Folgenabschätzung zu den Effekten der Grenzkontrollen an den deutsch-französisch bzw. -schweizerischen Rheinbrücken

10-11-2025

AUTOREN:

Clarisse KAUBER und **Jeanne DANNENHOFFER**, Euro-Institut ,
Florian SCHMID, Gesellschaft zur Förderung der Grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Euro Institut

gfg GESPRÄCH/BEGEGNUNG/MITEINANDER

tein. transfrontier euro-institut network

ITEM Cross-border

Maastricht University

Inhaltsverzeichnis

Einleitung ... 3
Definition des geographischen Forschungsgebiets ... 5
Überblick über die Standorte und Zeiträume der Grenzkontrollen ... 6
1. Auswertung des Themas „Euregionaler Zusammenhalt“ ... 7
Eine neutrale Auswirkung auf die polizeiliche Zusammenarbeit ... 7
Kein Verlust an institutionellem Vertrauen ... 8
Der Einfluss auf den Alltag in Doppelstädten ... 10
Eine gesellschaftliche Spaltung in der Wahrnehmung des Grenzraums ... 12
2. Auswertung des Themas „Europäische Integration” ... 13
Spagat zwischen innerer Sicherheit und Freizügigkeit in Europa ... 13
Einfluss auf die grenzüberschreitende Mobilität ... 15
Gefühl der Diskriminierung ... 16
Ergebnisse der Grenzkontrollen ... 17
3. Auswertung des Themas „Sozio-ökonomische/Nachhaltige Entwicklung“ ... 18
Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt ... 18
Auswirkungen auf die Wirtschaft ... 21
Fazit und Empfehlungen aus euregionaler Perspektive ... 23
Danksagung ... 24

Einleitung

Ein europaweites Forschungsprojekt

Im Rahmen eines europäischen Vorhabens, das vom Netzwerk TEIN (Transfrontier Euro-Institut Network) getragen und vom ITEM – Universität Maastricht koordiniert wird, beteiligt sich das Euro-Institut im Jahr 2025 an einer Folgenabschätzung zur Wiedereinführung von Binnengrenzkontrollen.

Ziel der Untersuchung ist es, die konkreten Auswirkungen der wiedereingeführten Grenzkontrollen auf die Mobilität, die Verwaltungszusammenarbeit und das Alltagsleben in den betroffenen Regionen besser zu verstehen. Die Analyse wird in Zusammenarbeit mit mehreren europäischen Partnern durchgeführt, darunter das ITEM (Universität Maastricht), die Universität der Großregion, die MOT (Frankreich), das CESCI (Ungarn) und das Netzwerk TEIN. Sie basiert auf einem unabhängigen akademischen Ansatz und ergänzt die Bewertungen staatlicher Institutionen.

Die Ergebnisse wurden am 24.11.2025 in Brüssel vorgestellt und im Dezember 2025 auf Englisch auf den Homepage der beteiligten Instituten veröffentlicht.

Ein neuer Schengener Kodex

(Aus der gemeinsamen Veröffentlichung ITEM –TEIN Dezember 2025 übernommen)

Das Herz der Europäischen Union ist ihr Binnenmarkt, der auf offenen Grenzen und Freizügigkeit basiert: der Schengen-Raum. Im Jahr 2025 besteht Schengen seit 40 Jahren. „In einem Raum, in dem der freie Personenverkehr gewährleistet ist, sollte die Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen eine Ausnahme bleiben. Grenzkontrollen oder entsprechende Formalitäten, die ausschließlich auf Grund des Überschreitens einer solchen Grenze erfolgen, sollten unterbleiben.“, heißt es in Erwägungsgrund 21 des Schengener Grenzkodex. Dennoch war die Liste der gemeldeten Grenzkontrollen selten so lang. Während ein grenzenloser Schengen-Raum als Voraussetzung für die Zukunft des Binnenmarktes angesehen wird, sprechen Wissenschaftler von Trends zur Wiedereinführung von Grenzen und zur Renationalisierung, wobei das Grenzenmanagement zur Normalität geworden ist. Binnengrenzkontrollen können als Bedrohung für den Binnenmarkt und die Zukunft der europäischen Wettbewerbsfähigkeit angesehen werden. Tatsächlich haben zwei prominente Berichte von Enrico Letta und Mario Draghi aus dem Jahr 2024 die Bedeutung der Vollendung des europäischen Binnenmarktes für die Wettbewerbsfähigkeit Europas hervorgehoben. In seinem Bericht betont Letta, dass Schengen einer der Eckpfeiler ist: „Wir müssen verhindern, dass das der Binnenmarkt durch Abweichungen im Schengen-System gefährdet wird.“ [1]

Am 24. Mai 2024 hat der Rat der Europäischen Union den neuen Schengener Grenzkodex endgültig verabschiedet. Neben Änderungen hinsichtlich der Kontrollen an den Außen- und Binnengrenzen wird im Kodex interessanterweise ausdrücklich auf „grenzüberschreitende“ Regionen Bezug genommen (im Unterschied zum Begriff „Grenzregion“). Bis zum 11. Januar 2025 sollten alle Mitgliedstaaten mit gemeinsamen Binnengrenzen in enger Zusammenarbeit die Gebiete ihres Hoheitsgebiets festlegen, die als grenzüberschreitende Regionen gelten, wobei sie die starken sozialen und wirtschaftlichen Verbindungen zwischen ihnen berücksichtigen, und teilen dies der Europäischen Kommission mit. Die Mitgliedstaaten sind außerdem verpflichtet, die Auswirkungen der Grenzkontrollen auf diese grenzüberschreitenden Regionen zu bewerten.

[1] https://single-market-economy.ec.europa.eu/news/enrico-lettas-report-future-single-market-2024-04-10_en

Die Folgenabschätzung beantwortet zwei Leitfragen. Erstens: Welche Auswirkungen haben die derzeitigen wiedereingeführten Binnengrenzkontrollen auf grenz(überschreitende) Regionen? Dazu gehört die Untersuchung, wie sich Kontrollen auf den grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt, Studium und Freizeit auswirken, ob sich die Reisezeiten und Anreize für eine grenzüberschreitende Erwerbstätigkeit verändert haben, welche Auswirkungen dies auf Unternehmen und Dienstleistungen im Grenzgebiet hat und wie sich dies in der Praxis auf die Zusammenarbeit, Koordination und das Vertrauen zwischen benachbarten Behörden und Institutionen auswirkt. Und zweitens, welche potenziellen Auswirkungen haben die neuen Vorschriften des Schengener Grenzkodex auf grenzüberschreitende Gebiete? Gibt es beispielsweise potenzielle Verbesserungen, da die Grenzraumfolgenabschätzung ein neues Merkmal des Kodex ist? Die Studie ist besonders relevant als akademische Bottom-up-Initiative zu einem Zeitpunkt, zu dem die Mitgliedstaaten erstmals gesetzlich verpflichtet sind, die voraussichtlichen Auswirkungen von Kontrollen an den Binnengrenzen auf grenzüberschreitende Regionen zu bewerten. Bemerkenswert ist auch, dass der Begriff „grenzüberschreitende Region“ nun erstmals in der EU-Gesetzgebung auftaucht.

Ziel der gemeinsamen TEIN-Forschung[2] ist es besonders, herauszufinden, ob und wie die Mitgliedstaaten diese Auswirkungen bewerten und ob dies bereits Teil der Mitteilung ist, die die Mitgliedstaaten der Kommission, dem Europäischen Parlament und dem Europäischen Rat übermitteln müssen. Unsere TEIN-Ex-ante-Bewertung soll auch die Mitgliedstaaten unterstützen und erste Ergebnisse im Rahmen einer ordnungsgemäßen Ex-ante-Bewertung liefern.

Methode der Folgenabschätzung

Die vorliegende Folgenabschätzung behandelt in einer Momentaufnahme[3] die drei großen Leitfragen des euroregionalen Zusammenhalts, der europäischen Integration und der sozio-ökonomischen nachhaltigen Entwicklung anhand von gemeinsamen qualitativen und quantitativen Indikatoren, die in den anderen europäischen Folgenabschätzungen des TEIN Projekts verwendet werden. Quellen der Untersuchung sind 25 Zeitungsartikel, Verkehrsstatistik, Gespräche mit grenzüberschreitenden Akteuren der Politik und der Wirtschaft, Kurz-Interviews von Einzelhändlern und Passanten, eine Online-Umfrage[4] bei der Bevölkerung der Rheinschiene und die eigenen Erfahrungen der Autor*innen.

Die Interviews und die Umfrage spiegeln individuelle Meinungen wider, die nur bedingt als repräsentativ angesehen werden können, aber sie zeigen dennoch wichtige Trends und Perspektiven auf. Auf die Frage „Überqueren Sie häufig die Grenze?“ gab fast die Hälfte der Befragten (47,59 %) von insgesamt 290 Personen (davon 137 aus Kehl-Strasbourg, 50 aus Rheinfelden) an, die Grenze gewöhnlich mehrmals pro Woche zu überqueren. Knapp ein Drittel (28,97 %) überquert mehrmals im Monat die Grenze, während 22,41 % nur gelegentlich die Grenze überqueren. Nur 1,03 % der Befragten gaben an, die Grenze nie zu überqueren. Auch wenn die Stichprobengröße nicht repräsentativ für die gesamte Bevölkerung ist, war die Beteiligung an der Online-Umfrage viel höher als bei anderen

[2] Covering the following borders: Benelux–Germany, Germany–France, Germany–Switzerland, France–Spain, Hungary–Austria, and Luxembourg–Germany

[3] Mai-Juli 2025

4 Verbreitung über (soziale) Netzwerke vom 10.07.2025 bis zum 13.08.2025, 290 Antworten.

Umfragen des Euro-Instituts zu grenzüberschreitenden Themen, die in den vergangenen Jahren durchgeführt worden sind.

Im Bericht wird mehrfach zwischen der deutsch-schweizerischen Grenze und der deutsch-französischen Grenze am Rhein unterschieden. Die lokalen Besonderheiten werden an den Beispielen Rheinfelden (CH/DE) und Kehl-Strasbourg (DE/FR) veranschaulicht.

