

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 20 (1979)  
**Heft:** 1  
  
**Rubrik:** Landschaft im Wandel = Actualités régionales

### **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:** 14.01.2026

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

## Neues aus der französischen Grenzecke

LUCIEN KIECHEL

### 1 Gemeindeverbände

Die Gemeinden der elsässischen Grenzecke sind bekanntlich in zwei verschiedene Verbände zusammengeschlossen, und ein Teil der grossen Vorhaben, die zur Zeit im Grenzgebiet durchgeführt werden, wurden von diesen Gemeindeverbänden angeregt und geplant.

So nimmt sich das SIPES (Interkommunales Syndikat für wirtschaftliche und soziale Entwicklung) dem Saint-Louis, Huningue, Village-Neuf, Rosenau und Kembs angeschlossen, folgender Projekte an: Bau einer Strassenbrücke an Stelle der 1937 abmontierten Eisenbahnbrücke Palmrain; Bau eines Collège, einer Schulanstalt für den Sekundarunterricht; Modernisierung und Erweiterung des Altenheims in Village-Neuf.

### 2 Bau der Strassenbrücke Palmrain

Nach jahrelangen Verhandlungen konnte die Baustelle der neuen Brücke im April 1977 eröffnet werden. Am 1. Oktober gab das Ereignis Anlass zu einer Festlichkeit. Auf einem Schiff der Basler Personenschiffahrt fuhren die deutschen und französischen Gäste zu dem Pfeiler auf der elsässischen Seite, wo soeben mit den Arbeiten begonnen worden war. Als 1937 die Eisenbahnbrücke abmontiert wurde, liess man die in 70 m Entfernung voneinander im Strom stehenden Pfeiler stehen. Als man 1967 die Wiederherstellung der Brücke ins Auge fasste, hoffte man, diese wieder benutzen zu können. Die Rheinschiffahrtskommission war jedoch der Ansicht, die Durchfahrt müsse von 70 m auf 100 m verbreitert werden.

Die neue Brücke wird eine Gesamtlänge von 300 m haben. Die Fahrbahn wird 7 m breit sein und die beidseitigen Trottoirs je 1,50 m. Sie wird aus Beton erstellt. Die Bauführung liegt in den Händen der deutschen Strassenbauverwaltung. Die Kosten werden je zur Hälfte von der Bundesrepublik Deutschland und vom Département Haut-Rhin getragen. Es ist das erste Mal, dass sich das Département am Bau einer Rheinbrücke beteiligt. Eine Gemeinschaftszollanlage wird auf französischem Boden errichtet. Der Boden, auf dem militärische Anlagen des ehemaligen Hünninger Brückenkopfs gesprengt werden mussten, wird vom SIPES zur Verfügung gestellt. In der Folge wird die Ost-Westverbindung mit dem Flughafen so rasch als möglich ausgebaut werden müssen. Man erhofft sich von dieser Brücke eine Belebung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Baden und

Elsass sowie eine vermehrte Benutzung des Flughafens Basel-Mulhouse durch deutsche Passagiere.

Es sei noch erwähnt, dass bis 1937 Huningue durch zwei Brücken mit dem rechten Rheinufer verbunden war: eine Schiffsbrücke für den Fussgänger- und Wagenverkehr sowie eine Eisenbahnbrücke. Seit dem Zweiten Weltkrieg wird die Verbindung der beiden Ufer durch eine Fähre bewerkstelligt. Man rechnet damit, dass die neue Brücke im Herbst 1979 dem Verkehr wird übergeben werden können. Bereits ist die Verbindung des Pfeilers auf der elsässischen Seite mit dem linken Ufer hergestellt, und die Brücke ragt über die Strommitte dem rechten Ufer entgegen.

