

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 32 (1991)
Heft: 3

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: 17.04.2026

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

Dieter M. Opferkuch

Regio

Die Wirtschaftsprognose im Jahr 1991

Eine Studie der Basler Arbeitsgruppe für Konjunkturforschung BAK zeigt, dass ein Regioarbeitsplatz im Vergleich zu einem durchschnittlichen EG-Arbeitsplatz 140 % mehr Wertschöpfung erreicht, dass die Chemie in der Regio 12 %, in der NW-Schweiz gar 20 % zum BIP beiträgt und dass der Strukturwandel hin zur Elektrotechnik und Elektronik im Elsass und in Südbaden zu hohen Wachstumsraten geführt hat.

Insgesamt ist zwischen 1991–2000 mit einem Regio-Wirtschaftswachstum von 3 % zu rechnen, d.h. einem halben Prozent mehr als für das Wachstum der Industrie in Westeuropa angenommen wird. In den Teilgebieten der Regio liegen die Werte unterschiedlich: Im Elsass wuchs das BSP 1985 -1990 um 2.2 % (Regio 2.7 %), wobei der Aufschwung der Elektronik den Rückgang der Textil- und Bekleidungsindustrie ausglich. Der tiefere Wert von 1.5 % pro 1991 ist auf die Flaute im Automobilgewerbe zurückzuführen. In Südbaden wuchs zwischen 1985-1990 das BSP um 3.1 %. Hierzu trugen neben stark vertretener Elektronik und Chemie auch die Dienstleistungen bei. Für die Zukunft ist mit einem Wachstum von 3 % zu rechnen. Die NW-Schweiz entwickelte sich dank der konjunkturreisistenten und innovativen Pharmasperte besser als das Mittel der schweizerischen Industrie. In Zukunft wird das Wachstum 2 % aber kaum überschreiten. Fazit: In nächster Zeit dürften die Wachstumsraten im Elsass und in Südbaden infolge des Strukturwandels, der seit einiger Zeit stattfindet, höher liegen als in der Nordwestschweiz.

Düstere Prognosen für die Regio-S-Bahn

Im Zusammenhang mit den EWR-Verhandlungen werden die SBB einen Huckepack-Korridor von Basel nach Chiasso einrichten müssen, dessen Realisierung laut SBB auf der Linie Basel - Stein - Bözberg - Brugg alle Geleisekapazitäten binde und daher ohne den Bau einer Zusatzspur nach Stein keine Regio-S-Bahn im Halbstundentakt zulasse. So jedenfalls ist der Befund der SBB seit November 1990. 1986 tönte es noch anders: Damals hiess es, man möge die Regio-S-Bahn bestellen, die SBB könne sie liefern. Laut "3" von BaZ fehlt es an einem kompetenten Besteller, z.B. einer Gesellschaft in Form einer AG, analog zur Verbindungsbahn AG. Sie müsste die Interessen der vielen einzelnen Ansprechpartner und Betroffenen in der Regio wahrnehmen. Immerhin könnten internationale Transitzüge im Sinn eines "Bypasses" über die auszubauende Hochrheineisenbahn nach Wehr bei Säckingen oder Koblenz geführt und an einem der beiden Ort in die Bözberglinie als Zubringer zum Gotthard eingeschleust werden. Dies brächte der Strecke Basel - Stein eine Entlastung und liesse möglicherweise doch noch einen S-Bahn-Verkehr im Halbstundentakt zu.

Nordwestschweiz

Allgemein

Bahn könnte vermehrt benützt werden

Gemäss einer repräsentativen Umfrage Ende 89/Anfang 90 in den drei Regioländern hat sich gezeigt, dass drei Viertel aller Bewohner in der Untersuchungszeitspanne eine Reise von über 50 km im eigenen Land resp. mehr als 70 km über die Grenze unternommen haben. Dabei benützten 70% der Befrag-

ten das Auto, 20 % die Bahn und 10 % andere Verkehrsmittel. Am häufigsten reisten die Schweizer mit der Bahn, am wenigsten oft die Elsässer. Immerhin verwendeten sie in 42 % der Fälle für Fahrten nach Paris den Zug, in 25 % das Flugzeug.

