : die Angebotslücken vormittags und abends wären zu schließen;
- ▶ Der Europa Park wird mit den Linien 271 und 253 aus Richtung Strasbourg und Sélestat erschlossen, allerdings mit nur einer Fahrt früh morgens.

- ▶ Der Vertrieb der Europass-Fahrkarten bleibt problematisch: einige spezifische Fahrkarten sind in Frankreich nicht erhältlich. Der Ankauf im Internet wäre wünschenswert für alle Fahrkarten. Darüber hinaus fehlen Einzelfahrscheine und Kombi-Tickets mit Kultur- oder Freizeit-Einrichtungen.
- ▶ die Verkehrsströme zwischen Deutschland und Frankreich im Süden des Eurodistrikts sind weit weniger stark ausgeprägt als diejenigen im zentralen Bereich und im Norden. Eine mögliche Erklärung liegt in der indirekten Wegeführung der Rheinquerung Erstein-Lahr liegen. Längere Fahrdauern und eine nicht auf die Bedürfnisse von Radfahrern und Fußgängern abgestimmte Infrastruktur prägen diesen Übergang. Eine Verbesserung der Infrastruktur würde den Austausch im Süden des Eurodistrikts vereinfachen und dadurch deutlich intensivieren.
- ▶ Die Frage der Integration des Fuß- und Radverkehrs mit dem ÖV stellt sich auch im Untersuchungsraum: Lage, Kapazitäten und Zugänglichkeit der Fahrradstationen könnten verbessert werden.

3 Stufe 2: Szenarien

3.1 AP 5 : Entwicklung von Szenarien

Der ÖV bildet das Rückgrat eines multimodalen umweltfreundlichen Verkehrsangebots. Darüber hinaus kommt dem ÖV eine wichtige Rolle bei der Strukturierung der Siedlungsentwicklung zu und stellt einen Standortfaktor für die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung dar.

Mit dem Ziel, den grenzüberschreitenden Verkehr im Eurodistrikt weiter zu entwickeln, wurden drei Szenarien mit verschiedenen Verbesserungen für den ÖV erstellt. Alle Vorschläge wurden unter der Maßgabe einer real vorhandenen Nachfrage erarbeitet und verfolgen das Ziel, den Modal-Split des ÖV zu verbessern. Einige angedachte Vorschläge wurden nach Gesprächen mit den Auftraggebern der vorliegenden Studie und infolge der Nachfrageanalyse nicht weiterverfolgt. Zum Beispiel hatte der Conseil Départemental Bas-Rhin auf der grenzüberschreitenden Achse zwischen Herrlisheim und Freistett eine Verbindung zwischen den Linien 307 (CD Bas-Rhin) und 105 (TGO) eingerichtet: die 5 Fahrten / Tag wurden nach 2 Jahre Probetrieb in 2013 aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt (nur ein Fahrgast pro Tag). Laut dem Conseil Départemental wurde die Entscheidung in Absprache mit den lokalen Akteuren gefällt und es sind seither keine Reklamationen aufgetreten. Ferner kann davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der Nutzer der Rheinquerungen in diesem Gebiet ihr Ziel außerhalb des Eurodistrikts hat (siehe auch Kapitel 2.1.4). Aus diesen Gründen wird diese Verbindung nicht in den Szenarien berücksichtigt.

Die drei Szenarien wurden nach dem Baukastenprinzip konzipiert, d.h. den Maßnahmen des Szenario 1 werden zusätzliche im Szenario 2 hinzugefügt und so fort.

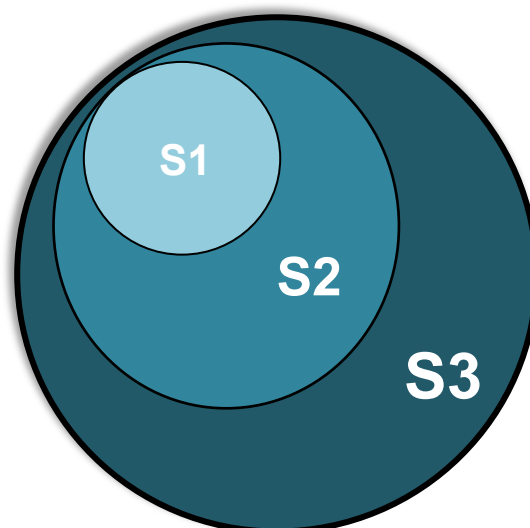


Bild 90 : Baukastenprinzip der Szenarien

- ▶ **Das Minimal-Szenario (Szenario 1)** beinhaltet nur die wichtigsten Verbesserungsmaßnahmen, die offensichtliche Defizite aufheben sollen.
- ▶ **Das mittlere Szenario (Szenario 2)** ergänzt das Szenario 1 mit zusätzlichen Verbesserungsmaßnahmen, die den Wünschen von verschiedenen Akteuren des Eurodistrikts entsprechen.
- ▶ **Das Maximal-Szenario (Szenario 3)** hebt weitere Defizite, die in der Bestandaufnahme identifiziert worden sind auf.

Die drei Szenarien sind im Folgenden in Kurzform dargestellt und danach im Detail:

3.1.1 Szenario 1 (Minimal-Szenario)

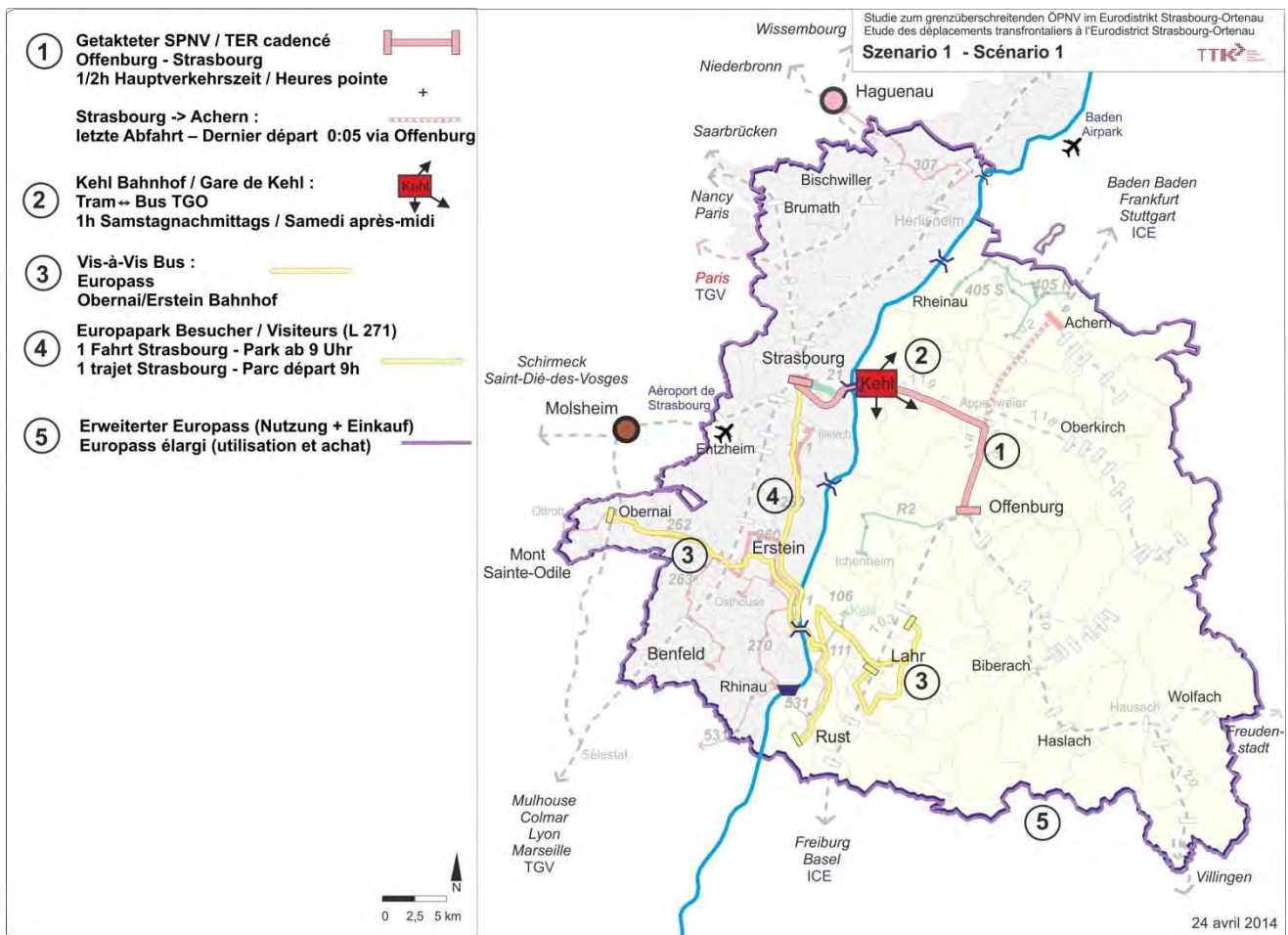


Bild 91 : Szenario 1

1-Offenburg- Straßburg

- Schließung der Taktlücken vormittags auf der Bahnverbindung Straßburg-Offenburg.

Dieser Vorschlag ermöglicht es, die Angebotslücken am Morgen, die für viele Reisenden ein Problem darstellen, zu füllen. Somit werden auch die Anschlüsse mit anderen Regionalzügen und Hochgeschwindigkeitszügen verbessert.

- Verlängerung der letzten Verbindung Straßburg-Offenburg (Abfahrt 0:05) nach Achern.

Es wird ein Fahrangebot spät abends von Strasbourg aus in den Norden der Ortenau hergestellt. Die letzte Abfahrt von Strasbourg aus nach Achern geht zurzeit (Stand Fahrplan 2014-2015) um 22h52 mit Umstieg in Appenweier.

2- Bus Kehl

- ▶ Verbesserung der Anschlüsse zwischen deutschen Bussen der TGO und Regionalzügen (und der zukünftigen Straßenbahnlinie/Tram D) in Kehl. Stundentakt von einigen Bussen an Samstagnachmittagen.

Die betroffenen Busse sind diejenigen, die schon nachmittags getaktet sind (403, 106, 7136 et 7146). Für dieses Szenario wird die von der Stadt Kehl mit Verlängerung der Straßenbahn vorgesehene Restrukturierung der Regionalbuslinien berücksichtigt:

- ▶ Linie 403 bis Kehl Bahnhof;
- ▶ Linien 106, 7136, 7146 bis Kehl Rathaus.

3- Vis-à-Vis Bus (Lahr-Obernai)

- ▶ Tarif Integration des Vis-à-Vis Busses im Europass.

Für den Fall, dass die Stadt bzw. der Gemeindeverband Obernai sich nicht mehr am Vis-à-Vis Bus beteiligt, bleibt immer noch die Möglichkeit die Fahrt zu kürzen und den Bahnhof Erstein anzubinden, um gute Anschlussmöglichkeiten mit den TER-Zügen zu gewährleisten. Die Haltestelle Erstein Musée Würth wird aber auf jeden Fall bedient, da deutsche Besucher großes Interesse daran haben.

4- Europa Park Besucher

- ▶ Zusätzliche Abfahrt der Linie 271 in Straßburg um 9 Uhr

Diese Maßnahme erlaubt Parkbesuchern, die nicht unbedingt zum Zeitpunkt der Parköffnung ankommen wollen, etwas später loszufahren. Die Abfahrt eines oder mehrerer Busse, die um 8 Uhr abfahren, wird auf 9 Uhr verschoben.

5- Europass

- ▶ Ausweitung des Geltungsbereichs des Europass auf das erweiterte Gebiet des Eurodistrikts.

Der Europass wird in allen öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Gebiet der Gemeindeverbände Benfeld, Rhinau und Erstein akzeptiert.

- ▶ Weitere Entwicklung des Vertriebs des Europasses im Internet.

3.1.2 Szenario 2 (Mittleres Szenario)

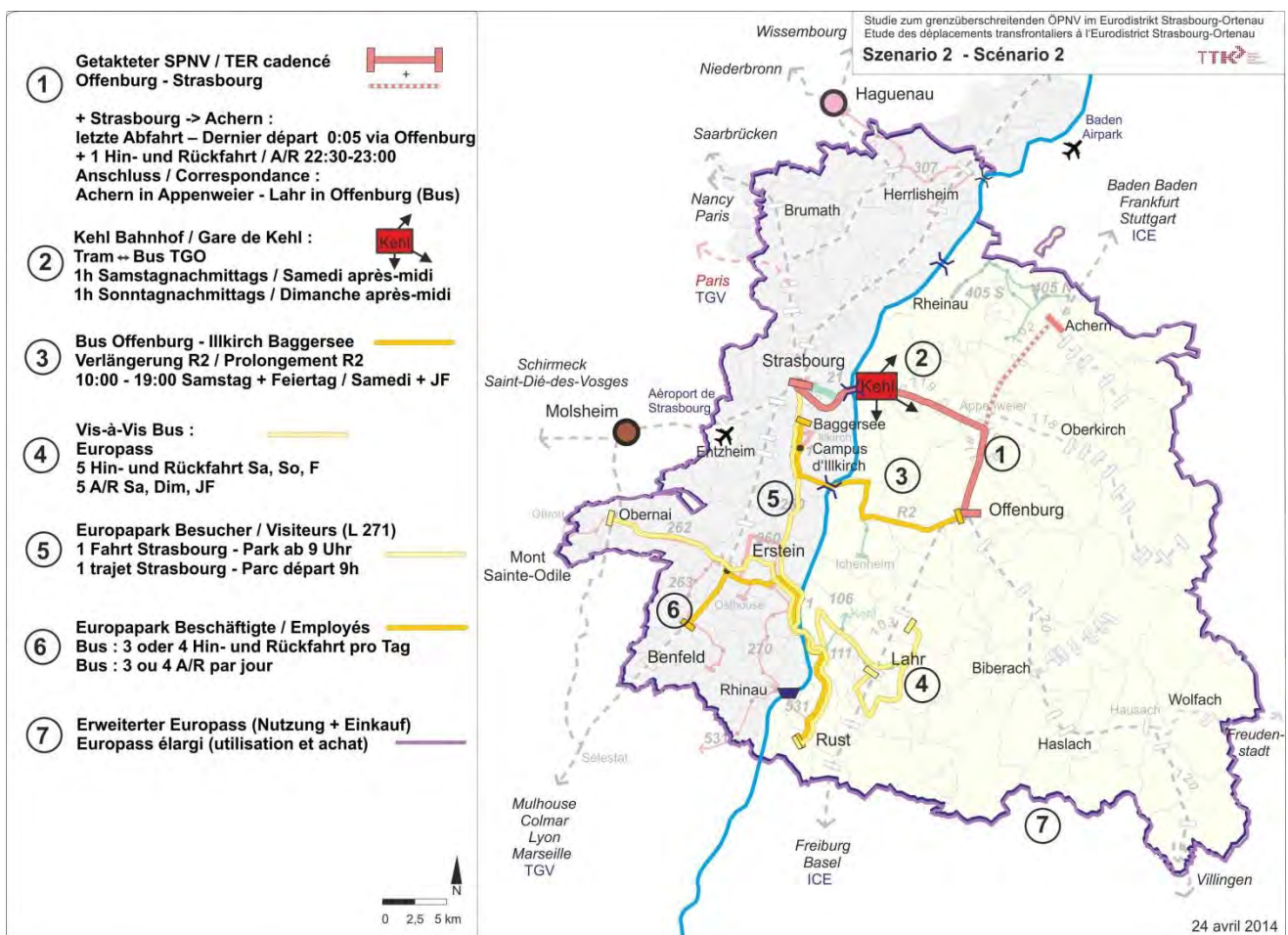


Bild 92 : Szenario 2

1- Offenburg- Straßburg

Den im Szenario 1 vorgeschlagenen Maßnahmen werden folgende Elemente hinzugefügt:

- ▶ Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit (auch morgens).

Die Umsteigezeiten für etliche Anschlüsse werden verkürzt.

- ▶ Eine zusätzliche Hin- und Rückfahrt Straßburg-Offenburg, Abfahrt zwischen 22:30-23:00

Diese Fahrt füllt die Angebotslücke am Abend. Die Reisenden können dazu von Appenweier nach Achern einen Anschluss-Zug nutzen. Diese Maßnahme wurde mit dem Fahrplanwechsel 2014-2015 umgesetzt (Abfahrt Straßburg 22:52, Ankunft Achern 23:36 mit Umstieg in Appenweier).

2- Bus Kehl

Den im Szenario 1 vorgeschlagenen Maßnahmen werden die folgenden hinzugefügt:

- ▶ Verbesserung der Anschlüsse zwischen deutschen Bussen der TGO und Regionalzügen (und in der Zukunft Straßenbahn/Tram D) in Kehl. Diese Linien werden auch an Sonntagnachmittagen stündlich bedient.

Die betroffenen Linien sind 403, 106, 7136 und 7146. Die vorgesehene Neuorganisation der Busse in Kehl wurde berücksichtigt.

3- Bus Offenburg- Illkirch

- ▶ Verlängerung bestimmter Fahrten der Linie R2 (die bis jetzt in Altenheim enden) in Richtung Illkirch, samstags von 10 bis 19 Uhr und an einseitigen Feiertags In Frankreich und Deutschland.

Die Maßnahmen geben der aktuellen Linie R2 ein grenzüberschreitendes Ausmaß. Die Kurse am Samstagnachmittag sind hauptsächlich grenzüberschreitenden Einkaufs- und Freizeitverkehr gewidmet. Die Haltestelle Illkirch-Baggersee, an der die Tramlinien A und E erreichbar sind, wird Endstation der Linie. Ein Unterwegshalt ist an der Haltestelle Illkirch Campus vorgesehen, dies würde Anschlüsse mit der Linie 63, in Richtung *Vigie*-Einkaufszentrum herstellen.

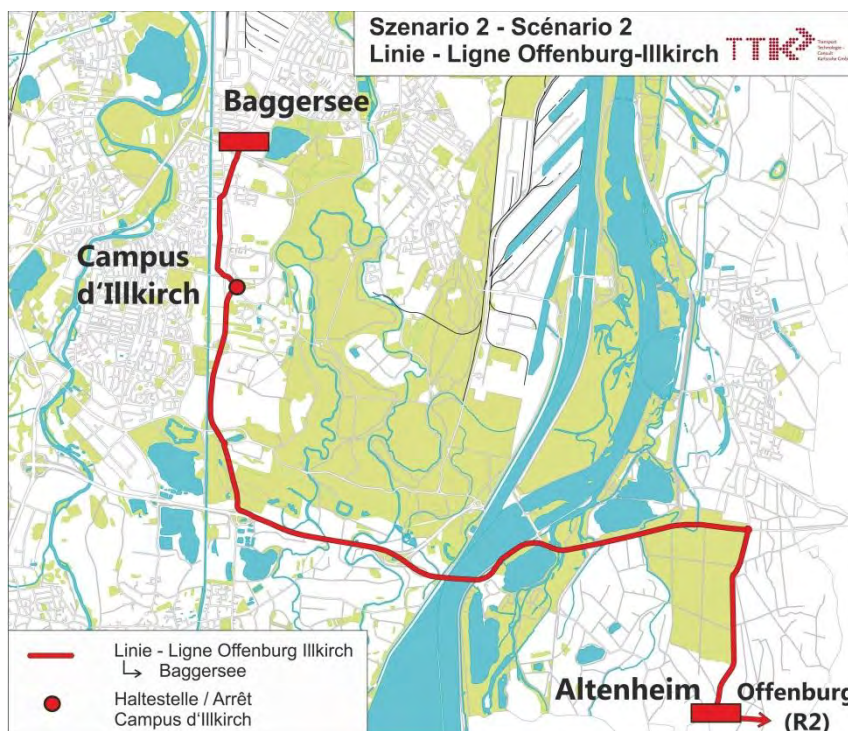


Bild 93 : Linie Offenburg-Illkirch



Bild 94 : Endstation Linie Offenburg-Illkirch

4- Vis-à-Vis Bus (Lahr-Obernai)

Den im Szenario 1 vorgeschlagenen Maßnahmen fügen sich die folgenden hinzu:

- ▶ Angebotsergänzung auf 5 Fahrtenpaare samstags, sonn- und feiertags (nur zwischen Frankreich und Deutschland wechselseitige Feiertage).

Das Angebot der Linie würde so besser angepasst, um Besuchern und Touristen einen vollständigen Tagesausflug auf beiden Seiten der Grenze zu gewährleisten. Franzosen müssten dann nicht mehr vor 15:00 Uhr die Rückfahrt antreten.

5- Europa Park Besucher

Wie Szenario 1.

6- Europa Park Beschäftigte

- ▶ Firmenbus oder Bus für die Beschäftigten des Europa-Parks, der auch der Öffentlichkeit zugänglich ist.

Dieser Bus würde eine Verbindung Benfeld Bahnhof – Erstein Bahnhof – Europa Park herstellen. Das Verkehrsangebot würde aus 3 bis 4 Hin- und Rückfahrten pro Tag bestehen, um den verschiedenen Dienstplänen des Personals zu entsprechen.

7- Europass

Wie Szenario 1.

3.1.3 Szenario 3 (Maximalszenario)

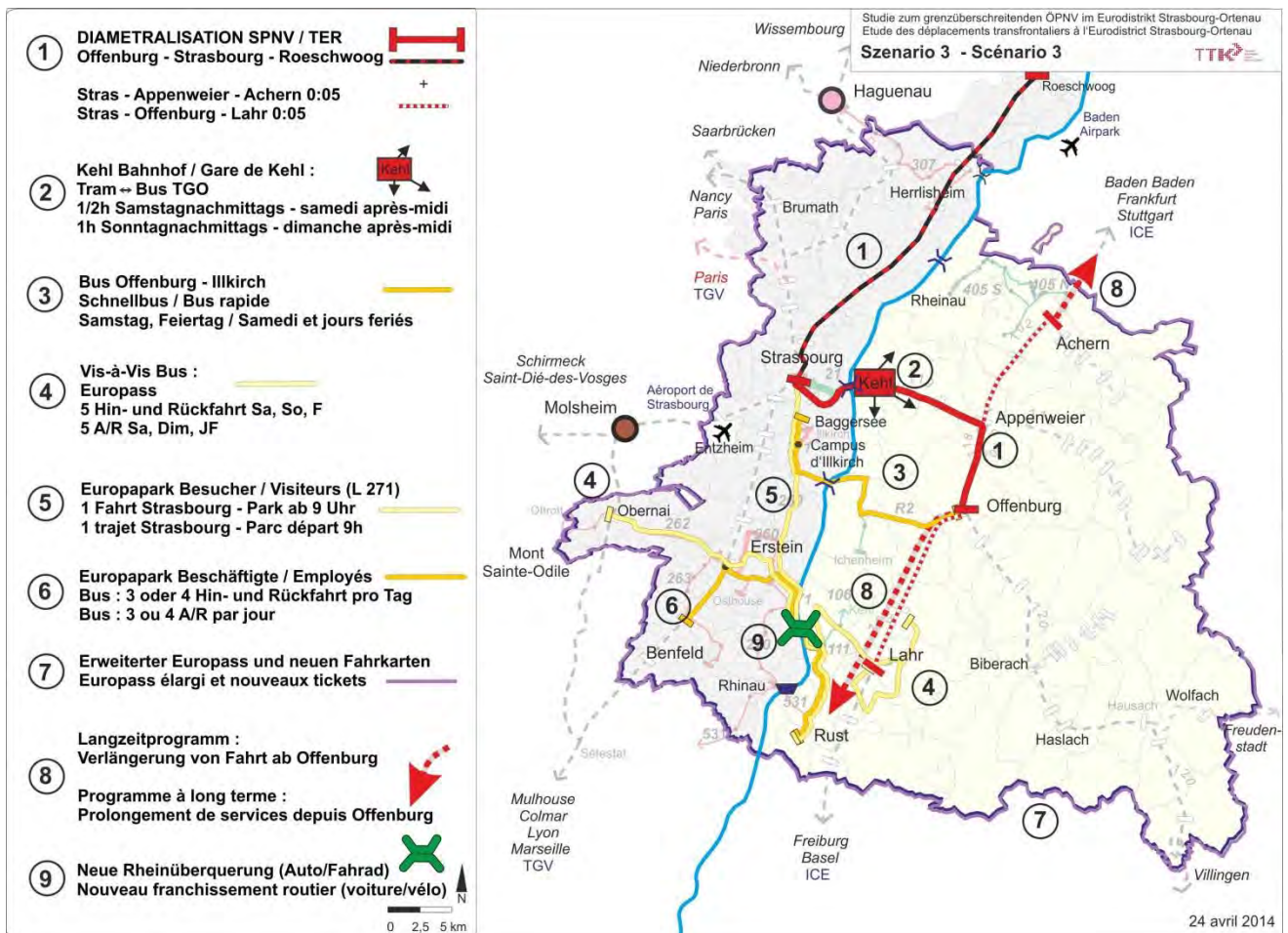


Bild 95 : Szenario 3

1- Offenburg- Straßburg

- Direkte TER-Verbindung Roeschwoog-Straßburg-Offenburg.

