

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 64-65 (2023-2024)
Heft: 2 ; 1

Artikel: Neuere Entwicklungen im oberelsässischen Eisenbahnnetz
Autor: Stucki, Oliver
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1077271>

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>

Neuere Entwicklungen im oberelsässischen Eisenbahnnetz

Oliver Stucki

Eine Einleitung zu: Hans-Ulrich Sulser – Aufbau und Rückbildung des oberelsässischen Eisenbahnnetzes (RB 14/1 1973: 21–43)

Die Verkehrsgeographie befasst sich mit dem Verkehr als räumliche Erscheinung. In den früheren Jahren standen dabei meist die Verkehrsmittel und Verkehrswege im Mittelpunkt: ihre Verteilung über die Erdoberfläche, ihre Abhängigkeit von den natürlichen Grundlagen und der technischen Entwicklung sowie ihre kulturlandschaftsprägenden Wirkungen. Heute wird die funktionale Verkehrsgeographie stärker betont, d. h. die Aufgaben des Verkehrs, seine Bedeutung für das Funktionieren des Wirtschafts- und Gesellschaftslebens oder sozialgruppenspezifische Aktivitätsmuster stehen mehr im Vordergrund.

Hans-Ulrich Sulser (1928–2006), langjähriger Leiter des Wirtschaftsarchivs, verfasste verschiedene, meist geographisch-volkswirtschaftlich ausgerichtete Publikationen – mehrfach auch für die Regio Basiliensis. Er setzte sich generell für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der trinationalen Region Basel ein, so war ihm auch die regionale Verkehrspolitik und -geographie stets ein Anliegen. Im vorliegenden Artikel fokussiert er auf die verschiedenen Phasen der Entstehung und der anschliessenden Reduktion des Eisenbahnnetzes im Oberelsass und der Burgunder Pforte, gibt den damaligen Zustand wider und stellt eine zum damaligen Zeitpunkt noch nicht bestehende grafische und tabellarische Übersicht über sämtliche Linieneröffnungen und -schliessungen zusammen. Da das Gebiet mehrfach Schauplatz von kriegerischen Auseinandersetzungen war, die tiefgreifend auf die Gestaltung, die strategische und wirtschaftsgeographische Ausrichtung und Bedeutung der Verkehrsströme und -richtungen sowie auf die Wirtschaftlichkeit des Bahnnetzes einwirkten, hat Sulser die Jahre 1870, 1913, 1938 und 1972 als Stichjahre für die Darstellung des jeweiligen Netzzustands gewählt (Karten 1 bis 4 im Originalartikel). Sulser zeigt auf, dass die bereits vor dem Zweiten Weltkrieg einsetzende Rückbildung des Netzes auf eine Kombination von wachsender Konkurrenz durch das Automobil, sich nicht mehr lohnender Erneuerung der Infrastruktur nach Kriegszerstörung und den sich mehrmals ändernden Verkehrsströmen und -richtungen zurückzuführen ist.

Der Zenit der Streckenstilllegungen war zum Publikationszeitpunkt des Originalartikels noch nicht erreicht, so dass eine Fortschreibung der Karten angebracht ist. Abbildung 1 zeigt, dass bis heute eine weitere Konzentration auf die Hauptlinien stattgefunden hat. Dies entspricht im Grundsatz dem damaligen Fazit von Sulser, allerdings konnte er nicht vorhersehen, dass sich unterdessen auch ein gegensätzlicher Trend entwickeln wird: sinnvolle und das erforderliche Fahrgastpotenzial aufweisende Linien im Schienenverkehr zu reaktivieren. Dies erfolgt nicht zuletzt aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes, zur Entlastung hochfrequentierter Strassenverbindungen

