

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

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

Band: 50 (2009)

Heft: 3

Artikel: Der Oberrhein als Verkehrsweg : ehemaliges Grenzgebiet und neue Perspektiven

Autor: Woessner, Raymond

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088329>

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>

Der Oberrhein als Verkehrsweg

Ehemaliges Grenzgebiet und neue Perspektiven

Raymond Woessner

Zusammenfassung

Der im Herzen Europas gelegene Oberrhein bildet ein Verkehrskreuz, einen Transitraum und er ist ein stark verstaetterter Raum. Trotz zahlreicher Hindernisse soll die nachhaltige Entwicklung dieses Raumes das Leitmotiv sein. Der Oberrhein sieht wie eine sich im Bau befindende räumliche Schnittstelle aus. Drei nationale Kulturen kreuzen sich in ihrem Bereich, woraus sich sowohl gegenseitige Konkurrenz wie auch eine gegenseitige Übernahme leistungsfähiger Modelle ergibt.

Résumé

Situé au coeur de l'Europe, le Rhin supérieur est à la fois un carrefour, un espace de transit et il connaît une vie urbaine intense. Malgré de nombreux obstacles, il entre dans des logiques de développement durable. Il apparaît comme un territoire interface en construction entre trois cultures nationales, d'où il résulte des logiques de concurrence mais également d'acclimatation réciproque de modèles performants.

1 Einleitung

Vor dem Westfälischen Frieden (1648) bezeichnete man den Oberrhein als einen rheinischen Kulturrbaum (Juillard 1970). Früher bildete der Rhein eine Schwerpunktachse, die die Völker einander eher näher gebracht als getrennt hat (Kammerer 2001). Heute zeigt die Statistik, dass der Oberrhein in Europa eine der am dichtesten bevölkerten, reichsten und innovationsfähigsten Regionen ist und dass er ein Wachstumsgebiet darstellt (Woessner 2007). Wenn man in Zukunft auf diese Entwicklungspotenziale nicht verzichten will, bedeutet dies immer mehr Verkehr, Infrastruktur, Unternehmensstandorte, aber auch mehr Stress, Lärm, Verschmutzung und Landschaftsverbrauch! Heutzutage sind grosse Infrastrukturen unumgänglich, sowohl für den Massengütertrans-

port als auch für den Schnellverkehr. Diese neuen Strecken beanspruchen mehr Raum und betreffen einen Bereich, wo eine grundsätzliche grosse Sensibilität bezüglich Naturschutz existiert. Schon in den fünfziger Jahren behauptete der Philosoph Martin Heidegger, dass die moderne Technik die Natur erfasst und dass selbst der Rhein durch grausame Turbinen und barbarische Sperren fliessen muss (*Gaudin* 1993). Diese grosse Umweltbelastung verlangt, dass im Oberrheinraum neue Konzepte auf der Basis der nachhaltigen Entwicklung eingesetzt werden müssen. Aber welche Wege können überhaupt von der Theorie bis zur Praxis führen?

In diesem Beitrag wird der Oberrhein als Raum des Mandatsgebietes der Oberrheinkonferenz betrachtet. Das Verkehrsnetz ist hier vielfältigen Anforderungen unterworfen. Im grossen Umfang muss der Oberrhein mit dem Rest der Welt und mit Europa verknüpft sein. Er muss auch als Grenzgebiet mit spezifischen Verkehrshindernissen, Sackgassen und komplizierten Situationen begriffen werden. Die Infrastruktur, welche die verschiedenen Städte verbindet, stellt häufig auch ein Problem dar.

2 Weltweite Zugänglichkeit

Das Flugzeug bietet den Passagieren eine weltweite Zugänglichkeit zum Oberrhein. Dies gilt teilweise auch für den hochwertigen Güterverkehr, der sonst den rheinischen Wasser- und Schienennweg bis zum ARA-Gebiet (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) benutzt, wo der Containerumschlag für den Oberrhein eine immer wichtigere Rolle spielt. Mit fünf Flughäfen im Gebiet des Oberrheins herrscht diesbezüglich eine hohe Umweltbelastung. Flugzeuge bzw. Flughäfen benötigen grosse Landflächen, verursachen Lärm und Luftverschmutzung. Dennoch gibt es fast keine direkten weltweiten Verbindungen. Der EuroAirport Basel-Mulhouse bietet regelmässige Frachtflüge nach Südkorea an und seit dem Sommer 2008 können Passagiere direkt nach Kanada fliegen. Die Welt ist eher ab den Grossflughäfen Frankfurt am Main, München, Zürich oder Paris erreichbar (Abb. 1). Diese Flughäfen sind aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung auf den Bahnstrecken immer schneller erreichbar. Für den Oberrhein wird aber trotz des französischen TGV Frankfurt am Main langfristig der zugänglichste Flughafen bleiben.