Eine direkte Regionalzugverbindung Haguenau-Straßburg-Offenburg oder Molsheim-Entzheim Flughafen-Straßburg-Offenburg konnte wegen schwerer technischer Hindernisse im Bahnhof Straßburg nicht berücksichtigt werden. Die Züge hätten nämlich eine Kehrtwende am Bahnhof Straßburg durchführen und dadurch viele Gleis-Kapazitäten beanspruchen müssen, um eine direkte Verbindung Richtung Flughafen zu schaffen. Die Kapazitäten des Bahnhofs sind heute schon begrenzt und durch das Kopfmachen scheint eine solche Verbindung aus Kapazitätsgründen nicht realisierbar.

Die Problematik in Richtung Haguenau liegt etwas anders, hier sind Nachfrage und Angebot auf diesen beiden Achsen Haguenau-Straßburg und Straßburg-Offenburg sehr unterschiedlich ausgeprägt. Obwohl es betrieblich einfacher umsetzbar wäre als im Fall Molsheim/Flughafen, besteht kaum wirtschaftliches Interesse daran, eine solche direkte Verbindung zu schaffen, da die vorzuhaltenden Fahrzeugkapazitäten auf den Achsen Haguenau – Straßburg und Straßburg – Offenburg sehr unterschiedlich ausgeprägt sind.

Für grenzüberschreitende direkte Verbindungen sind generell auch die Fahrzeugkosten zu berücksichtigen: Die Umrüstung eines Triebfahrzeugs für beide Eisenbahnnetze würde ungefähr 1 Millionen Euros kosten.

- ▶ Halbstunden-Takt zwischen Straßburg und Offenburg werktags, um Fahrtenangebote und Anschlüsse zu verbessern.

- ▶ Zusätzliche Züge Straßburg-Offenburg-Lahr und Straßburg-Appenweier-Achern Abfahrt um 0:05 (Doppeltraktion mit Trennung vor Appenweier).

Diese Maßnahme ergänzt das Verkehrsangebot der Achsen Straßburg-Lahr und Straßburg-Achern.

2- Bus Kehl

- ▶ Halbstunden-Takt am Samstagnachmittag (und Stunden-Takt sonntagnachmittags).

Für dieses Szenario wurde die vorgesehene Neuorganisation der Regionalbusse in Kehl berücksichtigt (Verlängerung der Tram D). Ein zusätzlicher Halt am Bahnhof Kehl ist für die Linien 106, 7136 und 7146 vorgesehen, solange die Straßenbahn noch nicht bis Kehl-Rathaus verlängert ist, um die direkten Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn herzustellen.

3- Bus Offenburg- Illkirch

- ▶ Schnellbus-Verbindung zwischen Offenburg und Illkirch samstags und an einseitigen Feiertagen in Frankreich und Deutschland.

Diese Verbindung kann auch interessante Gewerbegebiete wie Goldscheuer oder Offenburg-West auf der deutschen Seite bedienen.

4- Vis-à-Vis Bus (Lahr-Obernai)

Wie Szenario 2.

5- Europa Park Besucher

Wie Szenario 2.

6- Europa Park Beschäftigte

Wie Szenario 2.

7- Europass :

Den im Szenario 2 vorgeschlagenen Maßnahmen fügen sich die folgenden hinzu:

- ▶ Neue Fahrkarten : Einzel-Fahrkarten für Einrichtungsfahrten.
- ▶ Vergünstigungen bei Einrichtungen/Veranstaltungen bei Vorlage des Europass.

8- Schienennetz Langzeitperspektiven

- ▶ Langfristige Entwicklungsperspektive mit abgeschlossenem Ausbau der Reintalbahn: Regionalschnellverkehr, S-BAHN Strasbourg-Offenburg-Freiburg oder Strasbourg Karlsruhe sind denkbar.

9- Neue Rheinüberquerung Erstein-Lahr

- ▶ Die Frage einer neuen Straßenquerung oder einer Verbesserung der aktuellen Rheinquerung wird untersucht.

Mögliche Maßnahmen konnten auf zwei Ebenen angedacht werden: eine Anpassung der existierenden Überquerung für den Rad- und Fußverkehr (siehe Szenario 2) oder eine Straßen-Neuplanung zwischen der A5 in Schwanau und Erstein.

Die folgende Karte stellt zwei Trassierungsvarianten der Straßen dar, inklusive neuer Rheinüberquerungen. Die nördliche Trassierung benutzt die nördliche Halbbrücke, die über den Alt-Rhein verlängert werden muss, um das deutschen Ufer zu erreichen. Die südliche Trassierung folgt demselben Prinzip in Richtung des französischen Ufers über den Rhein-Seitenkanal. Ziel beider Trassierungen ist es, vorhandene Bauwerke zu nutzen und die Inanspruchnahme der schmalen EDF-Straßen auf der Rheininsel zu vermeiden.



Bild 96 : Mögliche Straßen-Trassierung

Brücke für Fußgänger und Radfahrer oder Personenfähre auf der Höhe Erstein-Lahr

Die schweren Defizite für Fußgänger und Radfahrer können durch Brücken für Fußgänger und Radfahrer bzw. Auskragungen (Anbau eines Fuß- und Radweges) an den vorhandenen Brücken oder eine kleine Personenfähre im Bereich der ehemaligen Rheinbrücke (im 2. Weltkrieg gesprengt) bei Ottenheim/Gerstheim behoben werden. Eine vorbereitende erste Machbarkeitsstudie im Auftrag des ZV Vis-à-Vis liegt hierzu vor. Sie empfiehlt aufgrund der deutlich niedrigeren Investitionen die Einrichtung einer Fähre.

In der folgenden Karte sind die verschiedenen Lösungen dargestellt.



Bild 97 : Mögliche Radwegeverbindungen

3.2 AP 6 : Bewertung der Szenarien

Die einzelnen Verbesserungsvorschläge werden nach qualitativen und quantitativen Gesichtspunkten für alle drei Szenarien bewertet. Hierbei wird ein besonderes Augenmerk auf die Auswirkungen auf die grenzüberschreitende Verkehrsanbindung gelegt. In den Fällen, wo Angaben zur grenzüberschreitenden Verkehrsnachfrage nicht zur Verfügung stehen, wird das Nachfragepotenzial nach seinem qualitativen Aspekt eingeschätzt.

3.2.1 Szenario 1

Mehr Potenzial für die Nutzung des ÖPNV dank eines verbesserten Angebots und Lösungen

- ▶ Verbesserte grenzüberschreitende Anschlüsse im gesamten Untersuchungsgebiet von den intermodalen Verknüpfungspunkten Straßburg, Offenburg, Kehl und Appenweier aus (vormittags)
- ▶ Erweiterte Flexibilität für den Freizeitverkehr (oder private Einkäufe u.a.)
- ▶ Verbindung in den Norden der Ortenau von Straßburg aus nach abendlichen Veranstaltungen / Vorstellungen in der europäischen Hauptstadt
- ▶ Die Möglichkeit am späten Morgen in den Europa Park zu fahren
- ▶ Mehr Potenzial für die Nutzung der ÖPNV dank eines erweiterten Tarifangebots
- ▶ Die Möglichkeit den Vis-à-vis Bus für Rundfahrten zu nutzen (auch mit dem Fahrrad)
- ▶ Erweitertes Nutzungsgebiet des Europass für den ÖV durch die Erweiterung des Eurodistrikts (Gemeindeverbände Erstein, Benfeld et Rhinau).

Quantitative Bewertung der Ausgaben

Die folgende Tabelle zeigt die quantitative Bewertung der jährlich durch das Szenario 1 zusätzlich generierten Kosten. Folglich sind die geschätzten Betriebskosten als zusätzlich zu den aktuell existierenden Kosten zu betrachten. Die Investitionskosten für neue Fahrzeuge werden hier nicht mitgezählt. Diese werden in der Stufe 3 der Studie präzisiert.

Szenario 1 Minimal		Vorschläge - Propositions	Zusätz.	Tage/Jahr	Km	Zusätz. Betriebskosten	Zusätz.	Zusätz. Km/Jahr	Zusätz. Betriebskosten/ Jahr
			Fahrtpaare/Tag A/R supp./jour	jours/an		Coût d'expl. supp. /Km (€)	Fahrtpaare/Jahr A/R supp./an	Km supp./an	Coût d'expl. supp. /an (€)
1	Zug - Train	Taktlücken vormittags füllen Werktags <i>Complément cadencement matin JOB</i>	2,5	252	29,2	10	630	36.792	368.000
		Taktlücken vormittags füllen SamSonnFeiertags <i>Complément cadencement matin Sa Di JF</i>	1,5	113	29,2	10	169,5	9.899	99.000
		Verlängerung OG - Kehl nach STBG Werktag <i>Prolongement courses OG-Kehl JOB</i>	1	252	8,1	10	252	4.082	41.000
		Verlängerung OG - Kehl nach STBG SamSonnFeiertags <i>Prolongement courses OG-Kehl Sa Di JF</i>	0,5	113	8,1	10	57	915	9.000
		Spätverbindung STBG - OG - Achem <i>Une liaison STBG - OG - Achem le soir</i>	0,5	365	20,2	10	183	7.373	74.000
		Total					799,5	46.691	591.000
2	Bus Kehl	1h-Takt Samstagnachmittags - <i>Cadencement 1h samedi PM 403</i>	3,5	52	17,2	3	182	6.261	19.000
		1h-Takt Samstagnachmittags - <i>Cadencement 1h samedi PM 106</i>	4	52	15,8	3	208	6.573	20.000
		1h-Takt Samstagnachmittags - <i>Cadencement 1h samedi PM 7136</i>	4	52	18,2	3	208	7.571	23.000
		1h-Takt Samstagnachmittags - <i>Cadencement 1h samedi PM 7146</i>	4	52	20	3	208	8.320	25.000
		Total					806	28.725	87.000
3	Bus Vis-à-Vis	Integration in Europass - <i>Intégration dans l'Europass</i> Total	*) keine Kostenschätzung - sans évaluation financière						
4	Bus Europa Park Besucher / Visiteurs	Linie 271, 1 Abfahrt-A/R dep. 9:00 STBG Jahreskarten Inhaber - <i>Abonnés à l'année</i> Total	*) keine Kostenschätzung - sans évaluation financière						
5	Tarif Europass	Erweiterter Kauf- und Nutzungsraum <i>Extension périmètres de validité et d'achat</i> Total	*) keine Kostenschätzung - sans évaluation financière						
Total Scénario 1									678.000

Bild 98 : Zusätzliche Betriebskosten des Szenarios 1

3.2.2 Szenario 2

Mehr Potenzial für die Nutzung der ÖPNV dank eines verbesserten Angebots und Lösungen

- ▶ Verbesserte grenzüberschreitende Anschlüsse im gesamten Untersuchungsgebiet von den intermodalen Verknüpfungspunkten Straßburg, Offenburg, Kehl und Appenweier aus (morgens)
- ▶ Bessere Anschlüsse mit TGV und ICE-Zügen morgens in Straßburg und Offenburg
- ▶ Erweiterte Flexibilität für Freizeitverkehr (oder private Einkäufe u.a.)
- ▶ Verbindung in den Norden der Ortenau von Straßburg aus nach spät-abendlichen Veranstaltungen / Vorstellungen in der europäischen Hauptstadt
- ▶ Die Möglichkeit am späten Morgen in den Europa Park zu fahren
- ▶ Eine ÖV-Alternative zum PKW für die ca. 2000 französischen Mitarbeiter des Parks
- ▶ Mehr Potenzial für die Nutzung des ÖV dank eines erweiterten Tarifangebots
- ▶ Bessere Einkauf- und Freizeitverbindungen zwischen Illkirch und Offenburg
- ▶ Die Möglichkeit den Vis-à-Vis Bus für Rundreisen zu nutzen (auch mit dem Fahrrad)
- ▶ Erweitertes Nutzungsgebiet des Europass für den ÖV durch die Erweiterung des Eurodistrikts (Gemeindeverbände Erstein, Benfeld et Rhinau)
- ▶ Eine bessere grenzüberschreitende Radwegverbindung Erstein-Lahr.

Quantitative Bewertung der Ausgaben

Die folgende Tabelle zeigt die quantitative Bewertung der jährlichen durch das Szenario 2 zusätzlich generierten Kosten. Folglich sind die geschätzten Betriebskosten als zusätzlich zu den aktuellen existierenden Kosten zu betrachten. Die Investitionskosten für neue Fahrzeuge werden hier nicht mitgezählt. Diese werden in der Stufe 3 der Studie präzisiert.

Szenario 2 Medium		Vorschläge - Propositions	Zusätz.	Tage/Jahr	Km	Zusätz. Betriebskosten	Zusätz.	Zusätz. Km/Jahr	Zusätz. Betriebskosten/ Jahr
			Fahrtpaare/Tag A/R supp./jour	jours/an		Coût d'expl. supp. /Km (€)	Fahrtpaare/Jahr A/R supp./an	Km supp./an	Coût d'expl. supp. /an (€)
1	Zug - Train	Taktlücken vormittags füllen Werktags <i>Complément cadencement matin JOB</i>	4,5	252	29,2	10	1134	66.226	662.000
		Taktlücken vormittags füllen SamSonnFeiertags <i>Complément cadencement matin Sa Di JF</i>	3	113	29,2	10	339	19.798	198.000
		Verlängerung OG - Kehl nach STBG Werktag <i>Prolongement courses OG-Kehl JOB</i>	1	252	8,1	10	252	4.082	41.000
		Verlängerung OG - Kehl nach STBG SamSonnFeiertags <i>Prolongement courses OG-Kehl Sa Di JF</i>	0,5	113	8,1	10	57	915	9.000
		Spätverbindung STBG - OG - Achem Nachts <i>Une liaison STBG - OG - Achem (dernier train)</i>	0,5	365	20,2	10	183	7.373	74.000
		Total					1964	98.394	984.000
2	Bus Kehl	1h-Takt Samstagnachmittags - Cadencement 1h samedi PM 403	3,5	52	17,2	3	182	6.261	19.000
		1h-Takt Samstagnachmittags - Cadencement 1h samedi PM 106	4	52	15,8	3	208	6.573	20.000
		1h-Takt Samstagnachmittags - Cadencement 1h samedi PM 7136	4	52	18,2	3	208	7.571	23.000
		1h-Takt Samstagnachmittags - Cadencement 1h samedi PM 7146	4	52	20	3	208	8.320	25.000
		1h-Takt Sonstagnachmittags - Cadencement 1h dimanche PM 403	3,5	52	17,2	3	182	6.261	19.000
		1h-Takt Sonstagnachmittags - Cadencement 1h dimanche PM 106	4	52	15,8	3	208	6.573	20.000
		1h-Takt Sonstagnachmittags - Cadencement 1h dimanche PM 7136	5,5	52	18,2	3	286	10.410	31.000
		1h-Takt Sonstagnachmittags - Cadencement 1h dimanche PM 7146	5,5	52	20	3	286	11.440	34.000
		Total					1768	63.409	191.000
3	Bus Illkirch - Offenburg	Verlängerung R 2 Altenheim-Ilk kirch Samstags <i>Prolongement R2 Altenheim-Ilk kirch Sa</i>	4	52	17	3	208	7.072	21.000
		Verlängerung R 2 Altenheim-Ilk kirch Feiertags <i>Prolongement R2 Altenheim-Ilk kirch JF</i>	5	7	17	3	35	1.190	4.000
		Total					243	8.262	25.000
4	Bus Vis-à-Vis	Integration in Europass - <i>Intégration dans l'Europass</i>							
		Obernai - Lahr 5 Fahrtpaare / 5 A/R Sam.	3	26	44,6	3	78	6.958	21.000
		Obernai - Lahr 5 Fahrtpaare Sonn. / 5 A/R Di.	5	26	44,6	3	130	11.596	35.000
		Obernai - Lahr 5 Fahrtpaare Feier. / 5 A/R JF	5	5	44,6	3	25	2.230	7.000
Total					233	20.784	63.000		
5	Bus Europa Park Besucher / <i>Visiteurs</i>	Linie 271, 1 Abfahrt-A/R dep. 9:00 STBG Jahreskarten Inhaber - <i>Abonnés à l'année</i>							
	Total							*) keine Kostenschätzung - sans évaluation financière	
6	Bus Europa Park Beschäftigte / <i>Employés</i>	Firmenbus wenn Park geöffnet ist - <i>Navette les jours d'ouverture du parc</i>	4	256	44	3	1024	90.112	270.000
	Total					1.024	90.112	270.000	
7	Tarif Europass	Erweiterter Kauf- und Nutzungsraum <i>Extension périmètres de validité et d'achat</i>							
	Total							*) keine Kostenschätzung - sans évaluation financière	
Total Szenario 2 (=Aktionen/Actions S1+S2)									1.533.000

Bild 99 : Zusätzliche Betriebskosten des Szenarios 2

3.2.3 Szenario 3

Ein erhöhtes Potenzial für die Nutzung der ÖPNV dank eines verbesserten Angebots

- ▶ Verbesserte grenzüberschreitende Anschlüsse im gesamten Untersuchungsgebiet von den intermodalen Verknüpfungspunkten Straßburg, Offenburg, Kehl und Appenweier aus über den ganzen Tag
- ▶ Bessere Anschlüsse mit TGV und ICE-Zügen in Strasbourg und Offenburg
- ▶ Eine direkte Zugverbindung zwischen dem Norden der *Strasbourg Eurométropole*, Strasbourg und Offenburg
- ▶ Erweiterte Flexibilität für Freizeitverkehr (oder private Einkäufe u.a.)
- ▶ Verbindung in den Norden der Ortenau von Straßburg aus nach abendlichen Veranstaltungen / Vorstellungen in der europäischen Hauptstadt
- ▶ Die Möglichkeit am späten Morgen in den Europa Park zu fahren
- ▶ Eine ÖV-Alternative zum PKW für die ca. 2000 französischen Mitarbeiter des Parks
- ▶ Mehr Potenzial für die Nutzung des ÖV dank eines erweiterten Tarifangebots
- ▶ Die Möglichkeit den Vis-à-vis Bus für Rundreisen zu nutzen (auch mit dem Fahrrad)
- ▶ Direkte Einkauf- und Freizeitverbindung zwischen Illkirch und Offenburg mit Halt in den wichtigsten Gewerbegebieten auf beiden Seiten der Grenze
- ▶ Erweitertes Nutzungsgebiet des Europass für den ÖV durch die Erweiterung des Eurodistrikts (Gemeindeverbände Erstein, Benfeld et Rhinau)
- ▶ Neue Kundenpotentiale für den Europass durch ein breiteres Tarifangebote mit neuen Tickets
- ▶ Eine bessere Verbindung zwischen Lahr und Erstein dank einer neuen Überquerung für lokale Verkehre, aber es besteht ein Risiko von Verkehrsverlagerungen von bestehenden Rheinübergängen (insbesondere Offenburg-Fegersheim). Ferner ist die Verkehrsbelastung auf dem Übergang Höhe Erstein-Lahr derzeit sehr gering.
- ▶ Eine bessere grenzüberschreitende Radwegverbindung Erstein-Lahr

Quantitative Bewertung der Ausgaben

Die folgende Tabelle zeigt die quantitative Bewertung der jährlichen durch das Szenario 3 zusätzlich generierten Kosten. Folglich sind die geschätzten Betriebskosten als zusätzlich zu den aktuell existierenden Kosten zu betrachten. Die Investitionskosten für neue Fahrzeuge werden hier nicht mitgezählt. Diese werden in der Stufe 3 der Studie präzisiert.

Die Option für die direkte Zugverbindung in Richtung Roeschwoog würde die Verlängerung von 2 Fahrten der Linie Offenburg-Strasbourg nach Roeschwoog werktags (also 1 Hin- und Rückfahrt Roeschwoog-Offenburg) erfordern. Die Kosten dieser Option werden in der Stufe 3 analysiert.

		Maßnahme - Proposition	Zusätz. Fahrtpaare/Tag A/R supp./jour	Tage/Jahr jours/an	Km	Zusätz. Betriebskosten Coût d'expl. supp. /Km (€)	Zusätz. Fahrtpaare/Jahr A/R supp./an	Zusätz. Km/Jahr Km supp./an	Zusätz. Betriebskosten/ Jahr Coût d'expl. supp. /an (€)	
1	Zug - Train	Taktlücken füllen Werktags <i>Complément cadencement JOB</i>	8	252	29,2	10	2016	117.734	1.177.000	
		Taktlücken füllen SamSonnFeiertags <i>Complément cadencement Sa Di JF</i>	6	113	29,2	10	678	39.595	396.000	
		Verlängerung OG - Kehl nach STBG Werktag <i>Prolongement courses OG-Kehl JOB</i>	1,5	252	8,1	10	378	6.124	61.000	
		Verlängerung OG - Kehl nach STBG SamSonnFeiertags <i>Prolongement courses OG-Kehl Sa Di JF</i>	0,5	113	8,1	10	57	915	9.000	
		Nachtverbindung STBG - Appenweiler - Achern <i>Une liaison nocturne STBG - Appenweiler - Achern</i>	0,5	365	34,3	10	183	12.520	125.000	
		Nachtverbindung (STBG -) OG - Lahr <i>Une liaison nocturne (STBG -) OG - Lahr</i>	0,5	365	18,1	10	183	6.607	66.000	
		Total						3494	183.495	1.834.000
		Zug - Train (option)	2 Durchbindungen / Werktag nach Roeschwoog 2 prolongements de service vers Roeschwoog par JOB	1	252	0	19,1	252	-	-
	Total						252	-	-	
	2	Kehl Regio-Bus Tram Bahnhof	1/2h-Takt Samstagnachmittags - Cadencement 1/2h samedi PM 403	7	52	17,2	3	364	12.522	38.000
1/2h-Takt Samstagnachmittags - Cadencement 1/2h samedi PM 106			8	52	16,9	3	416	14.061	42.000	
1/2h-Takt Samstagnachmittags - Cadencement 1/2h samedi PM 7136			8	52	19,6	3	416	16.307	49.000	
1/2h-Takt Samstagnachmittags - Cadencement 1/2h samedi PM 7146			8	52	21,2	3	416	17.638	53.000	
1h-Takt Sonntagnachmittags Fei D/F - Cadencement 1h dimanche feri D/F PM 403			3	59	17,2	3	177	6.089	18.000	
1h-Takt Sonntagnachmittags Fei D/F - Cadencement 1h dimanche feri D/F PM 106			4	59	16,9	3	236	7.977	24.000	
1h-Takt Sonntagnachmittags Fei D/F - Cadencement 1h dimanche feri D/F PM 7136			5	59	19,6	3	295	11.564	35.000	
1h-Takt Sonntagnachmittags Fei D/F - Cadencement 1h dimanche feri D/F PM 7146			5	59	21,2	3	295	12.508	38.000	
Total								2615	98.666	297.000
3			Bus Illkirch - Offenburg	Schnellbus 10 Fahrtenpaare Samstags <i>Bus rapide 10 A/R Sa</i>	10	52	24,5	3	520	25.480
	Schnellbus 10 Fahrtenpaare wechselseitige Feiertage <i>Bus rapide 10 A/R JF</i>	10		7	24,5	3	70	3.430	10.000	
	Total						590	28.910	86.000	
4	Bus Vis-à-Vis	Integration in Europass - <i>Intégration dans l'Europass</i>								
		Obernai - Lahr 5 Fahrtpaare / 5 A/R Sam.	3	26	44,6	3	78	6.958	21.000	
		Obernai - Lahr 5 Fahrtpaare Sonn. / 5 A/R Di.	5	26	44,6	3	130	11.596	35.000	
		Obernai - Lahr 5 Fahrtpaare Feier. / 5 A/R JF	5	5	44,6	3	25	2.230	7.000	
Total						233	20.784	63.000		
5	Bus Europa Park Besucher / Visiteurs	Linie 271, 1 Abfahrt-A/R dep. 9:00 STBG Jahreskarten Inhaber - <i>Abonnés à l'année</i>								
6	Bus Europa Park Beschäftigte+Öffentlichkeit Employés+Public	wenn Park geöffnet ist - <i>les jours d'ouverture du parc</i>	4	256	44	3	1024	90.112	270.000	
Total						1.024	90.112	270.000		
7	Tarif Europass	Erweiterter Kauf- und Nutzungsraum <i>Extension périmètres de validité et d'achat</i>								
		Einzelfahrkarte - <i>Ticket à l'unité</i>								
		Veranstaltungs-Fahrkarte - <i>Ticket spectacle</i>								
Total										
Total Scénario 3 (= Aktionen/Actions S1+S2+S3 ohne/hors Option)									2.550.000	

Bild 100 : Zusätzliche Betriebskosten des Szenarios 3

3.3 Empfehlung zur Wahl eines Zielszenarios

Die qualitative und quantitative Bewertung der drei Szenarien hat es ermöglicht, ihren Nutzen für den Eurodistrikt Straßburg-Ortenau einzuschätzen und zu vergleichen. Hier ist es wichtig, daran zu erinnern, dass mangels quantitativen Angaben zur Nachfrage des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs dieser Aspekt nur qualitativ untersucht werden konnte. TTK war also nicht in der Lage, die aus den vorgeschlagenen Verbesserungen resultierenden Einnahmen zu ermitteln. Folglich konnte auch keine Bilanz bestimmt werden, die diese potenziellen Einnahmen mit einrechnet.

