

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 54 (2013)
Heft: 3

Artikel: Die Burgundische Pforte : neue Drehscheibe im europäischen Schienenschnellverkehr und ihre regionalen Effekte
Autor: Schröder, Ernst-Jürgen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088193>

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: 18.04.2026

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

Die Burgundische Pforte – neue Drehscheibe im europäischen Schienenschnellverkehr und ihre regionalen Effekte

Ernst-Jürgen Schröder

Zusammenfassung

Bereits mit der 2011 erfolgten Eröffnung des ersten Abschnittes des "TGV Rhin-Rhône" ergeben sich für die trinationale Metropolregion Oberrhein insgesamt und für die Regio TriRhena speziell neue Perspektiven für die ökonomische Positionierung in Europa, die über die Verknüpfung zweier zentraleuropäischer Verkehrsachsen und kürzere Reisezeiten weit hinausgehen. Mulhouse wird sich hierbei zu einer Schnittstelle im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr entwickeln und mit einem neuen grossflächigen Bahnhofsquartier seine Strukturkrise überwinden, wie auch Basel und Freiburg i. Br. als internationale Tourismus-, Forschungs- und Wissenschaftsstandorte entscheidend gestärkt werden.

1 Einführung

Die Burgundische Pforte präsentiert sich naturräumlich als eine rund 30 km breite, in 300–360 m Höhe liegende Senke zwischen den Vogesen und dem Jura sowie dem Oberrheingraben und dem Tal des Doubs. Noch bis zum Ende des Tertiärs war sie vom Rhein durchflossen, der erst zu Beginn des Pleistozäns, als die Senkung des Oberrheingrabens im Vergleich zur Burgundischen Pforte stärker war, nach Norden abgelenkt wurde (Tietze 1970, 580). Die entscheidende Funktion der Burgundischen Pforte liegt seit der Antike in ihrer Rolle als Transitraum, da sie die direkte Verbindung vom Oberrheingraben zur Rhône-Saône-Furche und zum Mittelmeerraum herstellt. Diese verkehrsgeographische und einst auch strategische Bedeutung manifestiert sich in einer engen Bündelung der Verkehrswege Eisenbahn, Nationalstrasse und des ab 1784 errichteten Rhein-Rhône-Kanals – mit der Schleusentreppe von Valdieu zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Burgundischer Pforte und dem Sundgau – oder in der unter Vauban errichteten eindrucksvollen Feste in Belfort.

Adresse des Autors: Prof. Dr. Ernst-Jürgen Schröder, Institut für Kulturgeographie, Albert-Ludwigs-Universität, Werthmannstrasse 4, D-79098 Freiburg i.Br.; E-Mail: ej.schroeder@geographie.uni-freiburg.de

Die Verkehrswertigkeit der Burgundischen Pforte als einer der wichtigsten europäischen Durchgangsräume im Nord-Süd-Verkehr hat sich nach Abschluss der Römischen Verträge 1957, der Vollendung des Europäischen Binnenmarktes 1993 sowie mit der ab 2004 beginnenden EU-Osterweiterung und dem sich hierdurch intensivierenden Ost-West-Verkehr stetig gesteigert, wovon die Eröffnung der A36 (1981) vom Autobahndreieck Neuenburg über Mulhouse/Lyon in Richtung Südfrankreich und Spanien – als zweite Nord-Süd-Magistrale neben der Gotthardachse – sowie die Eröffnung des *“TGV Rhin-Rhône”* (2011) zeugen.

2 Frankreichs Pionierrolle im europäischen Hochgeschwindigkeits-schienenverkehr

Bis Ende 2010 sind in der EU-27 6'637 km Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr in Betrieb gegangen, 2'527 km waren im Bau und weitere 8'605 km in Planung (*Ellwanger* 2011, 102). Für die EU-Kommission ist die Verdreifachung des Umfangs dieses Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2030 ein wichtiges Etappenziel auf dem Weg zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraumes mit einem wettbewerbsfähigen und ressourcenschonenden multimodalen Verkehrssystem bis 2050, das nicht nur dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis der Einwohner und der Wirtschaft der EU-27, sondern auch den höchst ambitionierten umweltpolitischen Zielen Rechnung trägt: einer Verlagerung von über 50 % des Personen- und Güterverkehrs im Entfernungsbereich oberhalb von 300 km auf Schiene und Schiff und einer Senkung des verkehrsbedingten CO₂-Ausstosses um mindestens 60 % gegenüber 1990 (*Europäische Kommission* 2011, 3–10).