Starke Anziehungspunkte bilden im Fernverkehr Strassburg, Karlsruhe-Frankfurt und Stuttgart sowie in der Schweiz Zürich, Bern und die Romandie. Daraus ergibt sich der Wunsch nach einer direkten Verbindung Genf-Basel-Strassburg resp. Basel-Stuttgart. In der NW-Schweiz benützt ein Drittel der Pendler das Auto, in Südbaden die Hälfte und im Elsass zwei Drittel. 15 % der Befragten bekundeten im übrigen die Absicht, gelegentlich wieder aufs Auto umzusteigen.

Probleme der Rheinschiffahrt

Die Schweizer Rheinschiffahrt dürfte es in naher Zukunft zunehmend schwerer haben, gegenüber den EG - Mitgliedern ihr wirtschaftlichen Interessen angemessen durchzusetzen, meinte an der Generalversammlung der Schiffahrtsvereinigung der Leiter der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. In seinem Referat bemängelte er, dass die Rheinschiffahrt vom Bund zu wenig gefördert werde. Positiv sei aber die anhaltende Verkehrszunahme und Ertragssteigerung. Trotz aller Schwierigkeiten dürfte die Bedeutung des Verkehrsmittels Schiff steigen, spätestens dann, wenn infolge wachsenden Verkehrsaufkommens auf Schiene und Strassen sich Kapazitätsengpässe einstellen und zu einem Umsteigen aufs Schiff zwingen.

Basel

EG - Forschungszentrum

Die EG hat Basel wegen seiner zentralen Lage sowie des hohen Standes der Glasfaserverkabelung zum Standort für die Forschung auf dem Gebiet der Breitbandkommunikation gewählt. Dabei sollen inskünftig Sprache, Daten, Videobilder und Multimedia-

dienste über ein einziges Netz vermittelt werden. Versuchstypen solcher Netze werden in der Stadt praxisnah ausprobiert.

Schlachthofverbindung

Mit dem Bau der sogenannten Schlachthofverbindung soll bis zum Bau der Nordtangente ein Teil des Verkehrs, der von der französischen Autobahn Mulhouse - Basel her stammt, direkt in die Elsässerstrasse geleitet werden, was zu einer Entlastung des Quartiers am Luzernerring führen sollte. Nach Vollendung der Nordtangente (im Jahr 2000?) soll über diese Verbindung der Schwerverkehr von der Autobahn zu den Industriequartieren geführt werden. Mit der neuen Strasse lässt sich zwar eine Entlastung des Verkehrs am Luzernerring erhoffen, dafür wird man mit einer grösseren Belastung des Volaplatzes rechnen müssen.

Schnellbahn : Wird Basel umfahren?

Nach EG Kriterien reicht das Verkehrsaufkommen Basels nicht aus, die Stadt ans europäische Hochleistungsnetz TGV/ICE anzubinden. Deshalb muss eine Umfahrung der Stadt befürchtet werden. Zur Abwendung dieser Gefahr wurde vom Wirtschafts- und Sozialdepartement, der Basler Handelskammer und der Jubiläumsstiftung der Bank La Roche eine Studie erarbeitet, die zum Schluss gelangt, dass für eine Anbindung der Regio an das europäische Hochleistungsnetz deren zentrale Lage im Schnittpunkt mehrerer Linien spricht. Die Untersuchung schlägt vor, nicht jede der drei Regiostädte zu bedienen, sondern eine Haltestelle vorzusehen, die mit den übrigen Zentren durch dezentrale Zubringerzüge zu verbinden wären.

Gundeldingen

Vor dem Hintergrund einer sehr kritischen Haltung des neutralen Quartiervereins Gundeldingen zur Masterplanung wurde im Juni 1991 eine neue Variante der Umfahrung des Gundeldingerquartiers vorgestellt. Danach soll die Abfahrt von der N2 über die Nauenstrasse zum Cityring erfolgen, die

Auffahrt zur N2 hingegen von der Peter Merian-Brücke südlich des Areals Bahnhof Ost unter der Münchensteinerbrücke hindurchführen. Die Umfahrungsstrasse des Gundelingerquartiers soll an den Rand des Eisenbahnkörpers zu liegen kommen. Dies bedingt den Abbruch einiger Häuser im Bereich Solothurnerstrasse und vor der neu zu bauenden Margrethenbrücke, verspricht aber südlich der Güterstrasse ein neues Bauungskonzept, das mit 80000 m² Bruttogeschossfläche 2000 Arbeitsplätze ermöglichen würde.

