

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 58 (2017)
Heft: 1

Artikel: Die Grenzstadt Kehl am Rhein : Stadtentwicklung im Kontext grenzübergreifender Zusammenarbeit
Autor: Funk, Marc
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088133>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Grenzstadt Kehl am Rhein – Stadtentwicklung im Kontext grenzübergreifender Zusammenarbeit

Marc Funk

Zusammenfassung

Grenzorte und Grenzregionen spielen eine besondere Rolle. An den Nahtstellen von Nationalstaaten treffen unterschiedliche Raumstrukturen und politische Systeme aufeinander. Die Grenzen zwischen Deutschland und Frankreich sind dank des europäischen Integrationsprozesses durchlässiger geworden. Hemmnisse im politischen, wirtschaftlichen und sozialen Bereich konnten abgebaut werden. Die Stadt Kehl am Rhein profitiert deutlich von der vielfältigen Zusammenarbeit mit Strassburg. Die Entwicklung der badischen Grenzstadt ist eng mit der Entwicklung der Europastadt Strassburg verbunden. Die Kooperation mit dem französischen Nachbarn erweist sich regelrecht als Impulsgeber für die Entwicklung Kehls.

1 Einführung

Kehls Stadtbild verändert sich. In den nächsten Jahren bekommen wesentliche Teile der Innenstadt ein neues Gesicht. Auslöser für die tiefgreifenden städtebaulichen Veränderungen ist die Verlängerung der Tramlinie von Strassburg nach Kehl. Erneut erweist sich ein grenzübergreifendes Projekt als Push-Faktor der Stadtentwicklung. Bereits die 2004 gemeinsam mit Strassburg ausgerichtete Landesgartenschau hat der Grenzstadt am Rhein einen deutlichen Entwicklungsschub verliehen. Gut 15 Jahre später führt die Verlängerung der Tramlinie D nach Deutschland zu einer weiteren Aufwertung Kehls. Beide Städte verändern sich und wachsen zusammen.

Die bestimmende Determinante für die Entwicklung der Stadt Kehl mit ihren rund 35'000 Einwohnern (2015) war und ist die Lage an der Grenze und die Nachbarschaft zu Strassburg (rd. 276'000 E.; 2015). Über Jahrhunderte ein Nachteil und mit leidvollen Erfahrungen verbunden, hat sie sich inzwischen zu einem Standortvorteil entwickelt. Der Wegfall der Grenzen und die Harmonisierung des Binnenmarktes haben in Kehl zu einer spürbaren Dynamik in der Stadtentwicklung, einer Zunahme der wirtschaftlichen Verflechtungen mit Strassburg sowie zu einer Intensivierung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit geführt. Der Blickwinkel für die Stadt Kehl hat sich von 180° auf 360° erweitert. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts gibt es für Kehl eine echte und dauerhafte Entwicklungschance in deutsch-französischer Perspektive.

Adresse des Autors: Dr. Marc Funk, WTM-GmbH Waiblingen, Scheuerngrasse 4, D-71332 Waiblingen;
E-Mail: marc.funk@waiblingen.de

2 Zwischen Aufbau, Zerstörung und Freigabe

Aufgrund seiner verkehrsgeographischen Lagegunst war das heutige Stadtgebiet von Kehl zu allen Zeiten ein von Menschen genutzter Siedlungsraum. Im Jahr 1388 erfolgte von Strassburg ausgehend der Bau einer festen Brücke. Bis zum heutigen Zeitpunkt besteht an dieser Stelle eine dauerhafte Brückenverbindung (*Denni* 2008).

Die Rheinkorrektur Tullas und die damit verbundene Schiffbarmachung des Oberrheins waren neben dem Anschluss an das badische Eisenbahnnetz (Linie Kehl – Appenweier) für die langfristige wirtschaftliche Entwicklung Kehls von grosser Bedeutung. Weitere Impulse waren nach der Anerkennung des Hafens als Freihafen (1844) und dem Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein (1861), mit der eine durchgängige Verbindung zwischen Paris und Wien möglich wurde, verbunden. Gebremst wurden Wachstumsphasen der Stadt immer wieder durch kriegserische Auseinandersetzungen, so z. B. durch den Deutsch-Französischen Krieg 1870/71, in dem Kehl als einzige deutsche Stadt schwer beschädigt wurde.