Die ARA- und die oberrheinischen Häfen bilden einen Umschlagplatz, wo die Schifffahrt und die Frachtzüge einen erstrangigen Platz einnehmen. An der Nordsee kann ein 135 m langes Binnenschiff bis 470 TEU Container (TEU: Twenty-foot Equivalent Unit) auf vier Ladeschichten laden, muss aber wegen der Brückenhöhe auf die vierte Schicht ab Strasbourg und auf die dritte Schicht ab Basel verzichten. Man könnte den Verkehr auf dem Fluss ohne Probleme verdoppeln, aber der Umschlag bleibt Jahr für Jahr ungefähr auf dem gleichen Niveau, im Gebiet Mannheim-Ludwigshafen-Karlsruhe bei 16.3 Mio. Tonnen und in den Häfen der RegioTriRhena bei 13.3 Mio. Tonnen (2007). Im selben Jahr hat der Containerumschlag einen Höhepunkt erreicht, mit mehr als 100'000 TEU in Basel und 80'000 TEU in Strasbourg.

3 Zugänglichkeit nach und von Europa aus

3.1 Personenverkehr

Der Oberrhein zeichnet sich innerhalb der europäischen Wachstumszone besonders aus, aber durch welche Vorteile und welche Nachteile? Bildet er eine Achse für einen schnellen Transitverkehr oder bilden seine Städte einen oder mehrere Knotenpunkte?