Baselland

Würdiges Informationszentrum in Augst

Auf Anregung des Instituts für Kulturgeografie Freiburg i. Br. (!) bewilligte der Landrat das nötige Geld für eine Umgestaltung des Vorplatzes zum römischen Theater in eine einladende Informationsanlage mit Nachbildungen von Plastiken, Informationstafeln und einem Verpflegungskiosk.

Mittelalterliche Funde im Röserntal

Eine Grabung im Röserntal förderte Fragmente von Eisenobjekten, Eisenschlacke und Spuren von Eisenschmelzöfen aus der Jahrtausendwende zu Tage. Die Archäologen vermuten, dass in der Nähe von Munszach ein Gewerbequartier lag, noch bevor Liestal existierte. Der Ort könnte rund 1000 Jahre Bestand gehabt haben und ist wahrscheinlich mit dem Aufkommen Liestals aufgegeben worden. Pfostenlöcher deuten auf Holzhäuser. Webgewichte, Knochen, Getreidereste lassen vermuten, dass diese Häuser als Werkstätte, Ställe oder Speicher gedient haben.

Keine Lösung für J2 bei Frenkendorf

Nach langem Planen für eine Lösung der Verkehrsprobleme zwischen Liestal und Frenkendorf - Füllinsdorf wurde eine Tunnelvariante vorgesehen, die zwar den Umweltverträglichkeits-Ansprüchen genügt, aber den hausgemachten Ziel- und Quellverkehr nicht bewältigen kann. Deshalb ist sie verkehrs-

technisch ungeeignet. Bis ein neuer Entwurf vorliegt, dürfte es noch eine Weile dauern, und täglich zwingen sich weiterhin bis zu 40000 Autos durch die oft verstopfte Strasse.

Birsigtallinie 10/17 zum Bahnhof?

Gemäss den derzeitigen Studien sollen die Tramlinien 10/11 aus dem Birstal dereinst parallel zur Nauenstrasse und durch das Postreitergebäude Basel 2 hindurch zum Centralbahnhof geführt werden. Völlig offen ist gegenwärtig noch die Linienführung 10/17 Bahnhof SBB - Birsigtal entweder durch einen Tunnel Gorenmatte - Binningen Hauptstrasse mit Weiterführung der Linie über das Dorenbachviadukt zum Bahnhof oder auf einem neuen Trasse entlang dem Margrethenstich.

Saubereres Abwasser in Schweizerhalle

Dank der Inbetriebnahme der ARA Rhein im Jahr 1990 konnte in Schweizerhalle die Reinigungswirkung der Kläranlage verbessert werden. Beim biochemischen Sauerstoffbedarf liegt die Reinigungsleistung bei 98 % gegenüber geforderten 85 %, beim Kohlenstoff bei 82 %. Diese Reinigungsstufe wird vermutlich 1991 die 85 % - Schwelle unterschreiten.

Ungelöste Stoffe gibt es aber noch viele. Zwar konnte man auch hier die Menge von 209 ml/l auf 160 ml/l reduzieren, aber bis der Sollwert von 40 ml/l erreicht sein wird, bedarf es noch einiger Anstrengungen und Investitionen. Bezüglich der Abluft können nun dank des Einsatzes der Biofilteranlage die von der Luftreinhalteverordnung vorgegebenen Werte eingehalten werden.

Die bessere Reinigung der Abluft und des Abwassers kostet allerdings ihren Preis: 1982 betragen die jährlichen Aufwendungen 5 Mio. Franken, bis 1991 stiegen sie auf 13.1 Mio. Fr., nicht eingerechnet die Investitionen. Hierfür setzte die Industrie mit einem Anteil von 89.6 % und der Staat mit 10.4 % 1990 23 Mio. Fr. ein; bis zur Fertigstellung des Grossprojekts werden insgesamt 90 Mio. Fr. eingesetzt worden sein.

