

Machbarkeitsstudie für die Wiederherstellung eines Rheinübergangs zwischen Schoenau und

Phase 2 - Untersuchung der Szenarien



Karlsruhe, 18.03.2025

TTK-Projektnummer: 6038

Machbarkeitsstudie für eine Fährverbindung zwischen Schoenau und Weisweil

Phase 2 - Untersuchung der Szenarien

Auftraggeber:

Gemeinde Schoenau
7 Rue de la Mairie
67390 Schoenau

Ansprechpartner: Herr Simon DAERDEN

Tel: 03 88 85 20 46

E-Mail: simon.dearden@schoenau.fr

Auftragnehmer: TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH

Sitz

Durlacher Allee 73

D-76131 Karlsruhe

Kontakt: Marc PEREZ

Tel.: + 49 (0) 721 62503-15

Fax. : + 49 (0) 721 62503-33

E-Mail: marc.perez@ttk.de

www.ttk.de

Bearbeitungsteam:

Brice Moussard, Pierre Nouaille,

Leonard Pröbsting, Sylvain Treil, Romain Dentinger, Solmaz Ranjineh



Inhaltsverzeichnis

1	Einführung.....	10
2	Technische Merkmale und Kosten der verschiedenen Szenarien	12
2.1	Technische Daten der Anlegestege	12
2.1.1	Infrastruktur der Anlegestege	12
2.1.1.1	Allgemeines	12
2.1.1.2	Bestehende Infrastruktur.....	12
2.1.1.3	Lösung 1 - Aluminiumponton	13
2.1.1.4	Lösung 2 - Modularer Ponton	15
2.1.2	Untersuchte Szenarien	17
2.2	Kosten der Pontons.....	18
2.2.1	Szenario 1: Einfache Überquerung des Grand Canal d'Alsace	18
2.2.2	Szenario 2: Überquerung des Grand Canal d'Alsace und Anlegen auf der Westseite in Verlängerung der RD611	18
2.2.3	Szenario 3: Überquerung des Rheins	19
2.3	Vergleich der 3 Szenarien in Bezug auf die Anlegestege.....	20
2.3.1	Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur	20
2.3.2	Ausführung der Pontons	20
2.4	Weitere Umbaumaßnahmen Szenario 1	22
2.4.1	Beschreibung der Umbaumaßnahmen	22
2.4.2	Gestaltung der Fuß- und Radwegbrücke	22
2.4.3	Kosten	27
2.5	Weitere Umbaumaßnahmen - Szenario 2 und 3.....	27
2.5.1	Beschreibung der Umbaumaßnahmen	27
2.5.2	Fahrradverbindung und Umbau der Kreuzung RD611/RD52	29
2.5.3	Gestaltung des Parkplatzes	32
2.5.3.1	Pkw-Parkplatz Westseite	32
2.5.3.2	Bus-, Behinderten- und Fahrradparkplatz an der Ostseite	34
2.5.4	Barrierefreiheit am Damm	36
2.5.5	Kosten	38
2.6	Vergleich der Umbaumaßnahmen der Szenarien	39
2.7	Merkmale des Fährschiffs	40
2.7.1	Eigenschaften und Kosten des Schiffes	40

2.7.2	Zusammenfassung und Vergleich der analysierten Lösungen	44
2.8	Betriebskosten der Fährverbindung	45
2.8.1	Aspekte der Betriebskosten	45
2.8.1.1	Personalkosten	45
2.8.1.2	Energiekosten	46
2.8.1.3	Stellplatz- und Anschlusskosten	48
2.8.1.4	Fixkosten	48
2.8.2	Bilanz der Betriebskosten	48
2.9	Kosten für die Integration der Fährverbindung in das ÖPNV-Angebot.....	49
2.9.1	ÖPNV-Integration auf französischer Seite	49
2.9.2	ÖPNV-Integration auf deutscher Seite	51
2.10	Zusammenfassung der Kosten	52
2.10.1	Kosten der Szenarien	52
2.10.2	Anteil der Betriebskosten, der durch Tarifeinnahmen gedeckt wird	54
3	Institutionelle Trägerschaft und vertraglicher Rahmen.....	57
3.1	Mögliche institutionelle Trägerschaften	57
3.1.1	Bestimmung der für die Organisation der Fährverbindung zuständigen Aufgabenträger in Frankreich	57
3.1.1.1	Der Kontext.....	57
3.1.1.2	Zuständigkeit oder Nicht-Zuständigkeit der ÖPNV-Aufgabenträger für die Einrichtung einer möglicherweise grenzüberschreitenden Fährverbindung.....	58
3.1.1.3	Bedingungen für die Beteiligung der Gemeinde Schœnau an der grenzüberschreitenden Verbindung	60
3.1.1.4	Die Durchführbarkeit der Intervention des PETR Sélestat Alsace Centrale	65
3.1.2	Die Bedingungen für das Eingreifen einer öffentlichen Körperschaft in einen für den Wettbewerb geöffneten Markt	69
3.1.2.1	Voraussetzungen für das Eingreifen einer öffentlichen Einrichtung nach französischem Recht	69
3.1.2.2	Voraussetzungen für das Tätigwerden einer öffentlichen Einrichtung im europäischen Recht.....	72
3.2	Vertraglicher Rahmen	73
3.2.1	Die Art der Verwaltung der Fährverbindung	73
3.2.2	Die Hauptmerkmale von Variante 1	74
3.2.2.1	Der Gegenstand des Vertrags	74
3.2.2.2	Die Dauer des Auftrags.....	74
3.2.2.3	Das Vergabeverfahren.....	74

3.2.2.4	Die Kriterien zur Beurteilung der Angebote.....	75
3.2.3	Die Hauptmerkmale der Variante 2	75
3.2.3.1	Gegenstand der Verträge	75
3.2.3.2	Der Vertrag über die Lieferung des Schiffs	75
3.2.3.3	Der Vertrag über den Betrieb der Fährverbindung.....	75
3.2.4	Der Wettbewerb mit anderen Betreibern von Fährverbindungen	76
3.2.4.1	Die Möglichkeit, von Nebeneinkünften zu profitieren	76
4	Vergleichende Analyse der verschiedenen Szenarien	77
5	Vorgehensweise und voraussichtlicher Zeitplan für die Umsetzung	81
5.1	Projekt- und Bauphase.....	81
5.1.1	Flussbauliche Maßnahmen	81
5.1.1.1	Zusätzliche Studien und Verfahren.....	81
5.1.1.2	Zeitplan.....	82
5.1.2	Angrenzende Umbaumaßnahmen	82
5.1.2.1	Erste Einschätzungen der Umweltauswirkungen und Umweltverfahren	82
5.1.2.2	Verfahrens- und Umsetzungsdauer Szenario 1	82
5.1.2.3	Verfahrens- und Umsetzungsdauer Szenarien 2 und 3 .	83
5.2	Vergabe des Betriebsvertrags.....	84
	Anhänge.....	85
	Pläne der Anlegestege.....	85

Tabellen

Tabelle1 : Kosten der Anlegestege - Szenario 1	18
Tabelle2 : Kosten der Anlegestege - Szenario 2	19
Tabelle3 : Kosten der Anlegestege - Szenario 3	19
Tabelle4 : Vergleich des Bedarfs an Infrastruktur der Anlegestege zwischen den 3 Szenarien	20
Tabelle5 : Kosten für Szenario 1 - Nordbrücke	27
Tabelle6 : Kosten für die weiteren Maßnahmen von Szenario 2 und 3 - Kreuzung RD 52 / RD 611	38
Tabelle7 : Kosten für die Errichtung von Haltestellen für Reisebusse (optional)	39
Tabelle8 : Multikriterieller Vergleich der Maßnahmen	40
Tabelle9 : Zusammenfassung der Eigenschaften der von den drei Herstellern angebotenen Boote	44
Tabelle10 : Kosten für ein WePro 700-Boot in Abhängigkeit von der Batteriegröße und dem Vorhandensein von Solarpaneelen	45
Tabelle11 : Personalkosten in Abhängigkeit vom gewählten Angebotsszenario	46
Tabelle12 : Energiekosten in Abhängigkeit vom gewählten Angebots- und Querungsszenario	47
Tabelle13 : Jährliche Betriebskosten des Shuttles in Abhängigkeit vom gewählten Angebots- und Querungsszenario (in Euro ohne Steuern)	48
Tabelle14 : Jährliche Betriebskosten der Verlängerung der Linie C (in Euro ohne Steuern)	51
Tabelle15 : Jährliche Betriebskosten des TC-Shuttles in der Gemeinde Weisweil (in Euro ohne MwSt.)	52
Tabelle16 : Umfang der drei in Phase 1 definierten Szenarien	53
Tabelle17 : Gesamtkosten der Szenarien	54
Tabelle18 : Multikriterienanalyse der drei Szenarien	79

Illustrationen

Abbildung1	Foto des Pontons auf der deutschen Seite	12
Abbildung2	: Beispiel für einen Holzboden	13
Abbildung3	: Beispiel Epoxidharz	13
Abbildung4	: Beispiel Gitterroste	14
Abbildung5	: Beispiel Anlegestege	15
Abbildung6	: Beispiel Anlegestege	15
Abbildung7	: Beispiel für einen modularen Ponton	16
Abbildung8	: Zu vertiefende Szenarien (Lenkungsausschuss - Phase 1)	17
Abbildung9	: Gestaltungsprinzipien von Szenario 1 Nordbrücke	22
Abbildung10	: Bestehende Situation an der Nordüberquerung	23
Abbildung11	: Bestehendes / geplantes Querprofil nördlich der RD52 (Fußgängerbrücke)	24
Abbildung12	: Auszug aus der topografischen Vermessung des Bereichs zwischen der Rue de la Digue und dem Damm	25
Abbildung13	: Prinzip der Rampenenden entlang der Rue de la Digue	26
Abbildung14	: Von der Landung der Brückenrampen betroffene Parzellen	26
Abbildung15	: Plan Umbaumaßnahmen Szenarien 2 und 3 Kreuzung RD611 / RD52	28
Abbildung16	: Entwurf für eine neue Pumpstation mit neuen Fußgängerbrücke	29
Abbildung17	: Bestehende Situation auf der RD611 aus Richtung Schoënau, mit gemeinsamen Geh-/Radweg auf Süd-West-Seite	29
Abbildung18	: Bestehende Kreuzung RD52 / RD611 aus Richtung Süden und Norden	30
Abbildung19	: Prinzip der Fahrradverbindung entlang der RD611 und der Überquerung der RD52	30
Abbildung20	: Bestehende und geplante Profile der RD 611	31
Abbildung21	: Bestehende Situation des westlichen Parkplatzes an der Kreuzung RD611/ RD52	32
Abbildung22	: Prinzipien der Parkplatzgestaltung im Nordwesten der Kreuzung	33
Abbildung23	: Beispiel für Stopper und Holzbarriere auf einem Parkplatz	34
Abbildung24	: Bestehende Situation am Parkplatz Ost	35
Abbildung25	: Gestaltungsprinzipien des Parkplatzes auf der Ostseite	36
Abbildung26	: Bestehende Rampe und Treppe	37

Abbildung27 :	Rampe und Treppe	37
Abbildung28 :	Foto WePro700 von Naviwatt (Stadt Metz) - Quelle https://bord-a-bord-boat.com/bateau/wepro-700-2/#group-4	41
Abbildung29 :	Foto Vorlage Nep12 (NepTech) angepasst für Les Sables d'Olonne - Quelle https://neptech.co/bateaux-bus-nep12-sables-olonne-agglomeration/	41
Abbildung30 :	Ausschnitt aus dem zukünftigen Elsa-Netz bis 2028 auf dem Gebiet der Communauté de Communes du Ried de Marckolsheim (Quelle: PETR Sélestat Alsace Centrale)	50
Abbildung31 :	Auszug aus dem elsässischen Schema der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit	61

1 Einführung

Die Gemeinden Schœnau (Elsass) und Weisweil (Baden-Württemberg) auf beiden Seiten des Rheins waren früher durch eine Brücke miteinander verbunden, die im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Da die bestehenden Rheinübergänge 9 km südlich (zwischen Marckolsheim und Sasbach-am-Kaiserstuhl) bzw. 11 km nördlich (zwischen Rhinau und Kappel-Grafenhaus) liegen, wirkt sich das Fehlen einer grenzüberschreitenden Verbindung sowohl auf den Pendler- als auch auf den Freizeitverkehr aus und beeinträchtigt somit die Verbindung zwischen den beiden Gemeinden.

Die Erprobung einer direkten Fährverbindung zwischen diesen beiden Gemeinden während des Festes am 3. September 2023 hat das Attraktivitätspotenzial der Reaktivierung einer solchen Verbindung verdeutlicht.

Über die bloße Verbindung der beiden Gemeinden hinaus nehmen ihre jeweiligen Gebietskörperschaften, der Landkreis Emmendingen und die Communauté de communes du Ried de Marckolsheim sowie - im weiteren Sinne - das PETR Sélestat Alsace Centrale eine strategisch zentrale Position im Herzen der Rheinebene ein, in unmittelbarer Nähe der großen elsässischen, deutschen und schweizerischen Ballungsräume. Die Region genießt daher ein großes touristisches Interesse, das sich in der Vielfalt ihrer Landschaften (Wälder der Vogesen und des Schwarzwaldes, Ried-Ebene, Rheintal) sowie in der Vielfalt ihrer Sehenswürdigkeiten mit den französischen (Elsässische Weinstraße) und deutschen (Badische Weinstraße) Weinstraßen, den malerischen Dörfern oder auch dem in unmittelbarer Nähe gelegenen Freizeitpark Europa-Park zeigt, der jedes Jahr mehr als 7 Millionen Besucher anzieht, davon etwa 20% aus Frankreich.

Die Einrichtung einer Fährverbindung zwischen den Gemeinden Schœnau und Weisweil könnte daher einen entscheidenden Hebel darstellen, um die grenzüberschreitende Mobilität zu verbessern, das Tourismuspotenzial des Gebiets zu stimulieren und seine natürlichen Vorzüge und touristischen Attraktionen aufzuwerten. Ein solches Projekt erfordert jedoch:

- ▶ alle lokalen Behörden und Anrainergemeinden, die die Umsetzung unterstützen können, einzubeziehen;
- ▶ Akteure einzubinden, die einen unmittelbaren Nutzen daraus ziehen können, und damit das Potenzial abzukoppeln (Europa-Park, Kreuzfahrtschiffe auf dem Rhein usw.).
- ▶ die gebietsspezifischen Herausforderungen zu berücksichtigen (Tauber-geissen-Reservat, Rhinau-Staudamm, Polder-Projekt).

Ziel dieser Studie ist es, die Machbarkeit einer solchen Fährverbindung zu beurteilen. Der Begriff "Machbarkeit" ist hier im weitesten Sinne zu verstehen. Es geht darum, den Bedarf, den diese neue Verbindung decken könn-

te, zu ermitteln und zu quantifizieren, die Merkmale zu definieren und sich zu vergewissern, dass sie sowohl technisch als auch regulatorisch machbar ist.

In Phase 1 dieser Studie soll eine Bestandsaufnahme des Gebiets, seiner Bedürfnisse und Praktiken im Bereich der grenzüberschreitenden Mobilität sowie der Herausforderungen und Rahmenbedingungen erstellt werden, die bei der Einrichtung einer solchen Verbindung zu berücksichtigen sind. Sie ermöglicht somit - im Hinblick auf die ermittelten Rahmenbedingungen und Potenziale - die Auflistung der möglichen Alternativen für die Realisierung dieser Verbindung.

Diese Alternativen werden dann zu drei denkbaren Szenarien aggregiert, die in der zweiten Phase des Auftrags detailliert untersucht werden.

2 Technische Merkmale und Kosten der verschiedenen Szenarien

2.1 Technische Daten der Anlegestege

2.1.1 Infrastruktur der Anlegestege

2.1.1.1 Allgemeines

Das vorgesehene Fährschiff (siehe unten) hat kleine Ausmaße und stellt keine besonderen Anforderungen an das Anlegen dar und erzeugt nur geringe Wasserbewegungen während der Fahrt. Daher reicht eine Dimensionierung der Anlegestellen an beiden Ufern für kleine Schiffe und kann den von Freizeitschiffen entsprechen.

Die weiter unten vorgestellten technischen Ausarbeitungen werden durch Pläne im Anhang dieses Berichts veranschaulicht.

2.1.1.2 Bestehende Infrastruktur

Auf der deutschen Seite ist ein Ponton vorhanden, der gegebenenfalls (Szenario 3) für das An- und Ablegen des Fährschiff genutzt werden kann.



Abbildung1 Foto des Pontons auf der deutschen Seite

2.1.1.3 Lösung 1 - Aluminiumponton

Die Infrastruktur der Anlegestege besteht aus:

- ▶ Einem Ponton (Typ Schiffsanleger):
 - ▶ Länge: 12 m (entspricht einem typischen Modul für einen Schiffsanleger. Gegebenenfalls kann diese Länge vergrößert werden);
 - ▶ Breite: 2,50 m (eine Breite von 2,0 m oder 3,0 m kann ebenfalls gewählt werden, je nach den Fahrgastaufkommen und Komfortkriterien);
 - ▶ Freibord: 0,60 m (üblicher Wert). Dieser Wert kann je nach den Eigenschaften des Schiffes angepasst werden;
 - ▶ Aufbau des Pontons:
 - ▶ Aluminiumprofile, die einen Gitterrahmen bilden,
 - ▶ Schwimmer aus rotationsgeformtem Polyethylen mit Styroporfüllung,
 - ▶ Ein Holzbelag. Es kann ebenfalls ein Harz- oder Gitterrostbelag genutzt werden, der besser geeignet ist, um die Rutschgefahr zu verringern,



Abbildung 2 : Beispiel für einen Holzboden



Abbildung 3 : Beispiel Epoxidharz



Abbildung4 : Beispiel Gitterroste

- ▶ An den Rändern werden Geländer angebracht (außerhalb des Anlegebereichs),
- ▶ Poller um das Vertäuen des Schiffs zu ermöglichen.
- ▶ Ein Steg, der vom Ufer aus zum Ponton führt:
 - ▶ Länge: 10m. Die Vorschriften für mobilitätseingeschränkte Personen müssen eingehalten werden (Gefälle <4% für den Referenzwasserstand),
 - ▶ Breite: 2,00m ,
 - ▶ Struktur der Brücke: Aluminiumgitter,
 - ▶ Fundamente: Stahlbeton, oberflächlich oder auf Mikropfählen (Tiefgründung) gegründet. Der genaue Aufbau des Fundaments wird von den geotechnischen Daten abhängen.
 - ▶ Stegtor: Der Steg wird am Kopfende mit einem abschließbaren Tor versehen, um den Zugang zum Ponton außerhalb der Betriebszeiten zu verhindern.
- ▶ Führungspfähle, die durch Kabel ergänzt werden, um die Längsstabilität des Pontons zu gewährleisten:
 - ▶ Struktur: Aluminiumprofil,
 - ▶ Fundament: Stahlbeton (Flachgründung).

Nachfolgend einige Beispiele, die die technische Lösung veranschaulichen:

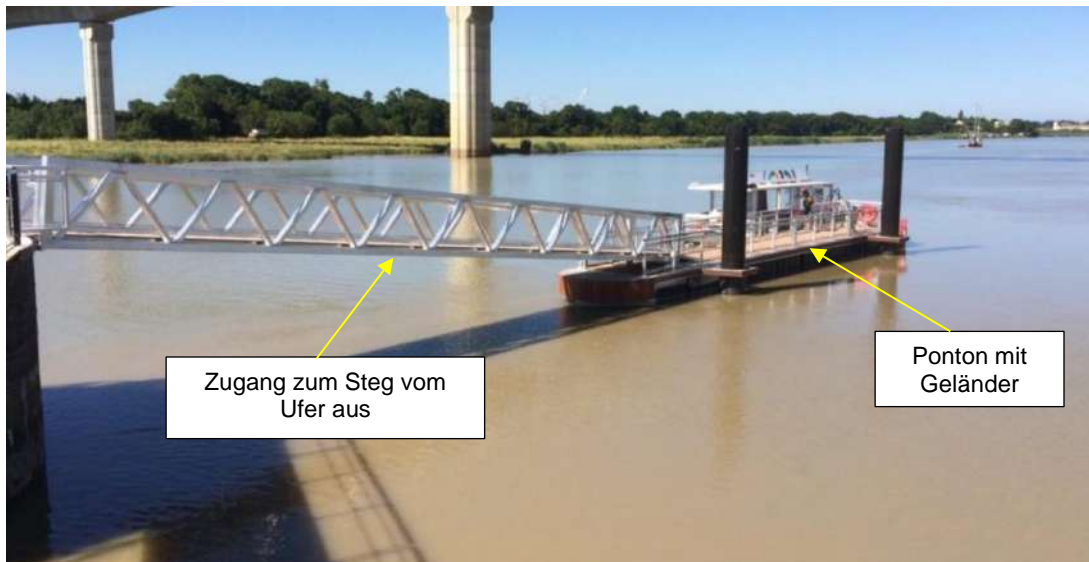


Abbildung5 : Beispiel Anlegestege



Abbildung6 : Beispiel Anlegestege

2.1.1.4 Lösung 2 - Modularer Ponton

Um die Kosten zu optimieren, kann die Aluminiumstruktur des Pontons durch einen modularen Ponton ersetzt werden.



Abbildung7 : Beispiel für einen modularen Ponton

Ansonsten sind die technischen Ausführungen mit denen von Lösung 1 identisch.

2.1.2 Untersuchte Szenarien

Der Lenkungsausschuss hat drei Szenarien ausgewählt, die in Phase 2 zu vertiefen sind. In Bezug auf die Infrastruktur der Anlegestege unterscheiden sich diese Szenarien hinsichtlich der Querungsrouten und der Lage und Anzahl der erforderlichen Pontons wie folgt:

- ▶ Szenario 1:
 - ▶ Überfahrt: Grand canal d'Alsace (Schoenau Nord - Ile de Rhinau),
 - ▶ Benötigte Pontons: 2 Pontons,
 - ▶ Technische Ausführung: Aluminiumpontons (Lösung 1).
- ▶ Szenario 2 :
 - ▶ Überfahrt: Grand canal d'Alsace (Schoenau Sud - Ile de Rhinau),
 - ▶ Benötigte Pontons: 2 Pontons,
 - ▶ Technische Ausführung: Modulare Pontons (Lösung 2).
- ▶ Szenario 3:
 - ▶ Überfahrt: Rhein (Schoenau Sud - Hafen von Weisweil),
 - ▶ Benötigte Pontons: 1 Ponton (Nutzung des vorhandenen Pontons auf der Seite von Weisweil);
 - ▶ Technische Ausführung: Aluminiumponton (Lösung 1).

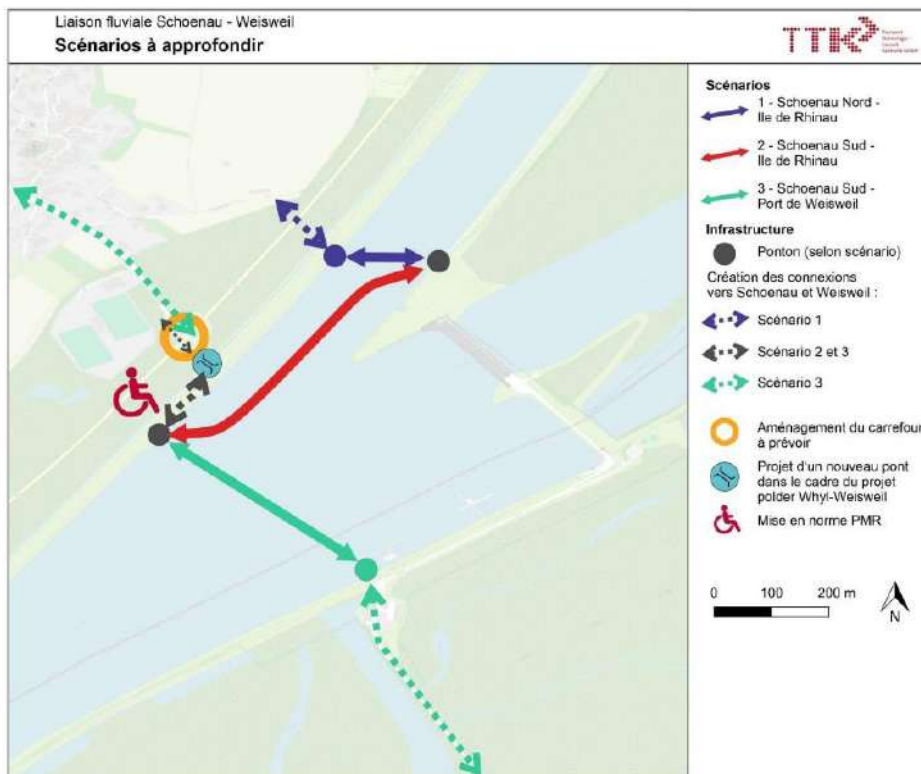


Abbildung8 : Zu vertiefende Szenarien (Lenkungsausschuss - Phase 1)

2.2 Kosten der Pontons

2.2.1 Szenario 1: Einfache Überquerung des Grand Canal d'Alsace

Für die Anlegestege betragen die geschätzten Herstellungskosten inkl. Arbeitskosten für die oben definierten Szenarien:

- ▶ **Szenario 1: 254.000 € ohne MwSt.**
 - ▶ Überfahrt: Grand canal d'Alsace (Schœnau Nord - Ile de Rhinau),
 - ▶ Ponton: 2 Aluminiumpontons (Lösung 1).