Mit rund 1'900 km entfiel 2010 knapp ein Drittel des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes auf Frankreich, das 1981 mit Eröffnung der ersten Neubaustrecke für den TGV (*“Train à grande vitesse”*) zwischen Paris-Gare de Lyon und Lyon (*“TGV Sud-Est”*) den Anfang machte, genau zehn Jahre vor Inbetriebnahme der ersten beiden Neubaustrecken Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg in Deutschland. Als weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken folgten 1989 der *“TGV Atlantique”* von Paris-Montparnasse nach Le Mans und Tours zur Anbindung der Bretagne und Aquitaniens an die französische Hauptstadt, 1993 der *“TGV Nord”* von Paris-Gare du Nord zum Eurotunnel und zur belgischen Grenze, 1994 der *“TGV Rhône-Alpes”* in Verlängerung der Stammstrecke von Lyon nach Valence, 2001 in Fortsetzung nach Süden der *“TGV Méditerranée”* nach Marseilles und Nîmes zur Anbindung der Regionen Provence-Alpes-Côte d'Azur und Languedoc-Roussillon und 2007 – nach zähem politischen Ringen – die Fertigstellung des ersten Abschnittes des *“TGV Est Européen”* zwischen Paris-Gare de l'Est und dem lothringischen Beaudrecourt. Die Anbindung von Strasbourg und dem Elsass an den TGV als Teil der transeuropäischen Eisenbahnachse Paris–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava gilt als wesentliche Voraussetzung für die rasche ökonomische, politische und kulturelle Integration von Ost- und Westeuropa.

Auch wenn Frankreich Ende 2010 mit der zeitgleich erfolgten Eröffnung der Neubaustrecke Madrid–Valencia erstmals von der Netzlänge auf den zweiten Platz in der EU hinter Spanien mit 2'056 km fiel, ist seine Pionierrolle im europäischen Schienenschnellverkehr hinsichtlich der erstmaligen Einführung und seiner nach wie vor dominanten Stellung unbestritten. Von der 2008 auf dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz erbrachten Personenverkehrsleistung von insgesamt 98.6 Mrd. Pkm (gegenüber 1998 mit 49.2 Mrd. Pkm eine Verdoppelung) steht Frankreich mit 52.6 Mrd. Pkm (53.3 %) an erster Stelle. Es folgen – jeweils unter Einschluss der von den Hochgeschwindigkeitszügen auch auf dem konventionellen Streckennetz erbrachten Verkehrsleistung –

Deutschland mit 23.3 Mrd. Pkm (23.6 %) und Italien mit 8.9 Mrd. Pkm (9.0 %) (Ellwanger 2011, 102). Von der auf dem französischen Schienennetz erbrachten Personenverkehrsleistung entfallen sogar knapp 60 % auf den bis zu 320 km/h schnellen Hochgeschwindigkeitsverkehr, der ausgesprochen energieeffizient ist und im Vergleich zu Strasse und Flugzeug ein Minimum des verkehrsbedingten CO₂-Ausstosses wie an externen Kosten überhaupt verursacht (Ellwanger 2011, 100). Auf manchen Strecken hat sich durch die Halbierung der Reisezeit der Modal-Split entscheidend zugunsten des Bahnverkehrs verschoben, womit ein wichtiger Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik geleistet wurde.

