

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 48 (2007)

Heft: 1

Artikel: Die Wirtschaftsregion Basel/Mulhouse/Freiburg : Drehscheibe eines nachhaltigen intermodalen Güterverkehrs?

Autor: Schröder, Ernst-Jürgen

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088273>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 14.01.2026

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

Die Wirtschaftsregion Basel/Mulhouse/Freiburg – Drehscheibe eines nachhaltigen intermodalen Güterverkehrs?

Ernst-Jürgen Schröder

Zusammenfassung

Die grenzüberschreitende RegioTriRhena bleibt mit dem Rhein als Richtungsgeber der Hauptverkehrsachsen auch zukünftig strategisch wichtigster Transitkorridor und grösste Güterverkehrs-drehscheibe zwischen dem Ruhrgebiet und Norditalien. Ausgelöst wurde diese Entwicklung letztlich durch die 1225 in Dienst gestellte mittlere Rheinbrücke zwischen Kleinbasel und Grossbasel, die für lange Zeit die erste und einzige feste Rheinquerung zwischen dem Bodensee und der Rheinmündung war. Nach der EU-Osterweiterung wird vor allem im Transitverkehr das Güteraufkommen stark wachsen. Der Aus- und Neubau der Hauptmagistralen zur Vergrösserung ihrer Frachtkapazitäten sowie freier Marktzugang zum europäischen Schienennetz sind dabei entscheidende Garanten für eine nachhaltige Bewältigung der Güterverkehrsmengen.

1 Einführung

Der allmählich zu einem einheitlichen, grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum zusammenwachsende Raum Basel/Mulhouse/Freiburg präsentiert sich zunehmend auch als trimodale Verkehrsplattform, auf der sich die drei Verkehrsträger Schiene, Strasse und Wasser (Rhein) entsprechend ihren Systemvorteilen in idealer Weise verknüpfen lassen. Auch die EU unterstützt den Prozess einer nachhaltigen Verlagerung des weiterhin wachsenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und den Rhein in vielfältiger Weise. Dennoch bestehen zahlreiche, nur durch eine intensivierte grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu lösende Defizite, wenn die Region ihrer Aufgabe als wichtigster europäischer Durchgangsraum im – nach Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn Alpentransversalen (NEAT) durch den Gotthard (2015) und den Lötschberg (2007) stark wachsenden – Nord-Süd-Verkehr auch zukünftig voll gerecht werden möchte.

2 Durchgangsraum und Verkehrsdrehscheibe im europäischen Güterverkehr

Die RegioTriRhena im südlichen Oberrheingraben verfügt insofern über eine hohe verkehrsgeographische Lagegunst, als sie nicht nur zum wichtigsten europäischen Durchgangsraum im Nord-Süd-Verkehr gehört (Verbindung der wichtigsten Wirtschaftszentren der EU entlang der "Blauen Banane"; vgl. *Opferkuch* 2007), sondern durch ihre Verknüpfung mit der über die Burgundische Pforte nach Südfrankreich führenden Magistralen bei Basel auch die Rolle einer europäischen Verkehrsdrehscheibe einnimmt. Dies wird auch in der im Auftrag der Oberrheinkonferenz erstellten "Multimodalen Verkehrsstudie Oberrhein" bestätigt (*Blanot et al.* 2003, 37): Von dem für das gesamte trinationale Mandatsgebiet ermittelten Güteraufkommen von 358 Mio. t (1998) entfielen 66 Mio. t (19 %) auf den Transit- und 162 Mio. t (45 %) auf den Wechselverkehr und hier insbesondere im südlichen Teil. Der Raum Basel/Mulhouse ist damit die grösste Güterverkehrsdrehscheibe zwischen dem Ruhrgebiet und Norditalien, in der alle Güterverkehrsträger trinational organisiert werden müssen (*BaZ* 25.11.2006, 17).

Die Region wird im Autobahnnetz in Nord-Süd-Richtung auf der badischen Seite von der A5 Hamburg–Basel und auf der elsässischen Seite von der parallel verlaufenden A35 Strasbourg–Basel erschlossen, die in Basel auf der A2 durch den Jura in Richtung Gotthard bzw. Bern oder Zürich zusammengeführt werden. Am Autobahndreieck Neuenburg zweigt die A36 als zweite Nord-Süd-Magistrale über Mulhouse und Lyon in Richtung Südfrankreich und Spanien ab. Während im Ost-West-Verkehr auf der deutschen Seite die Vollendung der Hochrheinautobahn noch aussteht, ist auf der Schweizer Hochrheinseite mit der A3 eine Direktverbindung von Basel nach Zürich über den Jura gegeben. Bereits die Eisenbahn hat in ihrer Netzinfrastruktur diese Hauptrichtungen vorgegeben: Die beiden Nord-Süd-Achsen Strasbourg–Basel und Karlsruhe–Basel bilden dabei das Rückgrat. Der in der Zwischenkriegszeit angelegte und nach 1960 erweiterte Rangierbahnhof Muttenz wird zunehmend – als idealer Ausgangspunkt für die Bündelbarkeit grosser Gütermengen – zur Drehscheibe im europäischen Eisenbahngüterverkehr ("Euro-Hub Basel"). Aus dem Norden (Mannheim, Köln, Hamburg, Antwerpen, Rotterdam) direkt ankommende Güterzüge werden dort zu neuen Zugskompositionen nach Süden zusammengestellt, wodurch Rangievorfälle in Deutschland, Italien und in der Schweiz entfallen (*BaZ* 5.4.2001, 3). Folgerichtig wurde Basel Sitz von SBB Cargo, die 2001 als selbständige "Güter-Tochter" aus dem SBB-Konzern ausgegliedert wurde.