N°	Descriptif	Unité	Quantité	Prix unitaire HT	Montant HT
Prix généraux					
101	Installation de chantier et encadrement	F	1,00	50 000,00 €	50 000,00 €
102	Etat des lieux contradictoire	F	1,00	1 500,00 €	1 500,00 €
103	Etudes d'exécution et méthodes	F	1,00	10 000,00 €	10 000,00 €
104	Implantation et piquetage	F	1,00	1 500,00 €	1 500,00 €
105	Dossier de recollement	F	1,00	2 000,00 €	2 000,00 €
Sous-total :					65 000,00 €
Infrastructures fluviale rive française					
201	Culée passerelle et massifs BA	U	2,00	20 000,00 €	40 000,00 €
202	Passerelle (lu=2,00m)	ml	20,00	1 200,00 €	24 000,00 €
203	Bracon de guidage	U	4,00	3 000,00 €	12 000,00 €
204	Câbles	U	8,00	750,00 €	6 000,00 €
203	Ponton aluminium (lu=2,50m), yc platelage	ml	24,00	1 500,00 €	36 000,00 €
203	Garde-corps	ml	34,00	200,00 €	6 800,00 €
204	Equipements divers	F	1,00	5 000,00 €	5 000,00 €
Sous-total :					129 800,00 €
Total HT hors aléas :					194 800,00 €
Aléas (30%) :					58 440,00 €
Total HT avec aléas :					254 000,00 €
TVA (20%) :					50 800,00 €
Total TTC :					304 800,00 €

Tabelle1 : Kosten der Anlegestege - Szenario 1

2.2.2 Szenario 2: Überquerung des Grand Canal d'Alsace und Anlegen auf der Westseite in Verlängerung der RD611

- ▶ **Szenario 2: 201.000 € ohne MwSt.**
 - ▶ Überfahrt: Grand canal d'Alsace (Schœnau Sud - Ile de Rhinau),
 - ▶ Ponton: 2 modulare Pontons (Lösung 2).

Technische Merkmale und Kosten der verschiedenen Szenarien

N°	Descriptif	Unité	Quantité	Prix unitaire HT	Montant HT
Prix généraux					
101	Installation de chantier et encadrement	F	1,00	30 000,00 €	30 000,00 €
102	Etat des lieux contradictoire	F	1,00	1 500,00 €	1 500,00 €
103	Etudes d'exécution et méthodes	F	1,00	7 500,00 €	7 500,00 €
104	Implantation et piquetage	F	1,00	1 500,00 €	1 500,00 €
105	Dossier de recollement	F	1,00	2 000,00 €	2 000,00 €
Sous-total :					42 500,00 €
Infrastructures fluviale rive française					
201	Culée passerelle et massifs BA	U	2,00	20 000,00 €	40 000,00 €
202	Passerelle (lu=2,00m)	ml	20,00	1 200,00 €	24 000,00 €
203	Bracon de guidage	U	4,00	3 000,00 €	12 000,00 €
204	Câbles	U	8,00	750,00 €	6 000,00 €
203	Ponton modulaire (lu=2,50m), yc platelage	ml	24,00	750,00 €	18 000,00 €
203	Garde-corps	ml	34,00	200,00 €	6 800,00 €
204	Equipements divers	F	1,00	5 000,00 €	5 000,00 €
Sous-total :					111 800,00 €
Total HT hors aléas :					154 300,00 €
Aléas (30%) :					46 290,00 €
Total HT avec aléas :					201 000,00 €
TVA (20%) :					40 200,00 €
Total TTC :					241 200,00 €

Tabelle2 : Kosten der Anlegestege - Szenario 2

2.2.3 Szenario 3: Überquerung des Rheins

► Szenario 3: 169.000€

- Überfahrt: Rhein (Schœnau Sud - Hafen von Weisweil),
- Ponton: 1 Aluminiumponton (Lösung 1) (Nutzung des vorhandenen Pontons auf der Seite von Weisweil).

N°	Descriptif	Unité	Quantité	Prix unitaire HT	Montant HT
Prix généraux					
101	Installation de chantier et encadrement	F	1,00	30 000,00 €	30 000,00 €
102	Etat des lieux contradictoire	F	1,00	1 500,00 €	1 500,00 €
103	Etudes d'exécution et méthodes	F	1,00	7 500,00 €	7 500,00 €
104	Implantation et piquetage	F	1,00	1 500,00 €	1 500,00 €
105	Dossier de recollement	F	1,00	2 000,00 €	2 000,00 €
Sous-total :					42 500,00 €
Infrastructures fluviale rive française					
201	Culée passerelle et massifs BA	U	1,00	20 000,00 €	20 000,00 €
202	Passerelle (lu=2,00m)	ml	10,00	1 200,00 €	12 000,00 €
203	Bracon de guidage	U	2,00	3 000,00 €	6 000,00 €
204	Câbles	U	4,00	750,00 €	3 000,00 €
203	Ponton aluminium (lu=2,50m), yc platelage	ml	12,00	1 500,00 €	18 000,00 €
203	Garde-corps	ml	17,00	200,00 €	3 400,00 €
204	Equipements divers	F	1,00	25 000,00 €	25 000,00 €
Sous-total :					87 400,00 €
Total HT hors aléas :					129 900,00 €
Aléas (30%) :					38 970,00 €
Total HT avec aléas :					169 000,00 €
TVA (20%) :					33 800,00 €
Total TTC :					202 800,00 €

Tabelle3 : Kosten der Anlegestege - Szenario 3

2.3 Vergleich der 3 Szenarien in Bezug auf die Anlegestege

Die drei Szenarien müssen hinsichtlich zweier Aspekte verglichen werden:

- ▶ Ihr Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur;
- ▶ Die Ausführung der Pontons.

Diese beiden Aspekte sind unabhängig voneinander, so dass eine umfassende multikriterielle Analyse nicht sinnvoll ist.

2.3.1 Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Anzahl der benötigten Pontons / Kosten	2	2	1
Einschränkungen, die bei der Platzierung der Pontons zu berücksichtigen sind	▶ Nähe zu EDF-Messinstrumenten	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nähe zu EDF-Messinstrumenten ▶ Nähe zum VNF-Ponton zu berücksichtigen 	▶ Nähe zum VNF-Ponton zu berücksichtigen
Potenzial für eine gemeinsame Nutzung mit dem VNF-Ponton	Nicht vorhanden	Möglicherweise	Möglicherweise

Tabelle4 : Vergleich des Bedarfs an Infrastruktur der Anlegestege zwischen den 3 Szenarien

Da Szenario 3 auf dem bestehenden Ponton in Weisweil basiert und den Betrieb des EDF-Staudamms nicht beeinträchtigt, vereint es alle Vorteile in sich. Es ermöglicht auch, gegebenenfalls eine gemeinsame Nutzung mit dem von VNF vergebenen Ponton vorzusehen.

Die Szenarien 1 und 2 haben gemeinsam, dass sie zwei Pontons erfordern. Da diese Szenarien eine Einrichtung auf der Insel Rhinau erfordern, werden sie aufgrund der Präsenz des Staudamms und der Messinstrumente zwangsläufig ein komplexeres Zulassungsverfahren erfordern.

2.3.2 Ausführung der Pontons

Die Szenarien wurden so konzipiert, dass sowohl Aluminiumpontons als auch modulare Pontons untersucht und verglichen werden können. Beide Ausführungsarten können jedoch unabhängig in allen drei Szenarien eingesetzt werden.

Die Vorteile dieser beiden Alternativen sind folgende:

- ▶ Aluminium-Ponton (Szenarien 1 und 3) :

- ▶ Der Bodenbelag ist von besserer Qualität in Bezug auf die Rutschgefahr
- ▶ Der Ponton kann ein Geländer enthalten, das mit der Norm NF P98-405 kompatibel ist. Der modulare Ponton erlaubt keine solchen Geländer, aber die Geländer sind für diese Art von Infrastruktur nicht vorgeschrieben;
- ▶ Bessere Haltbarkeit.
- ▶ Modularer Ponton (Szenario 2) :
 - ▶ Geringere Investition (-53 000 € im Vergleich zu Szenario 1)
 - ▶ Einfach einzurichtende Anlegestellen.

2.4 Weitere Umbaumaßnahmen Szenario 1

2.4.1 Beschreibung der Umbaumaßnahmen

Szenario 1 erfordert die Errichtung einer direkten Rad- und Fußgängerverbindung zwischen dem Damm und der Rue de la Digue mittels einer neuen Fuß- und Radwegbrücke über die RD52.

Dieses neue Bauwerk würde eine Verbindung sowohl zur Gemeinde Schœnau als auch zum Campingplatz und zur Badesee weiter nördlich ermöglichen.

An der Kreuzung der Rue de la Digue mit der RD611 wird eine angemessene Radwegweisung eingerichtet.



Abbildung9 : Gestaltungsprinzipien von Szenario 1 Nordbrücke

2.4.2 Gestaltung der Fuß- und Radwegbrücke

Der zweite Zugang zum Damm, der sich 385 m weiter nördlich von der Kreuzung RD52/RD611 befindet, ist wesentlich schmaler und verfügt über keine Kfz-Parkplätze. Die Rue de la Digue liegt leicht oberhalb der RD 52.

Ein kleiner Fußweg ermöglicht eine Verbindung zwischen der Rue de la Digue und der RD52, insbesondere für Personen, die vom Campingplatz

kommen. Die Überquerung ist jedoch nicht ausgeschildert und nicht ungesichert.



Abbildung10 : Bestehende Situation an der Nordüberquerung

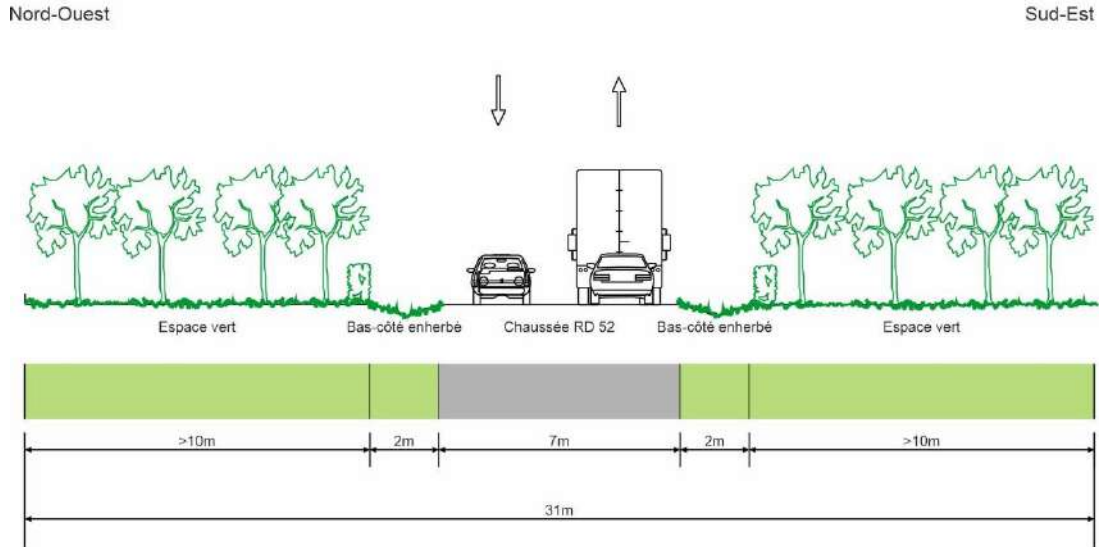
Die Fußgänger- und Fahrradverbindung könnte durch eine neue, direkt mit dem Damm verbundene Fuß- und Radwegbrücke verbessert werden, die die RD52 in einer Höhe von mehr als 5,50 m überquert und mit einem sanften Gefälle (entsprechend den Regelwerken für mobilitätseingeschränkte Personen) zur Rue de la Digue hin endet. Zwei Rampen würden es den Nutzern ermöglichen, entweder in Richtung der Stadt Schoënau oder des Campingplatzes abzuzweigen.

Dies würde das Beschneiden/Fällen einiger Bäume erfordern, um die Einfügung der ca. 5 m breiten Fußgängerbrücke einschließlich der Struktur zu ermöglichen. Es sind regelmäßige Bodenanker vorgesehen, insbesondere auf der Höhe der RD52.

Nach Abschluss der Arbeiten können auf der Strecke wieder Bäume gepflanzt werden.

Technische Merkmale und Kosten der verschiedenen Szenarien

RD 52 - Nord (existant)



RD 52 - Nord (projet)

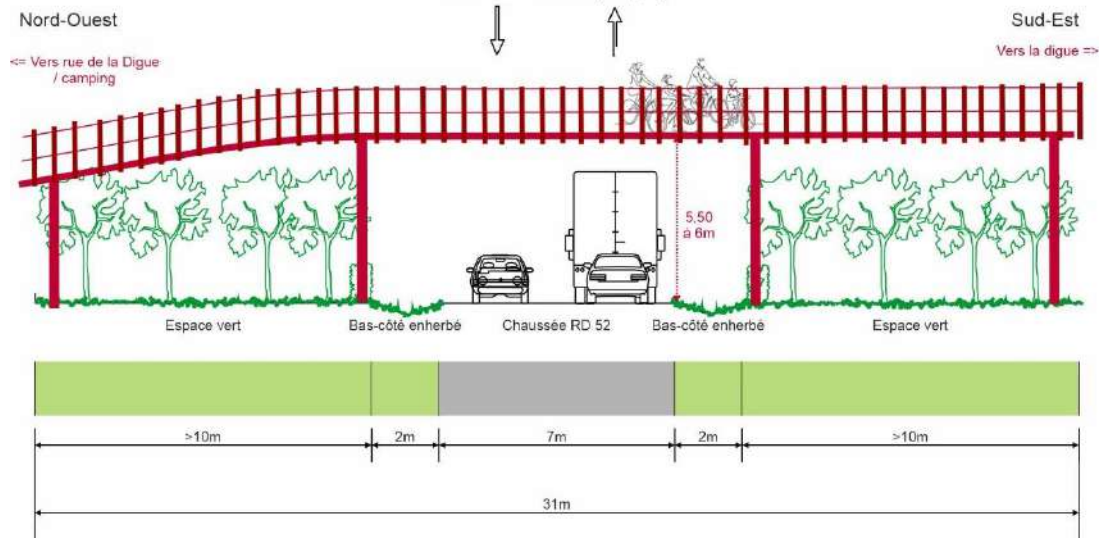


Abbildung11 : Bestehendes / geplantes Querprofil nördlich der RD52 (Fußgängerbrücke)

In Anbetracht der Umweltaspekte könnte diese Brücke aus Metall- und/oder Holzrahmen bestehen, um sich möglichst gut in die Landschaft einzufügen.

Mit einer Gesamtlänge von ca. 360 m, also ca. 140 m Rampenlänge in Summe, würde die Brücke sich sanft an die verschiedenen Straßenhöhen gemäß der beigefügten topografischen Vermessung anknüpfen:

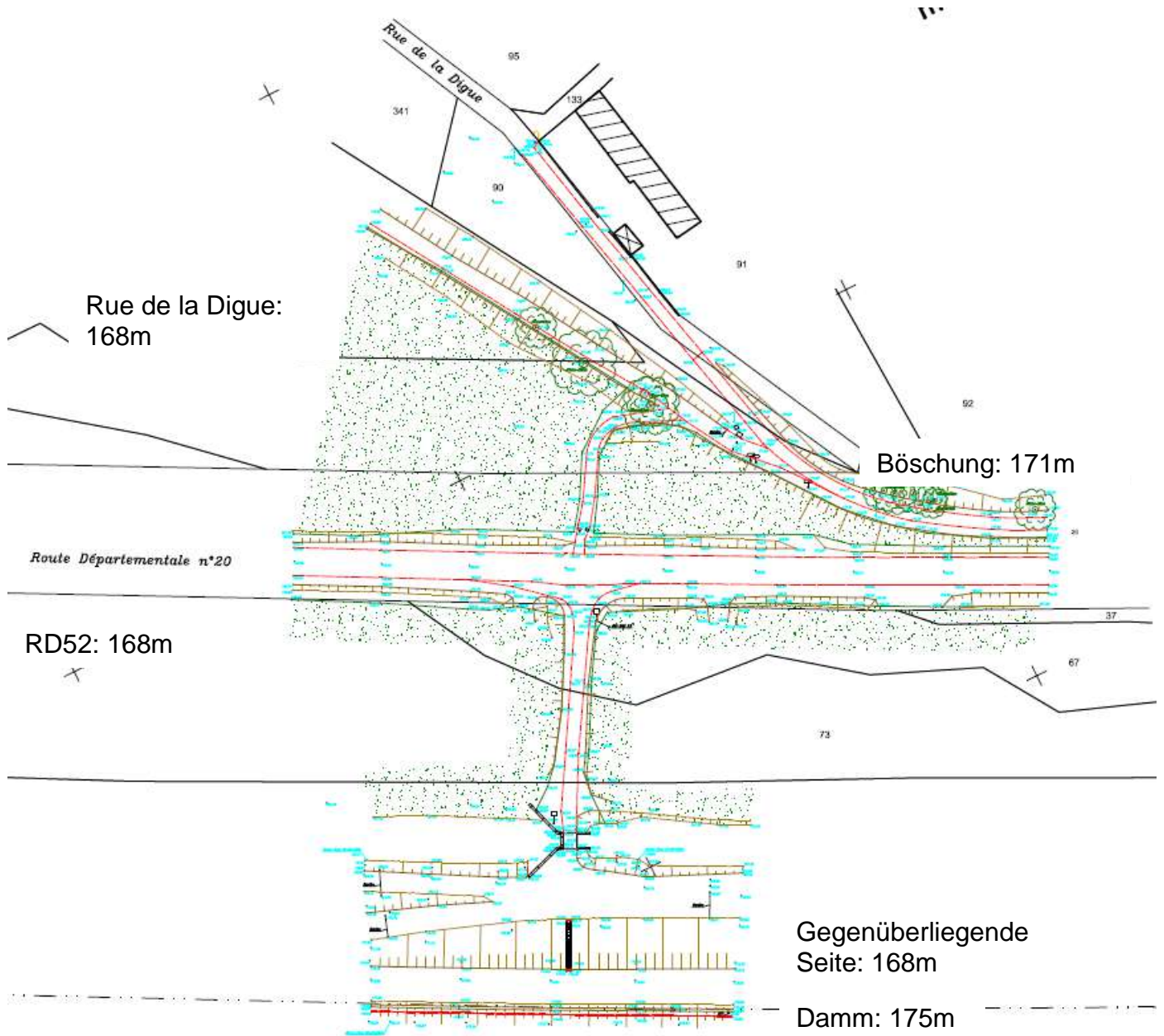


Abbildung12 : Auszug aus der topografischen Vermessung des Bereichs zwischen der Rue de la Digue und dem Damm

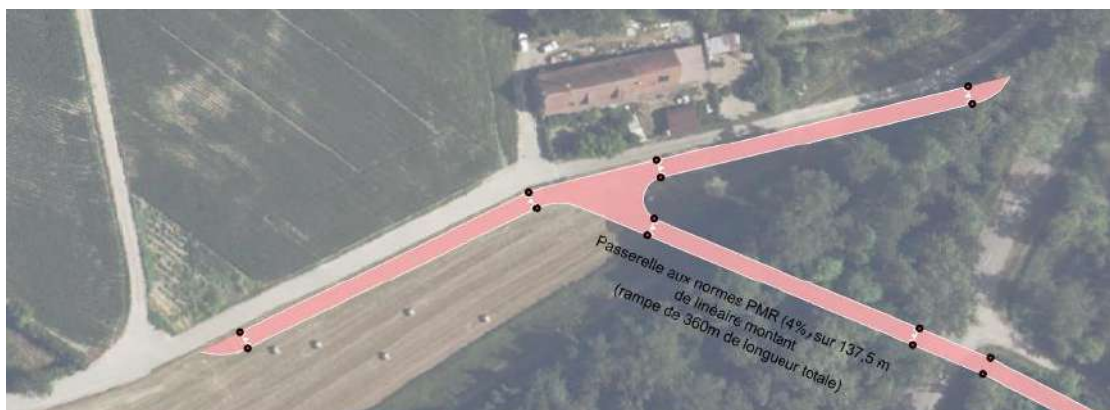


Abbildung13 : Prinzip der Rampenenden entlang der Rue de la Digue

Die Brücke kann auch eine integrierte solarbetriebene Beleuchtung enthalten, um gegebenenfalls den Weg von Fußgängern und Radfahrern in der Dunkelheit zu beleuchten.

Die betroffenen Flurstücke sind:

- ▶ Die Flurstück n° 341 im Besitz von EDF;
- ▶ Flurstück Nr. 90, um die Rampen parallel zur Rue de la Digue anlanden zu können. Dieses Flurstück ist Eigentum des Staates und wird solidarisch an VNF verpachtet;
- ▶ Flurstück Nr. 6 im Besitz der Gemeinde Schœnau;
- ▶ Flurstück Nr. 46 im Besitz von EDF;
- ▶ Flurstück Nr. 67: Staatseigentum in solidarischer Verpachtung an VNF;
- ▶ Flurstück Nr. 73: Eigentum von EDF;
- ▶ Flurstück Nr. 58 Staatseigentum, das an EDF konzessioniert wurde.



Abbildung14 : Von der Landung der Brückenrampen betroffene Parzellen

2.4.3 Kosten

Die Kosten werden auf der Grundlage von linearen oder flächenbezogenen Kennziffern ermittelt. Sie müssen in späteren Phasen notwendigerweise verfeinert und präzisiert werden.

N°	Actions	Travaux	Unité	Quantité	Coût unitaire	Coût HT (€ 2025)
Travaux généraux						
1		Elagage / débroussaillage	m ²	2850	15 €	42.750 €
		Acquisition foncières parcelles agricoles	m ²	1500	150 €	225.000 €
	Sous-total (€ HT)					267.750 €
Passerelle modes actifs						
2		Structure de la passerelle / ancrage	m ²	1550	2.000 €	3.100.000 €
		Revêtement passerelle (antidérapant)	m ²	1550	50 €	77.500 €
	Sous-total (€ HT)					3.177.500 €
Signalisation / équipements						
3		Jallonnement panneaux directionnels	unité	5	500 €	2.500 €
		Panneaux de signalisation divers	unité	5	1.500 €	7.500 €
		Éclairage intégré (solaire)	unité	40	60 €	2.400 €
		Divers, marquage...	forfait	1	1.000 €	1.000 €
	Sous-total (€ HT)					13.400 €
Aménagements paysagers						
4		Aménagements paysagers / espaces verts	m ²	250	20 €	5.000 €
		Nouvel arbre (y compris substrat 12m ³ /arbre)	unité	10	3.000 €	30.000 €
	Sous-total (€ HT)					35.000 €
Total (€ HT)						3.493.650 €
Aléas					15%	524.048 €
Total HT avec aléas						4.017.698 €
TVA 20%					20%	803.540 €
Total TTC						4.821.237 €
Total TTC arrondi						4.822.000 €

Tabelle5 : Kosten für Szenario 1 - Nordbrücke

2.5 Weitere Umbaumaßnahmen - Szenario 2 und 3

2.5.1 Beschreibung der Umbaumaßnahmen

Die Szenarien 2 und 3 erfordern den Umbau mehrerer Flächen zwischen der RD611, die nach Schœnau führt, und der RD52 (ehemals RD20) entlang des Rheins, die sowohl den ÖPNV- und MIV-Anschluss an die Fährverbindung als auch eine sichere Fahrradverbindung zwischen der Gemeinde und dem Damm ermöglichen.