Mit dem Anschluss des Elsasses an das Deutsche Reich endete vorerst die Funktion der Stadt als Grenzzort. Kehl wurde zu einem Vorort Strassburgs. In der auf den Wiederaufbau folgenden Gründerzeit wurden zahlreiche Infrastrukturprojekte, zu der auch der Bau des Kehler Rheinhafens (1897 bis 1900) zählt, realisiert. Die Phase der wirtschaftlichen Prosperität war mit dem verloren gegangenen Ersten Weltkrieg und dem Versailler Friedensvertrag vorbei. Die Besetzung der Stadt durch französisches Militär, die zeitweilige Abschnürung des Brückenkopfs vom restlichen Deutschland sowie die Errichtung von Zollmauern behinderten jegliche wirtschaftliche Weiterentwicklung (*Funk* 2011). Auch nach dem Abzug der Franzosen sorgten die anhaltenden politischen Spannungen dafür, dass keine geordnete Entwicklung einsetzte und die Stadt stets mit grossen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen hatte. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs war abermals ein tiefer Einschnitt verbunden. Der Grossteil des heutigen Zentrums war ebenso wie Teile des Dorfes Kehl sowie des Rheinhafens zerstört. Nach dem Einmarsch der Franzosen 1945 herrschte lange Zeit Unklarheit über den definitiven Status Kehls. Dieser Schwebezustand hemmte das öffentliche Leben und den Wiederaufbau. Erst das Washingtoner Abkommen von 1949 verhinderte die dauerhafte Annexion Kehls durch Frankreich und garantierte den rechtlichen Status als Teil Deutschlands.

Die endgültige Freigabe der Stadt erfolgte vier Jahre nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland in insgesamt 42 Etappen. Strassenzug um Strassenzug wurde der trennende Drahtzaun von Süden nach Norden versetzt. Am 8. April 1953 erfüllte Frankreich mit der letzten Teilfreigabe das Washingtoner Abkommen. Mit in Kraft treten der Pariser Verträge und der Wiedererlangung der vollen Souveränität Deutschlands am 5. Mai 1955 endete das Besatzungsregime (*Stüwe* 2003). Französische Truppen verblieben dagegen, auf Abmachungen zwischen Deutschland und Frankreich basierend, noch bis 1991 in Kehl.

3 Stadtentwicklung im Zeichen von Aussöhnung und europäischer Einigung

Bedingt durch die lange Besatzungszeit konnte der Wiederaufbau in Kehl deutlich später als in anderen Regionen Baden-Württembergs begonnen und vollzogen werden. Die durch Kriegsschäden stark in Mitleidenschaft geratene Stadt wurde anhand der damals geltenden Prämissen der Stadtplanung wiederaufgebaut. Schritt für Schritt näherte man sich auch wieder dem französischen Nachbarn an. Symbolisch für die Aussöhnung mit Frankreich steht der Bau der Europabrücke.

Nach Jahren provisorischer Behelfsbrücken und der Eröffnung einer eingleisigen Schienenverbindung im Jahre 1956 erforderten der sprunghaft angestiegene Verkehr und die Zunahme der wirtschaftlichen Verflechtungen den Bau einer Strassenbrücke. Mit über 36'000 Fahrzeugen pro Tag ist die Europabrücke auch im 21. Jahrhundert der am meist genutzte Grenzübergang von und nach Frankreich (📍).

