

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 23 (1982)
Heft: 1-2

Artikel: Die Regio als Wirtschaftsraum
Autor: Polivka, Heinz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088801>

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>

Die Regio als Wirtschaftsraum

HEINZ POLIVKA

1 Einleitung

Die Wirtschaftsgeographie sollte sich nicht damit begnügen, sämtliche wirtschaftlichen Einrichtungen aufzuzählen und räumlich zu sortieren.

Sie sollte auch nicht versuchen, eine solche Aufzählung durch betriebswirtschaftlich relevante Standortfaktoren zu erläutern. Richtigerweise muss sie Antwort auf die Frage geben: Wie nutzt der Mensch den ihm zur Verfügung stehenden Raum?

Im Zentrum unserer Betrachtungen stehen also nicht ökonomische Gesetzmässigkeiten, sondern der Mensch mit seinen nicht immer rationalen Handlungsweisen. Daneben betrachten wir dessen Bezug zum Raum, also zur Landschaft. Diese Beziehung ist viel- und wechselseitig, denn nicht nur der Mensch, sondern auch der Raum schafft und ändert wirtschaftliche Voraussetzungen.

Der beschränkte Platz zwingt uns leider, unsere Untersuchungen auf einen Regioraum einzuengen, den wir aus Gründen der statistischen Erfassbarkeit abgrenzen mussten. So befassen wir uns im folgenden mit dem Departement Haut-Rhin (F), den Landkreisen Lörrach und Waldshut, (1975, BRD) sowie schweizerischerseits mit den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Jura, den Bezirken Rheinfelden / Laufenburg (AG), Dorneck / Thierstein (SO) und Laufen (BE). An statistischen Erhebungen konnten wir in der Schweiz bis auf die neueste Betriebszählung (1975) und im Elsass auf die Zählung des Jahres 1975 zurückgreifen.

Für den deutschen Teil waren wir mangels besserer Unterlagen auf die Zahlen und Untersuchungen des IHK-Atlases angewiesen. Die beigefügte Karte mag die im Text verwendeten topographischen Begriffe räumlich verdeutlichen.

Um der Aktualität einigermaßen gerecht zu werden, ist die Entwicklung nach 1945 bewusst etwas ausführlicher gehalten.

2 Vom Hofrecht zur Stadtwirtschaft (bis ca. 1648)

Durch die Abkehr von der hofrechtlichen Wirtschaftsverfassung wurden im 11. Jh. neue wirtschaftliche Kräfte frei. Keimzellen dieser Entwicklung waren die *Städte*. Daher manifestiert sich dieser wirtschaftliche Wandel deutlich, wenn man in unserer Region Entstehung und Funktion der Städte vor und nach ca. 1200 miteinander vergleicht.

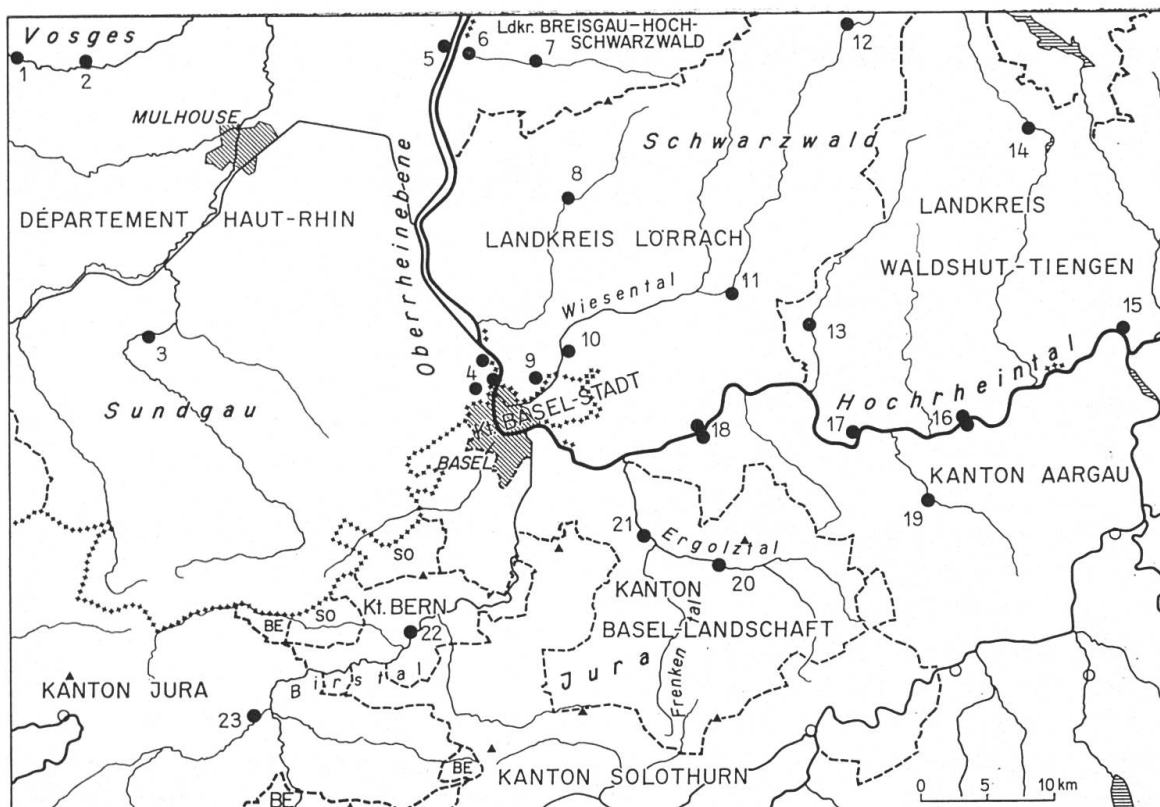


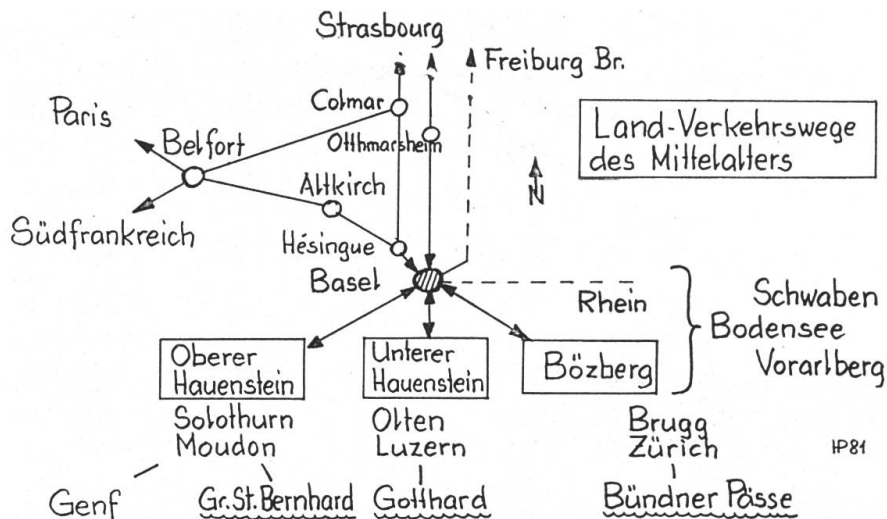
Abb. 1 Region Basel

| | Baden (BRD) | | NW-Schweiz |
|---------------------------------------|-----------------|----------------------------|----------------|
| Elsass (F) | 6 Neuenburg | 13 Wehr | 19 Frick AG |
| 1 Thann | 7 Müllheim | 14 St. Blasien | 20 Sissach BL |
| 2 Cernay | 8 Kandern | 15 Waldshut | 21 Liestal BL |
| 3 Altkirch | 9 Weil am Rhein | 16 Laufenburg (BRD+CH) | 22 Laufen BE |
| 4 St. Louis/Huningue/ Village-Neuf | 10 Lörrach | 17 Säckingen | 23 Delémont JU |
| 5 Chalampé | 11 Schopfheim | 18 Rheinfelden (BRD+CH) | |
| | 12 Todtnau | | |

Vor 1200 waren es wenige Städte, die sich ausnahmslos an eine landesherrliche Burg anlehnten, also einen administrativen oder militärischen Stützpunkt darstellten. Als Beispiel seien genannt Pfirt / Ferrette, Habsheim, Porrentruy, Neuenburg, Basel und Rheinfelden.

Nach 1200 stellen wir eine Welle von Neugründungen fest. Der aufkommende Verkehr und die neue regionale Marktfunktion sind dafür verantwortlich.