Definition des geographischen Forschungsgebiets

Auch wenn die Kontrollen alle Grenzgebiete betreffen, ist ihre Auswirkung an den Rheinbrücken sichtbarer. Zwischen dem Saarland (DE) und der Moselle (FR) sowie zwischen Rheinland-Pfalz und dem Elsass verläuft die Grenze entlang bzw. über eine Vielzahl von Straßen und Linien des ÖPNV, so dass Mobilitätsströme weniger beeinträchtigt werden. Aus diesem Grund behandelt der Bericht die Rheinbrücken zwischen dem Elsass, der Nordwestschweiz und Baden-Württemberg.
Geographisch gesehen wird die Lage direkt entlang des Rheinverlaufs - vom Bodensee bis zum Oberrhein untersucht.

Abbildung 1: Der Rhein als Grenze zwischen Deutschland, der Schweiz und Frankreich. Quelle: Natural Earth, eigene Darstellung Euro-Institut mit der Open-source-Anwendung Graticule.

Die regionale Zusammenarbeit erfolgt innerhalb von Verwaltungsperimetern und ist seit Jahrzehnten in der Großregion, der Trinationalen Metropolregion Oberrhein und der Hochrheinkommission sowie den Eurodistrikten institutionalisiert. Eine Vermittlung zwischen der regionalen und der internationalen Zusammenarbeit bildet der 2019 gegründete deutsch-französische Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Im Sinne des Schengen Borders Code sollten die Mitgliedstaaten eine Definition für Grenzregionen der EU-Kommission mitteilen[5]. Die von der Schweiz, Deutschland und Frankreich mitgeteilten Definitionen sind zwar Grenzregionen, aber nicht grenzüberschreitende Regionen. Frankreich hat die **grenznahen Departements** gewählt, zum Beispiel Bas-Rhin, Haut-Rhin und Moselle. In unserem Fall interessieren wir uns für das Gebiet Alsace, das mit dem Land Baden-Württemberg die Rheingrenze teilt. Die Swiss Topo definiert die 15 Kantone, die an einen der Nachbarstaaten angrenzen, als eine Grenzregion, wobei die Schweiz der EU-Kommission keine offizielle Definition übermittelt hat. Für die vorliegende Folgenabschätzung interessieren wir uns für die Kantone Basel-Land, Basel-Stadt, Aargau, Zürich, Schaffhausen und Thurgau, die mit den benachbarten ausländischen Regionen, die Region Oberrhein bzw. die Region Bodensee - Hochrhein bilden. Auch Deutschland definiert die grenznahen Landkreise als Grenzregionen, was automatisch zum Ausschluss der nicht direkt an der Grenze gelegenen Stadtkreise wie Karlsruhe, Rastatt und Freiburg führt, obwohl diese enge Beziehungen mit den Nachbarländern pflegen.

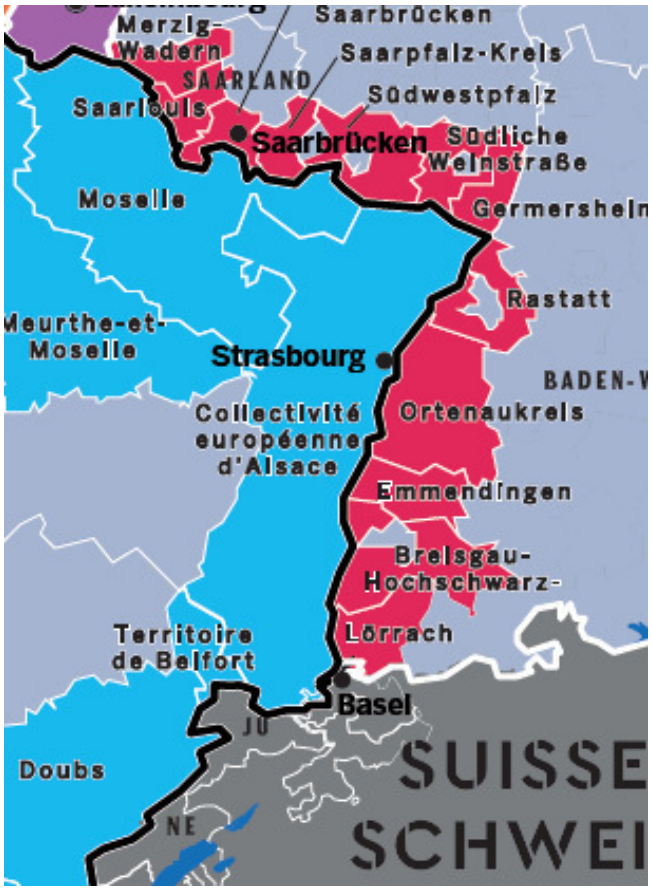


Abbildung 2: Auszug aus der MOT-Karte mit den Grenzregionen (August 2025)

Überblick über die Standorte und Zeiträume der Grenzkontrollen

Zeitlich interessieren wir uns für die **Langzeitkontrollen, die seit dem neuen Grenzkodex der EU-Kommission für 6 Monate mitgeteilt und verlängert worden sind**: seit September 2024 von Frankreich nach Deutschland, seit November 2024 von Deutschland nach Frankreich, seit Juni 2024 von der Schweiz nach Deutschland (Fortführung der im Oktober 2023 beschlossenen Maßnahmen).

[5] Liste von Grenzregionen gemäß Artikel 42b der Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über einen Unionskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) C/2025/4643, 18.08.2025

In Frankreich und Deutschland werden die Grenzkontrollen in Bahnhöfen und in der 20 bis 30 – kilometerlangen Grenzzone schon länger, und teilweise in polizeilicher Zusammenarbeit, durchgeführt. In Deutschland wurden sie ab November 2023 aus der Schweiz und ab September 2024 aus Frankreich an zusätzlichen Schienen- und Straßenübergängen und im ÖPNV eingeführt. Die Kontrollen an grenznahen Haltestellen der Trams und Regionalzüge aus Basel und Strasbourg finden seither regelmäßig statt. Auch auf der Autobahn A5 zwischen Mulhouse, Weil am Rhein und Basel, auf der Brücke Palmrain und am Bodensee sind die deutsche Bundespolizei, und (teilweise) grenzüberschreitende Streifen anwesend. Andere motorisierte Grenzübergänge, wie beispielsweise der Übergang Koblenz / Waldshut werden unregelmäßiger kontrolliert.

Die Lage an der Schweizer Grenze unterscheidet sich von der französischen Grenze, weil die Schweiz erst in Dezember 2008 dem Schengen-Raum beigetreten und nicht Mitglied des Binnenmarkts ist. Dies bedeutet, dass der Schweizer Zoll die eingeführten Waren (und somit deren Eigentümer) weiterhin kontrolliert bzw. registriert. Diese Kontrollen bedürfen keiner Erklärung gegenüber der Europäischen Kommission.

Die Kontrollen der französischen Polizei sind diskreter. An manchen wenigen Tagen ist sie an den Brücken (z.B. Europabrücke Straßburg) präsent, sonst in einer 20-kilometerlangen Zone unterwegs.

Ab dem 8. Mai 2025, nach dem Antritt der neuen deutschen Regierung, kamen zusätzliche Kräfte der Bundespolizei und neue Weisungen. Die Europabrücke Straßburg-Kehl und die Brücke Chalampé-Neuenburg im Süden des Oberrheins oder die Autobahnbrücke Rheinfelden wurden ab Mai 2025 täglich (und manchmal auch nachts) auf deutscher Seite kontrolliert. Auch auf der Autobahn Mulhouse-Basel, der Brücke Palmrain und der Pflimlin-Brücke südlich des Stadtverbands Straßburg wurde immer wieder kontrolliert. Die Anzahl der Polizisten in Regional- und Fernzügen schien sich zu erhöhen. Dasselbe gilt für Kontrollen in der Tram Nummer 8 in Basel sowie für die Straßenübergänge in Konstanz und Thayngen. Auch an den Bahnhöfen von Konstanz, Schaffhausen und Singen war die Präsenz von deutschen Bundespolizisten spürbar. Von Juli bis September 2025 waren die Grenzkontrollen seltener oder nur unregelmäßig sichtbar.

1. Auswertung des Themas „Euregionale Zusammenhalt“

In diesem Kapitel wird untersucht, ob die wiedereingeführten Grenzkontrollen eine Auswirkung auf den Zusammenhalt der Bevölkerung und der institutionellen Zusammenarbeit haben.

Eine neutrale Auswirkung auf die polizeiliche Zusammenarbeit

Eine gut strukturierte Zusammenarbeit

Am Rhein ist die grenzüberschreitende polizeiliche Zusammenarbeit bereits gut verankert[6]. Laut der Betroffenen haben die Grenzkontrollen diese Zusammenarbeit nicht beeinträchtigt. Auch zwischen Paris und Berlin gab es öfters Austausch zu der Auswirkung der Grenzkontrollen auf Grenzgänger. Die französische Grenzpolizei, die deutsche Bundespolizei und das Schweizer Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) sowie das deutsch-französische gemeinsame Zentrum der Polizei- und

[6] Deutsch-schweizerischer Polizeivertrag vom 27. April 1999, Mondorfer Abkommen vom 9. Oktober 1997 über die Zusammenarbeit der Polizei- und Zollbehörden in den deutsch-französischen Grenzgebieten

Zollzusammenarbeit wurden über die jeweiligen operativen Dienstvorschriften rechtzeitig informiert. Seit 2021 kooperieren die deutsche Bundespolizei und die französische Grenzpolizei in Form von bilateralen Streifen[7] in der 30 kilometerlangen Grenzzone und bekämpfen unter anderem illegale Migration. Die GDFG (Gemeinsame deutsch-französische Diensteinheit) führt ihre Arbeit weiterhin aus, besonders im Elsass, unabhängig von den wiedereingeführten Grenzkontrollen. Vorteile sind die Zweisprachigkeit und die Möglichkeit, in beiden nationalen Datenbanken nach Personen zu suchen. Gemeinsame Streifen sind in den ICE/TGV – Zügen von Paris-Straßburg-Stuttgart und Paris-Saarbrücken-Frankfurt unterwegs, und dies auch bereits vor 2023-2024. Die vorübergehende Deutsch-Französische Einsatzeinheit (DFEE) wird punktuell anlässlich von Großveranstaltungen und Sportereignissen aktiviert. Auch in Vorbereitung der Olympischen Spiele in Paris, des Eurovision Song Contest in Basel und der Frauen-Fußballeuropameisterschaft in der Schweiz haben die jeweiligen Polizeieinheiten gemeinsam für Sicherheit gesorgt und gute Akzeptanz bei der Bevölkerung gefunden.

