

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

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

Band: 52 (2011)

Heft: 3

Artikel: Strasbourg/Strassburg : vom Verkehrszentrum im Elsass zur "Magistrale für Europa"

Autor: Schröder, Ernst-Jürgen

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088246>

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>

Strasbourg/Strassburg – vom Verkehrszentrum im Elsass zur “Magistrale für Europa”

Ernst-Jürgen Schröder

Zusammenfassung

Mit der 2007 erfolgten Eröffnung des ersten Abschnitts des “TGV Est Européenne” – der Magistrale für Europa – hat Strasbourg in Verbindung mit einer erfolgreichen Stadtneuerungspolitik – als deren bislang sichtbarstes Zeichen die Reaktivierung der Straßenbahn steht – seine Wettbewerbsposition in der trinationalen Metropolregion Oberrhein wie im europäischen Städtesystem entscheidend verbessert. Die elsässische Metropole wird sich hierbei von einem hochrangigen Verkehrszentrum zu einer Schnittstelle im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr entwickeln, sie wird aber auch als Europastadt und internationaler Tourismus- und Wissenschaftsstandort wesentlich gestärkt.

1 Einführung

Spätestens mit der seit 1262 beginnenden Phase als Freie Reichstadt entwickelte sich Strasbourg durch seine verkehrsgünstige Lage zum bedeutendsten Handelsplatz im Elsass. Schon der Ortsname weist auf das Zusammenlaufen mehrerer natürlicher Verkehrswege in Strassburg hin. Nach Süden führt die für das Elsass namensgebende Ill über die Burgundische Pforte zum Rhonetal, von Westen kommen die Breusch und die bereits von den Römern aus dem Pariser Becken über die Zaberner Senke nach Strassburg gebaute Strasse, die dort auf die Römerstrasse Basel-Mainz führt, und nach Osten leiten Rench und Kinzig in den Schwarzwald und an den Bodensee sowie die nordöstlich gelegene Kraichgausenke in das Neckarbecken (Tietze 1970, 405). Entscheidend ist aber die Einbettung von Strasbourg in den Oberrheingraben, der nicht nur zum wichtigsten europäischen Durchgangsraum im Nord-Süd-Verkehr, sondern seit 1957 mit Abschluss der Römischen Verträge auch zu den Kernräumen der heutigen EU gehört. Durch den mit Vollendung des Europäischen Binnenmarktes (1993) und der ab 2004 beginnenden EU-Osterweiterung sich intensivierenden Ost-West-Verkehr nimmt Strasbourg zunehmend die Rolle einer europäischen Verkehrsdrehscheibe ein, die am 10. Juni 2007 mit Eröffnung des “TGV Est Européenne”, der Magistrale für Europa, entscheidend an “Fahrt” gewonnen hat.

2 Hochrangiges Verkehrszentrum im Elsass seit 1870

Dreh- und Angelpunkt im modernen elsässischen Verkehrsnetz (vgl. Abb. 1) war und ist der Strassburger Hauptbahnhof (“gare centrale”), der 1883 als repräsentativer Durchgangsbahnhof auf dem Gelände der früheren Vauban’schen Befestigungsanlagen als eine der zahlreichen Bautätigkeiten des Deutschen Kaiserreichs errichtet wurde und den früheren Kopfbahnhof beim heutigen Einkaufszentrum “Place des Halles” ersetzte. Auf ihn stossen im Fernverkehr vom Süden die Strecke Basel–Strasbourg (1846), die ab Mulhouse auch noch den direkt aus dem Mittelmeerraum und Lyon durch die Burgundische Pforte kommenden Verkehr aufnimmt, sowie von Westen über die Zaberne Senke, die als tektonische Störlinie in etwas über 400 m Höhe die niedrigste Vogesenquerung ermöglicht, die Strecke Paris–Strasbourg (1852). Diese Strecke wird seit dem 10. Juni 2007 zwischen Strasbourg und dem lothringischen Beaudrecourt bei Sarrebourg – bis zur vollständigen Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke vom “TGV Est Européenne” – vom Fernverkehr sowohl nach Paris wie auch nach Luxemburg und Brüssel über Metz befahren. Nach Osten stellt der 1861 zur badischen Rheintalbahn über Kehl nach Appenweier gebaute Streckenast die bedeutendste Schienenverbindung zwischen Deutschland und Frankreich dar. Sämtliche im Département Bas-Rhin heute noch bestehende Regionalbahnen enden oder beginnen in Strasbourg: von/nach Lauterbourg, Wissembourg/Niederbronn via Haguenau, Saarbrücken via Obermodern, St. Dié/Sélestat via Molsheim und von/nach Offenburg. Die 1877–1895 überwiegend aus strategischen Gründen gebaute 80 km lange zweigleisige Strecke von Zabern über Obermodern und Hagenau nach Rastatt (Mihailescu & Michalke 1985, 64–66) wie auch diejenige von Zabern nach Molsheim (zur Umfahrung von Strassburg) gehören zu den wenigen Streckenstilllegungen im Unterelsass. Die von Frankreich im Versailler Vertrag geforderte direkte Bahnlinie von Strasbourg nach Stuttgart durch Verlängerung der Renchtalbahn über einen Kniebistunnel nach Freudenstadt endet seit 1933 in Bad Griesbach (Metz 1977, 116).