Beste Transportzeit aus dem Elsass

SNCF service commercial
Winter 2008-09

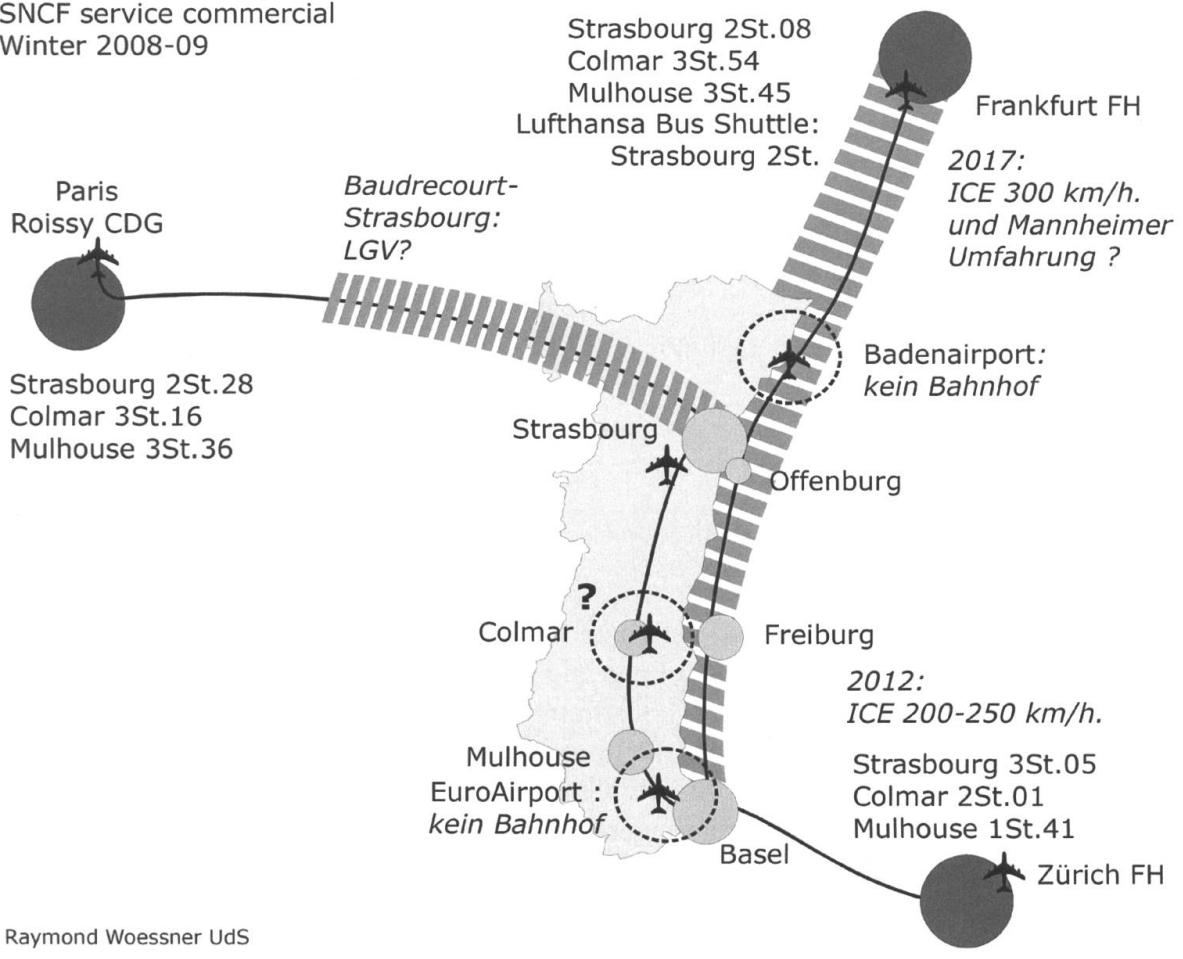


Abb. 1 Weltweite Zugänglichkeit: Reisezeiten mit der Bahn zwischen den Städten Strasbourg, Colmar und Mulhouse und den Flughäfen Paris, Frankfurt am Main und Zürich.

Im Luftverkehr bestehen mehrfache Verbindungen vom Oberrhein nach Europa und zum Mittelmeer. Wie Tab. 1 zeigt, gewinnen der EuroAirport und Badenairport zunehmend an Bedeutung, während Strasbourg-Entzheim an Relevanz verliert. In der elsässischen Hauptstadt wollten im Jahre 2000 die Bürger keine DHL-Nachtflüge, sie demonstrierten wie nie seit 1968 und die Politiker gaben ihnen Recht. 2004 gewann Air France ihren Prozess gegen den Low-Cost-Carrier Ryanair, der seitdem im Badenairport stationiert ist. Seit der TGV-Est Strasbourg erreicht, hat Entzheim sofort 30 % seiner Passagiere verloren. In Colmar ist die Schliessung des Flughafens sehr wahrscheinlich, weil der Bürgermeister den nördlichen Gewerbepark der Stadt vergrössern will und dafür Land sucht. Im Norden der Franche-Comté waren die zwei NATO-Flughäfen in Lure-Malbouhans und Belfort-Fontaine überhaupt nie in Benutzung und wurden sofort nach Fertigstellung 1966 geschlossen; seit 2001 sind sie Gewerbeparkgebiete geworden. Die deutsche Seite hat als Folge des Endes des Kalten Krieges drei NATO-Flugplätze geerbt, die auf Basis einer "policy mix" zwischen Liberalismus und der Unterstützung der regionalen und kommunalen Institutionen eine Wiederbelebung erfahren. Der Badenairport ist hierbei ein Hauptstandort geworden.

Tab. 1 Passagierzahlen (in Mio.) der Flughäfen EuroAirport (Basel-Mulhouse), Strasbourg-Entzheim und Badenairport (Baden-Baden). Quelle: EuroAirport, CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, Baden-Airpark.

	EuroAirport	Strasbourg-Entzheim	Badenairport
1998	3	2.1	0.06 (e)
1999	3.6	2.2	0.12
2000	3.8	2	0.19
2001	3.6 (a)	2.1	0.19
2002	3.1	2	0.20
2003	2.4 (b)	2.1	0.29
2004	2.5 (c)	1.9	0.62 (f)
2005	3.3	2	0.71
2006	4	2	0.84
2007	4.27 (d) (f)	1.7 (d)	0.98
2008	4.26	1.3	1.08

(a) Ende der Swissair, (b) Ende der Crossair, (c) erster EasyJet-Flug, (d) erster TGV-Est am 11. Juni 2007, (e) Gründung 1997, (f) erster Ryanair-Flug.