Öffentliche Wahrnehmung mangelnder Koordination

Die Wahrnehmung vor Ort veränderte sich ab Mai 2025, weil viele Bundespolizisten aus anderen deutschen Regionen an den Grenzposten im Einsatz waren. Die französische Bevölkerung war an bi- und trinationale Polizeistreifen gewöhnt und wurde plötzlich mit deutschen Polizisten ohne Französischsprachkenntnisse konfrontiert. An der deutsch-schweizerischen Grenze war keine Veränderung ab dem 8. Mai spürbar. Erfahrungsberichte und politische Äußerungen vermelden ab Mai 2025 „Doppelkontrollen" durch den Schweizer Zoll und der deutschen Bundespolizei bei derselben Busreise oder von Missachtung der Asylverfahren. In dieser Untersuchung konnte nicht nachgewiesen werden, ob es Grundsatz- oder Nebenerscheinungen waren.

So gab es geringfügig mehr Anfragen bei dem Zentrum der Polizei- und Zollzusammenarbeit nach Informationen über französische Personen. In Einzelfällen wurden die Verfahren der koordinierten Übergabe von abgewiesenen Personen von Deutschland nach Frankreich nicht eingehalten.

Kein Verlust von institutionellem Vertrauen

In den stark institutionalisierten Grenzgebieten des Oberrheins und des Hochrheins stellen Grenzkontrollen kein dauerhaftes Thema in den politischen Gremien dar, das die Umsetzung weiterer Projekte behindern würde. Obwohl die beteiligten Staaten unterschiedliche Ansätze bei der Kontrolle der Grenzen und der Kriminalitätsbekämpfung verfolgen, beeinflusst dies nicht die Qualität der grenzüberschreitenden Kooperationen auf regionaler und lokaler Ebene. Sämtliche geplanten Veranstaltungen konnten wie vorgesehen durchgeführt werden. Im Mai berichteten das Euro-Institut sowie die Infobest Kehl-Strasbourg, dass Teilnehmende aus Frankreich bei Terminen und Seminaren verspätet eintrafen.

Die Eurodistrikte Strasbourg-Ortenau und Basel, welche am stärksten von den Auswirkungen der Grenzkontrollen betroffen sind, organisierten den Austausch zwischen der Bundespolizei und den kommunalen Mandatsträger*innen in Form von nicht öffentlichen Ratssitzungen. In der Nacht des 8. Mai 2025 kontaktierte der schweizerische Justizminister Bundesrat Beat Jans den deutschen Innenminister Alexander Dobrindt mit der Aufforderung, Deutschland solle auf einseitige Maßnahmen verzichten. Aus Schweizer Sicht seien die Herausforderungen im Bereich Migration gemeinsam zu bewältigen. Die Regio Basiliensis begleitet die Grenzkontrollen seit 2024 und fungiert damit als

[7] GDFG Polizeiinspektion Offenburg und Direction départementale Police aux Frontières Bas-Rhin, GDFG Polizeiinspektion Weil-am-Rhein und Direction départementale Police aux Frontières Haut-Rhin

Bindeglied zwischen Politik und Verwaltung. Die Schweiz fordert eine ausgewogene Durchführung der Grenzkontrollen und lehnt Gegenmaßnahmen gegenüber Deutschland ab.

Die politischen Stellungnahmen zur Ausgestaltung der Grenzkontrollen werden bi- oder trinational abgestimmt. Dabei wird die Notwendigkeit der Kontrollen selten infrage gestellt; vielmehr wird eine Anpassung ihrer praktischen Umsetzung verlangt. So forderten die Mitglieder des Eurodistrikts Strasbourg-Ortenau am 5. Juni 2025 „pragmatische und verhältnismäßige Lösungen" bei der Durchführung der Grenzkontrollen. Der EVTZ Eurodistrikt PAMINA, als Mitglied im Vorstand der Association of European Border Regions, unterstützt deren Resolution vom 24. Oktober 2024, wonach Grenzkontrollen innerhalb der Europäischen Union nur als letztes Mittel eingesetzt werden sollten.

Der Oberrheinrat hat am 6.12.2024 seine Resolution „Grenzkontrollen: der Oberrhein ist auf durchlässige Grenzen angewiesen" veröffentlicht[8]: Darin appelliert er „an die nationalen Stellen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz, bei verstärkten Grenzkontrollen mit Augenmaß vorzugehen, damit der Alltag der Bürgerinnen und Bürger und die wirtschaftlichen Aktivitäten möglichst nicht beeinträchtigt werden, und dankt den Akteuren vor Ort für ihre Bemühungen diesbezüglich."

Am 21.10.2024 und am 15.07.2025 waren die Grenzkontrollen auf der Tagesordnung des deutsch-französischen Ausschusses für grenzüberschreitende Zusammenarbeit (AGZ). So hatten die deutschen und französischen Ministerien des Innern die Gelegenheit, die Hintergründe der Einrichtung bzw. Verlängerung und Verschärfung temporärer Grenzkontrollen den anderen AGZ-Mitgliedern zu erläutern. Alle waren sich einig, dass Grenzkontrollen stets temporär und möglichst von kurzer Dauer sein sollten. Im Juli 2025 wurde von französischer Seite und seitens der Länder die Forderung an die Bundesregierung gerichtet, die Auswirkungen auf den Alltag der Menschen in den Grenzregionen besser zu berücksichtigen und die Kooperation zwischen den Sicherheitskräften zu verbessern.

An der sehr durchlässigen deutsch-französischen Grenze führen stationäre Grenzkontrollen zu einer höheren Unzufriedenheit als an der Grenze zwischen Deutschland und der Schweiz. Am 14. Mai 2025 richteten die Oberbürgermeister der Städte Kehl (Deutschland) und Straßburg (Frankreich) ein Schreiben an den neu gewählten deutschen Bundeskanzler: *„Wir bitten Sie dringend, die Verschärfung der Kontrollen am Grenzübergang Kehl wieder auf ein Maß zurückzunehmen, das einen über mehr als drei Jahrzehnte hinweg zusammengewachsenen deutsch-französischen Raum in seinem Alltag nicht beeinträchtigt."* Tatsächlich waren an dem Standort die Auswirkungen in den darauffolgenden Monaten viel spürbarer als an anderen Rheinbrücken. Am 26.05.2025 verfassten drei französische Abgeordnete des Elsass und drei Bundesabgeordnete aus Saarland, Baden und der Pfalz einen Brief an die Innenminister, in dem sie eine bessere Zusammenarbeit und besondere Bedingungen für die Grenzpendler forderten. Darauf folgte die Anhörung der beiden Innenminister Dobrindt und Retailleau in der Deutsch-französischen Parlamentarischen Versammlung (DFPV).

[8] https://www.oberrheinrat.org/de/beschluesse/display/grenzkontrollen-der-oberrhein-ist-auf-durchlaessige-grenzen-angewiesen.html

Der Einfluss auf den Alltag in Doppelstädten

Fallbeispiel Kehl-Straßburg an der deutsch-französischen Grenze[9]

Kehl und Straßburg sind seit Mai 2025 von den Auswirkungen der verschärften stationären Grenzkontrollen erheblicher als andere Gebiete betroffen. Die Lebensrealität in der Doppelstadt ist von grenzüberschreitender Mobilität im Alltag geprägt:

- 4000 Grenzgänger*innen in Kehl, 150 Schülern überqueren täglich die Grenze
- 3000 französische Staatsangehörige wohnen in Kehl, 5000 deutsche Staatsangehörige wohnen in Strasbourg
- 50 % Kundschaft in Kehl aus Frankreich[10]

In Kehl/Straßburg berichteten 45 % der 143 Teilnehmenden unserer Online-Befragung, dass sie ihre täglichen Routinen infolge der Grenzkontrollen angepasst haben. Aus den 76 frei formulierten Kommentaren sowie informellen Gesprächen geht hervor, dass häufige und intensive Kontrollen das gesamte soziale Gefüge beeinflussen und die Bewohnerinnen und Bewohner ihren Alltag neu organisieren, um Verzögerungen und Wartezeiten zu vermeiden. Die beschriebenen Anpassungen sind vielfältig: weniger oder keine Einladungen mehr an Personen, die die Grenze passieren müssen, Einschränkungen oder der Verzicht auf bestimmte Freizeitaktivitäten, vermehrte Nutzung des Fahrrads, Ausstieg an alternativen Haltestellen zur Umgehung von Kontrollpunkten sowie eine geringere Häufigkeit oder vollständiger Verzicht auf grenzüberschreitende Einkäufe. Auch zeitliche Anpassungen sind bedeutend: mehrere Befragte gaben an, früher mit dem Auto loszufahren oder einen früheren Zug zu wählen, um pünktlich am Arbeitsplatz, zu Terminen oder für Anschlussverbindungen zu erscheinen.

„Ich bin gelegentlich über die Grenze gegangen, um kleine Einkäufe zu erledigen oder in Kehl spazieren zu gehen, und mache das nicht mehr, weil es mich entmutigt. Ich bevorzuge Spaziergänge in anderen Parks/Gärten in Straßburg, damit meine Erholungsmomente nicht durch Kontrollen unterbrochen werden.“

„Ich muss zusätzlich zur Hortbetreuung eine weitere Kinderbetreuung in Betracht ziehen, da ich es ohne die Kontrollen rechtzeitig schaffe, meine Kinder abzuholen.“

Für viele ist das Hauptproblem nicht der Kontrollvorgang selbst, sondern die Wartezeit und die damit verbundene Ungewissheit. Wie ein Einwohner von Kehl/Straßburg ausdrückte: *„Das Reisen ist stressiger geworden, weil man nicht weiß, wie lange der Grenzübertritt dauern wird.“*

Die Verstärkung der polizeilichen Präsenz in Kehl hatte auch **Auswirkungen für Personen, die die Grenze nicht überqueren möchten**. Zum Beispiel haben Geschäfts- und Freizeitreisende Anschlüsse verpasst und im schlimmsten Fall den letzten Zug abends verpasst. Auch Patient*innen der Straßburger Klinik Rhena am Rhein sowie Anwohner*innen des grenznahen Viertels Port du Rhin gerieten in Staus. Selbst die vergleichsweise kurzen Verzögerungen an Haltestellen hatten **Auswirkungen auf den inländischen Betrieb sowie die Gesamtorganisation der Verkehrsunternehmen** in beiden Ländern.