Mit einem Aufkommen von 520'000 t (2005) ist der Güterbahnhof Strasbourg zweitgrösster der SNCF im Osten Frankreichs – nach Bantzenheim bei der Industriezone “Mulhouse-Rhin” (Schröder 2009, 158). Der 1924 gegründete “Port Autonome de Strasbourg”, zu dem auch sämtliche Ladestellen zwischen Markolsheim und Lauterbourg gehören, entwickelte sich – trotz des Ausbaues des Rheines als Grossschifffahrtstrasse ab 1932 über Strasbourg hinaus und des Funktionsverlustes als Kohlebezugs- und Erzversandhafen für die lothringische Schwerindustrie mit der Moselkanalisation (1964) – dank frühzeitigem Umbau zu einem trimodalen Güterverteilzentrum (“Eurofret Strasbourg”) zu einem der grössten Häfen an der Rheinschiene und – nach Paris – zum zweitgrössten Binnenhafen in Frankreich (2009: 8.0 Mio. t, 288'858 TEU-Container) (PAS 2010). Zudem ist Strasbourg an den Rhein-Rhône-Kanal (1832) und den Rhein-Marne-Kanal (1853) angeschlossen, die allerdings durch ihre Tonnagebegrenzung auf 300 t heute fast nur noch touristische Bedeutung haben.

Die Netzinfrastruktur der Autobahnen und Nationalstrassen, die 1989 fertig gestellte A 35 Basel–Strasbourg–Lauterbourg (“L’Alsacienne”) und die von ihr bei Vendenheim abzweigende A 4 Strasbourg–Paris (“Autoroute de l’Est”), ähnelt sehr derjenigen der Eisenbahnen und bildet das Rückgrat im Fernverkehrsknoten Strasbourg. Zwei Querspangen, die über die Europabrücke und die 2002 fertiggestellte, weiter südlich gelegene Pierre-Pflimlin-Brücke verlaufen, stellen bei Appenweier und Offenburg die Anbindung an die rechtsrheinische Nord-Süd-Magistrale (A 5) her und führen als B 28 weiter über den Kniebis nach Freudenstadt/Tübingen und als B 33 über das Kinzigtal nach Villingen-Schwenningen/Konstanz. Das übrige Strassennetz dient vorrangig der inneren Erschliessung des Elsass. Ein weiterer Standortvorteil ist für Strasbourg mit dem nahe gelegenen internationalen Flughafen bei Entzheim gegeben, dessen ohnehin schwieriger Stand im



Abb. 1 Eisenbahnnetz im Elsass 2011. Quelle: DB AG

Wettbewerbsumfeld des prosperierenden “EuroAirports” (2010: 4'129'186 Passagiere) und des 1997 eröffneten Baden-Airparks (2010: 1'192'894 Passagiere) sich mit Eröffnung des “TGV Est Européenne” weiter verschlechtert hat (2010: 1'060'705 Passagiere) (Fig. 1).

Ergänzt wird die Palette an Verkehrsträgern durch die seit 1963 bei Strasbourg vorbeiführende Pipeline Marseille-Karlsruhe mit den beiden Raffinerien in Herrlisheim und Reichstett. Während erstere bereits 1984 geschlossen wurde, droht letzterer ebenfalls die Schliessung als derzeit kleinster unter den zwölf verbliebenen Erdölraffinerien in Frankreich (insideB 2010a, 37).

3 Gründerzeitlicher Aufbau des Strassburger Strassen- und Überlandbahnnetzes beiderseits des Rheins und sein Ende

Die Epoche Strassburgs als Hauptstadt des Reichslandes Elsass-Lothringen war nicht nur mit einer grosszügigen gründerzeitlichen Stadterweiterung mit repräsentativen Plätzen – wie der heutigen “Place de la Republique”, die als das damalige Regierungsviertel vom Kaiserpalast (seit 1920 “Palais du Rhin” und Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt), dem Landtag (heute “Théâtre national de Strasbourg”) und der Reichslandverwaltung (heute “Préfecture du Bas-Rhin”) sowie der damaligen und heutigen “Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg” eingerahmt war – verbunden. Der stürmische wirtschaftliche Aufschwung der Stadt und die damit einhergehende knappe Verdoppelung der Einwohnerzahl auf 178'000 (1910) seit 1871 machten auch die Einrichtung eines attraktiven Nahverkehrssystems zur Anbindung der Vororte und des Umlandes an den Stadtkern erforderlich, zu dessen Rückgrat sich die 1878 gegründete Strassburger Strassenbahn (SSB) entwickelte (*Seidel* 1972, 25f.).

