

Zeitschrift:	Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber:	Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band:	26 (1985)
Heft:	1
Rubrik:	Neues aus der Regio = 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 REGIO · ACTUALITÉS RÉGIONALES

HEINZ POLIVKA

Erdöl im Oberrheingraben

Längst bekannte Fundorte von Erdöl im Elsass (Pechelbronn u.a.) machen die auch heute intensive Suche nach dem "schwarzen Gold" verständlich. In Bollwiller bei Mulhouse sind allerdings Sondierbohrungen definitiv eingestellt worden, nachdem in einer Tiefe von 2 089 m lediglich ein ölhaltiges Wasserreservoir angebohrt wurde. Auf Grund dieser negativen Resultate will SHELL France die Bohrkonzession im Elsass endgültig aufgeben. Die französische Gesellschaft ELF Aquitaine dagegen will weiter suchen. Sie war in Schaeffersheim (150 Mio m³ Erdgas) und im Unterelsass (wasserfreies Erdöl) bereits erfolgreich. Die gleiche Gesellschaft hat schon früher in der Scheibenhard 220 000 t Erdöl gefördert.

Auf der deutschen Gegenseite wurde ebenfalls schon vor dem Ersten Weltkrieg nach Erdöl gesucht. Stattdessen fanden die Prospektoren mineralhaltige Thermalquellen. Die Badeorte Krozingen und Bellingen verdanken diesen Untersuchungen ihre Existenz.

Das Landesbergamt von Baden-Württemberg weiss dazu, dass die Förderung von Erdgas und Erdöl im Oberrheingebiet nur von lokaler Bedeutung ist. Immerhin haben die 1983 gewonnenen 100 000 t Erdöl und 56 Mio m³ Erdgas das Vorjahresergebnis je um 5% übertroffen.

Entschwefelung von Kohlekraftwerken in Baden-Württemberg

Die Landesregierung beauftragte letzten Frühling eine Kommission, sich über die Zukunft von Kohlekraftwerken Gedanken zu machen. Der Schlussbericht liegt nun vor. Nach ihm müssten zur Verbesserung der Luftqualität bis 1989 14 Kohlekraftwerke Entschwefelungsanlagen erhalten. Neun Kraftwerke, welche nur für den Spitzenbedarf produzieren, müssten von Kohle auf Heizöl/Erdgas umgestellt werden. Sechs ältere Kohlekraftwerke sollen bis 1990 zwar nicht demontiert, doch stillgelegt werden. Sie könnten im Notfall wieder eingesetzt werden. Fünf Werke, die mit Erdöl und Kohle arbeiten, sind bis 1987 endgültig ausser Betrieb zu setzen. Im Zusammenhang mit den Kohlekraftwerken stellt sich der Landesregierung ein zusätzliches Problem. 1977 wurde auf Betreiben der Gewerkschaften und der damaligen Bundesregierung ein Abnahmevertrag für stark schwefelhaltige Ruhr- und Saarkohle abgeschlossen. Dieser sieht eine bis zum Jahre 2000 jährlich steigende Abnahmemenge vor. Von diesem "Jahrhundertvertrag" möchte die Landesregierung jetzt zurücktreten, denn Importkohle ist (wie auch Exportkohle aus Ruhr und Saar) schwefelärmer und erst noch preisgünstiger.

Alternativenergie in Birsfelden

Nach dreijährigem Hin und Her kann nun auf dem Birsfelder Sternenfeld eine Wärme-pumpenanlage für rund 1 200 Wohnungen gebaut werden. Diese soll jährlich ca. 2 300 t Erdöl einsparen und zugleich erhebliche Mengen an Emmissionen beseitigen. Zur Erzeugung der notwendigen ca. 17 000 MWh Heizenergie (u.a. durch Nutzung der Grundwasserwärme und der Generatorenabwärme des Kraftwerkes Birsfelden) werden etwa 8 300 MWh elektrische Energie benötigt. Die Spitzenlast soll, wie das in den meisten dieser unkonventionellen Anlagen der Fall ist, mit Erdöl abgedeckt werden. Der Zielkonflikt zwischen Erdölsubstitution und Stromsparen tritt hier modellhaft zutage. Wie unterschiedlich die Prioritäten beim Energiesparen gesetzt werden können, zeigt ein Vergleich zwischen den Gesetzgebungen von Basel-Stadt und Baselland. Während das Baselbieter Gesetz die Elektrizität nicht einbezieht, wäre dieses Alternativprojekt in Basel-Stadt wegen der restriktiven Strombestimmungen kaum vorstellbar.