---

[9] Weitere Angaben zu den Fallbeispielen (z.B. Wirtschaft) in den nächsten Kapiteln

[10] Angaben aus dem Brief von den beiden Oberbürgermeistern der Städte Kehl (DE) und Strasbourg (FR) an den neuen deutschen Bundeskanzler, 14.05.2025

Fallbeispiel Doppelstadt Rheinfelden an der deutsch-schweizerischen Grenze

Die Grenzkontrollen der deutschen Bundespolizei und des Schweizer Zolls in Rheinfelden finden vor allem am Autobahnübergang A98 statt – dies jedoch bereits seit längerer Zeit, also auch vor dem Jahr 2024. Zu den Hauptverkehrszeiten kommt es dort regelmäßig zu Staus, da die nächstgelegenen Übergänge etwas weiter entfernt liegen. Kontrollen in Bussen sowie an der Fußgängerbrücke werden hingegen nicht durchgeführt.

Die Zahl der deutschen Grenzgänger*innen sowie jener mit Schweizer Staatsangehörigkeit, die in Deutschland wohnen – obwohl Letztere statistisch nicht erfasst werden – ist im zweiten Quartal 2025 sogar leicht angestiegen. Auch im Bereich des Einkaufstourismus sind keine spürbaren Veränderungen zu verzeichnen. Selbst die Anfang 2025 eingeführte Senkung der Wertfreigrenze für Waren von 300 auf 150 Franken pro Person scheint keinen Einfluss zu haben. Der Einkaufstourismus spielt in Rheinfelden allerdings eine geringere Rolle als etwa in Laufenburg oder Weil am Rhein.

In Rheinfelden gaben 31 % der 50 Teilnehmenden unserer Online-Umfrage an, ihre täglichen Routinen aufgrund der Grenzkontrollen verändert zu haben.

In den Kommentaren der Online-Umfrage wird – ähnlich wie in Kehl–Straßburg – berichtet, dass Grenzgängerinnen und Grenzgänger unter dem Feierabendverkehr in Richtung Deutschland leiden und möglicherweise auf das Fahrrad umsteigen. Häufiger als in Kehl äußern Teilnehmende zudem Verständnis für die Grenzkontrollen sowie den Wunsch nach intensiveren Kontrollen und einer stärkeren Polizeipräsenz.

Hier einige Kommentare aus der Umfrage seitens derjenigen Personen, die in Rheinfelden die Grenze überqueren:

„Die Kontrollen sind nicht schlecht. Jedoch sollte zur Vermeidung des Staus immer auch die zweite Spur geöffnet bleiben. Leider ist dies zu den Stoßzeiten sehr oft nicht der Fall. (..) Ich persönlich finde die Grenzkontrollen notwendig, aber diese sollten in der Größe gestaltet werden, dass kein, bzw. wenig Stau entsteht.“

„Am meisten nervt es im Feierabendverkehr und manchmal wird dann am meisten kontrolliert. Hält leider extrem auf.“

„Ich empfinde sie als Verletzung der Reisefreiheit im Schengenraum, wir waren immer eine Region jetzt fühlt man sich immer unsicher, die Grenze zu überschreiten, habe ich auch ja meinen Ausweis dabei. Oder ich habe auch oft einfach keine Zeit in eine Kontrolle zu geraten, die oft sehr willkürlich scheint und diskriminierend ist, das „Schema“ der verdächtigen Personen ist jedem bekannt und macht der normalen Bevölkerung, die nichts Unrechtes macht, eher Sorgen, als ein Sicherheitsgefühl zu vermitteln.“

„Wäre schön, wenn bei der Grenzkontrolle Rheinfelden bei den Deutschen mehr kontrolliert würde, so viel wie an Drogen über die Grenze dort kommt, wäre schön, wenn mehr Präsenz wäre, dann würde man sich auch mal sicherer fühlen, für Blitzer ist Geld da, für Kontrollen und Präsenz nicht, schade“.

Eine gesellschaftliche Spaltung hinsichtlich der Wahrnehmung des Grenzraums

Die Kontrollen werden einerseits als reines Sicherheitsinstrument, andererseits jedoch als Symbol der Trennung wahrgenommen – ein Symbol, das die Einfachheit des Austauschs und die Normalisierung der Beziehungen zwischen beiden Ufern infrage stellt.

Die Grenzkontrollen wurden sowohl zu Beginn ihrer Einführung als auch bei späteren Veränderungen in deutschen, französischen und schweizerischen Medien thematisiert. Im Zeitraum September 2024 sowie Mai bis Juli 2025 konnten wir jeweils mehr als 25 Zeitungsartikel sowie Radio- und Fernsehberichte auswerten.

Das Thema der Wiedereinführung von Grenzkontrollen war Anfang Mai 2025 an der Schweizer Grenze jedoch nur in geringem Maße medial präsent. Auf deutscher Seite, in der Nähe der Schweiz, erschien in der Regionalausgabe einer Tageszeitung lediglich ein Artikel, der betonte, dass die Grenzkontrollen kaum wahrgenommen würden. Veranstaltungen wie jene, die von zivilgesellschaftlicher Seite – etwa durch die Europa-Union – in Freiburg und Lörrach organisiert wurden, fanden in der Schweiz nicht statt. Dies dürfte auch damit zusammenhängen, dass es an der Grenze zur Schweiz stets Zollkontrollen gegeben hat und die Zollgebäude nie verschwunden sind.

Leserbriefe, Zeitungsartikel, Straßenbefragungen in Kehl sowie die forschungsgebietsweite Online-Umfrage unter der Grenzbevölkerung zeigen deutlich: Es besteht eine klare Spaltung in der Wahrnehmung der Wiedereinführung von Grenzkontrollen.

Für einen Teil der Bevölkerung wird diese Maßnahme als positiv oder zumindest nicht problematisch angesehen. Viele Befragte in der Online-Umfrage äußern die Ansicht, dass *„es nicht stört", solange die erforderlichen Dokumente zum Grenzübertritt vorliegen*". Einige gaben sogar an, es zu bedauern, dass diese Kontrollen nicht früher eingeführt worden seien. Der Begriff „Sicherheit" tauchte in den Aussagen häufig auf und wurde mit der Erwartung einer verstärkten Bekämpfung von Phänomenen wie der irregulären Migration verbunden. Einzelne Stimmen betonten dabei: *„Grenzkontrollen sind sehr wichtig und ich finde es gut. Meiner Meinung nach sollte es noch verschärft werden!"* In diesem Zusammenhang wird die sichtbare Präsenz von Kontrollen als ein schützendes Element wahrgenommen, das einen Teil der Bevölkerung in Bezug auf die Kontrolle der Grenzströme beruhigt. Die Wahlergebnisse in den Wahlkreisen an der Grenze spiegeln in diesem Zusammenhang die Steigerung des nationalistischen Denkens wider, das wiederum die Akzeptanz der Grenzkontrollen verstärkt und befördert.

Im Gegensatz dazu empfinden politische Entscheidungsträger und Bevölkerungsgruppen, die stark dem europäischen Gedanken und der durch Schengen garantierten Reisefreiheit verbunden sind, eine tiefe Enttäuschung. Für diese Personen stellt die Wiedereinführung der Kontrollen einen Rückschritt gegenüber den Errungenschaften der europäischen Integration dar. Dieses Empfinden ist besonders in Straßburg und Kehl ausgeprägt, wo viele Familien auf beiden Seiten der Grenze leben und täglich den Rhein überqueren. In diesem Kontext wird es als ungerechtfertigte Belastung empfunden, einem Kind erklären zu müssen, warum es kontrolliert werden muss oder ständig seinen Personalausweis bei sich tragen soll. Ältere Befragte, die die Abschaffung der Binnengrenzen miterlebt haben, teilen diese Ansicht und sehen darin einen kaum nachvollziehbaren Schritt zurück.

Die Folgenabschätzung hat folgende Hypothese bestätigt: Akzeptanz und wahrgenommene Wirksamkeit hängen stark von den lokalen Gegebenheiten und bisherigen Erfahrungen mit Grenzkontrollen sowie von den politischen Einstellungen ab.

2. Auswertung des Themas „Europäische Integration"

In diesem Kapitel wird untersucht, inwieweit die temporäre Wiedereinführung von Grenzkontrollen Auswirkungen auf die europäische Integration hat – insbesondere im Hinblick auf das Grundrecht der Freizügigkeit.

Spagat zwischen innerer Sicherheit und Freizügigkeit in Europa

Begründung der Grenzkontrollen

In allen drei Ländern dienen punktuelle – teils auch koordinierte – Grenzkontrollen vorrangig der Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit, insbesondere im Kontext großer internationaler Veranstaltungen wie den Olympischen Spielen oder des Eurovision in Basel.

Frankreich ist aufgrund regelmäßiger, fristgerechter Mitteilungen an die Europäische Kommission in der Lage, im Falle eines Terroranschlags kurzfristig wieder intensivere Grenzkontrollen einzuführen. In der Schweiz obliegt die Kontrolle des Warenverkehrs ohnehin dem Zoll, sodass hierfür keine gesonderte Mitteilung bei der EU-Kommission erforderlich ist.

In Deutschland wurde die vorübergehende Wiedereinführung teils stationärer Grenzkontrollen offiziell mit dem Anstieg irregulärer Migration sowie mit sicherheitspolitischen Erwägungen begründet. Dabei spielten sowohl die begrenzten Aufnahmekapazitäten vieler Kommunen als auch die gestiegene Sorge um die innere Sicherheit nach den Anschlägen in Mannheim (Mai 2024) und Solingen (August 2024) eine zentrale Rolle.