3 Mulhouse als neuer Knoten im TGV-Verkehr

Im Dezember 2011 ging der erste Abschnitt des insgesamt 190 km langen “TGV Rhin-Rhône” zwischen Dijon und Mulhouse in Betrieb: Der 140 km lange Abschnitt zwischen Villers-les-Pots (östlich Dijon) und Petit-Croix (südöstlich Belfort), wo jeweils vorläufig die Ein- und Ausfädelungen auf die konventionelle Strecke Mulhouse-Dijon/Paris erfolgen (“Branche Est-Phase 1”) (Abb. 1). Es ist die siebte Neubaustrecke in Frankreich und die erste, bei der nicht nur Paris als Zentrum des schnellen Schienennetzes im Fokus lag (“un axe Paris-Province”), sondern auch die direkte Verknüpfung Ostfrankreichs mit Lyon und dem Mittelmeerraum sowie mit Deutschland und der Schweiz (“un axe Province-Province”). Schematisch gleicht ihr Streckenverlauf der Resultierenden innerhalb des Dreiecks zwischen den Metropolen Paris, Strasbourg und Lyon (Richer & Bérion 2010, 160).

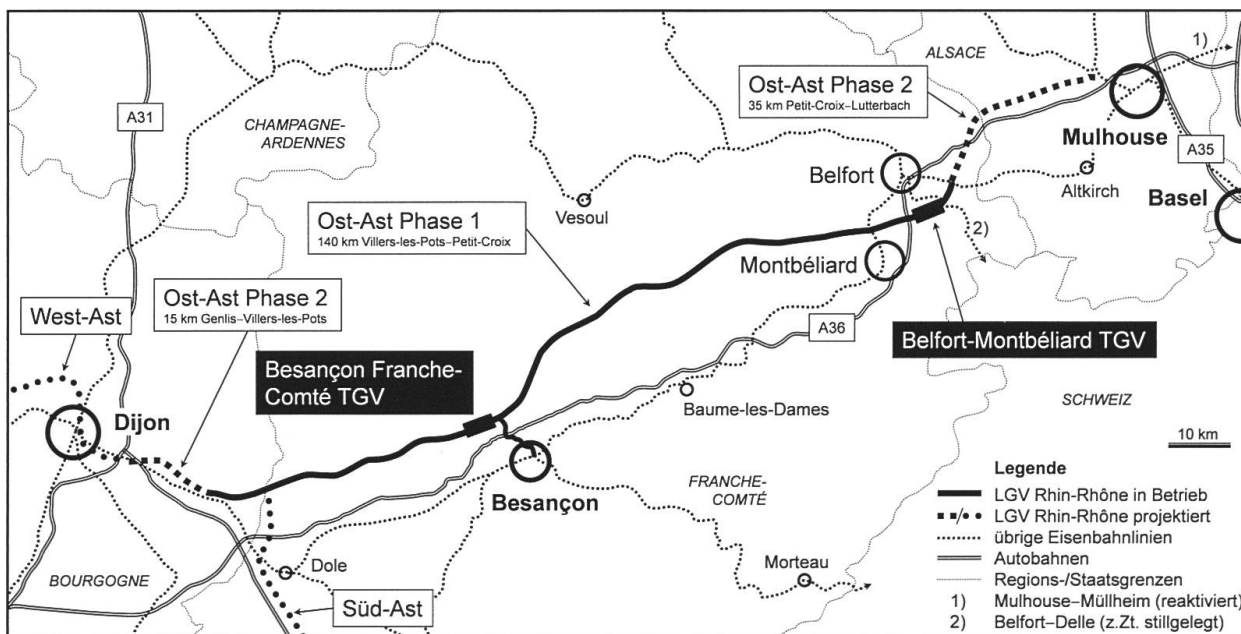


Abb. 1 Übersicht über die Hochgeschwindigkeitsstrecke (“Ligne à grande vitesse” LGV) Rhin-Rhône, von der 140 km des Ost-Astes mit den beiden neuen Bahnhöfen “Besançon Franche-Comté TGV” und “Belfort-Montbéliard TGV” seit Dezember 2011 in Betrieb sind.
Quelle: RFF, Grafik: O. Stucki

