

# Verkehrsorientierung im Elsaß

Von Gabriel Wackermann

Durch seine Lage am Rande Frankreichs ist das Elsaß in besonderem Maße dem grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Wettbewerb ausgesetzt. Diese internationale Konkurrenzsituation spielt bei den Verkehrsproblemen eine wichtige Rolle, obwohl solche Zusammenhänge in den Entwürfen der Verkehrsplaner oft nur spät oder ohne hinreichend gründliche Voruntersuchungen ihren Niederschlag finden. Aber auch innerhalb der gesamtstaatlichen Grenzen wirft diese Ostprovinz Frankreichs aufgrund ihrer Randlage wichtige Fragen auf, die im Spannungsfeld stehen zwischen den Erfordernissen einer weltweit verflochtenen Nationalökonomie und den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft und Kultur. Das Elsaß ist ein Beispiel dafür, daß Raumordnung auch auf der regionalen Ebene stets aus einer möglichst weitgreifenden Perspektive zu konzipieren ist, d.h. hier aus der Sicht der kontinentalen und sogar der interkontinentalen Abhängigkeiten und Verknüpfungen. Aus einer solchen übergreifenden Sichtweise läßt sich dann deutlicher herausarbeiten, welchen Schwierigkeiten sich das Oberreingebiet stellen muß, wenn es seine Position als eine der sogenannten „Grundachsen“ des mitteleuropäischen Verkehrs behaupten will, zumal in einer Zeit, in der neue Technologien, geänderte Verkehrsformen und gewandelte Strategien multinationaler Großfirmen zu grundlegenden Umstrukturierungen der Verkehrsnetze führen.

## I. Die Grundlagen der modernen Infrastrukturen

Die Entwicklungsgrundlagen des modernen Elsaß, wie es heute besteht, sind in der Zeit der Industrialisierung gelegt worden und beruhen zunächst vor allem auf der verbindenden Wirkung des Eisenbahnnetzes; in den tiefgreifenden Umbrüchen der Industrialisierungsepoche hat die Eisenbahn oftmals alte Wirtschaftsbeziehungen gefestigt und neue Verbindungen oder Mittelpunkte entstehen lassen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden die Hauptstrecken der elsässischen Eisenbahn samt ihren Nebenlinien vollendet, so daß alle zentralen Orte der verschiedenen Ebenen miteinander verbunden waren. Zumindest bis 1939 bedeutete jeder Bahnhof für die zugehörige Gemeinde und ihr Umland eine Stärkung der Wirtschaftskraft. Orte wie Hochfelden oder Surbourg verdankten ihre langjährige günstige Erreichbarkeitsstellung vor allem dem Schienennetz.

Die Zone der konzentrierteren Industrieansiedlungen entstand längs des Rheins mit einigen Kilometern Abstand zum Strom, weil der „wilde Rhein“ noch immer Überschwemmungsgefahren mit sich brachte (s. auch den Beitrag über das Städtetz im vorliegenden Band). Das wichtigste Industriegebiet des Elsaß entstand im Mülhauser Raum; es benötigte und erhielt als erstes eine Eisenbahnlinie, die nach Thann führte und die Verbindung mit den Verarbeitungsbetrieben des Thurtales herstellte. Bald danach folgten die Streckenführungen nach Basel sowie nach Straßburg, und auch die Eisenbahnverbindung nach Pa-

ris konnte in der Zeit des Zweiten Kaiserreiches (1852–1870) allmählich fertiggestellt werden. Zum ersten Male war es nun möglich, Schwerprodukte nicht mehr allein auf dem Wasserwege zu befördern, wie hier auf dem Rhein und den beiden Seitenkanälen, dem Rhône–Rhein- und dem Marne–Rhein-Kanal. Nach der Anbindung des Straßburger Hafens an das Schienennetz entwickelte sich der dortige Hausberger Bahnhof zu einem der umschlagreichsten Rangierbahnhöfe des Deutschen Reiches vor dem Ersten Weltkrieg. Die elsäß-lothringischen Eisenbahnen unterstanden zusammen mit denen des Mosellandes der Straßburger Zentralverwaltung, die ihrerseits wieder eng mit der luxemburgischen Eisenbahn zusammenarbeitete.

Im Süden des Elsaß entwickelte sich die Stadt Mülhausen zu einem Zentrum des Umschlags und der Zollabfertigung für Außenhandelsgüter, bedingt durch die Grenzlage der Stadt, durch die Nachbarschaft zum Belforter Industrieraum sowie durch das eigene Industriegebiet. Angezogen von der wachsenden Wirtschaftskraft Mülhausens, siedelte sich so mancher oberelsässische Betrieb in der Stadt oder ihrem Umfeld an. – So entwickelten sich im Zuge der fortschreitenden Industrialisierung die Städte Straßburg und Mülhausen zu Drehscheiben für den Export-/Import-Verkehr des Deutschen Reiches mit Frankreich und den anderen westeuropäischen Staaten.

Schon vor dem Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Eisenbahn im Elsaß intensiv für den regionalen und lokalen Handelsverkehr genutzt. Die Marktflecken und auch kleinere Ortschaften waren nun besser erreichbar; landwirtschaftliche Erzeugnisse konnten einfacher versandt und industrielle Produkte leichter bis weit in den ländlichen Raum transportiert werden.