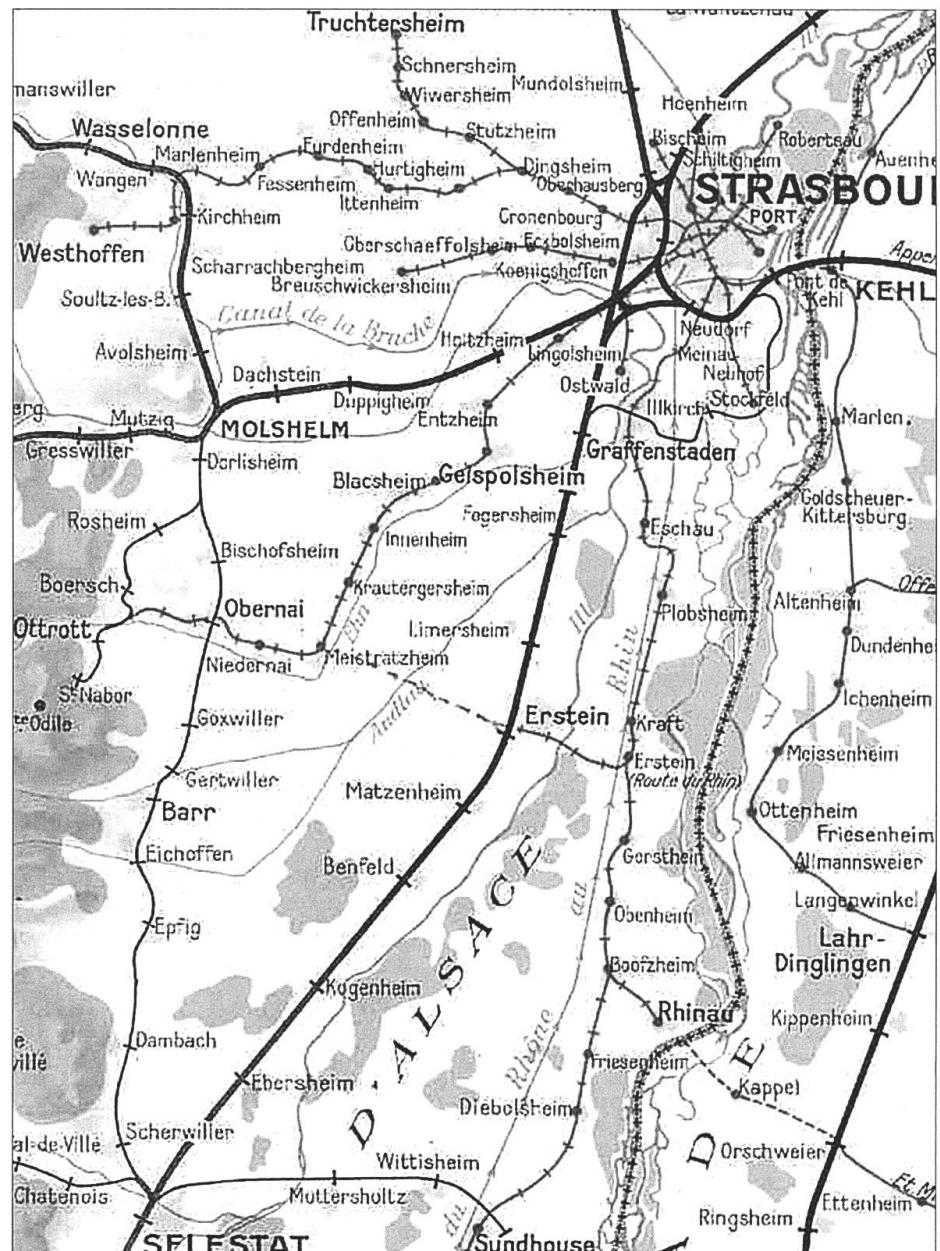
Zudem betrieb die SSB ein umfangreiches Netz an Überlandlinien beiderseits des Rheins (vgl. Abb. 2), um das Einzugsgebiet der elsässischen Metropole zu erschliessen. Auf der elsässischen Seite wurden 1886 vom Strassburger Lokalbahnhof die Linie nach Markolsheim einschliesslich des Streckenastes Boofzheim-Rheinau (zum Anschluss an die badische Lokalbahn Rhein- Ettenheimmünster über eine geplante, nach 1918 aber illusorisch gewordene Rheinbrücke) und 1887 von der Strassburger Markthalle (im alten Bahnhof) die Linie nach Truchtersheim am Kochersberg, von der in Dingsheim ab 1903 noch eine Seitenlinie nach Westhofen abzweigte, eröffnet (*Born* 1972, 18f.). 1889 erhielt die Markolsheimer Bahn in Höhe der Ersteiner Zuckerfabrik eine Seitenlinie zum Bahnhof Erstein an der Hauptstrecke Basel–Strassburg, die 1907 als Überlandbahn nach Ottrott über Oberehnheim verlängert, 1914 mit Kriegsausbruch aber wieder eingestellt wurde. Das Planum zwischen Ottrott und Meistratzheim wurde 1930 in den Bau der Überlandlinie von Strasbourg nach Ottrott (vgl. Abb. 2) einbezogen; zudem wurde 1923 der “Compagnie des Tramways Strasbourgeois” der Betrieb auf der Strecke Rosheim–Ottrott–St.Nabor am Fusse des Odilienbergs zu den dortigen Buntsandsteinbrüchen übertragen (*Born* 1972, 20–22).