Sie sind in folgender Maßnahmenskizze zusammengefasst:

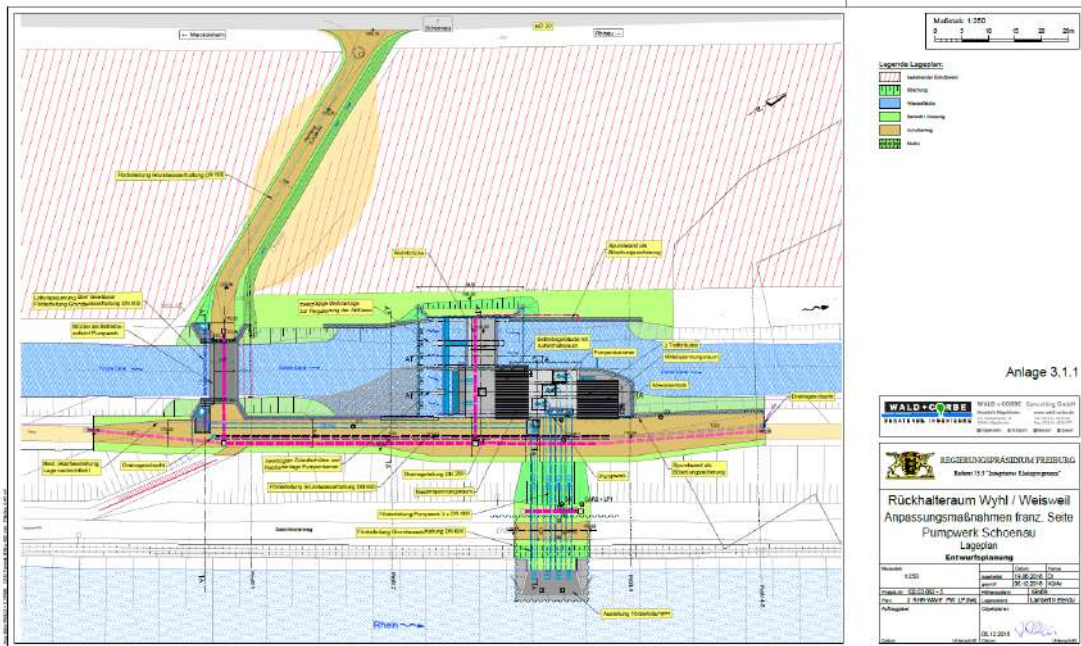


Abbildung15 : Plan Umbaumaßnahmen Szenarien 2 und 3 Kreuzung RD611 / RD52

Die Maßnahmen bestehen aus folgenden Elementen:

- ▶ Die Verlängerung des bestehenden gemeinsamen Geh-/Radwegs von der Festhalle bis zur RD 52.
- ▶ Die Einrichtung eines Parkplatzes mit ca. 30 Plätzen auf einem Gemeindegelände nordwestlich der Kreuzung;
- ▶ Die Neugestaltung des bestehenden Parkplatzes östlich der RD52 mit Fahrradbügeln, zwei Plätzen für mobilitätseingeschränkte Personen und zwei Haltestellen für Reisebusse und regelmäßigen Buslinien, die das Wenden von Fahrzeugen ermöglichen;
- ▶ Der Bau einer Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen und einer Treppe, um auf den Damm zu gelangen.

Der Bau einer neuen, verbreiterten Fußgängerbrücke ist im Rahmen des Projekts für eine neue Pumpstation gemäß dem folgenden Plan enthalten:



2.5.2 Fahrradverbindung und Umbau der Kreuzung RD611/RD52



Abbildung 17: Bestehende Situation auf der RD611 aus Richtung Schoenau, mit gemeinsamen Geh-/Radweg auf Süd-West-Seite



Abbildung18 : Bestehende Kreuzung RD52 / RD611 aus Richtung Süden und Norden

Es wird vorgeschlagen, die bestehende Fahrradverbindung von der Festhalle bis zur RD52 fortzusetzen. Die dafür benötigten Flächen sind öffentliche Flurstücke. Der Radweg kann gebaut werden, ohne dass Bäume gefällt werden müssen.

Im Bereich der Kreuzung gibt es keine sichere Querung für Fußgänger und Radfahrer. Die Sichtbarkeit des vorhandenen geschotterten Parkraums auf der Ostseite ist eingeschränkt.



Abbildung19 : Prinzip der Fahrradverbindung entlang der RD611 und der Überquerung der RD52

Das Straßenprofil der RD611 bleibt unverändert, zwischen der RD611 und dem gemeinsamen Rad-/Gehweg wird eine Grasfläche / Regenwassersammelstelle von ca. 3 m beibehalten.

Die Überquerung erfolgt auf der Höhe des derzeitigen Parkplatzes. Die Kreuzung könnte von einer solarbetriebenen Beleuchtung profitieren, die sowohl sichere Fußgängerüberwege ermöglicht als auch die Aufmerksam-

keit der Autofahrer auf die Kreuzung und den potenziellen Fußgängerstrom lenkt.

An der Kreuzung sollte die Geschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt werden. Vor und hinter der Kreuzung werden entsprechende Verkehrsschilder in den vorgeschriebenen Abständen aufgestellt.

Angesichts des derzeitigen Verkehrsaufkommens und des unproblematischen Verkehrsflusses auf der Kreuzung ist eine eigene Linksabbiegespur nach Schœnau nicht vorgesehen.

Die derzeitige Vorfahrtsregelung, die mit Stoppschildern funktioniert, wird beibehalten.

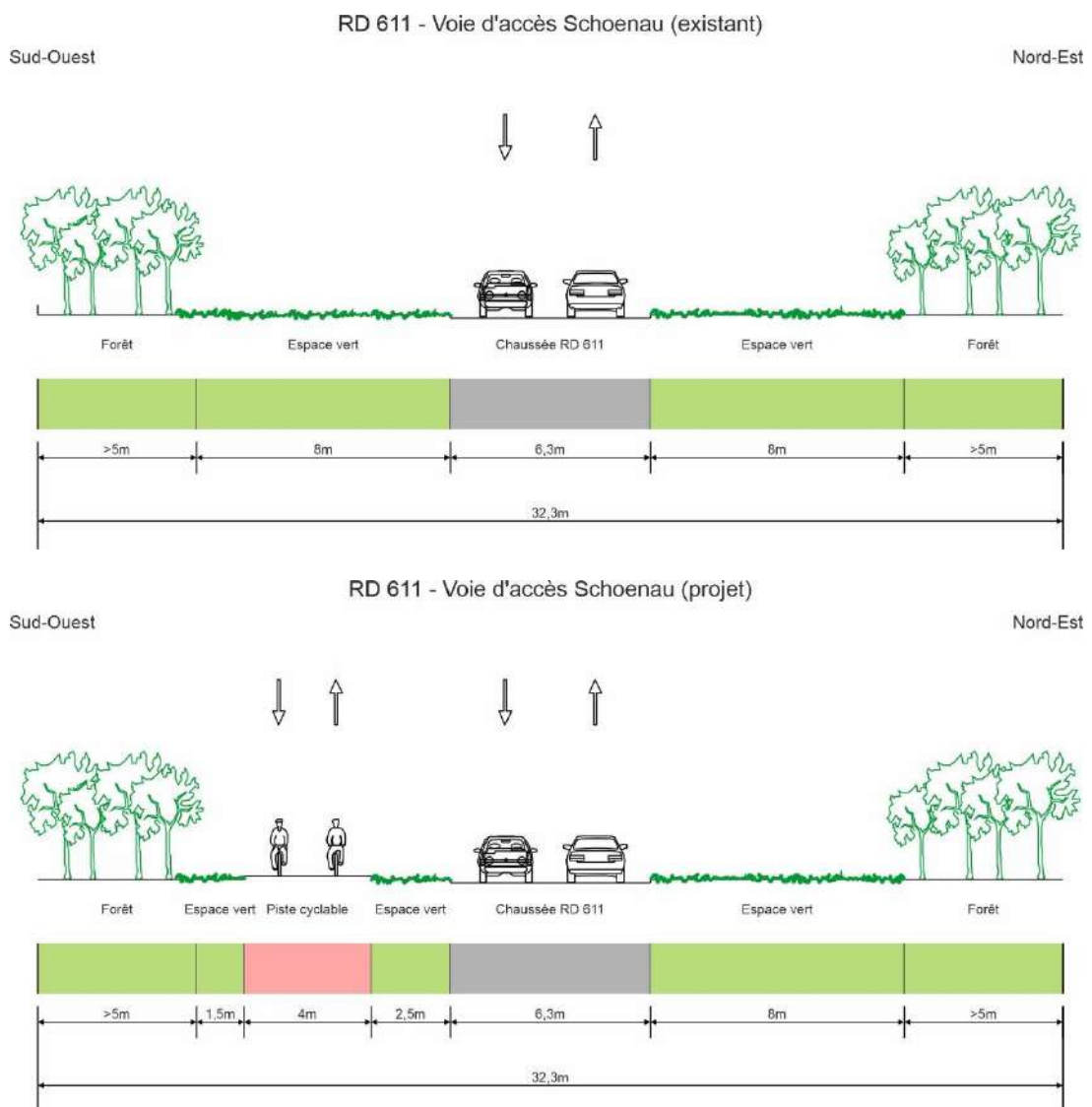


Abbildung20 : Bestehende und geplante Profile der RD 611

2.5.3 Gestaltung des Parkplatzes

2.5.3.1 Pkw-Parkplatz Westseite

Ein erster Parkplatz für Pkw kann auf der Nordwestseite der Kreuzung auf Gemeindegrundstücken eingerichtet werden. Er soll etwa 30 Parkplätze aufnehmen.



Abbildung21 : Bestehende Situation des westlichen Parkplatzes an der Kreuzung RD611/ RD52

Parallel zur RD52 muss ein Sicherheitsstreifen von 7 m eingehalten werden, der frei von festen Hindernissen ist. Die Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes, die durch ein Stop-Schild geregelt wird und 5 m breit ist, erfolgt von der RD611 aus und so weit wie möglich von der Kreuzung entfernt (40 bis 50 m), um die notwendigen Sicherheits- und Sichtabstände einzuhalten.



Abbildung22 : Prinzipien der Parkplatzgestaltung im Nordwesten der Kreuzung

Es sollte ein Gehweg angelegt werden, der die Verbindung zwischen dem Parkplatz und dem gemeinsamen Geh-/Radweg auf der Südseite der RD611 und dann die Überquerung der RD52 in Richtung Rhein ermöglicht.

Der Parkplatz kann mit Bäumen bepflanzt werden und sein Belag aus einer wassergebundenen Decke bestehen, um sich so gut wie möglich in die Umgebung einzufügen.

Um die einzelnen Parkplätze abzugrenzen, können am Ende des Platzes Holzstopper integriert werden. Darüber hinaus kann der Parkplatz auch mit Holzbarrieren umrandet werden.



Abbildung23 : Beispiel für Stopper und Holzbarriere auf einem Parkplatz

2.5.3.2 Bus-, Behinderten- und Fahrradparkplatz an der Ostseite

Auf der Ostseite ist der bestehende Parkplatz, der in direkter Verbindung mit der Kreuzung steht, mit einer Schotterdecke befestigt. Die Fahrzeuge parken dort auf ungeordnete Weise. Er ist über einen schmalen Steg mit dem unteren Teil des Damms verbunden.

Die Einfahrt zum Parkplatz ist von den verschiedenen Département-Straßen aus wenig befestigt.





Abbildung 24 : Bestehende Situation am Parkplatz Ost

Langfristig könnte dieser Parkplatz saniert werden, um eine lokale ÖPNV-Linie aufzunehmen, die von der Gemeinde Schönaus aus verlängert wird und dort ihre Endhaltestelle und ihren Wendepunkt hat. Ein entsprechender Bussteig mit Wartehäuschen könnte auf der Südseite eingerichtet werden und an den Rad-/Gehweg angrenzen.

Es sind auch zwei Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen, die das Parken so nah wie möglich am Damm zu ermöglichen, ohne die RD52 überqueren zu müssen. Eine wirksame Beschilderung wird in diesem Sinne erfolgen.

In diesem Bereich können auch Fahrradbügel (ca. 10) für Personen aufgestellt werden, die mit dem Fahrrad auf die Fährverbindung umsteigen und ihren Weg zu Fuß fortsetzen möchten.

Dieser östliche Bereich der RD52 wird auch vom Konzessionär des derzeitigen VNF-Pontons genutzt, um das Umladen der Kreuzfahrtpassagiere von den Schiffen auf die Reisebusse zu ermöglichen. Sowohl das Parken als auch das Einfädeln dieser Reisebusse auf der RD52 erfolgt in unregelmäßiger Weise. Es wird daher vorgeschlagen, die Neugestaltung des Platzes zum Anlass zu nehmen, zwei Parkplätze für Reisebusse auf der Nordseite anzulegen. Das Manövrieren der Reisebusse würde rückwärts auf dem Parkplatz erfolgen, ohne den Rad- und Fußverkehr zu kreuzen.

Die Sichtbarkeit der Ein-/Ausfahrt zum Parkplatz wird verbessert und die Ausfahrt mit einem Stoppschild versehen. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens ist keine Linksabbiegespur auf der RD52 für die Einfahrt von Bussen auf den Parkplatz vorgesehen.

Für die Umgestaltung müssten Gebüsch von einem Teil des Geländes entfernt werden. Größere Baumfällungen sind voraussichtlich nicht nötig. Es ist jedoch zu beachten, dass **sich die gesamte Fläche des Parkplatzes auf**

einem Privatgrundstück der EDF befindet, was die Einführung einer Nutzungsvereinbarung voraussetzt.

Neben dem Wenden und Manövrieren von Bussen wird es notwendig sein, einen möglichst direkten Weg für Fahrzeuge zu erhalten, die zur zukünftigen Pumpstation gelangen sollen.

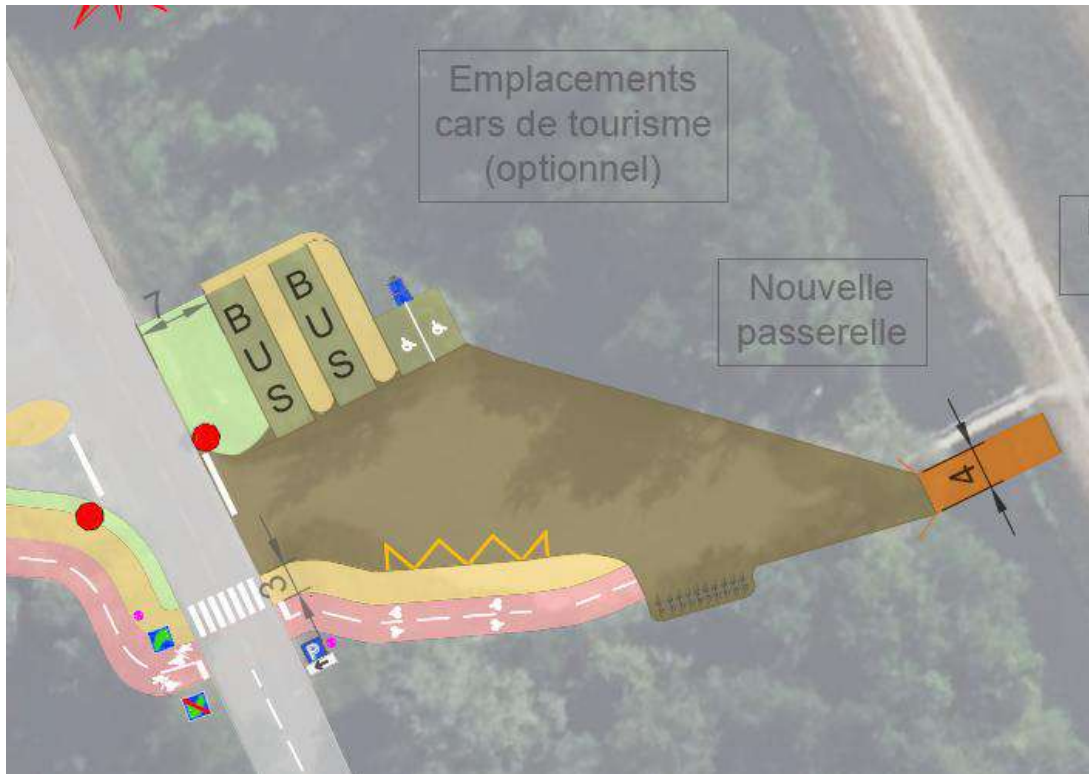


Abbildung25 : Gestaltungsprinzipien des Parkplatzes auf der Ostseite

2.5.4 Barrierefreiheit am Damm

Um die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Fahrräder auf dem Damm und den Pontons zu gewährleisten, muss die bestehende Rampe/Treppe erneuert werden.





Abbildung26 : Bestehende Rampe und Treppe

Die Länge der derzeit 30 m langen Treppe wird mehr als verdoppelt, um den Normen für die Barrierefreiheit für Personen mit eingeschränkter Mobilität hinsichtlich der Steigung (4,5 %) zu entsprechen und ein Zwischenpodest zu integrieren. Die Rampe wird mit einer Treppe verbunden.

Es ist zu beachten, dass diese Maßnahmen direkt auf den Damm stattfinden. Auch wenn sie nur minimale Auswirkungen auf die Struktur des Damms selbst haben werden, müssen sie von einem Ingenieurbüro mit einer Zulassung für "Sicherheit von Wasserbauwerken" zertifiziert werden.

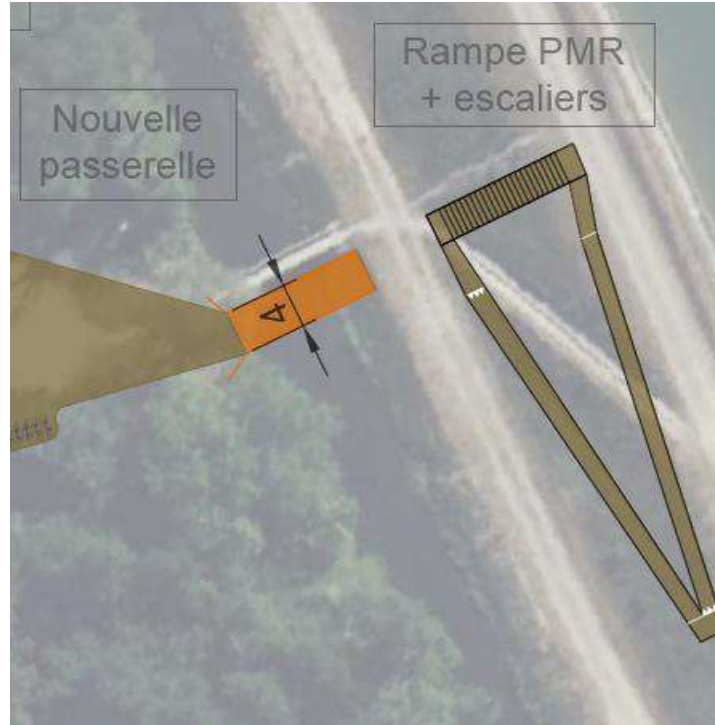


Abbildung27 : Rampe und Treppe

2.5.5 Kosten

Die Kosten werden auf der Grundlage von linearen oder flächenbezogenen Kennziffern ermittelt. Sie müssen in späteren Phasen notwendigerweise verfeinert und präzisiert werden.

N°	Actions	Travaux	Unité	Quantité	Coût unitaire	Coût HT (€ 2025)
Travaux généraux						
1		Nivellement terrain / débroussaillage	m²	2550	30 €	76.500 €
		Revêtement stationnement (gravillonnage)	m²	1900	25 €	47.500 €
		Création cheminement piéton ou piste cyclable	m²	900	80 €	72.000 €
		Revêtement cheminement piéton ou piste cyclable	m²	900	100 €	90.000 €
		Bordure trottoir	ml	80	50 €	4.000 €
Sous-total (€ HT)						290.000 €
Arrêt bus ligne régulière						
2		Bordures arrêts bus	ml	20	120 €	2.400 €
		Bordures trottoir arrêt	ml	20	100 €	2.000 €
		Support chaussée lourde arrêt bus	m²	70	250 €	17.500 €
		Revêtement arrêt bus	m²	100	80 €	8.000 €
		Equipements divers (poubelle, panneau horaires...)	forfait	1	2.000 €	2.000 €
		Abribus	unité	1	8.000 €	8.000 €
Sous-total (€ HT)						39.900 €
Signalisation						
3		Panneaux de signalisation divers	unité	8	1.500 €	12.000 €
		Jallonnement panneaux directionnels	unité	4	500 €	2.000 €
		Divers, bandes podotactiles, marquage...	forfait	1	5.000 €	5.000 €
Sous-total (€ HT)						19.000 €
Équipements généraux						
4		Éclairage (mât solaire)	forfait	4	5.000 €	20.000 €
		Arceaux vélos	unité	10	3.000 €	30.000 €
		Mobilier divers / équipements urbains (butoirs, barrière)	forfait	1	15.000 €	15.000 €
Sous-total (€ HT)						65.000 €
Aménagements paysagers						
5		Aménagements paysagers / espaces verts	m²	600	20 €	12.000 €
		Nouvel arbre (y compris substrat 12m³/arbre)	unité	15	3.000 €	45.000 €
Sous-total (€ HT)						57.000 €
Escaliers / rampe						
6		Rampe PMR accès digue	m²	600	150 €	90.000 €
		Murs de soutènement	m²	255	80 €	20.400 €
		Escalier	unité	1	20.000 €	20.000 €
Sous-total (€ HT)						130.400 €
Total (€ HT)						601.300 €
Aléas					15%	90.195 €
Total HT avec aléas						691.495 €
TVA 20%					20%	138.299 €
Total TTC						829.794 €
Total TTC arrondi						830.000 €

Tabelle6 : Kosten für die weiteren Maßnahmen von Szenario 2 und 3 - Kreuzung RD 52 / RD 611

Arrêts cars de tourisme (option)						
7	Nivellement terrain / débroussaillage	m ²	310	30 €	9.300 €	
	Support chaussée lourde arrêt bus	m ²	120	250 €	30.000 €	
	Revêtement stationnement bus (gravillonnage)	m ²	120	25 €	3.000 €	
	Création cheminement piéton ou piste cyclable	m ²	70	80 €	5.600 €	
	Revêtement cheminement piéton ou piste cyclable	m ²	70	100 €	7.000 €	
	Mobilier divers / équipements urbains (butoirs, barrière)	forfait	1	8.000 €	8.000 €	
	Aménagements paysagers / espaces verts	m ²	100	20 €	2.000 €	
Sous-total (€ HT)					64.900 €	
Total (€ HT)					64.900 €	
				Aléas	15%	9.735 €
				Total HT avec aléas		74.635 €
				TVA 20%	20%	14.927 €
Total TTC					89.562 €	
Total TTC arrondi					90.000 €	

Tabelle7 : Kosten für die Errichtung von Haltestellen für Reisebusse (optional)

2.6 Vergleich der Umbaumaßnahmen der Szenarien

Beide Umbaumaßnahmen haben jeweils ihre Vor- und Nachteile.

Die Maßnahmen der Szenarien 2 und 3 bietet die Möglichkeit einen multi-modalen Verkehrsknotenpunkt mit direkter Anbindung der Gemeinde Schœnau an den Damm auf größtenteils in öffentlicher Hand befindlichen Flurstücken zu schaffen.

Die Maßnahmen von Szenario 1 sind sehr vorteilhaft für Rad- und Fußverkehr und beinhaltet ein eher gewagtes Bauwerk. Da es jedoch weiter nördlich und außerhalb des "natürlichen" Zugangs von der Gemeinde aus liegt, bleibt es weniger sichtbar und stellt keine „natürliche“ Verbindung dar, um die Fährverbindung zu erreichen. Darüber beinhaltet dieses Szenario keinen intermodalen Anschluss.