Die Kriegsschäden, die Umgestaltung des Stadtzentrums und der Bau der vierspurigen Bundesstrasse B 28 (Kehl–Ulm) haben die physiognomische und funktionale Struktur des Kehler Stadtzentrums nahezu 50 Jahre lang geprägt. Die hieraus entstandenen Defizite konnten erst im letzten Vierteljahrhundert behoben werden. Wesentliche Veränderungen in der Stadtstruktur Kehls erfolgten durch die Deutsche Einheit und die Errichtung eines gemeinsamen Europäischen Binnenmarktes. Der Abzug des französischen Militärs, der Abbau der Zollanlagen und der Wegzug mehrerer Speditionen haben in den 1990er Jahren dazu geführt, dass im Bereich des Zentrums grosse Areale verfügbar wurden. So entstanden durch die Umnutzung bestehender Objekte oder durch Flächensanierungen neue Wohngebiete, ein Einkaufszentrum und zusätzliche Gewerbeflächen für Industrie- und Dienstleistungsbetriebe. Eine besondere Dynamik haben die raumstrukturellen Veränderungsprozesse durch die im Vorfeld der Landesgartenschau 2004 getätigten Investitionen und hierdurch ausgelösten Entwicklungen erhalten. Ferner werden die Investitionen für die Anbindung Kehls an das Netz der Strassburger Strassenbahn zu einem weiteren Stadtbau führen, der grosse Teile der Innenstadt wie etwa den ehemaligen Zollhof oder das Rathausumfeld künftig nachhaltig verändern wird.

4 Stadtentwicklung im Kontext von Landesgartenschau und Tram

Die Landesgartenschau hat die physische und funktionale Struktur des Kehler Stadtzentrums entscheidend verändert und dazu geführt, dass gravierende Defizite im Erscheinungsbild behoben werden konnten. Am 23. April 2004 öffnete die Landesgartenschau Kehl-Strassburg ihre Tore. Insgesamt wurden 23.3 Mio. € in die 61 ha grosse Anlage investiert. Die in einer Rekordzeit von 14 Monaten gebaute neue Rheinbrücke – die Passerelle des deux Rives – das verbindende Element des Zwei-Ufer-Gartens, hat 22.35 Mio. € gekostet. Die Kosten wurden von den Ausrichterstädten sowie der EU finanziert. Insgesamt 1.39 Mio. Besucher haben das sechsmonatige Festival auf beiden Seiten des Rheins besucht (*Landesgartenschau GmbH Kehl* 2005).

Mit der Umgestaltung der Bundesstrasse B 28 in einen breiten und grosszügigen Stadtboulevard und dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes konnte das Stadtbild aufgewertet und die seit Mitte der 1960er Jahre bestehende Trennung zwischen Innenstadt und Bahnhofsbereich aufgehoben werden. Der Kehler Bahnhof wurde 2003 als erster voll funktionsfähiger Bahnhof in Deutschland von der Deutschen Bahn AG an einen Investor verkauft. Die erfolgreiche Konversion der Grossherzog-Friedrich-Kaserne und der Villa Schmidt sowie der 2007 vollendete Bau eines städtebaulich integrierten Einkaufszentrums stellen weitere Meilensteine der Entwicklung dar. Was sich aus Sicht des Besuchers als Pflanzenschau oder als sechsmonatige Messe für das Gärtnerhandwerk darstellt, ist für die ausrichtende Stadt ein millionenschweres Konjunkturprogramm. Grossprojekte sind Instrumente, mit denen Städte inszeniert werden und ins "richtige Licht" gerückt werden, so dass sie für Investoren interessant werden. Dies gilt auch für die Stadt Kehl, denn ohne die Landesgartenschau wäre es nicht zu dieser Konzentration öffentlicher Mittel und der Umsetzung privater Investitionsvorhaben gekommen, ohne die der für die Stadt Kehl so wichtige Veränderungsprozess im Stadtgefüge nicht hätte ausgelöst werden können (*Funk* 2009). Der Rhein ist mittlerweile nicht mehr ein trennender Grenzfluss, sondern verbindendes Element zwischen Kehl und Strassburg.



Abb. 1 Die zur Landesgartenschau Kehl-Strassburg im Jahr 2004 fertig gestellte “Passerelle des deux Rives”, die sich mittlerweile zum Symbol für die grenzübergreifende Zusammenarbeit entwickelt hat. Die Brücke war 2009 auch Schauplatz des Treffens der Staats- und Regierungschefs während des NATO-Gipfels in den beiden Städten. *Foto: T. Krieg, 30.05.2004*

