



Mulhouse - Ville du tramway

Philip Iosub & Christian Zeilinger



Einleitung	○	Seite 3
Geschichte	○	Seite 4
Projekte	○	Seite 6
Rahmenbedingungen	○	Seite 6
Mulhouse Grande Centre	○	Seite 6
Transformation Fabrikanlage - Projekt DMC	○	Seite 7
Quartier d'affaires Mulhouse TGV	○	Seite 7
Verkehr	○	Seite 8
Tramway de Mulhouse	○	Seite 8
Tram-Train	○	Seite 9
Quellenverzeichnis	○	Seite 10

Mulhouse ist mit 112.063 Einwohnern die zweitgrößte Stadt der Region Elsass und die größte Stadt des Départements Haut-Rhin. Im Großraum leben 278.206 Einwohner.

Das Elsass liegt an der Grenze Deutschland-Frankreich und hat seit dem 17. Jahrhundert mehrfach die politische Zugehörigkeit zwischen diesen Staaten gewechselt. Mulhouse selbst liegt geographisch im Süden des Elsass und dadurch in einem Dreiländereck mit Deutschland, Frankreich und der Schweiz. Die Lage und die politische Geschichte Europas prägen die Stadt bis heute, etwa wenn es um die Zweisprachigkeit des ehemals deutschen Gebietes geht. Bis heute sprechen 43% der Bevölkerung des Elsass die Regionalsprache „elsässisch“.¹ Mulhouse erklärte sich daher als eine der ersten französischen Städte im Jahr 2014 im Sinne der Europäischen Charta der Regional- oder Minderheitensprachen für zweisprachig.² Die Stadtregierung verfolgt eine klare Strategie zur Förderung des Elsässischen und des Hochdeutschen in der Öffentlichkeit.



Mulhouse auf der Landkarte
Quelle: Wikimedia Commons - User TUBS, eigene Bearbeitung

Mulhouse selbst hat ebenso geschichtlich eine enorme Entwicklung mitgemacht und ist bis heute im Umbruch. Von der mittelalterlichen Stadt mit Stadtmauer und Befestigungsanlagen entwickelte sich Mulhouse ab dem 18. Jahrhundert zu einer großen Industriestadt. Der Rückzug der Industrie und der Umgang mit den Folgen ist bis heute ist eines der wichtigsten Themen der aktuellen Stadtentwicklung.

Verkehrlich prägt Mulhouse die periphere Lage innerhalb Frankreichs und die Nähe zu Basel. Erstere konnte vor wenigen Jahren durch die Eröffnung einer neuen TGV-Strecke gemildert werden. Vor der neuen Schnellfahrstrecke dauerte die Fahrt von Mulhouse nach Paris 4 Stunden 30 Minuten, seither sind es 2 Stunden 40 Minuten.³ Die Nähe zu Basel – mit der Bahn dauert die Fahrt zwischen beiden Städten nur knapp eine halbe Stunde - manifestiert sich vor allem im gemeinsamen Flughafen der beiden Städte. Der sogenannte „EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg“ ist dabei der größte, von zwei Staaten gemeinsam betriebene Flughafen weltweit.⁴

1 Office pour la Langue et la Culture d'Alsace, 2016

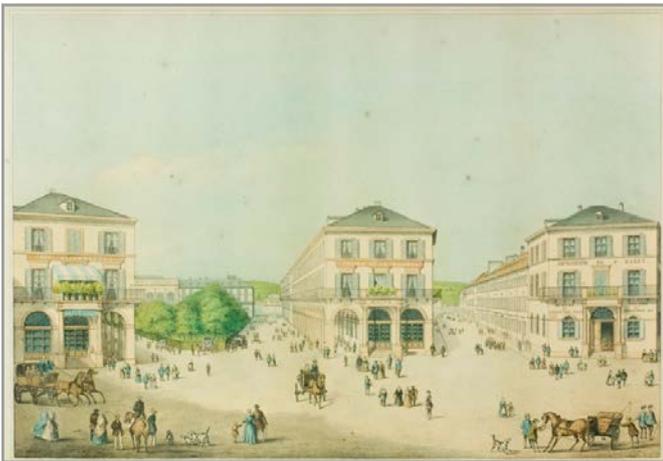
2 Europarat, n.b.