Dem Baubeginn im Sommer 2006 ging ein bis in die Mitte der 1980er-Jahre zurückreichender zäher Verhandlungsmarathon voraus: Zum Jahresanfang 2006 war die Finanzierung des ersten Abschnitts (damals noch unter Beteiligung der Region Rhône-Alpes) gesichert (BZ 2006). Von den Gesamtkosten in Höhe von 2.312 Mrd. € trugen der französische Staat 751 Mio. € (32 %), das Réseau Ferré de France 642 Mio. € (28 %), die Regionen Franche-Comté 316 Mio. € (14 %), Elsass 206 Mio. € (9 %) und Burgund 131 Mio. € (6 %), die EU 200 Mio. € (9 %) sowie die Schweiz 66 Mio. € (2 %) (RFF 2011, 5).

Aktuell bestehen über den “TGV Rhin-Rhône” elf Direktverbindungen zwischen Paris-Gare de Lyon und Mulhouse, davon fahren sechs Zugpaare weiter nach Basel/Zürich und seit dem 26. August 2013 sogar eines nach Freiburg i. Br. (über die am 9. Dezember 2012 wiedereröffnete Strecke Mulhouse–Müllheim, vgl. Abb. 1). Richtung Süden gibt es – neben einem TGV-Zug nach Lille – zwei bzw. drei umsteigefreie TGV-Verbindungen zwischen Strasbourg und Montpellier bzw. Marseille (eine ab/bis Frankfurt/M.), meist via Mulhouse–Dijon–Chalon-sur-Saône. Damit avancierte Mulhouse nach Strasbourg zum zweiten TGV-Knoten im Elsass.

4 Die Schlüsselstellung des “TGV Rhin-Rhône” bei der wirtschaftlichen Erneuerung der Departemente Haut-Rhin, Territoire de Belfort und Doubs

Die Anbindung der Departemente Haut-Rhin, Territoire de Belfort und Doubs an den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr bedeutet eine weitere Erhöhung ihrer Verkehrs- und Standortgunst und hilft bei der Überwindung ihrer nach wie vor akuten, vom Niedergang ihrer einstigen Traditionsbranchen herrührenden ökonomischen Strukturkrise. Insbesondere das frühere Industriezentrum Mulhouse sieht in seiner neuen Drehscheibenfunktion im Hochgeschwindigkeitsverkehr in Verbindung mit einem “runderneuten” Bahnhofsquartier (mit der 2006 reaktivierten Strassenbahn und der neuen Unterpräfektur im Gebäude der ehemaligen SCPA [“*Société commerciale des potasses et de l’azote*”]) als neuem Entrée in die City den entscheidenden Mosaikstein hin zu einer postindustriellen grünen Stadt. Im Vordergrund steht die Stärkung von Mulhouse als hochwertigem Dienstleistungsstandort, insbesondere die Funktion als Einkaufs-, Messe- und Kongressstandort sowie als Ziel für Städtetouristen insbesondere aus Paris und dem Mittelmeerraum.

Vor allem im hochwertigen Segment des Übernachtungstourismus hat die “Agglomération de Mulhouse” mit ihrer mässigen Wachstumsrate von 15.6 % (2006–2012) im Vergleich zu Basel und Freiburg erheblichen Nachholbedarf, zumal sich die RegioTriRhena als eine gemeinsame touristische Destination in drei Ländern begreift. Im Jahr 2012, dem ersten Betriebsjahr des “TGV Rhin-Rhône”, nahm die Zahl der Übernachtungen gegenüber dem Vorjahr um rund 3 % bzw. 20’400 Übernachtungen auf 685’900 ab. Unter allen Tourismusregionen im Elsass ist dies die stärkste Abnahme (vgl. Tab. 1). Allerdings bleibt hierbei der vor allem in grösseren Städten immer wichtiger werdende Tagestourismus unberücksichtigt, der insbesondere durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr stimuliert wird.

Tab. 1 Übernachtungen in der Région Alsace, im Kanton Basel-Stadt und im Stadtkreis Freiburg 2006–2012 (Quellen: ⊕_1 [Observatoire Regional du Tourisme d'Alsace], $\text{⊕}_{2, 3}$; eigene Berechnungen).