Im Sundgau werden Mulhouse und Altkirch zu Städten erhoben. Laufen und Delémont im Birstal profitieren von ihrer zentralen Beckenlage. Im Ergolzgebiet erhält Liestal die Bedeutung des regionalen Marktzentrums, während Waldenburg mehr zur Sicherung des Passverkehrs dient. Als Brückenorte finden sich im Hochrheintal Säckingen und Laufenburg, während Waldshut dank seiner zentralen Lage (Wutachtal / Hochrhein) regionales Marktzentrum wird. Im Wiesental endlich wird Schopfheim von den Rötteler Herren bewusst als Markt- und Gerichtsort ausgebaut. Ein Blick auf die Karte zeigt, wie sehr durch diese neuen Städte, d.h. durch die dahinter stehenden neuen wirtschaftlichen Kräfte, regionale Schwerpunkte verschoben wurden.



Bis zum Ende des 30jährigen Krieges bestimmten *Verkehr* und *Bergbau* die weitere Entwicklung dieser neuen wirtschaftlichen Keimzellen. Besonders die Öffnung des Gotthardpasses um 1250 schloss eine Lücke in einem Verkehrsnetz, bei dem Basel noch heute als wichtiger Sammelpunkt und Ergolz- sowie Rheingebiet als Achsen dienen.

Neben Land- wurden auch Wasserwege benutzt. Aare- (von Solothurn), Reuss- (von Luzern) und Limmatfahrer (von Zürich) treffen sich bei Brugg, finden bei Koblenz/Waldshut den Rhein und folgen ihm über Basel zur Nordsee.

Städte abseits dieser Verkehrswege wie z.B. Ferrette und Habsheim (ehemalige «Burgstädte») verfielen der Bedeutungslosigkeit.

Die um 1600 erfolgte Verlagerung der wirtschaftlichen Schwerpunkte in Europa aus dem Mittelmeerraum an die Nordsee liess den Wasserverkehr unwichtig werden.

Der *Bergbau* wurde im Schwarzwald (Wiesen-, Kandertal), im Hochrheingebiet und im Faltenjura betrieben. Todtnau, als städtisches Zentrum für Silber-, Kupfer- und Bleigewinnung konnte sich als Bergbauort nur bis ins 14. Jh. halten. Durch die allgemeine Verkehrszunahme sanken die Metallpreise, so dass die Gruben wegen unrentablem Geschäftsgang aufgegeben werden mussten. Kandern (seit 1690) konnte sich dank seiner Bohnerze bis in die Neuzeit halten.

Am Hochrhein entwickelte sich Laufenburg dank der Doggererze (Abbau 1207 erwähnt) zu einem grossen Bergbau- und Verarbeitungszentrum. Im Faltenjura fanden Abbau und Verarbeitung von Bohnerzen (ab 1356) weiträumig verstreut statt. Dies und die Lage abseits der wichtigen Verkehrslinien mag dazu beigetragen haben, dass hier keine typische Bergbaustadt entstand.

Neben der räumlichen Betrachtungsweise muss auch die *innerstädtische Wirtschaftsstruktur* beachtet werden. Als Beispiel wählen wir für unsere Region die Stadt Basel:

Mit dem Übergang zur Stadtwirtschaft entwickelten sich neben den bisherigen Amtshandwerken neue Gewerbe. Gleiche oder ähnliche Berufe schlossen sich zu sog. Bruderschaften zusammen. In Basel waren dank der regionalen und der

überregionalen Verkehrslage genügend marktwirtschaftliche Impulse vorhanden. Ausserdem trugen auch politische Zielsetzungen zur Erstarkung dieser Bruderschaften und spätern Zünfte bei. Die zwangsläufig daraus entstehende Konfrontation zwischen dem Bischof und den Zünften endete 1382 mit dem Sieg der Zünfte. Insgesamt verdankt Basel seine Entwicklung in jener Zeit mehrheitlich regionalen Impulsen.

So stand die Stadt innerhalb des mittelalterlichen Speditionsgewerbes abseits. Die Verleihung eines Privilegs (1471) zur Abhaltung von 2 Messen pro Jahr fand ein beschränktes Echo. Einzig die Herbstmesse konnte sich bis heute halten. Basel konnte sich also damals als überregionaler Messeplatz nur teilweise durchsetzen. Grenzen bedeuteten bis 1648 zumeist nur Zollschranken mit entsprechenden Abgaben. Diese Hindernisse hatten nicht zum Ziel, Warenströme umzulenken. Auch verhinderten sie den Transport der Güter nicht; sie verlangsamten und verteuerten ihn nur.

Wohl präsentieren sich die Grenzverhältnisse unserer Region um 1500 relativ einfach: Elsass/Sundgau und Hochrheintal gehören zu Vorderösterreich, unteres Wiesen- und Kandertal zur Markgrafschaft Baden, das Ergolzgebiet zur Stadt Basel und der Faltenjura zum Fürstbistum Basel. Indessen wurden die Zollverhältnisse durch das Lehenswesen so sehr kompliziert, dass von einer wirtschaftspolitischen Bedeutung der Grenzen in jener Zeit kaum gesprochen werden kann.

3 Textilindustrie - Wegbereiter zum Industriezeitalter (bis ca. 1800)

Das Ende des 30jährigen Krieges bescherte unserer Region neue Grenzverhältnisse.

Frankreich erhielt das Elsass und drang dadurch bis an den Rhein vor. Da Mulhouse bis 1798 Zugewandter Ort der Eidgenossenschaft war, blieb der Sundgau in dieser Zeit ohne eigentliches wirtschaftliches Zentrum. Neben der landwirtschaftlichen Geltung besass das neu erworbene Randgebiet für Frankreich nur militärische Bedeutung. Zur Befestigung der Rheingrenze wurden die Festungen Huningue (1679) und Neuf-Brisach (1699) errichtet. Durch das Merkantilssystem wirtschaftlich abgeschlossen, konnte die fehlende Entwicklung auch nicht durch Impulse von aussen belebt werden.

Als Insel in diesem stagnierenden Sundgau genoss *Mulhouse* einerseits die Privilegien der eidgenössischen Neutralität. Andererseits sicherten eigene Zollverträge mit Frankreich (1681) ungehinderten Handel. Im sonst dichten Merkantilssystem zeigte sich hier eine Lücke.

Die Zünfte von Mulhouse integrierten die von Glaubensflüchtlingen eingeführten neuen Baumwoll- und Seidengewerbe. Damit blieb diesen Erwerbszweigen eine überregionale Entwicklung versagt. Stoffdruck dagegen galt in Mulhouse nicht als «zünftiges» Gewerbe; daher konnte 1746 die erste Indiennefabrik in der Stadt ihren Betrieb ungehindert aufnehmen und so das Startzeichen zu einer gewaltigen industriellen Expansion geben. 1768 finden wir bereits 15 städtische Indiennemanufakturen. Wegen der Zunftvorschriften entstanden ab 1762 ausserhalb der Stadt, in den nahen Vogesentälern, Spinn- und Webfabriken, wel-

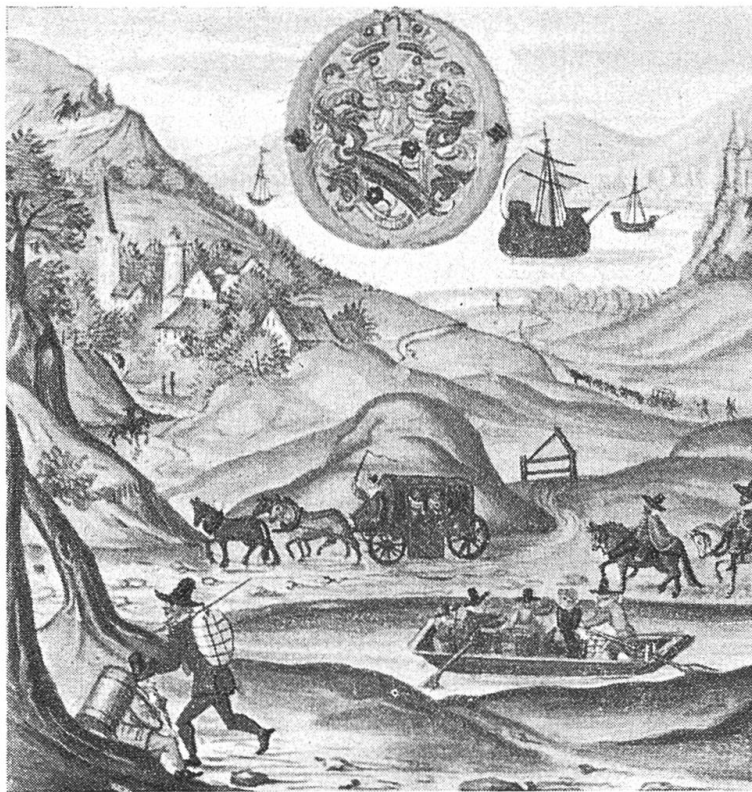


Abb. 3
Basler Kaufmannszug
ums Jahr 1600
(Andreas Ryff)

che für die Indiennebetriebe die Stoffe herstellten. Gegen Ende des 18. Jhs. beschäftigte diese Textilindustrie ca. 40 000 Arbeiter, 1500 davon waren Mülhauser und 4000 arbeiteten in der Stadt selbst. Die Einwohnerzahl von Mulhouse betrug damals ca. 6600.