Ein Vergleich des globalen Nutzens mit den Betriebskosten ermöglicht es, die erhofften Auswirkungen der Szenarien zusammenfassend zu beschreiben:

- ▶ Das Szenario 1 ermöglicht eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots, hauptsächlich auf der Achse Straßburg-Kehl-Offenburg, mit relativ überschaubaren Kosten, wobei die Erweiterung des TER-Angebots die kostspieligste Maßnahme ist. Die Verbesserung der möglichen Umsteigeverbindungen, die durch das Füllen der Lücken des TER-Angebots am Vormittag erreicht werden soll, erzeugt einen Vorteil für das gesamte Untersuchungsgebiet. Der nördliche Teil der Ortenau profitiert ebenfalls von den verbesserten Anschlüssen, die mit der Taktung der Busse in Kehl verbunden sind.
- ▶ Die neuen direkten bzw. grenzüberschreitenden Buslinien des Szenarios 2 ermöglichen ÖV-Verbindungen innerhalb des Eurodistrikts. Die kostspieligsten Maßnahmen sind die Ausweitung des Zugangebots Strasbourg-Offenburg und die neuen Verbindungen in Richtung Europa Park.
- ▶ Im Szenario 3 werden die neuen Angebote des Szenarios 2 noch verbessert. Die hohen Kosten entstehen wieder in erster Linie aus der Ausweitung des Bahnangebots.

Als Abschluss dieses Kapitels erfolgt eine Multikriterienanalyse. Je mehr in der Tabelle « + » enthalten sind, desto besser sind die Verbesserungen des Verkehrsangebots. Im Gegenteil, die « - » stellen die zusätzlichen Betriebskosten dar: « --- » entspricht zum Beispiel sehr hohe zusätzlichen Betriebskosten.

		Szenario / Scénario		
		1	2	3
Angebot Verbindungen / Offre liaisons	Bessere Bus- und Bahnanschlüsse der SPNV-Linie Str - Appenw - OG morgens / Amélioration des correspondances régionales bus et train sur la ligne ferroviaire Str - Appenw - OG le matin	+	+	+++
	Bessere Bus- und Bahnanschlüsse der SPNV-Linie Str - Appenw - OG abends / Amélioration des correspondances régionales bus et train sur la ligne ferroviaire Str - Appenw - OG le soir	0	+	+
	Bessere Anschlüsse mit TGV und ICE ab Strasbourg/Offenburg tagsüber / Meilleures correspondances TGV et ICE à Strasbourg/Offenburg toute la journée	+	++	+++
	Direkte Verbindung CUS Nord - Straßburg - Offenburg / Liaison directe CUS Nord – Strasbourg – Offenburg	0	0	+
	Flexibilität für Freizeit und Einkäufe-Reisen Flexibilité de l'offre loisir / achats	+	++	+++
	Spätverbindung nach Achern / Liaison vers les parties Nord de l'Ortenau depuis Strasbourg après soirée à Strasbourg	+	+	++
	Verbindung nach Lahr nach abendlichen Veranstaltungen in der europäischen Hauptstadt / Liaisons vers les parties Sud de l'Ortenau depuis Strasbourg après participation aux spectacles/activités de soirée dans la capitale européenne	0	+	++
	Flexibilität der Abfahrzeit nach Europa Park / Possibilité de départ plus tard le matin vers Europa Park	+	+	+
	ÖV-Alternative zum PKW für die ca. 1500 französischen Mitarbeiter des Europa Park / Une offre TC alternative à la voiture pour les employés français d'Europa Park	0	++	+++
	Angebot Einkauf- und Freizeitverbindung zwischen Illkirch und Offenburg / Dessertes achats et loisirs dans la zone d'Illkirch et Offenburg	0	+	+++
	Neuer grenzüberschreitende Zugang zu dem Radweg des Rheins / Nouvel accès transfrontalier à vélo depuis la route du Rhin	0	0	++
	Bessere Verbindung zwischen Lahr und Erstein dank einer neuen Überquerung / Liaison Lahr - Erstein plus directe avec nouveau franchissement Erstein - Lahr	0	0	++
Angebot Tarif / Offre tarifaire	Benutzung der Vis-à-Vis Bus auch mit Fahrradmitnahme / Possibilité d'utilisation du Vis-à-Vis Bus pour des circuits (également à vélo)	+	+	+
	Erweiterter Nutzungsgebiet des Europass / Périmètre d'usage de l'Europass élargi aux CC Erstein, Benfeld et Rhinau	+	+	+
	Neue Kunde für den Europass durch eine breitere Tarifangebote (neuen Tickets) / Nouveau potentiel de clients pour l'Europass grâce à l'élargissement de l'offre tarifaire	0	0	+
Betriebskosten / Coûts exploit	Zug + Bus / Train + Bus	-	--	---

Bild 101 : Mehrkriterien Analyse der Szenarien

Auf Empfehlung der technischen Lenkungsgruppe des vorliegenden Gutachtens vom 24. Juni 2014 wurde entschieden, diese Studie auf der Grundlage des Szenarios 3 zu vertiefen. Hiermit wird keine Aussage über die spätere Umsetzung der Maßnahmen getroffen. Dieses Vorgehen ermöglicht es, ein Panel von angepassten und ambitionierten Projekten für die zukünftige Entwicklung der öffentlichen grenzüberschreitenden Verkehrsmittel innerhalb des Eurodistrikts zu vertiefen. Die Entscheidung, welche Projekte tatsächlich umgesetzt werden, wird von den zuständigen Institutionen getroffen. Die Vertiefung des Szenarios 3 im Rahmen der folgenden Phase kann hierfür als Grundlage dienen.

4 Stufe 3: Planung für stufenweise Verbesserungen

4.1 AP 7 Vertiefende Maßnahmenkonzeption

Ziel von AP 7 ist es, die untenstehenden Elemente des in der vorhergehenden Phase ausgewählten Zielszenarios zu erarbeiten bzw. zu vertiefen:

- ▶ Maßnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV-Verkehrsangebots sowie eine vorläufige Terminplanung
- ▶ Kostenschätzung der einzelnen Maßnahmen
- ▶ Vorschläge zur institutionellen Umsetzung
- ▶ Bestandsaufnahme möglicher öffentlicher Finanzierungsquellen

Im Folgenden werden die Maßnahmen des Zielszenarios (Szenario 3) vertieft.

4.1.1 Maßnahmen / zeitliche Umsetzung

4.1.1.1 Offenburg - Strasbourg

- ▶ Durchgängiger Halbstundentakt auf der Achse Straßburg-Offenburg werktags und weitere Angebotsverbesserungen.¹

Die Achse Offenburg-Straßburg bildet das Rückgrat des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsnetzes auf dem Gebiet des Eurodistrikts. Die Einführung eines durchgängigen Halbstundentaktes werktags auf dieser Achse vereinfacht das Fahrtenangebot für den Nutzer und ermöglicht zusätzliche Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr. Zumindest sollte der Halbstundentakt morgens eingeführt werden, falls ein ganztägiger Halbstundentakt nicht finanzierbar erscheint.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen werden vormittags und am Abend bestehende Angebotslücken geschlossen. Durch diese Maßnahme entstehen auch bessere Anschlüsse nach Achern, Lahr² und die anderen Bereiche der Ortenau.

- ▶ Zusätzliche Spätverbindung Straßburg-Offenburg ab Straßburg um 22:52.

Ziel dieser Maßnahme ist es, eine zusätzliche Rückfahrmöglichkeit nach Abendveranstaltungen in Straßburg zu schaffen. Es besteht ein Anschluss in

¹ Nach der Inbetriebnahme der 2. Phase des TGV Est im Jahr 2016 wird die vormittägliche Betriebspause für die Bauarbeiten im Bahnhof Straßburg (Bausperre) aufgehoben.

² Nach Lahr besteht ab Offenburg noch abends um 22:10 Uhr eine Anschlussmöglichkeit per Bus. Die Fahrzeit dieses Busses kann durch die Wahl eines direkteren Linienweges verbessert werden.

Appenweier (23:28 Uhr) nach Achern. Diese Maßnahme wurde mit dem Fahrplanwechsel 2014-2015 umgesetzt.

- ▶ Nachtverbindungen nach Achern und Lahr ab Straßburg.

Für die bestehende Nachtverbindung ab Mitternacht ab Straßburg nach Offenburg werden in Offenburg Anschlussverbindungen nach Lahr bzw. Achern angeboten.

- ▶ Direkte Regionalzug-Verbindung Roeschwoog (Bischheim)-Straßburg-Offenburg.

Eine direkte Regionalzugverbindung Haguenau-Straßburg-Offenburg oder Molsheim-Entzheim Flughafen-Straßburg-Offenburg konnte wegen schwerer technischer Hindernisse im Bahnhof Straßburg nicht berücksichtigt werden. Die Züge hätten nämlich eine Kehrtwende am Bahnhof Straßburg durchführen und dadurch viele Gleis-Kapazitäten beanspruchen müssen, um eine direkte Verbindung Richtung Flughafen zu schaffen. Die Kapazitäten des Bahnhofs sind heute schon begrenzt und durch das Kopfmachen scheint eine solche Verbindung aus Kapazitätsgründen nicht realisierbar. Die Problematik in Richtung Haguenau liegt etwas anders, hier sind Nachfrage und Angebot auf diesen beiden Achsen Haguenau-Straßburg und Straßburg-Offenburg sehr unterschiedlich ausgeprägt. Obwohl es betrieblich einfacher umsetzbar wäre als im Fall Molsheim/Flughafen, besteht kaum wirtschaftliches Interesse daran, eine solche direkte Verbindung zu schaffen, da die vorzuhaltenden Fahrzeugkapazitäten auf den Achsen Haguenau – Straßburg und Straßburg – Offenburg sehr unterschiedlich ausgeprägt sind.

Die Durchbindung von Regionalzügen auf der Linie Roeschwoog (Bischheim)-Offenburg-Straßburg ermöglicht eine einfachere Verbindung zwischen dem Norden des Stadtverbandes Straßburg und der Ortenau.³ Um die Auswirkungen auf aktuelle Fahrpläne und die Kapazität des Straßburger Bahnhofs zu minimieren, würde nur ein Zugpaar werktags zwischen Roeschwoog - Straßburg und Straßburg - Offenburg durchgebunden. Diese beiden Züge würden im Straßburger Bahnhof Gleise in Anspruch nehmen müssen, die auch vom Fernverkehr verwendet werden.

Die Durchbindung Roeschwoog-Offenburg erfordert eine Aufstockung des Fahrzeugsparks, der auf dem französischen und dem deutschen Eisenbahnnetz eingesetzt werden kann. Für den grenzüberschreitenden Verkehr müssen besondere technische Einrichtungen in die Fahrzeuge integriert werden. Dieses verursacht Kosten von ca. 1 Mio. Euro für die Anpassung der unterschiedlichen Zugsicherungssysteme pro bestehendes Fahrzeug. Darüber hinaus müssten die Fahrzeugumläufe angepasst werden.

Als eine Alternative zur Zugwende in Roeschwoog könnte auch Bischheim als Endpunkt der Durchbindung fungieren. Die nachfragestärksten Potentiale befinden sich auf dem Gebiet de *Strasbourg Eurométropole*. Auch wenn die hierzu notwendige Gleisverbindung als Wendeanlage derzeit nicht existiert, könnte diese realisiert werden, da die hierzu nötigen Flächen verfügbar sind.

³ Mögliche Durchbindungen von Offenburg nach Entzheim oder Haguenau wurden bereits diskutiert und verworfen (siehe Stufe 2, Szenario 3).

Für die Umsetzung der Maßnahmen empfiehlt es sich, als erstes das Füllen der Angebotslücken an den Vormittagen in Angriff zu nehmen (folglich Szenario 1). Als zweite Priorität kann die Neuorganisation der Abend- bzw. Nachtverbindungen angesehen werden. Danach kann die Ausweitung des Taktverkehrs in allen Zeitlagen realisiert werden. In Anbetracht der technischen und betrieblichen Hindernisse, die mit der Durchbindung Roeschwoog (Bischheim)-Offenburg einhergehen, sollte diese Maßnahme als langfristige Option betrachtet werden.

Im Folgenden sind die vorgeschlagenen Maßnahmen als exemplarische Fahrplanentwürfen dargestellt.

Zug - train		Neu / Nouveau			Geändert / Modifié				Neu / Nouveau	Neu / Nouveau		Neu / Nouveau	Neu / Nouveau	Neu / Nouveau		Neu / Nouveau		
<i>Roeschwoog (option)</i>		-	-	-	7:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<i>Strasbourg (option)</i>		-	-	-	8:17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Fahrplan - Horaires	Strasbourg	6:22	6:52	7:22	7:50	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	
	Krimmeri-Meinau	6:27	6:57	7:28	7:56	8:28	8:58	9:27	9:57	10:28	10:57	11:28	11:57	12:28	12:58	13:28	13:58	
	Kehl	6:34	7:04	7:34	8:04	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	
	Kork	6:38	7:08	7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	
	Legelshurst	6:42	7:12	7:41	8:12	8:41	9:11	9:42	10:12	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:12	13:41	14:12	
	Appenweier	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	
	Offenburg	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	
Zug - train					Neu / Nouveau							Neu / Nouveau		Neu / Nouveau			Geändert / Modifié	
Fahrplan - Horaires	Strasbourg	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:23	17:51	18:22	18:52	19:22	19:52	20:22	21:22	21:52	22:52	0:10
	Krimmeri-Meinau	14:28	14:58	15:27	15:58	16:27	16:57	17:28	17:57	18:27	18:58	19:27	19:58	20:27	21:27	21:58	22:58	0:16
	Kehl	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	20:04	20:34	21:34	22:04	23:04	0:22
	Kork	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:08	20:38	21:38	22:08	23:08	0:26
	Legelshurst	14:42	15:11	15:41	16:11	16:42	17:11	17:41	18:12	18:41	19:11	19:42	20:11	20:41	21:41	22:11	23:11	0:29
	Appenweier	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46	20:16	20:46	21:46	22:16	23:16	0:34
	Offenburg	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:52	20:22	20:52	21:52	22:22	23:22	0:40

neuer Zug / nouveau train
 geänderter Zug / train modifié

Bild 102 : Fahrplanvorschlag Strasbourg-Offenburg werktags

	Zug - train							Neu / Nouveau	Neu / Nouveau		Neu / Nouveau	Neu / Nouveau	Neu / Nouveau				Neu / Nouveau
Fahrplan - Horaires	Offenburg	6:32	7:04	7:34	8:04	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04
	Appenweier	6:38	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:41	14:10
	Legelshurst	6:42	7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:45	14:14
	Kork	6:45	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:48	14:17
	Kehl	6:53	7:22	7:54	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:51	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22
	Krimmeri-Meinau	7:00	7:30	8:01	8:29	8:59	9:28	9:59	10:28	10:58	11:28	11:58	12:29	12:58	13:29	13:59	14:29
	Strasbourg	7:04	7:34	8:05	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34

	Zug - train		Neu / Nouveau						Geändert /Modifié		Neu / Nouveau		Neu / Nouveau				Geändert /Modifié
Fahrplan - Horaires	Offenburg	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	20:04	20:34	21:04	22:04	23:34
	Appenweier	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40	21:10	22:10	23:40
	Legelshurst	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14	20:44	21:14	22:14	23:44
	Kork	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:47	21:17	22:17	23:47
	Kehl	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:58	18:22	18:52	19:22	19:52	20:22	20:52	21:22	22:22	23:52
	Krimmeri-Meinau	14:59	15:29	15:58	16:28	16:58	17:29	18:10	18:29	18:59	19:28	19:59	20:29	20:59	21:28	22:28	23:59
	Strasbourg	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:15	18:34	19:04	19:34	20:04	20:34	21:04	21:34	22:34	0:04
	Strasbourg (option)	-	-	-	-	-	-	-	-	19:09	-	-	-	-	-	-	-
	Roeschwoog (option)	-	-	-	-	-	-	-	-	19:51	-	-	-	-	-	-	-



 neuer Zug / nouveau train
 geänderter Zug / train modifié

Bild 103 : Fahrplanvorschlag Offenburg-Strasbourg werktags

Roeschwoog-Strasbourg-Offenburg (option)		
Roeschwoog	7:26	7:36
Rountzenheim	7:29	7:39
Sessenheim	7:32	7:42
Drusenheim	7:37	7:47
Herrlisheim	7:42	7:52
Gambsheim	7:46	7:56
Kilstett (Gare)	7:50	8:00
La Wantzenau (Gare)	7:53	8:03
Hoenheim-Tram	7:59	8:09
Bischoffheim	8:03	8:13
Strasbourg	8:07	8:17
<i>ab/départ STBG > OG</i>		8:22

Offenburg-Strasbourg-Roeschwoog (option)		
<i>von/depus OG > an/à STBG</i>		19:04
Strasbourg	18:53	19:09
Bischoffheim	18:57	19:13
Hoenheim-Tram	19:01	19:17
La Wantzenau (Gare)	19:07	19:23
Kilstett (Gare)	19:11	19:27
Gambsheim	19:14	19:30
Herrlisheim	19:18	19:34
Drusenheim	19:23	19:39
Sessenheim	19:28	19:44
Rountzenheim	19:32	19:48
Roeschwoog	19:35	19:51

	aktueller Fahrplan / horaire actuel
	geändereter Fahrplan / horaire adapté

Bild 104 : Fahrplanvorschlag für die Durchbindung Roeschwoog-Offenburg werktags (Abschnitt Roeschwoog-Strasbourg)

		Zug - train				Neu / Nouveau		Neu / Nouveau			Neu / Nouveau		Neu / Nouveau
Fahrplan - Horaires	Strasbourg	6:22	7:50	9:22	9:52	10:52	11:52	12:52	13:22	13:52	14:52	15:52	
	Krimmeri-Meinau	6:27	7:55	9:28	9:57	10:57	11:57	12:58	13:28	13:58	14:58	15:58	
	Kehl	6:34	8:04	9:34	10:04	11:04	12:04	13:04	13:34	14:04	15:04	16:04	
	Kork	6:38	8:08	9:38	10:08	11:08	12:08	13:08	13:38	14:08	15:08	16:08	
	Legelshurst	6:42	8:11	9:41	10:12	11:11	12:11	13:11	13:41	14:12	15:11	16:11	
	Appenweier	6:46	8:16	9:46	10:16	11:16	12:16	13:16	13:46	14:16	15:16	16:16	
	Offenburg	6:52	8:22	9:52	10:22	11:22	12:22	13:22	13:52	14:22	15:22	16:22	
	Friesenheim	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Lahr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Renchen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Achem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

		Zug - train				Neu / Nouveau		Neu / Nouveau			Geändert /Modifié	Geändert /Modifié
Fahrplan - Horaires	Strasbourg	16:22	17:23	17:51	18:52	19:22	20:22	21:22	21:52	22:52	0:10	0:10
	Krimmeri-Meinau	16:27	17:28	17:56	18:58	19:27	20:27	21:27	21:58	22:58	0:16	0:16
	Kehl	16:34	17:34	18:04	19:04	19:34	20:34	21:34	22:04	23:04	0:22	0:22
	Kork	16:38	17:38	18:08	19:08	19:38	20:38	21:38	22:08	23:08	0:26	0:26
	Legelshurst	16:41	17:41	18:11	19:11	19:41	20:42	21:41	22:11	23:11	0:29	0:29
	Appenweier	16:46	17:46	18:16	19:16	19:46	20:46	21:46	22:16	23:16	0:34	0:34
	Offenburg	16:52	17:52	18:22	19:22	19:52	20:52	21:52	22:22	23:22	-	0:40
	Friesenheim	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:48
	Lahr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:52
	Renchen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:39	-
Achem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0:43	-	



 neuer Zug / nouveau train
 geänderter Zug / train modifié

Bild 105 : Fahrplanvorschlag Strasbourg-Offenburg samstags, sonn- und feiertags

	Zug - train					Train	Train		Train			Train
Fahrplan - Horaires	Offenburg	6:32	7:34	8:34	10:04	10:34	11:34	12:34	13:04	14:03	14:34	15:04
	Appenweier	6:38	7:40	8:40	10:10	10:40	11:40	12:40	13:10	14:10	14:40	15:10
	Legelshurst	6:42	7:44	8:44	10:14	10:44	11:44	12:44	13:14	14:14	14:44	15:14
	Kork	6:45	7:47	8:47	10:17	10:47	11:47	12:47	13:17	14:17	14:47	15:17
	Kehl	6:53	7:52	8:52	10:22	10:51	11:52	12:52	13:22	14:22	14:52	15:22
	Krimmeri-Meinau	7:00	8:00	9:00	10:28	10:58	11:58	12:58	13:29	14:29	14:59	15:29
	Strasbourg	7:04	8:04	9:04	10:34	11:04	12:04	13:04	13:34	14:34	15:04	15:34

	Zug - train			Train		Train		Train			Geändert /Modifié
Fahrplan - Horaires	Offenburg	16:04	17:04	17:34	18:34	19:34	20:04	20:34	21:04	22:04	23:34
	Appenweier	16:10	17:10	17:40	18:40	19:40	20:10	20:40	21:10	22:10	23:40
	Legelshurst	16:14	17:14	17:44	18:44	19:44	20:14	20:44	21:14	22:14	23:44
	Kork	16:17	17:17	17:47	18:47	19:47	20:17	20:47	21:17	22:17	23:47
	Kehl	16:22	17:22	17:58	18:52	19:52	20:22	20:52	21:22	22:22	23:52
	Krimmeri-Meinau	16:28	17:29	18:10	18:59	19:59	20:27	20:59	21:28	22:28	23:59
	Strasbourg	16:34	17:34	18:15	19:04	20:04	20:34	21:04	21:34	22:34	0:04



 neuer Zug / nouveau train
 geänderter Zug / train modifié

Bild 106 : Fahrplanvorschlag Offenburg - Strasbourg samstags, sonn- und feiertags

Im Folgenden werden die zusätzlichen Betriebskosten dargestellt, die durch die Angebotsausweitung entstehen. Es wird davon ausgegangen, dass keine neuen Fahrzeuge benötigt werden, der Halbstundentakt über mehrere Fahrzeugumläufe hinweg bereits besteht. Für die Durchbindung Offenburg - Roeschwoog wären zusätzliche Fahrzeuge notwendig, die sowohl in Deutschland als auch in Frankreich fahren können (siehe vorherigen Abschnitt). Für die Betriebskosten werden 10 € / km zugrunde gelegt. Diese entsprechen ca. 200.000 € Mehrkosten für ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Straßburg und Offenburg pro Jahr.

		Zusätz. Fahrtpaare/Tag A/R supp./jour	Tage/Jahr jours/an	Km FR	Zusätz. Betriebskosten FR Coût d'expl. supp. FR /Km (€)	Zusätz. Km/Jahr Km supp./an	Zusätz. Betriebskosten/ Jahr Coût d'expl. supp. /an (€)		
1	Zug/Train	Taktlücken füllen Werktags <i>Complément cadencement JOB</i>	8	252	29,2	10	117.734	1.177.000	
		Taktlücken füllen SamSonnFeiertags <i>Complément cadencement Sa Di JF</i>	6	113	29,2	10	39.595	396.000	
		Verlängerung OG - Kehl nach STBG Werktag <i>Prolongement courses OG-Kehl JOB</i>	1,5	252	8,1	10	6.124	61.000	
		Verlängerung OG - Kehl nach STBG SamSonnFeiertags <i>Prolongement courses OG-Kehl Sa Di JF</i>	0,5	113	8,1	10	915	9.000	
		Spätverbindung STBG - Appenweier - Achem Une liaison STBG - <i>Appenweier - Achem le soir</i>	0,5	365	34,3	10	12.520	125.000	
		Spätverbindung STBG - OG - Lahr <i>Une liaison STBG - OG - Lahr le soir</i>	0,5	365	18,1	10	6.607	66.000	
		Total					183.495	1.834.000	
		Option	2 Durchbindungen / Werktag nach Roeschwoog	1	252	36,3	19,1	18.295	349.000
			2 prolongements de service vers Roeschwoog par JOB					18.295	349.000
		Total Zug - Train							2.183.000

Bild 107 : Kostenschätzung der zusätzlichen Betriebskosten auf der Linie Offenburg- Strasbourg

4.1.1.2 Regionalbus Kehl

- ▶ Halbstunden-Takt am Samstagnachmittag und Stunden-Takt sonntagnachmittags sowie an wechselseitigen Feiertagen in Deutschland und Frankreich.

Ziel dieser Maßnahme ist, die durch die Verlängerung der Straßenbahn nach Kehl entstandenen Erschließungsvorteile in die Nachbargemeinden von Kehl hineinzutragen. Die von der Stadt Kehl geplante Neuorganisation der Buslinien wird hierbei berücksichtigt.

In einer ersten Phase wird der Bahnhof Kehl weiterhin von den Linien 403, 106, 7136 und 7146 bedient, um die direkten Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus, und Bahn sowie dem vorläufigen Endpunkt der Tram herzustellen. Ab 2017, mit der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts der Straßenbahn bis zum Kehler Rathaus, wird der Bahnhof nur noch von der Linie 403 angefahren. Aus verkehrsplanerischer Sicht erscheint es wert die Tatsache zu hinterfragen, dass der Bahnhof von den drei anderen Linien nicht mehr bedient wird. Die Rolle des Kehler Bahnhofs als intermodaler Verkehrsknotenpunkt wird durch die Schaffung eines neuen Endpunktes am Rathaus geschwächt.