Nach dem starken Abschneiden der rechtspopulistischen AfD bei den Bundestagswahlen im Februar 2025 (20,8 % der Stimmen) wurden die bestehenden Grenzkontrollen verlängert. Die seither regierende Koalition aus CDU und SPD rechtfertigte ab Mai 2025 eine intensivere Umsetzung mit der notwendigen Entlastung des Asylsystems sowie dem Ziel, Schleuserkriminalität wirksamer zu bekämpfen – und damit einen besseren Schutz der EU-Außengrenzen zu gewährleisten.

	Deutschland – Binnengrenzkontrollen zu Frankreich und der Schweiz	Schweiz - Binnengrenzkontrollen	Frankreich - Binnengrenzkontrollen
Zeitraum der Grenzkontrollen	16.10.2023 – 15.03.2025[11] zur Schweiz, Polen, Tschechien 07.06.2024 –19/07/2024 überall 20.07.2024 – 30.09.2024 zu Frankreich 16.09.2024 – 15.03.2025 zu Frankreich, Belgien, Niederlanden, Luxemburg, Dänemark	Keine Mitteilung an die EU-Kommission, ständig Kontrolle wegen Zoll	01.05.2023 – 31.10.2023 01.11.2023 – 30.04.2024 01.05.2024 -31.10.2024 01.11.2025 – 30.04.2025 01.05.2025 – 31.10.2025: alle Länder

[11] Unterteilt in mehrere Mitteilungen: 25/10/2023, 26/10/2023 -14/11/2023, 15/11/2023 -04/12/2023, 05/12/2023 - 15/12/2023, 16/12/2023 - 15/03/2024, 16/03/2024 - 15/06/2024, 16/06/2024 –15/12/2024, 16/12/2024 –15/03/2025

	16.03.2025 – 15.09.2025: alle Länder 16.09.2025- 15.03.2026: alle Länder		
Artikel des Schengener-Kodex und Begründung	Art. 25: Olympischen Spiele; UEFA Art. 25: Sicherheitsrisiko wegen illegaler Migration und Schmuggel, erhöhtes Niveau von illegalen Einreisen, Schwierigkeiten bei der Unterbringung von Flüchtlingen und Bearbeitung von Asylanträgen.		Art. 25: Olympischen Spiele, Rugby World Cup, Art. 25: Terrorismus, antisemitische Angriffe, illegale Migration, Schmuggel, grenzüberschreitende Kriminalität
Form der Kontrollen an den Rheinbrücken	Lageanpasst, zeitlich und örtlich flexibel (am Grenzübertritt oder 30 Km ab der Grenzlinie), uniformiert und zivil, rund um die Uhr Seit Sommer 2024 verstärkt zu Frankreich, seit Mai 2025 zusätzliche Mittel und öfter stationäre Kontrolle in Baden-Württemberg Bahnhöfe und Züge aus dem Ausland	Zollkontrolle der Waren Bahnhöfe, grenzüberschreitende Züge auch im Ausland Zusammenarbeit mit Deutschland und Frankreich	stichprobenartige Kontrollen im 20 Km- ab der Grenzlinie (unabhängig von art. 25 Schengener Kodex) oder in bilateralen Streifen keine stationären Kontrollen im Elsass

Abbildung 3: Mitgeteilte temporäre Binnengrenzkontrollen. Eigene Darstellung des Euro-Instituts anhand der offiziellen Seiten der Regierungen und den Angaben der DG HOME EU[12], Bundespolizei (DE), des Ministère de l'Intérieur (FR) und des Bundesamtes für Zoll und Grenzwache (CH), sowie eigenen Beobachtungen

An sämtlichen Grenzübergängen bleibt die Freizügigkeit gewahrt: EU-Bürger*innen sowie Personen mit gültigem Aufenthaltstitel dürfen sich weiterhin ungehindert bewegen. In der deutsch-französischen Grenzregion hatte sich die Bevölkerung infolge der lange praktizierten offenen Grenzen daran gewöhnt, kein Reisedokument– wie etwa einen Personalausweis oder Aufenthaltstitel – mitzuführen. In letzter Zeit kam es jedoch vereinzelt zu Sanktionen durch die Bundespolizei, insbesondere gegenüber Minderjährigen, die keinen Ausweis bei sich trugen oder deren Ausweisdokumente angeblich abgelaufen waren. Dabei ist zu beachten, dass Personalausweise in Frankreich formal zwar eine Gültigkeitsdauer von zehn Jahren ausweisen, faktisch jedoch bis zu 15 Jahre gültig bleiben. Die Ausstellung eines neuen Ausweises in Straßburg kann sich über mehrere Monate hinziehen.

Zudem haben viele Migrantinnen und Migranten, die in Frankreich oder der Schweiz leben und sich noch in laufenden Asyl- oder Aufenthaltsverfahren befinden, aus finanziellen Gründen oder aufgrund der kulturellen Offenheit im der Nachbarstadt häufig in günstigeren deutschen Supermärkten eingekauft. Seit der Wiedereinführung stichprobenartiger Grenzkontrollen ist dieses grenzüberschreitende Einkaufen jedoch riskanter geworden – abhängig vom jeweiligen Ort und dem Zeitpunkt der Kontrollen. In Deutschland gilt hierbei folgende Rechtslage: *„Aufgrund der seit dem 16. Oktober 2023 bzw. 16. September 2024 an den jeweiligen Landgrenzen vorübergehend wiedereingeführten Binnengrenzkontrollen finden die Regelungen des Art. 32 Schengener Grenzkodex (SGK) Anwendung. Diese beinhalten auch die Möglichkeit der Einreiseverweigerung gem. Art. 14 SGK.*

[12] https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control_en

In diesem Fall kann eine Person, die die Einreisevoraussetzungen nicht erfüllt, bereits an der Grenze zurückgewiesen werden".[13]

Berücksichtigung der engen sozialen und wirtschaftlichen Verbindungen zwischen Grenzregionen

Laut den Innenministerien und Polizeibehörden der drei beteiligten Länder werden die grenzüberschreitenden Verbindungen sowie die Mobilität innerhalb des Grenzraums bei der Durchführung von Kontrollen ausdrücklich berücksichtigt. **Aus den traumatischen Erfahrungen im Zusammenhang mit den Grenzschließungen während der ersten Welle der COVID-19-Pandemie wurden durchaus Lehren gezogen.**

So sind die französischen stichprobenhaltigen Grenzkontrollen im Elsass an den 15 zugelassenen Grenzübergangstellen für die Bevölkerung im Alltag weitgehend unsichtbar. Auch an zahlreichen Rheinübergängen wird der Verkehr kaum oder gar nicht durch deutsche Kontrollmaßnahmen beeinträchtigt. Häufig erfolgen die Staus, wenn überhaupt, nur an Wochenenden und am frühen Abend. An den öfters kontrollierten Standorten wie Kehl und Neuenburg wurden in den einschlägigen Dienstvorschriften Vorkehrungen getroffen, um die Auswirkungen auf Grenzpendlerinnen und -pendler so gering wie möglich zu halten.

Tatsächlich berichten Pendlerinnen und Pendler, die täglich vom Elsass (Frankreich) in die Ortenau (Deutschland) zur Arbeit fahren, dass motorisierte Grenzkontrollen selten vor 8:45 Uhr stattfinden. Straßenbahnen werden während der Hauptverkehrszeiten ausnahmsweise länger angehalten, und auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad kann in der Regel ohne Verzögerung die Grenze überquert werden.

Anders stellt sich die Lage für Personen dar, deren Arbeitsbeginn oder dienstliche Termine auf den späteren Vormittag fallen – etwa ab 9:30 Uhr. Diese geraten mitunter in Rückstaus oder sind gezwungen, ihre Tagesplanung entsprechend anzupassen. **Insbesondere Grenzgängerinnen und Grenzgänger, die aus Frankreich oder der Schweiz am Nachmittag nach Deutschland zurückkehren, beklagen teilweise verlängerte Fahrzeiten aufgrund von Kontrollen im Feierabendverkehr.**

Eine generelle Zunahme mobiler Arbeit (Homeoffice, Telearbeit) unter Grenzpendler*innen konnte bislang nicht festgestellt werden.

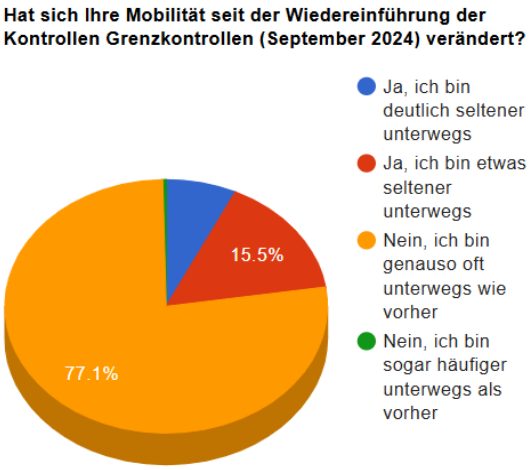
Einfluss auf die grenzüberschreitende Mobilität

An den meisten Rheinübergängen haben die wiedereingeführten Grenzkontrollen im Alltag kaum spürbare Auswirkungen gezeigt: Entweder verursachen sie keine nennenswerten Verzögerungen, oder es handelt sich – wie etwa in der Agglomeration Basel – um chronische Verkehrsstaus, die bereits vor den Kontrollen bestanden und als Dauerzustand wahrgenommen werden.

Die wiederholte Berichterstattung über Staus an bestimmten Grenzpunkten, insbesondere am Übergang Kehl–Straßburg, hat jedoch in der Bevölkerung teils zu Verunsicherung geführt. Sie äußert sich in einer wachsenden Zurückhaltung oder zumindest in einem Zögern, die Grenze zu überqueren. Mit der Zeit haben sich viele Menschen jedoch an die neue Situation angepasst: sie planen bewusst mehr Zeit ein, informieren sich im Vorfeld über die aktuelle Verkehrslage, weichen auf alternative Routen oder Verkehrsmittel aus. Gleichwohl gibt es Bevölkerungsgruppen, deren Mobilität durch die

[13] Antwort der Bundespolizeidirektion Stuttgart auf Anfrage des Euro-Instituts 29.07.2025

Grenzkontrollen nach wie vor eingeschränkt ist, da sie ihre Alltagsabläufe nur schwer anpassen können. Dazu zählen Personen mit gesundheitlich eingeschränkten Angehörigen, Eltern mit festen Bring- und Abholzeiten in der Kinderbetreuung, Berufstätige mit starren Arbeitszeiten oder festen Terminen, Pendler*innen die auf Anschlussverbindungen im Zugverkehr angewiesen sind sowie Menschen, die aufgrund fehlender Angebote im öffentlichen Nahverkehr oder mangelnder finanzieller Mittel keine Ausweichmöglichkeiten haben.