### 3 Kläranlage für Industrieabwässer

Beim Zollübergang Hünigerstrasse in der Industriezone «Huningue-Sud» hat die Fabrik Ugine-Kuhlmann, die mit ihren bei der Herstellung des Insektizids Lindan anfallenden giftigen Rückständen die Gegend verseuchte, ihre Fabrikation eingestellt und ihre Gebäude wurden abgebrochen. Auf ihrem Gelände zwischen Rhein, französisch-schweizerischer Grenze und Basler Strasse wird die Gesellschaft STEIH (Société pour le traitement des eaux industrielles Huningue), eine Filiale von Sandoz-Basel, eine Kläranlage für die Industrieabwässer von Sandoz-Basel sowie Sandoz- und Ciba-Geigy-Huningue errichten.

Es sei daran erinnert, dass zwei Projekte für die Erstellung einer internationalen Kläranlage in der Au bei Village-Neuf oder auf der Rheininsel unterhalb Kembs aufgegeben wurden, das erste, weil es heftige Proteste, insbesondere in Village-Neuf, hervorgerufen hatte, das zweite, weil es eine sehr kostspielige und mit technischen Schwierigkeiten verbundene Verlängerung der Leitungen benötigt hätte. Das jetzige Projekt, das wesentlich zur Verminderung der Rheinverschmutzung beitragen wird, kann erweitert werden, sollte sich die Notwendigkeit dafür ergeben. Die Anlage, die auf Wunsch Hüningsens so nahe als möglich am Rheinufer erstellt und von der Basler Strasse durch Grünflächen und Baumreihen getrennt wird, verfügt über insgesamt 48 504 m<sup>2</sup> Land. Nach Fertigstellung der ersten Etappe, die 1980 realisiert sein wird, können pro Woche 120 000 m<sup>3</sup> Abwässer geklärt werden. Für eine Erweiterung um 38 % (nach 1990) ist das notwendige Land vorhanden. Das geklärte Wasser wird in die Schweiz zurück- und von dort in den Rhein geleitet; desgleichen wird auch der eingedickte Schlamm zur Verbrennung in die Schweiz geführt. Der Energiebedarf der Kläranlage entspricht ungefähr dem gesamten Stromverbrauch des Werkes Sandoz-Huningue. Die Betriebskosten (auf der Kostenbasis 1978) werden auf jährlich 3 Mio. SFr. geschätzt. Hinzu kommt die Schlammbehandlung mit 2,5 Mio. SFr.

Die feierliche Grundsteinlegung der Kläranlage fand am 20. September 1978 statt.

### 4 Flughafen Basel-Mulhouse

Eine Baustelle ungewöhnlichen Ausmasses erstreckte sich von Blotzheim nach Bartenheim, wo 40 ha Hardtwald und Ackerland verschwinden mussten, damit die

Verlängerung der Nordsüd-Piste durchgeführt werden konnte. Symbolisch wurde der erste Spatenstich am 8. Juli 1977 durch Jacques Henry Gros (Mulhouse), Präsident, und Dr. Edmund Wyss (Basel), Vizepräsident im binationalen Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mulhouse, gegeben. Zehn Tage später erfolgte die eigentliche Eröffnung der Baustelle.

Die bisher 2370 m lange Piste soll um 1530 m auf 3900 m verlängert werden, um sie den neuen technischen Erfordernissen der Flugzeuge anzupassen und dem Flughafen in der Grenzecke den Anschluss an das interkontinentale Flugliniennetz zu ermöglichen. Diese Verlängerung war schon seit Jahren beabsichtigt. Das Projekt war jedoch sowohl im Elsass als auch in Basel auf starken Widerstand gestossen. So wurde 1971 ein Kreditbegehren von 26 Mio. Franken in einer Volksabstimmung von den Basler Stimmbürgern abgelehnt. 1975 fand sich dann eine Mehrheit für die Verlängerung, deren Kosten inzwischen auf 40 Mio. Franken angestiegen waren.