Nach einer Volksabstimmung im Jahre 1798 verzichtete die Stadt auf die Zugehörigkeit zur Schweiz und wurde in das Departement Haut-Rhin integriert. Erst jetzt erhielt der Sundgau endlich sein wirtschaftliches Zentrum.

Trotz stagnierendem Land- und Wasserverkehr konnte *Basel* aus seiner Lage mehr Nutzen ziehen. Daher bildete es für die Glaubensflüchtlinge einen stärkern Anziehungspunkt als Mulhouse. Neben ihren überregionalen Geschäftsverbindungen brachten diese auch kapitalistische Wirtschaftsvorstellungen mit.

1670 erlaubten Basels Zünfte den Gebrauch der sog. «Bändelmühle» (16-gängiger Kunststuhl für Seidenbänder) und taten damit den Schritt von der handwerklichen (regionalen) zur industriellen (überregionalen) Fertigung. Dieser Entschluss entsprang nicht etwa wirtschaftlicher Weitsicht, sondern der Angst vor der Auswanderung dieser doch einträglichen Industrie und deren Träger.

Das in Basel betriebene Verlagssystem kannte keine Fabriken, sondern liess im (in Mulhouse nicht vorhandenen) Hinterland in Hausindustrie produzieren (Ergolztal, Jura, Baden, Hochrhein). Die Ware wurde in der Stadt nur umgepackt und weiterspediert. Die Basler Seidenbandproduzenten waren also in erster Linie Händler und Banquiers und nur sekundär Produzenten (Industrielle). Trotz der Vorherrschaft des Seidenbandhandels siedelten sich einige industrielle Betriebe in

der Stadt an: 1677 eine Bierbrauerei, 1699 eine Tabakmanufaktur und 1717 (also vor Mulhouse) eine Indiennefabrik. 1798 zählte die Handelsstadt Basel ca. 16 000 Einwohner.

Das *österreichische Hochrheingebiet* war nach 1648 nicht mehr Brücke zum Sundgau, sondern nur noch ein vorgeschobenes Randgebiet. Die hier ansässige Eisenindustrie behielt jedoch ihre Bedeutung, solange die mittelalterliche Technologie der Rennöfen angewendet werden konnte (Holz als Heizmaterial, direkter Produktionsgang Erz - Stahl). Zu Beginn des 18. Jh. setzte sich aber langsam das rentablere System der Hochöfen durch (Kohle als Heizmaterial, zwei Produktionsgänge: Erz - Roheisen und Roheisen - Stahl). Die Doggererze des Fricktales waren für diese neue Art der Aufbereitung wegen ihres Phosphorgehaltes ungeeignet. Daher erlosch das einst blühende Eisengewerbe im Hochrheintal bis 1743 vollständig. Zurück blieb ein wirtschaftlich degradiertes Gebiet, das sein Auskommen von einer kargen Jura-Landwirtschaft bezog und dieses mit Hausindustrie (Seide) aufbesserte.

Auch die *fürstbischöflichen* Eisenwerke besaßen nach einem Aufschwung um 1700 wenig Entwicklungschancen, da oft unfähige Verwalter eingesetzt wurden und das Gebiet abseits der grossen Verkehrsstrassen lag.

Vermutlich um die Infrastruktur im südlichen Teil der *Markgrafschaft Baden* zu verbessern, erhob der Landesfürst 1682 auch Lörrach in den Rang einer Stadt. Da der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung ausblieb, erliess der Markgraf 1756 einen Aufruf, welcher zur Einführung von neuen Industrien und Gewerben ermunterte. Im ganzen scheint diesem behördlichen «Entwicklungsbefehl» nur wenig Erfolg beschieden gewesen zu sein. Neben den schon bestehenden Eisenwerken in Kandern und Hausen entstanden einzig in Schopfheim eine Baumwollspinnerei (1755) und ein Drahtzug (1757). In Lörrach wurde die bestehende Papiermühle durch einen Betrieb ergänzt, der Spinnerei, Weberei und Bleicherei unter einem Dach vereinigte (1752/61).

Im oberen (österreichischen) *Wiesental* entwickelte sich ab 1758 Zell zu einem Zentrum der textilen Hausindustrie.

Eigentliche Wegbereiter ins industrielle Zeitalter zu sein, war in unserer Region den Städten Basel und Mulhouse vorbehalten. Beide zogen aus ihrer besondern Lage Nutzen, und beide taten es auf unterschiedliche Weise. Mulhouse war bald einmal das regionale *Industriezentrum* mit einer starken Ausbreitung des Fabrikwesens gegen die Vogesentäler. Basel etablierte sich als *Handels- und Finanzzentrum*, das seine wirtschaftliche Eigenständigkeit durch das Verlagssystem absicherte.

4 Grenzveränderungen bestimmen Industrialisierung (bis ca. 1870)

Die erste Grenzveränderung in unserer Region geschah 1793 im *Jura*. Der Einmarsch der Franzosen brachte das Fürstbistum Basel zum Verschwinden und mit ihm auch das staatlich gelenkte bischöfliche Wirtschaftsgefüge.

Nach wiederholtem Wechsel (1793 raurachische Republik, anschliessend Departement Haut-Rhin) wurde das Gebiet 1815 dem Kanton Bern zugeschlagen. Die noch vorhandene Eisenindustrie gelangte in private Hände. Dadurch konnten die 3 Firmen von Roll (Choindez 1846), Reverchon + Valloton (Rondez 1854) und die Cie. des Forges de Bellefontaine et Dépendances die heute noch vorhandene Eisenindustrie aufbauen. Nach 1880 kaufte von Roll die übrigen Konkurrenten auf und erreichte damit eine Monopolstellung.

Im *Sundgau/Oberelsass* musste nach 1798 das Wirtschaftszentrum Mulhouse in das französische Staatswesen integriert werden.

Zusammen mit einem starken industriellen Aufschwung geschah dies durch den Aus- und Neubau der Verkehrswege.

Um 1820 wurde das bestehende Strassensystem erneuert und auf Mulhouse ausgerichtet.

1832 konnte der Rhein-Rhône-Kanal bis Mulhouse befahren werden.

1834 wurde der Hüniger Zweigkanal eröffnet und

1851 feierte Strasbourg die Inbetriebnahme des Rhein-Marne-Kanals.

Gleichzeitig mit dem Ausbau der Strassen und der Wasserwege entstanden die ersten Eisenbahnlinien unserer Region:

1839 Mulhouse–Thann

1840 Mulhouse–St. Louis

1841 Mulhouse–Colmar

1844 St. Louis–Basel und

1858 Mulhouse–Belfort–Dijon–Paris bzw. Marseille

Die 1746 durch die Textilbranche begonnene Industrialisierung diversifizierte sich nach 1800:

1808 entstand in Thann die Fabrique des Produits Chimiques de Thann et Mulhouse. Im gleichen Jahr wurde in Masevaux eine Giesserei in Betrieb genommen; weitere folgten u.a. 1825 in Mulhouse.

Die Maschinenindustrie begann 1817 in Cernay und weitete sich über Guebwiller (1819), Thann (1825) bis Mulhouse (1826) aus.

Ab 1858 gesellten sich 4 weitere chemische Fabriken in Mulhouse dazu, welche sich mit der Produktion der neu aufgekommenen synthetischen Farbstoffe befassten. Trotz verlorener Patentprozesse entwickelte sich auch diese Sparte erfreulich. Um 1870 beschäftigte die chemische Industrie in Thann und Mulhouse ca. 650 Erwerbstätige, in Basel waren es im gleichen Jahr 127.

Die gegenüber Basel intensivere industrielle Entwicklung zeigt sich auch in den Einwohnerzahlen des Jahres 1860, die für Mulhouse ca. 50 000 E. und für Basel ca. 38 000 E. ausweisen.