Gebietseinheit	Logiernächte in 1'000, davon Ausländer							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2006–2012 in %
Région Alsace*)	5'551.1	5'760.8	5'746.3	5'779.7	5'856.4	6'250.1	6'204.1	11.8%
	2'215.4	2'268.9	2'187.3	2'132.2	2'221.5	2'384.8	2'411.0	8.8%
<i>davon:</i>								
Communauté Urbaine de Strasbourg	1'948.9	2'054.2	2'109.7	2'110.9	2'173.3	2'303.0	2'309.5	18.5%
	760.1	787.0	764.3	747.4	811.1	902.4	903.4	18.9%
Agglomération de Mulhouse	593.3	586.1	596.3	623.5	648.8	706.3	685.9	15.6%
	181.9	173.0	170.5	189.1	207.7	222.2	228.3	25.5%
Agglomération de Colmar	578.7	616.2	625.7	621.0	593.9	651.0	648.6	12.1%
	248.3	253.6	269.1	258.8	263.6	284.9	284.2	14.5%
Zone Vignoble ^{o)}	1'051.0	1'100.6	1'051.2	1'037.5	1'051.4	1'104.1	1'087.9	3.5%
	488.6	510.0	482.4	466.9	465.5	474.2	478.5	2.1%
Kanton Basel-Stadt**)	886.8	944.2	1'008.9	1'030.3	1'071.1	1'079.3	1'081.9	22.0%
	659.3	684.3	710.0	716.3	767.5	772.8	768.5	16.6%
Stadtkreis Freiburg***)	987.1	1'130.4	1'218.9	1'254.5	1'289.0	1'380.7	1'404.8	42.3%
	305.3	343.5	388.9	385.2	399.2	431.2	453.4	48.5%

*) Hotelbetriebe (0★ à 4★)

**) Hotelbetriebe (ohne Hotelschiffe in Spitzenzeiten)

***) Beherbergungsstätten mit neun und mehr Betten (einschl. Campingplätze)

o) Dabei handelt es sich weithin um die wegen des Weinbaus und ihrer zahlreichen mittelalterlichen Städte touristisch besonders attraktive linksrheinische Vorbergzone und Teile der angrenzenden Niederterrasse (Kintzheim, Reichenweiher, Eguisheim etc.).

Das Bahnhofsquartier von Mulhouse wird aufgrund seiner hervorragenden internationalen Erreichbarkeit und seiner sehr guten Innenstadtanbindung an der Flanierzone des Rhein-Rhône-Kanals von der SERM (“*Société d'Équipement de la Région Mulhousienne*”) zu einem hochwertigen Wirtschaftsstandort in der wissensbasierten Dienstleistungsökonomie entwickelt (⊕_4). Bereits 2011 verlegte der finnische Maschinenbaukonzern Wärtsilä seine französische Konzernleitung mit ca. 192 Mitarbeitern aus den “historischen Mauern” des früheren Traditionsbetriebes SACM (“*Société Alsacienne de Constructions Mécaniques*”), den er 1989 übernommen hatte, dorthin, was für Mulhouse symbolträchtig für den Aufbruch in die postindustrielle Ära war (⊕_5). 1989 galt Wärtsilä noch als Hoffnungsträger, wurde dann aber ab 2004 zunehmend zum Problemfall, als es unter dem Restrukturierungsdruck Teile der Schiffsmotorenproduktion an die MEA (“*Mitsubishi Equipment Alsace*”) ausgliederte und sich Ende 2010 komplett aus der Produktion in Mulhouse zurückzog. Die SERM ist auch damit beauftragt, das ca. 11 ha grosse Restareal der einstigen SACM, in dem nach dem Auszug von Wärtsilä nur noch der Restbetrieb von MEA mit rund 100 Beschäftigten von der früheren industriellen Bedeutung dieses Standortes zeugt, unter dem Namen “*Le Village industriel de «La Fonderie»*” zu vermarkten. Auch für das Areal von DMC (“*Dollfus, Mieg & Cie.*”), einst Wiege der elsässischen Textilindustrie (1746) bzw. Aushängeschild des französischen “Manchesters” und heute mit rund 70 ha grösste “post-industrielle Fläche” in der Stadt (Abb. 2), gibt es – mit Ausnahme auf einer Fläche von 5 ha für die Fortführung des textilen Rumpfbetriebes – konkrete Visionen für einen ökologisch vorbildlichen Wohn- und Kreativpark unter Wahrung der industriegeschichtlich wertvollen Bausubstanz. Die Wiederbelebung dieses einzigartigen Zeugnisses der Industriegeschichte in der RegioTriRhena hat daher die besten Chancen, als Projekt für die trinational angelegte IBA Basel 2020 nominiert zu werden, mit der modellhaft Ansätze zur Entwicklung von städtischen Problemräumen aufgezeigt werden sollen. Beide städtebaulichen Entwicklungsprojekte stehen für den postindustriellen Umbau von Mulhouse, bei dem dem “*TGV Rhin-Rhône*” eine wesentliche Schlüsselstellung zufällt.