Immer wieder die Rückstände aus den elsässischen Kaliminen

Jährlich transportiert der Rhein schätzungsweise 18 Mio t Salz in die Nordsee. Davon stammen 4 - 7 Mio t (je nach Produktionsintensität) aus den elsässischen Kaliminen. Nach Rotterdamer und Strassburger Gerichtsentscheiden soll dies endlich ändern. Aber wie? Gegen eine in der BRD seit Jahrzehnten problemlos praktizierte Verpressung in den Untergrund wehren sich die Elsässer vehement. Wegen massiver Proteste musste der ursprünglich für solche "injections" vorgesehene Dollergraben aus den Plänen gestrichen werden. Als neuer Ort wurde nun die Rheininsel bei Chalampé vorgeschlagen. Nun beginnen aber auch deutsche Kommunalpolitiker zu argwöhnen, die Franzosen möchten einen Teil des Verpressungsrisikos gegen Osten abschieben. Durchführbare Alternativen zur Verpressung bestehen jedoch nicht. Der Schiffs- oder Pipelinetransport in die Nordsee oder ins Mittelmeer ist vorläufig nur eine Idee. Auch die Kochsalzsalinen, wie sie von Gewerkschaften vorgeschlagen werden, würden wohl 6 000 Arbeitsplätze retten, jedoch zu einem extremen Überangebot an Kochsalz auf dem europäischen Markt führen.

Wirtschaftliche Vergleichszahlen aus der Regio

Obwohl Vergleiche über Landesgrenzen hinaus immer etwas problematisch sind, soll versucht werden, im folgenden anhand der Arbeitsplatzentwicklung und der unternehmerischen Tätigkeit etwas über die wirtschaftlichen Tendenzen auszusagen.

	<i>Südbaden</i>	<i>Elsass</i>	<i>NW-Schweiz</i>
<i>Arbeitslose</i> ca. Juli 1984	5,6% (eher steigend) Baden-W. 6,1% BRD 9,5%	8,3% (eher steigend) Frankreich ca. 10%	BS 2,6% BL 1,3% Rest ca. 0,5% Schweiz 1,1%
<i>Grenzgänger</i> (Zahlen nach unterschiedlichen Quellen)	ca. 7 000 in die NW-Schweiz	ca. 36 400, davon 20 700 in die NW-Schweiz, 15 700 in die BRD	über 27 000 Einpendler BS 19 000 (2/3 F) BL 6 000 (2/3 F) AG 2 600 (1/3 F)
<i>Beurteilung nach Branchen</i>	Verbesserung bei Chemie, Auto, Elektronik, Büromaschinen, sonst Stagnation	allg. Stagnation. Rückgang bei Auto, Maschinen, Kali, Textil, aber erhöhter Export	Verbesserung bei Chemie, Maschinen, Grosshandel, Banken. Rückgang bei Textil, Uhren, Metall
<i>Zukunfts-aussichten</i> (kurzfristig)	ehler positiv. Ausbau bei Mikro-elektronik, Laser-technik, Chemie, bessere Energie-nutzung (Verlage-rung der industr. Schwergewichte)	ehler negativ, da die Strukturprobleme nicht kurzfristig gelöst werden können und daher die Arbeitslosigkeit weiter ansteigen wird	Im Vergleich zur übrigen Schweiz hat sich die Zunahme der Wertschöpfung verringert. Es drängen sich Rationalisierungen und Strukturbereinigungen auf

Hat der Wasserverkehr in der Region Zukunft?

Seit dem vorletzten Jahr folgen sich die Jubiläen von Rheinhäfen im Gebiet der Dreiländerregion. 1983 feierte Bad. Rheinfelden seinen 50-jährigen Rheinhafen. 1984 hat der Hafen Weil/Rh. das gleiche Alter erreicht. Zudem sind es runde 80 Jahre her, seit die moderne Rheinschiffahrt dank der Initiative von Rud. Gelpke bis Basel fuhr. 1985 wird der Hafen Colmar-Neuf Brisach 25 Jahre und die Rheinhäfen von Huningue und Ille Napoléon 15 Jahre alt. 1986 endlich feiert der Hafen von Ottmarsheim das 30-jährige Bestehen. Diese teilweise neuen und wenig bekannten Namen machen eine kleine Übersicht nötig.

Bad. Rheinfelden kann als eigentliche Endstation der "Wasserstrasse Europas" bezeichnet werden. Sein Hafen wurde 1933 vorwiegend zur Grundstoffversorgung der Rheinfelder Industriegebiete (Chemie, Aluminium etc.) eröffnet. Damals und auch noch nach dem Zweiten Weltkrieg hofften viele Unternehmer auf die Hochrheinschiffahrt bis zur Aare

und an den Bodensee. Der Hafenbetrieb wird von der Reederei Rhenus-Kleyling aufrechterhalten. Sie führt auch in Weil/Rh. und Breisach Regie. Jährlich werden heute ca. 100 000 t Rohstoffe umgeschlagen.