	Maßnahmen Szenario 2 und 3	Maßnahmen Szenario 1
	<i>Umbau Kreuzung RD20 / RD611</i>	<i>Bau Fuß- und Radwegbrücke</i>
Verknüpfung Bus	Buslinie + Reisebusse (optional)	Aucune possibilité de stationnement bus
Kfz-Parken	Ca. 30 Parkstände	Ca. 5 bis 10 Plätze (unmarkiert)
Verbindung Fuß- und Radverkehr Richtung Schoenau	Verlängerung gem. Geh-/Radweg (480m)	Länger (510m), aber sicherer
Verbindung Fuß- und Radverkehr Richtung Campingplatz	Längerer Weg und Querung Hauptstraße	Direkte und sichere Verbindung
Auswirkungen auf Umweltaspekte	Geringe Auswirkungen, wenige bis keine Baumfällungen, Bepflanzung möglich	Baumfällungen notwendig für Brückenbau, Bepflanzung im Nachhinein möglich
Flächenbesitz	Gemeindeflächen	Erwerb von Flurstücken notwendig
Technische Schwierigkeiten	Relativ gering	Hoch
Umsetzungsdauer	Kurz- bis mittelfristig	Langfristig
Gesamtkosten	Mittel	Sehr hoch

Tabelle8 : Multikriterieller Vergleich der Maßnahmen

Es wird empfohlen, die Maßnahmen für die Szenarien 2 und 3 umzusetzen.

2.7 Merkmale des Fährschiffs

2.7.1 Eigenschaften und Kosten des Schiffes

Um die Merkmale des Schiffes zu definieren, das den Bedürfnissen der Rheinüberquerung zwischen den Gemeinden Schœnau und Weisweil entspricht, wurden Gespräche mit drei Schiffsherstellern geführt, die unterschiedliche Profile aufweisen, aber alle Produkte anbieten, die den in Phase 1 definierten Anforderungen nahekommen (Schiff mit 12 Plätzen, Fahrradabstellplätzen und elektrischem Antrieb):

- **Naviwatt** ist ein Bootsbauer, der sich auf den Bau von Booten mit Elektroantrieb spezialisiert hat. Das Unternehmen ist gleichzeitig ein Büro für Schiffsarchitektur, ein Konstruktionsbüro und eine Werft mit Sitz im Département Morbihan. Der Hersteller hat sich auf relativ standardisierte Vorlagen für Boote spezialisiert. Das Schiff, das am besten die Anforderungen dieses Projekts erfüllt, die WePro 700 (inzwischen vom Konstrukteur Bord-à-Bord übernommen), wurde bereits an fünf Standorten in Frankreich eingesetzt, sowohl in der Binnenschifffahrt (Loire bei Angers) als auch auf See (La Manche bei Gravelines).



Abbildung28 :Foto WePro700 von Naviwatt (Stadt Metz) - Quelle <https://bord-a-bord-boat.com/bateau/wepro-700-2/#group-4>

- **Neptech** ist ein Schiffsarchitekturbüro, das maßgeschneiderte Modelle für Schiffe entwickelt und sowohl die Bauphase als auch die Einhaltung der Vorschriften überwachen kann. Ihre Büros befinden sich in Aix-en-Provence.

Der Austausch drehte sich vor allem um die Nep12, das kleinste Boot in ihrem Katalog, das den Bedürfnissen des Projekts am ehesten entspricht;



Abbildung29 :Foto Vorlage Nep12 (NepTech) angepasst für Les Sables d'Olonne - Quelle <https://neptech.co/bateaux-bus-nep12-sables-olonne-agglomeration/>

- Die **Chantier Naval Franco-Suisse (CNFS)** ist ein Familienunternehmen, das Personentransportschiffe betreibt und seit Anfang der 80er Jahre selbst Schiffe baut. Sie haben ihren Sitz in Villers-le-Lac im Département Doubs. Das Boot würde dort zu 100 % nach Maß gebaut werden.

Die Informationen, die bei diesen Gesprächen gesammelt wurden, mögen zwar von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich gewesen sein, doch insgesamt blieben die zentralen Informationen gleich, nämlich:

- ▶ Die Verwendung **eines 100-prozentigen Elektroantriebs ist einerseits technisch machbar** und andererseits den Herausforderungen des Projekts angemessen;
- ▶ Diese Art der Motorisierung ist für ein Boot für 12 Personen einer **Länge von 8 bis 10 m** und der Mitnahme von 6 Fahrrädern anwendbar;
- ▶ Die notwendige **Motorleistung wird auf 12 kW geschätzt**, wobei die Motorisierung entweder mit Außenbordmotoren (zwei kleine Motoren im Fall des WePro 700, ein Motor des Typs Zodiac im Fall der von Neptech empfohlenen Lösung) oder mit einem Wellenstrang erfolgen kann, der durch ein Bugstrahlruder am Bug ergänzt wird, um die Manövrierfähigkeit zu gewährleisten (von CNFS vorgeschlagene Lösung);
- ▶ Das gesamte **Verfahren für den Bau und die Zulassung** des Bootes kann vom Hersteller übernommen werden, wobei für die zweite Zulassung ein Aufschwimmen vor Ort erforderlich ist. Die Kosten für diese Zulassung werden bei der Gesamtkostenschätzung für das Boot berücksichtigt;
- ▶ Der **Rumpf des Schiffes** sollte entweder aus Stahl oder Aluminium gefertigt werden. Trotz des höheren Preises empfehlen die drei Konstrukteure die Verwendung von Aluminium, wohingegen Stahl aufgrund von Korrosion alle drei bis vier Jahre neu lackiert werden müsste;
- ▶ Elektroboote mit dieser Kapazität können **an herkömmlichen einphasigen 16-A-Steckdosen aufgeladen** werden. Es wird jedoch empfohlen, dreiphasige 32A-Steckdosen zu verwenden, um die Ladezeit zu verkürzen;
- ▶ **Die Innenausstattung** des Schiffes würde dem Auftraggeber überlassen werden. Je nach Bedarf könnte eine vollständige oder teilweise Überdachung in Betracht gezogen werden;
- ▶ Alle drei Hersteller stimmen darin überein, dass **der Wartungsaufwand für diesen Bootstyp sehr gering ist**. Es wird jedoch empfohlen, für eine trockene Lagerung zu sorgen, falls es in den Wintermonaten stillgelegt werden sollte, oder, falls dies nicht der Fall sein sollte, den Motor in regelmäßigen Zeitabständen laufen zu lassen. Naviwatt bietet außerdem eine jährliche technische Kontrolle des Bootes zum Preis von 3500€/Jahr an.

Die Unterschiede zwischen den Befragten betrafen ihrerseits folgende Punkte:

- ▶ **Batterielaufzeit:** Das WePro 700 wird standardmäßig mit einer 15-kWh-Batterie geliefert, die eine Laufzeit von 9 Stunden und 45 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 6 km/h hat. Die beiden anderen Hersteller, die wesentlich schwerere Boote anbieten, empfehlen Batterien mit einer höheren Kapazität (2*30 kWh bei Neptech und 30 kWh im Fall

CNFS). Diese Frage hängt insbesondere davon ab, wie stark das Boot genutzt wird und ob es auch für touristische Zwecke genutzt werden soll. Es ist jedoch möglich, die WePro700 mit einer größeren Batterie (20 oder 30 kWh) auszustatten;

- ▶ **Der Batterietyp:** Heute gibt es zwei Batterietechnologien auf dem Markt, Bleibatterien und LFP (Lithium-Eisenphosphat). Alle drei befragten Hersteller halten die Lithium-Lösung für geeignet, nur der Gesprächspartner des CNFS warnte davor, dass die Rückmeldungen zu diesen Batterien noch begrenzt seien. Er plädierte jedoch nicht direkt für eine Bleibatterie.
- ▶ **Tiefgang:** Alle drei kontaktierten Hersteller bieten Lösungen mit geringem Tiefgang an, da dieser Punkt für die Rheinquerung (Szenario 3) erforderlich ist. Je nach Schiff variiert die Tiefe dieses Tiefgangs jedoch erheblich:
 - ▶ Ca. 50 cm im Falle des WePro 700 ;
 - ▶ Etwa 60 cm im Fall von Neptech 12 ;
 - ▶ Zwischen 70 cm und 80 cm für die vom CNFS entwickelten Produkte.

Die geschätzten Kosten variieren erheblich zwischen den einzelnen Herstellern, was hauptsächlich von zwei Parametern abhängt:

- ▶ Die Möglichkeit des Herstellers, sich auf standardisierte Produkte "von der Stange" zu stützen oder im Gegenteil ein maßgeschneidertes Produkt zu entwickeln;
- ▶ Das Niveau der angebotenen Leistungen an sich.

So würde die von Naviwatt entwickelte Basisvorlage des WePro700 (15kWh Batterie ohne Solarpaneele) zu einem Preis von 124.000 € zzgl. MwSt. vermarktet werden, die Kosten für einen Nep12 würden zwischen 300.000 € und 400.000 € schwanken und der Vorschlag des CNFS würde zwischen 250.000€ und 350.000€ zzgl. MwSt. liegen.

Die verschiedenen Merkmale der in Betracht gezogenen Lösungen sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Baumeister	Naviwatt/Bord-à-Bord	Neptech	Chantier naval franco-suisse
Vorgeschlagenes Modell	We Pro 700	Neptech 12	nach Maß
Länge	7,6 m	8 bis 10 m (variabel)	8 bis 10 m (variabel)
Schiffsrumpf	Aluminium	Aluminium oder Stahl	Aluminium oder Stahl
Art des Schiffsrumpfs	Strukturiert - Katamaran	Katamaran	
Tiefgang	50 cm (beladen)	60 cm (beladen)	zwischen 70 cm und 80 cm
Freibord	ca. 50 cm	zwischen 70 cm und 35 cm	
Motorleistung	2*6 kW	variabel	12 kW
Akku	15 kWh	2*30 kWh	30 bis 40 kWh
Art des Akkus	Lithium	Lithium	Lithium oder Blei
Nachladen	16 A einphasig (5 Stunden Ladezeit) 32 A dreiphasig schneller	klassische Steckdose	16A einphasig idealerweise 32A dreiphasig

Antrieb	2 Motoren vom Typ Außenborder	- 1 Außenbordmotor Typ Zodiac - Pods (sehr manövrierfähig, aber mit größerem Tiefgang)	Wellenlinie und Bugstrahlruder vorne
Passagiere	12 Passagiere oder 11 + 1	12 Passagiere	12 Passagiere
Fahrräder	6	6	6
Einrichtung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ nur eine Fahrerkabine ▶ kein Deckaufbau ▶ komplette Überdachung 	mit oder ohne Deckaufbau	überdachte Hälfte mit einem 5-6 m großen Raum und einem 3-4 m großen Außenbereich
Dauer des Aufbaus	7 Monate (einschließlich Zulassung)	7 bis 8 Monate (einschließlich Zulassung)	4 bis 6 Monate (einschließlich Zulassung)
Kosten	124/128 k€ (ohne Sonnenkollektoren) 137/141 k€ mit Sonnenkollektoren	zwischen 300.000 € und 400.000 €	250.000 € bis 350.000 €
Zulassung	Übernahme durch den Hersteller	Übernahme durch den Hersteller	Übernahme durch den Hersteller

Tabelle9 : Zusammenfassung der Eigenschaften der von den drei Herstellern angebotenen Boote

2.7.2 Zusammenfassung und Vergleich der analysierten Lösungen

Aufgrund dieser Analyse ist **es ratsam, sich bei der Kostenschätzung des Fährschiffs eher auf ein Boot des Typs We Pro 700 zu konzentrieren**. Dieses bietet nämlich drei wichtige Vorteile im Rahmen dieses Projekts:

- ▶ Es handelt sich um ein recht einfach konzipiertes Schiff, das an die Art der angebotenen Verbindung angepasst ist. Die geringe Dauer der Überfahrt lässt Aspekte wie Komfort oder Qualität der Innenausstattung in den Hintergrund treten;
- ▶ Es handelt sich um ein Modell, das bereits von anderen Gemeinden getestet wurde und für die es Erfahrungswerte gibt;
- ▶ Dies ist das preisgünstigste Modell.

Während im Falle eines Kaufs oder Leasings des Schiffes durch die öffentliche Hand die endgültige Auswahl des Schiffes durch eine öffentliche Ausschreibung erfolgen muss, wurde die Kostenanalyse des Fährschiffs auf Basis dieses Modells (We Pro 700) erstellt.

Zwei Parameter können sich jedoch auf diese Kosten auswirken:

- ▶ **Die Größe der Batterie:** Eine 15kWh-Batterie scheint ausreichend (siehe 2.8), um diese Fährverbindung zu gewährleisten. Sollte das Schiff weitere Funktionen übernehmen (insbesondere touristische Fahrten auf dem Rhein) oder für kurze Zeiträume (z.B. an Veranstaltungstagen) mit hoher Intensität genutzt werden müssen, könnte es wünschenswert sein, eine größere Batterie (20kWh oder sogar 30kWh) anzuschaffen.

- **Verwendung von Photovoltaik-Modulen:** Die Überdachung des WePro 700 kann durch Solarpaneele ersetzt werden, um den Ladebedarf des Bootes in der Nacht zu verringern oder die Autonomie am Tag zu erhöhen.

Die Preise (in € ohne MwSt. zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie) sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

	15kWh-Batterie	20kWh-Batterie
Gesamtkosten - ohne Photovoltaik	124.000 €	128.000 €
Gesamtkosten - mit Photovoltaik	137.000 €	141.000 €

Tabelle10 : Kosten für ein WePro 700-Boot in Abhängigkeit von der Batteriegröße und dem Vorhandensein von Solarpaneelen

2.8 Betriebskosten der Fährverbindung

2.8.1 Aspekte der Betriebskosten

Die Schätzung der Betriebskosten der Fährverbindung beruht auf der Bezifferung der folgenden Kostenposten:

- **Personalkosten:** Diese Kosten hängen in erster Linie von der Anzahl der Tage und dem Umfang des Linienbetriebs ab;
- **Energieverbrauchskosten:** Diese Kosten sind proportional zu den Kosten pro kWh und der Anzahl der durchgeführten Fahrten;
- **Park- und Anschlusskosten (ohne Strompreis):** Diese Kosten hängen von der vertraglichen Abstimmung mit den Betreibern des Hafens Weisweil ab.

Diese verschiedenen Kostenposten und ihre Berechnungsmethoden werden im Folgenden detailliert beschrieben und in einem zweiten Schritt je nach Szenario zusammenaddiert.

2.8.1.1 Personalkosten

Die Personalkosten wurden auf der Grundlage der Anzahl der Tage pro Jahr, an denen die Verbindung in Betrieb ist, und eines täglichen Betriebszeitraums von 12 Stunden (8:00/20:00 Uhr) geschätzt.

Es wurden zwei Angebotsszenarien modelliert:

- **Ein saisonales Angebotsszenario:** Dieses entspricht einem Betrieb der Fährverbindung in Ferienzeiten und an Wochenenden in der warmen Jahreszeit. Im Detail **wurden 154 Öffnungstage herangezogen**, basierend auf dem Jahreskalender 2025 mit:

- ▶ einem Betrieb an den Wochenenden von März bis Juni und von September bis Oktober;
 - ▶ einem täglichen Betrieb während der Osterferien im Grand Est und in Baden-Württemberg und während der Pfingstferien in Baden-Württemberg ;
 - ▶ ein täglicher Betrieb während der Sommerferien im Grand Est und in Baden-Württemberg.
- ▶ **Ein ganzjähriges Angebotsszenario:** Dies entspricht einem Betrieb der Fährverbindung an allen Tagen des Jahres außer an Feiertagen in den Monaten November bis Februar (Weihnachten, Silvester, Allerheiligen und 11. November).

Die Personalkosten wurden auf der Grundlage **einer Anzahl von VZÄ** (Vollzeitäquivalent) beziffert¹ (pro Periode im saisonalen Szenario und über das Jahr im ganzjährigen Szenario), die auf den auf das Jahr 2027 hochgerechneten Jahresbetrag des Brutto-Mindestlohns (inkl. Arbeitgeberkosten) angewendet wurde.

	Angebotsszenario saisonal	Angebotsszenario ganzjährig
Personalkosten	26.000 €	60.000 €

Tabelle11 : Personalkosten in Abhängigkeit vom gewählten Angebotsszenario

2.8.1.2 Energiekosten

Der Energieverbrauch des Fährschiffs hängt hauptsächlich von drei Parametern ab:

- ▶ Die kommerzielle Geschwindigkeit der Überfahrt;
- ▶ Die Länge der Überfahrt ;
- ▶ Die Anzahl der Hin- und Rückfahrten pro Tag und *letztlich* über ein Betriebsjahr (dieser zweite Parameter hängt seinerseits vom gewählten Angebotsniveau ab).

Für den ersten Punkt wurde eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 6 km/h angenommen. Die Hersteller des WePro 700 geben bei dieser Geschwindigkeit eine Fahrzeit von 9:45 Stunden mit einer 15-kWh-Batterie und 13 Stunden mit einer 20-kWh-Batterie an. Der durchschnittliche Verbrauch des Bootes würde bei dieser kommerziellen Geschwindigkeit also 0,26 kWh/km betragen. ²

¹ Der Ansatz nach VZÄ und nicht nach Stundenkosten verhindert, dass die Kosten für die Bereitstellung von Personal in Randzeiten im Falle des Szenarios mit saisonalen Angebot unterbewertet werden, und führt zu ähnlichen Ergebnissen für das Szenario mit ganzjährigem Angebot.

² Die kommerzielle Geschwindigkeit von 6 km/h erscheint uns angesichts der geringen zurückzulegenden Strecke (insbesondere im Falle der geringen Überquerung des Grand Canal d'Alsace) optimistisch zu sein. Diese potenzielle Überschätzung ermöglicht jedoch

In Bezug auf die Distanz der Überquerung wurden die drei Szenarien der Überquerung untersucht:

- ▶ Szenario 1: Die einfache Überquerung des Grand Canal d'Alsace (0,3 km hin und zurück)
- ▶ Szenario 2: Die Überquerung des Grand Canal d'Alsace mit Anlegestelle in Verlängerung der RD611 (0,9 km hin und zurück)
- ▶ Szenario 3: Die vollständige Rheinquerung (1,3 km hin und zurück)

Die Anzahl der Hin- und Rückfahrten, die das Fährschiff in der Praxis durchführen wird, ist schwer abzuschätzen, da er bedarfsorientiert arbeitet und in manchen Fällen nur in eine Richtung fahren muss.

Für diese erste Schätzung wurde ein ehrgeiziges Niveau der Schiffnutzung angenommen, was eher zu einer Über- als zu einer Unterschätzung der Kosten führt.

Es wurden daher folgende Annahmen getroffen:

- ▶ Für Sonntage: 36 Hin- und Rückfahrten pro Tag. Dies entspricht einer Hin- und Rückfahrt alle 20 Minuten, was in der Nähe maximalen Frequenz liegt, die das Fährschiff leisten kann (insbesondere bei einer vollständigen Rheinüberquerung);
- ▶ Samstags und an Feiertagen: 24 Hin- und Rückfahrten pro Tag (eine Hin- und Rückfahrt pro halbe Stunde);
- ▶ An Wochentagen außerhalb der Schulferien: 12 Hin- und Rückfahrten pro Tag (eine Hin- und Rückfahrt pro Stunde).

Die angewandten Kosten pro kWh von 0,40€ entsprechen den Kosten, die vom Verein Motorboot und Yachtclub Weisweil, der den südlichen Teil des Hafens verwaltet, mitgeteilt wurden.

		Vollständige Überquerung des Rheins	Einfache Überquerung des Grand Canal d'Alsace	Überquerung des Grand Canal d'Alsace Anlegen in Verlängerung der RD611
Saisonales Szenario	Zurückgelegte Kilometer	5.561	1.589	3.972
	kWh benötigt	1.426	407	1.018
	Energiekosten	570 €	163 €	407 €
Ganzjähriges Szenario	Zurückgelegte Kilometer	10.214	2.918	7.296
	kWh benötigt	2.619	748	1.871
	Energiekosten	1.048 €	299 €	748 €

Tabelle12 : Energiekosten in Abhängigkeit vom gewählten Angebots- und Querungsszenario

eine vorsichtige Schätzung der Batterielaufzeit, da der Kilometerverbrauch mit zunehmender Reisegeschwindigkeit ansteigt.

2.8.1.3 Stellplatz- und Anschlusskosten

Es wurde ein E-Mail-Kontakt mit den beiden Vereinen aufgenommen, die für die Verwaltung des Hafens von Weisweil zuständig sind: der MYC (Motorboot und Yachtclub e.V.) und die VWWC (Vereinigung Weisweiler Wassersportclubs). Aus diesem Austausch ging hervor, dass :

- ▶ VWWC verfügt derzeit über keine verfügbaren Liegeplätze. Ein Stellplatz würde 660€ pro Jahr kosten (460€ Liegeplatz und 200€ Unterhaltskosten);
- ▶ Der MYC kann einen Liegeplatz für 1300€ pro Jahr zur Verfügung stellen, vorausgesetzt, dass der Pendelbus keine kommerziellen Interessen verfolgt. Ein Anschluss an 16A-Steckdosen ist möglich, aber aufgrund des Kabeldurchmessers können in der Praxis nur 10A-Steckdosen bereitgestellt werden. Die Kosten für den Anschluss betragen 200€ und müssen nur einmal bezahlt werden. ³

Die WYC-Tarife wurden im Rest der Schätzung verwendet.

2.8.1.4 Fixkosten

Eine realistische Berechnung der Kosten des Betreibers kann nicht nur auf Personalkosten basieren. Bei einer Übertragung des Betriebs werden zwangsläufig Fixkosten anfallen (Verwaltungskosten etc.). Die Schätzung dieser Kosten ist ungewiss, da sie stark von der Möglichkeit des zukünftigen Betreibers abhängen wird, den Fährbetrieb mit anderen Leistungen zu bündeln.

Es wurde die Entscheidung getroffen, Fixkosten in Höhe von 15% der Personalkosten anzusetzen. Dieses Verhältnis von 15% wurde bereits in Phase 1 bei den Fallstudien beobachtet.

2.8.2 Bilanz der Betriebskosten

	Vollständige Überquerung des Rheins	Einfache Überquerung des Grand Canal d'Alsace	Überquerung des Grand Canal d'Alsace und Anlegen in der Flucht der RD611
Saisonales Szenario	31.000 €	31.000 €	31.000 €
Ganzjähriges Szenario	71.000 €	70.000 €	71.000 €

Tabelle13 : Jährliche Betriebskosten des Shuttles in Abhängigkeit vom gewählten Angebots- und Querungsszenario (in Euro ohne Steuern)

Die Wahl der Querungsrouten beeinflusst nur die Energiekosten, die einen sehr geringen Anteil an den Gesamtkosten ausmachen. Dies erklärt, warum

³ Diese Kosten werden bei den Investitionsausgaben berücksichtigt.

nach der Rundung alle drei Querungsszenarien auf die gleichen jährlichen Betriebskosten zulaufen.

Darüber hinaus fallen zusätzlich in den Szenarien 1 und 2 Kosten für die Wartung und das Winterlager des Schiffes an. Diese Kosten wurden zum jetzigen Zeitpunkt der Überlegungen nicht beziffert.

2.9 Kosten für die Integration der Fährverbindung in das ÖPNV-Angebot

2.9.1 ÖPNV-Integration auf französischer Seite

Die Gemeinde Schœnau ist Teil der Communauté de communes du Ried de Marckolsheim, die ihre Zuständigkeit für den ÖPNV an das PETR Sélestat Alsace Centrale delegiert hat.

Ein neuer Verkehrsvertrag wurde für den Zeitraum 2025/2031 mit zwei Zeiträumen implementiert:

- ▶ Eine erste Phase 2025/2027, in der das derzeitige regelmäßige Angebot beibehalten und um ein on-demand-Angebot für alle Gemeinden des PETR ergänzt wird. Dieser on-demand-Service sieht derzeit eine einzige Haltestelle in der Gemeinde Schœnau vor (auf Höhe des Rathauses). Er funktioniert von 5 Uhr bis 21 Uhr und ermöglicht:
 - ▶ Auf die Linien 530 und 520 des Fluo-Netzes oder auf die Linien B und C im Gemeindeverband Sélestat umzusteigen;
 - ▶ Zwischen zwei on-demand-Haltestellen innerhalb des Gemeindeverbands Ried de Marckolsheim zu pendeln oder früh morgens (5 Uhr/6 Uhr) oder spät abends (19 Uhr/21 Uhr) zum Bahnhof oder zum Krankenhaus von Sélestat zu fahren.
- ▶ Eine zweite Phase 2028/2031 mit der Übernahme der regionalen Linien und der Umstrukturierung des regulären Liniennetzes. Diese Neuorganisation (siehe Plan unten) sieht insbesondere eine Verlängerung der Linie C, die derzeit in Baldenheim endet, bis nach Sundhouse vor.