Abb. 2 Luftaufnahme des weithin brachliegenden DMC-Areals mit der ab 1854 erbauten Cité – einst Wiege der elsässischen Textilindustrie, heute Entwicklungsgebiet für einen urbanen ökologischen Wohn- und Kreativpark unter Wahrung der Industriegeschichte (Quelle: DMC).

Das direkt an der Burgundischen Pforte liegende Belfort wie auch das nur wenige Kilometer entfernte Montbéliard, das über 400 Jahre bis 1796 den äussersten Vorposten Württembergs (“Mömpelgard”) bildete und bis heute durch den protestantischen Wirtschaftsgeist geprägt ist, erfahren als Folge des auf der Gemarkung Meroux angelegten neuen Gemeinschaftsbahnhofs “Belfort-Montbéliard TGV” zusätzliche Entwicklungsimpulse als Wirtschaftsstandort durch den dort im Entstehen begriffenen Innovationspark “La Jonxion”(vgl. Abb. 3). Montbéliard mit seinem Vorort Sochaux, grösstem Standort von PSA (Peugeot Société Anonyme), und Belfort, das nach 1871 durch seinen Verbleib bei Frankreich durch Filialgründungen u. a. von SACM (heute Alstom) und DMC aus Mulhouse (damals “Mülhausen”) zur Sicherung des französischen Absatzmarktes zum Industriezentrum aufstieg und heute grösster Werkstandort von Alstom im Bereich Kraftwerksanlagen und Bahntechnik (TGV) ist, stehen durch ihre jeweilige Monostruktur immer wieder unter wirtschaftlichem Anpassungsdruck sowie vor der Notwendigkeit, über die Förderung von Clustern neue zukunftsfähige Arbeitsplätze zu schaffen.



Abb. 3 Direkt neben dem neuen TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard entsteht der erste Bauabschnitt des Business- und Innovationsparks “La Jonxion” zur Schaffung neuer zukunftssicherer Arbeitsplätze in dieser durch Monostruktur geprägten Region.

*Foto: E.-J. Schröder,
Mai 2013*

5 Der “TGV Rhin-Rhône” als europäisches und grenzüberschreitendes Integrationsprojekt

Mit dem “TGV Rhin-Rhône” werden auf französischem Boden zwei zentrale europäische Verkehrsachsen miteinander verknüpft: die Nord-Süd-Achse zwischen Nordeuropa/Deutschland, Ostfrankreich, Nordschweiz und dem Mittelmeerraum und die Ost-West-Achse zwischen Paris, Burgund, Franche-Comté und der RegioTriRhena und dem Schweizer Jura. Der “TGV Rhin-Rhône” wird zur Schnittstelle zwischen Nord- und Südeuropa, zwischen Nordsee und Mittelmeer und leistet somit einen entscheidenden Beitrag zum Zusammenwachsen der von Vielfalt geprägten Regionen Europas. Durch ihn verkürzen sich nicht nur die innerfranzösischen Fahrzeiten – von Mulhouse nach Paris-Gare de Lyon auf 2:41 bis 3:00 Stunden (je nach Häufigkeit der Zwischenstopps) und nach Marseille und Montpellier um über eine Stunde auf jeweils knapp fünf Stunden –, auch der trinationale Oberrhein erfährt einen integrativen Quantensprung und rückt ihn noch stärker in den Brennpunkt Europas inmitten der Entwicklungsachse Rotterdam–Mannheim–Genua/Marseille.

