

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 50 (2009)
Heft: 3

Artikel: Mulhouse/Mülhausen : das führende Wirtschaftszentrum im Oberelsass in einer Phase tiefgreifender Umbrüche
Autor: Schröder, Ernst-Jürgen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088328>

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>

Mulhouse/Mülhausen – das führende Wirtschaftszentrum im Oberelsass in einer Phase tiefgreifender Umbrüche

Ernst-Jürgen Schröder

Zusammenfassung

Kaum eine andere Stadt befindet sich seit Jahrzehnten in einer Phase so tiefgreifender wirtschaftlicher Umbrüche infolge der zunehmenden Globalisierung und veränderten politischen Rahmenbedingungen wie das oberelsässische Mulhouse/Mülhausen. Noch im 19. Jahrhundert war es die grösste Industriestadt am südlichen Oberrhein; nun drohen derzeit die Reste der einstigen Traditionsbilanzen komplett wegzubrechen. Über eine offensive, mit "Renaissance de Mulhouse" betitelte Stadterneuerungspolitik – als deren bislang sichtbarstes Zeichen die Reaktivierung der Strassenbahn zur nachhaltigen Attraktivitätssteigerung des Wirtschaftsstandortes Mulhouse wie zur gezielten Mobilitätsförderung und Integration seiner sozialen Problemgruppen steht –, stellt sich die Stadt bewusst dem verschärften Wettbewerb unter den Städten.

1 Einführung

In der RegioTriRhena steht die Stadt Mulhouse heute sowohl von der Einwohnerzahl (2008: 112'260) nach Freiburg (2008: 219'665) und Basel (2008: 167'365) als auch von der Beschäftigtenzahl (1999: 50'374) nach Basel (2005: 149'461) und Freiburg (2008: 100'136) an dritter Stelle, nachdem sie noch 1871 den Rang der grössten Stadt und des bedeutendsten Wirtschaftszentrums innehatte (*Ville de Mulhouse* 2009, 4, 17). Ohne die Eingemeindung von Dornach (1908) und von Bourtzwiller (1946) mit heute zusammen 19'000 Einwohnern würde die Einwohnerentwicklung von Mulhouse in etwa auf dem Niveau von 1900 mit damals 90'000 Einwohnern verharren, im Vergleich zum benachbarten Basel, dessen Einwohnerzahl sich von 109'161 Einwohnern (1900) zunächst bis 1970 vor allem (und dies nur bei Eingemeindung des kleinen Vorortes Kleinhüningen im Jahre 1908) infolge der wirtschaftlichen Dynamik auf 212'857 Einwohnern fast verdoppelte, um sich dann unter dem Einfluss der Suburbanisierung auf ihrem heutigen Niveau einzupendeln

(1). Einen Sonderfall stellt die Wohlfühlstadt Freiburg als eine der am stärksten wachsenden Grossstädte Deutschlands dar, die nach 1978 (ohne jegliche Eingemeindungen) allein um 45'544 Einwohner zugenommen hat (2). Die Gründe dieses schmerzhaften Gewichtsverlustes von Mulhouse innerhalb des Städteiros am südlichen Oberrhein liegen neben dem mehrfachen Wechsel der politischen Zugehörigkeit vor allem in den nach 1945 verstärkten Beschäftigungseinbrüchen seiner Traditionsin industrien, die trotz massiver Infrastrukturinvestitionen nur bedingt durch Neuansiedlungen ausgeglichen werden konnten.