3 Eigene Aufzeichnung

4 EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, 2016

Mulhouse wurde im Jahr 803 erstmals urkundlich erwähnt und hat seinen Namen einer an der Mündung des Flusses Doller in den Fluss Ill gelegenen Mühle zu verdanken⁵. Die Stadt entwickelte sich über die Jahrhunderte weiter, bekam im 13. Jahrhundert erstmals das Stadtrecht und konnte dadurch einen wirtschaftlichen Aufschwung verzeichnen. Die Mittelalterliche Stadt, von der kaum Überreste erhalten sind (ausgenommen Bollwerk und Teile der ehemaligen Stadtmauer), war um den Place de la Reunion angesiedelt. Der Verlauf der Straßen der mittelalterlichen Stadt ist heute noch in den Strukturen des Zentrums zu erkennen und am Luftbild sowie auf Plänen ablesbar.

Nach mehreren Kriegen und einem Intermezzo als Teil der schweizerischen Eidgenossenschaft im 16. und 17. Jahrhundert kam die elsässische Stadt wieder zu Frankreich, genoss aber weiterhin zahlreiche Selbstbestimmungsrechte⁶. Das große Wachstum der Stadt kam mit dem Einsetzen der Industrialisierung im 18. Jahrhundert als 1746 die erste Stoffdruckmanufaktur durch drei Bürger gegründet wurde⁷. Dies war der Startpunkt für die industrielle Prägung der Stadt, die auch als „Manchester Frankreichs“ und ebenso als „Stadt der hundert Kamine“ bekannt ist. Etwa vierzig Jahre später waren bereits 26 Textilmanufakturen in der Stadt ansässig und dies war wiederum der Grund für weitere, durch die Textilindustrie begünstigte, wirtschaftliche Aktivitäten in den Bereichen Chemie und Maschinenbau⁸.



Blick auf den Place de la République
Quelle: Stadtarchiv Mulhouse

Natürlich brachte diese Entwicklung auch zahlreiche räumliche Veränderungen in der Stadt mit sich. Führende Industrielle siedelten sich 1826 um den Place de la République an, wo „Nouveau Quartier“ entstand. Übersetzt „Neues Viertel“ entwickelte sich dieser Teil der Stadt nach Schleifung der Stadtmauern⁹ um den diesen markanten Platz herum. Ursprünglich hieß der Platz Place de la Bourse, später Place du Nouveau quartier bzw. Neuquartier Platz, und schließlich erhielt er 1919 die bis heute bestehende Bezeichnung im Zuge der Rückkehr des Elsass zu Frankreich¹⁰. Seine Form als Dreiecksplatz ist eine Besonderheit im Stadtgefüge.

An der Spitze dieses „Dreiecks“ war ursprünglich die Errichtung eines Triumphbogens vorgesehen. Diese Planungen wurden jedoch nie realisiert¹¹. Die Arbeiten für die Errichtung dieses vor allem für das Bürgertum, vorgesehen Stadtteils dauerten bis zum Jahre 1841 an¹². Ab 1853 entstanden die ebenfalls Stadtbild prägenden Arbeitersiedlung („Cité ouvrière“) im Norden bzw. Nordosten der Stadt¹³.

Ende des 19. Jahrhunderts entwickelten sich weitere Fabriken in der Peripherie der Stadt sowie auch ab 1885 der vorrangig als Wohngebiet genutzte Stadtteil „Rebberg“¹⁴, der sich architektonisch vor allem durch Villen im Stile solcher wie in Louisiana auszeichnet. Auch Rebberg war ein Viertel des industriellen Bürgertums, das durch seine „grüne“ Lage am Hang eines Weinberges (deswegen auch der Name Rebberg) besonders attraktiv. Hier wurde ebenfalls im 19. Jahrhundert der zoologische und botanische Park angelegt¹⁵.

Die Zwischenkriegszeit stellte für die Industrie, vor allem den Textilsektor, eine schwierige Periode dar und auch der zweite Weltkrieg hinterließ seine Spuren der Zerstörung infolge der Bombardements¹⁶. Nach

5 Brandt, 2016

6 ebenda

7 Ville de Mulhouse, 2011e

8 ebenda

9 Wikipedia, Die freie Enzyklopädie, 2016

10 Studer André, 2010b

11 ebenda

12 Ebenda

13 Studer André, 2010a

14 Ville de Mulhouse, 2011e

15 Mulhouse Alsace Tourisme & Congrès, 2016

16 Ville de Mulhouse, 2011e

dem Wiederaufbau stieg der Bedarf nach Wohnungen durch die wieder steigende Zahl an Arbeitern in den Fabriken¹⁷. In den 1960er-Jahren entstand die Großwohnsiedlung Coteaux im Südwesten der Stadt