Piste und Taxiway (d. h. Zufahrtspiste) werden in Richtung Norden verlängert, wobei die Departementalstrasse CD 12 b sowie die Eisenbahnlinie Saint-Louis–Blotzheim überquert werden, was das Erstellen von zwei Kunstbauten erfordert. Die Bauarbeiten werden zu einem Drittel an französische, zu zwei Dritteln an Schweizer Firmen vergeben und voraussichtlich 18 Monate dauern. Die verlängerte Piste könnte demnach Ende 1978, spätestens anfangs 1979 in Betrieb genommen werden. Das Bauprogramm sieht folgende Etappen vor:

Erdarbeiten und Kunstbauten: Mitte Juli 1977 bis Ende August 1978;

Pistenbau und Taxiway: Juni 1978 bis Ende Oktober 1978;

Pistenfeuerung: April bis Ende Oktober 1978;

Nebenarbeiten: April bis Ende Dezember 1978.

Die 60 m breite Piste wird mit Betonplatten belegt, der 23 m breite Taxiway erhält einen Bitumenbelag. Die Entfernung von der Mittelachse der Piste zu derjenigen des Taxiway beträgt 200 m. Es sei daran erinnert, dass die Hauptpiste ursprünglich 2000 m lang war und 1953 auf 2370 m verlängert wurde. Die Arbeiten gingen planmässig voran, so dass die Fertigstellung des gesamten Bauprogramms um Weihnachten 1978 möglich war.

## 5 Bau eines Collège

An der Michelfelder Strasse, zwischen Huningue und Saint-Louis, aber auf Neudörfler Gelände (wie auch der benachbarte Hüninger Sportplatz), erstellt das SIPES eine Lehranstalt für rund 1000 Schüler aus Huningue, Saint-Louis, Village-Neuf, Rosenau und Bartenheim-la-Chaussée. Seitdem die Schulpflicht bis zum 16. Lebensjahr verlängert wurde, fehlte es in der Grenzgegend, wo in den Jahren der Vollbeschäftigung die Bevölkerung aussergewöhnlich rasch zugenommen hatte, an Schulgebäuden, um die stets wachsende Schülerzahl aufzunehmen.

Zuerst wurden die Sekundarschüler im Gebäude der ehemaligen Volksschule am Abbatucciplatz in Huningue untergebracht, dann auch in präfabrizierten Klassenräumen in verschiedenen Quartieren der Stadt. Solche Verzettlung der Schüler

ist dem Schulbetrieb nachteilig, und die betreffenden Gemeinden verlangten deshalb mit Nachdruck den Bau eines neuen, den heutigen pädagogischen Anforderungen entsprechenden Collège.

Es wurden 4 ha Gelände erworben, um auch über genügend Platz für einen grossen Turnsaal und ein gedecktes Schwimmbecken, die später verwirklicht werden sollen, zu verfügen. Mit den Erdarbeiten wurde im Oktober 1977 begonnen, und dadurch, dass in den letzten Wochen des Sommers 1978 die beteiligten Unternehmen sich mit Volldampf einsetzten, konnte der Bau im September 1978 für den Beginn des neuen Schuljahrs fertiggestellt werden. Der Kostenpunkt beläuft sich auf 12 Mio. Francs.

Schwierigkeit bereitete die Zufahrt der Schüler, die über die schmale, kurvenreiche Michelfelderstrasse erfolgt, auf der sich ein ununterbrochener gefährlicher Lastwagenverkehr abwickelt. Die Gefahr wird verschwinden, wenn die geplante direkte Verbindung von Michelfelden zur Baslerstrasse in Huningue am Fuss der Niederterrasse entlang hergestellt sein wird. Vorläufig wurden provisorische Lösungen verwirklicht: Für die Schüler von Saint-Louis und Neudorf wurden Radfahrpisten durch das Feld angelegt, während den Hünigern die Zufahrt durch den anliegenden städtischen Sportplatz gestattet wird.

## 6 Kanalisation der Gemeinden des Distrikts

Der Distrikt des Dreiländerecks hat sich als erste grosse Aufgabe vorgenommen, die Anlage der Kanalisation in allen ihm angeschlossenen Gemeinden durchzuführen und alle Abwässer in einer Kläranlage zu reinigen. Dadurch wird einer Verseuchung des Grundwassers vorgebeugt, die infolge der ausserordentlichen Vermehrung der Wohnhäuser und der Entwicklung der Industrie in diesen Gemeinden zu befürchten ist.