Kehl war schon immer dem Rhein zugewandt, Strassburg war seit jeher eine Stadt an der Ill und suchte seine Entwicklung zunächst im Norden, dann im Süden und später im Westen. Mit dem Garten der zwei Ufer orientiert sich die Europahauptstadt erstmals nach Osten und wendet sich dem Rhein zu. Ein sich vom Heyritz in Strassburg bis zum Stadteingang von Kehl erstreckendes 250 ha grosses Gebiet bietet die Möglichkeit, Brachen und ehemalige Industriegebiete neu zu ordnen. Mit dem Bau eines Science Centers, eines Multiplexkinos, eines Einkaufszentrums, eines Archivs und einer neuen Musikhochschule sind auf Strassburger Seite bereits wichtige städtebauliche Projekte umgesetzt worden (Schröder 2011). Neue Gewerbeareale entlang der ehemaligen Hafenbecken sollen weitere Investoren anlocken. Konkret geht es um den Bau von 9'000 Wohnungen und die Ansiedlung von 8'500 Arbeitsplätzen. Ein Teil davon soll auf dem ehemaligen Coop-Areal entstehen. Allein auf dem 50'000m² grossen Areal werden ca. 22 Mio. € investiert, um dem ehemaligen Standort des 1902 gegründeten “Konsumverein für Strassburg und Umgebung” neues Leben einzuhauchen (☉₂). Sämtliche städtebaulichen Erneuerungsmassnahmen zielen darauf ab, Strassburgs Funktion als Europastadt und Metropole im Osten Frankreichs zu stärken.

Strassburgs räumliche Ausdehnung in Richtung Deutschland hat Auswirkungen auf den Nachbarn auf der deutschen Seite. Die Verflechtungen beider Städte nehmen kontinuierlich zu. Nicht nur städtebaulich, auch ökonomisch gibt es immer mehr Wechselwirkungen zwischen Kehl und Strassburg. Nahezu ein Fünftel der in Kehl Beschäftigten pendelt täglich aus Frankreich in einen der über 2'200 Kehler Betriebe. Mehr als 70 französische Firmen sind mit einer Niederlassung am Standort vertreten. Unterstützung bei der Aufnahme einer geschäftlichen oder beruflichen Tä-



Abb. 2 Die deutsch-französische Agentur für Arbeit am Kehler Bahnhof. Foto: M. Funk, 01.11.2016

tigkeit in Kehl erhalten französische Arbeitnehmer, Gründer und Unternehmen von der städtischen Wirtschaftsförderung und einer Vielzahl grenzübergreifender Einrichtungen. Hierzu gehört auch die 2013 eingeweihte deutsch-französische Arbeitsagentur.

Die Lage an der Grenze hat sich zu einem Standortvorteil entwickelt. Der Transformationsprozess von der „grauen Maus“ zu einem selbstbewussten und attraktiven Mittelzentrum vor den Toren Strassburgs ist vielerorts bewältigt. Der Imagewandel, der positive Entwicklungstrend und die zunehmenden Verflechtungen mit Strassburg machen sich auch im Einzelhandel und im Tourismus bemerkbar. Der Kehler Einzelhandel profitiert seit Jahren von Kaufkraftzuflüssen aus Strassburg. Verschiedene Untersuchungen belegen, dass ca. 40–45 % der im Einzelhandel getätigten Umsätze mit französischen Kunden erzielt werden (Funk 2011). Mit 217'000 Übernachtungen im Jahr 2015 gehört Kehl zu den grösseren touristischen Destinationen in Südbaden, wenngleich es kein klassischer Ferienort ist. Die Kehler Hotellerie und Gastronomie profitiert dabei von Strassburgs Funktion als Tourismusdestination, Messestandort und Sitz der europäischen Institutionen.