Coteaux war eine „Zone à urbaniser en priorité“, also ein Gebiete, in dem die Nachfrage durch die Errichtung von Wohnungen im großen Stil auf Basis einer nationalstaatlichen Stadtpolitik ab Ende der 1950er-Jahre gedeckt werden sollte. Diese Politik ermöglichte die Realisierung sozialen Wohnbaus meist in Stadtrandlagen der Großstädte. Diese Gebiete sind auch über die Grenzen Frankreichs hinweg als „Banlieues“ bzw. Vorstädte bekannt sind. Letztere werden in Medien aufgrund von Randalen und der hohen Kriminalitätsraten häufig als soziale „Brennpunkte“ bezeichnet¹⁸. Die Probleme dahinter sind jedoch tiefliegender: So ist zum Beispiel die Arbeitslosigkeit mit 30% im rund 10.000 Einwohner zählenden Coteaux überdurchschnittlich hoch und die Einkommen sind besonders niedrig¹⁹. Dies fördert wiederum Segregationserscheinungen und infolge die soziale Exklusion der Bewohner, was wiederum zu einer weiteren Verschärfung der Lage in diesem Gebiet führt.



Blick auf Les Coteaux
Quelle: flickr.com - User gasdub

Die Stadt Mulhouse versucht mit unterschiedlichen Ansätzen diesen Problemen zu begegnen. Einerseits wurden mit der Entwicklung des angrenzenden Gewerbegebiets Parc des Collines Arbeitsplätze durch 250 Unternehmen geschaffen²⁰, andererseits wurden stadtplanerische Maßnahmen²¹ zur Aufwertung des Gebiets umgesetzt (z.T. mit Unterstützung durch Programme der Europäischen Union wie URBAN in den 1990er-Jahren). Dazu zählt beispielweise die Errichtung eines großen städtischen Parks sowie auch die Anbindung von Coteaux durch die Straßenbahn mitsamt deren gestalterischen Begleitmaßnahmen.

Der städtebauliche Umgang mit diesem Gebiet ist insbesondere deswegen herausfordernd, da die seinerzeitige Planung anderen Paradigmen folgte als die heutige: Während in den 1960ern nach den Prinzipien der Charta von Athen im Sinne des prägenden Architekten LeCorbusier geplant und gebaut wurde, womit die Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeit, Freizeit forciert und der motorisierte Individualverkehr gefördert wurde, so wird heute versucht durch gezielte Maßnahmen eine urbane Kleinteiligkeit zu schaffen, und dadurch die unattraktive große Dimension der Wohnhausanlagen Coteaux aufzubrechen.



Les Coteaux mit Tramway
Quelle: flickr.com - User AURM

17 ebenda
18 Nückles, 2013
19 KelQuartier, 2016
20 Technopole Mulhouse, 2016
21 La vie à Mulhouse, 2009

Rahmenbedingungen



Logo des Vereins AURM
Quelle: AURM

Maßgeblich für planerische Projekte zuständig ist die als Verein gegründete Stadtplanungsagentur der Stadt Mulhouse namens „Agence d'urbanisme de la région mulhousienne“ (aurm), die mit einem interdisziplinär zusammengesetztem Team für die Region die Raumentwicklung laufend beobachtet und analysiert, Studien dazu publiziert und gewählte politische Vertreter in Fragen der Raumplanung berät²². Die AURM arbeitet nicht nur transdisziplinär, sondern insbesondere auch auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen, d.h., dass das planerische Handeln nicht an der Stadtgrenze endet, sondern im Verständnis einer funktional

verflochtenen Stadtregion agiert und sich auch solche sieht, was letztendlich darauf zurückzuführen ist, dass in Frankreich generell eine räumliche Wahrnehmung von Agglomerationen in den Vordergrund tritt, im Gegensatz zu Österreich. Deswegen umfasst das räumliche Handlungsfeld Mulhouse als Kernstadt und umliegende Gemeinden im Elsass und wird definiert als „Mulhouse Alsace Agglomération“²³.

Im Hinblick auf das regionale, grenzüberschreitende Verständnis in der Bevölkerung für das territoriale und soziale Zusammenwachsen der Region Oberrhein diesseits und jenseits des Rheins gibt es allerdings noch Defizite. Wie uns von einer Vertreterin der Stadt Mulhouse berichtet wurde, kämpfte die Stadt noch immer mit dem Verlust der Industrie seit den 1970er Jahren und der infolge aufgetretenen Arbeitslosigkeit, welche zu Problemen in den ehemaligen Arbeitervierteln der Stadt führte. Von Seiten der Region versuche man deshalb das Zusammenwachsen der deutschen mit der französischen Seite zu fördern, etwa dadurch, dass in den Schulen Französisch bzw. Deutsch als erste Fremdsprache angeboten wird. Doch dies führte zu teils großem Widerstand der Eltern, die Englisch weiterhin als erste Fremdsprache in den Schulen bevorzugen. Gerade dies stellt nach Angaben der Stadtrepräsentantin ein Problem für arbeitslose Jugendliche in Mulhouse dar, die, sofern sie die Sprache beherrschen würden, ohne weiteres Berufe auf der wenige Kilometer entfernten deutschen Seite des Rheins ausüben könnten, wo Arbeitskräfte gesucht würden. Insofern müsste auch von Seiten der Bevölkerung ein Interesse zum stärkeren Zusammenwachsen der Region bestehen, wovon man allerdings relativ weit entfernt ist.