Das kostspielige Projekt war 1976 soweit gediehen, dass die Arbeiten vergeben werden konnten. Im Verlauf des Jahres 1977 wurde eine erste Tranche ausgeführt: das Legen der grossen Hauptleitungen von Saint-Louis und Village-Neuf (zum Teil durch Neudörfler Gemüsefelder, was die Bezahlung von Entschädigungen erforderte) sowie das Erstellen einer Pumpstation am Ufer des Rheinseitenkanals. Die zweite Tranche sieht das Legen der Leitung vor, in der die Abwässer der zwischen Rhein- und Hünigerkanal gelegenen Hüniger Altstadt dem Entwässerungssickerungskanal entlang zur Pumpstation in Village-Neuf gebracht werden. Sache der Stadt Huningue ist es, in den südlich und westlich des Hüniger Kanals gelegenen Stadtteilen die Kanalisation durchzuführen.

Bereits hat der Vorstand des Distrikts den Bau der Kläranlage in der Nähe der Pumpstation für 1979 beschlossen.

## 7 Ein Hospiz in Village-Neuf

Im Sommer 1855 hatte eine Cholera-Epidemie in Village-Neuf zahlreiche Opfer gefordert: In fünf Wochen hatte die Bevölkerung um 91 Bewohner abgenommen, während die durchschnittliche Jahressterblichkeitsziffer 50 betrug. Um die Folgen

der Katastrophe zu lindern, beschloss der Gemeinderat, ein Armenhaus zu gründen. So kam es, dass das Gemüseerzeugerdorf eine soziale Einrichtung besass, wie sie ähnlich weder im Kantonshauptort Huningue noch im durch seine Verkehrslage bevorzugten Saint-Louis zu finden war. Seit 1867 ist das Hospiz im gegenwärtigen Gebäude untergebracht, das eine Einwohnerin der Gemeinde zu diesem Zweck vermacht hatte. Es wurden seither natürlich von Zeit zu Zeit Modernisierungs- und Erweiterungsarbeiten durchgeführt, so z. B. 1908 und dann wieder nach dem Zweiten Weltkrieg.

Trotzdem entsprach das Haus den heutigen Bedürfnissen nicht mehr, weder was die Einrichtungen noch was die Aufnahmekapazität betrifft. Der Verwaltungsrat des Hospizes, ermutigt durch das SIPES, beschloss deshalb, die Anstalt, in der 1976 nicht mehr als 27 Betagte Unterkunft finden konnten, um einen Neubau mit 70 Betten zu erweitern. Dieser Bau ist 68 m lang und 22,5 m breit und wird im Garten, senkrecht zum alten Gebäude, erstellt, das als Wohnhaus für das Personal dienen wird. Er weist ein Unter- und ein Erdgeschoss sowie zwei Stockwerke auf; letztere umfassen jedes 29 Einzelzimmer mit Balkon, einen Fernsehraum, eine Lesecke und Badeeinrichtungen. Im Erdgeschoss befinden sich sechs Zimmer mit je zwei Betten für Personen, die ständiger ärztlicher Überwachung bedürfen.

Die Arbeiten auf der Baustelle gingen rasch voran, und am 1. Oktober 1978 konnte das neue Haus bezogen werden. Der bisherige empfindliche Mangel an Unterkunftsmöglichkeiten für Betagte im südlichen Elsass wird durch diese Erweiterung des Altenheims von Village-Neuf zum Teil behoben.