Durch die Erschließung der Rheinebene und der Vogesenlandschaft für die Erholung und den Wochenendtourismus und durch die damit verbundene Entwicklung des Hotel- und Gaststättengewerbes wurde die Bahn auch immer mehr für den Fremdenverkehr genutzt. Der Vogesenverein – vom Schwarzwaldverein bald nachgeahmt – gab Wanderführer heraus, deren Routen stets Bahnhöfe zu Ausgangs- und Zielpunkten hatten. Die sogenannten „Sonntagszüge“ waren speziell auf diesen Tourismus der Stadtbevölkerung ausgerichtet, der bereits von den sozialen Mittelschichten angenommen wurde.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Verkehrswege nach Deutschland weitgehend geschlossen. Die Verschiebung der Staatsgrenzen an den Rhein verringerte die wirtschaftliche Ausstrahlung des Straßburger Hafens sowie die der elsässischen Städte insgesamt. Die neue Grenz- und „Wehrwall-Lage“ wirkte sich besonders stark auf die Verkehrsstrukturen aus. So wurde z.B. die Gegend um Weißenburg zu einer verkehrsgeographischen Sackgasse. Die Stagnation beim Handel und in der Industrie führten insgesamt zu einem Rückgang oder zumindest einem status quo des Verkehrsaufkommens, zumal auch nur wenige neue Bedürfnisse der Wirtschaft zu befriedigen waren.

Dennoch gab es auch einige Innovationen: Das neu erschlossene Elsässische Kaligebiet brauchte Straßen- und Eisenbahnanlüsse; besondere Kaliwaggons mußten beschafft und spezielle Hafenanlagen gebaut werden. Im Norden entwickelte sich neben der Metallindustrie in der Gegend von Zinswiller und Niederbronn-les-Bains die Pechelbronner Erdölförderung, die zu einer intensiveren Verkehrserschließung der Region beitrug. Die in der Lauterburger Zweigstelle des

Straßburger Hafens ankommenden Erdölimporte wurden zusammen mit der elsässischen Produktion in Merkwiler-Pechelbronn raffiniert. Im Straßburger Hafenkomples wurde ein „Port aux Petroles“ angelegt, der zur Lagerung der lokalen Produktion diente. Bei all diesen Änderungen und Innovationen hatte die Eisenbahn die Hauptrolle zu spielen. — Auch aus strategischen Gründen baute man Bahnen und Straßen, die in erster Linie nach militärischen Bedürfnissen geplant waren wie z.B. die kleine Bahnstrecke Walbourg—Mertzwiller oder einige Straßen, die im nördlichen Elsaß zur Maginotlinie führten.

Ein großes nationales Projekt wurde im Mittelelsaß verwirklicht mit dem Eisenbahntunnel vom Markircher Tal- („Vallée de Sainte-Marie-aux-Mines“) durch den Vogesengürtel nach Saint-Dié. Die Einweihung fand kurz vor dem Zweiten Weltkrieg statt durch den Präsidenten der Republik, den Lothringer Albert Lebrun.

Zwischen Basel und Kembs wurde mit dem Bau der ersten Stauwerksanlagen für den „Großen elsässischen Kanal“ begonnen, der die elsässische Wirtschaft in engere Berührung mit dem Rhein bringen sollte. Eine private Straße für die Elektrizitätswerke als Bauträgerin der Stau- und Kanalanlagen entstand entlang dem „Grand Canal d'Alsace“, der erst vor wenigen Jahren fertiggestellt wurde; die zwischen Kembs und Vogelsheim bei Neu Breisach verlaufende Straße dient heute dem allgemeinen Verkehr.

Seit Anfang des 20. Jahrhunderts begannen die Straßenbahnen im Umfeld der größeren Städte wichtige Verkehrsaufgaben zu erfüllen. Von Straßburg aus fuhr die „tramway suburbain“ in östlicher Richtung bis nach Ottrott am Fuße des Odilienberges oder ins Kochersberger Land, nach Süden bis ins Rheinauengebiet nach Rhinau. Die Mülhauser Straßenbahn führte durch das Kaligebiet bis nach Ensisheim. Auch die Straßenbahn diente neben dem Berufsverkehr ebenfalls dem aufkommenden sonntäglichen Freizeitleben der städtischen Bevölkerung.

In den dreißiger Jahren wurden die Stadt-Land-Beziehungen auch durch Autobusunternehmen gefördert, die feste Verkehrslinien aufbauten und regelmäßig betreuten. Besonders zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang die nationale Firma der „Autocars Citroën“, die auch noch in der späten Nachkriegszeit bis in die sechziger Jahre hinein dadurch eine bedeutende Rolle spielte, daß sie zahlreiche Eisenbahnlinien ersetzte, die in den Jahren seit 1945 abgebaut wurden.

Bereits in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen entstanden im Elsaß zwei Flugplätze, die zwar zunächst noch klein und einfach, aber für die Zukunftsorientierung des Verkehrs von hohem Interesse waren: Entzheim als Straßburger Flugplatz im Unterland und Blotzheim als Flughafen Basel-Mülhausen im Oberelsaß.