Der Schwung der Landesgartenschau wurde in Kehl genutzt. Darüber hinaus ist erkannt worden, dass die Zusammenarbeit mit Strassburg die entscheidende Triebfeder für die Stadtentwicklung darstellt. Demzufolge hat die Grenzstadt ein hohes Interesse, weiterhin grenzübergreifende Projekte auf den Weg zu bringen. Gute Gründe gibt es für die Wiederanbindung Kehls an das Strassburger Strassenbahnnetz. Bereits 1897–1918 fuhr eine Strassenbahn von Strassburg nach Kehl über die Vorgängerbrücke der heutigen Europabrücke (Schröder 2011). Verkehrszählungen haben ergeben, dass rund 65 % des Verkehrsaufkommens auf der Europabrücke regionalen Ursprungs sind und die Verkehrsteilnehmer ihren Wohnort im Verdichtungsraum Kehl-Strassburg haben. Hinzu kommt ein deutlicher Zuwachs in der Inanspruchnahme von Bussen und Bahnen,

die von Kehl nach Strassburg bzw. in umgekehrter Richtung fahren. Den Berechnungen der Verkehrsplaner zufolge beläuft sich das Fahrgastpotenzial einer Tramverbindung von Kehl nach Strassburg auf ca. 11'600 Personen pro Tag.

Eine im Jahr 2000 von beiden Städten in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zeigt deutliche Chancen für eine Tramlinie Kehl–Strassburg auf. Im November 2009 unterzeichnen der Kehler Oberbürgermeister und der Präsident der Stadtgemeinschaft Strassburg einen Vertrag über die Finanzierung der Entwurfsplanung für eine gemeinsame Tramlinie. Die Gesamtkosten für die Gleisstrecke von der Haltestelle Aristide Briand bis zum Kehler Rathaus belaufen sich auf 107 Millionen Euro. Der deutsche Anteil beträgt 42.8 Mio. €, 12.7 Mio. € entfallen dabei auf den Bau der Trambrücke. Bei der Finanzierung gilt: Beide Partner bezahlen die Kosten auf ihrem jeweiligen Territorium. Die Kosten für die neue Trambrücke mit Gleisanlagen, Fuss- und Radwegen werden geteilt. Bund und Land haben Fördergelder in Höhe von bis zu 28 Mio. € zugesagt, so dass die Stadt Kehl ca. 16.8 Mio. € an Eigenmitteln aufbringen muss (🌐₃).



Abb. 3 Baustellenarbeiten an der Trambrücke Kehl-Strassburg.

Foto: M. Funk, 01.11.2016

Die Verlängerung der Tramlinie D ist integraler Teil der Entwicklungsachse Kehl-Strassburg und wurde als eines der wichtigsten grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte von der EU im Rahmen von INTERREG IV auf deutscher Seite mit 2.3 Mio. € kofinanziert (A. Lipowsky, Leiterin Stabstelle OB-Büro/Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, mündl. Mitt. vom 24.11.2016). Die Intentionen bei der Anbindung Kehls an das Strassburger Tramsystem sind:

- Die grenzübergreifenden Verkehrsbeziehungen zu verbessern und einen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität zu erreichen.
- Die im Osten Strassburgs gelegenen Industrie- und Wohnviertel zu revitalisieren und Platz für neue Wohn- und Arbeitsformen zu schaffen.
- Die durch den Bau der Bundesstrasse B 28 entstandenen städtebaulichen Missstände auf Kehler Seite weiter zu beseitigen.
- Eine Katalysatorfunktion für die Entwicklung des Verdichtungsraumes Kehl-Strassburg zu haben.

Für Kehl ist die Wiederanbindung an das Strassburger Strassenbahnnetz mehr als ein Verkehrsprojekt, das mit dem Ankommen der Tramlinie am Kehler Rathaus im Jahr 2018 abgeschlossen sein wird. Es ist vielmehr die Fortentwicklung der städtebaulichen Entwicklungsachse zwischen dem Heyritz-Areal in Strassburg und der Kinzigbrücke in Kehl. So wurde u. a. im Mai 2012 von beiden Städten ein städtebaulicher Wettbewerb für die sich gegenüberliegenden ehemaligen Zollhöfe ausgeschrieben. Ziel ist es, den Yachthafen näher an die Stadt zu bringen und den Kehler Zollhof sowie das Areal der Grossherzog-Friedrich-Kaserne zu modernen und urbanen Stadtvierteln mit den Schwerpunkten Wohnen und Gewerbe auszubilden. Mit der Ankunft der Tramlinie bekommt auch das Rathaus-Umfeld bis hin zum Areal der Sparkasse ein neues Gesicht. Das historische Gebäude der Tulla-Realschule wird zu einem Bildungs- und Kulturzentrum umgebaut. Kehls Stadtzentrum wird damit geprägt sein von moderner und zeitgemässer Architektur. Hinterhöfe werden damit der Vergangenheit angehören.