Mit dem Rhein und seinen Häfen verfügt die Regio über einen weiteren leistungsfähigen Güterverkehrsträger mit noch freien Kapazitäten, der bei einer umweltverträglichen Bewältigung des Güterverkehrs immer wieder "vergessen" wird. Während die Oberrheinhäfen Breisach (0.7 Mio. t), Neuf-Brisach-Colmar (0.4 Mio. t), Mulhouse-Ile Napoleon (1.5 Mio. t), Weil a. R. (0.6 Mio. t), Huningue (0.8 Mio. t) und Rheinfelden (0.1 Mio. t) allenfalls regionale Bedeutung haben, stellen die "Rheinhäfen beider Basel" mit einem wasserseitigen Umschlag von 7.3 Mio. t das internationale Eingangstor zur Schweiz dar (Daten aus 2005). Etwa 10 % des Gütervolumens verbleiben in der Region, während 90 % in die übrige Schweiz oder in den Transitverkehr gehen. Überhaupt werden ca. 15 % des schweizerischen Außenhandels – bei flüssigen Brennstoffen sogar 35–40 % – über die Basler Rheinhäfen abgewickelt. Der 1955 in Zusammenhang mit dem Bau des Rheinseitenkanals ("Grand Canal d'Alsace") eröffnete Rheinhafen Mulhouse-Ottmarsheim (2005: 3.6 Mio. t, 84'818 TEU-Container) verdankt seinen Aufstieg zum drittgrössten Binnenhafen Frankreichs den seit jenem Jahr erfolgten Betriebsansiedlungen – insbesondere der Chemie- und Düngemittelindustrie – in der angeschlossenen, rund 800 ha grossen Industriezone "Mulhouse-Rhin" (*Schröder* 1996, 56). Der mit 120 ha und 825 Beschäftigten grösste Betrieb ist ein Zweigwerk der Rhodia S.A., die 1998 aus dem einstigen Konzern Rhône-Poulenc für die Sparte Spezia-

litätenchemie formiert wurde, während der “Life-Sciences”-Bereich mit demjenigen der Hoechst AG zunächst in der Aventis und 2004 schliesslich in der Sanofi-Aventis, dem weltweit drittgröss-ten Pharmakonzern, mit Sitz in Paris aufging. Dieses auf die Produktion von Nylonsalz (2005: 1.8 Mio. t) als Zwischenprodukt für die Automobil-, Textil- und Kunststoffindustrie spezialisierte klassische Chemiewerk generiert mit den anderen Unternehmen in der Industriezone auf der Schiene ein Güteraufkommen von 910'000 t (2005), welches über den Güterbahnhof Bantzenheim an der Strecke Mulhouse–Müllheim abgewickelt wird. Bantzenheim ist somit der grösste Güterbahnhof der SNCF im Osten Frankreichs (gefolgt von Strasbourg mit 516'000 t). Auch der Werkverkehr des 1961 angesiedelten Peugeot-Werks trägt mit dazu bei, dass auf dieser eingleisigen Strecke täglich 27 Güterzüge verkehren. Eine weitere Besonderheit ist die bei Bantzenheim abzweigende rheinparallele Eisenbahnstrecke nach Neuf-Brisach, die während dem Ersten Weltkrieg ausschliesslich aus strategischen Gründen als Ausweichstrecke für die durch den nahen Frontverlauf besonders gefährdete Strecke Strasbourg–Basel gebaut wurde. Nach der Einstellung des Personenverkehrs im Jahre 1946 erlebte sie durch den Bau des Rheinseitenkanals noch einmal einen Aufschwung. Heute dient sie jedoch nur noch der Entsorgung radiaktiver Abfälle aus dem Kernkraftwerk Fessenheim und im nördlichen Abschnitt seit 2006 als “Chemin de Fer Touristique du Rhin” (*Verkehrsclub Deutschland* 1999, 16 & 61).