## 8 Ein Getreidesilo in der Neudörfler Hafenzzone

Wie eine Burg, wie ein Symbol modernen Rittertums von Industrie und Handel, ragt der 77 m hohe Betonbau eines Getreidesilos über die andern Anlagen der Hafenzzone in der elsässischen Grenzgegend hinaus. Die Bauerlaubnis wurde der Gesellschaft Unifrex-Mackprang, mit Sitz in Dijon, aber mit deutschem und mit Schweizer Kapital, im Oktober 1973 erteilt, und im folgenden Sommer war die Anlage betriebsfertig. Die automatischen Vorrichtungen ermöglichen das Ein- oder Ausladen von 750 Tonnen Getreide pro Stunde. Die sechs Speicherräume des Silos haben eine Kapazität von insgesamt 30 000 Kubikmeter. Ausschlaggebend für die Wahl des Standortes war die günstige Verkehrslage an der Grenze dreier Länder. Das aus Mittelfrankreich (Bourgogne, Champagne) kommende Getreide (Weizen, Gerste, Hafer, Mais) gelangt auf dem Wasserweg, der Schiene oder der Strasse an das Rheinufer bei Village-Neuf. 1977 wurden rund 18 000 Tonnen angeführt. Der grösste Teil davon wurde nach Deutschland und der Schweiz exportiert.

## 9 Der Parking TIR in Saint-Louis

In den Jahren der Hochkonjunktur nahm der Lastwagenverkehr am Zollübergang Lysbüchel einen derartigen Umfang an, dass er für die Bevölkerung von Saint-



Louis unerträglich wurde. Unzählig waren die an die Stadtverwaltung gerichteten Klagen über die Belästigungen durch diesen Verkehr. Infolge der durch die Zollformalitäten bedingten Wartezeiten stauten sich lange Schlangen stationierender Lastwagen – oft in Viererreihen – so dass jeder Verkehr in der nach Basel führenden Hauptstrasse unmöglich wurde. 1970 z.B. wurden am Lysbüchel 25 355 Lastwagen mit insgesamt 207 282 Tonnen Last verzeichnet. Zu einer gewissen Zeit wurde beabsichtigt, diesen Verkehr durch Hésingue und Hegenheim zu leiten; die Maires dieser Ortschaften lehnten jedoch eine solche Eventualität kategorisch ab.

Um die Belästigung der Bevölkerung zu vermindern, regte die Stadtverwaltung von Saint-Louis die Anlage eines Lastwagenparkplatzes mit Zollabfertigungsgebäuden an. Als Standort kam die mit den Schlacken der Basler Verbrennungsanstalt aufgefüllte ehemalige Sandgrube Gerteis in Betracht, die neben der Zollstrasse am Grenzstein 9 liegt. Weil das über 8 ha grosse Gelände Basler Eigentum ist, musste ein Pachtvertrag mit der Basler Regierung abgeschlossen werden, die SFr. 1.– pro Quadratmeter verlangte, eine für Saint-Louis beträchtliche Summe. Diese konnte jedoch seither verringert werden, einerseits durch Rückerstattung eines nicht benötigten Teils des Geländes, andererseits durch die Herabsetzung des Pachtzinses auf SFr. –.50 für die eigentliche Zollabfertigungszone. In dieser wurden aus präfabriziertem Material je eine Baracke für den Schweizer und für den französischen Zoll erstellt. Später wurde auch ein Quai angelegt, um das Kontrollieren der Wagen zu erleichtern. Im November 1972 wurde der Lastwagenparkplatz eröffnet. Die Zollabfertigungseinrichtungen sind jedoch nur als provisorisch zu betrachten. Wird einmal die Autobahn bis nach Basel verlängert, so müssen sie auf einen andern Standort verlegt werden.

Von Anfang an war vorgesehen, dass sich auf dem Gelände auch Transportgesellschaften mit Büros und Lagerhallen würden ansiedeln können. Das erste Unternehmen, das von dieser Möglichkeit Gebrauch machte, war die Gesellschaft Helmlinger, die zu diesem Zweck 8450 m<sup>2</sup> pachtete.

