

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 52 (2011)  
**Heft:** 3  
  
**Artikel:** Strassbourg : Metropolisierung unter politischem Zwang  
**Autor:** Wassenberg, Birte / Woessner, Raymond  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088244>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 15.01.2026

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

# Strassburg: Metropolisierung unter politischem Zwang

Birte Wassenberg, Raymond Woessner

## *Zusammenfassung*

*Die grossen europäischen Städte streben danach, immer einflussreichere Metropolen zu werden. Im Falle Strassburgs wird als Erklärung für diesen Prozess vor allem die politische Dimension untersucht, als Treibkraft wie auch als Bremsfaktor. Drei Ebenen werden dabei berücksichtigt: Strassburg als europäische Hauptstadt, Strassburg als französische Stadt, die mit einer starren zentralistischen Tradition konfrontiert wird, und Strassburg als entstehende grenzüberschreitende Agglomeration. Die oberrheinische Vergangenheit der Stadt und ihr Bedürfnis, an diese Vergangenheit anzuknüpfen, werden dabei mit der rein französischen Politikführung verglichen.*

## 1 Einleitung

In einer auf wirtschaftlichem Wettbewerb basierenden Welt fungiert die Globalisierung/Metropolisierung als wesentlicher Faktor der territorialen Neuorganisation. Im Zuge des Wettbewerbs müssen alle territorialen Gebiete in der Welt Risikobereitschaft zeigen. Es handelt sich um eine Art Spiel, bei dem “die Regionen, die gewinnen” – wie sie von *Benko & Lipietz* (1992) bezeichnet werden – zunächst einmal die grossen, funktionsreichen und miteinander vernetzten Städte sind (*Dollfus* 1997). Im Gegensatz zu anderen Städten scheinen die Metropolen aufgrund der Ansammlung und Vielseitigkeit ihrer höheren Funktionen als unerschütterlich; nach jedem Rückschlag können sie trotzdem immer wieder neu emporsteigen (*Florida* 1995). Im französischen und europäischen Kontext ist Strassburg ein besonderes Beispiel. Gegen Ende des Mittelalters, als sie “eine der grössten rheinischen Städte darstellte” (*Juillard* 1970, 240), war diese Stadt als eine Art wirtschaftliche und kulturelle Hochburg bekannt. Aber nach der Angliederung an Frankreich im Jahre 1681 durch Ludwig den XIV. haben ihr die französische Verwaltung und die deutschen Diktate danach immer wieder wechselnde Verwaltungsregeln auferlegt, und das 19. und 20. Jahrhundert

---

Adresse der Autoren: Dr. Birte Wassenberg, Maître de conférences en Histoire contemporaine, Institut des Hautes études européennes, 10 rue Schiller, F-67081 Strasbourg Cedex; E-Mail: birtewassenberg@aol.com; Prof. Dr. Raymond Woessner, Maître de conférences de géographie habilité à diriger les recherches, Laboratoire Image, Ville et Environnement (LIVE), ERL 7230, 3 rue de l'Argonne, F-67000 Strasbourg; E-Mail: raymond.woessner@wanadoo.fr

waren besonders schmerzhaft. In der Tat, während *Christaller* (1933) in den 1930er-Jahren Strassburg unter den Städten erster Klasse in Süddeutschland einordnete, erscheint sie heute nur noch auf dem 5. Platz von sieben europäischen Städten in der Rangordnung der DATAR (*Rozenblat & Cicille* 2007). *Nonn* (1999, 23) stellte sogar fest, dass ihre “wirtschaftliche Strahlungskraft relativ bescheiden bleibt [...]”. Andere Rheinstädte, von Frankfurt bis Zürich, oder auch französische, sind stärkere Konkurrenten”.

## 2 Methoden

Zielsetzung dieses Artikels ist, nicht alle Kräfte zu erwähnen, die aus Strassburg die “Hauptstadt Europas”, die “Hauptstadt Weihnachtens” oder die “erste Weltstadt hybrider wiederaufladbarer Kraftfahrzeuge” (*CUS* 2010) machen wollen. Es handelt sich eher darum zu untersuchen, wie die öffentliche Politik die Metropolisierung der Stadt veranlasst, begünstigt oder behindert. Die Frage ist strategisch: Wer bestimmt die Politik? Wie ist die Haltung des Nationalstaates und der vielen Gebietskörperschaften (Region, Departemente, Stadtgemeinschaften etc.), damit die Metropolisierung Erfolg hat? Welche Rolle hat die Grenze? Dabei werden wir sehen, wie sich die Problematik auf der Ebene Europas, Frankreichs, des Oberrheins und der Agglomeration darstellt.