Die große Herausforderung der Stadt Mulhouse lag vor allen Dingen in der Umstellung vom Dasein als Industriestadt in Richtung Tertiärisierung im späten 20. Jahrhundert und jetzt im 21. Jahrhundert. Einerseits hatte dies soziale Folgen (Arbeitslosigkeit), die sich besonders in den von den Arbeitern dominierten Vierteln zeigte (das in einem Abschnitt zuvor erwähnte Coteaux), andererseits kam diese Entwicklung auch räumlich zum Ausdruck und so mussten neue Konzepte, Ideen für ehemalige, nun brachliegende Industrie- und Militäranlagen her²⁴. Neben diesen ungenutzten Flächen galt es auch die Innenstadt wiederzubeleben, um es als regionales Zentrum für die Agglomeration zu etablieren²⁵.

Mulhouse Grande Centre

Deshalb wurde das Projekt „Mulhouse Grande Centre“ ins Leben gerufen, um Veränderungen im Zentrum der Stadt zu induzieren. Dabei wurde der Fokus auf folgende 5 Themenbereiche gelegt:

- Lebensraum²⁶: Die Gestaltung von Plätzen und Straßen als attraktive Aufenthaltsräume durch Begrünung bzw. Pflanzung von Bäumen, Erneuerung des Oberflächenbelags, Erweiterung von Gehsteigen für Fußgängerkomfort, Raum für Street Art



Stadtzentrum Mulhouse
Quelle: flickr.com - User AURM

22 Agence d'urbanisme de la région mulhousienne, 2016a

23 Agence d'urbanisme de la région mulhousienne, 2016b

24 Ville de Mulhouse, 2011e

25 Ville de Mulhouse, 2011g

26 Ville de Mulhouse, 2011c

- Handel²⁷: Eröffnung neuer Geschäfte, Senken der Leerstände durch Einsetzen eines Koordinators für den Handel, attraktive Parkgebühren für Kunden sowie durch Veranstaltungen in der Innenstadt, um Bewohner zum Einkaufen ins Zentrum zu locken
- Wohnen²⁸: auch für Mittelschicht leistbarer Wohnraum in einer ansprechenden Wohnumgebung; Unterstützung bei Sanierung von Wohnungen und ebenso bei der Renovierung von Fassaden
- Erreichbarkeit²⁹: Verbesserungen im Bereich aktiver Mobilität durch Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur (z.B. breitere Gehsteige); Implementierung eines Leitsystems (Karten zur Orientierung) in der Innenstadt; Ausbau des Radleihsystems VéloCité
- Veranstaltungen³⁰: das lebendige Herz der Stadt belebt durch Veranstaltungen wie Weihnachtsmarkt, Festival der Straßenkunst, etc.

Insgesamt werden für das Projekt, dessen Laufzeit fünf Jahre beträgt, von der Stadt Mulhouse 30 Millionen Euro investiert, wovon rund 16 Millionen in die Neu- bzw. Umgestaltung von Straßen und in die Aufwertung des öffentlichen Raumes insgesamt fließen³¹. Dies umfasst beispielsweise die Errichtung von Sitzgelegenheiten, die Pflanzung von 61 Bäumen, die Installation von 114 Beleuchtungsanlagen etc.

Transformation Fabrikanlage in Dornach - Projekt DMC

Neben der Aufwertung der Innenstadt steht für die Stadtplanung die Umnutzung ehemaliger Fabriksgebäude auf dem Plan, denn die ehemalige Industriestadt befindet sich noch in einem Umwandlungsprozess und versucht sich an die Tertiärisierung der Wirtschaft anzupassen. Das 2008 gestartete Projekt DMC umfasst die Neugestaltung einer ehemaligen Textilfabrik im Stadtteil Dornach auf einem etwa 70 ha großen Gelände. Die Firma DMC benötigt nur noch 5 ha der Fläche für ihre Tätigkeiten (insgesamt stehen ihr 10ha zur Verfügung), wodurch die restliche Fläche für den Wohnbau und andere Funktionen umgenutzt werden kann³². Ziel ist es langfristig ein multifunktionales Quartier zu entwickeln, das Neunutzung und bestehende Architektur miteinander vereint. Die Erschließung innerhalb erfolgt durch Fuß- und Radwege, der Bahnhof Dornach westlich des Gebäudekomplexes bietet zudem eine hochrangige Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr (Tram-train und Regionalzüge TER)³³. Für den motorisierten Individualverkehr sollen am Rande des Quartiers Sammelgaragen entstehen, ähnlich dem Konzept von Freiburg-Vauban.