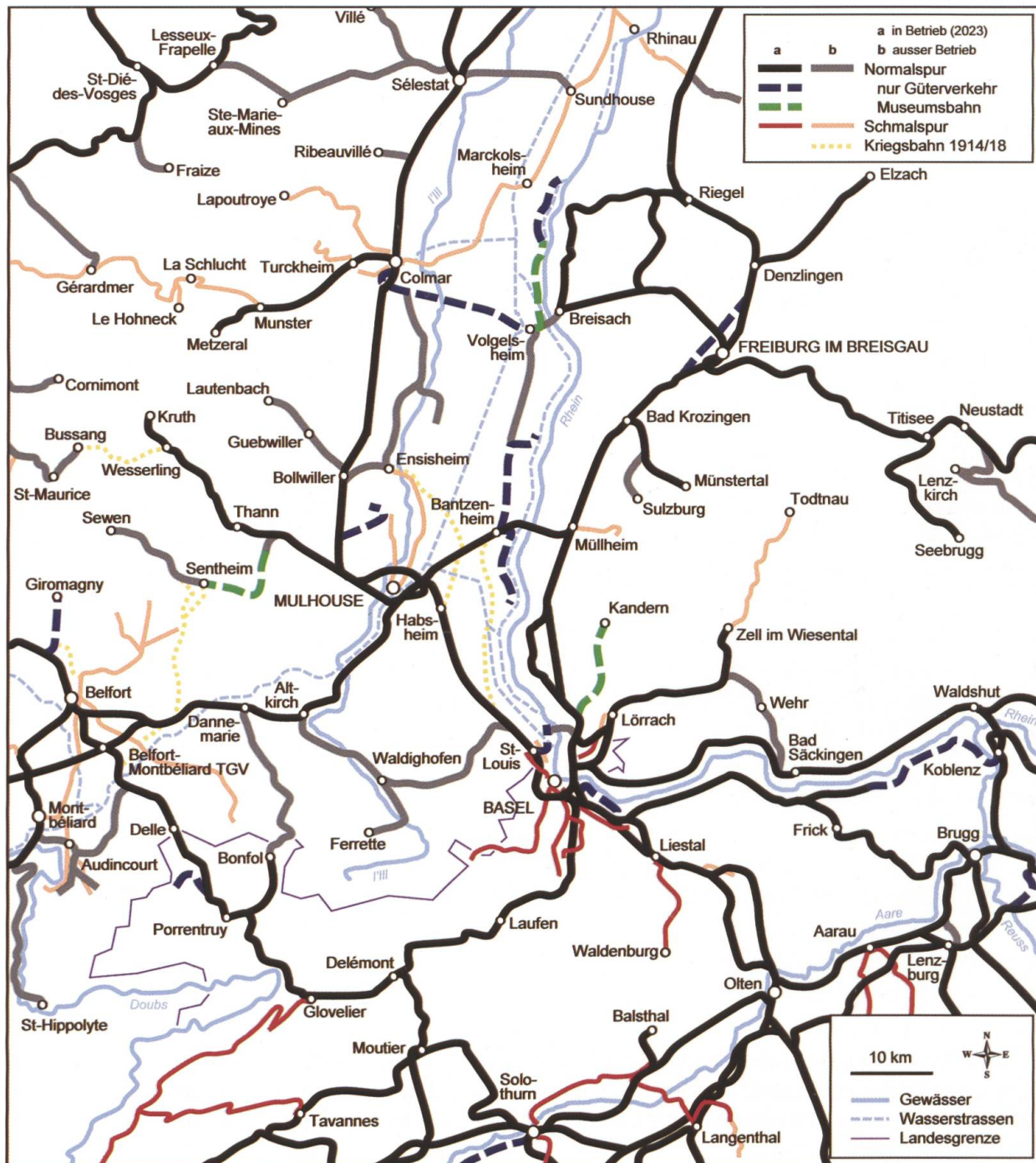


Abb. 1 Das Eisenbahnnetz im Oberelsass und seiner Umgebung im Jahre 2023 (Datengrundlage: Gibert & Banaudo 1981, Würdig 2015 sowie eigene Erhebung).
Grafik: O. Stucki

gen oder aus politischer Motivation. Abbildung 1 darf daher nicht darüber hinwegtäuschen, dass einzelne Linien, welche heute als “in Betrieb” aufgeführt sind, insbesondere in den 1980er und 1990er Jahren stillgelegt und erst in neuerer Zeit reaktiviert wurden.

Paradebeispiel dafür ist die grenzüberschreitende Linie Belfort – Delle – Porrentruy (vgl. Kap. 7 im Originalartikel). Diese wurde auf französischer Seite bereits 1958 faktisch “koordiniert” (vgl. Abb. 2), die beiden verbliebenen internationalen Schnellzugpaare Belfort – Delémont verkehrten am 26. September 1992 zum letzten Mal (Abb. 3). Am 28. Juni 1993 wurde der Grenzübergang Delle für den Güterverkehr geschlossen, ab 27. Mai 1995 endeten die Regionalzüge aus der Schweiz in Boncourt, dem letzten Bahnhof vor der Landesgrenze. Insbesondere für Grenzgänger wurden allerdings ab 10. Dezember 2006 mehrere Regionalzugpaare wieder bis Delle verlängert (Abb. 4). Die Wende brachte dann die Schnellfahrstrecke “LGV Rhin-Rhône”, welche am 11. Dezember 2011 in Betrieb ging: In der Gemeinde Meroux-Moval wurde am Kreuzungspunkt mit der stillgelegten Linie Belfort – Delle ein Bahnhof errichtet: “Belfort-Montbéliard TGV” (vgl. Schröder 2013, Woessner 2013). Die Linie hatte somit das Potenzial, als (internationaler) TGV-Zubringer zu dienen. Dies führte letztlich dazu, dass sie am 9. Dezember 2018 – gesamterneuert und elektrifiziert – abermals in Betrieb genommen wurde (Ammann 2019). Bedient wird die Strecke heute von SBB und SNCF: RE (RegioExpress) Biel/Bienne – Delle – Meroux TGV sowie TER (Transport express régional) Belfort – Meroux TGV – Delle.