Eine dritte wichtige Grenzveränderung dieses Zeitabschnittes geschah im *Hochrheintal*. Im bisher österreichischen Gebiet der 4 Waldstädte (Rheinfelden, Säkingen, Laufenburg, Waldshut) wurde 1801/6 der Rhein zur neuen Landesgrenze. Das linksrheinische Fricktal, nach dem Abwinken Basels dem Kanton

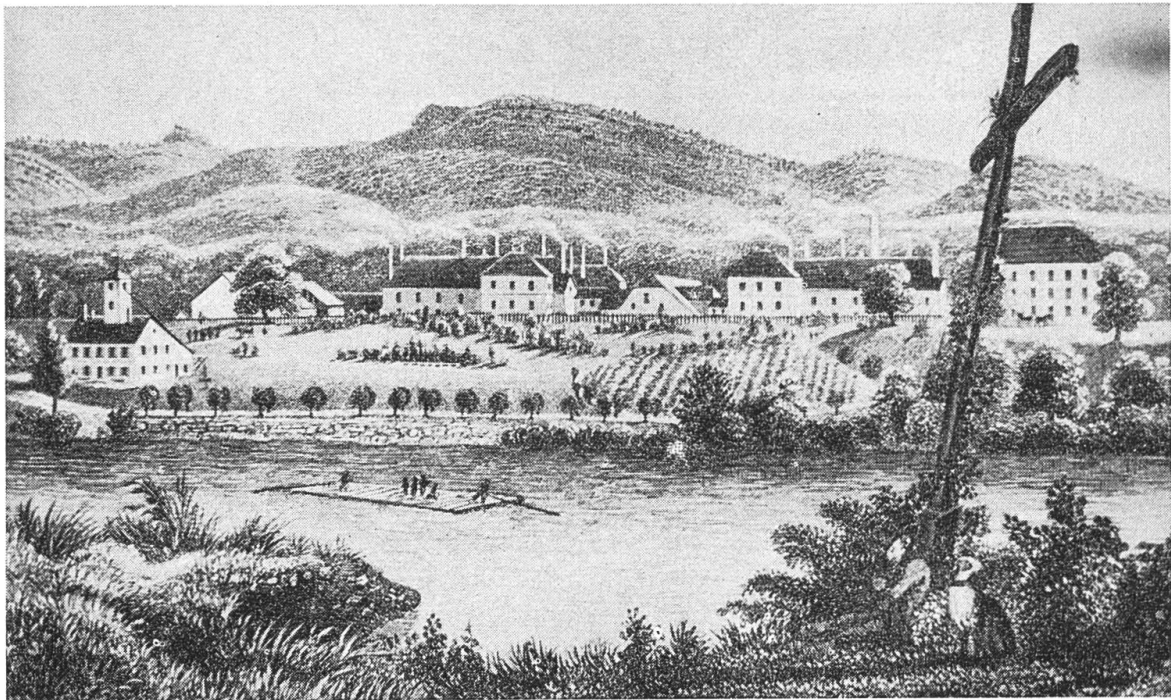


Abb. 5 Schweizerhalle um 1837 vom gegenüberliegenden Ufer aus
(Lithographie aus dem Verlag J. C. Schabelitz Basel)

Aargau angefügt, verlor damit seine noch aktiven Zentren und wurde endgültig zum wirtschaftlichen Niemandsland.

Der rechtsrheinische Teil, nun zum Grossherzogtum Baden gehörend, zog Nutzen aus der im Wiesental bestehenden Textilindustrie. Die Lörracher Manufaktur eröffnete bald nach 1806 Filialen in Steinen, Schönau und Zell. Zudem wurde in Zell eine neue Garnfabrik in Betrieb genommen. Auch St. Blasien erhielt 1811 eine eigene Baumwollspinnerei, während sich ab 1827 in Todtnau eine eigenständige Bürstenindustrie festsetzte.

Mit dem Beitritt Badens zum deutschen Zollverein wurde 1835 die politische auch zu einer wirtschaftlichen Grenze. Die dadurch erfolgte Hemmung des Fertigwaren- und Bevorzugung des Veredelungsverkehrs über die Grenze zog wiederum eine Welle von Filialgründungen nach sich. Von Basel aus entstanden neue Textilbetriebe in Lörrach, Rötteln, Haagen, Brombach, Steinen, Höllstein, Maulburg, Schopfheim, Zell, Schönau und Todtnau.

Zudem setzte sich in Lörrach die Maschinenindustrie fest. Im Hochrheintal erfolgte die Errichtung neuer Betriebe mehrheitlich von Zürich aus und zwar in Säkingen (1836), Laufenburg (Baden, 1837), Murg (1857) und im unteren Wehratal (1860). Die seit ca. 100 Jahren besonders im Hotzenwald ansässige Hausindustrie wurde durch die Grossfabrikation zurückgedrängt. Nicht nur die neuen Zollbestimmungen, sondern auch der Ausbau des Strassennetzes um 1825 ins Wiesental (bis Schönau) und ins badische Hochrheintal mag diese Industrialisierungswelle gefördert haben. Die Entstehung des Schienennetzes jedoch ist eher eine Folge davon:

- 1855 Eröffnung der Wiesentalbahn (bis Schopfheim, 1876 bis Zell, 1889 bis Todtnau)
- 1855 Mannheim–Basel (Bad. Bahnhof)
- 1856 Basel–Waldshut

Die vierte Grenzveränderung mit wirtschaftlichen Konsequenzen war 1833 die *Kantonstrennung von Basel-Stadt und Basel-Landschaft*. Die Stadt verlor dadurch ihr Hinterland und war gezwungen, die Produktion von Seidenbändern im Stadtgebiet neu durch Fabrikbetriebe aufzunehmen. Dieser Neustrukturierung kam die ab 1835 einsetzende Mechanisierung und das Aufkommen der Dampfkraft um 1839 zu Hilfe. Daneben setzte sich die chemische Industrie (synthetische Farben), mehrheitlich aus dem Elsass kommend, ab 1860 in Basel fest (Dollfus, Clavel, Müller / Schlumberger / Geigy). Der Anschluss Basels an das französische, das deutsche und das schweizerische Eisenbahnnetz (1844 Mulhouse–Basel, 1855/6 Bad. Bahnhof, 1857/60 Centralbahnhof und Basel–Olten) übte geringen Einfluss auf die industrielle Entwicklung, dafür umso grössern auf die Handelstätigkeit aus.

Dem 1833 neu geschaffenen Kanton Basel-Landschaft wurden quasi als Geburtsgeschenk 1836/7 fündige Kochsalzbohrungen bei Schweizerhalle in den Schoss gelegt. Bald rauchten dort die Kamine einer Saline, und die munter fließenden Steuerabgaben auf Salz begannen, die leere Staatskasse etwas aufzufüllen. Für eine lohnende industrielle Verwendung des Salzes waren diese Abgaben jedoch zu hoch.

Dies erfuhr der Besitzer Glenck, als er 1844 neben seiner Saline eine chemische Fabrik einrichtete. Der folgende häufige Besitzerwechsel, der schon vor 1847 einsetzte, zeigt diese Fabrik nicht als Produktions- sondern als Spekulationsobjekt.

Durch die 1857 eröffnete Bahnlinie Basel–Olten verlagerte sich der Transitverkehr vom Obern Hauensteinpass auf die Linie Liestal–Sissach–Läufelfingen. Das Tal der Vorderen Fenke verlor dadurch seine Haupteinnahmequelle. Zur Schaffung neuer Arbeitsplätze bauten jedoch die betroffenen Gemeinden aus eigener Initiative die Uhrenindustrie auf, welche heute noch das Gesicht des Tales prägt.

Trotz dieses Impulses blieb die Seidenbandweberei als Heimindustrie immer noch die wichtigste nichtlandwirtschaftliche Erwerbstätigkeit und bildete eine wirtschaftlich notwendige Ergänzung im doch noch sehr bäuerlichen jungen Kanton.

Im Zeitraum 1793–1870 waren es also die Grenzveränderungen, welche die industriellen Räume entstehen liessen. Das Schwergewicht lag eindeutig im Oberelsass, wo weitblickende Industrielle aus Mulhouse nicht nur die Textilindustrie ausbauten, sondern auch eine Diversifizierung einleiteten und konsolidierten.

Obwohl sich auch in Basel neue Fabrikindustrien bildeten, blieb die bisherige Funktion als Handelszentrum immer noch der wirtschaftliche Hauptpfeiler.

5 Grenzveränderungen können auch hemmen (bis ca. 1935)

Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 wurde das *Elsass* in das neu geschaffene Deutsche Reich einverleibt. Dadurch veränderten sich mit einem Schlag

die Markt- und Konkurrenzverhältnisse der oberelsässischen Industrie. Für die Textilindustrie ging der bisher traditionelle französische Markt verloren. Zudem fürchtete die noch junge deutsche chemische Industrie den unwillkommenen, weil dynamischen Konkurrenten aus dem Elsass. So wurden diesem Zweig starke Einschränkungen auferlegt. Und nicht zuletzt wurden der Schwung und die Initiative vieler Elsässer Industrieller durch die Tatsache der politischen Besetzung gelähmt.

Das ehemalige Zentrum des Oberelsasses, Mulhouse, wurde zum Grenzort und Grenzbahnhof, dessen Verkehrslinien sich durch neue Anschlüsse (nach Müllheim und St. Louis–Weil) nach dem Besetzerland ausrichten mussten. Mulhouse stagnierte dadurch in seinem Wachstum. Die Textil- und die chemische Industrie des Oberelsasses gingen zurück. Einzig die Maschinen- und Metallindustrie konnte sich etwas vergrössern.