2 “Französisches Manchester” und ökonomisches Kraftzentrum im 19. Jahrhundert

Die Stadt Mulhouse stieg – ausgehend von der 1746 von Dollfus, Schmaltzer und Koechlin gegründeten ersten Textilmanufaktur und dem 1798 erfolgten Übergang an Frankreich nach einer bis dahin bewahrten Unabhängigkeit als quasi selbstständige Stadtrepublik mit politischer Anlehnung an die Schweizer Eidgenossenschaft – im 19. Jahrhundert zu einer der blühendsten Industriestädte Frankreichs auf (Schröder 2004, 8). Die oft als “Französisches Manchester” bezeichnete Stadt, mit eindeutiger Fokussierung auf die Textilindustrie, den (Textil-)Maschinenbau, Fahrzeugbau und die Papier- und Chemische Industrie (Druckfarben), war noch 1866 mit Abstand grösstes industrielles Zentrum in der heutigen RegioTriRhena und auch mit 60'000 Einwohnern deutlich grösser als die benachbarte Stadt Basel, bevor sie nach und nach von dieser vor allem durch den Aufstieg der Grosschemie, deren Vorläufersfirmen in ihren Ursprüngen zunächst Zulieferer der Textilindustrie (Textilfarbstoffe) von Mulhouse waren (Füeg 1993, 114), überrundet wurde. Bleibende Zeugnisse dieser auch massgebend vom calvinistischen Wirtschaftsgeist geprägten prosperierenden Epoche sind das nach 1829 unter Mitwirkung der 1826 von Mülhausener Industriellen gegründeten “*Société Industrielle de Mulhouse*” errichtete “*Nouveau Quartier*” mit dem berühmten Stoffdruckmuseum (1833 Grundsteinlegung), die 1854–1900 in Anlehnung an die “Gartenstadtidee” angelegte Cité für zeitweise 10'000 Menschen sowie das gründerzeitliche Viertel am Rebberg, der als markante Geländestufe bereits zum tertiären Hügelland des Sundgaues gehört. Auch der dortige zoologisch-botanische Garten von 1868 (2008: 329'586 Besucher) für die Erholung aller Bevölkerungsklassen ist eine Initiative der “*Société Industrielle de Mulhouse*” (Ville de Mulhouse 2009, 30).

Einen ersten grossen wirtschaftlichen Aderlass erlebte Mülhausen, als 1871 Elsass-Lothringen an das Deutsche Reich abgetreten wurde und viele Mülhauser Unternehmen zur Sicherung ihrer französischen Absatzmärkte jenseits der neuen Grenze Filialunternehmen gründeten. Bevorzugte Zielregionen waren die neuen ostfranzösischen Grenzdépartements und das “*Territoire de Belfort*”, der südwestlichste Teil des Départements Haut-Rhin (mit Belfort, Delle und dem Savoureusestal), der 1871 bei Frankreich verblieb (Abb. 1) und nach der Rückgliederung des Elsass nach Frankreich den Status eines selbständigen Départements erhielt. In Belfort gründeten aus Mülhausen u. a. Dollfus, Mieg & Cie. (DMC) und die “*Société Alsacienne de Constructions Mécaniques*” (SACM) grosse Filialbetriebe und trugen zum stürmischen industriellen Aufstieg dieser Stadt bei (Michna 1977, 78, 263). Die SACM entstand erst 1872 durch Fusion der Elsässischen Maschinenbaugesellschaft André Koechlin & Cie. in Mülhausen, die auf den Bau von Textilmaschinen und später Dampflokomotiven spezialisiert war, und der ebenfalls auf Lokomotivenbau konzentrierten Maschinenwerkstätte Rollé & Schwillgué in Graffenstaden bei Strassburg. Aus dem Filialbetrieb in Belfort ging nach der Fusion mit der Thomson-Houston Company im Jahr 1928 die heutige Alstom hervor, die dort den TGV produziert.



Abb. 1 Eisenbahnnetz im Raum Mülhausen 1905 (aus Koch 1905).

3 Ausbau des Infrastruktur nach 1960 und Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur

Die Standortqualität der Stadt Mulhouse hat sich nach 1945 entscheidend gehoben, da sie als einstiger Grenzraum durch ihre unmittelbare Lage an der weithin der Rheinschiene folgenden “Wachstumsbanane” Europas seit 1957 zu den Kernräumen der EU zählt und nach Vollendung des Europäischen Binnenmarktes (1993) zudem unmittelbaren Zugang zu den wichtigsten Absatzmärkten des europäischen Kontinents besitzt. Hinzu kommt ihre hohe verkehrsgeographische Lagegunst, da sie über ihren Anteil am Oberrheingraben nicht nur zum wichtigsten europäischen Durchgangsraum im Nord-Süd-Verkehr gehört, sondern zudem durch ihre Verknüpfung mit der über die Burgundische Pforte nach Südfrankreich führenden Magistralen die Rolle einer europäischen Verkehrsdrehscheibe einnimmt. Seit 1981 zweigt vom Autobahndreieck Neuenburg von der auf der badischen Seite 1964 fertig gestellten Bundesautobahn 5 Hamburg–Basel die A 36 als zweite Nord-Süd-Magistrale durchgängig in Richtung Südfrankreich und Spanien über Mulhouse ab, die dort seit 1989 von der A 35 Strasbourg–Basel (“L’Alsacienne”) gekreuzt wird (Schröder 2009, 158). Vorläufiger Endpunkt des 1967 vom Rheinseitenkanal zur Grossschifffahrtsstrasse ausgebauten (und 1995 erneut vertieften) Rhein-Rhône-Kanals ist der im Osten von Mulhouse an-