Ehemalige Fabrik DMC
Quelle: flickr.com - User AURM

Quartier d'affaires Mulhouse TGV

Dass städtebauliche Projekte nicht einfach vom Thema Verkehr zu trennen sind, liegt auf der Hand. Bei einigen Projekten ist das sogar der entscheidende Faktor, wie im Falle des „Quartier d'affaires Mulhouse TGV“. Durch die TGV-Anbindung von Mulhouse ist die Stadt mit den großen Zentren Frankreichs verbunden und die Fahrzeiten konnten damit deutlich reduziert werden. Dies soll wiederum für wirtschaftliche Aktivitäten vor Ort begünstigend wirken, weshalb der Standort Bahnhof gewählt wurde, um hier ein Projekt mit Fokus auf Büroräumlichkeiten zu entwickeln. Geworben wird hier natürlich mit der guten Erreichbarkeit von diversen Städten und Flughäfen in der Nähe. Bis 2025 sollen hier 57000m² Bürofläche entstehen, für Versicherungen, Banken, Konsulenten etc., die der Stadt einen stärkeren Dienstleistungssektor bringen sollen. Neben der Gebäudeinfrastruktur soll darüber hinaus der öffentliche Raum vor dem Bahnhof umgestaltet und dem Element Wasser mehr Raum gegeben werden³⁴.