Für die zeitliche Umsetzung der verschiedenen Angebotsverbesserungen können folgende Etappen empfohlen werden:

1. Halbstunden-Takt am Samstagnachmittag

2. Stunden-Takt samstags- und sonntagnachmittags sowie an wechselseitigen Feiertagen in D und F
3. Halbstunden-Takt am Samstagnachmittag und Stunden-Takt sonntagnachmittags sowie an wechselseitigen Feiertagen in D und F



Bild 108 : Regionalbusnetz in Kehl ab 2016 (Endstation tram D Bahnhof Kehl)



Bild 109 : Regionalbusnetz in Kehl ab 2017 (Endstation tram D Kehl Rathaus)

Haltestelle / Arrêt		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 403 Sa	Freistett Busbahnhof	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	14:48	17:18	17:48
	- Seniorenzentrum	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	14:49	17:19	17:49
	Rheinbischhofshem Kath Kirche	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	14:51	17:21	17:51
	- Schwanen	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	14:52	17:22	17:52
	Höhbühn Abzweig Diersheim	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	14:53	17:23	17:53
	Diersheim Kirche	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	14:56	17:26	17:56
	- Oberdiersheim	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	14:57	17:27	17:57
	Honau Krone	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	14:59	17:29	17:59
	Leutesheim Kirche	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	15:02	17:32	18:02
	Auenheim Blume	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	15:05	17:35	18:05
	- Metzgerei Ross	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	15:06	17:36	18:06
	Kehl Königsberger Straße	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	15:12	17:42	18:12
	- Elbinger Straße	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	15:13	17:43	18:13
	- Großherzog-Friedrich-Straße	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	15:14	17:44	18:14
	- Zentrum am Markt	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	15:15	17:45	18:15
	- Deutsche Bank	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	15:16	17:46	18:16
- Kehl Bahnhof	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	15:17	17:47	18:17	

neuer Bus / nouveau bus
geänderte Fahrzeit / horaire modifié
aktueller Bus / bus existant

Haltestelle / Arrêt		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 403 Sa	Kehl Bahnhof	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55
	- Elbinger Straße	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56
	- Königsberger Straße	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57
	Auenheim Metzgerei Ross	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03
	- Blume	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04
	Leutesheim Kirche	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07
	Honau Krone	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10
	Diersheim Oberdiersheim	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12
	- Kirche	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13
	Höhbühn Abzweig Diersheim	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15
	Rheinbischhofshem Schwanen	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16
	- Katholische Kirche	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17
	Freistett Seniorenzentrum	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19
	- Busbahnhof	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20

neuer Bus / nouveau bus
geänderte Fahrzeit / horaire modifié
aktueller Bus / bus existant

Bild 110 : Fahrplan für die Linie 403 Kehl – Freistett samstags

Haltestelle / Arrêt		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 403 So+Fe / Di-Juf	Freistett Busbahnhof	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
	- Seniorenzentrum	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01
	Rheinbischhofshem Kath Kirche	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
	- Schwanen	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04
	Höhbühn Abzweig Diersheim	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05
	Diersheim Kirche	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08
	- Oberdiersheim	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09
	Honau Krone	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11
	Leutesheim Kirche	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14
	Auenheim Blume	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17
	- Metzgerei Ross	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
	- Großherzog-Friedrich-Straße	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23
	- Zentrum am Markt	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24
	- Deutsche Bank	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25
	- Kehl Bahnhof	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26

neuer Bus / nouveau bus
geänderte Fahrzeit / horaire modifié
aktueller Bus / bus existant

Haltestelle / Arrêt		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 403 So+Fe / Di-Juf	Kehl Bahnhof	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58
	- Deutsche Bank	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59
	- Stadthalle	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01
	- Rathaus	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02
	Auenheim Metzgerei Ross	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06
	- Blume	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07
	Leutesheim Kirche	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
	Honau Krone	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13
	Diersheim Oberdiersheim	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15
	- Kirche	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16
	Höhbühn Abzweig Diersheim	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
	Rheinbischhofshem Schwanen	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19
	- Katholische Kirche	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20
	Fahrplan / Horaires	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22
	- Busbahnhof	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23

neuer Bus / nouveau bus
geänderte Fahrzeit / horaire modifié
aktueller Bus / bus existant

Bild 111 : Fahrplan für die Linie 403 Kehl – Freistett sonntags und an wechselseitigen Feiertagen

Haltestelle / Arrêts		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaire 106 Sa	Altenheim Lindengasse	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02
	- Vogesenstraße	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04
	- Altenheim Nord	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05
	Goldscheuer Gew. Basic	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08
	- Goldscheuer Süd	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09
	- Goldscheuer Nord	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10
	Marlen Ortsmitte	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13
	Marlen Siedlung	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14
	Sundheim Rheintalcenter	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15
	- Leppertsloh	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16
	- Sternen	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18
	- Martin-Luther-Weg	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19
	- Mittelplatz	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20
	- Bismarckstraße	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21
	- Rebstock	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22
	- Wilhelmschule	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23
	- Kehl Rathaus (Bussteig 2)	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24
	- Zentrum am Markt	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25
	- Deutsche Bank	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27
	- Kehl Bahnhof	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

Haltestelle / Arrêts		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaire 106 Sa	Kehl Bahnhof	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30
	- Deutsche Bank	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31
	- Stadthalle	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33
	- Kehl Rathaus (Bussteig 1)	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35
	- Wilhelmschule	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37
	- Pflug	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39
	- Bismarckstraße	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40
	- Mittelplatz	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41
	Sundheim Martin-Luther-Weg	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42
	- Sternen	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42
	- Leppertsloh	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44
	Rheintalcenter	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45
	Marlen Siedlung	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46
	Marlen Ortsmitte	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48
	Goldscheuer Nord	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51
	- Goldscheuer Süd	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52
	- Goldscheuer Gew. Basic	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53
	Altenheim Nord	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56
	- Kirchenstraße	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57
	- Altenheim Lindengasse	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

Bild 112 : Fahrplan für die Linie 106 Kehl – Altenheim samstags

		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaire 106 So+Fe / Di+Jdf	Haltestelle / Arrêts						
	Altenheim Lindengasse	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32
	- Vogesenstraße	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34
	- Altenheim Nord	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35
	Goldscheuer Gew. Basic	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38
	- Goldscheuer Süd	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39
	- Goldscheuer Nord	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40
	Marlen Ortsmitte	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43
	Marlen Siedlung	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44
	Sundheim Rheintalcenter	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45
	- Leppertsloh	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46
	- Sternem	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48
	- Martin-Luther-Weg	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49
	- Mittelplatz	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50
	- Bismarckstraße	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51
	- Rebstock	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52
	- Wilhelmschule	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53
	- Kehl Rathaus (Bussteig 2)	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54
	- Zentrum am Markt	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55
	- Deutsche Bank	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57
- Kehl Bahnhof	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaire 106 So+Fe / Di+Jdf	Haltestelle / Arrêts						
	Kehl Bahnhof	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
	- Deutsche Bank	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01
	- Stadthalle	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
	- Kehl Rathaus (Bussteig 1)	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05
	- Wilhelmschule	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07
	- Pflug	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09
	- Bismarckstraße	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
	- Mittelplatz	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11
	Sundheim Martin-Luther-Weg	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12
	- Sternem	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12
	- Leppertsloh	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14
	Rheintalcenter	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15
	Marlen Siedlung	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16
	Marlen Ortsmitte	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
	Goldscheuer Nord	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21
	- Goldscheuer Süd	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22
	- Goldscheuer Gew. Basic	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23
	Altenheim Nord	13:26	14:24	15:26	16:26	17:26	18:26
	- Kirchenstraße	13:27	14:25	15:27	16:27	17:27	18:27
- Altenheim Lindengasse	13:29	14:26	15:29	16:29	17:29	18:29	

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

Bild 113 : Fahrplan Linie 403 Kehl – Altenheim sonntags und an wechselseitigen Feiertagen

	Haltestelle / Arrêt	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 7136 Sa	Offenburg Bahnhof / ZOB (Bussteig 5)	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15
	- Straßburger Straße	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17
	Bühl Im Lehbühl	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18
	- Im Bühnle	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19
	- Talackerweg	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20
	- Kehler Straße	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21
	Griesheim Am Schwabweg	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22
	- Kirchplatz	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22
	- Krone	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23
	Sand Feuerwehrrhaus	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27
	- Bachstraße	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28
	- Sander Straße	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30
	Willstätt Rössel	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36
	- Krone	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37
	- Industriepark	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38
	Odelshofen Rathaus	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40
	Kork Lummertskellerstraße	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41
	- Oberdorfstraße	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42
	- Herrenstraße	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43
	- Diakonie	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43
	Neumühl Am Kinzigwehr	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45
	- Rathaus	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46
	Kehl Neumühler Straße	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Hornsgrindestraße	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Friedhof	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Kinzigallee	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Großherzog-Friedrich-Straße	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51
	- Zentrum am Markt	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52
	- Bahnhof	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55

neuer Bus / nouveau bus
geänderte Fahrzeit / horaire modifié
aktueller Bus / bus existant

	Haltestelle / Arrêt	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 7136 Sa	Kehl Bahnhof	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10
	- Deutsche Bank	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12
	- Stadthalle	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13
	- Rathaus (Bussteig 2)	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14
	- Kinzigallee	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Friedhof	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Hornsgrindestraße	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Neumühler Straße	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	Neumühl Rathaus	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18
	- Am Kinzigwehr	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19
	Kork Diakonie	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21
	- Herrenstraße	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21
	- Oberdorfstraße	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22
	- Lummertskellerstraße	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23
	Odelshofen Rathaus	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25
	Willstätt Industriepark	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27
	- Adler	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28
	- Rössel	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31
	Sand Santer Straße	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35
	- Bachstraße	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36
	- Feuerwehrrhaus	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38
	Griesheim Krone	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42
	- Kirchplatz	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43
	- Am Schwabweg	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43
	Bühl Kehler Straße	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45
	- Talackerweg	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46
	- Um Bühnle	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47
	- Im Lehbühl	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48
	Offenburg Straßburger Straße	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49
	- Bahnhof / ZOB (Bussteig 1)	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52

neuer Bus / nouveau bus
geänderte Fahrzeit / horaire modifié
aktueller Bus / bus existant

Bild 114 : Fahrplan für die Linie 7136 Kehl – Neumühl - OG samstags

Haltestelle / Arrêt		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 7136 So+Fe / Di+JdF	Offenburg Bahnhof / ZOB (Bussteig 5)	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15
	- Straßburger Straße	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17
	Bühl Im Lehbühl	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
	- Im Bühnle	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19
	- Talackerweg	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20
	- Kehler Straße	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21
	Griesheim Am Schwabweg	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22
	- Kirchplatz	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22
	- Krone	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23
	Sand Feuerwehrhaus	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27
	- Bachstraße	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28
	- Sander Straße	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30
	Willstätt Rössel	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36
	- Krone	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37
	- Industriepark	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38
	Odelshofen Rathaus	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40
	Kork Lummerts Kellerstraße	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41
	- Oberdorfstraße	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42
	- Herrenstraße	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43
	- Diakonie	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43
	Neumühl Am Kinzigwehr	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45
	- Rathaus	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46
	Kehl Neumühler Straße	/	/	/	/	/	/
	- Hornisgrindestraße	/	/	/	/	/	/
	- Friedhof	/	/	/	/	/	/
	- Kinzigallee	/	/	/	/	/	/
	- Großherzog-Friedrich-Straße	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51
	- Zentrum am Markt	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52
	- Bahnhof	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

Haltestelle / Arrêt		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 7136 So+Fe / Di+JdF	Kehl Bahnhof	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
	- Deutsche Bank	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12
	- Stadthalle	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13
	- Rathaus (Bussteig 2)	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14
	- Kinzigallee	/	/	/	/	/	/
	- Friedhof	/	/	/	/	/	/
	- Hornisgrindestraße	/	/	/	/	/	/
	- Neumühler Straße	/	/	/	/	/	/
	Neumühl Rathaus	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
	- Am Kinzigwehr	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19
	Kork Diakonie	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21
	- Herrenstraße	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21
	- Oberdorfstraße	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22
	- Lummerts Kellerstraße	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23
	Odelshofen Rathaus	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25
	Willstätt Industriepark	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27
	- Adler	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28
	- Rössel	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31
	Sand Santer Straße	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35
	- Bachstraße	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36
	- Feuerwehrhaus	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38
	Griesheim Krone	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42
	- Kirchplatz	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43
	- Am Schwabweg	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43
	Bühl Kehler Straße	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45
	- Talackerweg	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46
	- Um Bühnle	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47
	- Im Lehbühl	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48
	Offenburg Straßburger Straße	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49
	- Bahnhof / ZOB (Bussteig 1)	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

Bild 115 : Fahrplan Linie 7136 Kehl – Neumühl - OG sonntags und an wechselseitigen Feiertagen

	Haltestelle / Arrêt	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 7146 Sa	Offenburg Bahnhof / ZOB (Bussteig 5)	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45
	- Straßburger Straße	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47
	Bühl Im Lehbühl	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48
	- Im Bühnle	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49
	- Talackerweg	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50
	- Kehler Straße	13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51
	Griesheim Am Schwabweg	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52
	- Kirchplatz	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52
	- Krone	13:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53
	Sand Feuerwehrrhaus	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57
	- Bachstraße	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58
	- Sander Straße	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00
	Willstätt Rössel	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04
	- Krone	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Industriepark	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Rathaus	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05
	- Sandgasse	13:36	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06
	Hesselhurst Ortseingang	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08
	- Kirche	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10
	- Waldhofstraße	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12
	- Kirche	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14
	Eckartsweier Blume	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17
	- Rathaus	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18
	Sundheim Rheintalcenter	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21
	- Leppersloh	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22
	- Sternen	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23
	- Martin-Luther-Weg	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24
	Kehl Neumühler Straße	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27
	- Hornisgründestraße	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28
	- Friedhof	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29
	- Kinzigallee	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30
	- Großherzog-Friedrich-Straße	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33
	- Zentrum am Markt	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34
	- Bahnhof	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	19:07

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

	Haltestelle / Arrêt	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / Horaires 7146 Sa	Kehl Bahnhof	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55
	- Deutsche Bank	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57
	- Stadthalle	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58
	- Rathaus (Bussteig 2)	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59
	- Kinzigallee	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01
	- Friedhof	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02
	- Hornisgründestraße	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03
	- Neumühler Straße	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04
	Sundheim Martin-Luther-Weg	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07
	- Sternen	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08
	- Leppersloh	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09
	- Rheintalcenter	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10
	Eckartsweier Rathaus	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13
	- Blume	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15
	Hesselhurst Kirche	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18
	- Waldhofstraße	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20
	- Kirche	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22
	- Ortsausgang	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24
	Willstätt Sandgasse	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27
	- Rathaus	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28
	- Industriepark	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Adler	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	- Rössel	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31
	Sand Sander Straße	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35
	- Bachstraße	14:06	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36
	- Feuerwehrhaus	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38
	Griesheim Krone	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42
	- Kirchplatz	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43
	- Am Schwabweg	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43
	Bühl Kehler Straße	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45
	- Talackerweg	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46
	- Im Bühnle	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47
	- Im Lehbühl	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48
	Offenburg Straßburger Straße	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49
	- Bahnhof / WOB (Bussteig 1)	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

Bild 116 : Fahrplan für die Linie 7146 Kehl – Hesselhurst - OG samstags

Haltestelle / Arrêt		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Offenburg Bahnhof / ZOB (Bussteig 5)		13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	17:15
- Straßburger Straße		13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	17:17
Bühl Im Lehbühl		13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	17:18
- Im Bühnle		13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	17:19
- Talackerweg		13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	17:20
- Kehler Straße		13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	17:21
Griesheim Am Schwabweg		13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	17:22
- Kirchplatz		13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	17:22
- Krone		13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	17:23
Sand Feuerwehrhaus		13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	17:27
- Bachstraße		13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	17:28
- Sander Straße		13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	17:30
Willstätt Rössel		13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	17:34
- Krone		/	/	/	/	/	/
- Industriepark		/	/	/	/	/	/
- Rathaus		13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	17:35
- Sandgasse		13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	17:36
Hesselhurst Ortseingang		13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	17:38
- Kirche		13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	17:40
- Waldhofstraße		13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	17:42
- Kirche		13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	17:44
Eckartsweier Blume		13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	17:47
- Rathaus		13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	17:48
Sundheim Rheintalcenter		13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	17:51
- Leppertsloh		13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	17:52
- Stemen		13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	17:53
- Martin-Luther-Weg		13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	17:54
Kehl Neumühler Straße		13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	17:57
- Hornisgrindestraße		13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	17:58
- Friedhof		13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	17:59
- Kinzigallee		14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	18:00
- Großherzog-Friedrich-Straße		14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	18:03
- Zentrum am Markt		14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	18:04
- Bahnhof		14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	18:07

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

Haltestelle / Arrêt		Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Kehl Bahnhof		13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55
- Deutsche Bank		13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57
- Stadthalle		13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58
- Rathaus (Bussteig 2)		13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59
- Kinzigallee		14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01
- Friedhof		14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02
- Hornisgrindestraße		14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03
- Neumühler Straße		14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04
Sundheim Martin-Luther-Weg		14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07
- Stemen		14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08
- Leppertsloh		14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09
- Rheintalcenter		14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10
Eckartsweier Rathaus		14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13
- Blume		14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15
Hesselhurst Kirche		14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18
- Waldhofstraße		14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20
- Kirche		14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:23
- Ortsausgang		14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24
Willstätt Sandgasse		14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27
- Rathaus		14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28
- Industriepark		/	/	/	/	/	/
- Adler		/	/	/	/	/	/
- Rössel		14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31
Sand Sander Straße		14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35
- Bachstraße		14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36
- Feuerwehrhaus		14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38
Griesheim Krone		14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42
- Kirchplatz		14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43
- Am Schwabweg		14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43
Bühl Kehler Straße		14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
- Talackerweg		14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46
- Im Bühnle		14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47
- Im Lehbühl		14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48
Offenburg Straßburger Straße		14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49
- Bahnhof / WOB (Bussteig 1)		14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52

neuer Bus / nouveau bus
 geänderte Fahrzeit / horaire modifié
 aktueller Bus / bus existant

Bild 117: Fahrplan Linie 7146 Kehl – Hesselhurst - OG sonntags und an wechselseitigen Feiertagen

Im Folgenden werden die zusätzlichen Betriebskosten dargestellt, die durch die Angebotsausweitung entstehen. Es wird davon ausgegangen, dass keine neuen Fahrzeuge benötigt werden, da die Angebotsverbesserungen in Schwachlastzeiten erfolgen.

Maßnahme - Proposition		Zusätz. Fahrtpaare/Tag A/R supp./jour	Tage/Jahr jours/an	Km	Zusätz. Betriebskosten Coût d'expl. supp. /Km (€)	Zusätz. Fahrtpaare/Jahr A/R supp./an	Zusätz. Km/Jahr Km supp./an	Zusätz. Betriebskosten/ Jahr Coût d'expl. supp. /an (€)	
2	Kehl Regio-Bus Tram Bahnhof	1/2h-Takt Samstagnachmittags - <i>Cadencement 1/2h samedi PM 403</i>	7	52	17	3	364	12.522	38.000
		1/2h-Takt Samstagnachmittags - <i>Cadencement 1/2h samedi PM 106</i>	8	52	17	3	416	14.061	42.000
		1/2h-Takt Samstagnachmittags - <i>Cadencement 1/2h samedi PM 7136</i>	8	52	20	3	416	16.307	49.000
		1/2h-Takt Samstagnachmittags - <i>Cadencement 1/2h samedi PM 7146</i>	8	52	21	3	416	17.638	53.000
		1h-Takt Sonntagnachmittags Fei D/F - <i>Cadencement 1h dimanche feri D/F PM 403</i>	3	59	17	3	177	6.089	18.000
		1h-Takt Sonntagnachmittags Fei D/F - <i>Cadencement 1h dimanche feri D/F PM 106</i>	4	59	17	3	236	7.977	24.000
		1h-Takt Sonntagnachmittags Fei D/F - <i>Cadencement 1h dimanche feri D/F PM 7136</i>	5	59	20	3	295	11.564	35.000
		1h-Takt Sonntagnachmittags Fei D/F - <i>Cadencement 1h dimanche feri D/F PM 7146</i>	5	59	21	3	295	12.508	38.000
		Total					2615	98.666	297.000

Bild 118 : Kostenschätzung für die zusätzlichen Betriebskosten Regionalbus Kehl

Die zusätzlichen Betriebskosten für den Regionalbus Kehl belaufen sich auf ca. 300.000 € / Jahr.

4.1.1.3 Bus Offenburg- Illkirch

- Schnellbus-Verbindung zwischen Offenburg und Illkirch samstags und an einseitigen Feiertag in Frankreich und Deutschland.

Diese neue grenzüberschreitende Verbindung erschließt attraktive Einkaufszentren auf beiden Seiten des Rheins: Illkirch-Baggersee, Offenburg-West sowie die Innenstadt von Offenburg. Ferner wird das Gewerbegebiet von Goldscheuer durch diese Linie angebunden.



Bild 119 : Verlauf des Schnellbusses Offenburg – Illkirch

Jeweils 10 Fahrtenpaare sind für die nachfragestärksten Tage von Einkaufszonen vorgesehen. Diese liegen insbesondere an Samstagen und an wechselseitigen Feiertagen in Deutschland und Frankreich. Es wird ein Verkehrsangebot im Stundentakt an diesen 62 sehr nachfrageintensiven Tagen pro Jahr vorgeschlagen.

	Haltestelle - Arrêt	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan - Horaires	Offenburg Bahnhof	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
	Stadtkirche	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02
	Rathaus	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04
	Burda	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06
	EKZ / OT	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09
	Goldscheuer Kreisel Industriestraße	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19
	Campus Illkirch	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31
	Baggersee	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35

	Haltestelle - Arrêt	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan - Horaires	Baggersee	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
	Campus Illkirch	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49
	Goldscheuer Kreisel Industriestraße	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01
	EKZ / OT	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11
	Burda	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13
	Rathaus	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16
	Stadtkirche	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	20:18
	Offenburg Bahnhof	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20

Bild 120 : Fahrplanentwurf für den Schnellbus Offenburg – Illkirch

Zwei Fahrzeuge werden benötigt, um das vorgeschlagene Fahrtenangebot zu gewährleisten. In der folgenden Tabelle sind die geschätzten Betriebskosten dargestellt. Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeuge aus dem vorhandenen Fahrzeugpark übernommen werden, da das neue Angebot außerhalb der Spitzenstunden liegt.

Vorschlag - Proposition		Zusätz. Fahrtpaare/Tag A/R supp./jour	Tage/Jahr jours/an	Km	Zusätz. Betriebskosten Coût d'expl. supp. /Km (€)	Zusätz. Fahrtpaare/Jahr A/R supp./an	Zusätz. Km/Jahr Km supp./an	Zusätz. Betriebskosten/ Jahr Coût d'expl. supp. /an (€)	
3	Bus Illkirch - Offenburg	Schnellbus 10 Fahrtenpaare Samstags <i>Bus rapide 10 A/R Sa</i>	10	52	24,5	3	520	25.480	76.000
		Schnellbus 10 Fahrtenpaare wechselseitige Feiertage <i>Bus rapide 10 A/R JF</i>	10	7	24,5	3	70	3.430	10.000
		Total					590	28.910	86.000

Bild 121 : Kostenschätzung für die Betriebskosten des Schnellbusses Offenburg – Illkirch

Als mögliche phasenweise Umsetzungsmöglichkeit einer grenzüberschreitenden ÖV-Verbindung erscheint die im Szenario 2 genannte mögliche Verlängerung der Linie R2 Offenburg – Altenheim nach Illkirch. Eine detaillierte Analyse der Fahrtenumläufe hat jedoch ergeben, dass diese Verlängerungsoption sich schlecht in die bestehenden Umläufe integrieren lässt. Eine etappenweise Umsetzung dieser Maßnahme ist folglich nicht sinnvoll.

4.1.1.4 Vis-à-Vis Bus (Lahr-Obernai)

- Klärung auf institutioneller Ebene der Grauzone des weiteren Betriebs des Vis-à-Vis Busses.

Ziel ist es, den Vis-à-Vis Bus auf einer Grundlage einer klaren institutioneller Ebene zu betreiben.