## 3 Ergebnisse und Diskussion

### 3.1 Strassburg, Hauptstadt Europas?

Nach dem Zweiten Weltkrieg hat Strassburg als eine zwischen Frankreich und Deutschland hin- und hergerissene Stadt die Sympathie der Gründungsväter Europas erhalten. Am 20. Januar 1949 haben die fünf Staaten des Brüsseler Paktes (Grossbritannien, Frankreich, Belgien, Niederlande, Luxembourg) entschieden, Strassburg zum “Sitz einer späteren europäischen Konföderation” (*Posselt* 2007) zu machen. Nach Gründung des Europarates 1949 in Strassburg wurde es in den 1950er-Jahren dann auch erwogen, die Region Kehl-Strassburg zum Sitz aller europäischen Institutionen zu erklären. Auch wenn sich dieses Projekt nicht verwirklichte, so beherbergt die Stadt doch seit 1958 ausser dem Europarat zumindest auch das Europäische Parlament. Der Europarat zählt 2'100 Beamte und 318 Abgeordnete, das Europäische Parlament 130 permanente Beamte in Strassburg und über 2'500 Personen während der Sitzungen der 751 Abgeordneten. Die beiden Versammlungen hatten die Ansiedlung von über vierzig diplomatischen Vertretungen und Konsulaten und von über hundert NGOs (Nichtregierungsorganisationen) zur Folge. Andere Organisationen und Institutionen haben sich ausserdem nach und nach in Strassburg angesiedelt, wie z. B. 1974 die an den Europarat angegliederte Pharmakopee, 1990 der deutsch-französische Fernsehsender ARTE, 1992 das Eurocorps (mit 600 Bediensteten) oder 1995 das Informationszentrum des Schengener Raumes (SIS). Die Tatsache, dass 2009 der NATO-Gipfel in Strassburg stattfand, scheint ausserdem zu bestätigen, dass die Stadt “zu einem Zentrum der internationalen Politik” (*Badariotti et al.* 1995, 12) geworden ist. Der Traum einer europäischen Konföderation in Strassburg kam auch immer wieder zum Vorschein. Pierre Pflimlin, Oberbürgermeister der Stadt und Präsident des Europäischen Parlamentes, stellte sich z. B. in den 1970er-Jahren eine neue europäische Stadt an den Hängen Hausbergens vor. Der Nobelpreisträger in Wirtschaftswissenschaften Maurice Allais (1911–2010) schlug seinerseits Ende der 1980er-Jahre vor, Strassburg zur alleinigen europäischen Hauptstadt zu machen. In der Realität unterstützen jedoch weder die Europäi-

sche Union noch ihre Mitgliedstaaten diese Idee. Strassburg scheint eher einer symbolischen Funktion zu dienen, dem Herzen Europas im Sinne der vom Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte verfochtenen Werte.

Die Stadt zählt immer weniger im Vergleich zu Brüssel. Nach Einschätzung von Christian Vandermotten, Professor an der *Université Libre* in Brüssel, repräsentieren die europäischen Beamten und ihre Familien heute 4 % der Brüsseler Bevölkerung. Allein im Gebäude *Berlaymont*, wo die Europäische Kommission ihren permanenten Sitz hat, arbeiten 3'000 europäische Beamte. Auch ein Teil der Sitzungen des Europäischen Parlamentes findet mittlerweile in der belgischen Hauptstadt statt. Dort findet man eine Atmosphäre, die mit der liberalen Denkweise der Kommission und den zahlreichen Lobbyisten zusammenpasst, eine zeitgenössische Architektur und einen Autoverkehr, der zeitweilig mit dem in Manhattan vergleichbar ist.