Auf der badischen Seite begann die SSB 1892 ihr Schienennetz systematisch vom Kehler Nebenbahnhof durch die Kehler Innenstadt nach Bühl und Rastatt über Schwarzach und 1898 nach Süden über Altenheim (1899 mit einer Seitenlinie nach Offenburg) nach Ottenheim zu erweitern (*Born* 1972, 19). Dort wurde jenes mit der ab 1894 von der Lahrer Eisenbahngesellschaft von Seelbach über Lahr zur Gerstheimer Rheinfähre betriebenen Überlandbahn verknüpft, die dort ebenfalls auf eine feste Rheinbrücke zum linksrheinischen Netz der SSB hoffte (*Mihailescu & Michalke* 1985, 77). Insbesondere das Hanauer Land wie das südlich von Kehl gelegene Ried waren damals auf das insgesamt 95 km umfassende Netz der SSB angewiesen, da sie nach dem Bau der am Rande der Vorbergzone verlaufenden badischen Hauptbahn in eine infrastrukturell periphere Lage gerieten (*Seidel* 1972, 31–34).

Bedauerlicherweise sind seit 1918 der Tramverkehr von Strassburg nach Kehl über die 1898 eröffnete feste Vorgängerbrücke der heutigen Europabrücke eingestellt und in Ausführung des Versailler Vertrages 1920 Netz und Betrieb der badischen Strecken der SSB zunächst auf das Deutsche Reich und 1923 auf die als Auffanggesellschaft gegründete landeseigene Mittelbadische Eisenbahn AG (die heutige Südwestdeutsche Verkehrs AG) übergegangen, die jene ab 1951 unter dem Einfluss des zunehmenden Konkurrenzdruckes der Strasse fast vollständig aufgab (*Schröder* 1993, 140f.).

Auch auf der elsässischen Seite ging die Ära der von der “Compagnie des Tramways Strasbourg” fortgeführten und 1925/26 elektrifizierten vier Überlandlinien 1955–57 mit einer Streckenlänge von insgesamt 133 km zu Ende. Indem 1960 die letzten Strassenbahnlinien des auf

Abb. 2 Überlandnetz der Strassburger Straßenbahnen um 1930.
Quelle: Strasbourg-Tramway, 



seinem Höhepunkt 83 km (1937) umfassenden Netzes – das nicht nur der Anbindung der Vororte (u. a. Königshofen, Kronenbourg, Neudorf, Neuhof, Ruprechtsau, Wacken) und des suburbanen Raumes (u. a. Bischheim, Breuschwickerheim, Hönheim, Wolfisheim, Grafenstaden), sondern auch einem regen Güterverkehr (vor allem Zuckerrüben) diente – eingestellt wurde (Seidel 1972, 26–28), endete vorläufig ein engmaschiges, sternförmig auf die Innenstadt (Kleberplatz) zulauendes Nahverkehrssystem, das die historisch gewachsene Zentralität und Ausstrahlungskraft von Strasbourg nach allen Seiten, zu denen auch das benachbarte badische Gebiet schon immer gehörte, entscheidend unterstützte. Der Güterverkehr in Erstein – zwischen Bahnhof und Zuckerfabrik – blieb auch bis zum Jahr 1960 erhalten.

4 Renaissance (1994) und weiterer Ausbau der Strassenbahn als Quantensprung in der städtebaulichen Erneuerung

Die 1968 quasi als interkommunaler Zweckverband u. a. für die Nahverkehrsplanung und Wirtschaftsförderung gegründete *Communauté Urbaine de Strasbourg* (CUS) mit derzeit 28 Mitgliedsgemeinden forderte schon in den 1970er-Jahren die Wiedereinführung eines leistungsfähigen modernen Stadtbahnssystems für sein Verbandsgebiet, das schliesslich 1994 mit der Eröffnung der Linie A seinen Anfang nahm. Mittlerweile umfasst das wieder auf 38 km ausgebauten Stadtbahnnetz sechs zur Taktverstärkung sich streckenweise überlagernde Linien, die in der Innenstadt am "Homme de Fer" als zentralem Umsteigeknoten miteinander verknüpft sind (vgl. Abb. 3). Lediglich die von "Robertsau Boecklin" über das Europa- und Universitätsviertel nach "Baggersee" führende Linie E umfährt jenen zur Entlastung. An den Endpunkten befinden sich inzwischen neun grossflächige Park-and-Ride-Plätze, im Falle des "Aristide Briand" speziell für deutsche Tagstouristen. Die Anbindung sämtlicher einwohnerstarken Stadtteile sowie der grössten Kommunen im suburbanen Raum – Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim im Norden, Lingolsheim im Westen und Illkirch-Graffenstaden im Süden (vgl. Tab. 1) – hat die Qualität von Strasbourg als Wirtschafts- und Wohnstandort entscheidend erhöht.