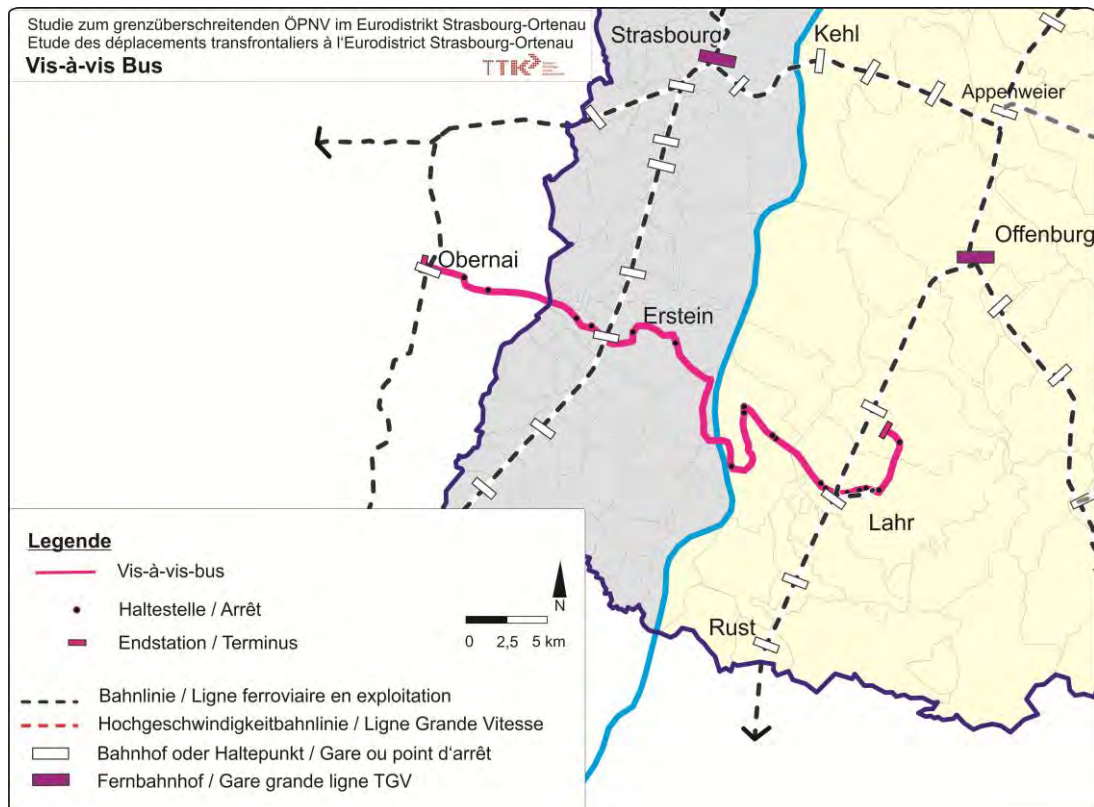


Bild 122 : Linienverlauf Vis-à-Vis Bus

- Angebotsergänzung auf 5 Fahrtenpaare samstags, sonntags und an wechselseitigen Feiertagen (Feiertage, die sich zwischen Frankreich und Deutschland unterscheiden).

Das Angebot der Linie wird besser angepasst, um Besuchern und Touristen einen vollständigen Tagesausflug auf beiden Seiten der Grenze zu ermöglichen. Für die Franzosen ist es dann nicht mehr notwendig, vor 15:00 Uhr den Heimweg antreten zu müssen.

Um die Übersichtlichkeit des Fahrtenangebotes zu erhöhen, erscheint eine Vereinheitlichung der Linienführung erforderlich. Zur Zeit wird die Gemeinde Kippenheim und einige Stadtteile von Lahr an einem Tag pro Monat bedient. Aus angebotstechnischer Sicht ist es sinnvoll, dieses wenig verständliche Fahrplanangebot zugunsten einer durchgängigen Anbindung der Gemeinde Friesenheim anzupassen. Letztendlich liegt auch hier die Entscheidung auf Seiten der Politik.

Haltestellen - Arrêts	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Friesenheim Rathaus	7:11	9:11	11:11	14:11	16:11
Heiligenzell Rathaus	7:15	9:15	11:15	14:15	16:15
Lahr Schlüssel	7:25	9:25	11:25	14:25	16:25
- Rathausplatz	7:29	9:29	11:29	14:29	16:29
- Industrie- u. Handelskammer	7:31	9:31	11:31	14:31	16:31
- Dreyspringstraße	7:32	9:32	11:32	14:32	16:32
- Ludwigstraße	7:33	9:33	11:33	14:33	16:33
- AOK-Geschäftsstelle	7:34	9:34	11:34	14:34	16:34
- Kanadaring	7:35	9:35	11:35	14:35	16:35
- Leopoldstraße	7:37	9:37	11:37	14:37	16:37
- Bahnhof	7:38	9:38	11:38	14:38	16:38
- Lahr West	7:40	9:40	11:40	14:40	16:40
Allmannsweier Kirche	7:45	9:45	11:45	14:45	16:45
- Lindenplatz	7:46	9:46	11:46	14:46	16:46
Ottenham Schule	7:49	9:49	11:49	14:49	16:49
Nonnenweier Kirche	7:54	9:54	11:54	14:54	16:54
- Sportplatz	7:56	9:56	11:56	14:56	16:56
- Rheinübergang	7:59	9:59	11:59	14:59	16:59
Krafft Rue Des Eglantines CTS	8:07	10:07	12:07	15:07	17:07
Erstein Bruhly	8:13	10:13	12:13	15:13	17:13
- Centre Médico-Sociale	8:14	10:14	12:14	15:14	17:14
- Place de l'Obertor	8:15	10:15	12:15	15:15	17:15
- Gare	8:16	10:16	12:16	15:16	17:16
- Musée Würth	8:19	10:19	12:19	15:19	17:19
Schaeffersheim Mairie	8:25	10:25	12:25	15:25	17:25
Meistratzheim Eglise	8:32	10:32	12:32	15:32	17:32
Niedernai rond point CTS	8:35	10:35	12:35	15:35	17:35
Obernai Gare routière	8:41	10:41	12:41	15:41	17:41

Haltestellen - Arrêts	Bus	Bus	Bus	Bus	Bus
Obernai Gare routière	8:50	10:50	12:50	15:50	17:50
Niedernai rond point CTS	8:57	10:57	12:57	15:57	17:57
Meistratzheim Eglise	9:00	11:00	13:00	16:00	18:00
Schaeffersheim mairie	9:07	11:07	13:07	16:07	18:07
Erstein Musée Würth	9:12	11:12	13:12	16:12	18:12
- Gare	9:15	11:15	13:15	16:15	18:15
- Place de l'Obertor	9:16	11:16	13:16	16:16	18:16
- Centre Médico-Sociale	9:17	11:17	13:17	16:17	18:17
- Bruhly	9:18	11:18	13:18	16:18	18:18
Krafft Rue Des Eglantines CTS	9:24	11:24	13:24	16:24	18:24
Nonnenweier Rheinübergang	9:31	11:31	13:31	16:31	18:31
- Sportplatz	9:34	11:34	13:34	16:34	18:34
- Pfarrhaus	9:36	11:36	13:36	16:36	18:36
Ottenham Schule	9:41	11:41	13:41	16:41	18:41
Allmannsweier Lindenplatz	9:44	11:44	13:44	16:44	18:44
- Kirche	9:45	11:45	13:45	16:45	18:45
Lahr West	9:50	11:50	13:50	16:50	18:50
- Bahnhof	9:52	11:52	13:52	16:52	18:52
- Leopoldstraße	9:53	11:53	13:53	16:53	18:53
- Kanadaring	9:55	11:55	13:55	16:55	18:55
- AOK-Geschäftsstelle	9:56	11:56	13:56	16:56	18:56
- Ludwigstraße	9:57	11:57	13:57	16:57	18:57
- Dreyspringstraße	9:58	11:58	13:58	16:58	18:58
- Industrie- u. Handelskammer	9:59	11:59	13:59	16:59	18:59
- Urteilsplatz	10:03	12:03	14:03	17:03	19:03
- Lahr Schlüssel	10:05	12:05	14:05	17:05	19:05
- Rathausplatz					
Heiligenzell Rathaus	10:10	12:10	14:10	17:10	19:10
Friesenheim Rathaus	10:15	12:15	14:15	17:15	19:15

Bild 123 : Fahrplanvorschlag Vis-à-Vis Bus

Im Folgenden werden die zusätzlichen Betriebskosten dargestellt, die durch die Angebotsausweitung entstehen (3 zusätzliche Fahrtenpaare samstags, 5 Fahrtenpaare sonntags und an wechselseitigen Feiertagen).

Maßnahme - Proposition		Zusätz. Fahrtpaare/Tag A/R supp./jour	Tage/Jahr jours/an	Km	Zusätz. Betriebskosten Coût d'expl. supp. /Km (€)	Zusätz. Fahrtpaare/Jahr A/R supp./an	Zusätz. Km/Jahr Km supp./an	Zusätz. Betriebskosten/ Jahr Coût d'expl. supp. /an (€)
4	Integration in Europass - <i>Intégration dans l'Europass</i>							
	Obemai - Lahr 5 Fahrtpaare / 5 A/R Sam.	3	26	45	3	78	6.958	21.000
	Obemai - Lahr 5 Fahrtpaare Sonn. / 5 A/R Di.	5	26	45	3	130	11.596	35.000
	Obemai - Lahr 5 Fahrtpaare Feier. / 5 A/R JF	5	5	45	3	25	2.230	7.000
	Total					233	20.784	63.000

Bild 124 : Kostenschätzung der Betriebskosten des Vis-à-Vis Bus

4.1.1.5 Europa Park Besucher

- ▶ Zusätzliche Abfahrt der Linie 271 in Straßburg um 9 Uhr

Diese Maßnahme erlaubt denjenigen, die nicht unbedingt zum Zeitpunkt der Öffnung des Parks ankommen wollen, etwas später loszufahren. Es handelt sich darum, einen der mehreren Busse, die derzeit um 8 Uhr abfahren, auf 9 Uhr zu verschieben.

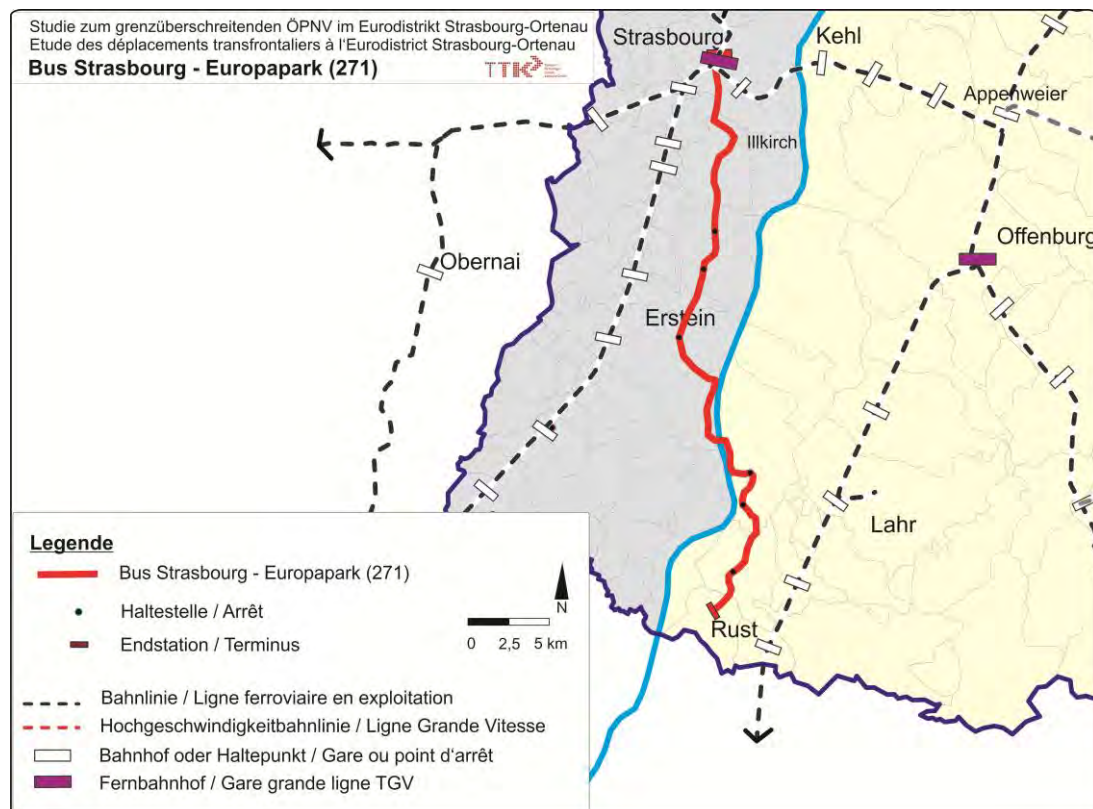


Bild 125 : Verlauf der Linie 271

Haltestellen - Arrêts	Bus	Bus	Bus
Strasbourg Gare routière halles	08:00	09:00	16:40
Illkirch Baggersee	08:10	09:10	16:50
- Colonne	08:12	09:12	16:52
- Campus	08:14	09:14	16:54
Eschau Hetzlader	08:18	09:18	16:58
- C.A.P.A	08:19	09:19	16:59
Plobsheim Niederhau	08:20	09:20	17:00
- Mairie	08:21	09:21	17:01
- Eglise	08:22	09:22	17:02
- Cimetière	08:23	09:23	17:03
- Thumenau	08:24	09:24	17:04
Erstein Krafft Navigation	08:26	09:26	17:06
- Krafft Stade	08:27	09:27	17:07
- Krafft Eglantines	08:28	09:28	17:08
- Striegel	08:30	09:30	17:10
Nonnenweier Rathaus	08:40	09:40	17:20
Wittenweier Krone	08:45	09:45	17:25
Kappel Rathaus	08:50	09:50	17:30
Rust Hotels	08:58	09:58	17:38
- Parc	09:00	10:00	17:40

In Deutschland nur Ausstieg

Haltestellen - Arrêts	Bus	Bus	Bus
Rust Europa Park	09:20	10:20	18:00
Kappel Rathaus	09:30	10:30	18:10
Wittenweier Krone	09:35	10:35	18:15
Nonnenweier Rathaus	09:40	10:40	18:20
Erstein Striegel	09:50	10:50	18:30
- Krafft Eglantines	09:52	10:52	18:32
- Krafft Stade	09:53	10:53	18:33
- Krafft Navigation	09:54	10:54	18:34
Plobsheim Thumenau	09:56	10:56	18:36
- Cimetière	09:57	10:57	18:37
- Eglise	09:58	10:58	18:38
- Mairie	09:59	10:59	18:39
- Niederhau	10:00	11:00	18:40
Eschau C.A.P.A	10:01	11:01	18:41
- Hetzlader	10:02	11:02	18:42
Illkirch Campus	10:06	11:06	18:46
- Colonne	10:08	11:08	18:48
- Baggersee	10:10	11:10	18:50
Strasbourg Gare routière	10:20	11:20	19:00

In Deutschland nur Zustieg

Bild 126 : Fahrplanvorschlag für die Linie 271

Da es sich lediglich um eine Verschiebung der Abfahrzeit eines bereits bestehenden Kurses handelt, entstehen keine zusätzlichen Betriebskosten. Die Maßnahme kann kurzfristig umgesetzt werden.

4.1.1.6 Europa Park Beschäftigte

- ▶ Firmenbus oder Bus für die Beschäftigten des Europa-Parks, der auch der Öffentlichkeit zugänglich ist.

Dieser Bus würde eine Verbindung Benfeld Bahnhof – Erstein Bahnhof – Europa Park herstellen. Das Verkehrsangebot würde aus 4 Hin- und Rückfahrten pro Tag bestehen, um den verschiedenen Dienstplänen des Personals zu entsprechen.

Nach Auskunft des Europa-Parks leben 2000 Mitarbeiter in Frankreich, 80% arbeiten in Vollzeit und der Rest in Teilzeit, die Arbeitszeit ist nach Schichten gegliedert. Ein Bus könnte den Beschäftigten als Alternative zum Auto dienen. Die Verbindung Benfeld gare – Benfeld – Erstein gare – Erstein Centre – Erstein Sucrierie – Europa-Park würde voraussichtlich genügend Mitarbeiter erfassen. Die genauen Herkunftsorte der Beschäftigten wurden von Seiten des Europaparks nicht zur Verfügung gestellt. Diese Verbindung könnte auch während der Öffnungszeiten des Parks für Besucher zugänglich gemacht werden.

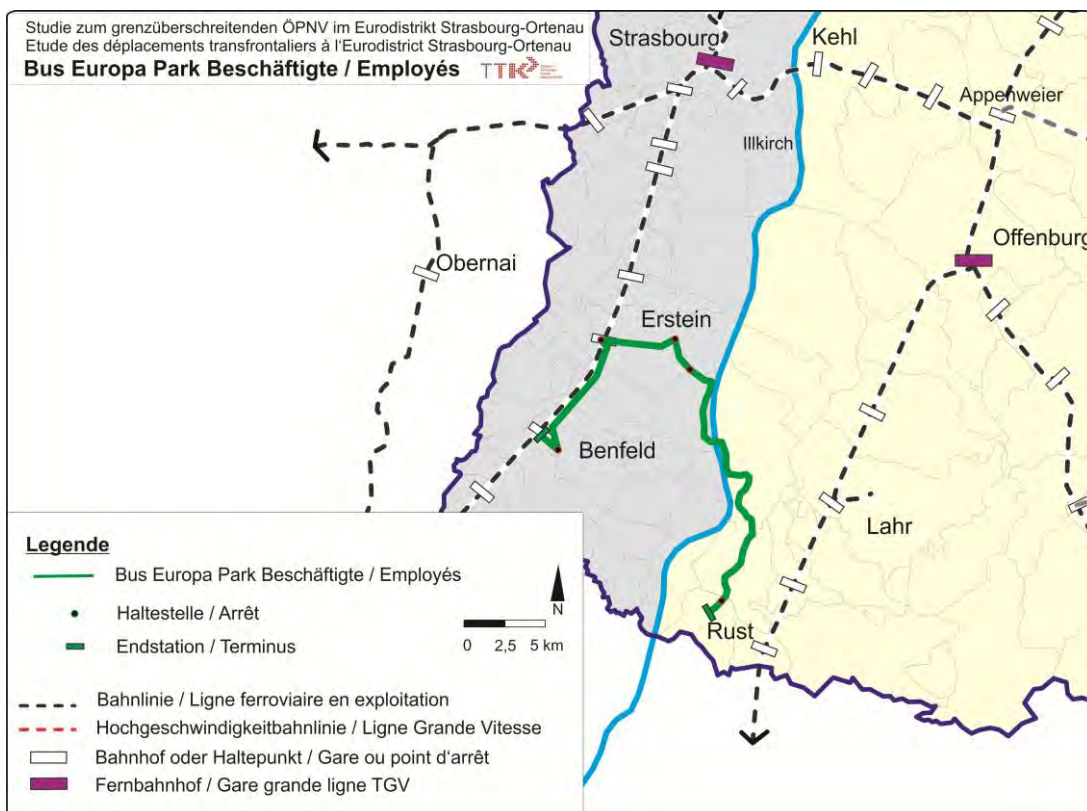


Bild 127 : Bus für Beschäftigte und Besucher des Europa-Parks

Da keine Angaben über die Schichtwechsel der Beschäftigten des Europa-Parks zur Verfügung stehen, wurden, ausgehend von den Öffnungszeiten des Parks, folgende Annahmen für den Schichtablauf getroffen:

- ▶ 1. Schicht 7:00-15:00h;
- ▶ 2. Schicht 14:00-22:00;
- ▶ Beschäftigte in der Restauration 10:00-15:00 und 17:00-22:00.

	Haltestelle / Arrêt	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / horaires	Benfeld Gare	06:00	09:00	13:00	16:00
	Benfeld	06:02	09:02	13:02	16:02
	Erstein Gare	06:09	09:09	13:09	16:09
	Erstein Centre	06:14	09:14	13:14	16:14
	Erstein Sucrierie	06:20	09:20	13:20	16:20
	Europa Park	06:47	09:47	13:47	16:47
	Europa Park Hotels	06:55	09:55	13:55	16:55

Bild 128 : Fahrplan Bus für Beschäftigte und Besucher des Europa-Parks (Richtung FR>DE)

	Haltestelle / Arrêt	Bus	Bus	Bus	Bus
Fahrplan / horaires	Europa Park	07:30	15:30	17:30	22:30
	Europa Park Hotels	07:38	15:38	17:38	22:38
	Erstein Sucrierie	08:05	16:05	18:05	23:05
	Erstein Centre	08:11	16:11	18:11	23:11
	Erstein Gare	08:16	16:16	18:16	23:16
	Benfeld	08:23	16:23	18:23	23:23
	Benfeld Gare	08:25	16:25	18:25	23:25

Bild 129 : Fahrplan Bus für Beschäftigte und Besucher des Europa-Parks (Richtung DE>FR)

Vorschlag - Proposition		Zusätz. Fahrtpaare/Tag A/R supp./jour	Tage/Jahr jours/an	Km	Zusätz. Betriebskosten Coût d'expl. supp. /Km (€)	Zusätz. Fahrtpaare/Jahr A/R supp./an	Zusätz. Km/Jahr Km supp./an	Zusätz. Betriebskosten/ Jahr Coût d'expl. supp. /an (€)	
6	Bus Europa Park Beschäftigte+Öffentlichkeit Employés+Public	wenn Park geöffnet ist - les jours d'ouverture du parc	4	256	44	3	1024	90.112	270.000
	Total						1.024	90.112	270.000

Bild 130 : Schätzung der Betriebskosten Bus für Beschäftigte und Besucher des Europa-Parks

4.1.1.7 Europass

- ▶ Prüfung der Möglichkeit einer Erweiterung des Gültigkeitsbereichs.

Der Europass könnte auch in allen öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Gebiet der Gemeindeverbände Benfeld, Rhinau und Erstein akzeptiert werden (Regionalbus, Zug, AST), sowie im Vis-à-Vis Bus im Gemeindeverband Obernai bzw. in der Stadt Obernai und in den Bussen zum Europapark.

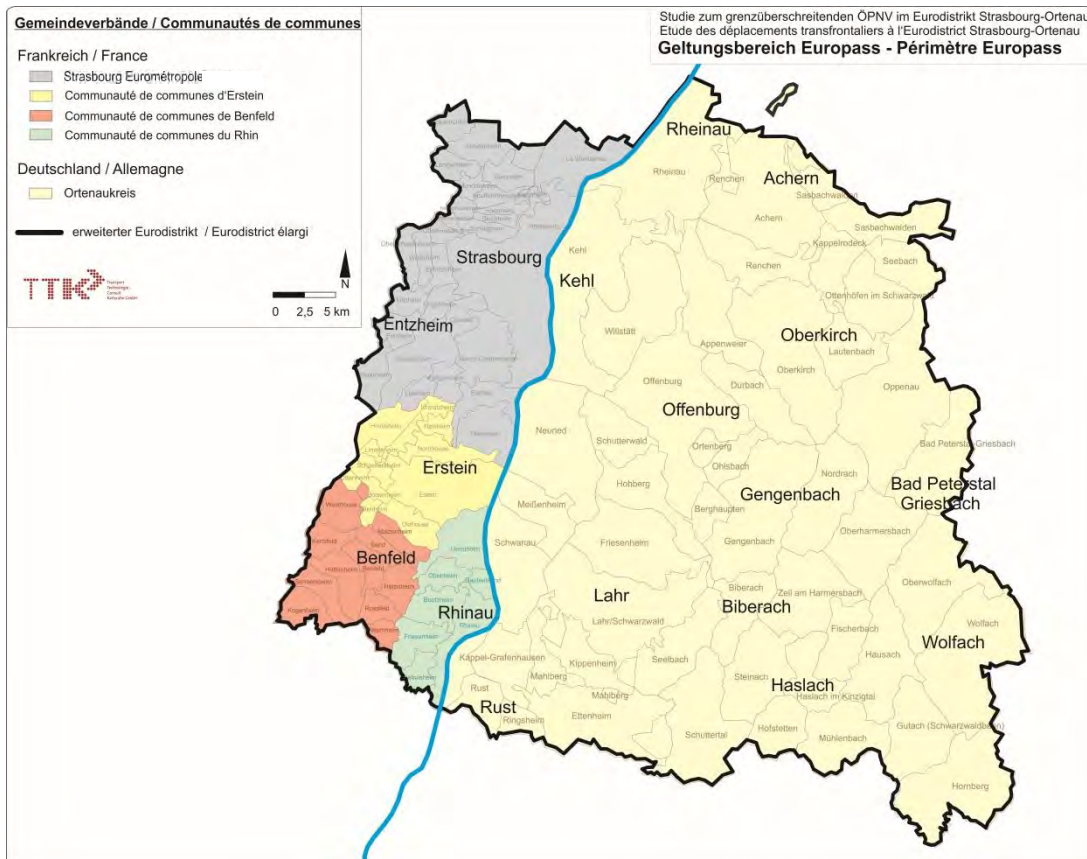


Bild 131 : Erweiterter Geltungsbereich des Europass auf die Gemeindeverbände Benfeld, Rhinau und Erstein

- ▶ Weitere Entwicklung des Vertriebs des Europass im Internet und per Smartphone.

Verschiedene Vertriebswege wurden mit den betroffenen Partnern diskutiert, letztendlich wurden diese Lösungen jedoch nicht zur Umsetzung empfohlen: Auf französischer Seite kann der Europass nicht in den Bussen der CTS verkauft werden. Der Bedarf des Europass Freudenstadt in Frankreich erscheint nach Ansicht der Region Elsass dem gegenüberstehenden Aufwand nicht zu entsprechen. Nach Informationen der Region Elsass soll der Europass generell in allen SNCF-Verkaufsstellen und an allen TER-Fahrkartenautomaten vertrieben werden. Allerdings können aus finanziellen Gründen nicht alle Haltepunkte mit Fahrkartenautomaten ausgestattet werden.

- ▶ Erweiterung des Tarifangebots : Prüfung der Machbarkeit eines Europass-Einzelfahrscheins

Einzelfahrscheine sind für Einrichtungsfahrten im ÖV interessant. Diese Maßnahme wird derzeit von den Gremien des Eurodistrikts diskutiert. Auf französischer Seite bestehen Vorbehalte gegenüber dieser Maßnahme.