Die internationale Zugänglichkeit einer Stadt zählt zu den wesentlichen Erfolgsfaktoren für die Metropolisierung: Sie sollte schnell und häufig mit anderen Metropolen verbunden sein. Mit dem TGV ist Paris 1 Stunde und 22 Minuten von Brüssel entfernt; 2009 hat der belgische Flughafen 13 Millionen Passagiere zu mehr als 100 permanenten europäischen und vier Millionen zu circa 60 permanenten aussereuropäischen Zielflughäfen befördert. Der Strassburger Flughafen Entzheim verliert dagegen immer mehr Fluggäste. Er fiel in Frankreich vom 5. Platz im Jahr 2005 auf den 17. im Jahr 2009 (1.1 Millionen Passagiere). Bis 1994 wurde sein Wachstum von der Präsenz der französischen Luftwaffe untermauert; mangels Rentabilität wurden die internationalen Verbindungen dann nach und nach abgebaut. So gibt es im Sommer 2010 ausser nach Prag keine Flüge mehr nach Osteuropa. Es mussten sogar subventionierte, so genannte "europäische Parlamentsflüge" eingerichtet werden. Im Jahr 2004 hatte ausserdem der von Air France gegen Ryan Air geführte Prozess zur Folge, dass die Niedrigpreisgesellschaft auf den Baden-Airport ausgewichen ist. Seit 2007 hat dann die Ankunft des TGV-*Est* dem Entzheim-Airport einen weiteren harten Schlag versetzt, da die Hälfte von dessen Flugverkehr Paris betraf. Obwohl die *Région Alsace* sogar noch eine TER-Verbindung im Viertelstundentakt von der Flughafen-Plattform nach Strassburg finanziert hat, hat der französische Staat Air France bei seinem Prozess unterstützt (oder gewähren lassen) – ein Unternehmen, das er zum Teil kontrolliert.

Aber Strassburg erfährt nun die Konsolidierung als Schienenmetropole im Hochgeschwindigkeitsverkehr, für die die Renovierung der Bahnbrücke über den Rhein 2010 als Symbol steht. Dieses Mal gibt es einen Konsens zwischen dem Staat, der SNCF und den Gebietskörperschaften: Alle träumen von einer europäischen Magistrale mit einer permanenten Schnellzugverbindung von Paris nach Bratislava, in Anlehnung an das Projekt der Linie 17 des Transeuropäischen Verkehrsnetzwerkes (RET-T). Darüber hinaus macht die erste Teilstrecke des TGV *Rhin-Rhône* Strassburg zum Schnellverkehrsknotenpunkt, mit der Möglichkeit einer Erweiterung nach Frankfurt. Trotzdem ist diese Partie noch nicht für Strassburg gewonnen (siehe Abb. 1): Frankfurt, Basel, Mannheim und Stuttgart erscheinen als solide und expandierende Schienenverkehrsknotenpunkte. Tatsächlich muss Strassburg auf einen zweiten Schnellzugbahnhof in Offenburg zählen, der den Weg nach Osteuropa und bis nach Russland hin öffnet.

Das rheinische Rückgrat führt über die rechte Seite des Flusses. In Deutschland wird diese Achse mit dem Bau von vierspurigen Autoschnellstrecken und Schnellzugverbindungen gestärkt. Für Strassburg ist die Schnellzugverbindung mit dem Flughafen Frankfurt (auf dem 3. europäischen Rang) ein entscheidendes Element, so wie auch die Umgehung Mannheims mithilfe einer Schnellfahrstrecke.

Die Konkurrenz zwischen den Operateuren, vor allem der SNCF und der DB, kann jedoch negative Grenz-Effekte haben, vor allem aufgrund der Angst, einen Konkurrenten auf dem eigenen Gebiet ankommen zu sehen. Seltsamerweise wird das Projekt der Linie 28 Eurocap-Rail von Brüssel nach Strassburg z. B. nicht unterstützt.