Die aufgeführten Elemente der verkehrsmäßigen Infrastruktur — Industriekonzentrationen, Eisenbahn- und Straßenbahnlinien, Kanal- und Flughafenanlagen — bildeten nach dem Zweiten Weltkrieg die Grundlagen zu neuen Planungsansätzen, die sich nun nicht mehr auf den elsässischen Raum allein beschränkten — und dadurch das Elsaß lediglich als Randprovinz Frankreichs behandelten —, sondern die ausdrücklich interregionale Verflechtungen und grenzüberschreitende Strukturen berücksichtigten. Es dauerte jedoch noch ziemlich lange, bis die Pariser Zentralverwaltung die Vorschläge, die zuerst im Rahmen des „Comité

pour l'Economie Alsacienne" unter dem Vorsitz des damaligen Ministers Pflimlin ausgearbeitet wurden, bearbeitete und berücksichtigte. Andererseits geschieht es auch zum ersten Male in der elsässischen Geschichte seit 1918, daß man mit Kompetenz und Beharrlichkeit im Elsaß selbst gemeinschaftliche Initiativen ergreift, die nach und nach zu raumordnerischen Leitlinien führen und offiziell institutionalisiert werden. — Man kann immer wieder feststellen, daß auch in einem zentralistischen Staat wie Frankreich für die einzelnen Teile des nationalen Gebietes eigene Entwicklungsmöglichkeiten bestehen, wenn ein koordinierender Wille dahintersteht und die Vorschläge hinreichend fundiert sind. Die ersten Vorschläge, die zunächst nur Ansätze zu einer Planung darstellten, wurden durch die Pariser Zentralregierung im Jahre 1959 gebilligt, und zwar im Rahmen eines regionalen Aktionsprogramms („programme d'action régionale — Région Alsace“), das dort als erste Fassung eines gesamttraumordnerischen Entwurfes verwirklicht wurde. Wesentliches Element der Richtlinien stellen die Wirtschafts- und Verkehrsdaten des Straßburger Rheinhafens dar, der 1955 insgesamt 14 976 000 Tonnen umgesetzt hat, wovon 6 364 000 über die Schiene abgefertigt wurden, 6 366 000 durch die Rheinschifffahrt befördert wurden, 1 205 000 auf Kanälen transportiert wurden und 1 041 000 auf den Straßenverkehr entfielen. Die bereits damals eingetretene massive Ausweitung des internationalen Verkehrs veranlaßte die für das Programm Verantwortlichen, Staatszuschüsse zu beantragen, um die nötig gewordenen Erweiterungsanlagen des Straßburger Hafens finanzieren zu können. Neue Industriezonen waren vorgesehen, in denen Erdö Raffinerien und andere petrochemische Unternehmen angesiedelt werden sollten. — Die Rheinflotte war erneuerungsbedürftig; auf den abschließenden Ausbau des Großen elsässischen Kanals wurde viel Wert gelegt; auch das übrige Kanalsystem mußte den gestiegenen Anforderungen angepaßt werden. Das elsässische Schienennetz, das mit 125 Metern je Quadratkilometer weit über der Durchschnittsdichte Frankreichs (72m/qkm) lag und seit 1957 von Metz bis Basel vollständig elektrifiziert war, sollte nun durch die Elektrifizierung der Linie Paris—Straßburg ergänzt werden. Des weiteren wurde die beschleunigte Modernisierung des Güterbahnhofes von Hausbergen und des Bahnhofes von Mülhausen verlangt sowie der Wiederaufbau von Brücken und Bahnhöfen, die im Krieg zerstört worden waren. Vorgesehen war auch der Bau einer Autobahn Straßburg—Basel, der Ausbau der Straßenachse Straßburg—Paris und die Verbesserung etlicher lokaler Strecken im Unter- und Oberelsaß. Die Reaktion auf die Strukturkrise der elsässischen Wirtschaft — besonders in der Landwirtschaft und auf dem Textil-, Holz- und Erdölsektor — einerseits sowie andererseits die europäische Öffnung einer Region, in der die Partei Robert Schumanns und Pierre Pflimlins viel Erfolg hatte und wo auch schon die grenzüberschreitenden täglichen Pendelbewegungen des Arbeitsmarktes zu merken waren, zeitigten eine Strukturpolitik, durch die allmählich die wirtschaftliche Randlage des Elsaß überwunden werden konnte. Dabei sollte vor allem der Entwicklung des Straßburger Hafens eine wichtige Rolle zufallen im Verbund mit flankierenden Maßnahmen wie beispielsweise die Anlage eines zweiten Gleises auf der Rheinbrücke zwischen Straßburg und Kehl, der Einsatz der Roppenheimer Brücke für die Schienenverbindung zwischen Straßburg und Stuttgart, die Planung einer direkten Zugverbindung zwischen Colmar und Freiburg. Zur För-

derung des Straßenfernverkehrs dachte man an einen Ausbau der Achse Straßburg—Stuttgart—Zentraleuropa. Künftige europäische Aufgaben und der bereits anwesende Europarat in Straßburg machten die Integration dieser „Europastadt“ in das europäische Luftfahrtnetz dringend notwendig. Direkte Verkehrsverbindungen mit anderen europäischen Hauptzentren wurden benötigt, so z.B. mit Brüssel, Luxemburg, Zürich, Basel und Frankfurt. Zur Förderung des elsässischen Luftverkehrs insgesamt wurde der französisch-schweizerische Vertrag über die Anlage des internationalen Flughafens Basel-Mülhausen aktiviert und in Colmar-Meyenheim begann man mit der Einrichtung eines Zivilflughafens.