Weil/Rh. folgte ein Jahr nach Bad. Rheinfelden. Von allem Anfang an war ein Handelshafen zur Ergänzung und nicht zur Konkurrenzierung von Basel vorgesehen. Noch heute finden wir im weiten Umkreis des Hafens keine Industrie, die sich wegen der Wasserverbindungen hier festgesetzt hätte. Die 1983 umgeschlagenen 660 000 t verteilen sich auf Erdölprodukte, Sand und Kies, Bauxit und Kaolin (in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit). Die Hafenanlagen umfassen auf einer Fläche von 2,5 ha 5 Krane (bis 12 t), 200 m Umschlagsquai, sowie Lagermöglichkeiten, welche auf einen Maximalumschlag von ca. 800 000 t ausgerichtet sind.

Im Departement Haut Rhin besassen Huningue, Mulhouse und Colmar seit der Eröffnung des Rhein-Rhonekanals ihre Kanalhäfen. Diese dienten früher hauptsächlich dem Kohletransport.

Vermutlich veranlasste diese traditionelle Ausrichtung auf den Wasserverkehr die Handelskammern von Mulhouse und Colmar, auch nach 1945 wieder auf den Rhein- und Kanalverkehr zu setzen. Unterstützt wurde diese Tendenz durch die Fertigstellung des Grand Canal d'Alsace (Rheinseitenkanal).

Im Raume von *Mulhouse* wurde in der Folge als erstes der Zugang vom Grand Canal d'Alsace zum Kanalhafen so verbreitert, dass ihn auch neue Rheinschiffe benutzen können.

1956 wurde der *Industriehafen Ottmarsheim* eröffnet. Durch Förderung des Wasserverkehrs und zugleich Ansiedlung neuer Industrien (Chemie, Kunststoffe etc.) wurde versucht, die Wirtschaft der Nachkriegszeit in Schwung zu bringen und den Niedergang der Textilindustrie aufzufangen.

Hafen- und Industriezone umfassen 800 ha, wovon 470 ha heute genutzt sind. Der Hafen selbst beansprucht 44 ha und verfügt über 800 m Quais, 4 000 m² Lagerhallen, 11 Anlegestellen mit Kranen sowie Autobahn- und Eisenbahnanschluss. Mit der Ausrüstung des Hafens von Ottmarsheim verfolgte man das Ziel, ihn zum Terminal des Containerverkehrs am Oberrhein auszubauen. Der Hafenumschlag beträgt ca. 1,9 Mio t.

Der *Rheinhafen Huningue* (1970 errichtet) besteht heute aus dem zum Rhein vorgeschoßenen Kanalhafen. Er verfügt über 40 000 m² Lagerplätze und 8 500 m² Lagerhallen. Die ihm zugeschriebene Aufgabe wäre die Lagerung und Neuverteilung von Gütern auch mit Blick auf die Schweiz. Der Umschlag betrug 1983 ca. 237 000 t, dürfte aber 1984 etwas tiefer liegen.

Der auch 1970 gegründete *Rheinhafen Ile Napoléon* verfügt über 1 800 m Quais, 40 000 m² Lagerfläche und 9 000 m² Lagerhallen, dazu eine Ladestelle für Massengut und zwei für Schüttgut. Direkte Verbindungen bestehen zur Autobahn und SNCF. Die Zweckbestimmung dieses Hafens ist hauptsächlich der Massengutumschlag.

Die Ile Napoléon bildet das Ende des "Industriebandes", das sich seit dem Zweiten Weltkrieg von Mulhouse gegen den Rheinseitenkanal zu entwickelt hat. Kalisalze, Kunstdünger, Kohle, Erdölprodukte und Getreide sind die wichtigsten umgeschlagenen Güter. 1983 betrug der Gesamtumschlag 740 000 t.

Ähnlich, jedoch in geringerem Umfange, entwickelte sich die Verbindung *Colmars* zum Rhein. Seit 1984 bestand hier ein Kanalhafen, der aber 1982 nur noch 45 000 t umschlug. Seine Lagerhäuser (teilweise noch aus dem 19. Jh.) dienen heute hauptsächlich dem Strassen- und Schienenverkehr.

Seit 1960 besitzt *Colmar bei Neuf Brisach* auch einen Rheinhafen. Dieser ist (ähnlich Ottmarsheim) als Industriehafen geplant. Die gesamte Fläche umfasst 600 ha, davon sind 25 ha für den Rheinhafen reserviert. Auf dem Industriearal beansprechen 80% des Geländes die Grossbetriebe Beghin-Say (Cartonnage), Rhénalu (Aluminium) und Wrigley (Kaugummi).