Abb. 2 Das typische Bild einer “koordinierten” Strecke in Frankreich (per Gesetz wurde eine Koordination zwischen sich konkurrierenden Bus- und Bahnlinien durchgeführt, was in vielen Fällen dazu führte, dass der Regionalverkehr auf die Strasse verlegt wurde): Die Natur erobert sich das Bahntrasse zurück, der Unterhalt wird vernachlässigt, so dass die Strecke auch für einen allfällig (und vorerst) noch verbleibenden Güterverkehr unattraktiv wird (Morvillars, 19. Juli 2013).

Foto: O. Stucki



Abb. 3 Knapp drei Monate vor seiner Einstellung wartet der Schnellzug 1085 nach Delle – Delémont (vgl. Abb. 9 im Originalartikel) in Belfort auf Anschlussreisende des Eurocitys 115 “L’Arbalète” Paris – Basel – Zürich (29. Juni 1992). Foto: O. Stucki



Abb. 4 Triste Stimmung im ehemals bedeutenden Grenzbahnhof: Das (einzig) Gleis aus der Schweiz endet am Bahnsteig von Delle im Nirgendwo (11. Januar 2011). Foto: O. Stucki

Gemäss Schröder (2021) besteht bei grenzüberschreitenden Linien nach Deutschland ebenfalls Potenzial zur Reaktivierung. So erfolgte die Reaktivierung z. B. bei der grenzüberschreitenden Strecke (Mulhouse –) Bantzenheim – Neuenburg (– Müllheim) bereits vor etwas mehr als zehn Jahren: Nachdem die Strecke seit den 1980er Jahre nur noch dem Güterverkehr diente, wurde sie 2006 mit sonntäglichen und 2012 mit täglichen Personenzügen Mulhouse – Müllheim wiedereröffnet. Zwischen 2013 und 2018 fuhr gar der TGV Freiburg i. Br. – Paris über diese Strecke (🌐₁).

Das Beispiel der Strecke Mulhouse – Thann (– Kruth) zeigt hingegen, dass auch die Modernisierung von Nebenlinien in die Vogesentäler sinnvoll ist: Mit der Elektrifizierung und der Inbetriebnahme der Stadtbahn (“tram-train”) Mulhouse – Thann im Dezember 2010 wurde die Strecke einer sicheren Zukunft zugeführt (🌐₂). Dieser Betrieb könnte dereinst bis Kruth verlängert werden, vorerst fahren dort aber wie bisher Dieseltriebwagen.

Bei anderen Linien in die Vogesentäler bleibt die Reaktivierung wohl weiterhin ein Traum, da die Rahmenbedingungen ungünstig sind (Abb. 5). Die Hauptfunktion der Bahnen damals – die Erschliessung der ländlichen Gebiete für den Güterverkehr – hat längst die strassengebundene Transportbranche übernommen, grössere Industriebetriebe mit namhaftem Güterverkehr sind ebenfalls nur noch wenige zu finden (Abb. 6). Für einen profitablen Personen(nah)verkehr ist in den ländlichen und peripheren Gebieten das Potenzial aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte hingegen meist zu klein, eine Rechtfertigung für eine Reaktivierung somit nicht gegeben. An den damaligen Erkenntnissen von Sulser hat sich generell wenig geändert.



Abb. 5 Seit über dreissig Jahren fordert eine Vereinigung die Wiedereröffnung der Bahnlinie von Bollwiler nach Guebwiller, auf der 1969 der Personen- und 1992 der Güterverkehr eingestellt wurde. Obwohl eine Studie 2008 die Reaktivierung der Linie als mögliche Variante eines sinnvollen öffentlichen Verkehrs aufgezeigt hat, betrachtet die Région Grand Est die Wiedereröffnung der Linie nicht als vordringlich (☹₃). Die Vereinigung will deshalb aber nicht aufgeben, was sie am ehemaligen Bahnhof von Guebwiller auch kund tut (4. Oktober 2017).
Foto: O. Stucki