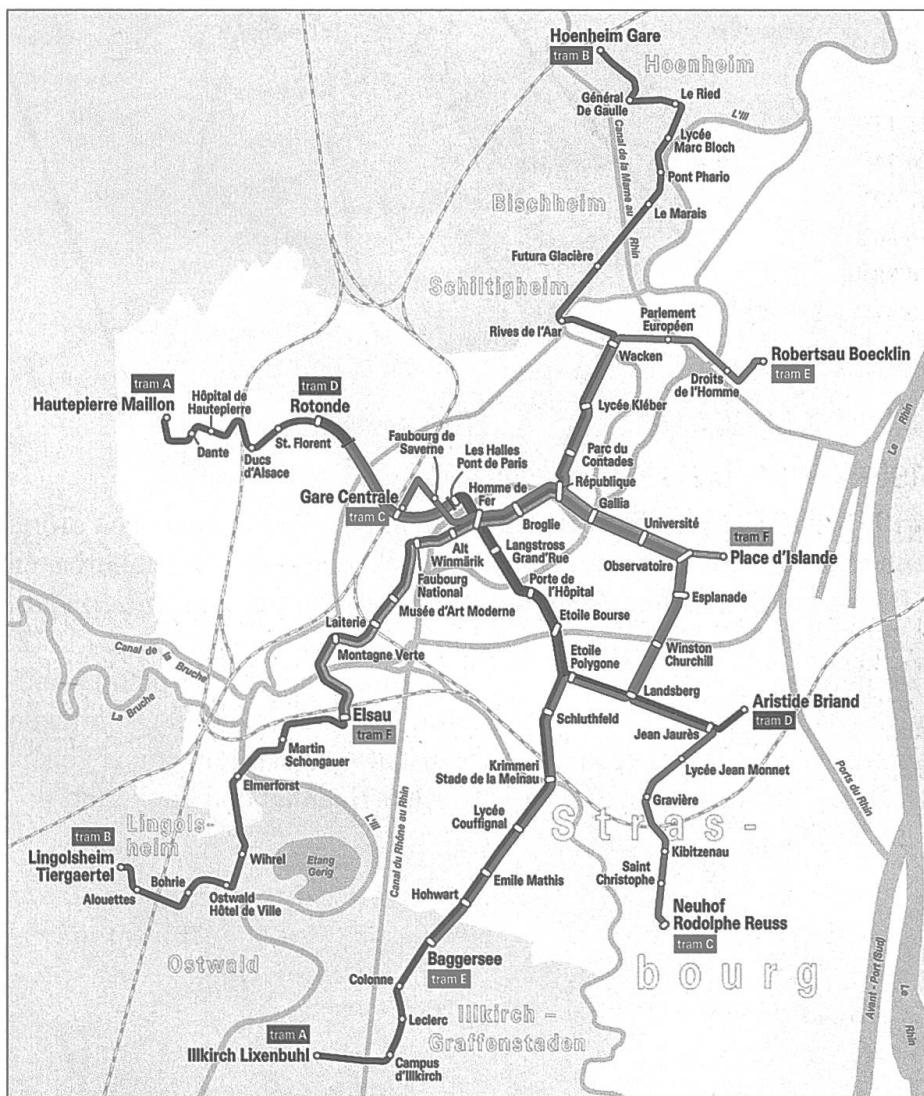


Abb. 3 Tramnetz in Strasbourg 2011.
Quelle: Compagnie des Transports Strasbourg CTS, 

Die “Wiedergeburt” der Strassenbahn soll jedoch nicht nur den Zugang zur Innenstadt von Strasbourg erleichtern und ihre Attraktivität als Einkaufs-, Tourismus- und Beschäftigungsstandort stärken, sondern zugleich auch zur besseren Anbindung der mit sozialen Brennpunkten belasteten Vororte (Haute Pierre, Neudorf) und damit zur Überwindung der bisherigen faktischen sozialen Exklusion der Immigranten beitragen. Darüber hinaus fällt der Tram eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung der im Osten zum Rhein und nach Kehl gelegenen grossflächigen städtebaulichen Sanierungsgebiete und brach gefallenen Hafen- und Bahnareale zu, bislang schlummernde Flächenreserven der Stadt, die zum Ausbau der metropolitanen Funktionen aktiviert werden können. Ein wichtiger Meilenstein hierbei war die Reaktivierung der “waterfront” am “Bassin d’Austerlitz” im Norden von Neudorf zu einem Einkaufs- und Kulturzentrum – durch Ansiedlung des Einkaufszentrums “Rivetoile” mit rd. 30'000 m² Verkaufsfläche (2008), eines Multiplexkinos, der Mediathek “André Malraux” (in einer ehemaligen Getreidelagerhalle) als grösster öffentlicher Bibliothek Ostfrankreichs, der “Cité de la musique et de la danse” (2006), des vom Generalrat getragenen Science-Centers “Vaisseau” (2005), der “Archives de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg” sowie des Stadtverbandes selbst.