Abbildung30 : Ausschnitt aus dem zukünftigen Elsa-Netz bis 2028 auf dem Gebiet der Communauté de Communes du Ried de Marckolsheim (Quelle: PETR Sélestat Alsace Centrale)

Wenn die Fährverbindung vor 2028 in Betrieb genommen wird, könnte der on-demand-Service um eine Abhol-/Abgabestelle an der Fährverbindung ergänzt werden, ohne dass aufgrund der geringen Entfernung zur Haltestelle am Rathaus zusätzliche Kosten für den ÖPNV-Aufgabenträger entstehen.

Ab 2028 wäre es hingegen möglich, die Fährverbindung durch eine Verlängerung der Linie C in das reguläre ÖPNV-Netz zu integrieren. Diese Verlängerung würde es außerdem ermöglichen, die Zentren der Gemeinden Saasenheim und Schœnau zu bedienen.

Die Kosten für diese Verlängerung wurden auf der Grundlage der für das Elsa-Netzwerk geltenden Einheitspreise bis 2029 (erstes volles Betriebsjahr der verlängerten Linie C) geschätzt.

Sofern diese Verlängerung aufgrund der Existenz der Rheinquerung eingerichtet würde, erscheint es gerechtfertigt, diese Verlängerung auf die Betriebszeiten der Fährverbindung abzustimmen. Es wurden daher zwei Szenarien für die ÖPNV-Integration auf französischer Seite beziffert:

- ▶ Ein erstes Szenario, das die Fahrten der Linie C nur an den Tagen verlängert, an denen die Fährverbindung in Betrieb ist. Diese Verlängerung

ermöglicht also die Busbedienung der Fährverbindung auf der Schöenau-Seite 13 Mal pro Tag unter der Woche und 6 Mal pro Tag am Samstag. An Sonntagen würde sie jedoch keinen Zugang zum Shuttle-Bus ermöglichen.

- Ein zweites Szenario verlängert Fahrten der Linie C über das ganze Jahr hinweg.

Die Kosten für die verschiedenen Verlängerungsszenarien sind in der folgenden Tabelle festgelegt:

	Angebotsszenario saisonal	Angebotsszenario ganzjährig
Gesamtzahl der Hin- und Rückfahrten pro Jahr	1.107	3.582
Gesamtanzahl der Kilometer	14.815	47.937
Kosten der Verlängerung	20.000 €	63.000 €

Tabelle14 : Jährliche Betriebskosten der Verlängerung der Linie C (in Euro ohne Steuern)

2.9.2 ÖPNV-Integration auf deutscher Seite

Die Gemeinde Weisweil wird von den Linien 560 und 7200.3 bedient.

- Linie 7200.3: Diese Linie fasst mehrere Missionen zusammen. Die Einsätze, die die Gemeinde Weisweil bedienen, ermöglichen einen Zubringerdienst zu den Bahnhöfen Kenzingen und Herbolzheim.
- Linie 560: Diese Linie verbindet die Gemeinde Weisweil mit den Bahnhöfen Kenzingen und Endingen. Einige Fahrten führen über Endingen hinaus bis zum Bahnhof Riegel-Malterdingen. Diese Linie verkehrt zwischen 5:00 Uhr und 0:30 Uhr mit einer Fahrt pro Stunde in jede Richtung.

Diese Linien fallen in den Zuständigkeitsbereich des RVF (Regio Verkehrsverbund Freiburg), der in Phase 1 deutlich gemacht hat, dass ein Umweg einer bestehenden Linie bis zum Hafen von Weisweil aufgrund der geringen Nachfrage, den die zukünftige Fährverbindung erzeugen würde, nicht in Frage kommt. Die Anbindung dieser Fährverbindung an das ÖPNV-Netz auf deutscher Seite kann daher nur durch eine zusätzliche Linie erfolgen, die ausschließlich diesem Service gewidmet ist.

Im Rahmen dieser Studie wurden 4 Alternativen für diese zusätzliche ÖPNV-Verbindung beziffert:

- Zwei Alternativen für die Streckenführung: Der Pendelbus könnte tatsächlich nur den Hafen und das Zentrum von Weisweil verbinden und somit die Nutzer des Pendelbusses auf eine Buslinie umleiten, die sie wiederum auf das strukturierende ÖPNV-Netz an den Bahnhöfen Kenzingen und Herbolzheim oder Riegel-Malterdingen umleitet. Diese Lösung ist zwar die einfachste und kostengünstigste, ihr Nutzen für die Nutzer bleibt jedoch begrenzt. Daher wurde auch ein ehrgeizigerer Pendelbus bis zum Bahnhof Riegel-Malterdingen beziffert;

- Zwei Angebotsalternativen: Wie bei der Verbindung auf der französischen Seite ist das Angebotsniveau der Busverbindung auf das der Fährverbindung abgestimmt. Er ist daher in Szenario 3 durchgehend und in den Szenarien 1 und 2 auf die Sommermonate beschränkt.

Der Preis für diesen Shuttle wurde auf der Grundlage von 4 €/kommerziellem Kilometer geschätzt. Dieser relativ hohe Preis berücksichtigt, dass der Shuttle außerhalb eines ÖPNV-Netzes betrieben wird und in Bezug auf Personal und sachliche Ausstattung nur schwer mit anderen Diensten geteilt werden kann.

Die Kosten für diese verschiedenen Alternativen sind in der folgenden Tabelle definiert:

	Shuttle zum Stadtzentrum von Weisweil		Shuttle zum Bahnhof Riegel-Malterdingen	
	Saisonales Angebot (Szenario 1 und 2)	Ganzjähriges Angebot (Szenario 3)	Saisonales Angebot (Szenario 1 und 2)	Ganzjähriges Angebot (Szenario 3)
Gesamtzahl der Hin- und Rückfahrten pro Jahr	1.885	4.693	1.885	4.693
Gesamtkilometer	11.687	29.097	51.272	127.650
Gesamtkosten	47.000 €	116.000 €	205.000 €	511.000 €

Tabelle15 : Jährliche Betriebskosten des TC-Shuttles in der Gemeinde Weisweil (in Euro ohne MwSt.)

Bei der Bezifferung des Projekts und insbesondere des Szenarios 3 wurden die Kosten für eine regelmäßig verkehrende, Weisweil-interne Linie verwendet (116.000€).

2.10 Zusammenfassung der Kosten

2.10.1 Kosten der Szenarien

In Phase 1 sind drei Szenarien festgelegt worden, um alle Möglichkeiten abzudecken. Die Merkmale dieser drei Szenarien sind in der folgenden Tabelle noch einmal zusammengefasst:

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Ponton Schœnau	Nord	Sud (Viking)	Sud (Viking)
Ponton Est	Ile de Rhinau	Ile de Rhinau	Port de Weisweil
Traversée	Grand Canal d'Alsace	Grand Canal d'Alsace	Rhin
Pontons	2 pontons normaux	2 pontons modulaires	1 ponton
Niveau de service	Occasionnel au printemps Régulier en été	Occasionnel au printemps Régulier en été Réservation la veille hors-saison	Toute l'année
Motorisation	100% électrique	100% électrique	100% électrique
Aménagements annexes	Passerelle vers la rue de la Digue	Accessibilité handicapés Aménagement du carrefour Aménagement cyclable	Accessibilité handicapés Aménagement du carrefour Aménagement cyclable
Intégration TC	aucune	aucune	Liaison TC prévue

Tabelle16 : Umfang der drei in Phase 1 definierten Szenarien

Die dargestellte Zusammenfassung der Kosten für die drei Szenarien unterscheidet zwischen den jährlichen Betriebsausgaben und den Investitionsausgaben.

Im Fall der Investitionsausgaben wurden ebenfalls drei Optionen hinzugefügt:

- ▶ Die Ausstattung des Bootes mit einer 20 kWh-Batterie (15 kWh in der Basisoption);
- ▶ Die Ausstattung des Schiffes mit Photovoltaik-Modulen;
- ▶ Der Bau (in den Szenarien 2 und 3) der Anlegestellen für Reisebusse am VNF-Ponton.

Dépenses de fonctionnement (€ HT)			
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Navette fluviale	31.000 €	31.000 €	71.000 €
Intégration TC	- €	- €	179.000 €
Total des dépenses annuelles d'exploitation	31.000,00 €	31.000,00 €	250.000,00 €

Dépenses d'investissement (€ HT)			
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Bateau	124.000 €	124.000 €	124.000 €
Ponton Schoenau	254.000 €	201.000 €	169.000 €
Aménagement annexes	4.018.000 €	646.000 €	691.000 €
Autres investissement	9.000 €	9.000 €	9.000 €
Total - Option de base	4.405.000,00 €	980.000,00 €	993.000,00 €
Total option 1 - Batterie 20kWh	4.409.000,00 €	984.000,00 €	997.000,00 €
Total option 2 - Panneaux solaires	4.418.000,00 €	993.000,00 €	1.006.000,00 €
Total option 3 - Postes à quai autocars	4.405.000,00 €	1.055.000,00 €	1.068.000,00 €

Tabelle17 : Gesamtkosten der Szenarien

2.10.2 Anteil der Betriebskosten, der durch Tarifeinnahmen gedeckt wird

Die tarifbezogenen Entscheidungen sind zu diesem Zeitpunkt aufgrund der großen Unsicherheiten hinsichtlich der Anzahl der mit dieser Fährverbindung durchgeführten Fahrten und der Zahlungsbereitschaft deren Fahrgäste, falls diese Fährverbindung gebührenpflichtig sein sollte, schwer zu treffen.

Als erste Schätzung dieser Nachfrage kann eine durchschnittliche Auslastung pro Hin- und Rückfahrt angenommen werden:

- ▶ 1,5 Personen im Falle des saisonalen Szenarios;
- ▶ Eine Person im Falle des ganzjährigen Szenarios (die Nachfrage im Winter ist zwangsläufig geringer).

Werden diese Zahlen mit der angenommenen Anzahl der Hin- und Rückfahrten multipliziert, ergibt sich eine jährliche Fahrgastzahl von:

- ▶ fast 6000 Fahrten im Falle eines saisonalen Angebotes;
- ▶ fast 7300 Fahrten im Falle eines ganzjährigen Angebotes.

Diese Zahlen können mit der Fährverbindung auf der Sarthe verglichen werden, die an etwa 100 Tagen im Jahr kostenlos betrieben wird (gegenüber 145 Tagen bzw. 361 Tagen im Jahr im Saisonal- bzw. ganzjährigem Szenario) und von etwa 4000 Fahrgästen pro Jahr genutzt wird.

Zum einen ist festzuhalten, dass die überwiegende Mehrheit der Nutzer der Fährverbindung eine Fahrt in der Freizeit unternehmen wird, wobei die Rheinüberquerung entweder der Hauptgrund der Fahrt (Fußwanderung) o-

der eine Etappe einer längeren Fahrt (Fahrradtour) ist. Dieses Nutzerprofil ist traditionell sehr preissensibel, was zum Verzicht auf die Nutzung führen könnte, da die Fahrt einerseits nicht zwingend ist und andererseits „kostenlos“ (oder zu sehr geringen marginalen Kosten) über die bestehenden Übergänge erfolgen kann.

Hinzu kommt der symbolische Effekt der Gebührenfreiheit, der in der Regel zu einer Nachfrage führt, die über den Prognosen der Verkehrsnachfragemodelle liegt.

Es erscheint daher plausibel, dass sich die oben genannten Fahrgastzahlen bei einer gebührenpflichtigen Fährverbindung mindestens halbieren würden. Auch wenn der Rückgang der Nutzerzahlen zu einem ähnlich starken Rückgang der Anzahl der durchgeführten Hin- und Rückfahrten führen würde (da die Fährverbindung auf Anfrage betrieben würde), würde sich dieser Rückgang nur geringfügig auf die Betriebskosten des Fährschiffs auswirken, da die Energiekosten bei den Gesamtbetriebskosten der Linie nur einen geringen Anteil ausmachen.

Unter der Annahme, dass die Fährverbindung mit dem aktuellen E-Ticket des ÖPNV-Netzes Elsa (1,50 €) tarifiert würde, **könnten durch die Tarifierung jährliche Einnahmen von 4500 € bis 5500 € erzielt und zwischen 14 % (Saisonales Szenario) und 8 % (Ganzjähriges Szenario) der Betriebskosten gedeckt werden.**

Diese Größenordnung des Deckungsgrads der Betriebskosten durch die Tarifeinnahmen entspricht ungefähr denjenigen, die bei den ÖPNV-Netzen in ländlichen Gebieten zu beobachten sind.

Die Einführung einer Tarifgestaltung kann daher nur eine Ergänzung zur Finanzierung des Projekts darstellen, dessen Kosten hauptsächlich aus anderen Finanzmitteln gedeckt werden müssen.

Die Tarifstrategie muss auch im Hinblick auf ihre fiskalischen Auswirkungen hinterfragt werden. Eine öffentliche Einrichtung, die sich dafür entscheidet, eine normalerweise mehrwertsteuerpflichtige wirtschaftliche Dienstleistung *kostenlos* anzubieten, kann theoretisch ihre Ausgaben, die durch die Erbringung dieser Dienstleistung entstehen, von der Mehrwertsteuer absetzen.

Diese Regel variiert jedoch je nach Art der Ausgaben. Bei Investitionsausgaben scheint eine Kompensation der gezahlten Mehrwertsteuer über den Mehrwertsteuer-Ausgleichsfonds (FCTVA: Fonds de Compensation de la TVA) auf der Grundlage eines pauschalen Mehrwertsteuersatzes weiterhin möglich zu sein. Diese Methode könnte – vorbehaltlich einer genaueren Analyse durch einen Steuerberater – in unserem Fall für alle mit dem Projekt verbundenen Investitionsausgaben (weitere Umbaumaßnahmen, Schiff und Anlegestellen) verwendet werden.

Die auf die Betriebsausgaben (und in erster Linie die Vergütung des Betreibers der Fährverbindung) gezahlte Mehrwertsteuer wäre hingegen nicht erstattungsfähig und würde die Projektkosten erhöhen.

Diese Situation scheint unvermeidlich, wenn die Fährverbindung außerhalb des ÖPNV-Netzes betrieben würde (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Sollte die Linie hingegen vom PETR im Rahmen seiner Zuständigkeit als ÖPNV-Aufgabenträger betrieben werden, wäre es denkbar, dass der Mechanismus der Mehrwertsteuererstattung auf das gesamte ÖPNV-Netz angewendet wird und somit die auf den Betrieb der Fährverbindung gezahlte Mehrwertsteuer von den auf den anderen ÖPNV-Linien eingenommenen Tarifeinnahmen abgezogen wird, vorausgesetzt, dass die Berücksichtigung der kostenlosen Fährverbindung nicht zu einer zu starken Verschlechterung des Deckungsgrades des gesamten ÖPNV-Netzes führt.

3 Institutionelle Trägerschaft und vertraglicher Rahmen

Um die Modalitäten der Umsetzung der Fährverbindung aus rechtlicher Sicht festzulegen, muss zunächst die institutionelle Trägerschaft bestimmt werden, d.h. die Behörden, die für die Umsetzung des Projekts zuständig sind, und anschließend die Vertragsgestaltung, die es ermöglicht, den zukünftigen Betreiber der Fährverbindung auszuwählen.

3.1 Mögliche institutionelle Trägerschaften

Aus rechtlicher Sicht wirft das vorliegende Projekt folgende Fragen auf:

- ▶ Welche öffentliche Körperschaft ist für die Einrichtung einer grenzüberschreitenden oder lokalen Fährverbindung zuständig und wie hoch muss die Finanzierung der Beteiligten sein (3.1.1)?
- ▶ Kann eine öffentliche Körperschaft einen grenzüberschreitenden öffentlichen Pendelverkehr einrichten, ohne mit einer privaten Initiative zu konkurrieren (3.1.2)?

3.1.1 Bestimmung der für die Organisation der Fährverbindung zuständigen Aufgabenträger in Frankreich

Nachdem der Kontext und der Zuständigkeitsbereich der verschiedenen Behörden dargelegt wurden, muss festgestellt werden, ob ein Aufgabenträger die Kompetenz hat, den öffentlichen Schiffsverkehr zu organisieren. Falls dies nicht der Fall ist, sollte sichergestellt werden, dass die Gemeinde Schœnau diese Zuständigkeit besitzt oder der PETR Sélestat.

3.1.1.1 Der Kontext

Die Gemeinde Schœnau ist Teil der Communauté de communes du Ried de Marckolsheim, die 18 Gemeinden umfasst, die alle im Gebiet der Collectivité Européenne d'Alsace (CeA) und insbesondere im Gebiet des ehemaligen Departements Bas-Rhin liegen. Dieser Gemeindeverband ist selbst das Ergebnis der Fusion von zwei Gemeindeverbänden:

- ▶ die Communauté de communes de Marckolsheim et environs im Süden ;
- ▶ die Communauté de communes du Grand Ried im Norden, der die Gemeinde Schœnau angehörte.

Dieser Gemeindeverband ist zusammen mit 3 anderen Gemeindeverbänden Mitglied des 2017 gegründeten PETR (pôle d'équilibre territorial et rural) Sélestat Alsace Centrale, das sich in den Departements Bas-Rhin und Haut-

Rhin befindet. Die Zuständigkeit für Mobilität der 4 Gemeindeverbände wurde am 1. Januar 2025 auf den PETR übertragen.

3.1.1.2 Zuständigkeit oder Nicht-Zuständigkeit der ÖPNV-Aufgabenträger für die Einrichtung einer möglicherweise grenzüberschreitenden Fährverbindung

Die französischen Vorschriften sehen vor, dass die Aufgabenträger für Mobilität in einem identifizierten Gebiet⁴, für die Organisation des öffentlichen Personenverkehrs zuständig sind. Diese Zuständigkeit schließt auch den öffentlichen Schiffspersonenverkehr ein, wenn er gemäß Artikel L.1231-2 des Transportgesetzes **städtischen Charakter hat**:

" I. Die in Artikel L. 1231-1 genannten öffentlichen Personenverkehrsdienste können städtisch oder außerstädtisch sein.

*Wenn es sich um Stadtverkehrsdienste handelt, umfassen diese Dienste den Straßen-, **Schiffs-** und Seeverkehr sowie - auf den Netzen, die in die Zuständigkeit der Aufgabenträger für Mobilität fallen - den Schienenverkehr oder den spurgeführten Verkehr.*

II. Im Bereich des regelmäßigen öffentlichen Personenverkehrs auf der Straße oder mit Lenkern gilt als städtischer Verkehrsdienst jeder nicht saisonale Personenverkehrsdienst, der im territorialen Zuständigkeitsbereich eines Aufgabenträgers für Mobilität gemäß Artikel L. 1231-1 durchgeführt wird:

- 1. Mithilfe von Fahrzeugen für den geführten Verkehr im Sinne von Artikel L. 2000-1 ;*
- 2. Oder mit jedem motorisierten Landfahrzeug, mit Ausnahme von Reisebussen, und dessen durchschnittlicher Abstand zwischen den Haltestellen und die Variation der Fahrfrequenz Kriterien erfüllen, die per Dekret festgelegt werden."*

Die Vorschriften sehen keine Zuständigkeitsregeln für den Fall vor, dass die Binnenschifffahrt nicht in Städten stattfindet.

Im Falle des nicht-städtischen öffentlichen Flussverkehrs kann dann davon ausgegangen werden, dass **der Aufgabenträger keine ausschließliche Zuständigkeit hat und dass jede öffentliche Körperschaft die Fährverbindung organisieren kann, wenn dies in ihren allgemeinen Zuständigkeitsbereich fällt** oder gesetzlich erlaubt ist.

Um zu bestimmen, welche Behörde zuständig ist, muss daher sichergestellt werden, dass die geplante Fährverbindung städtischen Charakter hat oder nicht.

⁴ Vgl. infra

Der Begriff des städtischen Verkehrs in Bezug auf die Binnenschifffahrt ist im Gegensatz zum geführten Verkehr oder Straßenverkehr leider nicht im Verkehrsgesetz definiert .⁵

Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes kann jedoch einige Hinweise liefern. Vor dem Gesetz „Notre“⁶ **war der Nahverkehr nämlich auf das Gebiet einer Gemeinde oder einer lokalen Einrichtung beschränkt, die den Auftrag erhalten hatte, den öffentlichen Personenverkehr zu organisieren** .⁷

Auf der Grundlage dieser Regel kann eine Verbindung, die zwei grenzüberschreitende Gemeinden miteinander verbindet, nicht als ÖPNV angesehen werden, es sei denn, sie fällt in den Zuständigkeitsbereich eines ÖPNV-Aufgabenträgers.

Dies ist nicht der Fall bei der grenzüberschreitenden Verbindung Schœnau-Weisweil (Szenario 3), die nicht in den Zuständigkeitsbereich einer spezifischen Einheit oder eines ÖPNV-Aufgabenträgers fällt. Bei den Szenarien 1 und 2 hingegen kann dies eindeutig der Fall sein, da die Flussverbindung vollständig auf dem Gebiet der Gemeinde Schœnau verkehrt.

Folglich scheint es uns, dass der ÖPNV-Aufgabenträger keine spezifische Kompetenz hat, eine Fährverbindung zwischen der Gemeinde Schœnau und Weisweil einzurichten. Dies bedeutet, dass **der PETR Sélestat Alsace Centrale als Aufgabenträger keine Zuständigkeit für die Einrichtung der Fährverbindung besitzt**.

Für eine lokale Verbindung auf dem Gebiet der Gemeinde Schœnau hingegen könnte diese Zuständigkeit, auch wenn sie nicht offensichtlich ist, ohne größere rechtliche Risiken anerkannt werden.

Eine Frage, die sich stellen könnte, ist, ob es sich bei dem fraglichen geplanten Binnenschiffstransport tatsächlich um Linienverkehr handelt. Aus Artikel L.1231-1-4 des Transportgesetzes geht nämlich hervor, dass der ÖPNV-Aufgabenträger für den Linienverkehr und den Bedarfsverkehr zuständig ist. Unserer Ansicht nach steht der Begriff "Linienverkehr" im Gegensatz zum Begriff "Bedarfsverkehr". Im vorliegenden Fall wird die Schiffsverbindung während einer bestimmten Zeit des Jahres, aber zu bestimmten Zeiten auf einer konstanten Route funktionieren.

Wir sind der Ansicht, dass **ein Aufgabenträger für Mobilität für die Organisation einer solchen Verbindung zuständig ist, wenn sie unter den Begriff "städtischer" Verkehr fällt**.

⁵ Artikel L.1231-2 II des Transportgesetzes, oben zitiert

⁶ Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation de la république (Gesetz Nr. 2015-991 vom 7. August 2015 über die neue Organisation der Republik)

⁷ Artikel L.1231-3 und L.1231-4 des Transportgesetzes

3.1.1.3 Bedingungen für die Beteiligung der Gemeinde Schœnau an der grenzüberschreitenden Verbindung

Bevor man feststellt, ob die Gemeinde Schoenau die Kompetenz hat, eine nationale oder grenzüberschreitende Fährverbindung einzurichten, sollte man sich vergewissern, dass nicht eine andere Gebietskörperschaft diese Kompetenz hat, insbesondere die Collectivité européenne d'Alsace oder das PETR.

3.1.1.3.1 Überprüfung, ob keine andere Gebietskörperschaft zuständig ist, insbesondere die Collectivité européenne d'Alsace oder das PETR (für die grenzüberschreitende Verbindung)

Die Europäische Gebietskörperschaft Elsass

Die Collectivité Européenne d'Alsace organisiert die "Rheinfähren"⁸, die kostenlos grenzüberschreitende Verbindungen anbieten.

Dennoch scheint die Collectivité Européenne d'Alsace, auch wenn sie die Möglichkeit hat, solche Verbindungen zu organisieren, nicht ausschließlich dafür zuständig zu sein.

Tatsächlich sieht Artikel L.3431-1 des Code général des collectivités territoriales die Zuständigkeit der Collectivité européenne d'Alsace für die Festlegung einer gemeinsamen Aktion der Gebietskörperschaften und der öffentlichen Einrichtungen für interkommunale Zusammenarbeit vor:

"Die Collectivité européenne d'Alsace ist damit beauftragt, auf ihrem Gebiet als federführende Stelle die Modalitäten des gemeinsamen Handelns der Gebietskörperschaften und ihrer öffentlichen Einrichtungen im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu organisieren.