Vorläufiger Endpunkt des 1967 zur Grossschiffahrtstrasse ausgebauten (und 1995 erneut vertieften) Rhein-Rhone-Kanals ist der im Osten von Mulhouse angelegte Industriehafen Mulhouse-Ile Napoleon (2005: 1.5 Mio. t), der den bisherigen, gegenüber der “Filature” gelegenen Hafen (“Nouveau Bassin”) ersetzte. Dieser war erst 1879 von seinem alten Standort gegenüber dem Hauptbahnhof dorthin – in das damalige Herz der Textilindustrie bei der Firma Dentsche (heute Place de l’Europe) – verlegt worden (*Société Industrielle de Mulhouse* 1902, 878 & 895).

Über den 1946 angelegten EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ist die Regio an die internationale Luftfahrt angebunden. Aufgrund des Frachtaufkommens von 87'762 t (2005) steht er sowohl in Frankreich als auch in der Schweiz an zweiter Stelle.

3 Zukünftige Bedeutung der Region im Alpentransit nach Inbetriebnahme der Alpentransversalen

In Zusammenhang mit der badischen Rheintalstrecke als einem der bedeutendsten Korridore im europäischen Güterverkehr und ihrer zukünftigen Funktion als wichtigste Zulaufstrecke zur NEAT durch den Gotthard und den Lötschberg wird dem Dreiländereck eine neue Aufgabe als wichtiger Verladeort im kombinierten Verkehr Strasse-Schiene (KV) auf der Alpennordseite zu-teil. Dies als Gegenstück zum bereits seit 1992 in Betrieb befindlichen Grossterminal Busto Arsizio bei Milano auf der Alpensüdseite. Mit Fertigstellung der zu grossen Teilen mittels der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) finanzierten NEAT ist die Schweizer Bundes-regierung zur Umsetzung der Alpeninitiative aus dem Jahre 1994 verpflichtet: Das Bundesgesetz schreibt eine deutliche Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und eine Halbierung der jährlich genehmigten LKW-Fahrten (von derzeitig 1.3 Mio. auf 650'000) vor (*Speck* 2006, 158). Auch wenn die LKW-Fahrten nach Einführung und der stufen-weise Erhöhung der LSVA nach 2001 bereits leicht abgenommen haben, fiel der Bahnanteil im Schweizer Alpentransit von 69 % (1999) auf 65 % (2004) (Anteil Schiene im gesamten Alpenbo-gen: 32 %). Dies aufgrund der in zwei Stufen (2001 und 2005) erfolgten Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts der Lastwagen von 28 t auf 40 t und des Wegfalls von unnötigen Leerfahrten (*BaZ* 21.12.2005, 5).