6 Fazit und Ausblick

Seit dem Fall der Berliner Mauer und dem Ende des Kalten Krieges haben sich neue politische, ökonomische und gesellschaftliche Perspektiven ergeben. Die Grenzregionen Europas bleiben von diesen tiefgreifenden raumstrukturellen Wandlungsprozessen keineswegs ausgeschlossen. Im Gegenteil: Gerade hier werden die Transformationsprozesse besonders erlebbar. Nach Jahrhunderten von Konflikten und kriegerischen Auseinandersetzungen ist in Europa und damit auch am Oberrhein die Erkenntnis gereift, dass die Zukunft nur friedlich und gemeinsam gestaltet werden kann. Kehl profitiert mehr als andere Städte am Oberrhein von dieser Entwicklung. Mit der Bestimmung, eine deutsche Grenzstadt zu sein, hat die Stadt nach leidvollen und schmerzvollen Erfahrungen in den letzten Jahren gut leben können. Wäre Kehl nach Ende des Zweiten Weltkriegs dauerhaft französisch geblieben, so hätte es die Möglichkeit zur Aussöhnung und zur Zusammenarbeit nicht gegeben. Heute ist die Stadt in der Lage, dauerhaft über die Grenze mit dem französischen Nachbarn zusammenzuarbeiten. Im Grenzraum zwischen Deutschland und Frankreich zeigt sich täglich, ob die Brüsseler Regelungen pragmatisch und alltagstauglich sind. Kehl ist zum Laboratorium Europas geworden. Es ist eine Versuchsküche in einem Europa der Regionen. Im Feldversuch zeigt sich, ob das vereinte Europa zukunftsfähig ist. Zumindest für Kehl kann gesagt werden, dass die wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Perspektiven dank der intensiven Zusammenarbeit mit Strassburg gut sind. Kehl hat eine Zukunft. Diese liegt in der weiteren Intensivierung der Zusammenarbeit mit Strassburg.

Literatur

- Denni K. 2008. *Rheinüberschreitungen – Grenzüberwindungen. Die deutsche Grenze und ihre Rheinbrücken (1861 – 2006)*. Konstanz, 1–334.
- Funk M. 2011. Grenzfall Kehl. Stadtentwicklung in deutsch-französischer Perspektive. *Forum Stadt* 26 (3): 61–74.
- Funk M. 2009. *Unternehmen im Fokus lokaler Standortpolitik. Findet die kommunale Wirtschaftsförderung zeitgemässe Antworten auf die Bedürfnisse ihrer Kunden? Eine Untersuchung in vier grossen Kreisstädten der Ortenau*. Sternenfels, 1–310.
- Landesgartenschau GmbH Kehl. 2005. *Kehl und die Gartenschau. Eine Stadt verändert sich*. 1–91.
- Schröder E.-J. 2011. Strasbourg/Strassburg – vom Verkehrszentrum im Elsass zur “Magistrale für Europa”. *Regio Basiliensis* 52(3): 203–213.
- Stüwe H. 2003. *Evakuierung, Besetzung, Freigabe. Kehler Stadtgeschichte 1944–1953*. 1–112.

Internetquellen

- ① Strassenverkehrszentrale Baden-Württemberg 2016. Dauerzählstelle B 28 Europabrücke. www.svz-bw.de/fileadmin/verkehrszaehlung/dz/ganglinien_b/B28_Kehl_Europabruecke.pdf. [Eingesehen am 27.10.2016]
- ② Neue Tram, neue Brücke: Kehl und Strassburg wachsen zusammen und verändern sich. www.badische-zeitung.de/suedwest-1/neue-tram-neue-bruecke-kehl-und-strassburg-wachsen-zusammen-und-veraendern-sich—126150011.html. [Eingesehen am 29.10.2016]
- ③ Tram nach Kehl. www.kehl.de/stadt/tram/index.php?navid=0013 [Eingesehen am 10.10.2016]