- ▶ Reduzierte Eintrittspreise für bestimmte Einrichtungen / Veranstaltungen in der Region bei Vorlage des Europasses

Um die Anzahl neuer Tarifangebote und den damit verbundenen Verwaltungsaufwand zu beschränken, sollen anstatt von Kombitickets eine Vergünstigung an der Veranstaltungskasse bei Vorlage des ÖV-Fahrscheins gewährt werden. Diese Entscheidung muss von den Aufgabenträgern getroffen werden. Bezüglich der Umsetzung empfiehlt es sich, mit Partnern der öffentlichen Hand (Freibäder, Museen) zu beginnen, hier erscheint die Lage einfacher. Private Partner (Veranstalter von Konzerten und Messen...) könnten in einem weiteren Schritt gewonnen werden.

4.1.1.8 Schienennetz Langzeitperspektiven

- ▶ Neue regionale Eisenbahnverbindungen Strasbourg – Freiburg, Strasbourg - Karlsruhe

Als langfristige Entwicklungsperspektive mit abgeschlossenem Ausbau der Reintalbahn erscheint die Einrichtung eines Regionalschnellverkehrs Strasbourg - Freiburg und Strasbourg - Karlsruhe, oder eine S-Bahn-Verbindung Strasbourg-Offenburg-Lahr-Freiburg denkbar. Diese Überlegungen werden im Rahmen der vorliegenden Studie jedoch nicht konkretisiert, da sie einerseits sehr langfristig angelegt sind und zum anderen sich zu einem großen Teil außerhalb des Untersuchungsgebiets befinden.

4.1.1.9 Neue Rheinüberquerung Erstein-Lahr

Radroute

Das Gebiet des Eurodistrikts wird von der europäischen Fahrradrouten beidseits des Rheins durchquert. Derzeit kann die Grenze im Bereich Erstein-Lahr nur über die EDF-Straße und zwei Brücken über den Rhein gequert werden, jedoch ist dieser Weg für Radfahrer nicht geeignet, hat eine komplizierte Wegeführung und ist an einigen Stellen gefährlich.

Die natürliche Umgebung (Wälder, Bäche,...) sowie die geometrischen Voraussetzungen (große Höhenunterschiede, Durchfahrtshöhe für Schiffe, Rampen) machen es schwierig, eine neue Straßenbrücke oder auch Brücken für Radfahrer zu entwerfen.

Bauwerke dieser Art würden spezifische Machbarkeitsstudien, u.a. zum Tiefbau, erfordern, die nicht im Umfang der vorliegenden Studie inbegriffen sind. Allerdings könnte die Verwendung der zwei bestehenden Brückenstrukturen mit einer angebauten Auskragung für Fußgänger und Radfahrer eine interessante Alternative darstellen. Eine weitere Möglichkeit könnte die Einrichtung einer Personenfähre für Radfahrer und Fußgänger sein. Diese Option wird momentan vom ZV Vis-à-Vis auf technische Machbarkeit und Förderfähigkeit näher untersucht und wäre grundsätzlich als ein außenwirksames Leuchtturmprojekt (des Eurodistriktes) mit hohem Bürgernutzen geeignet. Es besteht eine Präferenz für eine Fähre über den Rhein, sowie für die Kanalquerung die Nutzung der bestehenden EDF-Brücke. Für diese Lösung entstünden Kosten von ca. 500.000 €, verglichen mit 5 oder 6 Mio. € für eine Fuß- / Radbrücke über den Rhein.

Das Straßennetz sollte auf beiden Seiten der Grenze angepasst werden, um die Kontinuität der grenzüberschreitenden Radroute zu sichern. Eigenständige Radwege, für Radfahrer freigegebene Wirtschaftswege und sonstige wenig befahrene Straßen sowie gesicherte Überwege stärker frequentierter Straßen bilden hierfür die Grundlage.

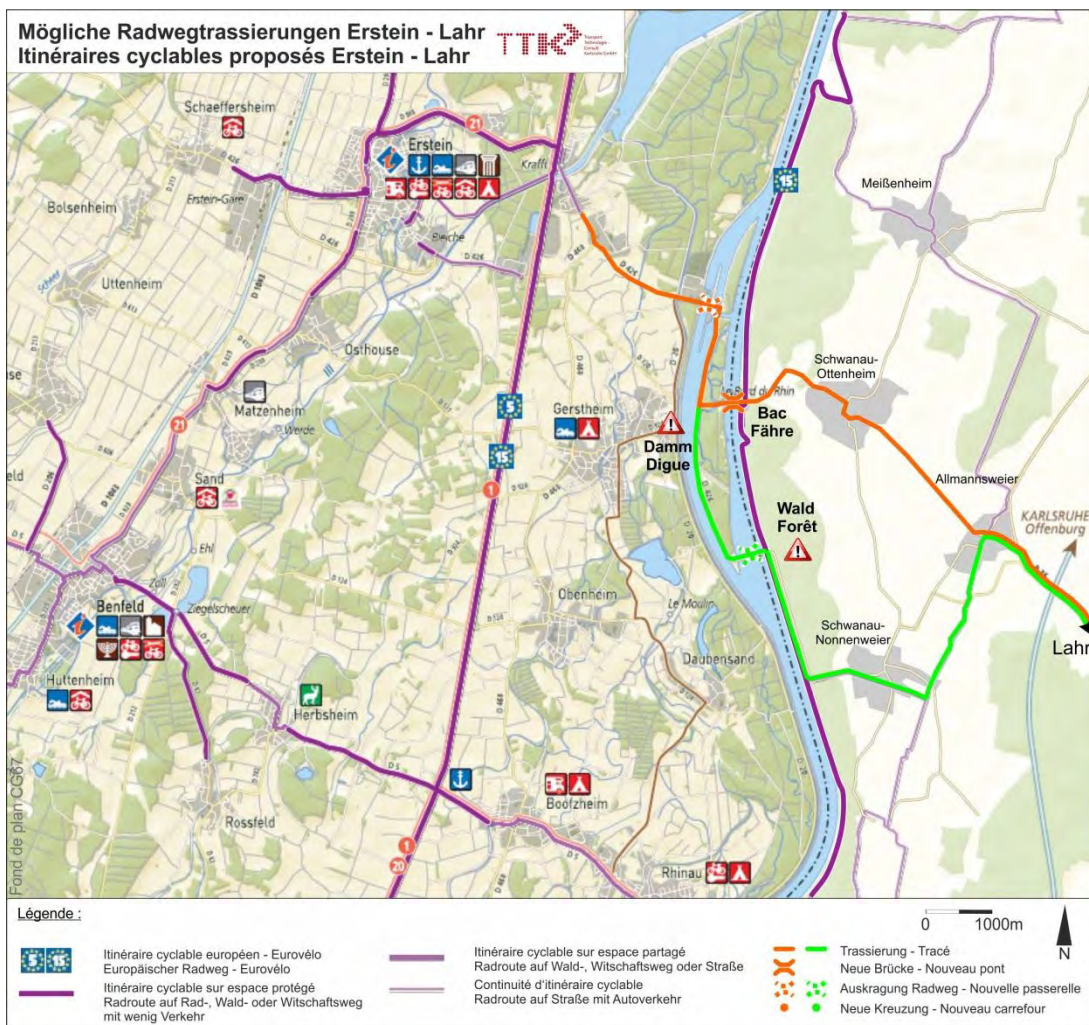


Bild 132 : Möglicher Verlauf der Radroute Erstein-Lahr

Straßenverbindung

Die diagnostizierte Verkehrsstärken (siehe Kapitel 2.4.) rechtfertigen bei einer rein nachfrageorientierten Betrachtung aus Sicht der Gutachter die Anlage einer neuen Straßenverbindung auf der Höhe Erstein-Lahr derzeit nicht. Dies berücksichtigt jedoch nicht die erheblichen positiven sozio-ökonomischen Effekte, die eine attraktivere Rheinquerung mit sich brächte. Sie wären in einer separaten Studie detailliert zu untersuchen.

Grundsätzlich könnte durch eine weniger zeitaufwendige Verbindung der Austausch zwischen den Grenzgebieten beiderseits des Rheins gefördert werden, insbesondere in den Bereichen Versorgung/Einkauf, Freizeit und Erholung. Das Mittelzentrum Lahr könnte durch eine bessere Straßenanbindung eventuell für französische Arbeitskräfte an Attraktivität gewinnen. Dieser Effekt wäre ebenfalls noch näher zu untersuchen, da Arbeitssuchende auch heute bereits längere Anfahrtswege in Kauf nehmen. Die Ortsdurchfahrt von Nonnenweier, gegebenenfalls auch von Allmannsweier, würde durch eine neue Rheinüberquerung von unnötigen Durchgangsverkehren entlastet.

Andererseits besteht die Möglichkeit, dass eine neue attraktive Straßenverbindung Erstein-Lahr Verkehr von anderen Rheinübergängen anzieht und somit die Lebensqualität in den von der Straße durchquerten Bereichen mindert. Er könnte als Entlastungsrouten für die bestehende Querung Altenheim/Eschau auf der Höhe Illkirch – Offenburg genutzt werden, denn gerade der Bereich südlich von Straßburg ist häufig von Verkehrsstörungen betroffen. Die Trassierung Lahr/Erstein ist so zu gestalten, dass keine Ortsdurchfahrten zusätzlich belastet werden.

Die folgende Karte stellt eine mögliche Streckenführung für die Verbindung Erstein-Lahr dar.

Studie zum grenzüberschreitenden ÖPNV im Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau
 Etude des déplacements transfrontaliers à l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

Maßnahmen - Proposition retenues
Straßen - Routes

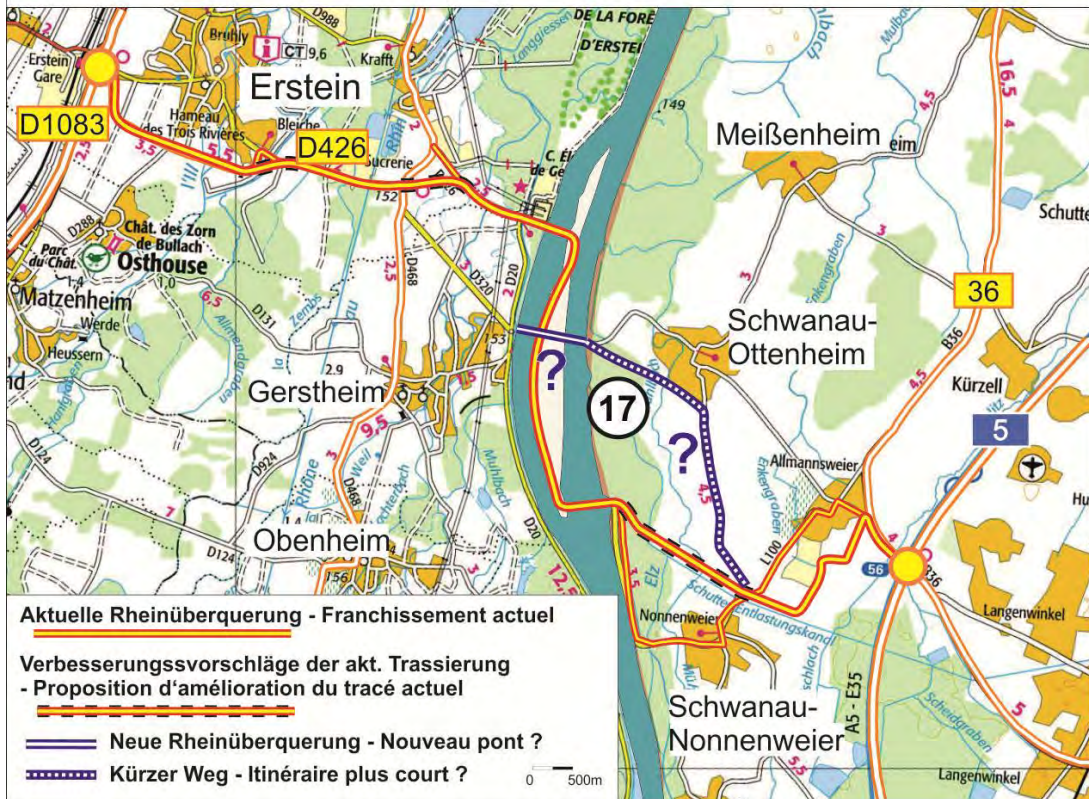


Bild 133 : Möglicher Verlauf der Straßenverbindung Erstein-Lahr

4.1.1.10 Intermodale Verknüpfung

Bike+Ride-Anlagen, Zuwegungen und Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und der Mängelanalyse zur intermodalen Verknüpfung (Kapitel 2.3) werden für mehrere Bahnhöfe Ergänzungen der Bike+Ride-Anlagen empfohlen. Diese sollten vor allem an den in der untenstehenden Tabelle genannten Bahnhöfen mit einem mittleren oder höheren Anteil ungeordnet abgestellter Fahrräder an allen abgestellten Fahrrädern (Wildparker) erfolgen.⁴ An zwei Bahnhöfen sollten zudem Vorderradhalter durch Rahmenhalter ersetzt werden.

Bahnhof	Potentielle neue Standorte	Maßnahme	Ausführungsform
Haguenau	Außenbereich Fahrradkäfig	Ergänzung Rahmenhalter	Rahmenhalter ohne Überdachung
Krimmeri-Meinau	Gehweg an Straßenunterführung	Ergänzung des entfernt liegenden Fahrradkäfigs durch Rahmenhalter	Rahmenhalter Schrägaufstellung
Molsheim	Südseite, Freifläche zwischen Fahrradkäfig und Tunnelzugang	Neubau Rahmenhalter	Rahmenhalter ohne Überdachung
Lahr		Ersatz Vorderradhalter durch Rahmenhalter	Rahmenhalter, bestehende Überdachung
Offenburg	Zugang Ostseite	Ersatz der überdachten frei zugänglichen Abstellplätze durch Doppelstockplätze	Überdacht, Doppelstockplätze
	Westseite in Höhe der Bushalteplätze	Ersatz Vorderradhalter durch Rahmenhalter	Rahmenhalter, nicht überdacht
Strasbourg	Place de la Gare	Ergänzung Rahmenhalter an der Rampe d'accès Höhe Bd. de Metz	Rahmenhalter ohne Überdachung, städtebauliche Einpassung Doppelstockplätze prüfen

Bild 134 : Maßnahmen an Bike+Ride-Anlagen

Die Stadt Kehl plant darüber hinaus mittelfristig die Errichtung einer Fahrradmobilitätsstation mit gesicherten Abstellplätzen am Hauptbahnhof.

⁴ Am Bahnhof Kehl stellen ebenfalls mehrere Radfahrer ihr Fahrrad ungeordnet ab. An den bestehenden Rahmenhaltern sind jedoch noch hinreichende Abstellkapazitäten vorhanden.



Bild 135 : Potentieller Standort für Doppelstockplätze am Bahnhof Offenburg



Bild 136 : Weiterer potentieller Standort für Doppelstockplätze am Bahnhof Offenburg (Anpassung Dachhöhe)

An den Bahnhöfen Haguenau, Lahr und Molsheim sollte geprüft werden, die Zugänglichkeit der Bahnsteige für Personen mit Rollstühlen, Pedelecs oder Kinderwagen durch Fahrstühle zu verbessern. In Lahr soll dies im Zuge des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofes bis zur Landesgartenschau 2018 erfolgen, ebenso eine Neuordnung und Verbesserung der Fahrradparkierung. Am Bahnhof Achern sollte der Zugang zu den Fahrradboxen, vor denen Kfz parken, durch ein Unterbinden des Kfz-Parkens gesichert werden (Parkverbot, ggf. Abpollerung).

Die technischen, zeitlichen und tariflichen Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Schienenverkehrsmitteln sind grundsätzlich ausreichend. Eine Erweiterung der Mitnahmekapazitäten auf die Spitzennachfrage an Wochenenden in der warmen Jahreszeit steht in Konflikt mit der Sitzplatzkapazität für Fahrgäste ohne Fahrräder und wird daher nicht als grundsätzliche Maßnahme empfohlen. Es sollte jedoch geprüft werden, die Mitnahme in den TER zwischen Straßburg, Mulhouse und Basel auch in den Spitzenzeiten freizugeben und hierfür – ähnlich der Regelung in den Zügen der DB und der OSB – einen besonderen Tarif zu erheben.

Kostenschätzung und Realisierungsstufen

Die nachfolgende Tabelle stellt die die grob geschätzten Kosten für die Bike+Ride-Plätze und die Aufzüge an den einzelnen Bahnhöfen zusammen. Für den Neubau von Abstellplätzen wird dabei die überschlägige Anzahl ungeordnet abgestellter Fahrräder, die bei den Bestandsaufnahmen beobachtet wurden, als Erweiterungskapazität angesetzt. Die hier angesetzten pauschalen Herstellungskosten für Abstellplätze umfassen eine Flächenbefestigung, die Anschaffung und den Einbau von Rahmenhaltern sowie einen pauschalen Ansatz für Unvorhergesehenes. Die Gesamtkosten für Abstellplätze und Aufzüge werden auf etwa 5,4 Mio. € geschätzt.

Für die deutschen Bahnhöfe bestehen dabei besondere Zuwendungsmöglichkeiten: Nach der Richtlinie des Baden-Württembergischen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur) vom 01. Juni 2012 werden auch Fahrradabstellanlagen, wenn sie der Verknüpfung der Verkehrsträger Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) dienen, gefördert.

In Frankreich werden die Finanzierungsmodalitäten im Rahmen der „plan d'aménagement de gare“ P.A.G. festgelegt. Hier wird eine Finanzierungsvereinbarung für die anstehenden Renovierungsarbeiten des betreffenden Bahnhofs aufgestellt (mit Beteiligung der Partner: Region Elsass, SNCF, RFF, Département und der Kommunen).

Es werden zwei Realisierungsstufen empfohlen:

- ▶ Vordringlich sind Abstellplätze an Bahnhöfen mit vielen ungeordnet abgestellten Fahrrädern oder mit durch Rahmenhalter zu ersetzenden Vorderradhaltern (Stufe 1).
- ▶ Einer mittelfristigen zweiten Realisierungsstufe werden die Abstellplätze an Bahnhöfen mit weniger ungeordnet abgestellten Fahrrädern zugeordnet. Wegen

des längeren Planungs- und Abstimmungszeitraums werden auch die empfohlenen Aufzüge zu den Bahnsteigen dieser Stufe zugeordnet.

Bahnhof	Abstellplätze			Zugang Bahnsteige			Summe	Realisierungsstufe	
		Empfohlene Anzahl Abstellplätze	Einheitspreis je Abstellplatz	Kostenschätzung	Anzahl Aufzüge	Einheitspreis je Aufzug			Kostenschätzung
Haguenau	Rahmenhalter ohne Überdachung	20	400 €	8.000 €	3	600.000 €	1.800.000 €	1.900.000 €	2
Krimmeri-Meinau	Rahmenhalter Schrägaufstellung	10	400 €	4.000 €				4.000 €	2
Molsheim	Rahmenhalter ohne Überdachung	10	400 €	4.000 €	2	600.000 €	1.200.000 €	1.300.000 €	2
Lahr (Realisierung 2017/2018)	Rahmenhalter, bestehende Überdachung	60	400 €	24.000 €	2	600.000 €	1.800.000 €	1.900.000 €	2
Offenburg	Überdacht, Doppelstockplätze	100	1.700 €	170.000 €				170.000 €	1
	Rahmenhalter, nicht überdacht	80	400 €	32.000 €				32.000 €	1
Strasbourg Centrale	Rahmenhalter ohne Überdachung,	60	400 €	24.000 €				24.000 €	1
Summe				266.000 €			4.800.000 €	5.400.000 €	

Bild 137 : Kostenschätzung und Realisierungsstufen

4.1.2 Vorschläge zur institutionellen Umsetzung

Rechtsgrundlage für grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Lokale Gebietskörperschaften auf beiden Seiten der Grenze können sich auf drei verschiedenen Rechtsgrundlagen stützen, um Maßnahmen ihrer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu formalisieren (Quelle: Leitfaden der französischen *Mission Opérationnelle Transfrontalière* "Rechtsrahmen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit", Dezember 2013):

1) Den nationalen Rechtsrahmen bezüglich lokaler Gebietskörperschaften und Gemeinden auf beiden Seiten der Grenze, unterschieden nach:

- ▶ Bestimmungen des nationalen Rechts bezüglich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der lokalen Gebietskörperschaften;
- ▶ Vorschriften des nationalen Rechts betreffs Organisationen, deren Mitglieder ausländische Gebietskörperschaften sind.

2) Die Verordnungen (EG) Nr 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 und Nr. 1302/2013 vom 17. Dezember 2013 bezüglich des Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ);

3) zwischenstaatliches bilaterales Abkommen über die Bedingungen für grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Frankreich (Karlsruher Abkommen aus dem Jahr 1996).

Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs auf dem Gebiet des Eurodistrikts Strasbourg-Ortenau

Der Eurodistrikt Straßburg-Ortenau ist ein EVTZ. Gemäß Artikel 1 der Verordnung Nr. 1082/2006 ist es Ziel des EVTZ " territoriale Zusammenarbeit zu erleichtern und zu fördern". Er kann immaterielle (grenzüberschreitende Governance,...) und materielle Kooperationsprojekte (Infrastruktur,...) in den verschiedenen Verantwortungsbereichen seiner Mitglieder initiieren.

Der Eurodistrikt Straßburg-Ortenau hat also zunächst nicht die Aufgabe, die Rolle eines Aufgabenträgers im öffentlichen Verkehr zu übernehmen. Allerdings kann er die verschiedenen Aufgabenträger und Betreiber koordinieren, um die Ziele der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu erreichen, wie er es mit der vorliegenden Studie gerade vollzieht. Die Verantwortlichkeiten für die verschiedenen Verkehrsträger verteilen sich wie folgt:

- ▶ Regionalzüge: Region Elsass - NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg);
- ▶ Regional Bus: Département Bas-Rhin - Landkreis Ortenau.
- ▶ Stadtbusse und Straßenbahnen: Städte, Gemeinden und *Strasbourg Eurométropole*.

Die Koordinierung grenzüberschreitender Ausschreibungen durch den Eurodistrikt

Allerdings scheint eine Weiterentwicklung des Eurodistrikts Strasbourg-Ortenau als Koordinierungsinstitution der Aufgabenträger möglich, und zwar nach dem Vorbild der GLCT (Lokaler Verbund für territoriale Zusammenarbeit) für den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zwischen der Haute-Savoie und der Schweiz.

Am 23. Februar 2007 haben die schweizerischen und die französischen lokalen Behörden einen Kooperationsvertrag über eine gemeinsame Struktur für den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr unterzeichnet. Um den Bedürfnissen der Bewohner des grenzüberschreitenden Einzugsgebiets hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität gerecht zu werden, haben sich die Partner verpflichtet, im grenzüberschreitenden Ballungsraum Genf "die Erbringung von grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehren zu planen, koordinieren, entwickeln und zu organisieren". In dieser Instanz sind alle Aufgabenträger vertreten, die grenzüberschreitende Planung des öffentlichen Verkehrs wird von ihr gesteuert.

Die GLCT hat es ermöglicht, das integrierte Tarifangebot "Unireso" zu vervollständigen. Ferner wird eine verbesserte grenzüberschreitende Organisationsform für den öffentlichen Verkehr entwickelt. Dies ermöglicht vor allem den Behörden auf beiden Seiten der Grenze, gemeinsame Ausschreibungen für den Betrieb der grenzüberschreitenden Buslinien durchzuführen.

Eine andere Lösung für die Organisation des grenzüberschreitenden Verkehrs sind die Zweckverbände nach Karlsruher Abkommen nach Vorbild des Zweckverbandes Vis-à-Vis. Diese Organisationsform muss jedoch mit den begrenzten finanziellen Mitteln ihrer Mitgliedsgebietskörperschaften auskommen.

Ansichts der bereits bestehenden institutionellen Struktur im Bereich Strasbourg-Ortenau erscheint es sinnvoll, den Eurodistrikt gemäß dem Genfer Vorbild zu einer Koordinierungsinstitution der Aufgabenträger als Lokaler Verbund für territoriale Zusammenarbeit weiterzuentwickeln. Diese Fragestellung wäre im Rahmen einer weitergehenden Studie zu vertiefen.

4.1.3 Bestandsaufnahme möglicher Finanzierungsquellen

Da es sich bei den vorgeschlagenen Maßnahmen abgesehen von den Investitionen an den Bahnhöfen (siehe Abschnitt „Intermodale Verknüpfung“) nicht um Infrastrukturprojekte handelt, stehen für die anderen Maßnahmen keine zusätzlichen Finanzierungsquellen auf europäischer Ebene zur Verfügung. Der grenzüberschreitende Betrieb ist über eine Co-Finanzierung der Aufgabenträger sicherzustellen. Für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist auf deutscher Seite die NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) und auf französischer Seite die Region Elsass zuständig. Die Finanzierung des Regionalbusverkehrs obliegt dem Landkreis Ortenau und dem Département Bas-Rhin.

Jedoch könnten Verbesserungen in der Infrastruktur der Fuß- und Fahrradquerung des Rheins auf der Höhe der Erstein-Lahr, die Fähre über den Rhein sowie deren Anschluss an das Radroutennetz durch EU-Interreg-Mittel gefördert werden.