Im Gegensatz zu Mulhouse zogen St. Louis und Huningue aus dem Wechsel der Nationalität Nutzen. Die Nähe des Zentrums Basel wie auch die neuen Zollverordnungen (Bevorzugung des Veredelungsverkehrs) liessen in der Grenzecke etliche Filialbetriebe von Basler Stammhäusern entstehen. Dank seiner guten Verkehrslage erhielt St. Louis zwischen 1873 und 1896 über 2500 neue Arbeitsplätze, meist in der Textilindustrie, die hier vorwiegend auf die Produktion von Zwischenprodukten ausgerichtet war. Das etwas abseitiger gelegene Huningue profitierte von der Entmilitarisierung seines Areals (ehemals franz. Garnison) durch die Schaffung von ca. 750 neuen Arbeitsplätzen im gleichen Zeitraum in den Zweigen Textil, Chemie, Uhren, Zigarren.

Vor dem Ersten Weltkrieg wurde in Wittelsheim Kalisalz gefunden. (Siehe dazu den anschliessenden Beitrag von G. Wackermann: Der Wandel im Elsässer Kaligebiet). Da Deutschland den Bedarf jedoch aus seinen nördlichen Gebieten bereits decken konnte, kam der Abbau nur zögernd in Gang.

Der erneute Wechsel der politischen Zugehörigkeit nach dem Ersten Weltkrieg hatte wieder einen Neubeginn des wirtschaftlichen Aufbaues im Elsass zur Folge. Erschwerend traten dabei die Krisenerscheinungen der 30er Jahre und die Schwerfälligkeit des damaligen zentralistischen französischen Wohlfahrtsstaates hinzu. Die Erhöhung des Kalisalzabbaues von 350 000 t (1918) auf 2,8 Mio t (1936) und die Aufnahme der Stromproduktion durch das 1932 fertiggestellte Kraftwerk Kembs sind positive Aspekte in diesen schwierigen Jahren.

Aus diesen Umstrukturierungen der elsässischen Wirtschaft zog vor allem *Basel* Nutzen. Durch den Ausbau seiner internationalen Eisenbahnlinien übernahm die Stadt die einstige zentrale Stellung von Mulhouse (1875 Basel–Delémont, 1875 Bözberglinie, 1882 Gotthardlinie, 1884 Arlberglinie, 1892 Stein–Koblenz, 1906 Simplon, 1913 Lötschberg).

Die Rheinkorrektion des 19. Jh. durch Tulla wie auch die durch die Mannheimer Akte (1868) garantierte Freiheit der Rheinschifffahrt riefen nach einer Fortsetzung der Oberrheinschifffahrt bis Basel. Dank der privaten Initiative von R. Gelpke landete 1904 der erste Schleppzug in Basel. Nach dem Ausbau des St. Johann-Hafens folgte ab 1923 die Errichtung des Kleinhüninger Hafens. 1937

wurde mit der Realisierung der Hafenprojekte Birsfelden / Sternfeld und Muttentz / Au begonnen. Damit hatte Basel auch im Wasserverkehr Mulhouse den Rang abgelaufen. Wohl zeigte die industrielle Entwicklung nach 1880 einen Rückgang der Textilindustrie. Dieser wurde jedoch durch die Erstarkung der Maschinen-, der Metall- und der chemischen Industrie einigermaßen wettgemacht. Ausserdem half der grosse Nachfrageüberhang für Produkte der intakten Schweizer Industrie nach 1918 mit, die Krise der 30er Jahre zu überstehen. Diese positive Entwicklung zeigt sich für Basel in zwei Merkmalen:

Nach 1871 wird Basel zur bevölkerungsreichsten Stadt unserer Region. Zudem übte Basel als nun einziges Wirtschaftszentrum der Region eine Ausstrahlungskraft über die Grenzen aus, welche zu neuen Filialgründungen in St. Louis / Huningue, im Wiesental, in Grenzach wie auch im Raume Pratteln / Muttentz / Schweizerhalle führte.

Auch der junge *Kanton Baselland* erhielt durch die wirtschaftliche Schwerpunktsverschiebung Auftrieb. Die als Heimindustrie alteingesessene Produktion des Seidenbandes begann sich in die Fabriken zu verlagern. Ab 1874 entstanden sukzessive in Sissach, Pratteln, Münchenstein und Liestal Betriebe der Maschinen- und Metallindustrie. Die chemische Industrie erhielt ebenfalls ab 1874 Zuzug in Schweizerhalle, später auch in Liestal, Münchenstein und Pratteln. Und nicht zuletzt wurde aufgrund der Huppererde- und Lössvorkommen in Lausen, Oberwil, Allschwil, Liestal und Pratteln eine Keramik- und Baustoffindustrie aufgebaut.

Neben dem Uhrenbereich im Frenkental begann sich bis 1918 die Industrie zur Hauptsache entlang der Achse Sissach, Lausen, Liestal, Pratteln / Muttentz / Schweizerhalle auszubreiten. Der weitere wirtschaftliche Aufbau geschah im Anschluss an denjenigen des Kantons Basel-Stadt.

Die Entwicklung in *Südbaden* (Wiesen- und Hochrheintal) muss für diese Zeitspanne etwas differenzierter betrachtet werden. Ein erster eigenständiger Anstoss kam von der bei Wyhlen 1870 fündigen Salzbohrung. 1875 entstand dort eine Sodafabrik, welche sich bald zum grössten Unternehmen des badischen Hochrheintales aufschwang.

Als zweiter aber fremder Impuls muss die um 1900 beginnende Verlagerung der chemischen Industrie aus Basel nach Grenzach betrachtet werden. Dadurch stand auch das Hochrheintal «mit einem Bein» in Basel, was sich besonders während der Nachkriegsinflation und -krise stabilisierend auswirkte.

Der dritte, eigenständige und zugleich wichtigste Anstoss kam vom Bau der Flusskraftwerke im Hochrheintal. Fast schlagartig führte dies zur Gründung zahlreicher metallurgischer und chemischer Betriebe.

1898 wurde das erste Kraftwerk bei Rheinfelden errichtet. Aus der Industrieansammlung (u.a. Dynamit Nobel, Degussa, Alusuisse) entstand die Stadt Rheinfelden (Baden).

1912 folgte der Bau des Kraftwerkes Laufenburg. Auf der deutschen Seite siedelten sich die Ferrowerke (1913) und Elektro-Nitrum (1915) an.

Ebenfalls 1912 entstand das Kraftwerk Augst / Wyhlen. Neben der Sodafabrik (1912 Einführung der Elektrolyse) nahm 1916 eine Carbidfabrik ihre Tätigkeit auf, nachdem am gleichen Ort seit 1897 schon eine Eisenbau-Industrie bestand.

Diese durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges unterbrochene Entwicklung setzte sich nach 1918 nur uneinheitlich fort. Die starken protektionistischen Tendenzen der 30er Jahre störten den wirtschaftlichen Fortschritt. Der Bau weiterer Kraftwerke (1913 Riburg, 1932/4 Albbruck-Dogern, ab 1929 Schluchseewerk) lässt den Schluss zu, dass die weitere industrielle Entwicklung im Zusammenhang mit der Erhöhung der Stromproduktion gesehen werden muss.

Unabhängig von all diesen Impulsen eröffnete Lonza 1913 in Waldshut eine Filiale, welche bald gegen 1000 Mitarbeiter zählte. Die Stromversorgung erfolgte aus der Schweiz, bis 1941 das Kraftwerk Rekingen in Betrieb genommen wurde.

Erstaunlicherweise verharnte die *schweizerische Gegenseite des Hochrheintales* trotz des Ausbaus der Bahnlinien (1875 Bözberg, 1892 Stein-Koblenz) und trotz 55% Anteil an der Stromproduktion der Flusskraftwerke in ihrer wirtschaftlichen Lethargie.

Im *Jura* dagegen siedelten sich mit der Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Basel-Delémont (1875) Zementfabriken in Laufen und Liesberg an. Aus ähnlichen Gründen entstanden im Laufenbecken Betriebe der Keramik-, Baustoff- und Elektroindustrie.

Auch die Papierindustrie (schon seit 1859 in Grellingen ansässig) erhielt 1913 in Zwingen und 1929 in Laufen weitere Produktionszentren.

Nicht zuletzt entwickelte sich im Jura die bereits eingeführte Uhrenindustrie dank dem Ausbau der Bahnlinien, welche die abseitige Lage dieser Region milderte. Folgende Linien wurden eröffnet:

| | | | |
|------|--------------------------------|------|---|
| 1872 | Belfort-Delle-Porrentruy | 1901 | Porrentruy-Bonfol |
| 1875 | Basel-Delémont | 1904 | Glovelier-Saignelégier |
| 1877 | Delémont-Porrentruy | 1910 | Bonfol-Dannemarie |
| 1877 | Delémont-Tavannes-Biel | 1915 | Delémont-Moutier-Grenchenberg-tunnel-Biel |
| 1893 | Saignelégier-La Chaux-de-Fonds | | |

6 Der Weg in die Dienstleistungsgesellschaft (ab 1945)

Die neueste Zeit und ihre wirtschaftliche Entwicklung soll in einem ersten Teil anhand typischer Gebiete unserer Region dargestellt werden. Dies geschieht mit einigen statistischen Schlüsselzahlen der Jahre 1954/55/60 und 1975.