Im Durchschnitt sind 22 % der Befragten seltener unterwegs als vor den Kontrollen.

Laut Kommentaren betrifft der Verzicht auf die Überquerung der Grenze das Einkaufen, die Freizeit und unerlässliche private Besuche.

Der Durchschnitt verbirgt starke Unterschiede je nach Gebietszonen. Desto sichtbarer die Kontrollen, umso mehr wird auf den Grenzübergang verzichtet.

Kehl-Strasbourg DE/FR

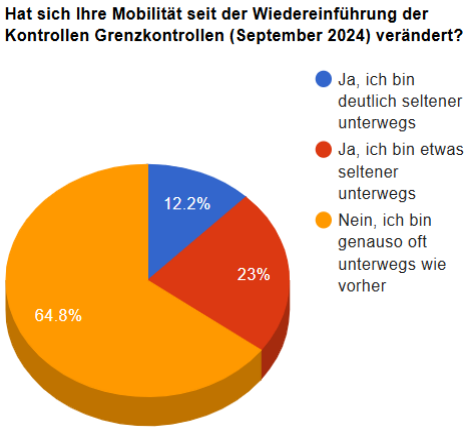
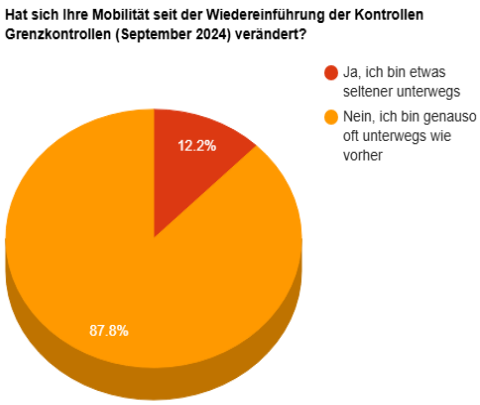


Abbildung 4: Vergleich der Antworten auf die Online-Umfrage (13.07-13.08.2025) je nach Brücke

Rheinfelden CH/DE



Gefühl der Diskriminierung

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass 92 % der Befragten im Allgemeinen keine diskriminierenden Verhaltensweisen bei Grenzkontrollen wahrnehmen. Eine differenzierte Auswertung der Daten unter Einbeziehung ausschließlich jener Personen, die regelmäßig die Grenze zwischen Straßburg und Kehl überqueren, offenbart jedoch ein anderes Bild: mehr als 45 % der Befragten (insgesamt 137 Personen) gaben an, bei Kontrollen diskriminierende oder ungleiche Behandlung erfahren zu haben.

Dieses Ergebnis ist insofern wenig überraschend, als in der Region Kehl–Straßburg ein hoher Anteil an EU-Bürger*innen mit (teils generationenübergreifendem) Migrationshintergrund lebt, ebenso wie

zahlreiche Personen aus französischen Überseegebieten. Die demografische Vielfalt der Region macht sie besonders sensibel für Fragen der Gleichbehandlung und Wahrnehmung von Kontrolleingriffen.

26 Kommentare aus der Online-Umfrage veranschaulichen diese Wahrnehmung. Hier nur ein paar Beispiele: *„Da ich nicht weiß bin, wurde ich an einem einzigen Tag viermal kontrolliert, obwohl ich seit über 20 Jahren in Deutschland lebe."* Ein anderer schreibt: *„Es werden nur bestimmte rassifizierte Personen kontrolliert. Dies verstärkt die Stigmatisierung dieser Personen."* Eine Autofahrerin erklärt: *„Als weiße und weiblich gelesene Person mit einem regionalen Autokennzeichen gehöre ich nicht zur gesuchten Gruppe. Aber ich sehe regelmäßig junge Männer mit arabischem oder sogar Familien mit asiatischem Hintergrund, die angehalten werden. Häufig mit einem Kennzeichen aus Frankreich"* Auch die Schweizer Grenzwacht kontrolliert scheinbar nicht alle: *„Die Kontrollfrequenz scheint unter anderem auch vom Auto abzuhängen: Ich fahre einen Smart und bin seit 2004 nur ein einziges Mal an der Grenze kontrolliert worden (Ausweiskontrolle in Basel, von D herkommend)."*

Es ist jedoch anzumerken, dass entsprechende Wahrnehmungen deutlich weniger stark ausgeprägt sind, wenn die Kontrollen im Zug durchgeführt werden. In diesen Fällen werden die Maßnahmen von den Befragten häufig als systematischer und gleichmäßiger auf alle Fahrgäste angewendet wahrgenommen. Dies kann dazu beitragen, das Gefühl einer selektiven oder diskriminierenden Behandlung zu verringern.

Ergebnisse der Grenzkontrollen

Die Bundespolizei registrierte im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizeidirektion Stuttgart, welcher das gesamte Bundesland Baden-Württemberg umfasst, Feststellungen an den Landgrenzen zur Schweiz und zu Frankreich:

Im Zeitraum von 16. September 2024 bis 31. August 2025	**Davon im Zeitraum von 8. Mai 2025 bis 31. August 2025**
• 13.852 unerlaubte Einreisen - Schweizer Landgrenze: 7.337 - Französische Landgrenze: 6.515 • 12.200 Personen wurden unmittelbar an der Grenze oder im Zusammenhang mit dem illegalen Grenzübertritt zurückgewiesen oder zurückgeschoben Zurückweisungen: 11.863 - Schweizer Landgrenze: 7.298 - Französische Landgrenze: 4.565 Zurückschiebungen: 337 - Schweizer Landgrenze: 59 - Französische Landgrenze: 278 • 185 mutmaßliche Schleuser wurden vorläufig festgenommen, 89 aus der Schweiz und 96 aus Frankreich	• 4.016 unerlaubte Einreisen - Schweizer Landgrenze: 2.194 - Französische Landgrenze: 2.722 • 4.663 Personen wurden unmittelbar an der Grenze oder im Zusammenhang mit dem illegalen Grenzübertritt zurückgewiesen oder zurückgeschoben Zurückweisungen: 4.539 davon 200 Personen gemäß § 18 Abs. 2 Nr. 1 Asylgesetz - Schweizer Landgrenze: 2.419 - Französische Landgrenze: 2.120 Zurückschiebungen 124 - Schweizer Landgrenze: 18 - Französische Landgrenze: 106 • 92 mutmaßliche Schleuser wurden vorläufig festgenommen, 33 aus der Schweiz, 59 aus Frankreich

Abbildung 5: Ergebnisse der Grenzkontrollen in Baden-Württemberg. Quelle: Bundespolizeidirektion Stuttgart, https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/74709/6113179

Auf Anfrage und zum Zweck des Vergleichs wurden uns Zahlen für die gleichen Zeiträume vom französischen Innenministerium übermittelt. Ein direkter Vergleich der Maßnahmeneffizienz ist jedoch riskant, da die Anzahl der nicht festgestellten unerlaubten Einreisen in beide Richtungen eine Dunkelziffer ist. Darüber hinaus sind Zurückweisungen in Frankreich ohne Übergabe an die Nachbarländer im Rahmen von bilateralen Rückübernahmeabkommen verboten.

Im Zeitraum von 16. September 2024 bis 31. August 2025	**Davon im Zeitraum von 8. Mai 2025 bis 31. August 2025**
• 899 unerlaubte Einreisen von Deutschland nach Frankreich[14] - Bas-Rhin: 556 (davon 52 vereinfachte Rückübernahmen – réadmissions simplifiées) - Haut-Rhin: 19 (davon 7 vereinfachte Rückübernahmen)	• 238 unerlaubte Einreisen von Deutschland nach Frankreich - Bas-Rhin: 126 (davon 16 vereinfachte Rückübernahmen) - Haut-Rhin: 4

Abbildung 5 bis: Ergebnisse der Grenzkontrollen an der deutsch-französischen Grenze. Quelle: Ministère de l'intérieur (France)

Die Schweizer Behörden erheben zu den Grenzübertritten keine Daten. Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit erhebt Daten zum Außenhandel. Das Staatssekretariat für Migration (SEM) zur Migration, also auch zur illegalen Einreise.

3. Auswertung des Themas „Sozio-ökonomische/Nachhaltige Entwicklung"

In diesem Kapitel wird untersucht, ob die Grenzkontrollen eine Auswirkung auf Mobilität, Umwelt und Wirtschaft haben.

Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt

Anpassungsstrategien im Hinblick auf die Alltagsmobilität

Personen, die mit Grenzkontrollen oder der Wahrscheinlichkeit von Grenzkontrollen konfrontiert wurden, erlebten eine Auswirkung auf ihr Mobilitätsverhalten:

[14] Auf Französisch ESI = étranger en situation irrégulière, also Drittstaatler, der die Grenze illegal übertreten hat und sich in Frankreich aufhält/ bewegt.

Abbildung 6: Eigene englische Darstellung anhand der 117 Kommentare auf die Frage „Haben Sie aufgrund der Kontrollen Ihre Grenzübertrittsgewohnheiten geändert?" in der Online-Umfrage 13.07-13.08.2025

Die Auswertung der vorliegenden Daten zeigt, je nach untersuchtem Grenzübergang teils deutlich unterschiedliche Entwicklungen. **Besonders auffällig ist der Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der Europabrücke, die Straßburg mit Kehl verbindet. In der letzten Juniwoche 2025 wurde dort im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Vorjahres ein durchschnittlicher Rückgang des motorisierten Verkehrs um 16 % festgestellt** – das entspricht etwa 2.000 bis 4.000 Fahrzeugen weniger pro Tag. Bereits im Mai 2025 wurde ein ähnlicher Rückgang in der Größenordnung von rund 11 % verzeichnet.