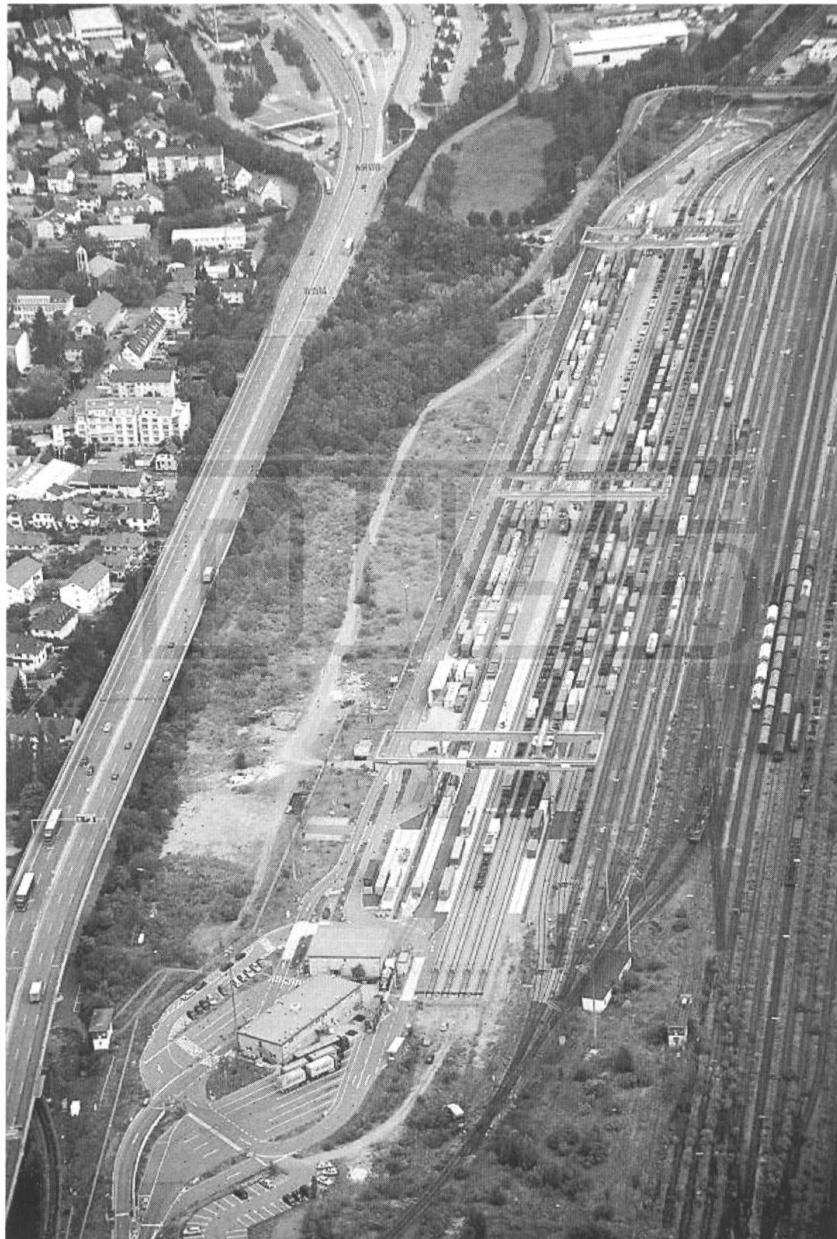


Abb. 1 Luftaufnahme des Terminals des kombinierten Verkehrs auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Weil a. R. Links im Bild ist die A5 Hamburg–Basel zu sehen.

Photo: Deutsche Umschlaggesellschaft Strasse-Schiene (DUSS)

Der Grenz- und Rangierbahnhof Weil a. R. (der 1929 den Aufstieg von Weil a. R. zur Stadt bewirkte), dessen Bedeutung aufgrund der Verlegung der Zugbildung nach Mannheim, Muttenz, Köln und Chiasso nach 1987 verloren ging, wird als zukünftige trimodale Verkehrsdrehscheibe wieder entstehen: Mangels Platzangebot in der Schweiz wird 2007 auf dem weitgehend brachliegenden Bahnareal in Weil a. R. der Zugbildungsbahnhof von SBB Cargo für die bis zu 1'500 m langen Güterzüge durch die NEAT errichtet (“Container-Gateway Basel-Nord”), auf einem schon 2003 von der DB erworbenen 14 ha grossen Areal (*BaZ* 4.7.2003,15). Aufgrund seiner verkehrsgeographisch einmaligen Lage wird ihm eine Schlüsselrolle im unbegleiteten KV zwischen Nord-europa und Italien zufallen. Bereits seit Ende 1998 in Betrieb sind ein jeweils von der EU kofinanzierter KV-Terminal der DUSS (Abb. 1 & 2) mit zur Zeit täglich neun Abfahrten nach Norden (Hamburg, Lübeck, Rostock, Köln) und zwei nach Süden (Busto Arsizio, Domodossola) sowie ein Containerterminal im Weiler Hafen. Beide Terminals sind jedoch noch nicht zu einem trimodalen Güterverkehrszentrum vernetzt. Die letzte in Deutschland bestehende “Rollende Autobahn” mit zur Zeit täglich zehn Abfahrten verkehrt seit 1981 zwischen Freiburg i. Br. und Novara durch den Lötschberg und wird von der RAlpin AG (einem Gemeinschaftsunternehmen von BLS Cargo, Hupac und SBB Cargo) betrieben (Abb. 3). Ihr Erfolg begründet sich in der Umgehung des Nacht-

Abb. 2 Detailansicht des Umschlagbahnhofs mit den Verladegleisen und den drei Portalkränen.

Photo: Deutsche Umschlaggesellschaft Strasse-Schiene (DUSS)



fahrverbotes und der LSVA in der Schweiz, bei gleichzeitiger Einhaltung der Ruhezeiten. Das südliche Oberrheingebiet leistet damit schon heute einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung des Schwererverkehrs von der Strasse auf die Schiene im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik.



Abb. 3 Terminal der Rollenden Landstrasse Freiburg i. Br. – Novara in Freiburg.

Photo: RAlpin AG

4 Auswirkungen der Marktöffnung des europäischen Schienennetzes auf den intermodalen Wettbewerb

Auf der wichtigsten Nord-Süd-Achse im Alpentransit – der badischen Rheintalbahn – entwickelt sich nach Umsetzung der EG-Liberalisierungsrichtlinie 91/440, die zur Steigerung des Marktanteils der Bahn den diskriminierungsfreien Zugang zum europäischen Schienennetz für jedes Eisenbahnunternehmen aus der EU und der Schweiz vorgibt (im Sinne der im Europäischen Wettbewerbsrecht angewandten „Essential Facility-Theorie“ zu sämtlichen Einrichtungen der Eisenbahninfrastruktur, die aus geographischen, rechtlichen oder ökonomischen Gründen nicht dupliziert werden können), ein reger Wettbewerb (*Ott 2006, 395*). Dieser wird zur Zeit hauptsächlich zwischen der Railion Deutschland AG, die als europäischer Rail-Carrier und aufgrund ihrer 20 %-Beteiligung an der BLS Cargo AG (mit einem derzeitigen Marktanteil im Alpentransit von rund 40 %) gegenwärtig Marktführerin im Alpentransitverkehr durch den Gotthard und den Lötschberg ist, sowie der SBB Cargo (mit einem zukünftig geschätzten Marktanteil im Verkehr Ruhrgebiet–Italien von 30 %) ausgetragen (*Temme 2005, 571f.*). Daneben nehmen auf der Relation durch den Oberrheingraben zunehmend auch Privatbahnen wie TX Logistik, die Essener Rail4Chem oder die Rotterdamer ERS (European Rail Shuttle) Railways den Wettbewerb im Containerzugverkehr mit den beiden Güterverkehrstöchtern der ehemaligen Staatsbahnen auf.