Es bleibt festzustellen, daß viele Anregungen für die Wirtschaftsentwicklung des Elsaß bereits vorhanden waren und nur aufgegriffen oder erneuert werden mußten. Die eigentlichen Grundfragen der elsässischen Verkehrssituation wurden allerdings erst augenfällig, als durch die Entwicklung auf Europa hin der regionale Bezugsrahmen immer weiter überschritten werden mußte, und zwar sowohl innerhalb des französischen Nationalgefüges als auch dem ausländischen Nachbargebiet gegenüber.

## II. Verkehrshemmnisse durch Grenzlage und binnenfranzösische Diskrepanz

Der rasche wirtschaftliche Aufschwung der bundesdeutschen Wirtschaft in der Nachkriegszeit sowie die nachhaltige überdurchschnittliche Wirtschaftskraft des Landes Baden-Württemberg und der Schweizerischen Eidgenossenschaft machten nach und nach die Defizite der elsässischen Verkehrsstrukturen deutlich. Die unterschiedlichen sozialwirtschaftlichen Verhältnisse diesseits und jenseits der Grenze verschärften die ganze Raumordnungsproblematik am Oberrhein, wo seit 1919 die einstigen grenzüberschreitenden Verflechtungen weitgehend verkümmert oder überhaupt unterbrochen waren. Das wirtschaftliche Gefälle lähmte den Aufbau und die Funktion eines grenzüberschreitenden internationalen Beziehungssystems.

Als zu Beginn der sechziger Jahre dank der EWG und der Bemühungen des „Comité d'économie alsacienne“ neue Betriebsansiedlungen entstanden und ihre Verbindungen mit den Wirtschaftsmärkten suchten, da traten in aller Deutlichkeit die Lücken in den Verkehrsverhältnissen des Elsaß zutage. Die ausländischen Niederlassungen — hauptsächlich deutsche — hatten z.B. im nördlichen Elsaß darunter zu leiden, daß dieses Gebiet weder mit der Südpfalz noch mit Nordbaden ausreichende Verkehrsverbindungen hatte; das galt für die Schiene ebenso wie für die Straße, dort wäre z.B. eine Vervollständigung des Autobahnnetzes durch eine Verbindung Mainz—Straßburg wünschenswert gewesen. Da im westlichen Elsaß die Vogesen auch in modernen Zeiten noch immer eine Verkehrsbarriere darstellen und auch die Burgundische Pforte — zumindest vor der Vollendung der Autobahn — bei winterlichem Nebel- und Regenwetter an den Steig- und Gefällstrecken nicht unerhebliche Verkehrshindernisse bot, wurde das Elsaß aus dem Transitverkehr zunehmend ausgeschaltet; das zeigte sich um so mehr, als in der benachbarten Bundesrepublik verkehrspolitische Maßnahmen

getroffen wurden, um das „Wirtschaftswunder“ so eng wie möglich mit der übrigen Welt zu koppeln. So entstand z.B. die HAFRABA, die Autobahn von Hamburg über Frankfurt nach Basel, die in ihrem südlichen Teil sogar elsässische Verkehrsströme aufnahm, und zwar sowohl im Last- als auch im Fremdenverkehr. Obwohl das elsässische Programm von 1959 eine Autobahn auch auf der westlichen Rheinseite vorsah, waren schon bald darauf die zuständigen Abgeordneten und Politiker von der Notwendigkeit einer solchen infrastrukturellen Maßnahme nicht mehr recht überzeugt. Der Verzicht auf die elsässische Autobahn erwies sich als schwerer Fehler; man hätte wenigstens eine Schnellstraße zwischen dem Nord- und dem Südsaß gebraucht, die dann erst sehr viel später in Angriff genommen wurde und bis heute noch nicht vollständig realisiert ist.