Abb. 6 Die Förderung im Kalibergwerk Wittenheim (südlich Ensisheim) ist zwar seit 1986 eingestellt (links im Bild das Fördergerüst des ehemaligen, heute verfüllten Schachts "Théodore"), der Gleisanschluss des Areals besteht aber nach wie vor (21. April 2012).
Foto: O. Stucki

Interessant ist die Betrachtungsweise von Sulser, die Eisenbahn sei aufgrund der langlebigen, auch nach einer Stilllegung wahrnehmbaren Infrastruktur(reste) ein ideales Objekt für deren nachträgliche Erforschung. Diese Aussage dürfte auch heute noch grundsätzliche Gültigkeit haben, insbesondere da seit der Jahrtausendwende der (teilweise) Erhalt von Bahninfrastruktur auch aus Sicht der Denkmalpflege, Industriekultur und Technikgeschichte mehr Bedeutung erlangte. Dem Ansinnen abträglich ist jedoch das heutige Ziel zur Siedlungsverdichtung, wodurch die meist günstig gelegenen ehemaligen Bahnareale zuweilen mit wenig Rücksichtnahme auf wertvolle oder identitätsstiftende Elemente vollständig einer neuen Nutzung zugeführt werden. Im Weiteren stehen auch vermehrt Forderungen im Raum, dass eine Infrastruktur nach deren Aufgabe vollständig rückzubauen sei. Insofern wird es für Eisenbahnarchäologen zunehmend schwierig, Spuren ehemaliger Bahnlinien ausfindig zu machen, soweit es sich nicht um (einzelne) herausragende Denkmalschutz-Objekte handelt (wie z. B. ein Viadukt) oder ehemalige Bahntrassees, die in Rad- oder Fusswege umgewandelt wurden. Im Sinne der Erinnerung an die einstmalige Bedeutung der Bahnlinien im Oberelsass dürfen letztlich auch die Museumsbahnen nicht vergessen gehen (vgl. Abb. 1).

Zusammenfassend handelt es sich beim Artikel von Sulser um eine typische Arbeit im Sinne des damaligen Verständnisses der Verkehrsgeographie: Aufarbeitung der physiogeographischen, humangeographischen, politischen und geschichtlichen Fakten, Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Ursachen, so dass damit eine gesamtheitliche Übersicht entsteht. Entsprechend ist der Artikel zeitlos lesenswert. Ergänzend – insbesondere in Bezug auf die neuere Geschichte des Eisenbahnnetzes im Oberelsass und der Burgunder Pforte – sind *Gibert & Banaudo* (1981), *Dupuy et al.* (1998) und *Buchmann & Dupuy* (2001) zum Studium empfohlen.

Literatur

- | | |
|--|---|
| <p>Ammann C. 2019. Wiedereröffnung Delle – Belfort. Eine wechselvolle Geschichte – eine Zukunft mit Herausforderungen. <i>Eisenbahn Amateur</i> 6/2019: 248–256.</p> <p>Buchmann J. & Dupuy J.-M. 2001. <i>L'Encyclopédie des Chemins de Fer D'Alsace-Lorraine. Tome 2.</i> Auray, 1–349.</p> <p>Dupuy J.-M., Buchmann J. & Mayer B. 1998. <i>L'Encyclopédie des Chemins de Fer D'Alsace-Lorraine.</i> Auray, 1–330.</p> <p>Gibert A. & Banaudo J. 1981. <i>Trains Oubliés. Volume 1 : L'Alsace-Lorraine – L'Est.</i> Menton, 1–175.</p> <p>Schröder E.-J. 2013. Die Burgundische Pforte – neue Drehscheibe im europäischen Schienenschnellverkehr und ihre regionalen Effekte. <i>Regio Basiliensis</i> 54(3): 111–119.</p> | <p>Schröder E.-J. 2021. Der Rückbau der Kernkraft und die Verkehrswende am Oberrhein in grenzüberschreitender Perspektive. <i>Regio Basiliensis</i> 62(2): 143–154.</p> <p>Woessner R. 2013. Le TGV Rhin-Rhône et le retour de la Porte de Bourgogne. <i>Regio Basiliensis</i> 54(3): 121–128.</p> <p>Wüldig T. 2015. <i>Atlas ferroviaire de la France. Tome I Nord.</i> Köln, 1–80.</p> |
|--|---|

Internetquellen

- 🌐₁ https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_M%C3%BCllheim%E2%80%93Mulhouse
- 🌐₂ https://de.wikipedia.org/wiki/Tram-Train_Mulhouse%E2%80%93Vall%C3%A9e_de_la_Thur
- 🌐₃ <https://www.lalsace.fr/transport/2023/03/02/florirail-mise-sur-les-futurs-trains-legers-pour-desser-vir-la-vallee>