Im Oberrheinraum kreuzen sich drei nationale Projekte für Hochgeschwindigkeitszüge. Die SNCF will, dass der TGV gegenüber dem Flugzeug konkurrenzfähig wird. Der TGV fährt mit einer Geschwindigkeit von 320 km/h durch Ostfrankreich. Trotz der noch unvollendeten Linie durch die Vogesen liegt Strasbourg derzeit nur zwei Stunden und 20 Minuten von Paris entfernt. Die SNCF will aber nur Grossstädte verknüpfen. Im Gegensatz zu Frankreich spielt in Deutschland die Höchstgeschwindigkeit keine überragende Rolle. 2012 werden die erneuerten badischen Abschnitte eine Höchstgeschwindigkeit von 200 bis 250 km/h ermöglichen. In der Schweiz sind die Anschlusszüge und der Taktfahrplan schon seit 1982 hervorragend und Basel zählt zu den besten Knotenpunkten in Europa.

Mit dem TGV Est liegt in Strasbourg ein neues Konzept auf dem Tisch: "la Magistrale Est européenne", das heisst, der TGV würde Paris und Wien (und sogar Budapest) zukünftig verbinden. Seit 2007 fährt er schon bis nach Stuttgart und München. So taucht eine alte Rivalität zwischen Strasbourg und Mannheim wieder auf, denn der Weg von Paris nach Osteuropa kann durch die deutsche Stadt kürzer und schneller sein. Strasbourg möchte deshalb ein Eisenbahnknotenpunkt im Hochgeschwindigkeitsverkehr werden. Die Stadt erhofft sich viel von dem TGV Rhin-Rhône, trotz den Problemen, die die gesamte Verbindung zwischen Frankfurt und Lyon noch birgt. In Deutschland wird eine neue Linie geplant, die im Jahre 2017 zwischen Frankfurt und Mannheim mit 300 km/h befahrbar sein soll. Die Deutsche Bahn (DB) möchte Mannheim mit einer Umgehungsstrecke umfahren, so dass für den Oberrhein eine schnellere Anbindung zum Frankfurter Flughafen möglich wäre.

Kann Mulhouse ein Schienenkreuz werden? Die Stadt wartet auf den TGV Rhin-Rhône mit grosser Ungeduld. Endlich wird man 2011 rasch mit Paris verbunden sein, aber die zwei Reststücke der Linie "Est" sowie die vollständige Linie "Sud" Dijon–Lyon werden dann noch fehlen. Zudem fehlt eine leistungsfähige Querverbindung durch die Rheinebene. Freiburg im Breisgau, Mulhouse und auch die DB wünschen, dass ab 2011 der TGV von Mulhouse bis nach Freiburg fährt. Heute führt eine alte 22.2 km lange Güterzuglinie durch den Hardtwald, die nun an Sonntagen wieder von Regionalzügen befahren wird und die durch die Région Alsace verbessert werden soll. Hierdurch könnte man auch eine direkte Linie zwischen Frankfurt und Lyon planen, ohne durch Strasbourg zu fahren.

3.2 Güterverkehr

Die europäischen Achsen des ERTMS (European Rail Traffic Management System) bilden eine Alternative für den Güterverkehr (Abb. 2). Der Korridor A führt von Rotterdam bis Genua. In Zukunft werden die Neuen Alpentransversalen (NEAT) dabei mehr Verkehrsmöglichkeiten bieten können. Seit 2006–2007 führt der Korridor C offiziell von Antwerpen bis Basel. Auf Basis der Modalohr-Technologie (horizontale Verladung von Sattelaufliegern ohne Umschlagvorrichtungen) hat die Gesellschaft Lorry-Rail 2007 einen unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Bettemburg (Luxembourg) und Le Boulou (Pyrénées-Orientales) aufgenommen. Nachmittags und nachts fahren zwei Züge in jeder Richtung sechs Mal in der Woche. 40 Sattelanhänger können in 15 Stunden pro Zug transportiert werden. Aber das Konzept hat Mühe, in Gang zu kommen: Im