Zu wünschen wäre, dass der zunehmende intramodale Wettbewerb auf der Schiene auch zu einer Renaissance des regionalen und lokalen Schienengüterverkehrs führt. Insbesondere nachdem sämtliche grösseren Güterbahnhöfe, wie z. B. die in Freiburg i. Br. und Weil a. R., weitgehend brach gefallen sind und als städtebauliche Entwicklungsbereiche einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen. Bisher einzige Ausnahme ist die im Gewerbepark Breisgau südlich von Freiburg 2005 in Betrieb gegangene thermische Restabfallbehandlungs- und Energieverwertungsanlage (TREA Breisgau), deren Abfallanlieferungen aus den Stadt- und Landkreisen Baden-Baden, Rastatt, Ortenau, Emmendingen, Freiburg und Breisgau-Hochschwarzwald zu 70 % auf der Schiene durch ein privates Eisenbahnunternehmen (“Unisped”) transportiert werden. Dadurch erübrigen sich jährlich ca. 5'000 LKW-Fahrten (*BZ 23.12.2005*).

Für die elsässische Seite ist derzeit noch keine Aussage möglich, nachdem dort die europäischen Vorgaben zur Öffnung des Schienennetzes der “Réseau Ferré de France” (RFF), welche 1997 als öffentlich-rechtliche Netzbetreiberin aus der SNCF ausgegliedert wurde, erst zum 1.4.2006 formal umgesetzt wurden und dies obwohl die Regionen bereits seit 2002 nicht nur Betreiber der “Trains Express Régionaux” (TER) geworden sind, sondern zudem als Financiers von Projekten im Rahmen von Infrastrukturverträgen (“Contrat de Plan”) auch enormen Einfluss auf den Schienengüterverkehr gewonnen haben (*Collon & Dörr 2006, 512ff.*). In Sachen Agglomerationsverkehr verdient aber das in Mulhouse 2006 in Betrieb gegangene Nahverkehrssystem “TramTrain” der Sitram (“Syndicat Intercommunal des Transports de l’Agglomération Mulhousienne”) grösste Aufmerksamkeit, das u. a. von der EU, der Région Alsace, dem Département Haut-Rhin, der RFF und dem Staat kofinanziert wurde. Dieses besteht zunächst aus einem 12 km langen, eine Nord-Süd-Strecke (Bourtzwiller–Gare Centrale) und eine Ost-West-Strecke (Nouveau Bassin–Couteau/Universität) umfassenden Strassenbahnnetz, das bis 2011 in das ehemalige elsässische Kalirevier nach Kingersheim/Wittenheim und Riedisheim/Illzach erweitert und zudem umsteigefrei in Lutterbach in die Regionalbahn in das Thurtal nach Cernay/Kruth integriert wird. Hierbei handelt es sich um eine “Wiedergeburt” der 1955 stillgelegten Strassenbahn, die – ursprünglich 1880 prioritär für die Güterbeförderung in der Textilindustrie errichtet – schon 1894 als Strassenbahn “Mülhausen–Ensisheim–Wittenheim” das nördliche Umland erschlossen hat (*Société Industrielle de Mulhouse 1902, 895f.*). Auch die Agglomeration Colmar verfügte bis

1950 über eine elektrische Schmalspurbahn, die sowohl in die Vorbergzone bis nach Kaysersberg/Lapoutroie als auch durch das dicht besiedelte elsässische Ried über Marckolsheim bis nach Strasbourg führte.