27 Ville de Mulhouse, 2011d

28 Ville de Mulhouse, 2011f

29 Ville de Mulhouse, 2011a

30 Ville de Mulhouse, 2011b

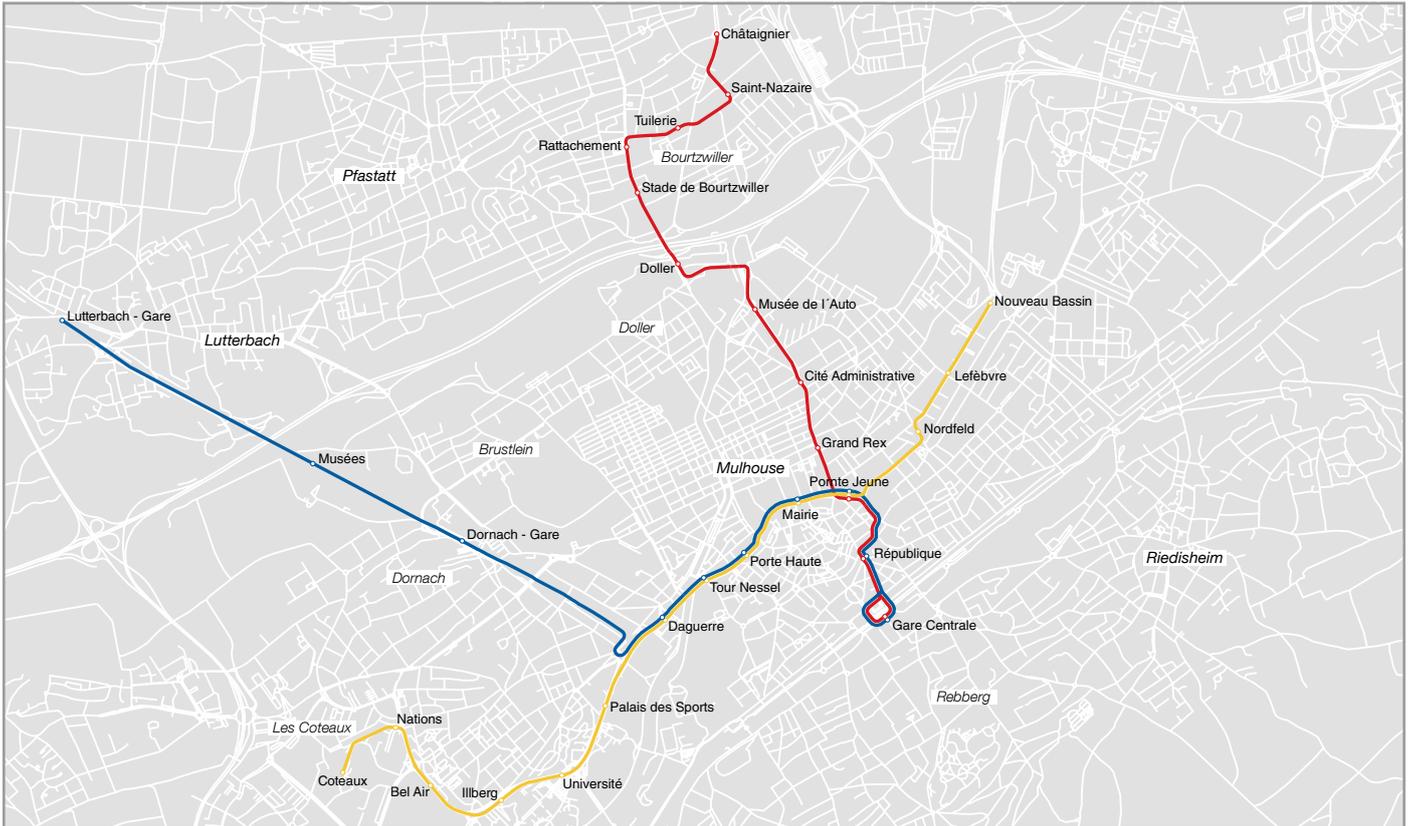
31 Ville de Mulhouse, 2011g

32 Ville de Mulhouse, 2011i

33 Mulhouse Alsace Agglomération, 2012

34 Ville de Mulhouse, 2011h

Tramway de Mulhouse



Netzplan Tramway

Quelle: OpenStreetMap, eigene Bearbeitung

Seit 1991 gab es seitens der Stadt Planungen für ein höherrangiges Verkehrsmittel in Mulhouse. Diese sahen ursprünglich ein O-Bus-System vor, wurden aber zugunsten eines Straßenbahnsystems abgewandelt, nachdem Überlegungen für ein kombiniertes Eisenbahn-/Straßenbahnsystem mit der Lokalbahnstrecke nach Kruth aufkamen.³⁵ 2003 wurde mit dem Bau der Straßenbahn begonnen, 2006 wurde das Innenstadtnetz eröffnet. Die Errichtung dieses ersten Grundnetzes kostete 248 Millionen €. ³⁶

Das ursprüngliche Netz aus dem Jahr 2006 bestand aus zwei Strecken, deren Übergangspunkt die viergleisige Haltestelle Porte Jeune war. Die Linie 1 wurde bereits 3 Jahre später im Norden um 1,5 Kilometer und 3 Stationen verlängert. 2010 wurde schließlich das noch heute bestehende Netz fertiggestellt. Gemeinsam mit der Eröffnung des Tram-Train (siehe unten) wurde eine dritte Linie eingeführt, die diesen auf der innerstädtischen Teilstrecke verdichtet.

Der Bau und die Eröffnung der Straßenbahn Mulhouse kann nicht rein als Verkehrsprojekt verstanden werden, vielmehr handelt es sich um eine Verschmelzung von Verkehrsprojekt und Stadtgestaltung. Dabei folgt Mulhouse dem Trend der französischen Straßenbahnrenaissance, der seit Mitte der 90er-Jahre in ganz Frankreich zu beobachten ist. Durch hohe Ansprüchen an die Gestaltung wird die Straßenbahn schon so geplant, dass sie den Straßenraum und damit die Stadt bereichert und verschönert.

Mulhouse engagierte für die Gestaltung der zwei Linien des Grundnetzes die Künstler Tobias Rehberger und Daniel Buren. Rehberger zeichnete sich für die künstlerische Ausgestaltung entlang der Linie 1 verantwortlich. Er realisierte entlang dieser Linie acht Kunstinstallationen die unter dem Motto „Verbindung“ stehen. Die Installationen sollen eine „Verbindung zwischen der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, zwischen Passagieren und Passanten, zwischen der Straßenbahn und den Vierteln der Stadt herstellen.“³⁷

35 Jahn, 2016

36 Railway-Technology.com, 2016

37 Soléa – Les transport de l'agglomération mulhousienne, 2016



Station der Linie 2 mit Bogenkonstruktion
Quelle: Isaak Granzer

Daniel Buren verlieh den Stationen der Linie 2 ein einheitliches Designelement in Form von acht Meter hohen, farbigen Stahlbögen. Bei jedem Halt – außer Port Jeune – finden sich zwei dieser Bögen. Die Farbkombination der Front- und Innenseite sind bei jeder Station einzigartig und dienen so als Erkennungsmerkmal.³⁸ Die Außenseite ist in fünf Streifen gleicher Breite geteilt, die abwechselnd weiß und schwarz sind – ein wiederholendes Motiv in den Arbeiten von Daniel Buren. Die Bögen halten nicht nur die Oberleitung sondern dienen auch als weithin erkennbares Haltestellenschild und als Erkennungszeichen der ganzen Stadt.³⁹