Bei diesem Grenzübergang handelt es sich um eine der meistbefahrenen Achsen im elsässischen Raum. Seit Mai 2025 finden dort täglich und über längere Zeiträume hinweg intensive Grenzkontrollen statt, die nachweislich zu spürbaren Verzögerungen führen. Die Wartezeiten beim Grenzübertritt nach Deutschland werden auf etwa 10 bis 45 Minuten geschätzt. Sowohl regionale Presseberichte als auch im Rahmen der Erhebung ausgewertete Zeugenaussagen deuten darauf hin, dass diese Verzögerungen – oder bereits die Befürchtung solcher Wartezeiten – die Hauptursache für den beobachteten Rückgang des grenzüberschreitenden motorisierten Verkehrs darstellen.

Auch die Baustelle auf der Europabrücke im Sommer 2023 oder der Tramersatzverkehr ab Ende Juli 2025[15] führen zu ähnlichen Verzögerungen. Man kann auch nicht ausschließen, dass andere Faktoren wie Baustellen im Osten von Straßburg oder das Verbot von LKW auf der Route du Rhin in Straßburg auch zum Rückgang der Mobilität beitragen.

Im Jahr 2025 weisen die Verkehrsströme an den verschiedenen Rheinbrücken unterschiedliche Entwicklungen auf. In Bantzenheim sind deutliche Zunahmen zu verzeichnen, insbesondere im Mai (+17 % gegenüber 2024) sowie im Juli (+20 % gegenüber dem Vorjahr), was die dort vermehrt auftretenden Staus erklärt. Auf der Palmrainbrücke sowie der Achse Roppenheim–Iffezheim ist seit 2023 ein stetiger Anstieg des Verkehrsaufkommens zu beobachten, der jedoch eher auf eine allgemeine Zunahme des Verkehrs zurückzuführen ist als auf die Grenzkontrollen. Im Gegensatz dazu

[15] Die Zahlen der Verkehrsströme wurden vor der Tram-Sperrung erfasst, um die kausalen Effekte nicht zu vermischen.

zeigt sich im Frühjahr 2025 am Grenzübergang Gambsheim ein leichter Rückgang des durchschnittlichen täglichen Verkehrs sowie des Anteils des Schwerlastverkehrs. Dies lässt vermuten, dass diese Route angesichts der verschärften Kontrollen in Kehl nicht als Ausweichstrecke genutzt wurde.

Insgesamt deuten die festgestellten Schwankungen eher auf lokale oder strukturelle Einflussfaktoren hin – wie etwa Baustellen auf bestimmten Verkehrsachsen, saisonale Schwankungen, eine Intensivierung des Güterverkehrs, die unterschiedliche Attraktivität der Übergänge oder nationale Unterschiede bei den Lkw-Mautgebühren – als auf eine direkte Wirkung der Kontrollmaßnahmen.

Die Kontrollen im öffentlichen Verkehr an der deutsch-schweizerischen Grenze finden in sehr unterschiedlicher Intensität statt. Während es am deutsch-schweizerischen Bahnhof Konstanz schon immer Kontrollen seitens der Grenzwache und der Bundespolizei gab und gibt, ist die Bundespolizei an den Bahnhöfen Schaffhausen und Singen seit Herbst 2024 deutlich sichtbarer, seit Mai 2025 noch verstärkt. Allerdings hat die Intensität über den Sommer 2025 deutlich abgenommen. In den deutschen Regionalzügen die zwischen Deutschland und dem Kanton Schaffhausen verkehren, wird stärker kontrolliert als in den Regionalzügen der Thurbo AG, wo per Durchsage auf die Pass- und Zollkontrolle aufmerksam gemacht wird, die stattfinden kann[16]. Sie wird sowohl von der schweizerischen Grenzwacht wie der Bundespolizei durchgeführt. Allerdings nur unregelmäßig und selten. In der Zürcher S-Bahn S9 die Zürich mit Schaffhausen, die durch die deutsche Halbenklave Jestetten / Lottstetten[17] fährt, wird die Zollkontrolle - und wenn, sehr selten - ausschließlich von Schweizer Grenzwächtern durchgeführt und nicht angekündigt. Systematisch kontrolliert wird hingegen in der Basler Tram Nummer 8, was zu Verspätungen und genervten Fahrgästen führt. Auch in der Tram Kehl-Strasbourg mussten sich die Verkehrsbetreiber an die 5 bis 15-minütigen Kontrollen der deutschen Bundespolizei an grenznahen Haltestellen anpassen, was Auswirkungen auf dem Rest des Verkehrsnetzes hatte. Im Zug Strasbourg-Kehl-Offenburg wird seit September 2024 systematisch kontrolliert, was zu einer permanenten 5- bis 10-minütigen Verspätung bzw. einem Verpassen des Anschlusses führt.

Wechselseitige Einflüsse auf die CO_2-Emissionen und die Luftverschmutzung

Die auf der Tramverbindung zwischen Kehl und Straßburg auftretenden Verspätungen scheinen die Fahrgäste bislang nicht wesentlich von der Nutzung abzuhalten. Ein Vergleich der Fahrgastzahlen im Zeitraum von Januar bis Juli zeigt zwischen den Jahren 2024 und 2025 keine signifikanten Abweichungen. Zum Ende des ersten Halbjahres 2025 ist jedoch ein Anstieg der Fahrgastzahlen um rund 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum festzustellen.

Unsere schon erwähnte Online-Umfrage ergab, dass die Bevölkerung im Wesentlichen drei Mobilitätsalternativen hatten: das Fahrrad, die Tram oder den Verzicht auf die Fahrt. **Die im Zuge der Grenzkontrollen entstandene Situation hat indirekt positive Effekte auf die Region gezeigt – insbesondere durch eine Reduktion des motorisierten Verkehrs und der CO_2-Emissionen.**

[16] Eine Besonderheit des Bahnverkehrs im Kanton Schaffhausen ist, dass die direkte Verbindung West / Ost (Basel Bad Bf - Singen) durch die DB Regio, die Verbindungen von der westlichen Kantonsgrenze (Klettgau - Erzingen) - Schaffhausen, Schaffhausen - Singen von der SBB - Thurbo AG, betrieben wird.

[17] Die deutschen Gemeinden Jestetten und Lottstetten sind von der Schweiz umgeben. Lediglich eine Verbindungsstraße verbindet die Orte mit dem Rest Deutschlands.

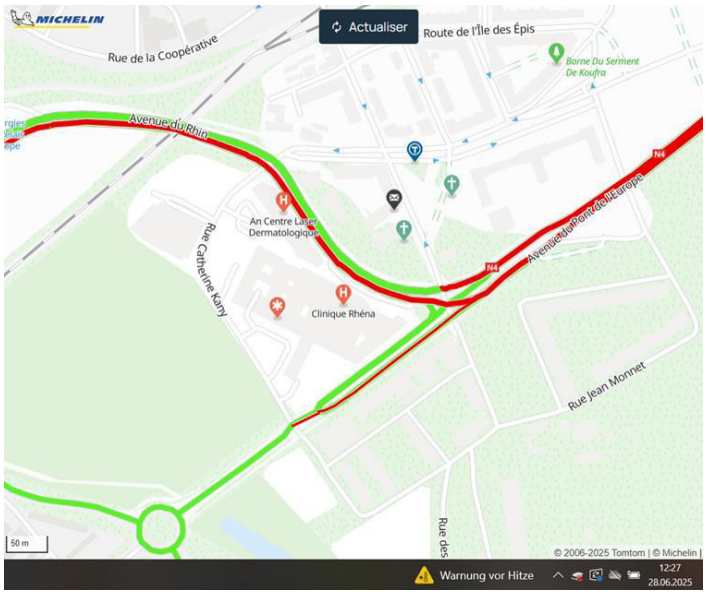


Abbildung 7: Stau am Samstagmittag in Strasbourg neben der Europabrücke. Quelle: Via Michelin, 28.06.2025

Der Einfluss auf die Luftqualität ist im Gegensatz dazu eher negativ, vor allem über dem Rhein und in Straßburg, weil viele Pkw mit angeschaltetem Motor am Straßburger Rheinufer im Stau stehen. Solche Situationen waren nicht von Dauer, wurden aber als Last von der hiesigen Bevölkerung empfunden. So veröffentlichte das Bürger*innen-gremium Port du Rhin am 19. Mai 2025 eine Pressemitteilung: *„Die Kontrollen führen zu erheblichen Verkehrsstaus auf der Rheinbrücke und in der Umgebung. Diese Staus verursachen eine spürbare Verschlechterung der Lebensqualität: mehr Lärm, Luftverschmutzung, gestiegener Stress durch überlastete Straßen sowie erschwerte Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und im Notfall für Rettungsdienste. Diese Entwicklungen stellen eine direkte Gefährdung der öffentlichen Gesundheit dar – in einem Stadtteil, der bereits unter erheblichen Umweltbelastungen leidet."*

Auswirkungen auf die Wirtschaft

Eine allgemein neutrale Auswirkung

Im Allgemeinen zeigen die derzeitigen Grenzkontrollen entlang des Rheins keine spürbaren Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung. Weder den Industrie- und Handelskammern noch den Arbeitsagenturen wurden von Arbeitgeberseite nennenswerte Beschwerden gemeldet. Die Unternehmen scheinen sich auf die Situation eingestellt zu haben und betrachten die Maßnahmen als zumutbar und vorübergehend. Auch in den grenzüberschreitenden Arbeitsvermittlungsstellen sowie in der Tourismusbranche – selbst im Raum Kehl – sind bislang keine negativen Effekte der Grenzkontrollen erkennbar.

An der Grenze zur Schweiz ist ebenfalls keine Veränderung im Bereich des Einkaufstourismus festzustellen. Im Gegenteil: Der Schweizer Einzelhandel spricht sich sogar für eine weitere Absenkung der Freigrenze aus. Lediglich in Bad Säckingen wird ein Rückgang der Kundschaft aus der Schweiz beobachtet. Dieser Trend besteht jedoch bereits seit der COVID-19-Pandemie und ist nicht unmittelbar auf die aktuellen Grenzkontrollen zurückzuführen. Gleichwohl sorgen die häufigen Anpassungen der zollrechtlichen Vorschriften sowie die uneinheitliche Umsetzung der deutschen Grenzkontrollen vereinzelt für Verunsicherung bei den betroffenen Unternehmen.