Fricktal

Energie am Hochrhein

Bekanntlich wird das 1898 eröffnete Kraftwerk Rheinfelden für 700 Mio. DM neu gebaut und die Energieproduktion von 180 auf 520 Mio kWh gesteigert werden. Nach Einsprache von Natur- und Fischereiverbänden wurde in der vom Bundesrat erteilten Konzession die Auflage gemacht, die Hälfte der bei Niedrigwasser sichtbaren Felsschwellen zu erhalten und den Oberwasserkanal im Sinn eines kleinen Ersatzlebensraums für Fische und als Fischtreppe zu gestalten. Um diesen Auflagen zu genügen, muss das Werk nun 100 Meter weiter flussaufwärts gebaut werden. Damit das Gefälle etwas vergrößert werden kann, staut man den Rhein oberhalb des Werks etwas mehr auf und baggert das Flussbett unterhalb der Anlage tiefer aus. Die so vergrößerte Stauwirkung des einen Kraftwerks vermindert allerdings die Stromproduktion des weiter flussaufwärts gelegenen, was durch Ausgleichszahlungen kompensiert wird.

Kampf dem Abfall in der Chemie

Wie einer Information der Ciba-Geigy Kaisten zu entnehmen ist, konnte trotz erhöhter Produktion die Umweltbelastung je produzierte Tonne seit 1986 gesenkt werden. Hierzu tragen verschiedene Massnahmen bei, darunter der Einsatz neuartiger Technologien im Produktionsablauf, u.a. der Ersatz veralteter Verfahren durch neue. Weiter zählen dazu der Einsatz neu entwickelter Maschinen zum Vershreddern von Kartonabfällen, sowie organisatorische Massnahmen zum getrennten Sammeln und Recyclen von Altpapier. Hierbei wurde eine Rücklaufquote von 50 % erreicht, und man hofft per 1992 mit einer Steigerung auf 75 %.

Laufental näher beim Baselbiet

Der Baselbieter Souverän signalisierte in der Volksabstimmung vom 22.9.91 in einem Verhältnis von 59.2 % Ja: 40.8 % Nein die Bereitschaft, das Laufental im eigenen Kan-

ton aufzunehmen. Dabei zeigte der dem Laufental benachbarte Bezirk Arlesheim des unteren Baselbiets mit 68.4 % Ja-Stimmen grössere Bereitschaft als der Bezirk Liestal mit 51.4 % Ja-Stimmen. Das obere Baselbiet, d.h. die Bezirke Sissach und Waldenburg lehnten den Beitritt ab mit 41.4 % resp. 40.5 %. In der letzten Abstimmung zur selben Frage im Jahr 1983 lag der Ja-Stimmenanteil noch in allen vier Bezirken über 50 %, im ganzen Kanton bei 73 %. Definitiv wird über den Beitritt noch Volk und Stände der Eidgenossenschaft entscheiden müssen.

Südbaden

Kommt die Hochrheintalautobahn A-98?

Seit 1965 ist die A-98 als 70 km lange Hochrheintalautobahn zwischen Weil am Rhein und dem Bodensee geplant. Fertiggestellt sind seit 1981 allerdings erst 10 km von Weil bis zum Waidhof auf der Dinkelberghöhe. Dort hört die Autobahn auf, weil 1987 gegen den Planfeststellungsbeschluss, d.h. die geplante Fortsetzung der Strasse in der Höhe über den Dinkelberg, seitens der Gegner beim Verwaltungsgerichtshof in Mannheim erfolgreich Einsprache erhoben wurde. Die Richter verlangten daraufhin Alternativvorschläge für eine Linienführung der A-98 im Tal. Bei einer Anhörung im Juni 1991 zeigte sich, dass Kommunalpolitiker von Badisch Rheinfelden in einem solchen Fall mit zu grossen Immissionen für ihre Stadt rechnen und daher die Talvariante entschieden ablehnen. Daher ist damit zu rechnen, dass erneut ein Planfeststellungsbeschluss für die Bergvariante gefasst wird, der bei erneuter Anfechtung kaum aufgehoben würde, weil die geforderte Variante andere Nachteile nach sich zöge. Somit könnte wohl mit einem Baubeginn für die A-98 innerhalb von zwei Jahren gerechnet werden, falls der Bundestag die 1.3 Mia. DM für das teuerste Autobahnstück der BRD angesichts der angespannten Finanzlage im Land überhaupt bewilligt. Für

den Bau der peripheren Autobahn spricht, dass ihr als West-Ost-Achse im neuen Europa eine grosse Bedeutung zukäme.