#### 10 Kommt es zu einem Naturschutzgebiet?

Wenn demnach in verschiedenen Bereichen bemerkenswerte Verwirklichungen zu verzeichnen sind, so geht doch dabei manches auf Kosten der natürlichen Landschaft; denn Strassen, Flugplatz, Schul- und Industriegebäude verdrängen immer mehr Wald und Ackerland. Die von Umweltschutzvereinigungen geforderte Schaffung eines Naturschutzgebietes in der zwischen dem Sickerungskanal und der Nationalstrasse Basel–Mulhouse gelegenen eigenartigen Au-Landschaft bei der Fischzucht stösst vorläufig leider auf wenig Verständnis bei den Gemeinden, zu denen das in Frage kommende Gelände gehört.

# Die Dreiländer-Agglomeration Basel

CHRISTIAN J. HAEFLIGER

Der Titel dieser Zeitschrift ist einer Grenzregion verpflichtet und der Leser dieser «geographischen Revue» wird wohl mit der Dehnbarkeit des Begriffs «Region» längst vertraut sein. Dennoch entsteht allenthalben Verwirrung, wenn zur Betrachtung einer Region mit ihren Subregionen der ungleich viel exaktere Begriff der «Agglomeration» eingeführt wird.

Gerade die halbstaatliche, durch die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Land eingesetzte «Internationale Koordinationsstelle der Regio» sieht sich beinahe täglich darum bemüht, hier Klärung zu bieten. Ausgehend von der «Regio» als dem Gebiet zwischen Schwarzwald, Jura und Vogesen, einer Region also von über zwei Millionen Menschen in über 800 Gemeinden auf rund 9000 Quadratkilometern, gilt es festzustellen, dass auch das schweizerische Teilgebiet wiederum eine Region darstellt: die Nordwestschweiz diesseits der Jura-Höhenlinie von Delémont im Kanton Jura bis ins aargauische Laufenburg. Innerhalb dieses Gebiets werden nochmal Subregionen wie Laufental-Thierstein-Dorneck oder das untere Fricktal unterschieden.

So beliebig die Charakteristika einer Region sein können, so vergleichsweise streng erweist sich die Definition einer Agglomeration: sie leitet sich her vor allem aus dem verflochtenen Siedlungsbild eines städtischen Ballungsraumes – darin sind sich mindestens die Statistiker einig. Mit ihrem vierten Arbeitsbericht hat sich nun kürzlich die Internationale Koordinationsstelle erstmals vom Gesamtgebiet der Regio gelöst und gewissermassen mit der Lupe dem Brennpunkt zugewendet: Dort wo Deutschland, Frankreich und die Schweiz unmittelbar aufeinandertreffen – landläufig als Dreiländereck bezeichnet – befindet sich die dynamischste und gleichzeitig komplizierteste städtische Agglomeration der ganzen Grenzregion, die Dreiländer-Agglomeration Basel mit ihren 502 000 Einwohnern.

Wohl liegen zum Thema seit einigen Jahren wertvolle wissenschaftliche Arbeiten wie etwa jene von U. Eichenberger, «Die Agglomeration Basel in ihrer raumzeitlichen Struktur», vor; sie zeigen die Veränderungen im stadt- und sozialgeographischen Bereich auf. Der jetzt vorliegende Arbeitsbericht will hingegen ein ergänzendes und aktualisiertes Gesamtbild über Entwicklung und Struktur der Bevölkerung und – soweit möglich – der Arbeitsmarktlage dieses interdependenten Grenzraums vermitteln. Dem Text sind ausserdem Kommentare und Empfehlungen zugeordnet, die sich aus der Konfrontation mit der täglichen Praxis im «Grenz-überschreitenden» und der Untersuchungsmaterie ergeben. Somit setzt die vorliegende Studie dort an, wo Eichenbergers Untersuchung 1968 mit den Worten endet: «Der Kanton Basel-Stadt kann viele seiner Probleme nur in enger Zusammenarbeit mit seinen Nachbarkantonen und -staaten lösen, da seine Fläche



heute lediglich einem Fünftel (im Jahre 1990 einem Sechstel) der Agglomerationsfläche entspricht und die Stadt Basel nur wenig mehr Einwohner beherbergt als die übrigen Agglomerationsgemeinden um Basel.»