Anschliessend werden durch die Begriffe «Zentralität» und «Grenze» wesentliche Aspekte wirtschaftlicher Verflechtung in unserem Gebiet aufgezeigt.

Die statistischen Übersichten umfassen für den französischen Teil das Département Haut-Rhin, für Südbaden die Landkreise Lörrach und Waldshut sowie für die Nordwestschweiz die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Jura. In diesen sind als Erwerbstätige nur die in den betreffenden Gebieten Beschäftigten aufgeführt (Betriebszählungen). Die Erwerbstätigenquote vergleicht diese Erwerbstätigen mit der gesamten Wohnbevölkerung.

6 1 Entwicklung im Elsass

Tab. 1 Département Haut-Rhin

| | 1954 | | 1975 | |
|--|-----------|------|--|------|
| | Einwohner | % | Einwohner | % |
| Gesamtbevölkerung | 509 600 | | 635 200 | |
| Erwerbstätige im Dept. | 233 000 | | 254 600 | |
| Erwerbstätigenquote | | 45.7 | | 40.1 |
| Grenzgänger | | | 12 600 in die CH 1 750 in die BRD | |
| <i>Wirtschaftssektoren (Anteil der Erwerbstätigen)</i> | | | | |
| I. Sektor | | 17.2 | | 4.1 |
| II. Sektor | | 52.8 | | 52.8 |
| davon | | | | |
| Metall-/Masch.ind. | | | | 32 |
| Baugewerbe | | | | 17 |
| Textil/Bekleidung | | | | 16 |
| Chemie | | | | 8 |
| III. Sektor | | 30 | | 43.1 |
| davon | | | | |
| Handel und Verkehr | | 59 | | 31.3 |
| Rest | | 41 | | 68.7 |
| <i>Wasserverkehr (Jahresumschlag)</i> | | | | |
| Hafen Mulhouse | | | ca. 2.0 Mio t | |
| Hafen Huningue | | | ca. 0.5 Mio t | |
| <i>Agglomerationen</i> | | | | |
| Mulhouse | 126 000 | | 218 000 | |
| Colmar | 47 300 | | 83 000 | |
| St. Louis/Huningue | 9 100 | | 32 000 | |
| Thann/Cernay | 15 500 | | 28 200 | |
| Guebwiller | 10 500 | | 25 500 | |
| Altkirch | 4 500 | | 7 500 | |
| Total in % der Departementsbevölkerung | | 42 | | 62 |

Neuerdings hat sich das Bevölkerungswachstum abgeschwächt. Dabei ist eine Zunahme der Ballungszentren festzustellen. Die sinkende Erwerbstätigenquote deutet auf steigende Arbeitslosigkeit hin, welche allerdings durch die Grenzgänger abgeschwächt wird.

Der starken Abnahme des I. Sektors (Land-Forstwirtschaft) steht ein entsprechender Zuwachs im III. Sektor (Dienstleistungen) gegenüber. Der zweite Sektor zeigt im Jahresvergleich einen stark sinkenden Anteil der Textilindustrie. Die Maschinen- und Metallindustrie wie auch die Chemie dagegen verstärken sich. Dadurch wird die industrielle Struktur verändert. Durch Neuerschließung von Industriegebieten am Rhein (Neuf-Brisach, Chalampé und Huningue / Vil-

lage-Neuf) verlagert sich die Industrie aus den Vogesen in die Rheinebene. Im III. Sektor ist gegenüber einer relativen Abnahme wichtiger kommerzieller Dienstleistungen eine erkleckliche Zunahme (absolut und relativ) beim Rest, also bei den mehrheitlich nicht-kommerziellen Dienstleistungen festzustellen.

Der wirtschaftliche Aufbau nach 1945 geschah sehr rasch und mit Hilfe von Kapital, das durch Staatsanleihen beschafft wurde. Dies wiederum verursachte eine starke Staatsverschuldung, welche inflationsfördernd, also gegen eine wirtschaftliche Gesundung wirkte. Nach einer Konjunktur in den 60er Jahren verschärfen sich die Schwierigkeiten, neue Arbeitsplätze zu schaffen. Neben der Erschließung neuer Industriegebiete (siehe oben) sind an wirtschaftlichen Innovationen der Nachkriegszeit zu nennen:

- Rohölpipeline (1964) von Marseille über Strasbourg nach Karlsruhe
- Sukzessive Errichtung (ab 1945) der Flusskraftwerke Ottmarsheim, Fessenheim (auch KKW), Vogelgrün, Marckolsheim u.a.
- Ausbau der Häfen Mulhouse und Huningue
- Autobahnbau mit Schwerpunkt W-O (Burgunderpforte) und Bau der Palmrainbrücke (Huningue-Weil 1979)
- Ausbau des Rhein-Rhône-Kanals (im Gange)
- Bau des Flugplatzes Basel-Mulhouse (ab 1947) als franz.-schweiz. Gemeinschaftswerk, das heute aus verschiedenen Gründen stagniert

6 2 Entwicklung in Südbaden

Die letzte offizielle Volks- und Arbeitsplatzzählung wurde in der BRD im Jahre 1970 durchgeführt. Alle neueren Angaben sind daher inoffiziell, die unsrigen entstammen dem IHK-Atlas von Baden-Württemberg.

Das Bevölkerungswachstum scheint weiter anzudauern. Das Fehlen eines Oberzentrums hat offensichtlich zur Folge, dass die Konzentrationsbewegung in die Ballungszentren geringer ist als z.B. im Elsass. Der Rückgang der Erwerbstätigenquote deutet auf Schwierigkeiten in der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen hin. Die Grenzgänger mildern diese negative Entwicklung. Die Wirtschaftssektoren zeigen eine Abnahme des I. zugunsten einer Zunahme des III. Sektors. Innerhalb des II. Sektors liegen die Maschinen- und Metall- sowie die Textil-Industrie nahe zusammen. Die Textil- und Bekleidungsbranche ist stark rückläufig, kann aber ihre Spitzenposition 1975 knapp behaupten. Im III. Sektor nehmen die restlichen Dienstleistungen (mehrheitlich nicht-kommerziell) nur in geringem Masse zu.

Der wirtschaftliche Aufbau nach 1945 geschah durch bewusste Bevorzugung der Produktionsgüter- vor der Konsumgüterindustrie. Bis 1955 hatte die erste um 24%, die zweite nur um 12% zugenommen. Strukturell zeigt sich ein starker absoluter Rückgang von Arbeitsplätzen im II., ein schwacher auch im III. Sektor.

Wirtschaftliche Innovationen:

Die abseitige Lage von Wiesen- und Hochrheintal innerhalb des Landes Baden-Württemberg konnte durch die Fertigstellung der A 5 nicht gemildert werden. Daher ist die Diagonalverbindung Markt-Brombach-Rheinfeldern mit erster

Tab. 2 Landkreise Lörrach und Waldshut

| | 1961 | | 1975/6 | |
|--|-----------|------|---------------------------------------|------|
| | Einwohner | % | Einwohner | % |
| Gesamtbevölkerung | 267 000 | | 337 000 | |
| Erwerbstätige in den Landkr. | 137 400 | | 150 700 | |
| Erwerbstätigenquote | | 51.5 | | 44.7 |
| Grenzgänger | | | 13 000, davon 7 000 Wt 6 000 Lö | |
| <i>Wirtschaftssektoren (Anteil der Erwerbstätigen)</i> | | | | |
| I. Sektor | | 18 | | 9 |
| II. Sektor | | 54 | | 55 |
| davon | | | | |
| Textil/Bekleidung | | | | 16 |
| Metall-/Masch.-ind. | | | | 16 |
| Chemie | | | | 10.5 |
| III. Sektor | | 28 | | 36 |
| davon | | | | |
| Handel/Verkehr | | 46.5 | | 41.5 |
| Rest | | 53.5 | | 58.5 |
| <i>Wasserverkehr (Jahresumschlag)</i> | | | | |
| Hafen Weil | | | ca. 1 Mio t | |
| <i>Agglomerationen (nur Mittelzentren)</i> | | | | |
| Lörrach | 30 500 | | 44 000 | |
| Weil am Rhein | 17 400 | | 27 000 | |
| Waldshut | 10 900 | | 22 000 | |
| Schopfheim | 7 800 | | 16 000 | |
| Bad Säckingen | 11 300 | | 14 000 | |
| Total in % der Bevölkerung der beiden Landkreise | | 29 | | 36.5 |

Priorität im Ausbau. Die Produktion elektrischen Stromes wurde durch die Fertigstellung des Flusskraftwerkes Rekingen (1941) und des Hotzenwaldwerkes (ab 1966) erhöht.