Zu diesem Zweck erarbeitet die Collectivité européenne d'Alsace ein elsässisches Schema der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. An seiner Ausarbeitung beteiligt sie insbesondere den Staat, die Region Grand Est, die Eurometropole Straßburg und die anderen betroffenen Gebietskörperschaften sowie deren Zusammenschlüsse und die in Anwendung der Artikel L. 1115-4-1 und L. 1115-4-2 geschaffenen Zusammenschlüsse.

Dieses Schema umfasst einen operationellen Teil zu strukturierenden Projekten. Er enthält außerdem einen Abschnitt zum grenzüberschreitenden Verkehr, der insbesondere die Straßen-, Fluss- und Eisenbahnverbindungen aufzeigt, bei denen die Europäische Körperschaft Elsass an der Ausarbeitung

⁸ Es handelt sich um drei Fähren: die Rhénanus (Kapazität: 30 Leichtfahrzeuge (LF) + 170 Passagiere), die die Strecke Rhinau (Frankreich) - Kappel-Graffenhausen (Deutschland) bedient, die Drusus (Kapazität: 10 LF + 90 Passagiere), die die Strecke Drusenheim (Frankreich) - Greffern (Deutschland) bedient, und die Saletio (Kapazität: 6 LF + 28 Fahrräder für 78 Passagiere), die die Strecke Seltz (Frankreich) - Plittersdorf (Deutschland) bedient.

der grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte beteiligt wird, sowie einen Abschnitt zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Gesundheitsbereich, der in Übereinstimmung mit dem regionalen Gesundheitsprojekt erstellt wird".

Das Gesetz legt fest, dass das Schema die Projekte identifiziert und "für jedes Projekt die Gebietskörperschaft oder den Zusammenschluss, die mit seiner Durchführung beauftragt sind, die betreffenden Zuständigkeiten der Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse und sieht, falls erforderlich, die Vereinbarungen zur Übertragung von Zuständigkeiten vor, die ihnen vorgeschlagen werden, zu schließen".⁹

Daraus geht hervor, dass die Collectivité Européenne d'Alsace **an der Ausarbeitung von grenzüberschreitenden Schiffsverkehrsprojekten beteiligt ist, aber keine Zuständigkeit für deren Umsetzung besitzt.**

Was übrigens das Projekt einer Fährverbindung zwischen der Gemeinde Schoenau und der Gemeinde Weisweil betrifft, so sieht das elsässische Schema der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit eindeutig vor, dass die Gemeinde Schoenau das Studienprojekt trägt:

 **Réalisation d'une étude de faisabilité pour le rétablissement d'une liaison transfrontalière par ferry ou par pont entre Schoenau (FR) et Weisweil (DE)**

Porté par : Commune de Schoenau
Mise en œuvre : Court terme (démarrage 2023-2024)

Ce projet a pour but d'analyser les possibilités de liaison sur le Rhin entre les communes de Weisweil et Schoenau : liaison fluviale (grâce à une navette fluviale électrique ou à hydrogène) ou la construction d'une passerelle. L'étude permettra d'identifier les atouts et contraintes de chacune des options pour améliorer la mobilité douce.

Abbildung31 : Auszug aus dem elsässischen Schema der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Andererseits stimmt es, dass aus diesem Schema nicht hervorgeht, welche Gebietskörperschaft das Projekt umsetzen wird¹⁰

Nun müssen die möglichen Bedingungen für eine Intervention des PETR festgelegt werden, wenn es um den öffentlichen Binnenschiffsverkehr geht.

Der PETR Sélestat Alsace Centrale

► Für die Gemeindeverbindung

⁹ Artikel L.3431-3 des Code général des collectivités territoriales (Allgemeiner Code der Gebietskörperschaften)

¹⁰ Die Collectivité Européenne d'Alsace scheint nicht die Initiative ergriffen zu haben, die Verantwortung für den Betrieb der Verbindung zu übernehmen.

Wie bereits erwähnt, wäre der PETR als Aufgabenträger für Mobilität für die Flussverbindung zuständig, wenn diese vollständig kommunal wäre (Szenario 1 und 2).

► Für die grenzüberschreitende Verbindung:

Im Falle einer grenzüberschreitenden Verbindung (Szenario 3) hätte er hingegen kaum die Kompetenz, die grenzüberschreitende Fährverbindung zu organisieren.

Aus aktuellen Beispielen geht hervor, dass die Fälle, in denen ein Aufgabenträger für Mobilität eine Flussverbindung einrichtet, ausschließlich auf sein Gebiet beschränkt sind (Batobus in Paris, Flussverkehr des Sytral oder der Metropole Rouen).

Abgesehen von diesen Fällen werden Schiffsverbindungen auch durch folgende Körperschaften getragen:

- Departements (z. B. das Département Seine-Maritime) ;
- Von der Europäischen Gebietskörperschaft Elsass;
- Einige gemischte Gewerkschaften.

3.1.1.3.2 Bedingungen für die Beteiligung der Gemeinde Schœnau an der grenzüberschreitenden Verbindung

Im Hinblick auf die Vorschriften könnten zwei Grundlagen herangezogen werden, um die Beteiligung der Gemeinde Schoenau an der Umsetzung der Schiffsverbindung zu rechtfertigen.

Erstens verfügen die Gemeinden über **eine allgemeine Zuständigkeit für Interventionen in allen Bereichen** (innerhalb bestimmter Grenzen).

Zweitens können Gebietskörperschaften Vereinbarungen zur Durchführung oder Unterstützung ein- oder mehrjähriger internationaler Maßnahmen der Zusammenarbeit, Entwicklungshilfe oder humanitären Hilfe schließen.

In Bezug auf die allgemeine Interventionskompetenz der Gemeinden :

Die Gemeinden verfügen im Gegensatz zu anderen Gebietskörperschaften über eine allgemeine Zuständigkeit¹¹ und können bei jedem Projekt tätig werden, **sofern sie ein lokales öffentliches Interesse nachweisen** können.

Im vorliegenden Fall hat die Erprobung einer direkten Fährverbindung zwischen den beiden Gemeinden anlässlich des Festes vom 3. September 2023 das Attraktivitätspotenzial der Reaktivierung einer solchen Verbindung verdeutlicht.

¹¹ Artikel L.2121-29 des Code général des collectivités territoriales: "*Le conseil municipal règle par ses délibérations les affaires de la commune*" (Der Gemeinderat regelt durch seine Beschlüsse die Angelegenheiten der Gemeinde).

Über die bloße Verbindung der beiden Gemeinden hinaus nehmen ihre jeweiligen höheren politischen Ebenen, der Landkreis Emmendingen und die Communauté de communes du Ried de Marckolsheim sowie - im weiteren Sinne - das PETR Sélestat Alsace Centrale eine strategisch zentrale Position im Herzen der Rheinebene ein, in unmittelbarer Nähe der großen elsässischen, deutschen und schweizerischen Ballungsräume. Die Region genießt daher ein großes touristisches Interesse, das sich in der Vielfalt ihrer Landschaften (Wälder der Vogesen und des Schwarzwaldes, Ried-Ebene, Rheintal) sowie in der Vielfalt ihrer Sehenswürdigkeiten mit den französischen (Elsässische Weinstraße) und deutschen (Badische Weinstraße) Weinstraßen, den malerischen Dörfern oder auch dem in unmittelbarer Nähe gelegenen Freizeitpark Europa-Park zeigt, der jedes Jahr mehr als 7 Millionen Besucher anzieht, davon etwa 20% aus Frankreich.

Die Einrichtung einer Fährverbindung zwischen den Gemeinden Schoenau und Weisweil könnte daher einen entscheidenden Hebel darstellen, um die grenzüberschreitende Mobilität zu verbessern, das touristische Potenzial des Gebiets zu stimulieren und seine natürlichen Vorteile und touristischen Attraktionen hervorzuheben.¹²

Andererseits zeigt sich, dass das nicht-touristische Nachfragepotenzial begrenzt bleibt.¹³

In Anbetracht dieser Elemente und trotz eines potenziell begrenzten Einflussbereichs stellt das Projekt der grenzüberschreitenden Schiffsverbindung **durchaus ein lokales öffentliches Interesse dar.**

In diesem Zusammenhang könnte in Betracht gezogen werden, dass die Gemeinde Schoenau die Verbindung allein organisiert, ohne die zuständigen deutschen Behörden in die Unterzeichnung einer Vereinbarung einzu beziehen. Sie müsste dann sicherstellen, dass sie über die notwendigen Genehmigungen für die Schifffahrt und das Anlegen auf dem Steg auf deutscher Seite verfügt.

Die im Gesetz vorgesehenen grenzüberschreitenden lokalen Vereinbarungen

Zweitens könnten die Bestimmungen von Artikel L.1115-1 des Code général des collectivités territoriales auch als Grundlage für die grenzüberschreitende Verbindung dienen:

"Unter Einhaltung der internationalen Verpflichtungen Frankreichs können die Gebietskörperschaften und ihre Zusammenschlüsse jede jährliche oder mehrjährige internationale Aktion der Zusammenarbeit, Entwicklungshilfe oder humanitären Hilfe durchführen oder unterstützen. Sie berücksichtigen in diesem Rahmen die von der Generalversammlung der Vereinten Natio-

¹² Machbarkeitsstudie für die Wiederherstellung eines Rheinübergangs zwischen Schoenau und Weisweil, Phase 1 - Diagnose, 14.08.2024, TTK, S.10

¹³ Oben genannte Machbarkeitsstudie, S. 27-28

nen am 25. September 2015 verabschiedete Agenda für nachhaltige Entwicklung bis 2030.

Zu diesem Zweck können die Gebietskörperschaften und ihre Zusammenschlüsse gegebenenfalls **Vereinbarungen mit ausländischen Kommunalbehörden schließen. Diese Vereinbarung enthalten den Gegenstand der geplanten Maßnahmen und den voraussichtlichen Betrag der finanziellen Verpflichtungen.** Sie treten in Kraft, sobald sie dem Vertreter des Staates unter den in den Artikeln L. 2131-1, L. 2131-2, L. 3131-1, L. 3131-2, L. 4141-1 und L. 4141-2 festgelegten Bedingungen übermittelt wurden. Die Artikel L. 2131-6, L. 3132-1 und L. 4142-1 sind auf sie anwendbar".

Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass Gebietskörperschaften alle ein- oder mehrjährigen internationalen Maßnahmen der Entwicklungszusammenarbeit oder -hilfe durchführen können.

Zu diesem Zweck können sie Vereinbarungen mit ausländischen Kommunalbehörden schließen, ohne dazu verpflichtet zu sein. Diese Vereinbarungen enthalten dann den Gegenstand der geplanten Maßnahmen und den voraussichtlichen Betrag der finanziellen Verpflichtungen.

Der Staatsrat hatte kürzlich die Gelegenheit, diese Bestimmungen zu präzisieren:

- ▶ Die Gebietskörperschaften und ihre Zusammenschlüsse sind befugt, **internationale Kooperations-,** Entwicklungshilfe- und humanitäre **Maßnahmen** durchzuführen oder zu unterstützen;
- ▶ Der Gesetzgeber hat diese Möglichkeit nicht an die Bedingung geknüpft, dass die Maßnahme im lokalen öffentlichen Interesse liegt;
- ▶ **weder unter der Bedingung, dass sie in die anderen Zuständigkeitsbereiche fällt, die den Gebietskörperschaften gesetzlich zugewiesen sind**
- ▶ noch der Anforderung, dass sie eine ausländische lokale Behörde einbezieht.

Daraus folgt, dass jede Gebietskörperschaft im Bereich der internationalen Zusammenarbeit tätig werden kann, **wenn sie nachweisen kann, dass sie eine internationale Kooperations-,** Entwicklungshilfe- oder humanitäre **Aktion durchführt.**

Im vorliegenden Fall muss also sichergestellt werden, dass die Fährverbindung tatsächlich eine internationale Kooperations- oder Entwicklungshilfemaßnahme darstellt. Eine grenzüberschreitende Fährverbindung ist ein Verkehrsmittel zwischen zwei fremden Gebieten, das es ihren Bewohnern ermöglicht, sich fortzubewegen, zu kommunizieren und zusammenzuarbeiten. **Die Einrichtung einer solchen Verbindung könnte daher als internationale Kooperationsmaßnahme betrachtet werden.**

3.1.1.4 Die Durchführbarkeit der Intervention des PETR Sélestat Alsace Centrale

Es muss zwischen der grenzüberschreitenden und der kommunalen Verbindung unterschieden werden.

3.1.1.4.1 Für die Gemeindeverbindung

Der PETR verfügt sehr wohl über eine solche Kompetenz.

3.1.1.4.2 Für die grenzüberschreitende Verbindung

Der PETR hat grundsätzlich keine Zuständigkeit für den Betrieb der grenzüberschreitenden Verbindung. Es sind zwei Hypothesen denkbar, damit der PETR die Zuständigkeit für die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Binnenschiffsverkehrs erhält: Entweder übernimmt der PETR eine internationale Kooperationsmaßnahme oder sie profitiert von einer Übertragung oder Delegation der Zuständigkeit.

Die erste Annahme ist zweifellos die einfachste und rechtlich sicherste.

Erste Hypothese: Der PETR organisiert die Fährverbindung und unterzeichnet eine Vereinbarung mit den deutschen Behörden.

Wie bereits erwähnt, können Gebietskörperschaften und ihre Zusammenschlüsse internationale Kooperationsmaßnahmen durchführen. In diesem Rahmen müssen sie weder eine besondere Zuständigkeit noch ein lokales Interesse nachweisen.

Die PETR stellen jedoch sehr wohl einen Zusammenschluss von Gebietskörperschaften gemäß Artikel L.5111-1 § 2 des Code général des collectivités territoriales (Allgemeines Gesetzbuch der Gebietskörperschaften) dar.¹⁴

Folglich könnte der PETR dieses Projekt umsetzen, ohne eine besondere Zuständigkeit nachzuweisen. Dennoch sollte eine solche Vereinbarung mit der zuständigen deutschen Behörde, die von der Fährverbindung betroffen ist, unterzeichnet werden. Diese Vereinbarung wird es ermöglichen, den Finanzierungsanteil jeder Behörde festzulegen, obwohl es unseres Wissens nach keine besonderen Finanzierungsregeln gibt.

Es ist jedoch zu beachten, dass das Transportgesetz bestimmte Regeln für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs vorsieht¹⁵, nämlich ein Prinzip

¹⁴ "Die Kategorie der Gruppierungen von Gebietskörperschaften bilden die in den Artikeln L. 5711-1 und L. 5721-8 genannten öffentlichen Einrichtungen für interkommunale Zusammenarbeit und gemischte Syndikate, die Metropolitanpole, die Pole für territorialen und ländlichen Ausgleich, die Departementsagenturen, die interdepartementalen Einrichtungen oder Organismen und die interregionalen Vereinbarungen" (Hervorhebung von uns).

der Hauptfinanzierung durch den Nutzer und die Möglichkeit der Beteiligung von öffentlichen Körperschaften, privaten und öffentlichen Nutznießern.

Da die Fährverbindung der Gemeinde Schoenau zugute kommt, spricht im vorliegenden Fall also nichts gegen eine mehrheitliche Finanzierung durch die Gemeinde.

Zweite Hypothese: Ausdrückliche Zuständigkeit des PETR für die Organisation und den Betrieb der Flussverbindung

Eine andere Möglichkeit wäre, dass die Gemeinde Schœnau eine solche Kompetenz an das PETR delegiert oder überträgt.

Was die Kompetenzübertragung betrifft, so ist diese in Artikel L.1111-8 des Code général des collectivités territoriales mit folgendem Wortlaut vorgesehen:

"Eine Gebietskörperschaft kann einer Gebietskörperschaft einer anderen Kategorie oder einer öffentlichen Einrichtung für interkommunale Zusammenarbeit mit eigener Besteuerung eine ihr zugewiesene Zuständigkeit ganz oder teilweise übertragen, auch für die Durchführung oder Verwaltung von Projekten, die ihr Gebiet strukturieren. Wenn sie durch ihre Satzung ausdrücklich dazu ermächtigt ist, kann eine öffentliche Einrichtung der interkommunalen Zusammenarbeit mit eigener Besteuerung mit der durch übereinstimmende Beschlüsse aller Gemeinderäte zum Ausdruck gebrachten Abstimmung ihrer Mitgliedsgemeinden auch einem Departement oder einer Region ganz oder teilweise eine Zuständigkeit übertragen, die ihr von ihren Mitgliedsgemeinden übertragen worden ist.

Die in Anwendung des vorstehenden Absatzes übertragenen Befugnisse werden im Namen und für Rechnung der übertragenden Gebietskörperschaft oder öffentlichen Einrichtung ausgeübt. (...)"

Der PETR ist keine öffentliche Einrichtung für interkommunale Zusammenarbeit mit eigener Besteuerung, sondern eine öffentliche Einrichtung¹⁶. Folglich erscheint eine Kompetenzübertragung auf der Grundlage dieser Bestimmungen nicht möglich. Stattdessen sollten zwei andere Möglichkeiten untersucht werden.

Erstens schreibt das Gesetz vor, dass der PETR im Auftrag und in Partnerschaft mit den öffentlichen Einrichtungen für interkommunale Zusammenarbeit, aus denen er sich zusammensetzt, ein Territorialprojekt erstellt:

¹⁵ Artikel L.1221-12 des Code général des collectivités territoriales: *"Die Finanzierung der regelmäßigen öffentlichen Personenverkehrsdienste erfolgt durch die Nutzer, gegebenenfalls durch die Gebietskörperschaften und, gemäß besonderer Regelungen, insbesondere gemäß Artikel L. 1221-3, durch andere öffentliche und private Begünstigte, die, ohne Nutzer der Dienste zu sein, einen direkten oder indirekten Vorteil daraus ziehen"*.

¹⁶ Artikel L.5741-1 I des Code général des collectivités territoriales (Allgemeiner Code der Gebietskörperschaften)

"Dieses territoriale Projekt definiert die Bedingungen für die wirtschaftliche, ökologische, kulturelle und soziale Entwicklung im Umkreis des Pols für territorialen und ländlichen Ausgleich. Es präzisiert die Maßnahmen im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung, der Raumplanung und der Förderung des ökologischen Übergangs, die von den öffentlichen Einrichtungen der interkommunalen Zusammenarbeit oder, in ihrem Namen und auf ihre Rechnung, vom Pol für territorialen und ländlichen Ausgleich durchgeführt werden".¹⁷

Es wäre also denkbar, dass dieser Handlungsleitfaden unter den Maßnahmen auch die Anbindung des Gebiets an die Binnenschifffahrt vorsieht. Dazu müssen jedoch die Mitglieder des PETR, d.h. die Communauté de communes Ried de Marckolsheim, über die Zuständigkeit für den öffentlichen Schiffsverkehr verfügen, was nicht der Fall ist¹⁸. Es könnte daher in Betracht gezogen werden, dass der Gemeindeverband sich selbst die Zuständigkeit für den ÖPNV zuweist. Da jedoch nicht alle Gemeinden des Gemeindeverbands an den Rhein angrenzen, erscheint es heikel, eine solche Kompetenz zu übertragen, die nur auf der Ebene einiger Gemeinden existiert.

Es gibt dann zwei Möglichkeiten: die Binnenschifffahrt als einen der vom Gemeindeverband organisierten öffentlichen Verkehr darzustellen oder die Binnenschifffahrt in eine raumordnerische Perspektive einzubeziehen. In diesem Rahmen müssten der Gemeindeverband und seine Mitgliedsgemeinden über diese Statusänderung abstimmen. Diese Kompetenz stellt weder eine Pflicht- noch eine Wahlkompetenz des Gemeindeverbandes dar, sondern **eine zusätzliche Kompetenz, wie es Artikel L.5211-17 des Code général des collectivités territoriales erlaubt.**

In dieser Perspektive könnte das Projekt des Territoriums der Gemeinde Schœnau die geplante Fährverbindung vorsehen. Die Communauté de communes könnte ihr dann die Durchführung dieses Projekts gemäß den oben genannten Bestimmungen übertragen.

Zweitens könnte der Gemeindeverband nach Übertragung dieser Zuständigkeit an den PETR diese Zuständigkeit übertragen.

Der PETR funktioniert nach den Modalitäten eines geschlossenen gemischten Syndikats in Anwendung von Artikel L.5741-1 II des Code général des collectivités territoriales (Allgemeines Gesetzbuch der Gebietskörperschaften). Die Gründungs- und Funktionsmodalitäten des geschlossenen gemischten Syndikats sind insbesondere in den Artikeln L.5711-1 §1 und L.5212-1 des Code général des collectivités territoriales (Allgemeines Gesetzbuch der Gebietskörperschaften) vorgesehen. Auf den ersten Blick spricht nichts gegen eine Übertragung von Zuständigkeiten der Communauté de communes Ried de Marckolsheim an das PETR.

¹⁷ Artikel L.5741-2 I Absatz 3

¹⁸ Siehe oben zur fehlenden Zuständigkeit der AO.

Im Unterschied zur vorherigen Hypothese würde das PETR diese Zuständigkeit in seinem Namen und nicht im Auftrag der Communauté de communes du Ried de Marckolsheim ausüben.

Allgemeine Schlussfolgerung :

Die Gemeinde Schoenau wäre für die Einrichtung einer kommunalen oder grenzüberschreitenden Fährverbindung zuständig. Sie könnte auf zwei Grundlagen tätig werden:

- ▶ insofern als das Projekt dem lokalen öffentlichen Interesse entspricht (für beide Verbindungsszenarien)
- ▶ insofern als das Projekt eine internationale Kooperationsmaßnahme darstellt. Es wäre relevant, dass die Gemeinde in diesem Rahmen eine Vereinbarung mit der/den deutschen Behörde(n) unterzeichnet, die für die Fährverbindung zwischen Schoenau und Weisweil zuständig und betroffen ist/sind (für die grenzüberschreitende Verbindung).

Der PETR kann auch:

- ▶ die Gemeindeverbindung als ÖPNV-Aufgabenträger organisieren **und sollte den versement mobilité** (Mobilitätssteuer in Frankreich zur ÖPNV-Finanzierung) **nutzen können**;
- ▶ die grenzüberschreitende Verbindung unter der Voraussetzung organisieren, dass eine Kooperationsvereinbarung mit den deutschen Behörden unterzeichnet wird.

	Stadt	PETR
Szenarien 1 und 2 Gemeindeverbindung	Mögliche Intervention im Rahmen der allgemeinen Zuständigkeitsklausel. Dennoch könnte man davon ausgehen, dass nur der ÖPNV-Aufgabenträger, der über eine spezifische Kompetenz im Bereich Mobilität verfügt, die notwendige Kompetenz hat.	Der PETR könnte die Verbindung als ÖPNV-Aufgabenträger organisieren und auf den <i>versement mobilité</i> zurückgreifen. ¹⁹ Die Inanspruchnahme der Verkehrsabgabe schließt die Nutzung anderer Finanzierungsquellen nicht aus.
Szenario 3: grenzüberschreitende Verbindung	Die Gemeinde kann in zweierlei Hinsicht tätig werden: - im Rahmen der allgemeinen Zuständigkeitsklausel	Der PETR kann die Verbindung organisieren, indem er eine Vereinbarung über die grenzüberschreitende Zusammenar-

¹⁹ Artikel L.2333-66 des CGCT unter der Bedingung, dass sichergestellt wird, dass die betreffende Binnenschifffahrt dem Begriff des regelmäßigen öffentlichen Verkehrs entspricht

<ul style="list-style-type: none"> - durch Unterzeichnung einer Vereinbarung über grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den deutschen Behörden 	beit mit den deutschen Behörden unterzeichnet. Er kann nicht auf den <i>versement mobilité</i> zurückgreifen.
---	---

3.1.2 Die Bedingungen für das Eingreifen einer öffentlichen Körperschaft in einen für den Wettbewerb geöffneten Markt

Die Organisation von Aktivitäten durch eine öffentliche Körperschaft, die als gewerblich gelten, fällt grundsätzlich in den Zuständigkeitsbereich von Privatpersonen. Um eine solche Intervention in Ermangelung einer spezifischen Zuständigkeit zu rechtfertigen, muss die Körperschaft nachweisen, dass bestimmte Bedingungen erfüllt sind.