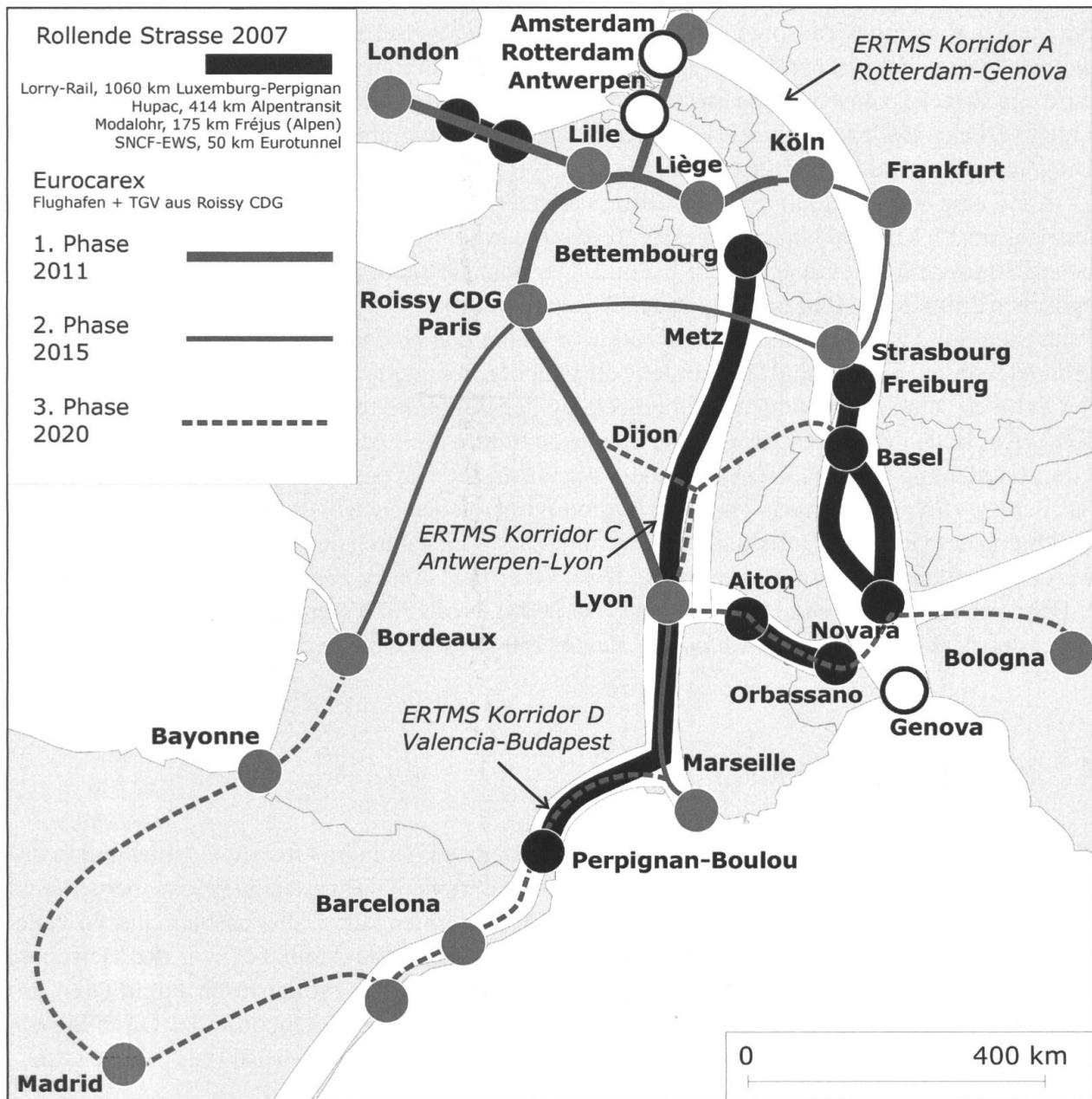


Abb. 2 Zukünftige Verbindungen des Güterverkehrs. Das Industrieprojekt des European Rail Traffic Management System (ERTMS) wird von sechs Unternehmen geleitet (Alstom Transport, Ansaldo STS, Bombardier Transportation, Invensys Rail Group, Siemens Mobility und Thales) und erhält Unterstützung durch die Europäische Union.