Die gesamte wirtschaftliche Entwicklung dieses Teilgebietes ist im Schnitt geringer als die des Landes Baden-Württemberg.

6.3 Entwicklung in der Nordwestschweiz

Die Entwicklung in der Nordwestschweiz ist uneinheitlich und hängt von der Lage und dem Zugang zum Zentrum Basel ab.

Die Bevölkerung kannte ein starkes Wachstum in den 50er- und 60er-Jahren. Für Basel bedeutete 1968, für Baselland und den Jura 1975 einen Wendepunkt. Heute entleert sich die Stadt, Baselland stagniert und der Kanton Jura zeigt rückläufige Bevölkerungszahlen. Die Erwerbstätigenquote nahm nur in der Stadt Basel zu, ringsum jedoch verringerte sie sich mit zunehmender Entfernung

von der Stadt. Offensichtlich erhöht sich mit der Verstärkung der Mobilität der Bevölkerung die Zahl der Pendler nach Basel.

Die Veränderung der Wirtschaftssektoren verläuft ähnlich wie in den andern Regioebieten, wobei der Kanton Jura noch stark landwirtschaftlich orientiert ist. Innerhalb des II. Sektors ist die Stadt Basel (zu) stark auf die noch expansive chemische Industrie ausgerichtet, Baselland hingegen weist ein gutes Verhältnis der Branchen auf. Der Kanton Jura besitzt nahezu keine wachstumsorientierten Industriezweige. Der nicht-kommerzielle Anteil im III. Sektor zeigt deutlich die zentrale Bedeutung Basels (auch gegenüber dem Kanton Baselland) und die Schwierigkeiten des Kantons Jura, eine eigene Infrastruktur unter den heute herrschenden, negativen Wirtschaftsbedingungen aufzubauen.

Allgemein konnte die Nordwestschweiz, statt sich mit dem Wiederaufbau beschäftigen zu müssen, in den ersten Nachkriegsjahren interessante Absatzmärkte erobern. Leicht erarbeitete Gewinne liessen eine starke Expansion zu, bewirkten aber oft auch eine Vernachlässigung des die Zukunft sichernden Denkens und Handelns. Das Jahr 1972 muss als Wendepunkt dieser Entwicklung angesehen werden. Heute machen sich Rezessionsmerkmale bemerkbar.

Im Vergleich zur übrigen Schweiz ist dieser Landesteil weniger «reich» geworden. Seit 1965 nimmt im Verhältnis zur Gesamtschweiz der Index für das Pro-Kopf-Volkseinkommen in der Nordwestschweiz weniger zu.

Wirtschaftliche Verlagerungen und Innovationen:

Die im Jahre 1939 begonnene Industrieaussiedlung setzte sich in den Nachkriegsjahren verstärkt auch über die Grenze fort: St. Louis / Huningue / Village-Neuf, Grenzach, Wehr, Schweizerhalle, ab 1960 auch Stein / Sisseln, Kaisten im Fricktal.

Um 1970 wurde Basel an das schweiz. Nationalstrassennetz angeschlossen (N 2 Sissach-Belchentunnel, N 3 Fricktal). Dieses ist seit 1980 durch die grösste Gemeinschaftszollanlage Europas mit der A 5 verbunden.

Die Elektrizitätsproduktion erhöhte sich schweizerischerseits durch den Bau des Kraftwerkes Birsfelden (1954).

Der *Rheinverkehr* bedeutet für die Schweiz einen freien Zugang zum Meer. Auf ihm erreichen gewichtsmässig jährlich zwischen 20–25% der Gesamtimporte das Binnenland.

Seit 1955 (4,5 Mio. t) hat sich der Jahresumschlag verdoppelt, scheint aber an einer oberen Grenze angelangt zu sein. Verantwortlich dafür sind drei Gründe:

1. Ca. 98% der Fracht wird im Bergverkehr befördert, daher Erhöhung der Fixkosten durch Leerfahrten talwärts.
2. Die DB konkurrenziert mit Hilfe von Staatsgeldern durch Dumpingpreise die Frachten der Rheinschiffahrt, welche privatwirtschaftlich kalkuliert sind.
3. Durch das Abseitsstehen der Schweiz von der EG wird ihr die Freiheit der Rheinschiffahrt durch interne Regelungen der Wirtschaftsgemeinschaft beschnitten.

Gerade dieser letzte Punkt hat in den vergangenen Jahren häufig zu Fusionen schweizerischer Gesellschaften mit holländischen Reedereien geführt.

Tab. 3

| | 1955 | | 1975 | |
|---------------------------------------|-----------|----|--------------|------|
| | Einwohner | % | Einwohner | % |
| <i>Kt. Basel-Stadt</i> | | | | |
| Bevölkerung | 214 000 | | 215 000 | |
| Erwerbstätige im Kt. | 109 500 | | 137 500 | |
| Erwerbstätigenquote | | 51 | | 64 |
| <i>Wirtschaftssektoren</i> | | | | |
| I. Sektor | | 0 | | 0 |
| II. Sektor | | 52 | | 42 |
| davon | | | | |
| Chemie | | | | 47.5 |
| Metall-/Masch.ind. | | | | 16.5 |
| Nahrungs-/Genussmittel | | | | 7.5 |
| Textil/Bekleidung | | | | 2.5 |
| III. Sektor | | 48 | | 58 |
| davon | | | | |
| Handel/Verkehr | | 69 | | 50 |
| Rest | | 31 | | 50 |
| <i>Wasserverkehr (Jahresumschlag)</i> | | | | |
| Häfen St. Johann u. Kleinhüningen | | | ca. 4 Mio. t | |
| <i>Kt. Basel-Landschaft</i> | | | | |
| Bevölkerung | 128 000 | | 222 000 | |
| Erwerbstätige im Kt. | 59 000 | | 72 000 | |
| Erwerbstätigenquote | | 46 | | 36 |
| <i>Wirtschaftssektoren</i> | | | | |
| I. Sektor | | 16 | | 4 |
| II. Sektor | | 56 | | 58 |
| davon | | | | |
| Metall-/Masch.ind. | | | | 37.5 |
| Chemie | | | | 16 |
| Textil/Bekleidung | | | | 5 |
| III. Sektor | | 28 | | 38 |
| davon | | | | |
| Handel/Verkehr | | 50 | | 51 |
| Rest | | 50 | | 49 |
| <i>Wasserverkehr (Jahresumschlag)</i> | | | | |
| Häfen Birsfelden u. Muttenz | | | ca. 5 Mio t | |
| <i>Agglomerationen</i> | | | | |
| Basel (Schweiz. Anteil) | 280 000 | | 390 000 | |
| Liestal | 15 000 | | 26 500 | |

| | 1955 | | 1975 | |
|-------------------------------------|-----------|------|-----------|------|
| | Einwohner | % | Einwohner | % |
| <i>Kanton Jura</i> (gegründet 1979) | | | | |
| Bevölkerung | 61 500 | | 66 500 | |
| Erwerbstätige im Kt. | 24 500 | | 22 500 | |
| Erwerbstätigenquote | | 40 | | 34 |
| <i>Wirtschaftssektoren</i> | | | | |
| I. Sektor | | 31 | | 11 |
| II. Sektor | | 54 | | 57 |
| davon | | | | |
| Uhren | | | | 44 |
| Metall-/Masch.ind. | | | | 23.5 |
| Textil/Bekleidung | | | | 9 |
| Nahrungs-/Genussmittel | | | | 7 |
| III. Sektor | | 15 | | 31 |
| davon | | | | |
| Handel/Verkehr | | 86.5 | | 48.5 |
| Rest | | 13.5 | | 51.5 |
| <i>Agglomerationen</i> | | | | |
| Delémont | 12 000 | | 14 500 | |
| Porrentruy | 8 000 | | 8 000 | |
| Saignelégier | 2 000 | | 2 500 | |
| Total in % der Kantonsbevölkerung | | 36 | | 37.5 |

7 Strukturmerkmale der Regio

Politische Grenzen bedeuten heute eher eine Abgrenzung als ein Hindernis zwischen Gebieten mit unterschiedlich gewachsenen Wirtschaftsstrukturen. Immerhin erzeugen sie zusammen mit unterschiedlichen Verwaltungssystemen ein Gefälle zwischen den Teilräumen, obwohl sich in der ganzen Regio die Wirtschaft zwischen 1955 und 1975 nach ähnlichem Muster verändert hat:

- Abnahme der Land- und Forstwirtschaft, bei gleichbleibendem II. Sektor entsprechende Zunahme des Dienstleistungssektors.
- II. Sektor: Maschinen- und Metallindustrie wie auch Chem. Industrie sind wachstumsorientiert, also positiv zu bewerten, Textil- und Bekleidungsindustrie dagegen ist stark rückläufig (negative Aussichten).
- III. Sektor: Die starke Zunahme dieses Sektors beruht auf einer Ausweitung mehrheitlich nicht-kommerzieller Branchen der sozialen Infrastruktur (Schulen, Spitäler, Fürsorge, Verwaltung). Eine Ausnahme bildet der Kanton Baselland.