Diese Regeln müssen sowohl im französischen Recht als auch im europäischen Recht untersucht werden.

3.1.2.1 Voraussetzungen für das Eingreifen einer öffentlichen Einrichtung nach französischem Recht

Nachdem die Vorschriften dargelegt wurden, sollte sichergestellt werden, dass das Projekt diese Vorschriften auch einhält.

3.1.2.1.1 Die geltenden Vorschriften

Der Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit ist ein allgemeiner Rechtsgrundsatz, der daher für alle regulierenden Verwaltungsakte, aber auch für Verwaltungsverträge verbindlich ist. Nur der Gesetzgeber kann diesen Grundsatz einschränken.

Dieser Grundsatz richtet sich zum einen gegen staatliche Regelungen, die die Ausübung wirtschaftlicher Aktivitäten durch private Akteure einschränken. Andererseits verbietet es öffentlichen Initiativen, mit privaten Initiativen zu konkurrieren. Es handelt sich um den Grundsatz der Nichteinmischung oder des Wettbewerbsverbots öffentlicher Akteure.

Angesichts der jüngsten Rechtsprechung ist ein Teil der Lehre jedoch der Ansicht, dass der zweite Teil des Grundsatzes, der es der öffentlichen Behörde verbietet, mit privaten Initiativen zu konkurrieren, aufgegeben werden soll.

Das Versammlungsurteil "*Ordre des avocats au barreau de Paris*" vom 31. Mai 2006²⁰ stellt den letzten Stand der Rechtsprechung in Bezug auf diesen Grundsatz dar. Der Staatsrat interpretiert den Grundsatz der Gewerbefreiheit neu, indem er die Bedingungen für die Zulässigkeit einer öffentlichen Initiative erheblich lockert.

Für Professorin Sophie Nicinski²¹ wird die Bedingung des öffentlichen Interesses in den Vordergrund gerückt und zur einzigen und allgemeinen Bedingung für die öffentliche Initiative, wodurch der Mangel an privater Initiative als eine der möglichen Erscheinungsformen des Vorhandenseins eines öffentlichen Interesses in den Hintergrund gedrängt wird.

Der Staatsrat bekräftigt somit:

"In der Erwägung, dass öffentliche Personen mit der Durchführung der Tätigkeiten beauftragt sind, die für die Erfüllung der ihnen übertragenen öffentlichen Dienstschlüsse erforderlich sind, und zu diesem Zweck über hoheitliche Befugnisse verfügen; dass sie darüber hinaus, wenn sie unabhängig von diesen Aufgaben eine wirtschaftliche Tätigkeit übernehmen wollen, dies nur unter Beachtung sowohl der Handels- und Gewerbefreiheit als auch des Wettbewerbsrechts verankern können; Um auf dem Markt tätig zu werden, müssen sie nicht nur im Rahmen ihrer Zuständigkeiten handeln, sondern auch ein öffentliches Interesse nachweisen, das sich insbesondere aus dem Mangel an Privatinitiative ergeben kann; ist ein solches Eingreifen einmal grundsätzlich zulässig, darf es nicht nach Modalitäten erfolgen, die aufgrund der besonderen Situation, in der sich diese öffentliche Person im Vergleich zu den anderen auf demselben Markt tätigen Akteuren befindet, den freien Wettbewerb auf diesem Markt verfälschen würden.

Die Wettbewerbsbehörde hat diese Regel in Erinnerung gerufen und erklärt, dass die Beurteilung eines öffentlichen Interesses ausschließlich in die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte fällt.²²

Aus dieser Entscheidung ergibt sich eine Argumentation in mehreren Schritten.

Erstens ist der Eingriff gerechtfertigt, wenn die Tätigkeit für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben erforderlich ist, die keine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen.

Zweitens muss eine öffentliche Einrichtung, wenn sie in Ermangelung eines öffentlichen Auftrags "*eine wirtschaftliche Tätigkeit übernehmen*" will, die Grundsätze der Handels- und Gewerbefreiheit und des freien Wettbewerbs durch die folgenden drei Bedingungen beachten:

- ▶ Sie muss im Rahmen ihrer Kompetenzen handeln;
- ▶ Sie muss ein öffentliches Interesse begründen;

²⁰ CE Ass., 31. Mai 2006, *Ordre des avocats au barreau de Paris*, req. n°275.531

²¹ Droit public des affaires, §72, Editions LDGJ, 5. September 2023

²² Stellungnahme Nr. 14-A-10 vom 31. Juli 2014 zur Wettbewerbssituation im Bereich der internationalen Reisebegleitung

- ▶ Eine solche Intervention darf nicht in einer Weise erfolgen, dass sie aufgrund der besonderen Situation, in der sich die öffentliche Person im Vergleich zu den anderen auf demselben Markt tätigen Akteuren befindet, den freien Wettbewerb auf diesem Markt verfälscht.

Die Bedingung des öffentlichen Interesses wird als einzige und allgemeine Bedingung für das Eingreifen von öffentlichen Einrichtungen gesetzt. Das Fehlen privater Initiativen wird nun ebenso wie andere Faktoren in das öffentliche Interesse einbezogen. Dies ist der Fall bei touristischen Angeboten, die den lokalen Tourismus fördern und somit ein ausreichendes lokales öffentliches Interesse darstellen.²³

Dasselbe gilt für die Entscheidung, einen Betreiber durch eine Vereinbarung über die Übertragung öffentlicher Aufgaben mit der Einrichtung, Verwaltung und Instandhaltung eines Dienstes für Elektroautos und einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge für einen Zeitraum von etwa zehn bis zwölf Jahren zu betrauen²⁴. Das öffentliche Interesse wird durch die Umweltvorteile eines Carsharing-Dienstes für Elektrofahrzeuge gekennzeichnet, aber auch durch *"das Ziel der Diversifizierung des Verkehrsangebots und der Verringerung der Schwierigkeiten, die sich aus dem zunehmenden Autoverkehr in dem betreffenden Gebiet ergeben"*.

Im Gegensatz dazu stellt das Vorhaben einer Gemeinde, interessierten Personen ein Abonnement für einen Alarmdienst in ihrer Wohnung anzubieten, der den Einsatz der Stadtpolizei auslöst, kein besonderes öffentliches Interesse im Vergleich zu den von privaten Betreibern entwickelten Aufgaben dar.²⁵

In Bezug auf den öffentlichen Personenverkehr ist es interessant, an eine recht alte Rechtsprechung zu erinnern, die jedoch zu einer Zeit erlassen wurde, als die Verwaltungsgerichtsbarkeit die Intervention öffentlicher Institutionen auf dem Wettbewerbsmarkt recht streng beurteilte. Nach dieser Rechtsprechung ist die Verlängerung der Route eines Transportdienstes durch eine leistungsfähigere Verwaltung einer bestehenden Verkehrsdienstleistung und gleichzeitig durch eine besorgniserregende finanzielle Situation gerechtfertigt²⁶. Mit anderen Worten: Eine öffentliche Körperschaft rechtfertigt ein öffentliches Interesse, wenn sie ein öffentliches Verkehrsnetz ausweitet.

Schlussfolgerung :

Der allgemeine Rechtsgrundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit schreibt vor, dass öffentliche Institutionen, die eine wirtschaftliche Aktivität einrichten,

²³ CAA Nancy, 14. Juni 2007, *SAEM Reims Champagne Congrès Expo*, req. n°06NC01.474

²⁴ CAA Paris 3. Juli 2012, *Chambre syndicale des loueurs de voitures automobiles*, req. n°11PA02.158

²⁵ CAA Versailles, 5. Juli 2018, Herr A. C. req. n°16VE01084

²⁶ CE, 23. Juni 1933, *Planche*, Slg. 682

ein öffentliches Interesse begründen müssen, das insbesondere durch die Unzulänglichkeit der Privatinitiative gekennzeichnet sein kann. Aus der neueren Verwaltungsrechtsprechung geht hervor, dass diese Bedingung recht weit ausgelegt wird.

3.1.2.1.2 Anwendung auf den vorliegenden Fall

Im vorliegenden Fall **ist die Fährverbindung für den PETR und die Gemeinde Schoenau von öffentlichem Interesse.** Darüber hinaus gibt es bis heute mangels geeigneter Infrastrukturen keine regelmäßigen privaten Angebote auf dieser Verbindung, was das öffentliche Interesse an dem Projekt verstärkt.

Folglich wird bei der Umsetzung des Projekts durch die Gemeinde Schöenau oder den PETR der Grundsatz der Handels- und Gewerbe-freiheit sehr wohl eingehalten.

3.1.2.2 Voraussetzungen für das Tätigwerden einer öffentlichen Ein-richtung im europäischen Recht

Für den Fall, dass eine öffentliche Einrichtung eine öffentliche Dienstleistung einrichtet, stellen die Vorschriften des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union bestimmte Bedingungen. Diese Dienstleistung darf nicht zur Gewährung staatlicher Beihilfen führen oder ein Monopol darstellen.

In der Tat scheint uns im vorliegenden Fall, dass das europäische Recht das Projekt nicht in Frage stellen sollte:

- ▶ Der eingerichtete Dienst stellt unserer Ansicht nach eine Dienstleistung von wirtschaftlichem und allgemeinem Interesse dar, die von verschiedenen Vertragsbestimmungen abweicht, insbesondere von denen, die sich auf das Verbot von Monopolen beziehen;
- ▶ Das Projekt führt kein Monopol auf die Fährverbindung ein: Jedes Kreuzfahrtschiff kann die Infrastruktur oder den zukünftigen VNF-Ponton nutzen, um ein vergleichbares touristisches Angebot zu gewährleisten;
- ▶ Der Betreiber der Fährverbindung wird nach einem Verfahren der öffentlichen Bekanntmachung und Ausschreibung ausgewählt, das dem Gesetz über die öffentliche Auftragsvergabe und der Richtlinie Nr. 2014/24 vom 26. Februar 2014 über die Vergabe öffentlicher Aufträge entspricht. Daher liegt im Hinblick auf den Vertrag und die europäische Rechtsprechung keine staatliche Beihilfe vor.

Allgemeine Schlussfolgerung

Die staatlichen Behörden sind berechtigt, die Fährverbindung einzu-richten, ohne den Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit oder die

europarechtlichen Vorschriften über das Verbot von Monopolen und staatlichen Beihilfen zu missachten.

3.2 Vertraglicher Rahmen

Um die Fährverbindung umzusetzen, müssen noch der oder die Verträge für den Betrieb der Fähre festgelegt werden. Zu diesem Zeitpunkt sind zwei Alternativen denkbar:

- ▶ Variante 1: Sowohl der Erwerb des Schiffes als auch der Betrieb werden einem einzigen Betreiber (eventuell in einer Arbeitsgemeinschaft) anvertraut.
- ▶ Variante 2: Die Organisation der Fährverbindung erfolgt in zwei Schritten:
 - ▶ Die Gemeinde erwirbt das Schiff;
 - ▶ Dann stellt sie das Schiff dem Betreiber der Fährverbindung zur Verfügung, den er eventuell nach einer Ausschreibung auswählt.

Es sollte festgelegt werden, welche Art der Verwaltung bevorzugt werden soll (3.2.1) und welche Hauptmerkmale das Vergabeverfahren und der/die zu schließende(n) Vertrag/Verträge aufweisen sollen (3.2.2).

3.2.1 Die Art der Verwaltung der Fährverbindung

Zunächst kann sich die Frage nach der Vertragsgestaltung stellen, genauer gesagt nach den abzuschließenden Verträgen, die in der Regel dem Gesetz über öffentliche Aufträge unterliegen.

Die Gebietskörperschaft hat in der Regel zwei Möglichkeiten, nämlich **die Vergabe eines öffentlichen Auftrags oder einer Konzession**.

Ein öffentlicher Auftrag ist ein Vertrag, mit dem der Käufer eine Dienstleistung, eine Ausführung eines Bauwerks oder die Ausführung einer Lieferung erwirbt. Der Vertrag hat einen entgeltlichen Charakter, der sich in der Regel in der Zahlung eines Entgelts niederschlägt.

Ein Konzessionsvertrag ist ein Vertrag, durch den eine oder mehrere Genehmigungsbehörden die Ausführung von Bauarbeiten oder die Verwaltung einer Dienstleistung einem oder mehreren Wirtschaftsteilnehmern **übertragen, denen ein Risiko, das mit dem Betrieb des Bauwerks oder Dienstes verbunden ist, übertragen wird – und zwar als Gegenleistung entweder in Form des Rechts, das Bauwerk oder den Dienst zu betreiben, oder dieses Recht zuzüglich einer Vergütung.**²⁷

Die Hauptunterscheidung zwischen diesen beiden Vertragskategorien ist das Betriebsrisiko, das ein entscheidendes Kriterium für eine Konzession ist.

²⁷ Artikel L.1121-1 des Gesetzes über die öffentliche Auftragsvergabe

Im vorliegenden Fall **erscheint es** angesichts der Tatsache, dass es sich bei der künftigen Fährverbindung um eine neue Verbindung handelt, deren Rentabilität (oder auch die Höhe der Fahrgastzahlen) nicht sicher ist, nicht **sinnvoll, auf eine Konzession zurückzugreifen, die Bewerber davon abhalten könnte, ein Angebot abzugeben.**

Daher ist es ratsam, für den Betrieb der Fähre einen öffentlichen Auftrag zu nutzen.

3.2.2 Die Hauptmerkmale von Variante 1

3.2.2.1 Der Gegenstand des Vertrags

Bei der ersten Variante würde der Kunde einen öffentlichen Auftrag für den Betrieb der Fährverbindung vergeben. Das Unternehmen, das den Zuschlag erhält, muss seine eigenen Mittel, insbesondere das Schiff, mitbringen.

3.2.2.2 Die Dauer des Auftrags

Die Dauer des öffentlichen Auftrags ist nicht streng gesetzlich geregelt. Dennoch schreibt Artikel L.2112-5 des Gesetzes über die öffentliche Auftragsvergabe die Berücksichtigung der Leistungen sowie die Notwendigkeit einer regelmäßigen Neuausschreibung vor:

"Die Laufzeit des Auftrags wird unter Berücksichtigung der Art der Leistungen und der Notwendigkeit einer regelmäßigen Neuausschreibung nach Maßgabe eines Dekrets des Staatsrats festgelegt, vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Buches über die Höchstdauer bestimmter Aufträge".

So wäre es denkbar, dass der Kunde die Laufzeit des öffentlichen Auftrags entsprechend der Abschreibungsdauer des Schiffs festlegt, dessen Eigentum er nach Ablauf des öffentlichen Auftrags zurückerhalten kann.

3.2.2.3 Das Vergabeverfahren

Bei öffentlichen Aufträgen ist das Vergabeverfahren in der Regel die öffentliche Ausschreibung. Auf den ersten Blick und vorbehaltlich weiterer Überprüfungen scheint ein Verhandlungsverfahren nicht in Frage zu kommen.

Es wird außerdem klargestellt, dass das Verkehrsgesetzbuch zwar den Verzicht auf ein Werbe- und Ausschreibungsverfahren für den touristischen Transport erlaubt²⁸, diese Ausnahme jedoch nur den ÖPNV-Aufgabenträgern zugutekommt. Wie bereits erwähnt, fällt der nicht-städtische öffentliche Schiffsverkehr nicht in den Zuständigkeitsbereich eines ÖPNV-Aufgabenträgers.

²⁸ Artikel L.1221-4-1 des Transportgesetzes

Daher finden die für öffentliche Aufträge geltenden Ausschreibungsregeln Anwendung.

3.2.2.4 Die Kriterien zur Beurteilung der Angebote

Im Rahmen des Verfahrens könnte der Kunde die Nachhaltigkeit als eines der Kriterien aufnehmen, **wobei Bewerber, die einen Elektroantrieb vorschlagen, eine höhere Punktzahl erhalten.**

Falls der erfolgreiche Bewerber einen Elektroantrieb vorschlägt, könnte in Betracht gezogen werden, dass die Laufzeit des Vertrags länger ist, als wenn der Bewerber einen Verbrennungsmotor vorschlägt.

Um dieses System einzuführen, wäre eine Lösung, im öffentlichen Auftrag eine Verlängerungsoption vorzusehen, die von der öffentlichen Körperschaft während der Laufzeit des öffentlichen Auftrags erfüllt oder nicht erfüllt wird.

3.2.3 Die Hauptmerkmale der Variante 2

3.2.3.1 Gegenstand der Verträge

Im Rahmen dieser Variante gäbe es zwei öffentliche Aufträge: einen öffentlichen Auftrag für die Lieferung der Fähre und einen öffentlichen Auftrag für die Erbringung von Dienstleistungen, die im Betrieb der Fährverbindung bestehen.

Die Hauptmerkmale dieser beiden Verträge werden im Folgenden beschrieben.

3.2.3.2 Der Vertrag über die Lieferung des Schiffs

Dieser Vertrag hat den Erwerb der Fähre zum Gegenstand. Seine Laufzeit wird notwendigerweise begrenzt sein. Dies schließt jedoch eine Garantie nicht aus, die auch nach Ablauf des Vertrags gültig wäre.

Das Vergabeverfahren wird eine öffentliche Ausschreibung sein.

Die Ausschreibung kann vorschreiben, dass die Motorisierung elektrisch erfolgt, oder dies nicht fordern, jedoch Kriterien festlegen, die Angebote mit elektrischer Motorisierung bevorzugen.

3.2.3.3 Der Vertrag über den Betrieb der Fährverbindung

Die Merkmale sind ähnlich wie bei Variante 1. Die Laufzeit des Vertrags ist jedoch kürzer. Sie sollte drei Jahre nicht überschreiten.

3.2.4 Der Wettbewerb mit anderen Betreibern von Fährverbindungen

3.2.4.1 Die Möglichkeit, von Nebeneinkünften zu profitieren

Um den Wettbewerb zu fördern und die Zahl der Bewerber zu erhöhen, könnte der Vertrag dem Betreiber erlauben, die Fähre für touristische Aktivitäten und generell für Transporttätigkeiten zu zusätzlichen Zeiten zu nutzen.

Wenn die Gemeinde das Schiff vollständig finanziert, sollten die erwarteten und tatsächlich erzielten Einnahmen vorsichtshalber vom Betrag der Vergütung abgezogen werden. Eine andere Lösung könnte darin bestehen, die Zahlung einer Mietgebühr für das Schiff vorzuschreiben, die von der vom Käufer gezahlten Vergütung abgezogen wird.

Wenn die Fähre hingegen am Ende des Vertrags nicht an die Körperschaft zurückfällt, die schließlich die Miete einer Fähre und das Betriebspersonal finanziert, sollte der Auftragnehmer vorsichtshalber, um eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs im touristischen Schiffsverkehr zu vermeiden, einen Teil der erhaltenen Einnahmen abführen.

Die mit der Besetzung des Pontons verbundene Gebühr

Unabhängig vom rechtlichen Szenario könnte vom künftigen Betreiber verlangt werden, eine Gebühr für die Belegung des Pontons zu entrichten, wie dies auch bei anderen Betreibern von Fährverbindungen der Fall ist.

Da der Betreiber jedoch einen öffentlichen Auftrag hat, d. h. einen Vertrag über die öffentliche Auftragsvergabe, könnte er von einer kostenlosen Nutzung profitieren, wenn davon ausgegangen wird, dass diese Nutzung ausschließlich den Bedürfnissen der vertragsschließenden öffentlichen Körperschaft in Anwendung der Bestimmungen von Artikel L.2125-1 des Code général de la propriété des personnes publiques²⁹ entspricht, ohne dass dies zu einer Verzerrung des Wettbewerbs führt.

²⁹ "Wenn die Nutzung des öffentlichen Bereichs durch einen Vertrag über die öffentliche Auftragsvergabe genehmigt wird oder wenn ein Nutzungstitel für die Ausführung eines solchen Vertrags erforderlich ist, richten sich die Modalitäten für die Festlegung der Höhe der in Absatz 1 genannten Gebühr nach der allgemeinen Wirtschaft des Vertrags. Wenn dieser Vertrag ausschließlich zum Nutzen der öffentlichen Person erfüllt wird, kann die Genehmigung kostenlos erteilt werden" (Hervorhebung von uns).

4 Vergleichende Analyse der verschiedenen Szenarien

Die drei untersuchten Szenarien wurden in erster Linie definiert, **um das gesamte Spektrum der Möglichkeiten abzudecken**. Die Elemente, aus denen sie sich zusammensetzen und die sich hinsichtlich der Querungsrouten (und damit der Anlegestege), des Dienstleistungsangebots, der umliegenden weiteren Maßnahmen und der ÖPNV-Integration unterscheiden, können größtenteils neu kombiniert werden, um zu einem bevorzugten Hybrid-Szenario zu gelangen.

In diesem Zusammenhang ist die multikriterielle Analyse **der Szenarien an sich** nur von begrenzter Relevanz. Sie ermöglicht jedoch einen item-by-item-Überblick über die Vor- und Nachteile jedes Szenarios **und ist daher eine wertvolle Hilfe bei der Festlegung des endgültigen Szenarios**.

Die folgende Tabelle enthält die wichtigsten Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten und ist mit einem Farbcode versehen, um die vorteilhaftesten Varianten (Punkt für Punkt) zu identifizieren und aus unserer Sicht die kritischsten Punkte der drei Szenarien hervorzuheben.

		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Barrierefreiheit für Nutzerinnen und Nutzer	Fußgänger Westen	Sehr einfacher Zugang vom Campingplatz aus. Weniger klarer Zugang vom Zentrum von Schœnau aus. Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität möglich	Weiter entfernterer Zugang vom Campingplatz aus Sehr gut verständlicher und ausgebauter Zugang vom Zentrum von Schœnau aus. Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität möglich	
	Fußgänger Osten	Zugang bedingt durch den Betrieb des EDF-Staudamms Größere Entfernung von Weisweil		Zugang immer möglich (außer bei großen Überschwemmungen). Direkter Zugang vom Hafen aus
	Fahrrad Westen	Sehr einfacher Zugang vom Campingplatz aus Weniger klarer Zugang vom Zentrum von Schœnau aus	Weiter entfernterer Zugang vom Campingplatz aus Sehr gut verständlicher und ausgebauter Zugang vom Zentrum von Schœnau aus	
	Fahrrad Osten	Zugang bedingt durch den Betrieb des Staudamms		Zugang immer möglich (außer bei großen Überschwemmungen). Direkter Zugang vom Hafen aus

Vergleichende Analyse der verschiedenen Szenarien

	Auto Westen	Fehlen von Pkw-Parkplätzen. Risiko des unregelmäßigen Parkens in der Gemeinde Schœnau (Rue de la Digue, Rand des Gegenkanals). Kein einfacher Zugang für Menschen mit Behinderungen	Parken und Parken für mobilitätseingeschränkte Personen möglich	
	Auto Osten	Parken bedingt durch das Polderprojekt Bedingte Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen		Parken bedingt durch das Polderprojekt. Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen möglich
Technische Komplexität	Infrastruktur der Anlegestege	Bedarf an 2 Pontons (VNF-Genehmigung) Nähe zu EDF-Instrumenten zu berücksichtigen		Bedarf an einem einzigen Ponton keine besonderen technischen Anforderungen
	An-grenzende Maßnahmen	Hohe technische Komplexität (Fußgängerbrücke) Lange Dauer der zu erwartenden Arbeiten	Geringe technische Komplexität Mittlere bis schnelle Dauer der Arbeiten	
	Landbedarf	Vereinbarung notwendig mit - EDF (Parzelle 58 Ile-de-Rhinou und Parzellen 46, 341, 73, 58) - VNF (Parzellen 90, 67)	Vereinbarung notwendig mit - EDF (Parzelle 58 Ile-de-Rhinou, 46, 90, 52, 71, 74)	Vereinbarung notwendig mit - EDF (Parzellen 46, 90, 52, 71, 74)
Intermodalität ÖPNV	Frankreich	Begrenzte Intermodalität (870 m Fußweg)		Gute Intermodalität
	Deutschland	Keine Intermodalität		Gute Intermodalität
Auswirkungen auf die Umwelt		Notwendige Baumfällungen für den Bau der Fuß- und Radwegbrücke	Geringe oder keine	
Betriebskosten des Szenarios	Fährverbindung	31.000 €	31.000 €	71.000 €
	ÖPNV-Integration	0 €	0 €	179.000 €
Investitionskosten des Projekts	Schiff	124.000 €	124.000 €	124.000 €
	Anlegestege	254.000 €	201.000 €	169.000 €
	An-grenzende Maßnahmen	4.018.000 €	646.000 €	691.000 €
	Gesamt	4.405.000 €	980.000 €	993.000 €

Trägerschaft des Projekts	Mit der Trägerschaft betraute Körperschaft	Der PETR verfügt als ÖPNV-Aufgabenträger über ausreichende Kompetenzen, um die Fährverbindung zu gewährleisten.	Mögliche Trägerschaft entweder durch die Gemeinde Schœnau oder durch das PETR über eine Vereinbarung zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den deutschen Behörden.
	Finanzierung der Verbindung	Finanzierung über die üblichen Kanäle des öffentlichen Nahverkehrs (insbesondere Mobilitätszahlung)	Finanzierung muss spezifisch festgelegt werden. Da es sich bei dem Projekt nicht um ein ÖPNV-Projekt handelt, das in den Zuständigkeitsbereich des ÖPNV-Aufgabenträgers fällt, ist eine Nutzung der Mobilitätsabgabe (<i>versement mobilité</i>) nicht möglich.