Über den “TGV Rhin-Rhône” ist Basel im Zweistundentakt in gut drei Stunden direkt an Paris angebunden. Dies ist eine halbe Stunde schneller gegenüber dem 2007 bis 2011 über Strasbourg nach Basel/Zürich verkehrenden “TGV Est Européen”. Aber auch der Schweizer Kanton Jura erfährt durch den “TGV Rhin-Rhône” eine grundlegende Verbesserung seiner bis dato peripheren Lage, da der neue TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard nur 15 km von der französisch-schweizerischen Grenze entfernt liegt und von der Bahnstrecke Biel–Delémont–Belfort gekreuzt wird. Die bis 2016 vorgesehene Reaktivierung der seit den 1990er-Jahren auf französischer Seite stillgelegten Strecke ist – bei geschätzten Kosten von 116 Mio. € – für das Zusammenwachsen dieser Grenzregion und angesichts ihrer zukünftigen Bedeutung als internationale Zulaufstrecke von rund 100 km Länge, in deren Einzugsbereich ca. 600'000 Menschen leben, von enormer Wichtigkeit. Am 10. Dezember 2006 wurde im Vorgriff auf dieses Vorhaben bereits der von der SBB betriebene stündliche S-Bahn-Verkehr von Boncourt über die Grenze in das französische Städtchen Delle verlängert (BaZ 2006, Abb. 4). Die Kosten dieses vorbildlichen grenzüberschreitenden Projektes (697'700 €) trugen zu je 281'400 € (40 %) die Region Franche-Comté und der Kanton Jura, zu 115'500 € (17 %) die EU im Rahmen von INTERREG und den Rest (3 %) die Schweiz.

Abb. 4 Seit 2006 fährt die SBB wieder von Biel über die Grenze nach Delle. Bis 2016 soll die gesamte Strecke bis nach Belfort über den neuen TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard mit INTERREG-Mitteln reaktiviert werden (vgl. Abb. 1).

Foto: E.-J. Schröder,
Mai 2013



Auch das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz ist seit dem 23. März 2012 direkt mit dem “TGV Rhin-Rhône” verknüpft: Zunächst mit einem Zug von Frankfurt/M nach Marseille via Karlsruhe–Strasbourg, seit 2013 auch mit einem Zug von Paris-Gare de Lyon nach Freiburg i. Br. Dieser verkehrt über die zum 9. Dezember 2012 ebenfalls mit Hilfe von INTERREG-Geldern reaktivierte, 22 km lange Strecke Mulhouse–Müllheim. Auf dieser seit 1980 stillgelegten Strecke verkehren nun auch wieder regulär werktäglich sieben (am Wochenende fünf) Regionalzüge für Pendler und Ausflügler, nachdem bereits 2006 der Verkehr zu besonderen Anlässen aufgenommen wurde. Damit sind Freiburg und Mulhouse auf dem direkten Schienenweg mit dem sog. Blauwal (“Baleine”) in ca. 45 Minuten verbunden (Linck 2012, 21).

6 Fazit und Ausblick

Mit Inbetriebnahme des ersten Abschnittes des “TGV Rhin-Rhône” und mittelfristig prognostizierten jährlich 11 Mio. Fahrgästen hat und wird sich die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn grundlegend verbessern, da mit der enormen Zeitersparnis nicht nur Fahrgäste vom Strassen- und Luftverkehr auf die Schiene verlagert, sondern zusätzliche durch dieses Verkehrsangebot überhaupt erst gewonnen werden. Entscheidend ist aber die weitere Stärkung der trinationalen Euregion Oberrhein in ihrer Rolle als zentraleuropäische Verkehrsdrehscheibe und als Wirtschaftsstandort im europäischen und globalen Wettbewerb um Investoren und Touristen. Vordergründig dürfte durch die beschleunigte Erreichbarkeit wechselseitig der Tagestourismus in Paris, Basel, Freiburg, Mulhouse, Belfort, Besançon und Dijon stimuliert werden, zumal die Innenstadt der Hauptstadt Burgunds seit 2012 mit der Strassenbahn wieder an den Bahnhof angebunden ist (vgl. Abb. 5).