Sobald der Bau der A-98 bis Säckingen beschlossen ist, soll auch die Verbindung zum schweizerischen Autobahnnetz gebaut werden. Hierzu ist eine Autobahnbrücke westlich von Rheinfelden mit Zollanlage und lokalem Verkehrsstrang geplant. Damit würde die Brücke in Rheinfelden mit einem Aufkommen von täglich 10000 Autos und die Kantonsstrasse Augst - Rheinfelden mit einem solchen von 15000 Autos/Tag wesentlich entlastet, zudem könnte Basel auf der Autobahn umfahren werden.

Schliesst Elektrolyse Bad. Rheinfelden?

Jährlich produziert die zur Alu-Suisse-Gruppe gehörende Elektrolyse in Bad. Rheinfelden 18000 t Rohaluminium, dies allerdings zu einem Preis, der weltweit an dritthöchster Stelle rangiert. Das Unternehmen wolle mit sieht deshalb vor, die Elektrolyse zu schliessen. 700 bis 800 Beschäftigte sind von einem solchen Entscheid betroffen.

Freiburg plant Wärmeverbundnetz

Freiburg möchte weniger Atomstrom beziehen und will dafür für 100 Mio. DM einen Fernwärmeverbund auf der Basis einer Wärme-Kraft-Koppelungszentrale auf dem Rhodia-Gelände bauen. Gleichzeitig soll die vorhandene Energieausnutzung in den Bereichen Öl, Gas und Kohle optimiert werden. Man hofft auf eine Eigenstromerzeugung von einem Drittel, im besten Fall sogar von 50 % des Gesamtbedarfs, Werte die vom bisherigen Stromlieferanten angezweifelt werden.

Elsass

Regionale Zusammenarbeit?

In einem Interview mit der BaZ stellt der Kandidat für das Amt des Präsidenten der Industrie- und Handelskammer von Mulhouse, Jean-Paul Marbacher, fest, er begrüsse eine Zusammenarbeit über die Grenzen hin-

weg, stelle sie derzeit aber nur auf Ebene der Institutionen, nicht aber auf jener der Betriebe fest. Im weiteren wünscht er der Schweiz mehr Offenheit. Die Zukunft der Region sieht er positiv, sofern sich die einzelnen Städte nicht konkurrenzieren, sondern ihre Aufgaben aufteilen.

Zweisprachige Kindergärten

In Lutterbach (Mulhouse), Ingersheim (Colmar) und Saverne (N-Elsass) werden Kinder in drei Kindergartenklassen je zur Hälfte in Deutsch und Französisch unterrichtet. Acht weitere Klassen sollen folgen. Hinter der Bemühung um zweisprachigen Unterricht steht der Verein für Zweisprachigkeit mit 500 Mitglieder-Familien sowie die Generalräte und der Regionalrat, wobei die oberelsässischen Gremien die Klassen bereits mit je 100.000 FF unterstützen. Der Staat seinerseits bietet in den staatlichen Kindergärten maximal 6 Stunden Deutsch an und beharrt auf dem Französischen als Hauptunterrichtssprache, trotz eines Erlasses von 1982, wonach im Baskenland, der Bretagne und im Elsass die einheimischen Sprachen als gleichberechtigte Unterrichtssprache toleriert werden müssten.

Schweizer werben Personal ab

Bekanntlich leidet das Elsässer Gewerbe unter einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Diese pendeln in vielen Fällen in die Schweiz mit ihren hohen Löhnen. Elsässer Unternehmen sind oft gezwungen, sich im Innern Frankreichs nach Ersatz umzusehen. Laut Basler Zeitung zahlen einige Basler Firmen jenen Elsässern eine Prämie, die eine geeignete Arbeitskraft für ihren Betrieb anwerben.