Jahre 2008 blieben nämlich noch 40 % der Wagen leer. Wird in der Zukunft Lorry-Rail Güterverkehr vom Oberrhein wegnehmen? Heute gilt Basel als ein europäischer Hauptknoten. Im Port of Switzerland (den Häfen beider Basel) findet der Umschlag zwischen Bahn und Schiff sowie Straße und Schiff statt. Für Basel lautet die Strategie einfach: Um konkurrenzfähig zu sein, braucht der Standort langfristige Bauprojekte, die sich in eine trinationale Perspektive einreihen.

Die Korridore A und C sollten schliesslich verknüpft werden, um auf den oberrheinischen Strecken eine optimale Auslastung ihrer Kapazität zu erreichen. Für die Güterzüge scheint die Verbesserung der Strecke nach Dijon und Lyon via Mulhouse perspektivenlos zu sein. Sie wurde als Kompensation für die Aufgabe des grossen Kanalbaus Saône-Rhin 1997 angekündigt: In Mulhouse hatte die Chambre de Commerce et d'Industrie (Industrie- und Handelskammer) sogar ein Projekt für einen Wiederaufbau der Eisenbahn nach Müllheim vorbereitet, aber alles kam nicht zu stande. Heute wie morgen können Containerzüge wegen der zu engen Tunnels entlang des Doubs nicht durchfahren. Im Elsass hofft man, dass die neue dritte Spur zwischen Strasbourg und Erstein die Lage verbessern wird, so wie der Bau der LGV-Linie zwischen Baudrecourt und Strasbourg, welche auf der historischen Linie für die Güterzüge Platz einräumen würde. Im Gegensatz dazu wird die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel vierspurig werden, mit zwei Spuren für den Frachtverkehr. Bei Freiburg, zwischen Kenzingen und Buggingen, ist eine 44 Kilometer lange Umgehungsstrecke im Bau, wo die Güterzüge bis 160 km/h fahren können.

Kann eine Bürgerinitiative die Situation verändern? Die Oberrheinische Trinationale Konferenz hat am 17. Mai 2004 in Freiburg das Bypass Oberrhein-Projekt unterstützt, das den Bau einer neuen Strecke für den Güterverkehr bedingt. Der vom Gotthard kommende Güterverkehr sollte zwischen Pratteln und Bad-Säckingen den Rhein überqueren (*Scholl & Signer 2004*). Aber auf der deutschen Seite ist rasch eine “Bürgerinitiative gegen den Hochrhein-Bypass Rheinfelden” gegründet worden. Sie verlangt “mindestens die gleichen Schutzmassnahmen für den Bypass wie in der Schweiz, eine Absenkung und Überdeckung der Bahnlinie im Bereich der Wohnbebauung” (Globe). Am Ende des Jahres 2008 stellte eine neue Studie des Lenkungsausschusses Trinationale Langfristplanung Basel (TRILA) fest, dass der umstrittene Bypass am Oberrhein keine Priorität hat, denn die Schienenkapazitäten in der Region Basel reichen noch bis zum Jahr 2017, also bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Alle Güterzüge sollen durch den Katzenbergtunnel geleitet werden. Und obwohl der Güterverkehr auf der Oberrheinstrecke zunehmen wird, soll für einen S-Bahn-Verkehr genügend Platz bleiben (*TLB 2008*). Nach 2020 werden täglich 328 Güterzüge Basel durchfahren (*Hoffmann-Bohner & Karlin 2004*) – wie werden es die Bürger akzeptieren?

4 Interregionale Verknüpfungen

Das TGV/ICE-Netz könnte für ein rasches und bequemes Fahren im Oberrheingebiet und in das Saarland, nach Lothringen, Würtemberg, Hessen und in die Nordwestschweiz eine bemerkenswerte regionale Integrationsrolle spielen (Abb. 3). Dafür fehlen kurze, aber problematische Teile. Und wer würde ein gemeinsames Netz leiten können? So etwas Ähnliches will die Métropole Rhin-Rhône – 2007 gegründet – herstellen: Einige TGV Rhin-Rhône sollen rasch durchfahren, andere sollen in Mulhouse, Meroux (Belfort-Montbéliard), Auxon (Besançon) oder Dijon Station machen. Und genauso wie im Oberrhein wird es schwierig werden, einen Taktfahrplan zu gestalten, weil die Linie verschiedene regionale Netze integrieren soll.