Abb. 5 Auch in Dijon erwies sich die 2012 reaktivierte und mit dem TGV-Bahnhof verknüpfte Strassenbahn (auf dem Bild noch im Bau) als wichtige städtebauliche Erneuerungsmassnahme und trug zur Attraktivitätssteigerung der City bei.

Foto: E.-J. Schröder,
Dezember 2011

Eine weitere Beschleunigung des “TGV Rhin-Rhône” um zehn Minuten wird sich in naher Zukunft mit dem Bau der Anschlussstrecken bei Dijon (15 km) und zwischen Petite Croix und Mulhouse (35 km) (“Branche Est – Phase 2”) ergeben. Aber auch der “TGV Est Européen” wird zwischen Paris und Strasbourg mit Fertigstellung des zweiten Abschnittes zwischen Beaudrecourt und Vendenheim 2016 um 30 Minuten beschleunigt. Noch wenig konkret ist der Zeithorizont in Bezug auf die Realisierung des ebenfalls zum “TGV Rhin-Rhône” gehörenden West- und Süd-Astes: Weiterführung des Hochgeschwindigkeitstrassees westlich von Dijon Richtung Paris und Verknüpfung mit dem “TGV Sud-Est” sowie südliche Anbindung nach Lyon via Dole und Bourg-en-Bresse (vgl. Abb. 1). Diese steht auch in Zusammenhang mit der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke Lyon–Turin durch den neuen 52 km langen Mont-Cenis-Basistunnel als neue Alpentransversale und ist damit auch von europäischer Dimension. Auch hiervon dürften sich für das südliche Elsass zusätzliche starke wirtschaftliche Impulse ergeben. Vorerst gilt es aber, die neuen grenzüberschreitenden Verbindungen weiter zu optimieren und vor allem den aufstrebenden EuroAirport an das französische Schienennetz anzubinden.

Literatur

- BaZ 2006. Der Jura hat wieder einen Bahnanschluss ins Nachbarland Frankreich. *Basler Zeitung* vom 16.12.2006.
- BZ 2006. Das Elsass kommt ans TGV-Netz. *Badische Zeitung* vom 14.2.2006.
- Ellwanger G. 2011. Weltweite Erfolge und Perspektiven des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. In: Verband der Bahnindustrie in Deutschland (Hrsg.): *20 Jahre Hochgeschwindigkeitsverkehr – nationale und internationale Perspektiven*. Jahrbuch des Bahnwesens Edition 2011/12, Köln, 99–106.
- Europäische Kommission 2011. *Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*. Weissbuch Verkehr 2050, Brüssel, 1–35.
- Linck H 2012. *Autrefois et aujourd’hui: Le Rail relie l’Alsace et le Pays de Bade*. Freiburg, 1–43.
- RFF 2011. *Inauguration LGV Rhin-Rhône*. Réseau Ferré de France, Dossier de Presse, 1–26.
- Richer C. & Bérion P. 2010. Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux: le cas de l’arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. *Belgeo* 1-2: 159–169.
- Tietze W. (Hrsg.) 1970. *Burgundische Pforte*. Westermanns Lexikon der Geographie, Braunschweig, S. 580.

Internetlinks

- 1 www.clicalsace.com/bilan-d-activite,638/
- 2 www.statistik-bs.ch/tabellen/t10
- 3 www.statistik.baden-wuerttemberg.de/
- 4 www.serm68.fr/index.php?option=com_content&task=view&id=221&Itemid=1
- 5 www.wartsila.com/en_FR/Home