Hoffnung auf Vermittlerrolle des Elsasses

Die Strassburger Bürgermeisterin C. Trautmann träumt davon, das Elsass zur "europäischen Modellregion par excellence" zu entwickeln, dies vor dem Hintergrund der neuen Gegebenheiten in Europa. Nach Ansicht zahlreicher Verantwortlicher im Elsass

sprechen viele Gründe für eine Aufwertung: Die Kenntnisse der deutschen Sprache und der deutschen Geschäftsgebräuche, die Lage in der Mitte zwischen Paris und Prag, der Wille, eine Vermittlerrolle zu spielen. Dennoch: Viele Vorstellungen stehen auf dem Papier. Insbesondere ist der Wunsch vieler Junger, Deutsch zu lernen, (noch) schwach ausgeprägt. Auch stossen sich viele an den hohen Pendlerzahlen nach Deutschland und in die Schweiz (über 30000/Tag) sowie an der Tatsache, dass mancherorts bis zu 70 % der Betriebe unter deutscher Leitung stehen.

Museen in Mulhouse

Das früh industrialisierte Mulhouse ist heute in Frankreich neben Paris die Stadt mit den höchsten Besucherzahlen seiner Museen, deren Ursprünge auf eben diese Industrialisierung zurückgehen. Erwähnt seien hier das Automobilmuseum der Textilfabrikanten Schlumpf, das Eisenbahnmuseum (Mulhouse war lange Zeit Frankreichs wichtigster Lokomotivhersteller), das Stoffdruckmuseum, das Tapetenmuseum, ein Feuerwehrmuseum. Diese technischen Museen erhalten bald eine wertvoller Ergänzung im Ecomusée: Hier wird im Rahmen der Rekonstruktion einer Strasse des 19. und 20. Jahrhunderts neben einer Brauerei von 1860 eine Schokoladefabrik von 1890 erstehen. Höhepunkt dürfte die Restauration eines Produktionskomplexes der Kaliminen darstellen. In diesem Gebäude soll dereinst ein Palais de l'industrie alsacienne entstehen.

Biogas für öffentlichen Verkehr

Zur Förderung regenerierbarer Energiequellen will Mulhouse zunächst sieben Müllautos umrüsten, damit sie mit einem Diesel-Rapsölgemisch fahren können. Bei positiven Erfahrungen sollen alle 360 städtischen Fahrzeuge umgestellt werden, was letztlich zu jährlichen Einsparungen von Sfr 34000 führen könnte.

Schottische Hochlandrinder im Elsass

Die Petite Camargue ist als Kulturbiotop zu verstehen, und als solches muss sie gepflegt werden. Um die Feuchtgebiete zu erhalten und sie vor übermässigem Schilfwachstum und Verbuschung zu bewahren, versucht man – nach zu teuren Experimenten mit Maschinen und misslungenen Versuchen mit Schafhaltung – schottische Hochlandrinder zum Beknabbern der Pflanzen im Feuchtgebiet anzusiedeln.

Hotelboom

Infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs im Südsass wuchs die Zahl der Hotelzimmer im Raum Mulhouse in den letzten vier Jahren um 47.3 %. Damit bieten dort 108 Hotels 3131 Zimmer an, wobei 98 davon der Kategorie Null- bis Zweistern angehören und im Schnitt zu 63 % belegt sind. Im Vergleich dazu Basel: Hier nimmt seit geraumer Zeit infolge schwindender Rentabilität die Zahl der Hotels ab. Von den 39 Hotels zählen nur 11 zur Ein- und Zweisternkategorie, die übrigen liegen darüber. Bemerkenswert erscheint die Feststellung, dass auch in Basel die Belegung mit 62 % praktisch gleich ausfällt wie im Elsass und damit auch nur wenig über der kritischen Grenze von 60 % liegt, die zum Erhalt der Betriebe nötig ist.

Welche TGV-Linie wird zuerst gebaut?

Zwar hat die französische Regierung im Mai 1991 beide TGV - Linien aus der Region als zu realisierende Projekte erwähnt, doch unterliess sie es, einen Zeitplan für den Bau von TGV-Est und TGV Rhein-Rhone zu nennen. An verschiedenen Veranstaltungen in Strassburg und Mulhouse forderten die Politiker Taten statt Worte – aber vorerst scheint sich nichts zu bewegen. Basel sind beide Varianten recht, wobei die Linie TGV-Est auf Unterstützung schon allein aus Sympathie fürs Elsass zählen darf.

Quellen: Wo nichts anderes vermerkt, Basler Zeitung vom 1.6.91 bis 23.9.91