Der EuroAirport sieht wie ein Meisterwerk der grenzüberschreitenden Politik aus. Seit 1946 liegt dieser Flughafen in Frankreich, gehört aber auch der Schweiz und soll später einmal trinationale werden. Im Jahre 2008 ist er mit 6'400 Angestellten der zweitgrösste Arbeitgeber im Département Haut-Rhin (Peugeot-Citroën bleibt der erste). Der EuroAirport beherbergt noch eine Flug-

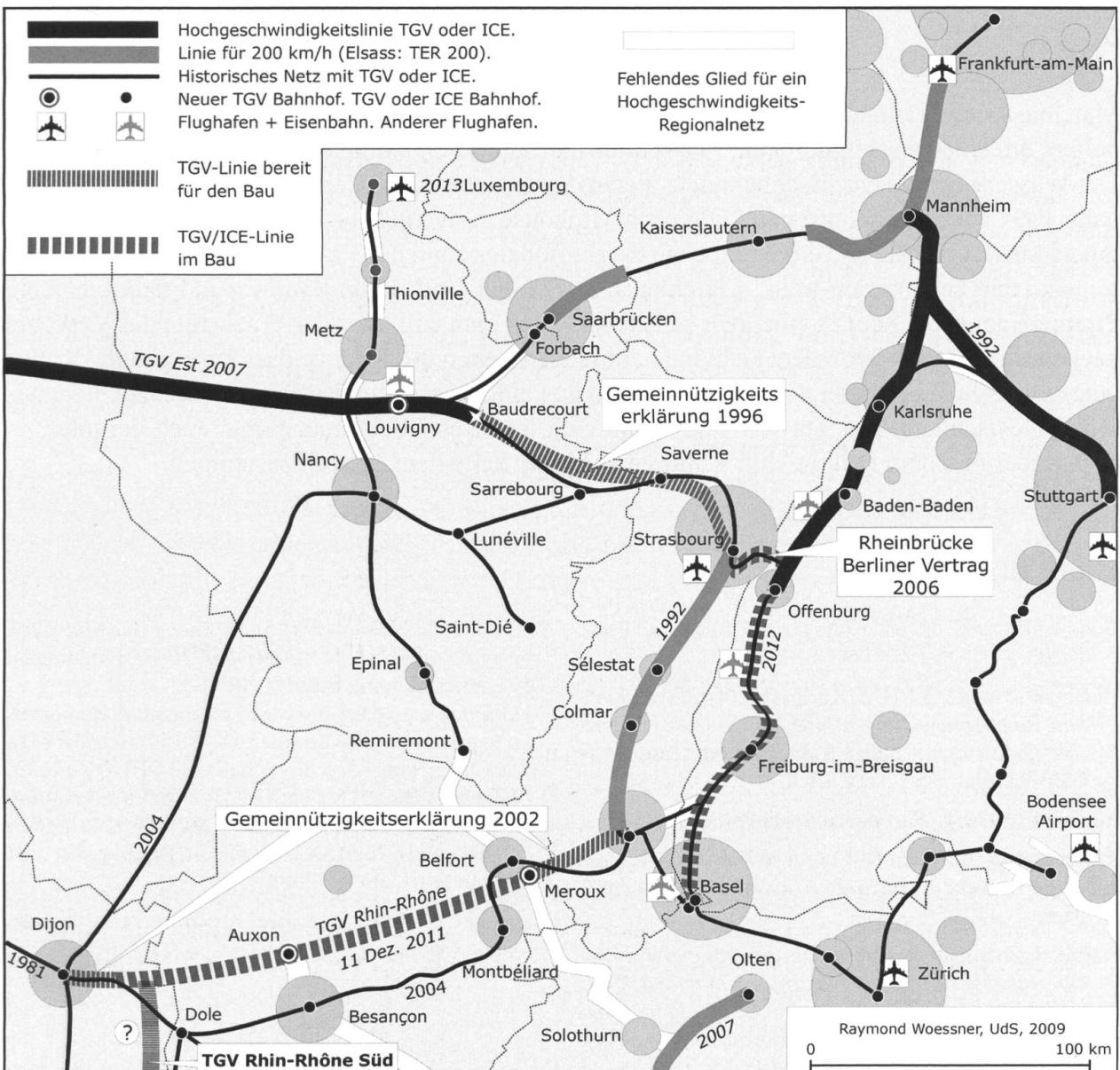


Abb. 3 Interregionale TGV- und ICE-Verknüpfungen.