Tab. 1 Bevölkerung, Beschäftigte und Übernachtungen in der CUS 2008/10, in den Kommunen ab 10'000 Einwohnern. Quelle: (14), (15)

Gemeinde	Bevölkerung 2008	Beschäftigte (“Emplois au lieu de travail”) 2008	Davon im tertiären Sektor [%]	Übernachtungen Hotellerie 2010 (0* à 4*)	Davon aus dem Ausland
CUS	468'724	246'437	207'822 [84.3 %]	2'172'367	810'584
Strasbourg	272'116	160'425	141'655 [88.3 %]		
Schiltigheim	31'133	16'595	13'932 [84.0 %]		
Illkirch-Graffenstaden	26'743	16'440	13'184 [80.2 %]		
Bischheim	17'692	5'512	4'322 [78.4 %]		
Lingolsheim	16'802	4'231	3'302 [78.0 %]		
Ostwald	10'804	3'351	2'486 [74.2 %]		
Hoenheim	10'474	2'585	1'869 [72.3 %]		

5 Seit 2007 Schnittstelle der “Magistralen für Europa” und des europäischen Nord-Süd-Korridors

Seit 2004 ist der Oberrheingraben in 2 von 30 von der Europäischen Kommission zur Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes für vorrangig erachtete Verkehrsprojekte (TEN-V) eingebunden, deren Investitionen zu 10 % von der EU getragen werden (Schröder 2009, 160). Es sind dies die beiden Eisenbahnachsen Rotterdam/Antwerpen–Duisburg–Basel–Genua/Lyon (TEN-V Nr. 24) und Paris–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava (TEN-V Nr. 17), die so genannte “Magistrale für Europa”, die bei Appenweier miteinander verknüpft werden. Die Fertigstellung des ersten Teils des “TGV Est Européen” zwischen Paris und dem lothringischen Beaudrecourt am 10. Juni 2007 symbolisiert den Startschuss dieses rd. 1'500 km langen Eisenbahnkorridors, der als wesentliche Voraussetzung für die rasche ökonomische, politische und kulturelle Integration von Ost- und Westeuropa gilt. Mit der für 2019/20 angepeilten Vollendung werden dann etwa 34 Millionen EU-Bürger in fünf EU-Staaten über die Schienenachse Paris–Strasbourg–Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–Augsburg–München–Salzburg–Lienz–St.Pölten–Wien–Bratislava bzw. –Györ–Budapest miteinander verbunden sein, auf der schon der legendäre Orientexpress verkehrte.

Aktuell bestehen auf der “Magistrale für Europa” 16 Direktverbindungen zwischen Paris Est und Strasbourg (bei einer Fahrzeit von rund 2 Stunden und 20 Minuten), davon vier Zugpaare nach Stuttgart (davon eines nach München) und fünf nach Basel (davon vier nach Zürich) verlängert. Zudem bestehen für Strasbourg über den um Paris verkehrenden “*TGV périphérique*” drei umsteigefreie Verbindungen nach Lille, eine nach Rennes, zwei nach Nantes und drei nach Bordeaux. Weitere TGV-Verbindungen mit Umsteigen bestehen mit den neuen Bahnhöfen “Lorraine TGV” (bei Metz/Nancy), “Meuse TGV” (bei Bar-le-Duc/Verdun) und “Champagne-Ardenne TGV” (bei Reims), womit erstmals der Norden, Südwesten und Westen Frankreichs an den Osten direkt und erheblich schneller angebunden sind. Nach Süden gibt es momentan von Strasbourg je eine direkte TGV-Verbindung nach Marseilles und Montpellier via Mulhouse–Lyon Part Dieu.

Auch das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs erhielt im Zuge des TGV-Anschlusses eine architektonisch futuristische Glaskuppel (vgl. Abb. 4) als neues Entrée und touristischer Leuchtturm von Strasbourg. Zudem wurde auch der Regionalverkehr im Elsass – und dies nicht erst mit der Anbindung von Strasbourg an das TGV-Netz, sondern bereits mit dem Übergang der Bestellung der Regionalzüge (“Trains Express Régionaux”) auf die Region – kontinuierlich von 330 (2001) auf 740 (2011) täglich im Elsass verkehrende Regionalzüge ausgebaut, überwiegend mit Strasbourg als Ziel- oder Ausgangsbahnhof (*insideB* 2011, 37). Die Einweihung der neuen zweigleisigen, rd. 63 Mio. € teuren Rheinbrücke am 10. Dezember 2010 ist ein weiteres wichtiges Bindeglied im europäischen Schienennetz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und unterstreicht die Wichtigkeit des Oberrheins als Verkehrsknotenpunkt in der Mitte des Kontinents (vgl. Abb. 5). Sie ersetzt das eingleisige Nachkriegsprovisorium von 1956 und wird damit wieder der Bedeutung des wichtigsten deutsch-französischen Schienenübergangs gerecht.