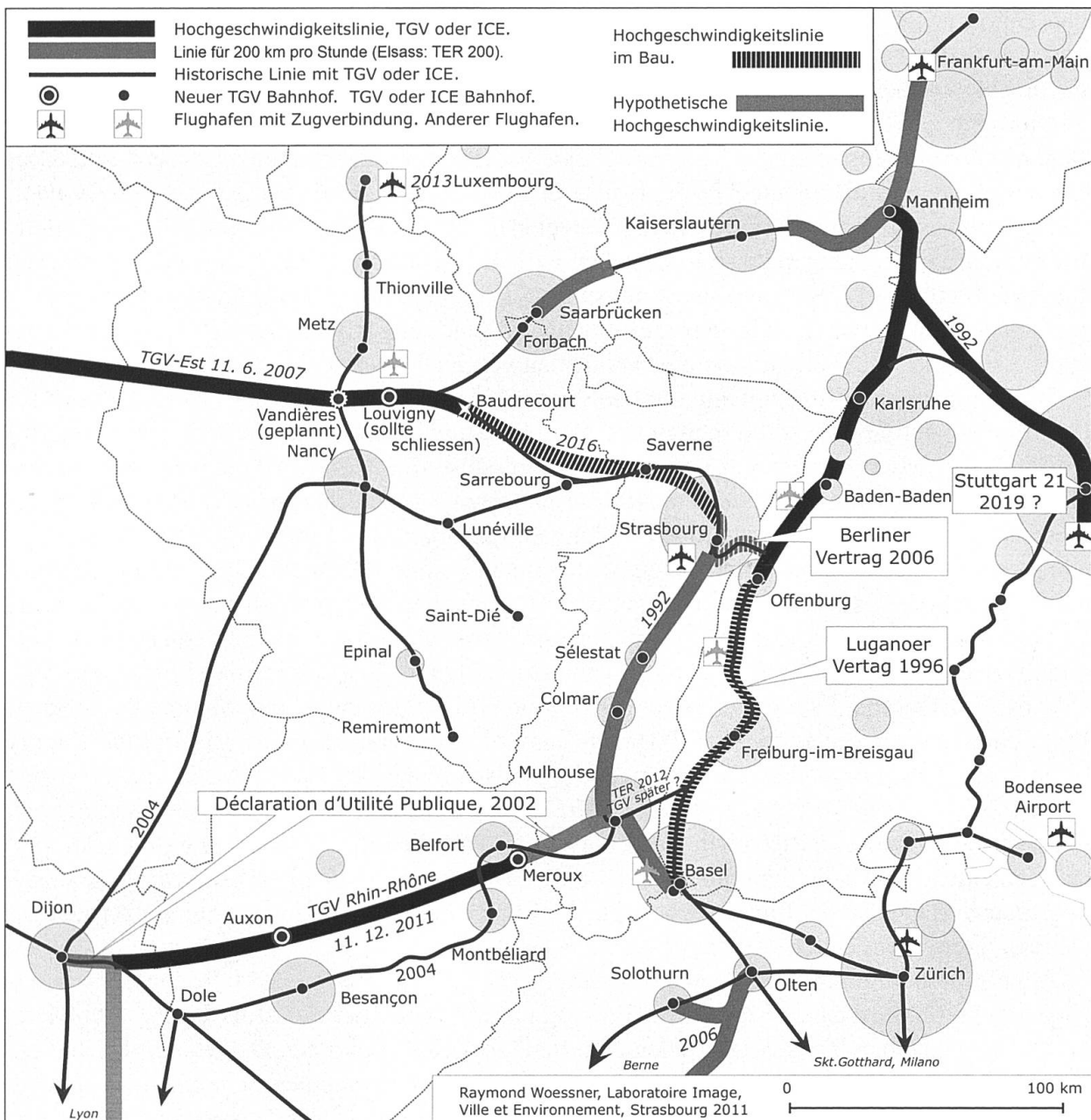


Abb. 1 Verkehrsachsen und Knotenpunkte des Schnellzugsverkehrs.

### 3.2 Der französische Staat: die Persistenz des zentralistischen Jakobismus\*

Trotz der Dezentralisierungsgesetze von 1982 und 2004 zählen die Gebietskörperschaften nicht viel im Verhältnis zu Paris. Frankreich ist die politische Metropolisierung seiner grossen Städte nicht gelungen, schon seit dem Misserfolg der 1965 initiierten acht "Gleichgewichtsmetropolen", unter denen sich zunächst auch die Stadt Strassburg befand, die aber dann von den Nachfolgern des Generals de Gaulle fallen gelassen wurde. Die strategischen Entscheidungen werden also in Paris gefällt. Die lokalen Akteure könnten *a priori* Initiativen und eine bestimmte Form von wirtschaftlichem Patriotismus entwickeln. Aber sie werden von den vom Zentralstaat entwickelten Strategien behindert. "Die Elsässer haben bittere Erinnerungen an Projekte, die aufgrund nationaler Entscheidungen gescheitert sind: das Synchrotron, ein grosses wissenschaftliches Equipment, das 1984 Grenoble zugesprochen wurde; der Stopp des grossen Rhin-Rhône-Kanalprojektes



1997; die fehlende Unterstützung für die Gründung eines europäischen Distriktes in Strassburg-Kehl in den Jahren von 1970 bis 1990 oder für eine Europol-Verbindung zwischen den Städten mit Sitz europäischer Institutionen” (Nonn 2008, 550).