zeugindustrie mit zwei erfolgreichen Unternehmen, die die grössten Flugzeuge für sehr reiche Kunden auf Wunsch umbauen können. In Roeschwoog, bei Söllingen dem Rhein gegenüber, sprach man in den 1970er-Jahren über die Gründung einer Zwillingssplattform zwischen Strasbourg und Karlsruhe, aber sie kam nicht zustande. Auf der deutschen Seite liegt heute der Baden-airport. 2012 soll er einen direkten Anschluss an die A5 und später eine S-Bahn-Verbindung bekommen. Eine Eisenbahnverbindung an den EuroAirport wird seit Jahren gewünscht. Eine 7 km lange Bahnstrecke mit einer Haltestelle am Flughafen würde aber 170 Mio. Euro kosten.

5 Fazit

Man muss sich verständigen, um dem gewünschten Projekt des Oberrheins zum Gelingen zu verhelfen, um Hochgeschwindigkeit, Massentransport und nachhaltige Entwicklung zu verknüpfen. Der Wasserweg und das Eisenbahnnetz bieten dazu zwei Möglichkeiten. Zudem ist die Strassenbahn 1994 nach Strasbourg und 2006 nach Mulhouse zurückgekehrt. Das Netz in Strasbourg ist mit 55 km das längste und das einzige mit drei regionalen Linien in Frankreich. In Richtung Vosges sind nun zwei "Tram-train"-Linien nach Karlsruher Vorbild im Bau, was in Frankreich eine Premiere darstellt. Aber es gibt noch viel zu tun, wenn man will, dass das Wachstum des Verkehrs nachhaltig sein soll. Trotzdem sieht man auf beiden Seiten des Rheins, dass eine "grüne" Kultur langsam ihren Weg findet. Das Elsass spielt dabei eine Vermittlungsrolle. Als Grenzgebiet zwischen Deutschland, der Schweiz und Frankreich leidet es jedoch manchmal auch darunter, es bringt aber in jedem Fall die drei Kulturen auf jeder Seite der Grenzen zusammen.

Literatur

- Gaudin T. 1993. *2100, Odyssée de l'espèce*. Paris, 1–293.
- Hoffmann-Bohner K.-H. & Karlin D. 2004. *Eisenbahn- und Raumentwicklung an der Nord-Süd-Transversale für Europa*. Chance Raumplanung, Tagung im GEP-Pavillon der ETH Zürich, 1–7.
- Juillard E. 1970. *L'Europe rhénane*. Paris, 1–293.
- Kammerer O. 2001. *Entre Vosges et Forêt-Noire: pouvoirs, terroirs et villes de l'Oberrhein 1250-1350*. Paris, 1–449.
- Scholl B. & Signer R. 2004. *Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein. Empfehlungen des fachlichen Begleitgremiums*. Informationsveranstaltung Basel, 14. September 2004, 1–31.
Online verfügbar: www.medienmitteilungen.bs.ch/img-85-f.pdf [Eingesehen am 9.7.2009]
- TLB 2008. *Synthesebericht, Stand nach Kapazitäts- und Engpassanalysen, 8. Dezember 2008*. Trinationale Langfristplanung Basel, 1–56.
Online verfügbar: www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00570/02344/index.html?lang=de&download=M3wBUQCu/8ulmKDw36WenojQ1NTTjaXZnqWfVpzLhmfhnapmmc7Zi6rZnqCkkIN3e3yDbKbXrZ2lhtTN34al3p6YrY7P1oah162apo3X1cjYh2+hoJVn6w==&.pdf [Eingesehen am 9.7.2009]
- Woessner R. 2007. *L'Alsace, territoire(s) en mouvement*. Colmar, 1–183.

Internetquellen

- 🌐: <http://buerger-gegen-bypass.de/Worum/ziele.htm>