Abb. 4 Gare Centrale de Strasbourg in neuer futuristischer Hülle. Quelle: SNCF

Abb. 5 TGV und ICE begegnen sich anlässlich der Einweihung auf der neuen Rheinbrücke zwischen Strasbourg und Kehl. Foto: dpa



6 Wirkungen: Überwindung der Grenzlage und Stärkung als Europastadt und hochwertiger Dienstleistungsstandort

Vordergründig konnte Strasbourg mit der Anbindung an die “Magistrale für Europa” und den damit einhergehenden verkehrlichen Verbesserungen (2007) nicht nur seine bis dato gegebene nationale periphere Lage überwinden (als eine der wenigen Regionalhauptstädte ohne TGV-Anschluss), sondern zudem seine historische gewachsene Zentralität zurückerlangen und als grenzüberschreitende Metropolitanregion in Erscheinung treten. Die Verkürzung der Reisezeiten von Strasbourg nach Paris auf aktuell nur noch zwei Stunden zwanzig Minuten wie auch die schnellere und durchgängige Erreichbarkeit der nördlichen und westlichen Regionen Frankreichs liessen den nationalen und internationalen Städte tourismus auf aktuell fast 2.2 Mio. Übernachtungen in der CUS (vgl. Tab. 1) – von denen das Gros auf Strasbourg als beliebtes Reiseziel entfallen dürfte – wie auch den immer bedeutender werdenden Tagestourismus ansteigen. Speziell im hochwertigen Segment des Kongress- und Tagungstourismus – als Europastadt mit bedeutenden europäischen Institutionen (u. a. Europarat, Europäisches Parlament, Europäischer Gerichtshof für Menschenrechte) und als zweitgrösster Universitätsstandort (mit 42'000 Studierenden) in Frankreich – wird Strasbourg gestärkt werden. Zudem wird innerhalb des mit 84 % stark überproportional bedeutenden tertiären Sektors im Bereich der hochwertigen Dienstleistungen, für den die CUS gezielt Business- und Hightechparks u. a. in Schiltigheim (“Espace Européen de l’Enterprise”) und in dem traditionellen Maschinenbau standort Illkirch-Graffenstaden (“Parc d’Innovation”) neben den dortigen Wissenschafts- und Technologieeinrichtungen als Technopole errichtete, wegen der guten TGV-Erreichbarkeit mit weiteren Ansiedlungen gerechnet (Wendel 2005, 267). Auch zukünftig wird das Marktpotenzial der geplanten neuen Verkehre nach Paris als noch deutlich steigerungsfähig eingeschätzt. Dieses wird vor allem aus den Geschäfts- und Touristiksegmenten des Luftverkehrs und induziertem Neuverkehr gespeist, was allerdings zu Lasten des internationalen Verkehrsflughafens Entzheim gehen wird, dessen Position im intermodalen Wettbewerb sich durch seine periphere Lage an der Bahnstrecke nach Molsheim zusätzlich verschlechtert hat.

Das benachbarte Kehl (2010: 34'789 E.) hat zunächst leider mit der Eröffnung der “Magistrale für Europa” fast alle Fernverkehrsanschlüsse verloren, da sämtliche bis dato fahrenden IC/EC-Züge in TGV-Züge umgewandelt wurden, die ohne Halt zwischen Strasbourg und Karlsruhe fahren.

Immerhin wurde mit der Verdichtung des Regionalverkehrs zwischen Strasbourg und Offenburg (2010: 59'215 E.) auf einen fast durchgehenden Halbstundentakt, in enger Abstimmung auf den dortigen Fernverkehr, ein gewisser Ausgleich geschaffen. Eine nicht nur auf das Wochenende beschränkte einmalige Durchbindung der Züge nach Freudenstadt (2010: 23'551 E.) über das Kinzigtal und eine Weiterführung nach Tübingen (2010: 88'358 E.) und Reutlingen (2010: 112'484 E.), die immerhin bis zur Schliessung ihrer französischen Garnisonen (1992) mit Strasbourg mit einem täglichen Direktzug und einem Fernbus (über den Kniebis) auf kürzestem Wege verbunden waren, könnte im Städte tourismus wechselseitig neue Potenziale erschliessen. Insbesondere für das in einer schweren Strukturkrise des Tourismus stehende Freudenstadt, das seit 1988 fast eine Halbierung seiner Übernachtungszahlen von damals 625'778 auf nur noch 350'954 (2010) hinzunehmen hatte, wären Gäste aus dem nur 60 km entfernten Strasbourg willkommen (O6).