Bis gegen Ende der siebziger Jahre stand die französische Regierung mit Zurückhaltung, ja sogar mit großen Vorbehalten jenen grenzüberschreitenden Konferenzen am Oberrhein gegenüber, die von Repräsentanten aus Politik und Wirtschaft initiiert wurden und der Koordinierung des Verkehrs sowie der gesamten Raumplanung dienen sollten. Als z.B. 1972 die Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner (K.O.R.) gegründet wurde – Initiatoren waren Prof. Dr. Becker-Marx, Heidelberg, in Verbindung mit H. Briner, Basel, Prof. Dr. Wackermann, Straßburg, und Oberbürgermeister Zundel, Heidelberg – hatte zwar der damalige Direktor Pfister als hoher Präfekturbeamter seine Mitwirkung im Rahmen der von ihm geleiteten Raumordnungsstelle O.E.D.A.-Alsace zugesagt; aber er konnte in dieser Funktion nur an einer einzigen wichtigen Sitzung teilnehmen, weil man ihm vorwarf, zu progressiv und zu wenig umsichtig vorgegangen zu sein. Dabei war es nicht nur die Zentralverwaltung, die ihn von einem direkteren Engagement abhielt, sondern auch die eigenen regionalen Wirtschaftsstellen, die es im Hinblick auf die Pariser Regierung nicht wagten, Initiativen wie diejenige Pfisters zu ergreifen. Bei den grenzüberschreitenden Konferenzen wurde sein Platz – wie auch der seines Nachfolgers – durch eine Mitarbeiterin eingenommen, die zwar lange Zeit in keiner offiziellen Vertretungsfunktion stand, die aber gleichwohl viel geleistet und dadurch eine Mitwirkung des Elsaß an der Arbeit und den Beschlüssen der K.O.R. ermöglicht hat. Wenigstens indirekt war somit die O.E.D.A.-Alsace beteiligt, und sie finanzierte auch Untersuchungen und Treffen, die auf elsässischem Boden stattfanden; übrigens war nach einiger Zeit in diesem Gremium auch die „Agence d'Urbanisme pour l'Agglomération Strasbourgeoise“ vertreten. An diesem wie an anderen Beispielen läßt sich immer wieder feststellen, daß es im System des französischen Zentralismus nicht die hohe Verwaltung allein ist, die eigenständigere regionale Entwicklungen behindert; Die Provinz selbst hat es oft versäumt, zu positiven Ergebnissen zu kommen, weil ihre Verantwortlichen – gewählte Politiker oder Verwaltungsbeamte – es an hinreichend qualifizierten Planungsentwürfen und dem nachdrücklichen Willen zur Realisierung fehlen ließen.

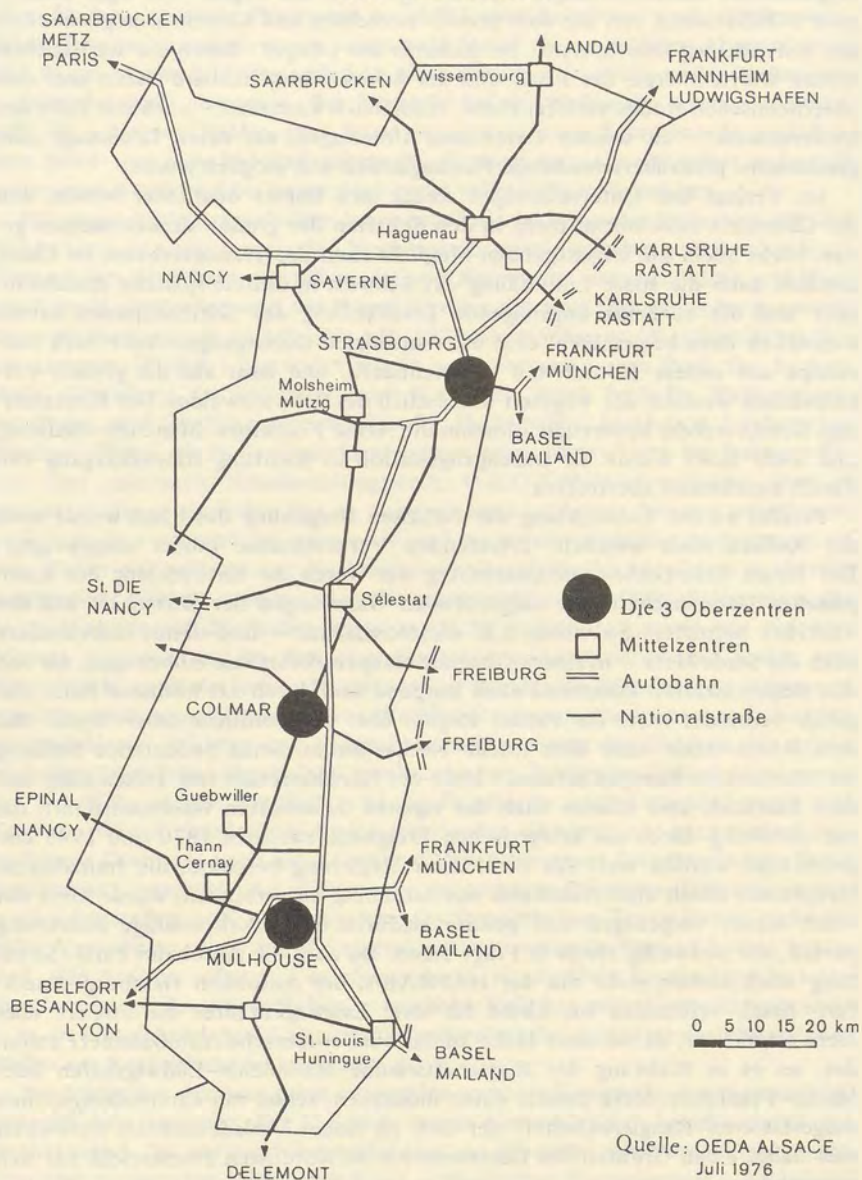
Im Laufe der siebziger Jahre entstanden mehrere Raumordnungsuntersuchungen und -konzeptionen. Die O.E.D.A. wurde hier schließlich bahnbrechend und federführend. So entstand beispielsweise ein Konzept mit Verkehrsprognosen über den Grenzraum 'nördliches Elsaß – Karlsruher Einzugsgebiet – Südpfalz'; eine andere Studie behandelte die Verbindung des Nordelsaß mit Rastatt; hier zeigten sich Unzulänglichkeiten des Eisenbahnnetzes und Interessenunterschiede