Dennoch lebt die Stadt – wie andere französische regionale Hauptstädte – von den Funktionen des Zentralstaates: Mit der Dezentralisierung wurde die Präfektur (*Préfecture de Région*) sowie der Wirtschafts- und Sozialausschuss des Elsass (CESA) gegründet. Zu Beginn der 2000er-Jahre waren 37 % der elsässischen Staatsbeamten in der Stadt Strassburg beschäftigt sowie 96 % der Forscher und 50 % des Personals im Gesundheitswesen (Monnin 2003). Im Kulturbereich ist das TNS eine wesentliche nationale Theaterszene, und die BNUS ist die zweitgrösste Universitätsbibliothek des Landes. Durch ein 2007 beschlossenes Gesetz wurden die drei Universitäten in eine einzige Einheit fusioniert, die zu einem der zwölf nationalen Exzellenzpole geworden ist. Seit 1992 hat der Staat auch die *Ecole Nationale d'Administration* (ENA) nach Strassburg umgesiedelt, aber nicht ohne Beschwerden vonseiten der “Exilierten”. Die Stadt leidet nämlich immer noch an einem Imageproblem, wie es der Bucherfolg von “*Ciel, mon mari est muté en Alsace*” (Oh Gott, mein Mann wurde ins Elsass versetzt) beweist (Winter 2000). Der Untertitel allein spricht schon Bände: “*Petit manuel de comportement à l’usage des nouveaux arrivants pour leur éviter impairs et déconvenues*” (Ein kleines Verhaltenshandbuch für Neuankömmlinge, um Fettnäpfchen und Unhöflichkeiten zu vermeiden). In Paris verharren die Klischees: unaussprechbare Namen, sibirisches Klima, schnell beleidigte und Nachtleben-scheue Einwohner, schwerfällige, germanische Kultur ...

In seiner Rhetorik möchte der französische Staat sich gemäss der europäischen Logik der Subsidiarität als “*facilitateur*” (Förderer) darstellen. Aber in der Realität werden die grossen Probleme der französischen Territorialgebiete in Paris gelöst, mit einer in der französischen Geschichte fest verwurzelten *top-down* Haltung. Für die lokal und regional Gewählten heisst es immer noch, beim französischen Staat nachzufragen und sich bei ihm über die Reformen zu beschweren, vor denen sie Angst haben, was der Besuch von M. Mercier, Minister für Raumordnung, erst kürzlich gezeigt hat (Woessner 2010).

### 3.3 Der Weg zur grenzüberschreitenden Metropole

Es gibt keine Metropole ohne ein *Governance*-System, das auf lokaler Ebene funktioniert. Die *Communauté urbaine* (Stadtgemeinschaft) von Strassburg (CUS), die 1966 gegründet wurde, ist das Ergebnis eines von André Bord initiierten Prozesses. Dieser war damals als französischer Staatssekretär für innere Angelegenheiten enttäuscht, dass es ihm nicht gelang, Nachfolger des unschlagbaren Pierre Pflimlin im Rathaus der Stadt Strassburg zu werden (Badariotti et al. 1995, 176). Der Staat dekretierte also den Status der *Communauté urbaine* für Bordeaux, Lille, Lyon und Strassburg (siehe Abb. 2). Die CUS umfasst 28 Kommunen. Die Stadtplanung, der Wohnungsbau und das Transportwesen zählen zu ihren Hauptkompetenzen. Aber Pierre Pflimlin erreichte es, dass das Stadtpersonal mit dem der CUS, die durch ihre Geldknappheit in Bedrängnis geraten war, zusammengelegt wurde. So konnte er von 1967 bis 1983 auch Präsident der CUS werden. Sein Stadtraumordnungsplan, der *Plan Urbain Directeur* (PUD) strukturierte die Stadt als ein riesiges Strassenstadtverkehrsflusssystem mit Umgehungsstrassen und Parkmöglichkeiten im Zentrum der Stadt, zumindest bis zur Rückkehr der Strassenbahn im Jahre 1994. Die CUS wurde nur westlich des Rheins entworfen. Kehl, das von 1940 bis 1953 an Strassburg angeschlossen war, wurde trotz des Baus der Europabrücke, die sich über eine Art grenzüberschreitendes Niemandsland erstreckte, ignoriert.