5 Drohende Infrastruktur-Engpässe und (grenzüberschreitende) Lösungsansätze

Auch wenn die südliche Euroregion Oberrhein ein vollständiges Transportsystem mit einem sehr hohen Erschliessungsniveau aufweist, lässt die für das gesamte Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz prognostizierte Zunahme der Nachfrage von 11 % im Personen- und 43 % im Güterverkehr die Belastung von Schiene und Strasse besonders in der Nord-Süd-Richtung bis an den Rand ihrer Kapazitätsgrenzen anschwellen (*Blanot et al. 2003, 64f.*). Umso dringender ist der bereits 1996 im Abkommen von Lugano zwischen Deutschland und der Schweiz vereinbarte viergleisige Ausbau der badischen Rheintalbahn auch südlich von Offenburg. Im Moment beschränkt sich dieser Ausbau aber nur auf den 9.4 km langen Katzenbergtunnel (der derzeit längste Tunnel in Deutschland) zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen. Eine Erhöhung der Streckenkapazität ermöglicht nicht nur die Aufnahme des prognostizierten Mehrverkehrs, sondern auch eine Trennung des schnellen Personenverkehrs von dem langsameren Nah- und Güterverkehr sowie eine Weiterentwicklung der S-Bahn-Systeme in den Verdichtungsräumen Basel und Freiburg i. Br. (*Speck 2006, 156*). Auch auf der Strasse überlagern sich auf der Nord-Süd-Achse Personen- und Güterverkehr sowie Nah- und Fernverkehr. Zusätzliche Staurisiken bestehen an der EU-Aussengrenze von und zur Schweiz aufgrund nicht optimierter Abfertigung und des dortigen LKW-Nachtfahrverbots. Dieser Befund gilt mit gewissen Einschränkungen auch für die elsässische Rheinseite, insbesondere für die Eisenbahnstrecke Strasbourg–Basel, auf der ab 2007 auch noch TGV-Züge nach Paris verkehren. Völlig ungeklärt ist derzeit die Umfahrung des zentralen Güterverkehrsknotens Basel, der mit dem Bau einer weiteren Rheinbrücke nur unwesentlich entlastet wird, zumal die von der SBB betriebene Wiesentalbahn seit Ende 2006 von Zell bis Basel SBB durchgebunden ist. Ursprünglich sollten die Transitgüterzüge der Strecken Mulhouse–Basel (derzeitig 90) und Freiburg –Basel (derzeitig 160) teilweise die deutsche Hochrheinstrecke benutzen und erst weiter östlich auf die Schweizer Seite wechseln (“Bypass”).

Auf der Schweizer Seite stellt die Bahnlinie Basel–Olten (mit dem Hauenstein-Basistunnel), als wichtige Zulaufstrecke der NEAT mit aktuell 94 Transitzügen (*BaZ 13.1.2007, 23*), einen grossen Engpass dar. Zwar lassen sich mit der 2000 eröffneten, rund 7 km langen Neubaustrecke zwischen Muttenz und Liestal (Adlertunnel) die Verkehrsstränge Basel–Olten–Bern / –Luzern und Basel–Rheinfelden–Zürich etwas entflechten und somit die Kapazitäten auf der Hauensteinlinie im Alpentransit auf 260 Güterzüge (davon etwa 80 durch den Lötschbergtunnel) steigern (*BaZ 8.4.2006, 13; BaZ 5.8.2006*). Ob sich jedoch die wachsenden Kapazitätsprobleme auf der Nord-Süd-Achse ohne den Bau eines zweiten, zur Zeit jedoch nicht finanzierbaren Juradurchstichs (Wisenbergtunnel) langfristig lösen lassen, bleibt vor allem im Hinblick auf die beabsichtigte Einführung eines Viertelstundentaktes im Personennahverkehr fraglich.

Ausgesprochene Schwachstellen im Ost-West-Verkehr sind die wenig ausgebauten Querverbindungen im Strassen- und vor allem im Eisenbahnnetz über die Mittelgebirge Schwarzwald und Vogesen. Die Gebirge stellen auch im Zeitalter des modernen Verkehrs nach wie vor ein gewisses natürliches Hindernis dar. Selbst die für den Ost-West-Verkehr projektierte deutsche Hochrhein-autobahn A98 ist erst von Weil a. R. bis Rheinfelden (seit 2006 über eine neue Rheinbrücke mit Anschluss an das schweizerische Autobahnnetz) in Betrieb.

Auch der Rhein bildet im Ost-West-Verkehr vielfach ein Nadelöhr durch unzureichend ausgebauten oder nicht vorhandenen Querspannen und zu geringe Brückenkapazitäten für Schiene und Strasse. Als einzige in der RegioTriRhena verbliebene Schienenverbindung zwischen Deutschland und Frankreich ist die eingleisige Strecke zwischen Mulhouse und Müllheim zu nennen, die zur Zeit nur im Güterverkehr, seit 2006 jedoch probeweise auch im sonntäglichen Eventverkehr (als „Vorspiel“ ihres projektierten Ausbaus zur Regio-S-Bahn zwischen Freiburg i. Br. und Mulhouse/Basel) genutzt wird. Natürliche und wichtigste Verkehrsleitlinie im Ost-West-Verkehr in der Region ist daher die an der europäischen Grabenbruchzone zum Mittelmeer liegende Burgundische Pforte, die eine ideale verkehrsräumliche Mittlerrolle zwischen Oberrheinischem Tiefland und der Rhône-Saône-Furche einnimmt. Die A36 Neuenburg–Mulhouse–Lyon kann hierbei problemlos den prognostizierten Güterverkehrszuwachs aufnehmen, während die parallele Eisenbahnstrecke trotz freier Kapazitäten aufgrund des zu geringen Lichtraumprofils der Tunnelbauten im Abschnitt Belfort–Besançon und Dôle–Dijon hochwertige internationale Transporte im kombinierten Verkehr nicht zulässt und die neue, im Bau befindliche TGV-Strecke nur dem Personenverkehr vorbehalten ist.