Tabelle18 : Multikriterienanalyse der drei Szenarien

Aus dieser Tabelle geht hervor, dass die Aspekte von Szenario 3 die meisten Vorteile bieten. Dieses Szenario, das eine direkte Überquerung des Rheins und einen Zugang zum Westponton in Verlängerung der RD611 ermöglicht, bietet:

- ▶ Eine gute Sichtbarkeit der beiden Anlegestellen mit einem direkten Zugang;
- ▶ Gute Barrierefreiheit für Fußgänger und Radfahrer;
- ▶ Barrierefreiheit mit dem Auto;
- ▶ Eine Kostenersparnis, die durch die Wiederverwendung des Pontons in Weisweil ermöglicht wird;
- ▶ Ein moderates Budget für angrenzenden Umbaumaßnahmen;
- ▶ Eine sehr geringe Umweltbelastung.

Die Hauptnachteile dieses Szenarios sind:

- ▶ Der schwierige Aufbau der institutionellen Trägerschaft;
- ▶ Keine Möglichkeit, die Finanzierung der Fährverbindung auf die Mobilitätsabgabe (*versement mobilité*) zu stützen;
- ▶ Höhere Kosten der Fährverbindung aufgrund des Dauerbetriebs;
- ▶ Die Mehrkosten für die Integration in das ÖPNV-Netz.

Die beiden zuletzt genannten Punkte sind jedoch unabhängig vom Prinzip dieses Szenarios.

Es wird daher empfohlen, sich an einem Hybridszenario auf der Grundlage von Szenario 3 mit einem saisonalen Fährangebot (zumindest im Versuchsstadium) und ohne ÖPNV-Integration zu orientieren. Auf französischer Seite wäre jedoch eine zusätzliche Verlängerung bis zum Parkplatz der Fährver-

bindung denkbar, falls das reguläre Elsa-ÖPNV-Netz bis zum Zentrum von Schönau verlängert werden sollte.

5 Vorgehensweise und voraussichtlicher Zeitplan für die Umsetzung

5.1 Projekt- und Bauphase

5.1.1 Flussbauliche Maßnahmen

5.1.1.1 Zusätzliche Studien und Verfahren

5.1.1.1.1 Genehmigungen

EDF verfügt über eine mit dem Staat abgeschlossene Konzession zur Nutzung des Rheins für das Gebiet zwischen Kembs und Straßburg. VNF tritt in diesem Gebiet als Verwalter der Wasserstraßen für EDF auf. Eine Fährverbindung, die sich auf die Flussufer auswirkt, **muss daher zunächst von EDF freigegeben werden**. Im Nachgang zu dieser Freigabe ist eine zweite Freigabe durch VNF erforderlich. Wenn das Projekt Arbeiten an den Ufern auf französischer Seite vorsieht, müssen die Unterlagen für die Arbeiten zwingend von einem Ingenieurbüro mit SOH-Befähigung (*Sécurité Ouvrage Hydraulique*) erstellt werden.

Neben den infrastrukturellen Aspekten müssen auch die Auswirkungen des Projekts auf die Schiffbarkeit des Flusses überprüft werden. **Diese Überprüfung liegt in der Verantwortung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**. Es muss insbesondere sichergestellt werden, dass das Verbindungsprojekt das von der ZKR garantierte Lichtraumprofil der Wasserstraße auf diesem Flussabschnitt (88 m Breite und mindestens 3 m Tiefe) nicht in Frage stellt. **Das Einholen dieser Genehmigung kann einige Zeit in Anspruch nehmen, da die Kommission nur zweimal im Jahr zusammenkommt.**

5.1.1.1.2 Geotechnische Daten

Eine geotechnische Untersuchung G2 im Sinne der Norm NF-P-500 wird durchgeführt werden müssen, um den geotechnischen Kontext und das Prinzip der Gründung der Bauwerke zu definieren.

Diese Untersuchung ist parallel zum Auftrag des Bauherrn durchzuführen.

5.1.1.1.3 Anlegestege

Je nach Lage der Anlegestege müssen die geplanten Bauwerke gemäß den topografischen und bathymetrischen Daten errichtet werden.

Im Bereich der Überquerung muss der Abstand zwischen den deutschen und französischen Referenzwerten verfeinert werden.

Bei den Szenarien 1 und 2 müssen die Messinstrumente von EDF bei der Anordnung des Pontons berücksichtigt werden, damit der Betrieb der Fähre ihre Funktion nicht beeinträchtigt (Abstand von mindestens 100 m).

5.1.1.1.4 Arbeiten an Flussufern

Für Arbeiten an den Ufern müssen Genehmigungen eingeholt werden. Die gesetzlichen Auflagen sind zu klären.

5.1.1.1.5 Bestehende Infrastruktur

Für Szenario 3 muss der bestehende Ponton auf der Seite von Weisweil einer Diagnose unterzogen werden, um die Machbarkeit der Nutzung durch das ausgewählte Schiff freizugeben.

5.1.1.2 Zeitplan

Die Bauzeit für die Anlegestegarbeiten würde wie folgt aussehen:

- ▶ Vorbereitungszeit: 2 Monate,
- ▶ Arbeiten: 2 Monate,
- ▶ **Dies entspricht einer Gesamtdauer von etwa vier Monaten.**

5.1.2 Angrenzende Umbaumaßnahmen

5.1.2.1 Erste Einschätzungen der Umweltauswirkungen und Umweltverfahren

Die Dauer der Studien und Arbeiten wird abgeschätzt und als Richtwert angegeben und muss in den späteren Planungsabschnitten verfeinert werden.

Angesichts der Beschaffenheit des Geländes und der Klassifizierung des Gebiets und der Flurstücke, die potenziell von dem Projekt betroffen sind, ist es in jedem Fall notwendig, *zumindest* eine Voruntersuchung der Umweltaspekte durchzuführen, die zur Erstellung einer Einzelfallprüfung führt, in der festgelegt wird, ob das Projekt einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen wird.

Diese Voruntersuchung kann bereits heute für beide Korridore und Projektgebiete vorweggenommen und durchgeführt werden.

5.1.2.2 Verfahrens- und Umsetzungsdauer Szenario 1

Die Arbeiten konzentrieren sich hauptsächlich auf das Entfernen von Gestrüpp und die Herstellung des Stegs, der in verschiedenen Abschnitten entwickelt und vor Ort montiert werden kann.

Bei diesem Szenario ist es sehr wahrscheinlich, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung, ein 4-Jahreszeiten-Inventar und eine Baumfällung erforderlich sind, was die Umsetzung des Projekts entsprechend verlängern würde.

So fallen für die angrenzenden Umbaumaßnahmen des Szenarios 1 folgende Arbeitsschritte an:

- ▶ Umweltvoruntersuchung: 1 Monat
- ▶ Umweltverfahren (4-Jahreszeiten-Inventar, Umweltverträglichkeitsprüfung...): 12 bis 18 Monate
- ▶ Entwurfs- und Ausführungsplanung: ca. 4 Monate
- ▶ Ausschreibungsverfahren: ca. 3 Monate
- ▶ Bauarbeiten: ca. 6 Monate

Insgesamt also etwa 26 bis 32 Monate.

5.1.2.3 Verfahrens- und Umsetzungsdauer Szenarien 2 und 3

Bei den Szenarien 2 und 3 können die Erschließungen je nach Sektor gestaffelt werden, dennoch ist es am besten, alle Erschließungen gleichzeitig durchzuführen.

So fallen für die angrenzenden Umbaumaßnahmen der Szenarien 2 und 3 folgende Arbeitsschritte an:

- ▶ Umweltvoruntersuchung: 1 Monat
- ▶ Umweltverfahren, falls erforderlich (6 Monate bis 1 Jahr)
- ▶ Entwurfs- und Ausführungsplanung: ca. 2 Monate
- ▶ Ausschreibungsverfahren: ca. 3 Monate
- ▶ Bauarbeiten: ca. 5 Monate

Insgesamt also etwa 11 bis 24 Monate.

Die Arbeiten an der Rampe, Treppe und dem Damm erfordern weitere Untersuchungen:

- ▶ Verschiedene Genehmigungen und Verfahren: ca. 4 Monate
- ▶ Entwurfs- und Ausführungsplanung: ca. 3 Monate
- ▶ Ausschreibungsverfahren: ca. 2 Monate
- ▶ Bauarbeiten: ca. 2 Monate

Insgesamt also etwa 11 Monate.

5.2 Vergabe des Betriebsvertrags

Gemäß den Empfehlungen in Kapitel 3.2 sollten ein oder mehrere Ausschreibungen veröffentlicht werden (ein Lieferauftrag für das Schiff und ein Betriebsvertrag **oder** ein gemeinsamer Auftrag für beide Aspekte).

Ein realistischer Zeitplan für einen Förderauftrag könnte aus folgenden Schritten bestehen:

- ▶ Erstellung der Vergabeunterlagen: 1 Monat
- ▶ Angebotserstellung: 2 Monate
- ▶ Analyse der Angebote und Aufforderung zur Verbesserung der optionalen Angebote: 2 Monate
- ▶ Ausschuss für die Vergabe des Angebots und Beratung: 2 Monate

Insgesamt also etwa sieben Monate.

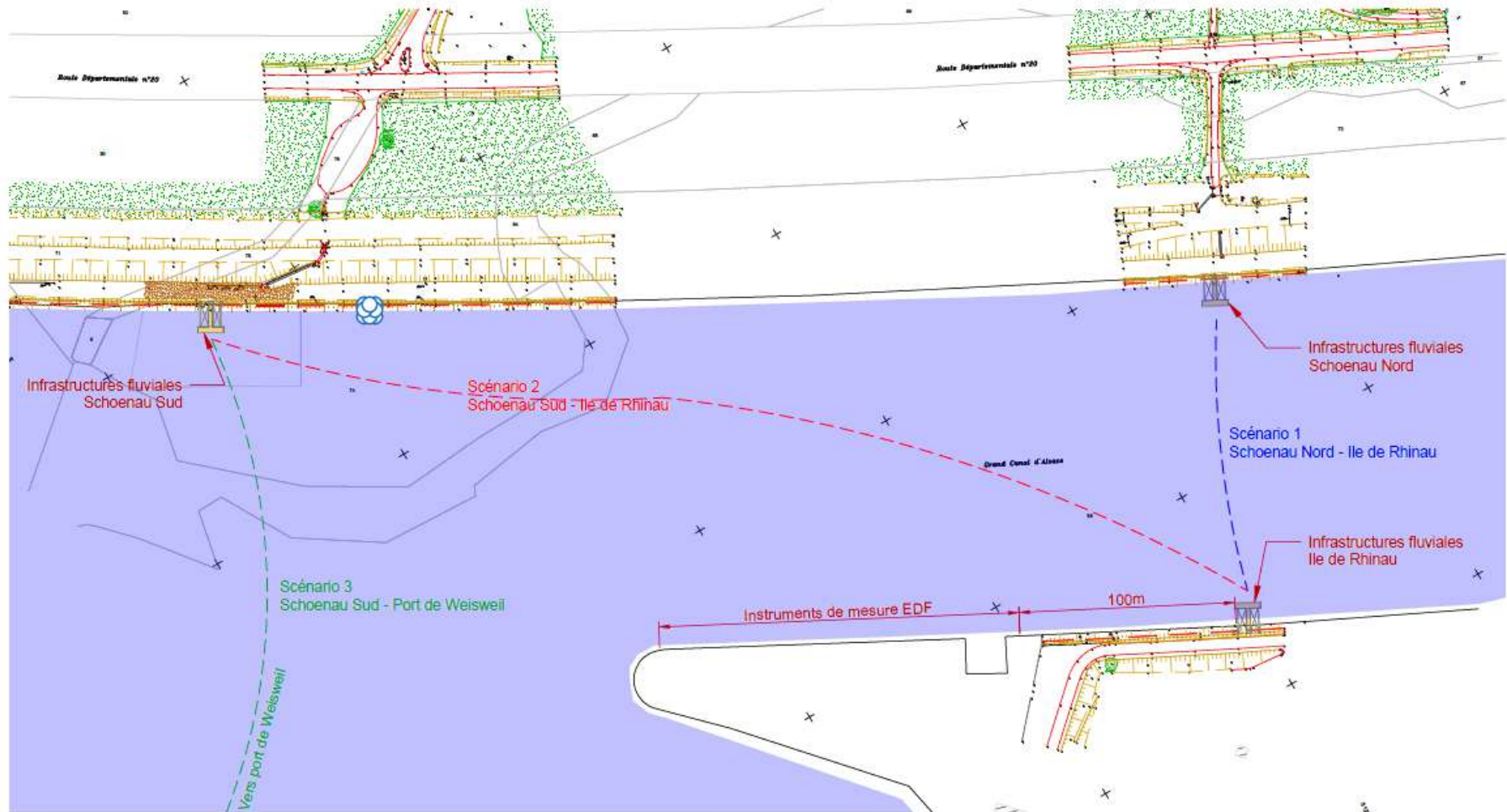
Es ist zu bedenken, dass die Vergabe der Angebote nicht gleichbedeutend mit dem Beginn des Betriebs sein kann. Es muss nämlich eine Zeit für den Kauf (ggf. für die Herstellung des Bootes) eingeplant werden. Diese sollte in der Leistungsbeschreibung vorgesehen werden, damit die Bieter ihre Angebote auf den vorgesehenen Zeitraum abstimmen können. Laut den befragten Herstellern sind für den vollständigen Bau eines Schiffes (einschließlich der Zulassung) 7 bis 8 Monate einzuplanen.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass es lange dauern kann, eine Erlaubnis für die Rheinschifffahrt zu erhalten (ca. 5 Monate). In der Ausschreibung können die Bewerber gefragt werden, wie sie diese Frist einhalten werden, um die Einstellung von Betreibern, die bereits über diese Erlaubnis verfügen, zu erleichtern.

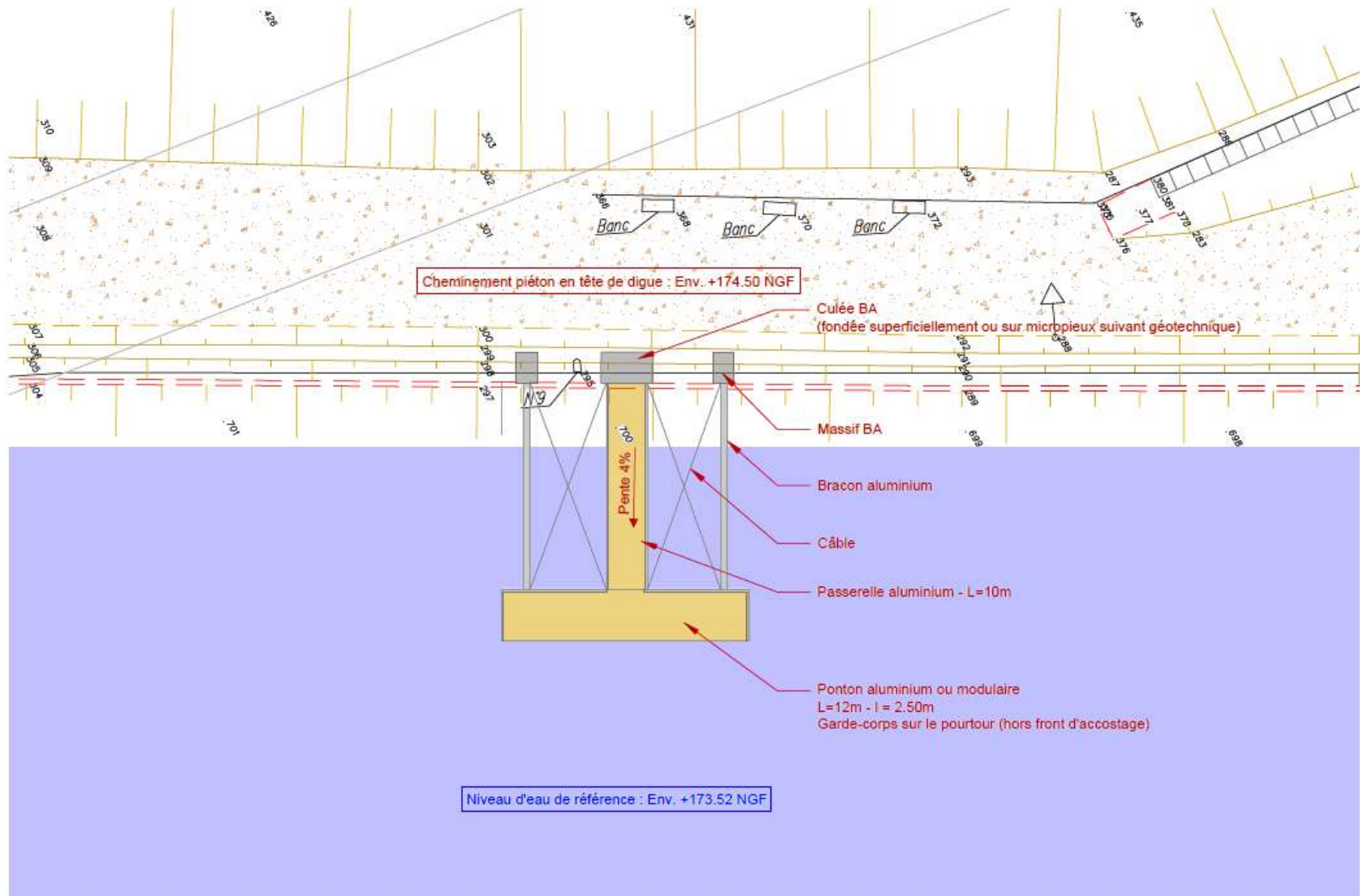
Anhänge

Pläne der Anlegestege

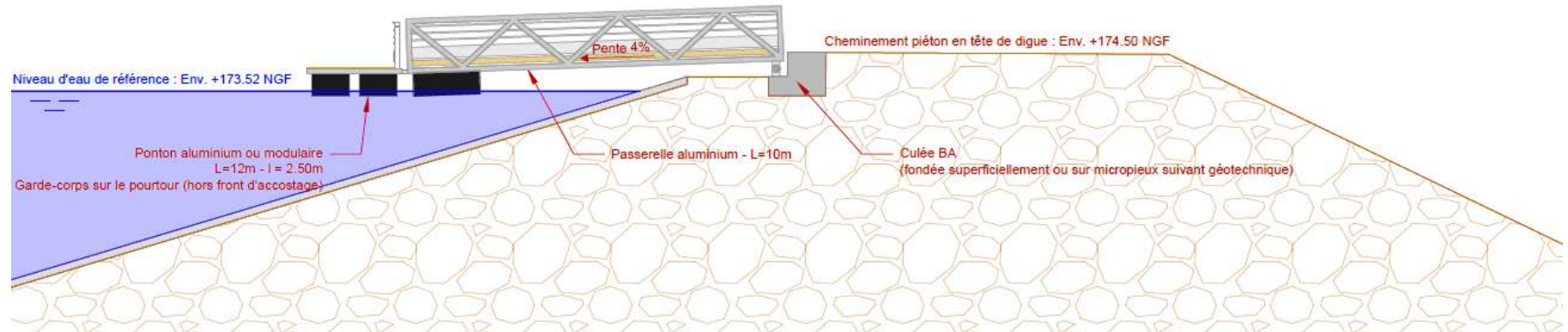
VUE EN PLAN GENERALE (Echelle 1/2000)



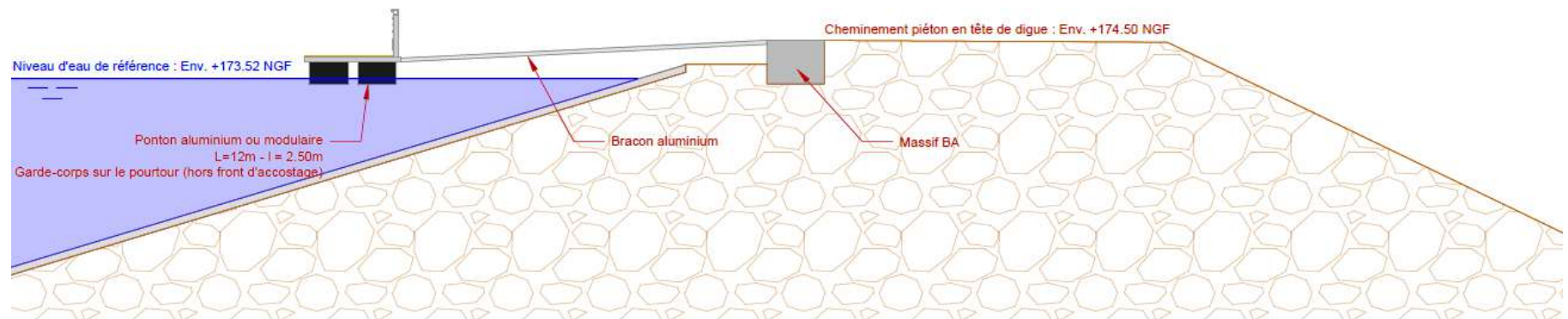
VUE EN PLAN (Echelle 1/200)



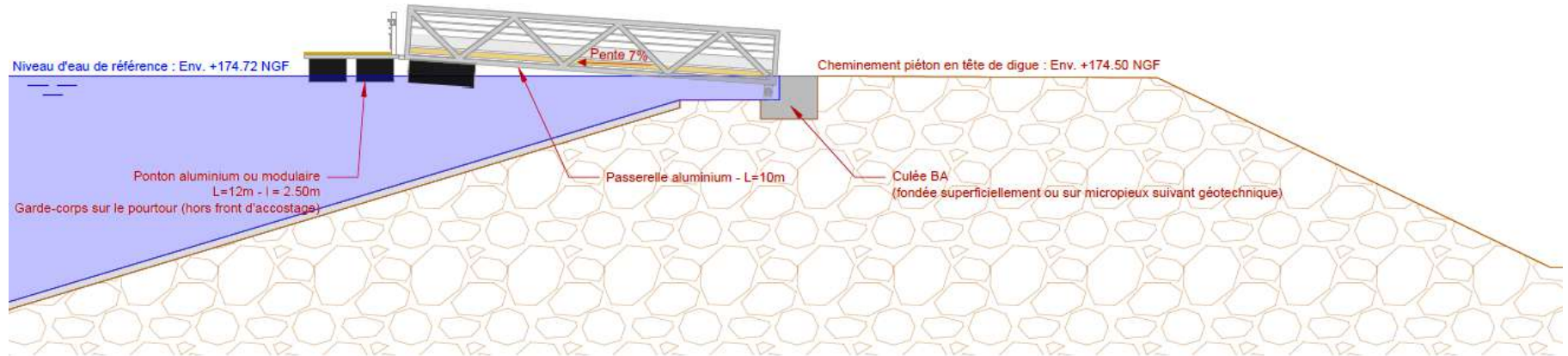
NIVEAU D'EAU DE REFERENCE - COUPE TRANSVERSALE AU DROIT DE LA PASSERELLE (Echelle 1/100)



NIVEAU D'EAU DE REFERENCE - COUPE TRANSVERSALE AU DROIT D'UN BRACON (Echelle 1/100)



NIVEAU D'EAU EN CAS D'INTUMESCENCE - COUPE TRANSVERSALE AU DROIT DE LA PASSERELLE (Echelle 1/100)



**NIVEAU D'EAU EN CAS D'APPLICATION DE LA CONSIGNE 1.7 DU CLASSEUR GRIS
- COUPE TRANSVERSALE AU DROIT DE LA PASSERELLE (Echelle 1/100)**