Tram-Train

Als Mitte der 90er die Diskussionen über die Wiedereinführung eines öffentlichen Verkehrssystems auf eigener Trasse in Mülhausen stattfanden, kam schnell die Idee auf die Lokalbahnstrecke Lutterbach–Kruth in diese Planungen miteinzubeziehen.⁵ Prägend für diese Idee war wahrscheinlich der Erfolg, den das nahe Karlsruhe mit der Zweisystem-Stadtbahn feiern konnte.

1997 wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt und parallel dazu wurde die Bahnstrecke modernisiert. Die Bauarbeiten für den Tram-Train starteten 2007 und beinhalteten die Elektrifizierung der Strecke bis zum Bahnhof Thann Saint-Jacques sowie weitere Baumaßnahmen entlang der Strecke – es mussten u.a. für den dichteren Takt zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten an drei Bahnhöfen geschaffen werden. 2010 erfolgte die Eröffnung des Systems gleichzeitig mit der Einführung der Straßenbahnlinie 3. Insgesamt wurden 147,05 Millionen Euro investiert, davon entfallen 84,4 Millionen auf den Neu- und Ausbau der Infrastruktur und 63 Millionen für die Beschaffung des Rollmaterials.⁴⁰



Tram-Train auf dem Weg nach Mulhouse Gare
Quelle: flickr.com - User Alain Rouiller

Die Züge benutzen vom Hauptbahnhof bis zum Kreisverkehr Stricker die Gleise der Straßenbahnlinien 1 und 2. Von dort an verläuft die Strecke eingleisig parallel zu der Bahnstrecke Strasbourg–Basel bis zum Bahnhof Lutterbach. Die Linie 3, die genau dieselbe Strecke befährt um im inneren Bereich den Takt zu erhöhen, endet hier. In Lutterbach wird vom Stromsystem der Straßenbahn mit 750 V Gleichstrom auf das der SNCF mit 25 kV 50 Hz gewechselt. Nach dem Systemwechsel fährt der Tram-Train auf die Bahnstrecke Lutterbach–Kruth und folgt dieser bis Thann Saint-Jacques.

Weiter nach Kruth fahreb derzeit nur Regionalzüge der SNCF, da die Strecke nicht elektrifiziert ist. Diese verkehren zwischen Lutterbach und Thann gemeinsam mit dem Tram-Train und dann über die Bahnstrecke Strasbourg-Basel zum Hauptbahnhof.

Der Tram-Train ist das erste „verknüpfte“ Eisenbahn-/Straßenbahnsystem Frankreichs. Das Projekt sah ursprünglich vor, dass der Tram-Train von Beginn an bis Kruth verkehren sollte. Wegen Finanzierungsschwierigkeiten wurde das Projekt in zwei Phasen aufgeteilt, wobei die erste Phase die jetzt verwirklichte Verbindung darstellt. Die erwähnten Finanzierungsprobleme halten an und verhindern derzeit die Umsetzung der zweiten Phase und somit die Verlängerung des Tram-Train nach Kruth.⁴¹