Für die Lösung der genannten Infrastrukturdefizite ist von Vorteil, dass das Verkehrsnetz der Wirtschaftsregion Basel/Mulhouse/Freiburg seit 2004 in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) mit insgesamt 94'000 km Schienen- und 89'500 km Autobahnlänge zur Vernetzung der EU-Staaten bis 2020 integriert ist, dessen Investitionen für den Ausbau zu 10 % von der EU getragen werden (*Europäische Kommission* 2005, 6). Eines von 30 vorrangigen Verkehrsprojekten ist die Eisenbahnachse Rotterdam/Antwerpen–Duisburg–Basel–Genua/Lyon (TEN-V Nr. 24), die die Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen durch den Lötschberg über Novara bzw. durch den Gotthard über Milano mit dem Mittelmeerhafen Genua verbindet (*Europäische Kommission* 2005, 58f.). Hierzu gehört auch der in Müllheim westlich in Richtung Lyon abzweigende Schienennkorridor, der die Anbindung an die TGV-Achse in den Mittelmeerraum sicherstellt und mit dem voraussichtlich 2011 in Betrieb gehenden 185 km langen Ostast des TGV Rhin-Rhône (Mulhouse–Dijon) eine entscheidende Aufwertung erfährt. Dabei ist allerdings die Führung über den Rhein bei Neuenburg zur (Wieder-)Anbindung an die rechtsrheinische Hauptstrecke und damit die mögliche Verwirklichung einer trinationalen Verkehrsdrehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz, die auch neue Trassenkapazitäten für den Güterverkehr schaffen würde, noch ungeklärt. Deutlich konkreter sind die Bemühungen des Kantons Jura und der Region Franche-Comté, die einstige Strecke Delémont–Belfort an den künftigen TGV-Bahnhof Belfort anzubinden. Im Rahmen von Interreg III wurde die Linie Ende 2006 zunächst von Schweizer Seite bis Delle reaktiviert (und jüngst als Korridor zur Westumfahrung des Bahnknotens Basel gefordert; *BaZ* 16.12.2006, 17; *BaZ* 13.1.2007, 23). Das gesamte Projekt der EU leistet einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Der Anteil der Schiene am Güteraufkommen im Elsass betrug 1998 lediglich 5.5 %, im schweizerischen bzw. deutschen Teil – dank der grossen Bedeutung der Strecke Mannheim–Basel–Italien im Alpentransit – immerhin 7.5 % bzw. 7.1 % (*Blanot et al.* 2003, 41).

Im südlichen Oberrheingebiet ist – angesichts der grossen Leistungsreserven von 50–70 % – auch an einen stärkeren Einbezug des Rheins und seiner Häfen beim Aufbau multimodaler Güterverkehrszentren und Logistikketten zu denken. Der Anteil des Wasserweges an der Tonnage belief sich 1998 auf der badischen und schweizerischen Seite auf 14.4 % bzw. 18 % gegenüber 9.5 % auf der elsässischen (*Blanot et al.* 2003, 41). Bemängelt werden die quasi inexistenten intermodalen Anschlüsse in den Rheinhäfen, was auf generelle Schwächen des Systemzugangs zum KV hinweist (*Blanot et al.* 2003, 46). Immerhin zeichnen sich im Bereich der trinationalen Oberrheinhäfen erste grenzüberschreitende Kooperationen zwischen den ursprünglich in einem harten Wettbewerb stehenden Häfen beider Basel und Weil a. R. ab. Seit 1997 ist der Kanton Basel-Stadt zu 38 % an der Rheinhafengesellschaft Weil a. R. mbH beteiligt, mit dem Ziel, in dem auf Weiler Sei-



Abb. 4 Blick vom gegenüberliegenden (französischen) Ufer auf den Basler Rheinhafen Kleinhüningen mit dem Dreiländereck in der Bildmitte.

Photo: Thomas Krieg

te 1998 erbauten Terminal einen Teil des wachsenden Containerverkehrs abzuwickeln (2005: 24'509 TEU-Container). In den Basler Rheinhäfen (2005: 84'931 TEU-Container) sind dagegen die Erweiterungsmöglichkeiten ausgereizt und zudem lässt die mittlere Rheinbrücke in Basel nur eine Durchfahrt von Schiffen mit Zwei-Container-Lagen zu (Abb. 4). Wenngleich damit die Schaffung eines leistungsfähigen Güterverkehrszentrums auf Weiler Seite durch Vernetzung aller drei Verkehrsträger in greifbare Nähe rückt, ist die auf Basler Seite im Sommer 2005 in Zusammenhang mit der Schaffung von attraktiven Wohn- und Gewerbegebäuden diskutierte milliarden teure Komplettverlegung der Basler Rheinhäfen auf die deutsche und elsässische Seite (“New Port Basel-Weil a. R.-Huningue”) derzeit völlig utopisch und nicht mit den badischen und elsässischen Nachbarn abgesprochen. Ebenso utopisch ist der langfristig zur Entflechtung der Verkehrsströme sinnvolle Bau eines Regio-S-Bahn-Tunnels zwischen dem Badischen und dem Schweizer Bahnhof unter der Basler Innenstadt hindurch (*BaZ* 9.7.2005, 11). Wieder offen ist auch der über Mulhouse hinausgehende Ausbau des Rhein-Rhône-Kanals als Grossschifffahrtsstrasse, wodurch das gesamte Oberrheingebiet einen ungeahnten Entwicklungsimpuls erfahren würde.