So hat sich denn die Internationale Koordinationsstelle auch in diesem Zusammenhang die Aufgabe gestellt, in Ergänzung der Arbeiten anderer Instanzen, bereits vorhandene Fakten und Teiluntersuchungen nicht nur zusammenzutragen, sondern *Entscheidungsgrundlagen* zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten und zur Lösung von Interessenkonflikten bereitzustellen. Das bedeutet, dass bei dieser Arbeit mehr noch als bisher darauf geachtet wurde, dass das angehäuften Zahlenmaterial durch relativ viele Abbildungen möglichst weitgehend in bildliche *Aussagen* umgesetzt werden konnte. Dabei stellten sich freilich dem Sachbearbeiter, Diplom-Geograph *Martin Weiss*, in einem durch drei nationale und vier kantonale Grenzen geteilten Untersuchungsraum mit einem Durchmesser von knapp 25 Kilometern besondere Probleme in den Weg:

An erster Stelle müssen die unterschiedlichen Statistiken genannt werden, welche die Vergleichbarkeit unter den Teilräumen erschweren. So differieren nicht nur die Erhebungszeitpunkte, sondern auch die Definitionen der statistischen Merkmale. Aber auch die Tatsache, dass Grenzgänger-Statistiken nicht von statistischen, sondern von Arbeitsämtern geführt werden, verdeutlichen die Notwendigkeit vermehrter Abstimmung und Koordination über die Grenzen hinweg.

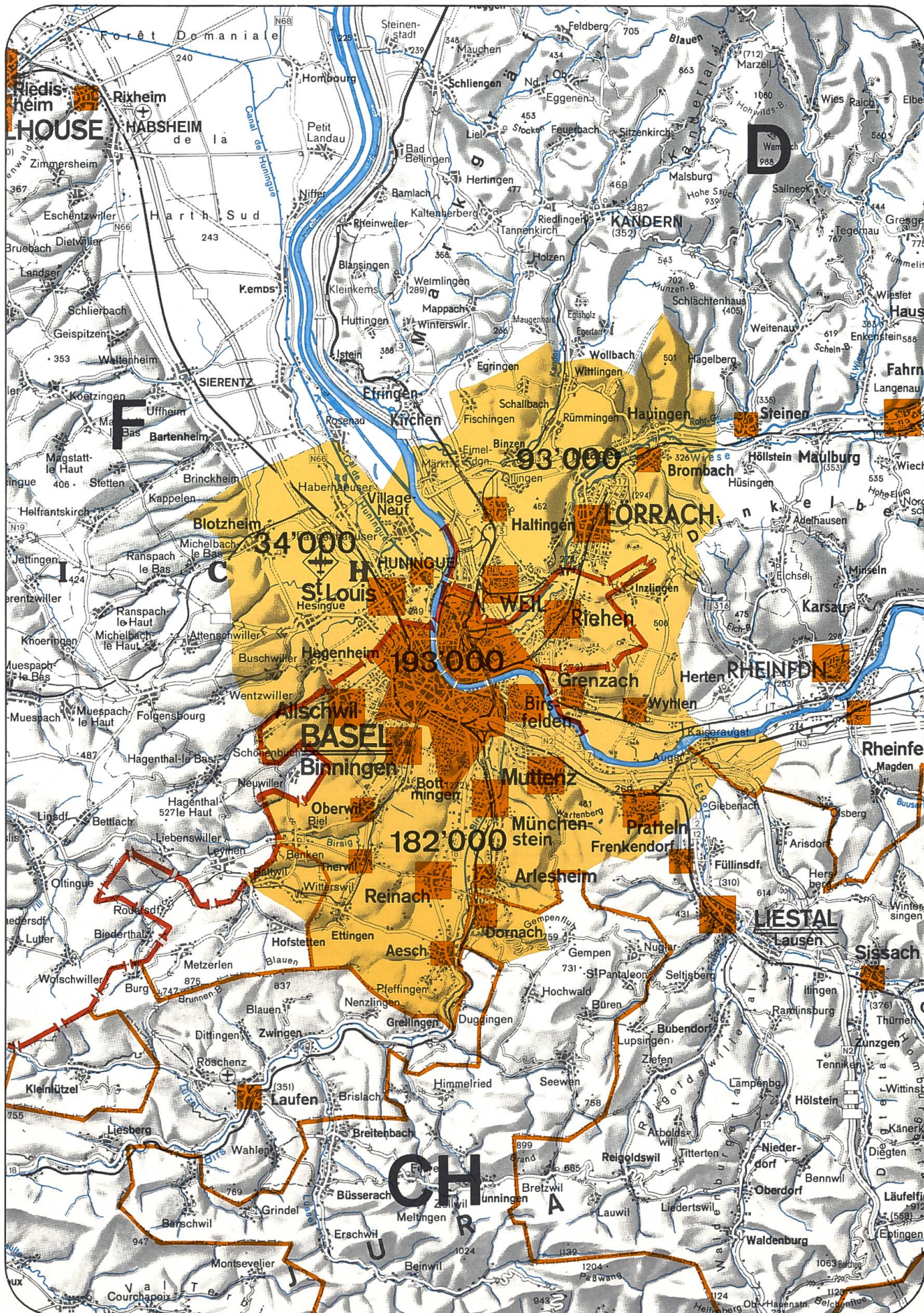
In einem ersten Kapitel behandelt der Arbeitsbericht die Kriterien für die Abgrenzung der Dreiländer-Agglomeration. Unter weitgehender Berücksichtigung gängiger wissenschaftlicher Abgrenzungsmethoden mussten auch die offiziellen Agglomerations-Definitionen in den nationalen Teilgebieten herangezogen und solchermassen ein Kompromiss gewählt werden. Dazu kommt die Gliederung in einen Agglomerationsmantel und einen Agglomerationskern; eine Gliederung, die im Falle der beinahe 40 Gemeinden umfassenden Agglomeration Basel zusätzlich drei nationale Teilgebiete und Sektoren zu berücksichtigen hat (siehe Karte).