38 ebenda

39 Jahn, 2016

40 Société Nationale des Chemins de fer Français, 2010

41 L'Alsace.fr, 2012

- Agence d'urbanisme de la région mulhousienne (2016a): Que fait-on ? Online: <http://www.aurm.org/aurm/missions> (12.07.2016).
- Agence d'urbanisme de la région mulhousienne (2016b): Territoires d'intervention. Online: <http://www.aurm.org/aurm/territoires-intervention> (12.07.2016).
- Brandt, Kathleen (2016): Mulhouse – Geschichte. Online: <http://www.reisetipps-elsass.com/staedte-elsass/mulhouse/geschichte-mulhouse/> (12.07.2016).
- EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (2016): Der EuroAirport - im Dienst der RegioTriRhena. Online: <http://www.euroairport.com/de/wir-ueber-uns/unternehmensportrait.html> (12.07.2016)
- Europarat (n.b.): Charta der Stadt Mülhausen zur Förderung der Regionalsprache auf der Grundlage der Europäischen Charta der Regional – oder Minderheitensprachen. Online: https://www.coe.int/t/dg4/education/minlang/Source/CharterText/CharterText_Mulhouse.pdf (12.07.2016).
- Jahn, Harald (2016): Straßenbahn in Frankreich – Mulhouse. Online: <http://www.tramway.at/mulhouse/> (12.07.2016).
- KelQuartier (2016): Mulhouse – Côteaux. Online: http://www.kelquartier.com/alsace_haut_rhin_mulhouse_quartier_coteaux_68200-q100203/revenu_moyen.html (12.07.2016).
- L'Alsace.fr (2012): Tram-train : bilan mitigé après un an de fonctionnement. Online: <http://www.lalsace.fr/actualite/2012/02/24/tram-train-bilan-mitige-apres-un-an-de-fonctionnement> (12.07.2016).
- La vie à Mulhouse (2009): Les quartiers de Mulhouse. Online: <http://www.lavieamulhouse.com/mulhouse/index.php?topic=5028.0> (12.07.2016).
- Mulhouse Alsace Agglomération (2012): DMC et label IBA Basel. Online: <http://www.mulhouse-alsace.fr/fr/dmc-et-label-iba-basel> (12.07.2016).
- Mulhouse Alsace Tourisme & Congrès (2016): Führung des Haut Rebbberg Stadtviertels. Online: http://www.tourisme-mulhouse.com/DE/planen/um-zu-sehen-zu-tun-um-zu-leben/detail/234007594_fuehrung-des-haut-rebberg-stadtviertels.html (12.07.2016).
- Nückles, Bärbel (2013): In den Hochhausvierteln von Mulhouse brodelt es. Online: <http://www.badische-zeitung.de/mulhouse/in-den-hochhausvierteln-von-mulhouse-brodelt-es--67957961.html> (12.07.2016).
- Office pour la Langue et la Culture d'Alsace (2016): Der Dialekt in Zahlen. Online: <http://www.olcalsace.org/de/der-dialekt-in-zahlen> (12.07.2016).
- Railway-Technology.com (2016): Mulhouse Light Rail and Tram Train, France. Online: <http://www.railway-technology.com/projects/mulhouse/>
- Société Nationale des Chemins de fer Français (2010): Inauguration du tram-train Mulhouse-Vallee de la Thur. Online: http://www.sncf.com/ressources/20101213_dp_inaugurationmulhouse.pdf (12.07.2016).
- Soléa – Les transport de l'agglomération mulhousienne (2016): L'art au fil du tramway. Online: http://www.solea.info/ville_dynamisee.html (12.07.2016).
- Studer André (2010a): Historique de la cité ouvrière. Online: http://www.crdp-strasbourg.fr/data/patrimoine-industriel/mulhouse-19/cite_ouvriere.php?parent=25 (12.07.2016).
- Studer André (2010b): Le Nouveau quartier et la place de la République. Online: http://www.crdp-strasbourg.fr/data/patrimoine-industriel/mulhouse-19/nouveau_quartier.php?parent=25 (12.07.2016).
- Technopole Mulhouse (2016): Répertoire des entreprises. Online: <http://www.technopole-mulhouse.com/fr/repertoire-entreprises/> (12.07.2016).
- Ville de Mulhouse (2011a): Accessibilité. Online: <http://www.mulhouse.fr/fr/accessibilite1/> (12.07.2016).
- Ville de Mulhouse (2011b): Animations. Online: <http://www.mulhouse.fr/fr/commerce3/> (12.07.2016).
- Ville de Mulhouse (2011c): Cadre de vie. Online: <http://www.mulhouse.fr/fr/cadre-de-vie3/> (12.07.2016).

- Ville de Mulhouse (2011d): Commerce. Online: <http://www.mulhouse.fr/fr/commerce2/> (12.07.2016).
- Ville de Mulhouse (2011e): Histoire de Mulhouse. Online: <http://www.mulhouse.fr/fr/quelques-mots-dhistoire/> (12.07.2016).
- Ville de Mulhouse (2011f): Logement. Online: <http://www.mulhouse.fr/fr/logement/> (12.07.2016).
- Ville de Mulhouse (2011g): Mulhouse Grand Centre. Online: <http://www.mulhouse.fr/fr/mulhouse-grand-centre1/> (12.07.2016).
- Ville de Mulhouse (2011h): Quartier d'affaires Mulhouse TGV. Online: <http://www.mulhouse.fr/fr/Quartier-daffaires-site-gare/> (12.07.2016).
- Ville de Mulhouse (2011i): Réaménagement du site DMC. Online: <http://www.mulhouse.fr/fr/projet-reamenagement-site-dmc/> (12.07.2016).
- Wikipedia, Die freie Enzyklopädie (2016): Mülhausen. Bearbeitungsstand: 9. Juli 2016, 22:07 UTC. Online: <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=M%C3%BClhausen&oldid=156007358> (12.07.2016).