6 Fazit

Die RegioTriRhena als südlicher Teil der 1975 geschaffenen Euroregion Oberrhein bildet mit dem Rhein – als natürliche Hauptverkehrsachse – den strategisch wichtigsten Transitkorridor im europäischen Nord-Süd-Verkehr und ist zugleich Knotenpunkt mehrerer zentraleuropäischer Güterverkehrsachsen. Das insbesondere durch die Öffnung der mittel- und osteuropäischen Staaten auch zukünftig vor allem im Transitverkehr stark wachsende Güteraufkommen stellt die Region vor neue Anforderungen in der grenzüberschreitenden Ausrichtung und Abstimmung ihrer Verkehrsinfrastruktur. Der viergleisige Aus- und Neubau der Hauptmagistralen zur Vergrösserung ihrer Frachtkapazitäten und sowie freier Marktzugang zum europäischen Schienennetz sind entscheidende Garanten für eine Verlagerung auf die Schiene und damit für eine nachhaltige Bewältigung der wachsenden Güterverkehrsmengen. Entscheidender Schwachpunkt bleibt die wenig vorgenommene Einbeziehung des Rheins als Verkehrsträger und die generell schwache faktische Intermodalität.

Insgesamt wird das gesamte Oberrheingebiet auch zukünftig der wichtig(st)e Transit- und Verkehrsraum innerhalb der “Blauen Banane” Europas bleiben, auch wenn 2006 mit der Einweihung des Berliner Hauptbahnhofs (mit rund 900 Zügen grösster Kreuzungsbahnhof in Europa) und der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt (die zur Zeit am schnellsten befahrbare ICE-Strecke) sowie dem Baubeginn des Brenner-Basistunnels (mit 63 km längster Eisenbahntunnel der Welt) eine neue europäische Nord-Süd-Achse im Hochgeschwindigkeitsverkehr von Berlin über Leipzig–München–Rom bis Palermo im Entstehen ist.

Literatur

- BaZ vom 5.4.2001, 3; 4.7.2003, 15; 9.7.2005, 11; 21.12.2005, 5; 8.4.2006, 13; 5.8.2006; 25.11.2006, 17; 16.12.2006, 17 und 13.1.2007, 23. Basler Zeitung, Basel.
- BZ vom 23.12.2005. Badische Zeitung, Freiburg i.Br.
- Collon H. & Dörr H. 2006. Frankreichs Marktöffnung: Wirkung auf den Schienengüterverkehr. *Internationales Verkehrswesen* 58(11): 511–518.
- Europäische Kommission (Hrsg.) 2005. *Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) – Vorrangige Achsen und Projekte*. Luxemburg.
- Blanot N., Nouzarède C., Keller M., Schneider F., Seltz T. & Mercier S. 2003. *Multimodale Verkehrsstudie Oberrhein*, Abschlussbericht. MVA, RAPP, Keller + Partner und IWW, 1–90.
- Opferkuch D.M. 2007. Zur Entwicklung des Verkehrswesens in der RegioTriRhena seit den 1980er Jahren. *Regio Basiliensis* 48(1): in diesem Heft.
- Ott A. 2006. Essential Facilities der Eisenbahninfrastruktur. *Internationales Verkehrswesen* 59(9): 392–397.
- Schröder E.-J. 1996. Der Funktionswandel der Häfen am Oberrhein zu multifunktionalen Wirtschaftszentren. *Strom+See* 91(2): 54–56.
- Société Industrielle de Mulhouse (Hrsg.) 1902. *Histoire Documentaire de L’industrie de Mulhouse et ses Environs au XIX. Siècle*, Mulhouse, 1–1095.
- Speck G. 2006. Transitverkehr am Oberrhein. *Internationales Verkehrswesen* 58(9): 156–158.
- Temme S. 2005. Mit neuen Konzepten im Alpentransit mehr Güter auf die Schiene holen. *Internationales Verkehrswesen* 57(12): 571–572.
- Verkehrsclub Deutschland (Hrsg.) 1999. *Mulhouse-Neuenburg-Mühlheim – Une ligne avec un avenir*. Freiburg i. Br., 1–7.