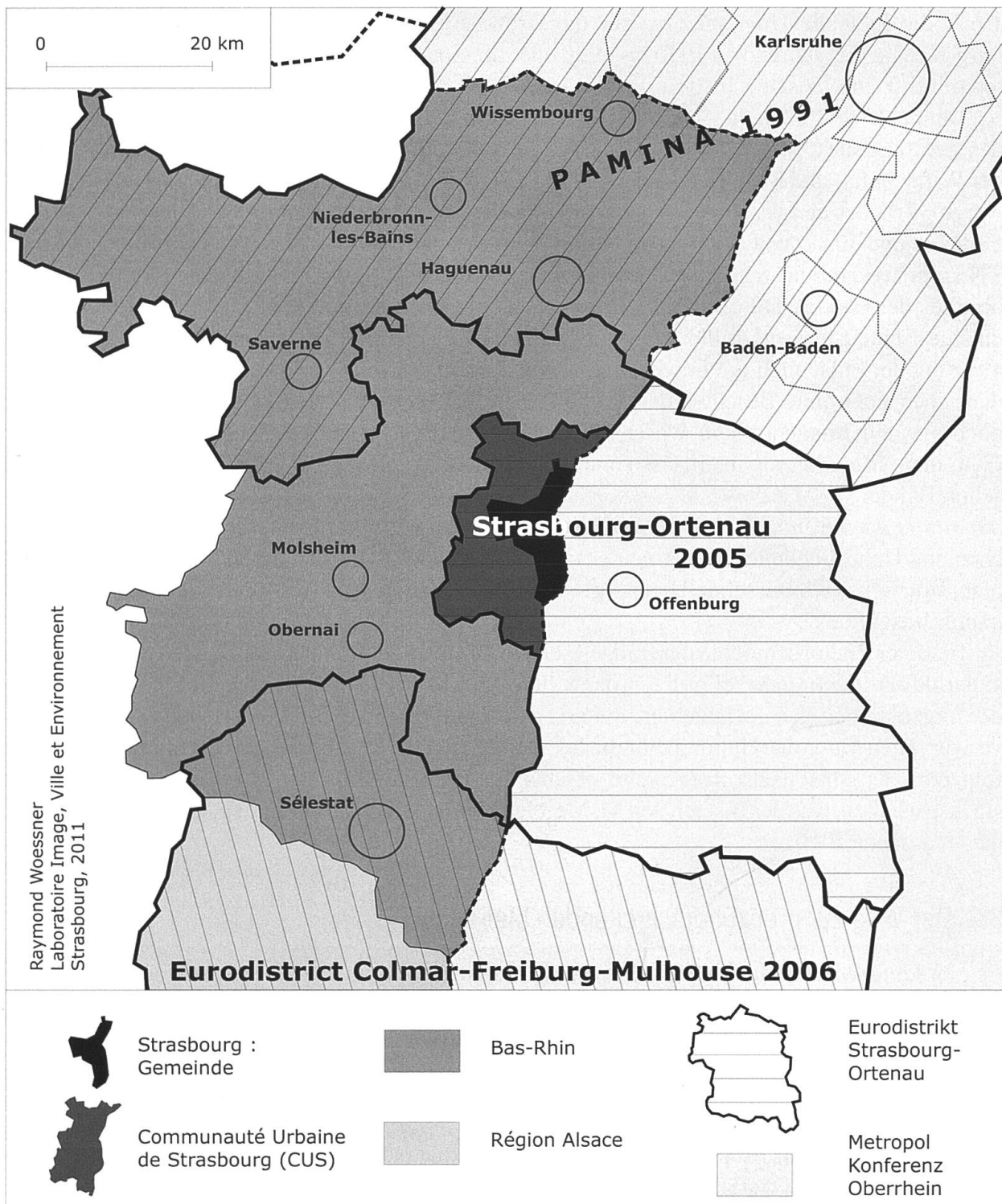


Abb. 2 Die verschiedenen Gebietskörperschaften in der Region um Strassburg.

Erst 2008 verkündete die gemeinschaftliche Erklärung des 11. Dreiländerkongresses eine “Vernetzung der höheren städtischen Richtungs-, Kontroll-, Innovations-, Konkurrenz- und Eingangsfunktionen am Oberrhein”. Es handelte sich also darum, eine Art grenzüberschreitendes, metropolisiertes Stadtarchipel zu gründen. Strassburg erscheint als starkes Element dieser Struktur, vor allem weil die Erklärung die Stadt als europäische Hauptstadt fördern wollte.