Ein weiteres Kapitel behandelt die Bevölkerungsentwicklung anhand von Einwohnerzahlen und mit Untersuchungen über die Bevölkerungsdichte sowie mit einem Abschnitt über die Ausländerzahlen. Kurven und farbige Flächendarstellungen ergänzen hierbei analysierende Kommentare, die hier – auch in geraffter Form – nicht wiedergegeben werden können. Dies gilt auch für das anschliessende Kapitel «Bevölkerungsprognosen», dem der Trend zu einer deutlich zurückgegangenen Wachstumseinschätzung zu entnehmen ist.

Das abschliessende Kapitel des Arbeitsberichts beleuchtet die Arbeitsmarktentwicklung in gleicher Manier wie die vorangehenden Kapitel, indem Erwerbstätige, Arbeitsplätze, Pendlerströme und – in einem speziellen Abschnitt – Grenzgängerprobleme zunächst in den drei Mantelsektoren und dann im Agglomerationskern untersucht werden.

Die Internationale Koordinationsstelle erhebt mit ihrem Arbeitsbericht nicht den Anspruch auf eine umfassende Durchdringung des Phänomens Dreiländer-Agglomeration. Der Bericht soll vielmehr als Grundlage im Sinne einer Gesamtbetrach-







tung dienen, um weitere Untersuchungen überhaupt erst anzuregen. Denn: «Dass in den städtischen Agglomerationen zahlreiche Probleme vorliegen, die gelöst werden müssen, ist seit langem bekannt. Aber von einer Zusammenfassung und Konsolidierung der Diskussion kann bis jetzt keine Rede sein» (*Hannes Tank*). Wenn solches schon für anderswo, d. h. für «gewöhnliche» Agglomerationen in Binnenräumen gilt – wieviel dringlicher ist schon nur die grundsätzliche *Kenntnisnahme* der hier untersuchten Agglomeration Basel im Grenzraum dreier Länder.