zwischen der Deutschen Bundesbahn und der S.N.C.F., der „Société Nationale des Chemins de Fer Français“. Neben aufschlußreichen Gutachten, die über die Rolle des Flughafens Basel-Mülhausen erarbeitet wurden, veranlaßte die K.O.R. vergleichende Raumordnungsuntersuchungen über die Region und legte darüber zwei Publikationen vor, die über Stand, Aussichten und Korrekturmöglichkeiten der Entwicklung informierten. Im Rahmen der „Regio“ haben die statistischen Ämter Württembergs, des Elsaß und der Schweiz vergleichbare Daten über den oberrheinischen Raum veröffentlicht. Allmählich kam man – auch mit Hilfe der Universitäten – zu soliden Daten und Unterlagen, auf deren Grundlage eine gemeinsame grenzüberschreitende Planungsarbeit erst möglich wurde.

Im Verlauf der Untersuchungen stellte sich immer deutlicher heraus, daß der Oberrhein zunehmend mehr in den Schatten der großen Verkehrsachsen geriet. Nicht allein die ungenügenden Möglichkeiten des Transitverkehrs im Elsaß, sondern auch die späte Einbindung der Schweiz in das europäische Autobahnnetz und die zunächst ungenügende Erschließung des Gotthardpasses hatten wesentlich dazu beigetragen, dem internationalen Durchgangsverkehr nach Südeuropa auf andere Routen hin zu orientieren, und zwar auf die großen Verkehrslinien westlich der Vogesen und östlich des Schwarzwaldes. Der Container- und Kombiverkehr bevorzugte ohnehin die Achse Frankfurt–München–Mailand, und auch Basel wurde als Durchgangsstation in Richtung Alpenübergang von Zürich zunehmend übertroffen.

Parallel zu der Entwicklung der östlichen Umgebung des Elsaß wurde auch der Aufbau einer westlich verlaufenden Verkehrsachse immer ausgeprägter. Der Raum Saar/Lothringen/Luxemburg war durch die Entwicklung der Europäischen Gemeinschaft von tiefgreifenden Wandlungen der Wirtschaft und des Verkehrs betroffen. So wurde z.B. die Moselachse – und damit insbesondere auch die Stadt Metz – in eine wachsende Hauptverkehrslinie einbezogen, die von den Beneluxstaaten kommend nach Burgund und durch das Rhônetal führt. Zugleich verbindet Metz die Pariser Region über das nördliche Oberrheintal mit dem Rhein–Main- und dem Rhein–Neckar-Raum. Seine bedeutende Stellung im Nordwesten Europas verdankt Metz der Nachbarschaft von Luxemburg und dem Saarland, aber ebenso auch der eigenen dauerhaften Wachstumskraft, die nur zeitweilig durch die kriegerischen Ereignisse zwischen 1870 und 1945 eingeschränkt worden war. Als die Pariser Regierung beschloß, die französische Hauptstadt durch eine Autobahn mit Straßburg zu verbinden, wurde Metz der Stadt Nancy vorgezogen und gewann dadurch die verkehrsmäßige Bedeutung zurück, die zeitweilig etwas in Frage stand. Da aber die Autobahn Paris–Straßburg noch immer nicht mit der HAFRABA, der Autobahn Hamburg–Frankfurt–Basel, verbunden ist, bleibt für viele Lastwagenfahrer die Strecke über Metz attraktiver, da sie ohne Mühe an das bundesdeutsche Autobahnnetz anbindet, sei es in Richtung der Wirtschaftsräume Mannheim–Ludwigshafen oder Mainz–Frankfurt. Metz besitzt einen modernen, schon mit Computersystemen ausgestatteten Rangierbahnhof, der sich zu einem Verladezentrum entwickelt und dabei einen Großteil des Güterverkehrs im Nordosten Frankreichs auf sich gezogen hat.

# STRASSEN- UND STÄDTENETZ IM ELSASS





### III. Neue Planungsorientierung und aktuelle Probleme

Das unvollendete Verkehrsnetz und dessen zögernder Ausbau haben der Wirtschaft des Elsaß viel geschadet. Mit der Zeit wurde eine fortschreitende Verkehrserschließung der Vogesen auch durch das zunehmende politische Gewicht der „Grünen“ erschwert, die z.B. entscheidend dazu beigetragen haben, ein internationales Flughafenprojekt in der Hagenauer Gegend zum Scheitern zu bringen, und die ebenfalls das Projekt einer Kanalverbindung zwischen Mittelmeer und Nordsee vehement bekämpfen. Durch solche politischen Widerstände werden neue Infrastrukturen heute mit viel mehr Schwierigkeiten belastet als vor fünfzehn oder zwanzig Jahren. Die auf diese Weise verlorene Zeit ist kaum wieder aufzuholen.