Dennoch hat die Stadt Strassburg sehr lange gebraucht, um die Wiederbegegnung mit ihren Nachbarn zu feiern. Der Weg dahin wurde 2004 geebnet, als die Vereinsinitiative “Garten-Jardin” die Stadtverwaltung Strassburg dazu bewog, den Garten der Zwei Ufer zu gründen. Im Gegensatz

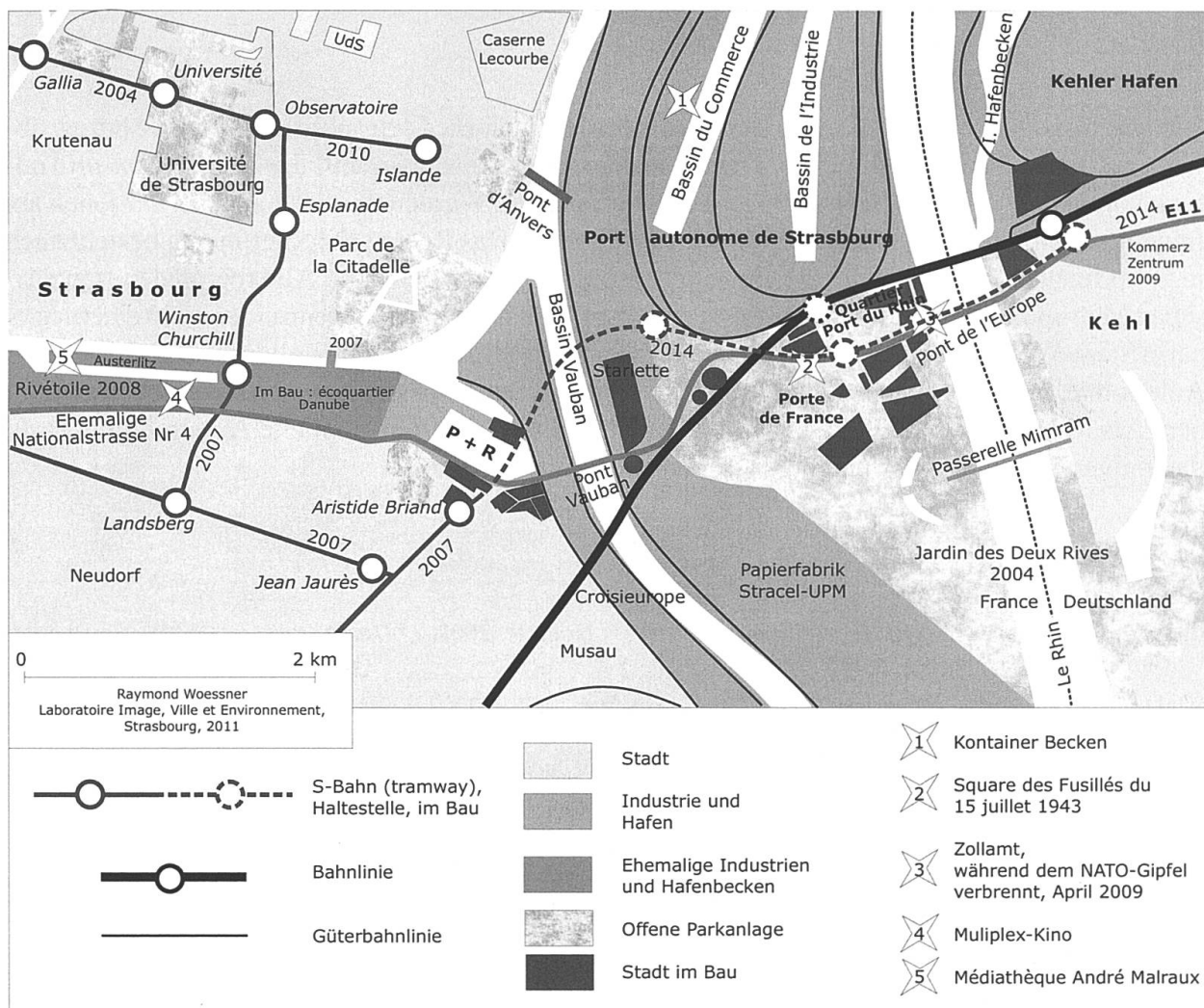


Abb. 3 Die Rheinhafenanlagen – eine grenzüberschreitende Nahstelle.