Der Hafen umfasst 8 600 m² Lagerräume und 10 000 m² Lagerplätze. Neben einem Portalkran für Lasten bis 40 t und einem elektrischen 6 t Kran bildet der Getreidesilo mit einem Fassungsvermögen von 30 000 t das Kernstück der Anlage. Der Jahresumschlag betrug 1982 1,3 Mio t. Er dürfte sinkende Tendenz aufweisen, da die Aluminiumverarbeitung in der Rhénalu in den kommenden Jahren reduziert wird.

Und Basel?

Bis heute war Basel als eigentlicher Endpunkt der Grossrheinschiffahrt der wichtigste Umschlagsplatz der Region. Die Vorherrschaft der Erdölprodukte (ca. 50%) vor Metallen, Sand und Kies, Getreide, Kohle und Koks (3,5%) und Eisenschrott zwingen jedoch mittelfristig zu Ausbauarbeiten. Denn nur so kann sich der Hafen Basel im regionalen Konkurrenzkampf behaupten.

Daher soll im Hafen Kleinhüningen das Hafenbecken II tiefer ausgebaggert und so auch grösseren Rheinschiffen der Zugang ermöglicht werden. Zudem wurde im Sommer 1984 die Conteiba (Container Terminal Basel AG) gegründet. Sie will in Kleinhüningen mit Investitionen von gegen 10 Mio. Fr. einen Container Terminal schaffen. Das vorgesehene Gelände beim Hafenbecken I bietet eine Lagerfläche für ca. 1 200 TEU-Container. Für den Umschlag solcher Container ist eine Kranbrücke von 40 t Tragfähigkeit vorgesehen. Die Jahreskapazität soll auf 30 000 Einheiten bemessen werden. Neben dem eigentlichen Umschlag sollen zusätzliche Leistungen wie Zollabfertigung, Depothaltung, Reparaturdienst und Inspektionen angeboten werden.

1983 betrug der Containerumschlag in Basel 24 000 t. Wie weit der Frachtendruck auf dem Rhein, die Konkurrenz, besonders der DB, und Probleme mit der EG diesen Ansatz in erhofftem Masse entwickeln lassen, wird die Zukunft zeigen.

In Kürze

1984 ist die 5. Regio-Wirtschaftsstudie erschienen. Sie enthält neben branchenmässigen Entwicklungsgrafiken auch Wirtschaftsstruktur-, Bevölkerungs- und Erwerbsuntersuchungen bis und mit dem Jahre 1982.

1984 feierte die Vereinigte Schweizerische Rheinsalinen AG ihr 75-jähriges Bestehen. In diesem Zusammenhang sei in Erinnerung gerufen, dass seit 1836 auf Baselbieter, Aargauer und auf badischem Boden Salzfunde durch Salinen kommerziell ausgebeutet werden. 1909 gelang es, die verschiedenen schweizerischen Rheinsalinen unter einen Hut, eben die Vereinigte Schweizerische Rheinsalinen AG zu bringen. Die Mittel für diese Gesell-

schaft wurden ausschliesslich von den Kantonen (ausser Waadt) aufgebracht. Heute produziert diese Unternehmung jährlich 350 000 t Salz. Davon entfallen umsatzmässig 12% auf Haushalt- und Nahrungsmittelsalze und 50% auf salzverarbeitende Gewerbe inkl. Chemie. 8% sind für Futterzwecke, und der Rest ist Streusalz. Die Produktion vermag den gesamten Bedarf der Schweiz zu decken.

1984 schloss die Basler Stückfärberei ihre Tore. Mit ihr verschwand einer der letzten grossen Pfeiler der Basler Textilindustrie-Tradition.

Im Spätsommer 1984 konnte die Strassenbrücke zwischen Marckolsheim und Sasbach (nördl. des Kaiserstuhles) dem Verkehr übergeben werden.

Der Bundesrat hat das Projekt für den provisorischen Anschluss der A 35 (Mulhouse – Basel) an das Basler Strassenetz generell genehmigt. Zudem hat er grünes Licht gegeben für das Projekt einer Verbindungsbrücke zwischen der A 98 (Hochrheintal) und der N 3 im Bereich der Wohnsiedlung Augarten (zwischen Rheinfelden und Kaiseraugst).

Mitte 1984 erschien bei der Badischen Landesbildstelle in Karlsruhe ein empfehlenswerter neuer Film (16 mm) über unsere Dreiländer-Region. Zu diesem Film wird eine speziell für Schulen gedachte, didaktisch aufbereitete Dokumentationsmappe sowie eine Dia-Serie mit Luftbildern aus der Dreiländerregion von der Schulmittelzentrale in Strasbourg vorbereitet.

Die im August 1984 erschienene Regio Gazette (Nr. 7) der "Regio Basiliensis" bringt Unterlagen und Kommentare zur Idee einer Verkehrsdrehscheibe und eines Dienstleistungszentrums Bahnhof Basel SBB und deren Umsetzungsprozess, den Masterplan.