Das 1976 festgeschriebene „Schéma d'orientation et d'aménagement de l'Alsace“ – d.h. der ‚elsässische raumordnerische Richtlinienplan‘ – versuchte, den Nachholbedarf schneller zu erfüllen und so die rasche Fertigstellung der Autobahn Mülhausen–Beaune, die es endlich erlaubte, den Engpaß der Burgunder Pforte, auch Porte d'Alsace genannt, ungehindeter und schneller zu durchfahren. – Für 1990 sieht der Plan die Fertigstellung der Autobahn Lauterbourg–Basel vor. Von den drei Querachsenprojekten sind zwei bereits seit einiger Zeit realisiert zum einen die Verbindung Nancy–Saint-Dié–Sélestat–Marckolsheim–Freiburg und zum anderen diejenige von Epinal–Saint-Dié über das Breuschtal nach Straßburg. Die dritte Verbindung läßt noch immer auf sich warten mit der Strecke Nancy–Epinal–Mülhausen–Basel über den Col de Bussang. – Um den Grenzübergang zu erleichtern wurden die Brücken von Palmrain und Ottmarsheim in der Mülhauser Gegend fertiggestellt; weitere Brücken sind vorgesehen in Roppenheim auf dem Stauwerk von Iffezheim in Straßburg-Süd – und somit als zweiter Rheinübergang im Straßburger Raum – sowie eventuell eine Brücke in Gerstheim.

Im Bereich des Schienenverkehrs blieben die vorgesehenen Verbesserungen leider zu lange im Stadium der Planung stecken. Neben einem Eisenbahnananschluß an den Flughafen Basel-Mülhausen war vor allem eine Verbindung der S.N.C.F. in der Höhe von Beinheim vorgesehen, um dort nach einer Modernisierung der Brücke eine durchgehende Schnellzuglinie Frankfurt–Straßburg–Lyon zu verwirklichen. Das Europol-Projekt, das europäische Zentralstädte von Brüssel über Luxemburg, Straßburg nach Genf miteinander verbinden sollte, ist noch weitgehend Utopie. Der Hochgeschwindigkeitszug T.G.V. (Train à Grande Vitesse), der auch für das Elsaß vorgesehen und auf der Strecke Straßburg–Mülhausen erprobt wurde, hat inzwischen ebenfalls andere Bahnen eingeschlagen. Trotz der Bedeutung Straßburgs im Rahmen der europäischen Politik wurde eine kontroverse Auseinandersetzung darüber geführt, ob nicht die Hauptachse besser über Metz nach Saarbrücken und dann nach Mannheim bzw. Frankfurt verlaufen sollte. Straßburg würde dann durch eine Zweigstrecke betreut, allerdings unter dem Vorbehalt, daß von dort aus auch Stuttgart–München leicht zu erreichen wäre. Mülhausen dagegen würde in die Linie Paris–Belfort–Basel eingebunden, wobei Zürich dann Endstation wäre.

Die beiden Flugplätze Straßburg-Entzheim und Basel-Mülhausen erhielten plangemäß ihren erweiterten Ausbau und die verbesserten Infrastrukturen. Als weitere Etappe ist die engere Anbindung Freiburgs an den Flughafen inzwischen eingeleitet worden.

Seit 1984 wurden auf Verlangen der regionalen Gremien die Planungen fortgeschrieben und führten zu folgenden Schwerpunkten:

- der Straßenverkehr, der einen hohen Anteil des Güterverkehrs aufnimmt, sollte enger mit dem Schienenverkehr verbunden werden;
- der Kontainerverkehr, der auf die beiden Zentren Straßburg und Mülhausen ausgerichtet ist, soll intensiviert werden;
- multifunktionelle Bahnhöfe sollen der Industrie bessere Entfaltungsmöglichkeiten geben.

Es handelt sich hier um die sogenannten „gares multifonctions (GMF)“, die durch FERCAM, d.h. „Fer-Camions“ – Schiene und Lastwagen, – zusätzliche Funktionen erhalten sollen. Straßburg und Mülhausen wirken hier durch ihre progressiven Infrastrukturen als Triebfedern der Entwicklung.

Man war sich in leitenden Kreisen der Region darüber klar geworden, daß das Verkehrswesen im Elsaß unter einer mangelhaften Koordinierung gelitten hatte und dadurch den wirtschaftlichen Bedürfnissen oft nur wenig angepaßt war. Der Rückstand hat das Wirtschaftsleben zeitweise etwas gelähmt, und das Planungskonzept von 1976 hat, da es zu einfach war, die Lage zunächst noch verschlimmert. Daher sind Arbeitsgruppen darangegangen, auf detaillierter technologischer Basis die Raum- und Verkehrsbedürfnisse im Hinblick auf die internationalen Firmenverflechtungen und Strategien neu zu definieren.

#### Literaturverzeichnis

ACT – Etudes et recherches économiques et industrielles, Etudes de l'Economie Régionale des Transports en Alsace. Boulogne, janvier 1985 (Document de Travail), 106 S. und Anlagen.

Id., Formation-Information au service de la profession et des utilisateurs de transport – Document de synthèse (Groupe de travail no. 2), Boulogne, 1986, 56 S.

BELIARD, C.: Le Grand Canal d'Alsace – Voie navigable – Source d'énergie. Hrsg. von Berger-Levrault, Paris, 1926, 497 S.

Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse: Aéroport de Bâle-Mulhouse, 2/1970, Mulhouse, 74 S.