Der Einzelhandel in Kehl

Im Kehler Einzelhandel zeigt sich ein abweichendes Bild. **Seit der Intensivierung der Fahrzeugkontrollen aus Richtung Straßburg im Mai 2025 wird ein spürbarer Rückgang französischer Kundschaft verzeichnet.** Diese Kundengruppe stellt einen wesentlichen Teil der lokalen Wirtschaft dar

– insbesondere für den Einzelhandel, die Gastronomie und diverse Dienstleistungsbetriebe im Bereich der Europabrücke sowie in den angrenzenden Einkaufszentren.

Die vorliegenden Daten belegen diese Entwicklung eindeutig. Seit Mai 2025 ist die Besucherfrequenz in der Fußgängerzone der Kehler Innenstadt – gemessen über die Nutzung öffentlicher WLAN-Zugänge – signifikant zurückgegangen. An der Zählstelle auf Höhe der Stadtapotheke wurde die Marke von 15.000 täglichen Passanten seither nicht mehr erreicht. Zum Vergleich: Am Samstag, dem 3. Mai, wurden dort rund 21.000 Passanten gezählt, während es am Samstag, dem 7. Juni, nur noch etwa 11.500 waren; ein Rückgang von fast 45 % innerhalb eines Monats[18]. Die Händler wünschen sich einen besseren Verkehrsfluss. Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen gehört die Einrichtung einer zweiten Kontrollspur anstelle der derzeit einzigen, um die Abfertigung zu beschleunigen.

Das City Center, ein Einkaufszentrum, das von der elsässischen Kundschaft besucht wird, um von oft attraktiveren Angeboten als in Frankreich zu profitieren, verzeichnet im Vergleich zum vorherigen Zeitraum einen **geschätzten Rückgang der Besucherzahlen um 30 %**. Der Rückgang der Besucherfrequenz in Kehl konzentriert sich vor allem auf die Monate Mai und Juni 2025 und wurde von mehreren Geschäftsinhabern sowie Gastronomiebetrieben bestätigt. Sie berichten von spürbaren Umsatzrückgängen. Einzelne Betriebe gaben zudem an, ihre Bestellfrequenz bei Lieferanten reduziert zu haben – ein Indiz für eine anhaltende Nachfrageschwäche.

Eine mögliche positive Auswirkung auf die französische Wirtschaft durch eine Verlagerung des Konsums nach Straßburg lässt sich angesichts der kleinteiligen Handelsstruktur dort lediglich vermuten, jedoch nicht belegen.

Darüber hinaus sind weitere Einflussfaktoren zu berücksichtigen: Der Rückgang des Konsums in Kehl, insbesondere im Gastronomiebereich, dürfte auch mit inflationsbedingtem Kaufkraftverlust auf beiden Seiten der Grenze zusammenhängen. Zudem wurde berichtet, dass die Kundschaft aus dem Elsass vermehrt auf andere deutsche Städte als Kehl ausweicht.

Nicht alle Branchen sind gleichermaßen betroffen. Die Tabakläden im Bereich des Kehler Bahnhofs verzeichnen offenbar geringere Einbußen. Der nach wie vor bestehende Preisvorteil bei Tabakwaren gegenüber Frankreich bleibt für viele französische Kunden trotz der Grenzkontrollen attraktiv.

[18] Quelle: Pressemitteilung der Stadt Kehl, 13. Juni 2025
https://www.kehl.de/site/Kehl/node/1784044?QUERYSTRING=kontrolle

Fazit und Empfehlungen aus euregionaler Perspektive

Der Arbeitsmarkt und die Wirtschaft werden pauschal nicht stark beeinträchtigt, der Warenverkehr fließt weiterhin, Züge und die Tram fahren, auf Fußgänger- und Radbrücken wird selten kontrolliert. Die Lage stellt sich gänzlich anders als 2020 während der Coronakrise dar, als Zuglinien gestrichen, Fußgängerbrücken gesperrt und Personengruppen von der Mobilität ausgeschlossen wurden. Jedoch wurde die temporäre Wiedereinführung von Grenzkontrollen zeitlich und vor allem örtlich sehr unterschiedlich umgesetzt, so dass keine pauschalen Schlussfolgerungen gezogen werden können. Personen, die oft die Grenze überqueren müssen, überqueren diese an den meisten Rheinbrücken weiterhin, was mit einem Mehraufwand verbunden sein kann und passen sich nach ein paar Wochen daran an.

Die Grenzgänger nach Deutschland kommen morgens meistens vor Beginn der deutschen Kontrollen auf den Brücken an. Die Grenzgänger in die Schweiz und nach Frankreich benötigen aber eine längere Rückfahrt nach Deutschland, wenn sie spät nachmittags nach Hause fahren. Jedoch gibt es viele andere Gründe für den Grenzübertritt, was anscheinend von den Staaten nicht genug berücksichtigt wird.

Die deutsche Wiedereinführung der Kontrollen hat größere Auswirkungen an der französischen als an der Schweizer Grenze. Tatsächlich hat der Schweizer Zoll seine Kontrollen nie ausgesetzt und die lokale Bevölkerung ist daran gewöhnt, an der Grenze zu warten bzw. ihre Waren zu melden und die Mehrwertsteuer zurückzufordern. Auch bei vielen Großveranstaltungen in Basel gab es in den letzten Jahren Polizeipräsenz. An der deutsch-französischen Grenze gab es vom Ende der Coronakrise bis August 2024 nur stichprobenartige Kontrollen, die für die Bevölkerung nicht sichtbar und dauerhaft waren. Auch die erheblichen Preis- und Lohnunterschiede führen dazu, dass Grenzgänger in die Schweiz und Einkaufstouristen aus der Schweiz trotz Grenzkontrollen weiterhin die Grenze überqueren, was an der deutsch-französischen Grenze weniger eine Rolle spielt.

Ferner hängt die Auswirkung von Grenzkontrollen auf den Alltag stark von deren Intensität und Dauer ab. Sind sie wie in Kehl stationär und auf stark frequentierten Routen unvorhersehbar, verändern sie Gewohnheiten tiefgreifend, verringern grenzüberschreitende Kontakte/ Einkäufe und verursachen Stress aufgrund der Unsicherheit über die Wartezeiten – mit Folgen, die das soziale und familiäre Leben sowie den Konsum beeinträchtigen. Sind sie stichprobenartig und selten (wie an vielen Brücken vor Mai 2025) haben sie keinen messbaren Einfluss auf den Alltag in der Grenzregion.

Positiv ist die gute Kommunikation zwischen den Polizeidirektionen der drei Länder und die Weiterführung von bestehenden gemeinsamen Sicherheitsaktivitäten. Der Austausch innerhalb der grenzüberschreitenden Einrichtungen und der Informationsfluss ist stets konstruktiv geblieben.

Wurde aus der Coronakrise mehr aus der mangelnden Koordination als über die Lebensrealität und den Zusammenhalt in Grenzräumen gelernt? Warum ist die Akzeptanz von möglichst verhältnismäßigen Binnengrenzkontrollen (mit dem Ziel der Eindämmung der illegalen Migration) in der Bevölkerung und in der Politik seither gestiegen? Die Angewöhnung an die polizeiliche Präsenz an den deutsch-französischen Rheinbrücken, ähnlich wie an die langjährige Zollpräsenz an der Schweizer Grenze, steht der politischen Vision von zusammenhängenden Lebensräumen stark entgegen. Am 16.09.2025 wurden Kontrollen ohne großen Widerstand an den deutschen Grenzen um 6 Monate verlängert. So wird ein Ausnahmezustand langsam zum Dauerzustand und widerspricht den Zielen des Schengen-Raums. Die Warnung der Arbeitsgemeinschaft europäischer Grenzregionen (AGEG-AEBR) in

ihrer Resolution am 24.10.2024 wurde offenbar nicht gehört: *„Betont, dass Grenzkontrollen nicht zu einer inflationären Maßnahme werden sollten und dass die wiederholte Einführung dieser Kontrollen durch verschiedene große Mitgliedstaaten einen gefährlichen Präzedenzfall darstellt, der möglicherweise dazu führt, dass andere Länder folgen."*

Würde die Auswirkung auf den Arbeitsmarkt und die ökonomischen Strategien sowie die individuellen Gewohnheiten sich ändern, wenn die Grenzkontrollen dauerhaft und nicht mehr temporär wären? Wie können die europäischen Laboratorien weiterhin zusammenwachsen, wenn die Mobilität dauerhaft von potenziellen Grenzkontrollen verlangsamt wird und die alltägliche Mobilität in der eigenen Heimatregion einer Reise ins Ausland ähnelt?

Danksagung

Folgende Einrichtungen haben wertvolle Angaben in Formen von Gesprächen und Daten geliefert:

- Stadt Kehl (DE)
- Eurométropole Strasbourg (FR)
- Collectivité européenne d'Alsace (FR)
- Eurodistrikte Strasbourg-Ortenau und trinationaler Eurodistrikt Basel
- Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein (DE)
- Oberrheinrat
- Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- Ministère de l'Intérieur (FR)
- Gendarmerie nationale (FR)
- Bundespolizeidirektion Stuttgart (DE)
- Gemeinsame deutsch-französische Diensteinheit
- Deutsch-Französische Einsatzeinheit
- Gemeinsames Zentrum der deutsch-französischen Polizei- und Zollzusammenarbeit
- Verein Garten/Jardin (Kehl-Strasbourg)
- Deutsch-französischer Stammtisch
- Conseil citoyen de Port du Rhin, Strasbourg (FR)
- Infobest
- EURES-T und deutsch-französische Arbeitsagenturen
- Office eurométropolitain du tourisme, des loisirs et des congrès de Strasbourg (FR)
- Kehl City Forum (DE)
- City Center Kehl (DE)
- Informelle Gespräche im Juli 2025: diverse Restaurants, Läden, Fahrgäste in Kehl, Personal und Partner des Euro-Instituts und der GFGZ
- Regio Basilensis (CH)
- Hochrheinkommission
- Thurbo AG, Kreuzlingen (CH)
- Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (CH)
- Europa Union Freiburg (DE)
- Europa Union Lörrach (DE)
- Volksinitiative Zämme in Europa
- 290 Teilnehmende an die Online-Umfrage zwischen dem 13.07 und dem 13.08.2025, sowie alle Personen, die die Umfrage verbreitet haben