Die trotzdem vorhandenen deutlichen Unterschiede in unsern Teilregionen sind also nicht auf die heutige Grenze, sondern auf die durch frühere Grenzen und Grenzveränderungen entstandenen unterschiedlichen Strukturen zurückzuführen. Diese äussern sich z.B. im Anteil der Produktions- bzw. Konsumgüterin-

dustrie. Es ist ein Unterschied, ob ein Betrieb der Maschinenbranche Automobile montiert (Konsumgut) oder Werkzeugmaschinen herstellt. Die Automontage wird die Rezession schneller spüren, ist also krisenanfälliger als der Werkzeugmaschinenbau. Zudem begegnen sich in unserer Regio zwei unterschiedliche Kulturkreise. Der romanisch geprägte Elsässer arbeitet, um zu leben, und wird ein anderes Verhältnis zur Wirtschaft besitzen als der alemannische Badener, der oft lebt, um zu arbeiten. Auch solche Wirtschaftsauffassungen können Strukturen mitprägen.

Nicht zuletzt sei daran erinnert, dass jede wirtschaftliche Innovation zu irgend einem Zeitpunkt von einem Individuum angeregt und in die Tat umgesetzt werden muss. Dieses oft zufällige Auftreten solcher Wirtschaftspioniere kann nicht (nur) mit Standortbedingungen erklärt werden. Auf alle Fälle sind in unserer Region die eigentlichen wirtschaftlichen Initialvorgänge kausal nicht befriedigend zu erklären.

Ausdruck des Wirtschaftsgefälles sind Grenzgänger- und Warenströme: Grenzgängerströme ziehen von wirtschaftlich schwächeren zu stärkeren Gebieten.

Als Nur-Aufnahmeland bietet sich der schweizerische Teilraum dar, der 1975 vom Elsass 12 600 und aus Baden-Württemberg 13 000 täglich pendelnde Grenzgänger erhielt. Als Abgabe- aber auch Aufnahmeland ist der badische Teil zu nennen (Abgabe 13 000, Aufnahme 1750 aus dem Elsass). Als wirtschaftlich schwächster Regioteil präsentiert sich das Elsass als Nur-Abgabeland.

Allerdings kann dieses Gefälle etwas verwischt werden, indem der Grenzgänger oft neben der unterschiedlichen Wirtschaftslage auch den relativ niedrigeren Konsumaufwand des Wohnlandes gegenüber dem höheren Lohnniveau des Arbeitslandes für sich ausnützt. So hat während der 60er Jahre dieser zweite Aspekt zu einer gefährlichen Abwanderung von Facharbeitern aus dem deutschen Hochrheintal in die Schweiz geführt.

Im Gegensatz zu den Grenzgängerströmen zeigt die Richtung der Warenströme über die Grenze die Dichte des Dienstleistungsangebotes (Zentralität) und die durch verschiedene Wohlstands- und Währungsniveaux erzeugten Unterschiede an.

Bei der Betrachtung der Zentralitätsverhältnisse (siehe auch *Agglomerationen* in Tab. 1–3) fällt eine deutliche Zweiteilung auf. Im Norden der Region ist das Städtepaar Mulhouse / Colmar als Zentrum vorherrschend. Durch den agrarischen Sundgau im Elsass und den vorspringenden Sporn des Isteiner Klotzes auf deutscher Seite abgetrennt, ist südlich davon ein nach dem Oberzentrum Basel ausgerichtetes Gebiet zu finden. Um dieses herum haben sich nationale und kantonale Mittelzentren ausgebildet: Für den «Coin» St. Louis / Huningue, für das Wiesental Lörrach und für das deutsche Hochrheintal Waldshut. Im schweizerischen Regioteil bilden diese Mittelzentren zugleich die Schwerpunkte für Dienstleistungen der entsprechenden Kantone: Rheinfelden, Frick (AG), Liestal (BL), Laufen (BE), Dornach / Breitenbach (SO), Delémont (JU).

Zwischen dem Oberzentrum Basel und Lörrach einerseits sowie St. Louis / Huningue andererseits hat sich nicht eine Hierarchie, sondern eine Art Symbiose entwickelt. Währungs-Kursänderungen und unterschiedliche Preisgestaltungen las-

Grenzgänger- und Warenströme (1975 ca.)

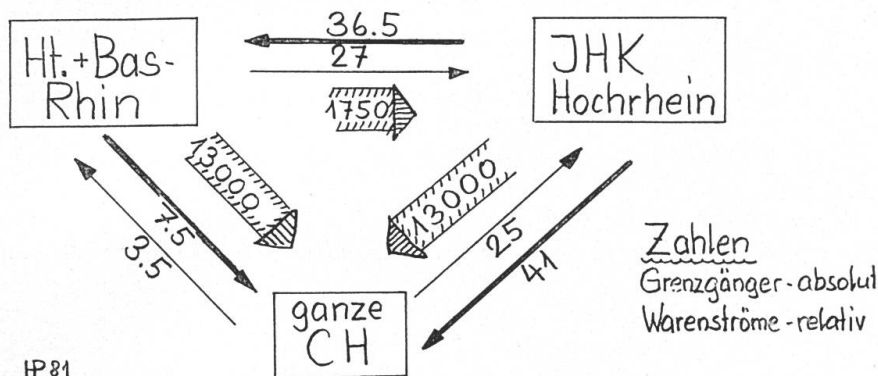


Abb. 6
 Grenzgänger-
 und
 Warenströme
 CH-Elsass-
 Handelskammer-
 bezirk Hochrhein
 Ldkr. LÖ, WT,
 KN)

sen ständig wechselnde Einkaufsströme über die Grenze hinweg entstehen. So finden sich fast täglich in Basler Zeitungen Anzeigen von Grossmärkten / Warenhäusern aus St. Louis und Lörrach. Umgekehrt wird Basel zu gewissen Zeiten und an gewissen Tagen von Kaufinteressenten aus den benachbarten Grenzregionen förmlich überschwemmt.

Trotz dieser gegensätzlichen grenzüberschreitenden Kaufstätigkeiten besitzt Basel besonders für den badischen Teil heute noch eine deutliche Funktion als Oberzentrum. Die Bewohner der französischen Grenzecke dagegen haben vermutlich auch aus sprachlichen Gründen eher die Tendenz, sich sowohl nach Basel als auch nach Mulhouse als Oberzentrum auszurichten.

Dergestalt präsentiert sich heute unsere Region durch zwei deutlich unterscheidbaren Wirtschaftsbereiche:

Im Norden finden wir den Bereich Mulhouse-Colmar. Die hier sich aus den Vogesen an den Rhein verlagernden Industrien bringen auch dem benachbarten deutschen Teil um Müllheim neue Perspektiven. Die vielbenutzte Rheinbrücke Neuenburg / Chalampé ist ein äusseres Wahrzeichen dafür. Der Wirtschaftsbereich Basel wird geprägt durch die auch grenzüberschreitenden Filialbetriebe. Neben diese industrielle Dominanz tritt eine differenziert zu betrachtende Zentralität. Besonders im Hochrheintal (z.B. im Hotzenwald), aber auch im Jura ist mit zunehmender Entfernung eine schwächer werdende Verflechtung und eine wirtschaftlich geringere Intensität festzustellen.

LITERATUR

- Annaheim, H., Eichenberger, U., Gallusser, W., Muggli, H. W.* (1967): Strukturatlas Nordwestschweiz/Oberelsass/Südschwarzwald. Basel
- Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse, diverse Nummern, Mulhouse
- Burkhardt, G.* (1927): Basler Heimatkunde, 3 Bände, Basel
- Canton de Huningue, Rendez-Vous (1981)
- Dege, W.* (1979): Zentralörtliche Beziehungen über Staatsgrenzen, untersucht im südlichen Oberrheingebiet. Paderborn
- Gallusser, W., Muggli, H. W.* (1980): Grenzräume und internationale Zusammenarbeit, Fragekreise, Paderborn/München
- Geering, Tr.* (1886): Handel und Industrie der Stadt Basel. Basel
- Jenny, J.* (1969): Beziehungen der Stadt Basel zu ihrem ausländischen Umland. Basler Beiträge zur Geographie, H. 10, Basel
- IHK-Atlas Industrieansiedlungen (Stand 1. 10. 1977), Stuttgart
- Industrie- und Handelskammer Schopfheim, diverse Berichte und Schriften
- Polivka, H.* (1974): Die chemische Industrie im Raume von Basel. Basler Beiträge zur Geographie, H. 16, Basel
- Regio Basiliensis, Basler Zeitschrift für Geographie, Basel, diverse Nummern