Id., Les chemins de fer en Alsace-Lorraine. 4/1973, Mulhouse, 124 S.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin: Système d'Observation du marché de la navigation rhénane. Strasbourg (Zeitschrift).

Conseil Régional d'Alsace: Economie régionale des transports — Organisation de la circulation des marchandises et de leur distribution. (Document intermédiaire) Strasbourg, janvier 1985, 36 S. und Anlagen.

Compagnie des Tramways Strasbourgeois: 75e anniversaire (1878–1953). Strasbourg. 53 S.

DEZERT, B.: La croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace. S.E.D.E.S., Paris, 1969, 520 S. und Karten..

DOLLFUS, J.: L'homme et le Rhin. Coll. NRF, Hrsg. von Gallimard, Paris, 1960, 399 S.

DURR, C., GUTHMANN, P.: Etude des transports collectifs interurbains dans le Haut-Rhin. Mémoire de DESS, Institut International des Transports (Leitung: Prof. G. Wackermann), Mulhouse, 1982, 241 S.

Encyclopédie de l'Alsace. Hrsg. von Publital, Strasbourg, 1982–1986. (Siehe u.a. Aufsätze von G. WACKERMANN über „Transports et transporteurs“).

Etablissement Public Régional d'Alsace: Schéma régional de transports collectifs de voyageurs — Propositions prioritaires d'actions localisées; OEDA-Alsace, Strasbourg, Mai 1977, 105 S.

Id. Schéma régional de transports collectifs de voyageurs — Rapport de Synthèse, Mai 1977, OEDA-Alsace, 82 S.

HELL, P.: La concurrence inter- et intramodale (SNCF–DB) dans le couloir rhénan. Mémoire de DESS, Institut International des Transports, Mulhouse, 1985, 89 S. und Beilagen.

MAURER, J.M.: La navigation sur le Rhin supérieur — Etude de géographie économique, Diss. Strasbourg, 1974, 361 S. und 1 Band Anlagen.

Navigations, Ports et Industries (Zeitschrift): Ports et transports en Alsace. Editions de la Navigation du Rhin, Sondernummer 12 bis /1984, Strasbourg, 78 S.

OEDA-Alsace: Une desserte cadencée ferroviaire entre Strasbourg-Mulhouse, Bâle et Montbéliard. Strasbourg, ohne Datum, 39 S.

Id: Etude des améliorations proposées par l'OEDA pour la desserte de Strasbourg-Mulhouse, Bâle, Belfort et Montbéliard. Strasbourg, 14 S. und Anlagen.

Id: L'aéroport de Bâle-Mulhouse. Strasbourg, juin 1978, 98 S. und Anlagen.

Id: Aéroport de Bâle-Mulhouse. Etude du raccordement ferroviaire. Strasbourg, 97 S.

Office des Transports et des PTT du Bas-Rhin, Office des Transports et des PTT du Haut-Rhin et du Territoire de Belfort. Veröffentlichungen der Plenarsitzungen, jährlich.

Port Autonome de Strasbourg; (laufende Veröffentlichungen).

Regards sur la France: Les voies d'eau et les ports de la circonscription du Service de la Navigation de Strasbourg; Paris, Januar 1980, 142 S.

Revue Générale des Routes et des Aérodrômes: Rocade nord de Mulhouse; (Debroubaix B., Masquida J.P., Teyssandier J.P.) Januar 1982, Paris, S. 47–55.

Revue Géographique de l'Est: Transports et Régions (Leitung Prof. H.Nonn), Nancy, 3/1973, S. 255–360.

Id: Mutation des moyens de communication et axes de transport en Europe Rhénane et Centrale. (Leitung: Prof. G. Wackermann), Nancy, 2/1983, S. 165–245.

Revue de la Navigation Fluviale Européenne: Le port autonome de Strasbourg. Paris, 12 bis/1984, S. 1–80.

Revue Navigation, Ports et Industries: Les ports du Sud de l'Alsace; Paris, 12 bis/1978, S. 1–16.

Saisons d'Alsace: Le Rhin. Hrsg. von Istra, Strasbourg, 12/1964.

Id: Le Rhin, richesse de l'Alsace. Hrsg. von Istra, Strasbourg, 15/1965, S. 265–390.

Id.: Le Rhin, richesse de l'Alsace. Hrsg. von Istra, Strasbourg, 16/1965, S. 419–529.

Id.: Le carrefour alsacien: transports et communication. Hrsg. von Istra, Strasbourg, 85/1984, 182 S. (Leitung: Prof G. Wackermann).

Transports en Commun de Mulhouse: Cent ans de transport en commun à Mulhouse (1882–1982). Mulhouse, 1982, 109 S.

WACKERMANN, G.: Das multinationale Verkehrssystem der Regio Basiliensis – Entwicklung und Aussichten. In: 18. Deutscher Schulgeographentag, Basel, 1982, Tagungsband, Basel, 1983.

Id.: L'intérêt des gares routières frontalières à proximité des grandes agglomérations: le cas de Sausheim. In: Transports internationaux et Grandes Métropoles. Cahiers du Centre de Recherches et d'Etudes sur Paris et l'Ile-de-France (CREPIF), 5/1984, Paris.