7 Ausblick

Der Neubau des letzten, 106 km langen Streckenabschnitts für den TGV Est Européenne zwischen dem lothringischen Beaudrecourt und Vendenheim bei Strasbourg mit einem Tunnel durch die Vogesen (mit geschätzten Kosten von 2 Mrd. €) soll bis 2016 fertiggestellt sein. Hierdurch wird sich die Fahrtzeit zwischen Strasbourg und Paris um weitere 30 Minuten auf nur noch eine Stunde und 50 Minuten verringern. Bereits Ende 2011 wird Strasbourg in seiner Funktion als neuer Knoten im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr durch die Inbetriebnahme des 140 km langen Ostastes des TGV "Rhin-Rhône" zwischen Mulhouse und Dijon und den dabei entstehenden neuen TGV-Verbindungen ebenfalls weiter gestärkt. Für Bahnnutzer ergeben sich mit dieser neuen TGV-Strecke nicht nur deutlich schnellere Verbindungen in Richtung Süden zum Mittelmeer, da sich die Fahrtzeit von Strasbourg nach Lyon, Marseilles oder Perpignan um 80–100 Minuten verkürzen wird, sondern auch erstmals durchgehende TGV-Züge nach Frankfurt über die Rheintalbahn. Umso wichtiger ist, dass der von Appenweier nach Kehl abzweigende Streckenast als wichtiges Bindeglied zwischen dem französischen TGV- und dem deutschen ICE-Netz ebenfalls für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ertüchtigt wird.

Schliesslich stellt die Wiederanbindung Kehls an das Strassenbahnnetz von Strasbourg durch Verlängerung der derzeit 1.5 km vor der Europabrücke am "Aristede Briand" endenden Tram D über eine neue Rheinbrücke zum Kehler Bahnhof, die der Rat der CUS am 13. Februar 2009 genehmigte, eines der wichtigsten grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte dar – im Hinblick auf den am 17. Oktober 2005 gegründeten Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau und die am 10. Dezember 2010 unterzeichnete trinationale Metropolregion Oberrhein (Funk 2011, 204). Eine Kofinanzierung der geschätzten Kosten von 47 Mio. € durch die EU, Frankreich und das Land Baden-Württemberg (neben Strasbourg und Kehl) scheint daher sehr wahrscheinlich (insideB 2010b, 25).

Literatur

- Born E. 1972. Das elsässisch-mittelbadische Schmalspurnetz. In: Born E., Haslauer G., Herrenschneider A., Seidel K. & Stöckle R.: *Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald*. Schwäbisch Gmünd, 18–24.
- Funk M 2011. Grenzfall Kehl am Rhein: Stadtentwicklung in deutsch-französischer Perspektive. *Forum Stadt* 38(2): 195–208.
- insideB 2010a: Kein Sprit made in Alsace mehr. *Das Magazin für Wirtschaft & Leben in Baden* 12: 37.
- insideB 2010b. Kehl will den Tram-Anschluss. *Das Magazin für Wirtschaft & Leben in Baden* 1: 25.
- insideB 2011: Schienennetz wird verbessert. *Das Magazin für Wirtschaft & Leben in Baden* 5: 37.
- Metz R. 1977. *Mineralogisch-landeskundliche Wanderungen im Nordschwarzwald*. Lahr, 1–632.
- Mihailescu P.-M. & Michalke M. 1985. *Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg*. Stuttgart, 1–271.
- PAS 2010. Trafics 2009. Port Autonome de Strasbourg, 1–2. Online verfügbar: www.strasbourg.port.fr/UserFiles/File/trafics/statistique09.pdf. [Eingesehen am 1.7.2011]
- Schröder E.-J. 1993. *Die unternehmerische Tätigkeit des Landes Baden-Württemberg und ihre Raumwirksamkeit*. Freiburger Geographische Hefte 41, Freiburg i.Br., 1–211.
- Schröder E.-J. 2009. Verkehrsentwicklung in der südlichen Euroregion Oberrhein. *Internationales Verkehrswesen* 61(5): 155–161.
- Seidel K. 1972. Die Strassburger Strassenbahnen – Compagnie des Tramways Strasbourg. In: Born E., Haslauer G., Herrenschneider A., Seidel K. & Stöckle R.: *Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald*. Schwäbisch Gmünd, 25–54.
- Tietze W. (Hrsg.) 1970. *Strassburg*. Westermanns Lexikon der Geographie, Braunschweig, 405–406.
- Wendel J. 2005. Die Agglomeration Strasbourg: Struktur, Entwicklung und Tendenzen – ein Überblick. *Geographica Helvetica* 60(4): 260–274.

Internetquellen

- ① www.strasbourg.aeroport.fr/
- ② www.strasbourg-tramway.fr/carte%20lignes%20suburbaines.htm
- ③ http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b4/Strasbourg_-_Stra%C3%9Fenbahn_-_Netzplan.png
- ④ [www.recensement.insee.fr/accesChiffresCles.action?zoneSearchField=STRASBOURG&codeZone=246700488-GFP&idTheme=8](http://recensement.insee.fr/accesChiffresCles.action?zoneSearchField=STRASBOURG&codeZone=246700488-GFP&idTheme=8)
- ⑤ www.clicalsace.com/bilan-d-activite,638/enquete-hotellerie-alsace-2010.html
- ⑥ www.statistik.baden-wuerttemberg.de