dazu sind die deutsch-französische Oberrheinkonferenz (1975) oder der Eurodistrikt (2005) eher das Ergebnis von Entscheidungen, die vom französischen und deutschen Staat getroffen wurden. Erst nach den lokalen Stadtwahlen in Strassburg im Jahre 2008 konnte das Projekt einer dauerhaften, grenzüberschreitenden Agglomeration zustande kommen, das auch von beiden Seiten des Rheins her Unterstützung fand. Die in Deutschland sehr präsenten Konzepte der Nachhaltigkeit wurden so auf Strassburg übertragen. Die Urbanisierung der zentralen Rheinhafenanlage wird dabei zur symbolischen Vorzeigefigur für diese Ambition (siehe Abb. 3).

Heute steht der Eurodistrikt erst am Fusse einer Mauer. Die juristischen Schwierigkeiten für grenzüberschreitende Konstruktionen sind zahlreich. Die Tatsache, dass französische Anwohner der Ortenau – deren Anzahl ständig ansteigt – von nun an ihre Verwaltungsprobleme in Strassburg statt im französischen Konsulat in München regeln können, ist ein erster Erfolg. Aber es wird noch viel Innovation im Reglementierungsbereich nötig sein, um ein wirklich gemeinsames Territorialprojekt schaffen zu können.



## 4 Fazit

Die französische Politik ist eher hinderlich als fördernd für die Metropolisierung Strassburgs, obwohl die Europäische Union eine offene Koordinationsweise wünscht, die eine *bottom-up*-Hal tung voraussetzt, ohne jeglichen Programmschutzschirm. Werden die europäischen Optionen am französischen zentralistischen Jakobismus zerschellen? Das Recht auf Experimente besteht auch in Frankreich, es wird jedoch nur sehr selten davon Gebrauch gemacht. Alle regionalen französischen Metropolen ähneln sich in ihren statistischen Indikatoren. Aber wenn sie sowohl einem Szenario Stadt-Welt wie auch dem einer nachhaltigen Stadt gerecht werden wollen, brauchen sie mehr Autonomie, um ihre Eigenartigkeit – die Quelle ihrer Kreativität – zeigen und ausdrücken zu können. Als Rheinstadt und als französische Stadt hat Strassburg eine doppelte Ausstrahlungskraft, die vielversprechend ist, wenn beide Seiten dabei genutzt werden.

## Literatur

- Badariotti D., Kleinschmager R. & Strauss L. 1995. *Géopolitique de Strasbourg*. Strasbourg, 1–261.
- Benko G. & Lipietz A. (Hrsg.) 1992. *Les régions qui gagnent, districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris, 1–424.
- Christaller W. 1933. *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena, 1–331.
- Dollfus O. 1997. *La mondialisation*. Paris, 1–166.
- Florida R. 1995. Toward the learning region. *Futures* 27: 527–536.
- Monnin L. 2003. La fonction publique d'État : un emploi salarié sur dix. *Chiffres pour l'Alsace* n° 18: 1–6. Online verfügbar: [www.insee.fr/fr/insee\\_regions/alsace/themes/cpar18\\_1.pdf](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/alsace/themes/cpar18_1.pdf) [Eingesehen am 26.8.2011]
- Juillard E. 1970. *L'Europe rhénane*. Paris, 1–293.
- Nonn H. 1999. *Villes et aménagement régional en Alsace*. Paris, 1–246.
- Nonn H. 2008. *L'Alsace et ses territoires*. Strasbourg, 1–576.
- Posselt B. 2007. Le rôle européen de Strasbourg. In: de Grossouvre H. (Hrsg.): *Pour une Europe européenne*. Vevey Xenia, 170–174.
- Rozenblat C. & Cicille P. 2003. *Les villes européennes*. Paris, 1–94.
- CUS 2010. *Un esprit pionnier pour des transports toujours en pointe*. Communauté urbaine de Strasbourg, 1–8.
- Winter L. 2000. *Ciel mon mari est muté en Alsace*. Strasbourg, 1–185.
- Woessner R. 2010. *La France : l'aménagement des territoires*. Paris, 1–256.

## Bemerkungen

\* Der Jakobismus ist eine politische Doktrin, die die Einheit der Republik betont: Der Begriff wird im Französischen verwendet, um eine stark zentralistisch ausgerichtete Politik zu bezeichnen.