Als private Finanzierungsquelle für den Bus für Beschäftigte und Besucher des Europa-Parks könnte eventuell der Europa-Park als Partner gewonnen werden.

5 Zusammenfassung

Das grenzüberschreitende Verkehrsangebot

Im Gebiet des Eurodistrikts Strasbourg-Ortenau besteht auf deutscher und französischer Seite jeweils ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz. Ziel des vorliegenden Gutachtens ist es, **Verbesserungsmöglichkeiten für den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr aufzuzeigen**, der in einigen Bereichen Defizite aufweist.

Die regionale **Schiienenverkehrsachse Strasbourg - Kehl - Appenweier - Offenburg** wird durch vielfältige Anschlüsse im SPNV und ÖPNV erweitert, innerhalb des Eurodistrikts und darüber hinaus, zum Beispiel nach Lahr, Achern, Hausach, Karlsruhe, Baden-Baden, Freudenstadt, Hagenau, Molsheim und Sélestat.

Auf dem Gebiet der grenzüberschreitenden Agglomeration Strasbourg-Kehl wird in naher Zukunft die **Straßenbahnlinie D über den Rhein zum Bahnhof Kehl (2016) und zum Kehler Rathaus (2017) verlängert**. Durch diese Maßnahme wird das ÖV-Angebot auf dieser wichtigen grenzüberschreitenden Verbindung wesentlich verbessert.

Für die Besucher des Europaparks verkehrt zwischen Strasbourg und dem Freizeitpark in Rust die Linie 271 des CD 67. Im Süden des Eurodistrikts verbindet der **« Vis-à-Vis » Bus** Lahr mit Obernai und verkehrt samstags von Juni bis Oktober.

Auf dem Gebiet des Eurodistrikts existiert bereits eine grenzüberschreitende Tarifkooperation. TGO, SNCF und CTS bieten das grenzüberschreitende Ticketsortiment **Europass** an.

Verkehrsnachfrage

Aus den vorliegenden Daten zur Verkehrsnachfrage lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen: Der grenzüberschreitende Arbeitsmarkt in der Ortenau ist eine Realität. Ca. 6000 französische Arbeitskräfte finden ihre Beschäftigung in der Ortenau. Die stärksten **Pendlerströme** sind auf der Höhe der *Strasbourg Eurométropole* und im Norden des Eurodistrikts zu verzeichnen. Ein erheblicher Anteil dieser Pendlerströme ist jedoch auf Ziele nördlich des Eurodistrikts orientiert (Baden-Baden, Gaggenau, Karlsruhe...). Der wichtigste Zielpunkt im Eurodistrikt ist Kehl, im weiten Abstand gefolgt von Offenburg, Europapark, Rheinau und Lahr.

Rheinquerung auf Höhe Lahr – Erstein

Die Rheinquerung bei Lahr – Erstein bildet einen **Schwachpunkt im grenzüberschreitenden Verkehrsangebot** und insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Die bestehende Verbindung verläuft umwegig auf dem sekundären Straßennetz, verfügt nicht über Rad- oder Fußwege, und wird über eine EDF Privatstraße bzw. schmale Brücken geführt.

Szenarien, Maßnahmen, Wirkungen, zeitliche Umsetzung, Kosten

Mit dem Ziel, den grenzüberschreitenden Verkehr im Eurodistrikt weiter zu entwickeln, wurden drei Szenarien mit verschiedenen Verbesserungen für den ÖV erstellt. Alle

Vorschläge wurden unter der Maßgabe einer real vorhandenen Nachfrage erarbeitet und verfolgen das Ziel, den Modal-Split des ÖV zu verbessern. Einige angedachte Vorschläge wurden nach Gesprächen mit den Auftraggebern der vorliegenden Studie und infolge der Nachfrageanalyse nicht weiterverfolgt.

Auf Empfehlung der technischen Lenkungsgruppe des vorliegenden Gutachtens vom 24. Juni 2014 wurde entschieden, diese Studie auf der Grundlage des Szenarios 3 zu vertiefen. Hiermit wird keine Aussage über die spätere Umsetzung der Maßnahmen getroffen. Die Entscheidung, welche Projekte tatsächlich umgesetzt werden, wird von den zuständigen Institutionen getroffen.

Die im Folgenden präsentierten **Maßnahmen** enthalten Vorschläge zur zeitlichen Umsetzung. Die Lösungsvorschläge greifen die in der Bestandsaufnahme festgestellten Defizite auf. Sie sind entsprechend einer mehr oder weniger prioritären zeitlichen Umsetzung nummeriert.

► **Regionalzug Strasbourg – Offenburg :**

1. Zusätzliche Spätverbindung Strasbourg-Offenburg ab Strasbourg um 22:52 (mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 realisiert).
2. Schließen der Taktlücken vormittags auf der Achse Strasbourg-Offenburg.
3. Nach Achern und Lahr verlängerte Nachtverbindung ab Strasbourg.
4. Durchgängiger Halbstundentakt auf der Achse Strasbourg-Offenburg werktags und weitere Angebotsverbesserungen.
5. Langfristige Option: Direkte Regionalzug-Verbindung (Roeschwoog-(Bischheim) Strasbourg-Offenburg).

► **Intermodale Verknüpfung :** Bike+Ride-Anlagen, Zuwegungen und Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln. Für mehrere Bahnhöfe werden Ergänzungen der Bike+Ride-Anlagen empfohlen. An den Bahnhöfen Haguenau, Lahr und Molsheim sollte geprüft werden, die Zugänglichkeit der Bahnsteige für Personen mit Rollstühlen, Pedelecs oder Kinderwagen durch Fahrstühle zu verbessern.

► **Europa Park Besucher:** Zusätzliche Abfahrt der Linie 271 in Straßburg um 9 Uhr. Diese ist kurzfristig umsetzbar und kostenneutral, da es sich um die Verlegung einer vorhandenen Fahrt handelt

► **Europass**

1. Prüfung der Ausweitung des Geltungsbereichs des Europass auf alle öffentlichen Verkehrsmittel im erweiterten Gebiet des Eurodistrikts (Regionalbusse des CD67 inkl. der Linie 271, Anrufsammeltaxis, Vis-à-Vis-Bus; Ausnahme: Regionalzuglinien, die den Geltungsbereich verlassen: Obernai, Molsheim, Haguenau,...).
2. Weitere Entwicklung des Vertriebs des Europass im Internet / Smartphone.
3. Erneute Prüfung einer Erweiterung des Tarifangebots: Europass-Einzelfahrscheine. Derzeit wird die Einführung eines Einzelfahrscheins Europass von der Region Elsass abgelehnt.
4. Reduzierte Eintrittspreise für bestimmte Einrichtungen / Veranstaltungen in der Region bei Vorlage des Europasses (mittelfristig)

► **Schnellbus-Verbindung zwischen Offenburg und Illkirch** samstags und an einseitigen Feiertagen in Frankreich und Deutschland. Diese neue grenzüberschreitende Verbindung erschließt attraktive Einkaufszentren auf beiden

Seiten des Rheins: Illkirch-Baggersee, Offenburg-West sowie die Innenstadt von Offenburg. Ferner wird das Gewerbegebiet von Goldscheuer durch diese Linie angebunden. Eine phasenweise Umsetzung ist nicht sinnvoll.

► **Vis-à-Vis Bus**

1. Klärung der Grauzone des Betriebs des Vis-à-Vis Busses auf institutioneller Ebene.
2. Angebotsergänzung auf 5 Fahrtenpaare samstags, sonntags und an wechselseitigen Feiertagen (Feiertage, die sich zwischen Frankreich und Deutschland unterscheiden).

► **Regionalbus Kehl** : Halbstunden-Takt am Samstagnachmittag und Stunden-Takt sonntagnachmittags sowie an wechselseitigen Feiertagen in Deutschland und Frankreich.

Ziel dieser Maßnahme ist, die durch die Verlängerung der Straßenbahn nach Kehl entstandenen Erschließungsvorteile in die Nachbargemeinden von Kehl hineinzutragen. Phasenweise Umsetzung:

1. Stunden-Takt am Samstagnachmittag
2. Stunden-Takt samstags- und sonntagnachmittags sowie an wechselseitigen Feiertagen in D und F
3. Halbstunden-Takt am Samstagnachmittag und Stunden-Takt sonntagnachmittags sowie an wechselseitigen Feiertagen in D und F

► **Europa Park Beschäftigte** : Firmenbus oder Bus für die Beschäftigten des Europa-Parks, der auch der Öffentlichkeit zugänglich ist. Verbindung Benfeld Bahnhof – Erstein Bahnhof – Europa Park. 4 Hin- und Rückfahrten pro Tag.

► **Neue Rheinquerung Erstein-Lahr**

► **Radroute**: Das Straßennetz sollte auf beiden Seiten der Grenze angepasst werden, um die Kontinuität der grenzüberschreitenden Radroute zu sichern. Eigenständige Radwege, für Radfahrer freigegebene Wirtschaftswege und sonstige wenig befahrene Straßen sowie gesicherte Überwege stärker frequentierter Straßen bilden hierfür die Grundlage. Eine Personenfähre für Radfahrer und Fußgänger anstelle der alten Rheinbrücke kann die Verbindung herstellen. Unter Verwendung der bestehenden Brückenstruktur über den Rheinseitenkanal könnte mit Hilfe angebauter Auskragungen für Fußgänger und Radfahrer eine attraktive Verbindung geschaffen werden. Diese Maßnahme kann mittelfristig umgesetzt werden.

► **Straßenverbindung**: Die diagnostizierte Nachfrage rechtfertigt aus Sicht der Gutachter die Anlage einer neuen Straßenverbindung auf der Höhe Erstein-Lahr derzeit nicht. Längerfristig könnten durch eine weniger zeitaufwendige Verbindung der Austausch zwischen den Grenzgebieten beiderseits des Rheins gefördert werden, insbesondere in den Bereichen Versorgung/Einkauf, Freizeit und Erholung. Das Mittelzentrum Lahr könnte durch eine bessere Straßenanbindung eventuell für französische Arbeitskräfte an Attraktivität gewinnen. Diese Annahme ist durch weiterführende Studien zu untersuchen, da Arbeitssuchende auch heute bereits längere Anfahrtswege in Kauf nehmen. Andererseits besteht die Möglichkeit, dass eine neue attraktive Straßenverbindung Erstein-Lahr Verkehr von anderen Rheinübergängen anzieht und somit die Lebensqualität in den von der Straße durchquerten Bereichen mindert. Dieses Projekt ist als langfristige Maßnahme zu betrachten.

- ▶ **Neue regionale Eisenbahnverbindungen Strasbourg – Freiburg, Strasbourg – Karlsruhe.** Als langfristige Entwicklungsperspektive mit abgeschlossenem Ausbau der Reintalbahn erscheint die Einrichtung eines Regionalschnellverkehrs Strasbourg - Freiburg und Strasbourg - Karlsruhe, oder eine S-Bahn-Verbindung Strasbourg-Offenburg-Freiburg denkbar.

Für die Ausweitung des ÖV-Angebots entstehen **zusätzliche Betriebskosten von ca. 3 M € pro Jahr**. Eine Schätzung der Investitionskosten für eine neue Straßen- bzw. Radwegeverbindung zwischen Lahr und Erstein kann im Rahmen der vorliegenden Studie nicht erfolgen. Hier wären weitergehende Untersuchungen erforderlich.

Institutionelle Umsetzung

Der Eurodistrikt Straßburg-Ortenau hat zunächst nicht die Aufgabe, die Rolle eines Aufgabenträgers im öffentlichen Verkehr zu übernehmen. Allerdings kann er die verschiedenen Aufgabenträger und Betreiber koordinieren, um die Ziele der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu erreichen, wie er es mit der vorliegenden Studie gerade vollzieht. Die Verantwortlichkeiten für die verschiedenen Verkehrsträger verteilen sich wie folgt:

- ▶ Regionalzüge: Region Elsass - NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg);
- ▶ Regional Bus: Département Bas-Rhin - Landkreis Ortenau.
- ▶ Stadtbusse und Straßenbahnen: Gemeinden, Städte und Strasbourg Eurométropole.

Eine Weiterentwicklung der Aufgaben des **Eurodistrikts Strasbourg-Ortenau als Koordinierungsinstitution der Aufgabenträger** erscheint möglich, z.B. nach dem Vorbild des GöZ (grenzüberschreitender örtlicher Zweckverband) für den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zwischen der Haute-Savoie und der Schweiz. Der GöZ hat es ermöglicht, das integrierte Tarifangebot "Unireso" zu vervollständigen. Ferner wird eine verbesserte grenzüberschreitende Organisationsform für den öffentlichen Verkehr entwickelt. Dies ermöglicht vor allem den Behörden auf beiden Seiten der Grenze, gemeinsame Ausschreibungen für den Betrieb der grenzüberschreitenden Buslinien durchzuführen. Eine Übertragung dieses Ansatzes auf den Eurodistrikt erscheint sinnvoll. Weitergehende Untersuchungen sind hier notwendig.

Mögliche Finanzierungsquellen

Für betriebliche Maßnahmen stehen keine Finanzierungsquellen auf europäischer Ebene zur Verfügung. Der grenzüberschreitende Betrieb ist über eine Co-Finanzierung der Aufgabenträger sicherzustellen. Jedoch könnten Investitionen in die **technische Ausstattung** der grenzüberschreitenden Sicherungssysteme von SPNV-Fahrzeugen mit voraussichtlich 25% der Kosten (1 Mio. Euro pro Fahrzeug) durch **EU-Interreg-Mittel** gefördert werden. Für die Ausstattung der Haltestellen einer neuen grenzüberschreitenden Buslinie können 50% der Kosten durch Interreg gefördert werden, allerdings ist bei dieser Maßnahme ein messbarer Erfolg nachzuweisen. Ferner können **Verbesserungen in der Infrastruktur** der Fuß- und Fahrradquerung des Rheins auf der Höhe der Erstein-Lahr, die Fähre über den Rhein sowie deren Anschluss an das Radroutennetz und das Projekt einer Straßenbrücke über den Rhein auf der Höhe Erstein-Lahr durch EU-Interreg-Mittel gefördert werden.

6 Anhang

6.1 Quelle-Ziel-Studien der Linien 260, 262, 263 und 270 (CD 67)

Die wichtigsten Ergebnisse einer Studie von 2007 über die französischen Bus - Linien 260, 262, 263 et 270 sind in diesem Anhang zusammengefasst.

- ▶ Linie 260 Erstein – Illkirch :
 - ▶ Maximale zu Spitzenzeiten beobachtete Belastung: 67
 - ▶ Anzahl der Fahrgäste pro Tag an regulären Werktagen: 1095
 - ▶ Gesamtanzahl von Einstiegen pro Haltestelle an regulären Werktagen pro Tag:

Nom d'Arrêt		Aller		Retour		Aller +Retour	
		Total Montées	Total Descentes	Total Montées	Total Descentes	Total Montées	Total Descentes
ERSTEIN	Gare	38	0	0	17	38	17
ERSTEIN	Lycée Agricole	24	2	0	3	24	5
ERSTEIN	Lycée M. Yourcenar	22	0	0	76	22	76
ERSTEIN	Collège R. Rolland	52	0	0	66	52	66
ERSTEIN	Filature	51	1	1	34	52	35
ERSTEIN	Poste	24	0	0	5	24	5
ERSTEIN	Place de l'Obertor	132	2	0	115	132	117
ERSTEIN	Centre Médico-Social	34	2	0	21	34	23
ERSTEIN	Niedertor	29	0	0	38	29	38
ERSTEIN	Centre hospitalier	9	1	1	10	10	11
ERSTEIN	Bruhly	23	0	1	27	24	27
NORDHOUSE	Mairie	11	35	19	12	30	47
NORDHOUSE	Eglise	20	44	84	22	104	66
NORDHOUSE	Salle des Fêtes	11	21	19	14	30	35
PLOBSHEIM	Thumenau	0	0	0	1	0	1
PLOBSHEIM	Centre	43	34	47	35	90	69
PLOBSHEIM	Niederau	28	7	3	20	31	27
ESCHAU	C.A.P.A.	19	9	15	2	34	11
ESCHAU	Hetzlader	1	25	29	6	30	31
ILLKIRCH-GRAF.	Campus	0	112	79	0	79	112
ILLKIRCH-GRAF.	Colonne	0	3	3	0	3	3
ILLKIRCH-GRAF.	Baggersee	0	273	223	0	223	273
Total		571	571	524	524	1095	1095

Bild 138 : Belastung der Haltestellen der Linie 260

- ▶ Linie 262 Erstein-Ottrott :
 - ▶ Maximale zu Spitzenzeiten beobachtete Belastung: 70
 - ▶ Anzahl der Fahrgäste pro Tag an regulären Werktagen: 219
 - ▶ Gesamtanzahl von Einstiegen pro Haltestelle an regulären Werktagen pro Tag:

Nom d'Arrêt		Aller		Retour		Aller + Retour	
		Total Montées	Total Descentes	Total Montées	Total Descentes	Total Montées	Total Descentes
OTTROTT	Ancienne Gare	6	0	0	0	6	0
OTTROTT	Mairie	8	0	0	0	8	0
OTTROTT	Rue de Saint-Nabor	1	0	0	0	1	0
SAINT-NABOR	Mairie	11	0	0	0	11	0
SAINT-NABOR	Château	2	0	0	0	2	0
BERNARDSWILLER	Marronnier	32	0	0	0	32	0
BERNARDSWILLER	Route des Vins	7	0	0	61	7	61
OBERNAI	Ruines Saint-Jean	0	1	0	1	0	2
OBERNAI	Hôpital - Centre	0	0	0	2	0	2
OBERNAI	Gare	24	61	62	34	86	95
OBERNAI	Europe Sud	0	0	1	5	1	5
NIEDERNAI	Route d'Erstein	4	0	8	4	12	4
MEISTRATZHEIM	Croix	0	5	9	0	9	5
MEISTRATZHEIM	Mairie	1	0	7	3	8	3
SCHAEFFERSHEIM	Mairie	0	1	1	4	1	5
ERSTEIN	Gare	5	15	7	4	12	19
ERSTEIN	Lycée Agricole	0	8	11	0	11	8
ERSTEIN	Place de l'Obertor	0	1	4	0	4	1
ERSTEIN	Poste	0	4	3	0	3	4
ERSTEIN	Filature	0	0	2	0	2	0
ERSTEIN	Stade	0	2	0	0	0	2
ERSTEIN	Sucrerie	0	0	0	0	0	0
ERSTEIN	Striegel	0	3	3	0	3	3
Total		101	101	118	118	219	219

Bild 139 : Belastung der Haltestellen der Linie 262

- ▶ Linie 263 Erstein-Rossfeld :
 - ▶ Maximale zu Spitzenzeiten beobachtete Belastung: 53
 - ▶ Anzahl der Fahrgäste pro Tag an regulären Werktagen: 562
 - ▶ Gesamtanzahl von Einstiegen pro Haltestelle an regulären Werktagen pro Tag:

Nom d'Arrêt		A		R		A+R	
		Total Montées	Total Descentes	Total Montées	Total Descentes	Total Montées	Total Descentes
ERSTEIN	Bruhly	5	0	0	2	5	2
ERSTEIN	Centre hospitalier	2	0	0	0	2	0
ERSTEIN	C.H.E Lotissement	0	0	0	1	0	1
ERSTEIN	Krafft - Stade	52	0	0	40	52	40
ERSTEIN	Krafft - Eglantines	45	0	1	24	46	24
ERSTEIN	Krafft - Zone artisanale	1	2	1	1	2	3
ERSTEIN	Striegel	6	0	0	6	6	6
ERSTEIN	Sucrerie	4	30	0	2	4	32
OSTHOUSE	Mairie	0	0	0	19	0	19
ERSTEIN	Stade	0	0	1	14	1	14
ERSTEIN	Filature	4	2	0	0	4	2
ERSTEIN	Poste	2	0	1	9	3	9
ERSTEIN	Place de l'Obertor	3	1	3	4	6	5
ERSTEIN	Ecole Anne Franck	8	0	53	0	61	0
ERSTEIN	Collège R. Rolland	35	77	43	50	78	127
ERSTEIN	Lycée M. Yourcenar	39	1	0	39	39	40
ERSTEIN	Lycée Agricole	1	1	2	13	3	14
ERSTEIN	Gare	9	4	6	11	15	15
SCHAEFFERSHEIM	Mairie	1	23	30	3	31	26
OSTHOUSE	Mairie	0	8	11	0	11	8
BOLSENHEIM	Mairie	0	9	6	1	6	10
UTTENHEIM	Rue Principale	0	3	3	1	3	4
UTTENHEIM	Mairie	0	5	9	0	9	5
WESTHOUSE	Stade	0	4	4	9	4	13
WESTHOUSE	Mairie	4	4	9	22	13	26
WESTHOUSE	Moineaux	2	4	7	10	9	14
BENFELD	Gare	0	8	9	3	9	11
BENFELD	Rue de Strasbourg	1	8	9	1	10	9
BENFELD	Collège R. Schuman	23	8	48	29	71	37
BENFELD	Faubourg du Rhin	0	3	7	0	7	3
BENFELD	Plage	0	1	0	0	0	1
HERBSHEIM	Musau	0	25	9	0	9	25
HERBSHEIM	Mairie	0	1	8	1	8	2
HERBSHEIM	Rue de Rossfeld	0	0	18	0	18	0
ROSSFELD	Mairie	0	15	17	0	17	15
Total		274	247	315	315	562	562

Bild 140 : Belastung der Haltestellen der Linie 263

- ▶ Linie 270 Diebolsheim-Illkirch :
 - ▶ Maximale zu Spitzenzeiten beobachtete Belastung: 52
 - ▶ Anzahl der Fahrgäste pro Tag an regulären Werktagen: 897
 - ▶ Gesamtanzahl von Einstiegen pro Haltestelle an regulären Werktagen pro Tag:

Nom d'Arrêt		A		R		A+R	
		Total Montées	Total Descentes	Total Montées	Total Descentes	Total Montées	Total Descentes
DIEBOLSHEIM	Mairie	6	0	0	7	6	7
FRIESENHEIM	Mairie	5	0	0	13	5	13
RHINAU	Cimetière	8	0	0	1	8	1
RHINAU	Office du Tourisme / Bac	0	0	0	1	0	1
RHINAU	Collège	51	0	0	61	51	61
RHINAU	Hôtel de Ville	32	0	0	41	32	41
RHINAU	Nouveau Faubourg	11	0	0	13	11	13
RHINAU	Ste-Odile	6	0	0	5	6	5
BOOFZHEIM	Stade	17	6	3	13	20	19
BOOFZHEIM	Salle des Fêtes	0	0	43	1	43	1
BOOFZHEIM	Route de Strasbourg	19	23	10	10	29	33
OBENHEIM	Au Boeuf	70	3	3	57	73	60
OBENHEIM	Cimetière	13	0	0	19	13	19
GERSTHEIM	Mairie	34	2	0	28	34	30
GERSTHEIM	Alsace Lorraine	46	2	2	43	48	45
GERSTHEIM	Collège	6	37	36	2	42	39
GERSTHEIM	Cité E.D.F.	5	0	0	1	5	1
GERSTHEIM	Zone artisanale	0	0	0	0	0	0
ERSTEIN	Zone artisanale	0	0	0	3	0	3
ERSTEIN	Striegel	0	4	3	2	3	6
ERSTEIN	Krafft - Zone artisanale	9	0	0	7	9	7
ERSTEIN	Krafft - Eglantines	29	0	3	23	32	23
ERSTEIN	Krafft - Stade	4	0	2	9	6	9
ERSTEIN	Krafft - Navigation	12	0	0	23	12	23
PLOBSHEIM	Thumenau	1	1	1	2	2	3
PLOBSHEIM	Centre	27	0	3	32	30	32
PLOBSHEIM	Niederau	18	7	0	25	18	32
ESCHAU	C.A.P.A.	2	1	1	11	3	12
ESCHAU	Hetzlader	4	4	3	7	7	11
ILLKIRCH-GRAF.	Campus	0	131	90	2	90	133
ILLKIRCH-GRAF.	Colonne	0	3	12	0	12	3
ILLKIRCH-GRAF.	Baggersee	0	211	247	0	247	211
Total		435	435	462	462	897	897

Bild 141 : Belastung der Haltestellen der Linie 270

6.2 Verbindungen der Regionalzüge auf der Strecke Straßburg-Appenweier-Offenburg

Die roten Angaben entsprechen den Zügen, deren Umsteigezeiten mit der Linie Straßburg-Offenburg als zu kurz eingeschätzt werden.

Die grau hinterlegten Kästen bedeuten, dass die gleiche Strecke absolviert werden kann, wenn man am jeweils anderen Zwischenstop (Appenweier oder Offenburg) umsteigt. Obwohl der zeitliche Unterschied zwischen den zwei Strecken begrenzt ist, schlägt die Deutsche Bahn auf ihrer Website Offenburg zum Umsteigen vor.

Die Kästen mit blauem Hintergrund signalisieren direkte Verbindungen von Offenburg nach Karlsruhe. Demnach ist es generell unsinnig, in Appenweier auszusteigen und dort auf eine Verbindung nach Karlsruhe zu warten, wenn man aus Offenburg kommt.

► Fahrtrichtung Strasbourg -> Offenburg

Provenance				Correspondances à partir d'Appenweier				Correspondances à partir d'Offenburg									
H Départ	Provenance	H arrivée	Type train	H Strasbourg	H Appenweier	H départ	Destination	H arrivée	Type train	H Offenburg	H départ	Destination	H arrivée	Type train			
5h14	Saales	6h27	RE	7h22	7h45	7h48	Konstanz	10h16	IRE	7h52	7h58	Konstanz	10h16	IRE			
6h27	Molsheim	6h51	RE			7h59	Karlsruhe	8h39	IRE		8h04	Freudenstadt	9h17	OSB			
6h13	Saveme	6h53	RE			8h05	Bad Griesbach	8h47	OSB		8h07	Basel	10h11	RE			
6h19	Haguenau	6h54	RE			8h15	Freiburg	9h33	RE		8h34	Freiburg	9h33	RE			
5h59	Diemeringen	7h00	RE														
6h18	Rothau	7h07	RE														
5h59	Lauterbourg	7h07	RE														
6h00	Sélestat	7h02	RE														
6h20	Sarrebourg	7h09	RE														
5h37	Basel SBB	7h09	RE														
6h32	Sélestat	7h17	RE														
6h19	Haguenau	6h54	RE			7h50	8h15	8h51	Konstanz		11h16	RE	8h22	8h34	Freiburg	9h33	RE
6h18	Rothau	7h07	RE					8h56	Freudenstadt		10h17	OSB		8h59	Konstanz	11h16	RE
6h20	Sarrebourg	7h09	RE	9h03	Bad Griesbach			9h47	OSB	9h04	Freudenstadt	10h17		OSB			
6h36	Barr	7h19	RE	9h12	Karlsruhe			9h52	RE	9h07	Basel	11h11		RE			
6h06	Wissembourg	7h21	RE														
6h16	Mulhouse	7h24	RE														
6h22	Niederbronn-l	7h26	RE														
6h46	Saveme	7h30	RE														
7h00	Sélestat	7h33	RE														
7h08	Molsheim	7h33	RE														
6h33	Diemeringen	7h35	RE														
6h30	Lauterbourg	7h37	RE														
6h15	Saales	7h38	RE														
6h22	Basel SBB	7h39	RE														
6h15	Nancy Ville	7h42	RE														
7h10	Haguenau	7h45	RE														
7h06	Sélestat	7h47	RE														
6h33	Diemeringen	7h35	RE	8h22	8h45	8h51	Konstanz	11h16	RE	8h52	8h59	Konstanz	11h16	RE			
6h30	Lauterbourg	7h37	RE			8h56	Freudenstadt	10h17	OSB		9h04	Freudenstadt	10h17	OSB			
6h15	Nancy Ville	7h42	RE			9h03	Bad Griesbach	9h47	OSB		9h07	Basel	11h11	RE			
6h43	Wissembourg	7h52	RE			9h12	Karlsruhe	9h52	RE								
6h38	Saales	7h52	RE														
6h57	Niederbronn-l	7h59	RE														
7h30	Sélestat	8h00	RE														
7h23	Saveme	8h03	RE														
7h26	Roeschwoog	8h07	RE														
5h42	Luxembourg	8h09	RE														
6h51	Basel SBB	8h09	RE														
7h45	Molsheim	8h10	RE														
7h39	Haguenau	8h14	RE														
7h31	Barr	8h15	RE														
7h36	Sélestat	8h17	RE														
6h57	Niederbronn-l	7h59	RE	8h52	9h15	9h51	Konstanz	12h16	IRE	9h22	9h59	Konstanz	12h16	IRE			
7h26	Roeschwoog	8h07	RE			9h56	Freudenstadt	11h17	OSB		10h04	Freudenstadt	11h17	OSB			
5h42	Luxembourg	8h09	RE			10h07	Karlsruhe	10h49	IRE		10h07	Basel	12h11	RE			
7h45	Molsheim	8h10	RE														
7h39	Haguenau	8h14	RE														
7h31	Barr	8h15	RE														
7h30	Wissembourg	8h24	RE														
7h36	Rothau	8h25	RE														
7h28	Diemeringen	8h28	RE														
7h53	Saveme	8h33	RE														
7h34	Lauterbourg	8h37	RE														
7h27	Sélestat	8h38	RE														
7h15	Nancy Ville	8h39	RE														
7h21	Basel SBB	8h39	RE														
8h06	Sélestat	8h47	RE														
7h30	Wissembourg	8h24	RE	9h22	9h45	9h51	Konstanz	12h16	IRE	9h52	9h59	Konstanz	12h16	IRE			
7h36	Rothau	8h25	RE			9h56	Freudenstadt	11h17	OSB		10h02	Karlsruhe	10h49	IRE			
7h28	Diemeringen	8h28	RE			10h07	Karlsruhe	10h49	IRE		10h04	Freudenstadt	11h17	OSB			
7h34	Lauterbourg	8h37	RE								10h07	Basel	12h11	RE			
7h15	Nancy Ville	8h39	RE								10h34	Neuenburg	12h09	RB			
8h06	Sélestat	8h47	RE														
19h03	Nice ville	8h51	NZ														
8h19	Haguenau	8h54	RE														
7h34	Saint-Dié des	9h01	RE														
8h23	Saveme	9h03	RE														
8h09	Niederbronn-l	9h06	RE														
7h47	Metz Ville	9h09	RE														
7h51	Basel SBB	9h09	RE														
8h36	Barr	9h13	RE														
8h25	Colmar	9h17	RE														

Bild 142 : Regionalverbindungen in Richtung OG, Quelle: Bahn.de Strecke Dienstag, 15. April 2014

► Fahrtrichtung Offenburg -> Strasbourg

Provenance				Correspondances à partir d'Appenweier				Correspondances à partir de Strasbourg						
H Départ	Provenance	H arrivée	Type train	H Offenburg	H Appenweier	H départ	Destination	H arrivée	Type train	H Strasbourg	H départ	Destination	H arrivée	Type train
4h44	Mülheim	6h18	RE	7h04	7h09	7h22	Bad Griesbach	8h05	OSB	7h34	7h37	Haguenau	8h13	RE
5h51	Hausach	6h20	OSB			7h39	Karlsruhe	8h21	IRE		7h40	Barr	8h31	IRE
5h55	Freiburg	6h45	RB			7h59	Karlsruhe	8h39	IRE		7h50	Luxembourg	9h59	IRE
5h35	Villingen	6h47	RE			8H05	Bad Griesbach	8h47	OSB		7h51	Basel SBB	9h09	IRE
6h07	Karlsruhe	6h52	RE								7h55	Rothau	8h43	IRE
6h08	Bad Griesbach	6h58	OSB								7h55	Sélestat	8h29	IRE
											7h57	Diemeringen	8h50	IRE
											8h02	Krimmeri-Mei	8h07	IRE
											8h08	Wissembourg	9h19	IRE
											8h20	Nancy Ville	9h43	IRE
5h55	Freiburg	6h45	RB	7h34	7h38	7h59	Karlsruhe	8h39	IRE	8h05	8h08	Wissembourg	9h19	IRE
5h35	Villingen	6h47	RE			8H05	Bad Griesbach	8h47	OSB		8h08	Barr	8h52	IRE
6h07	Karlsruhe	6h52	RE								8h12	Krimmeri-Mei	8h16	IRE
6h08	Bad Griesbach	6h58	OSB								8h20	Nancy Ville	9h43	IRE
6h31	Ottenhöffen	7h09	OSB								8h21	Basel SBB	9h39	IRE
5h33	Freudenstadt	7h11	OSB								8h25	Colmar	9h11	IRE
5h02	Konstanz	7h19	RE								8h25	Saverne	9h04	IRE
7h24	Offenburg Kre	7h27	OSB								8h27	Molsheim	8h52	IRE
											8h31	Krimmeri-Mei	8h36	IRE
											8h40	Barr	9h23	IRE
6h31	Ottenhöffen	7h09	OSB	8h04	8h09	9h03	Bad Griesbach	9h47	OSB	8h34	8h37	Haguenau	9h12	IRE
5h33	Freudenstadt	7h11	OSB								8h40	Barr	9h23	IRE
7h24	Offenburg Kre	7h27	OSB								8h51	Basel SBB	10h09	IRE
7h10	Hausach	7h38	RB								8h55	Rothau	9h42	IRE
5h49	Basel Bad Bf	7h45	RE								9h08	Haguenau	9h43	IRE
5h24	Konstanz	7h47	IRE								9h10	Barr	9h50	IRE
6h59	Bad Griesbach	7h50	OSB								9h25	Sélestat	9h58	IRE
7h04	Karlsruhe	7h54	IRE								9h25	Saverne	10h04	IRE
6h40	Freudenstadt	7h59	OSB								9h33	Mommenheim	9h47	IRE
7h10	Hausach	7h38	RB								9h37	Haguenau	10h12	IRE
5h24	Konstanz	7h47	IRE	8h34	8h39	9h03	Bad Griesbach	9h47	OSB	9h04	9h08	Haguenau	9h43	IRE
6h59	Bad Griesbach	7h50	OSB			9h12	Karlsruhe	9h52	IRE		9h10	Barr	9h50	IRE
6h40	Freudenstadt	7h59	OSB								9h25	Sélestat	9h58	IRE
6h25	Basel Bad Bf	8h14	RB								9h25	Saverne	10h04	IRE
7h35	Karlsruhe	8h22	RE								9h33	Mommenheim	9h47	IRE
											9h37	Haguenau	10h12	IRE
											9h40	Barr	10h21	IRE
											9h50	Metz Ville	11h25	IRE
											9h51	Basel SBB	11h09	IRE
											9h55	Saint-Dié-des	1h32	IRE
6h34	Basel Bad Bf	8h51	RE	9h04	9h09	9h12	Karlsruhe	9h52	RE	9h34	9h37	Haguenau	10h12	IRE
7h43	Freudenstadt	8h54	OSB			10h07	Karlsruhe	10h49	IRE		9h40	Barr	10h21	IRE
8h09	Karlsruhe	8h56	RE								9h50	Metz Ville	11h25	IRE
6h38	Konstanz	8h58	RE								9h51	Basel SBB	11h09	IRE
											9h55	Saint-Dié-des	1h32	IRE
											10h08	Haguenau	10h46	IRE
											10h20	Obernai	10h51	IRE
											10h25	Saverne	11h04	IRE
											10h25	Sélestat	10h58	IRE

Bild 143 : Regionalverbindungen in Richtung Str, Quelle Bahn.de Strecke Dienstag, 15. April 2014

6.3 TGV/ICE Verbindungen auf der Strecke Straßburg-Appenweier-Offenburg

► Fahrtrichtung Strasbourg -> Offenburg

Provenance				Correspondances à partir d'Offenburg						
H Départ	Provenance	H arrivée	Type train	H Strasbourg	H Appenweier	H Offenburg	H départ	Destination	H arrivée	Type train
6h08	Colmar	6h40	TGV	7h22	7h45	7h52	8h27	Dortmund	12h21	ICE
							8h29	Zürich	11h	ICE
				7h50	8h15	8h22	8h27	Dortmund	12h21	ICE
							8h29	Zürich	11h	ICE
6h55	Stuttgart	8h11	TGV	8h22	8h45	8h52	9h30	Berlin Ostbar	15h50	ICE
							9h33	Basel	10h47	ICE
6h55	Stuttgart	8h11	TGV	8h52	9h15	9h22	9h30	Berlin Ostbar	15h50	ICE
6h25	Paris Est	8h48	TGV				9h33	Basel	10h47	ICE
6h55	Paris Est	9h14	TGV	9h22	9h45	9h52	10h29	Interlaken Os	13h57	ICE
							10h30	Köln	13h05	ICE

Bild 144 : TGV/ICE Verbindungen Richtung OG, Quelle: Bahn.de Strecke Dienstag, 15. April 2014

Die roten Angaben entsprechen den Zügen, deren Umsteigezeiten mit der Linie Straßburg-Offenburg als zu kurz eingeschätzt werden.

► Fahrtrichtung Offenburg -> Strasbourg

Provenance				Correspondances à partir de Strasbourg								
H Départ	Provenance	H arrivée	Type train	H Offenburg	H Appenweier	H Strasbourg	H départ	Destination	H arrivée	Type train		
18h29	Praha	6h20	CNL	7h04	7h09	7h34	7h46	Bordeaux Sa	14h37	TGV		
21h39	Berlin	6h20	CNL						8h16	Paris Est	10h35	TGV
4h02	Frankfurt	6h20	IC									
5h45	Basel Bad Bf	6h53	ICE									
6h08	Basel SBB	7h22	ICE	7h34	7h38	8h05	8h16	Paris Est	10h35	TGV		
5h38	Frankfurt	7h28	ICE									
5h53	Basel Bad Bf	7h29	IC									
6h08	Basel SBB	7h22	ICE	8h04	8h09	8h34	8h46	Paris Est	11h08	TGV		
5h38	Frankfurt	7h28	ICE						9h17	Montpellier S	14h57	TGV
									9h20	Colmar	9h49	TGV
7h13	Basel SBB	8h25	ICE	8h34	8h39	9h04	9h17	Montpellier S	14h57	TGV		
6h50	Frankfurt	8h27	ICE						9h20	Colmar	9h49	TGV
									9h46	Aéroport Pari	12h15	TGV
									9h47	Stuttgart	11h04	TGV
7h13	Basel SBB	8h25	ICE	9h04	9h09	9h34	9h46	Aéroport Pari	12h15	TGV		
6h50	Frankfurt	8h27	ICE						9h47	Stuttgart	11h04	TGV
18h46	Koebenhavn	8h56	CNL						10h16	Paris Est	12h35	TGV

Bild 145 : TGV/ICE Verbindungen Richtung Str, Quelle: Bahn.de Strecke Dienstag, 15. April 2014

Die roten Angaben entsprechen den Zügen, deren Umsteigezeiten mit der Linie Straßburg-Offenburg als zu kurz eingeschätzt werden.

6.4 Fahrradabstellplätze

Achern

Achern	Zugang Westseite	Zugang Ostseite
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradboxen, Rahmenhalter	Fahrradboxen, Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	40 / 58	120 / 128
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 100 %	100 % / 100 %
Auslastung (geschätzt)	- / 40 %	- / 95 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	keine	gering



Bild 146 : Westseite: Abstellanlagen (überdachte Rahmenhalter und Fahrradboxen) und Zuwegung zum Bahnhof Achern



Bild 147 : Ostseite: Abstellanlagen (überdachte Rahmenhalter und Fahrradboxen) und Zuwegung zum Bahnhof Achern



Bild 148 : Mängel Bike & Ride-Anlagen: Graffiti (Westseite), Erschließung zugeparkt (Ostseite), mangelhafte Beleuchtung

Appenweier

Appenweier	
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradboxen, Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	40 / 218
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 75 %
Auslastung (geschätzt)	- / 40 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	gering



Bild 149 : Abstellanlagen bei westlichem Gleis (tlw. überdachte Rahmenhalter und Fahrradboxen) und Zuwegung zum Gleis



Bild 150 : Abstellanlagen bei östlichem Gleis (überdachte Rahmenhalter und Fahrradboxen) und Zuwegung zum Gleis



Bild 151 : Mängel Bike & Ride-Anlagen: Platzierung Abstellanlage, Schiebestrecke

Benfeld

Benfeld	Ostseite	Westseite
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradkäfig, Rahmenhalter	Fahrradkäfig, Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	34 / 10	92 / 21
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 0 %	100 % / 35 %
Auslastung (geschätzt)	40 % / 30 %	40 % / 60 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	gering	gering



Bild 152 : Zugang Ostseite (Fahrradkäfig, freie Rahmenhalter) und Zuwegung

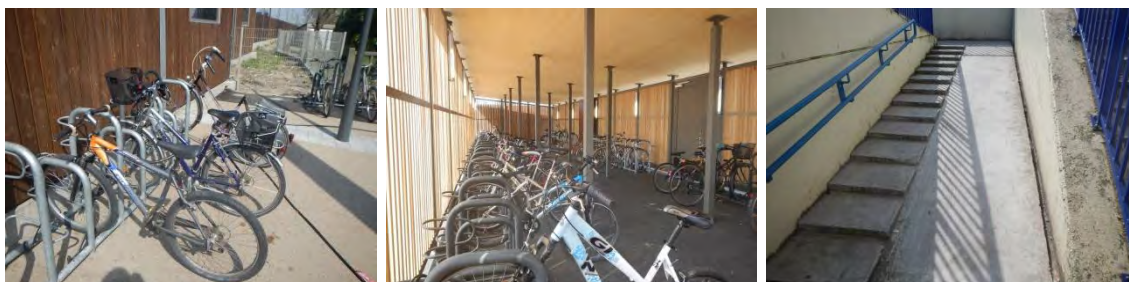


Bild 153 : Zugang Westseite (freie Rahmenhalter, Fahrradkäfig) und Zuwegung



Bild 154 : Mängel: Zuwegung (soziale Sicherheit, Sauberkeit)

Bischwiller

Bischwiller	
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradraum / Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	35 / 10
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 0 %
Auslastung (geschätzt)	100 % / 50 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	gering



Bild 155 : Abstellanlagen am Bahnhof Bischwiller (freie Rahmenhalter, Fahrradraum) und Zuwegung



Bild 156 : Mängel: Zuwegung (soziale Sicherheit, Sauberkeit)

Erstein

Erstein	
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradkäfig, Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	34 / 50
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 100 %
Auslastung (geschätzt)	60 % / 80 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	gering



Bild 157 : Abstellanlagen am Bahnhof Erstein (Fahrradkäfig, überdachte Rahmenhalter)



Bild 158 : Mängel (Sauberkeit, Bodenwellen)

Haguenau

Haguenau	
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradkäfig, Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	138 / 29
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 0%
Auslastung (geschätzt)	70 % / 100 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	mittel



Bild 159 : Abstellanlagen am Bahnhof Haguenau (Fahrradkäfige und freie Rahmenhalter)

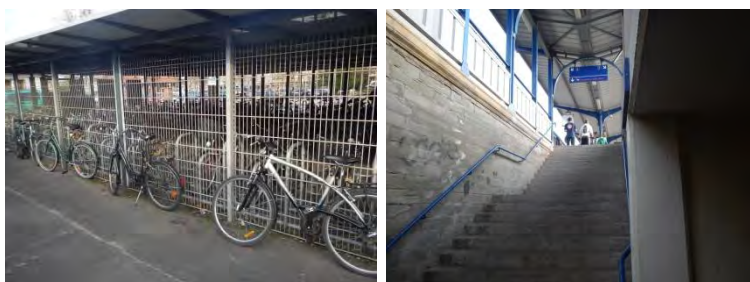


Bild 160 : Mängel: Wildparker an Fahrradkäfig, Treppen zum Gleis (Fahrradmitnahme)

Kehl

Kehl	Nordseite	Südseite
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradboxen, Rahmenhalter	Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	60 / 8	ca. 88
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 0 %	70 %
Auslastung (geschätzt)	- / 25 %	70 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	keine	mittel

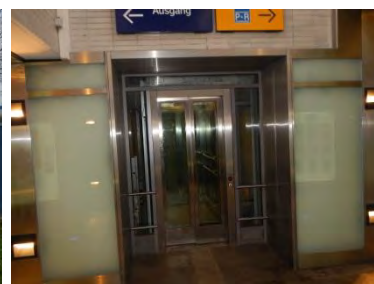


Bild 161 : Zugang Nordseite (Fahrradboxen, Rahmenhalter) und Zugang Gleis



Bild 162 : Zugang Südseite (Rahmenhalter, Fahrradkäfig)

Krimmeri-Meinau

Krimmeri-Meinau	
Art der Abstellanlage(n)	Doppelstockanlage, Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	40 / 22
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 0 %
Auslastung (geschätzt)	5 % / 50 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	mittel



Bild 163 : Abstellanlagen am Bahnhof Krimmeri-Meinau (Rahmenhalter, Veloparc (Fahrradkäfig mit Doppelstockanlage))



Bild 164 : Mängel: Veloparc (Anlage nicht genutzt, Parksysteme verbogen, Entfernung); Wildparker

Lahr

Lahr	Nordseite
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradboxen, Rahmenhalter, Vorderradhalter (2017/18 barrierefreier Ausbau des Bahnhofes inkl. Neuordnung der Fahrradparkierung)
Anzahl der Abstellplätze	200 / 80 / 56
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 100 % / 100 %
Auslastung (geschätzt)	100%/ 90 % / 70 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	gering



Bild 165 : Fahrradboxen, überdachte Rahmenhalter, Vorderradklemmen am Gleis

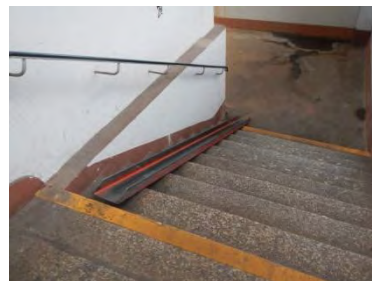


Bild 166 : Mängel: große Anzahl (tw. verbogene) Vorderradklemmen, schmale Rampe

Molsheim

	Nordseite	Südseite
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradkäfig, Rahmenhalter	Fahrradkäfig, Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	111 / 9	40 / 10
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 100 %	100 % / 0 %
Auslastung (geschätzt)	40 % / 80 %	70 % / 80 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	mittel	mittel



Bild 167 : Nordseite: Fahrradkäfig, freie Rahmenhalter, Schieberampe

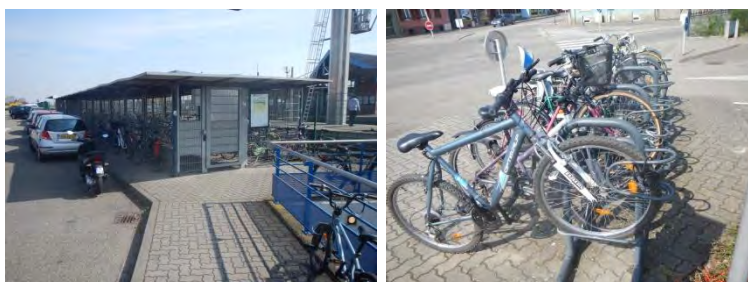


Bild 168 : Südseite: Fahrradkäfig, freie Rahmenhalter



Bild 169 : Mängel: Wildparker

Oberkirch

Oberkirch	
Art der Abstellanlage(n)	Rahmenhalter
Anzahl der Abstellplätze	80
Anteil überdachte Abstellplätze	100 %
Auslastung (geschätzt)	70 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	gering



Bild 170 : Abstellanlagen (überdachte Rahmenhalter) und Zuwegung zur Anlage



Bild 171 : Mängel Bike & Ride-Anlagen: alte Abstellanlage nicht entfernt, unzureichende Absenkung der Borde

Obernai

Obernai	
Art der Abstellanlage(n)	Rahmenhalter,
Anzahl der Abstellplätze	23
Anteil überdachte Abstellplätze	0 %
Auslastung (geschätzt)	70 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	gering



Bild 172 : Abstellanlagen (Rahmenhalter) am Bahnhof Obernai

Offenburg

Offenburg	Nordzugang	Ostseite
Art der Abstellanlage(n)	Fahrradboxen, Rahmenhalter, Vorderradklemmen	Radhaus, Fahrradboxen, Rahmenhalter, Vorderradklemmen
Anzahl der Abstellplätze	60 (Boxen)/ 600 (Rahmenhalter und VRK)	120 (Radhaus) / 71 (Boxen) / 110 (Rahmenhalter und VRK)
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 90 %	100 % / 100 % / 70 %
Auslastung (geschätzt)	- / 95 %	- / - / 95 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	hoch	hoch



Bild 173 : Zugang Ostseite: Fahrradboxen, freie Abstellanlagen (tw. überdacht)



Bild 174 : Zugang Westseite: überdachte Rahmenhalter, Fahrradboxen, freie Abstellanlagen (tw. Vorderradklemmen)



Bild 175 : Automatisches Fahrradparkhaus (Radhaus)



Bild 176 : Mängel: Wildparker/Zuwegung, Positionierung Rahmenhalter, Vorderradklappen

Straßburg

Straßburg	
Art der Abstellanlage(n)	Rahmenhalter, Fahrradparkhaus
Anzahl der Abstellplätze	850 / 720
Anteil überdachte Abstellplätze	100 % / 0 %
Auslastung (geschätzt)	90 % / 95 %
Anteil Wildparker (geschätzt)	hoch



Bild 177 : Abstellanlagen (Rahmenhalter) und Zugang vom Bahnhofsvorplatz Strasbourg

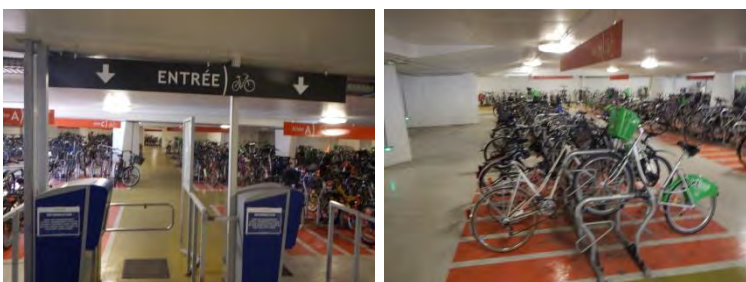


Bild 178 : Fahrradparkhaus Strasbourg



Bild 179 : Mängel: Wildparker