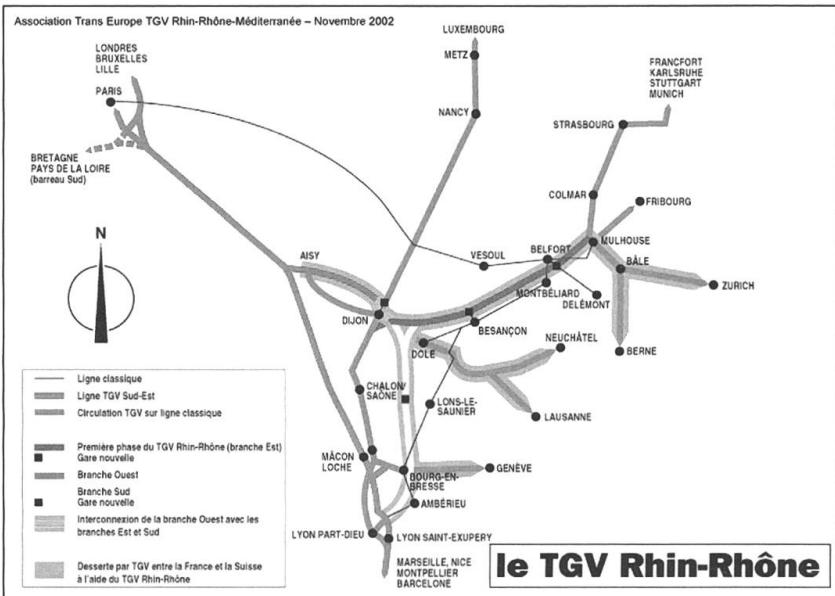


Abb. 2 Übersicht über den TGV Rhin-Rhône.

Mulhouse hinaus und den projektierten TGV “*Rhin-Rhône*” (Abb. 2) würde die Bedeutung von Mulhouse als Verkehrsdrehscheibe und Logistikknoten erheblich gesteigert.

Eine sehr wichtige Massnahme zum Aufbau als Dienstleistungsstandort war die Gründung der “*Université de Haute Alsace*” (UHA) mit den beiden Standorten Mulhouse (2008: 6'500 Studierende) und Colmar (2008: 1'500 Studierende) im Jahre 1975, zumal Mulhouse als grösste Stadt im Oberelsass im Gegensatz zu Colmar, das seine 1789 erlangte Stellung als Sitz des Départements Haut Rhin auch nach dem 1798 erfolgten Beitritt von Mulhouse erhalten konnte, keine nennenswerten hochwertigen administrativen Funktionen besitzt.

Trotz dieser enormen infrastrukturellen Standortaufwertung befindet sich Mulhouse seit 1955 in einer bis heute anhaltenden ökonomischen Dauerkrise, die eng mit der seit den fünfziger Jahren unter verschärftem internationalem Wettbewerbsdruck stehenden Textilindustrie als ihrer einstigen Schlüsselbranche zusammenhängt. Die Zahl der in der gesamten elsässischen Textilindustrie Beschäftigten, die sich zu rd. 75 % im Oberelsass – mit Mulhouse als Zentrum – konzentrieren, fiel von 55'000 (1955) auf 6'800 (inkl. Bekleidung 8'300, 2002) (Michna 2004, 32). Spektakuläre Betriebsschliessungen in Mulhouse waren in den sechziger Jahren die von Dentsche, auf dessen Areal sich heute der 1972 errichtete Europaturm befindet, und die von den Gebrüdern Schlumberger in den siebziger Jahren.

Im Hinblick auf die sich im Oberelsass abzeichnenden Arbeitsplatzverluste in der Textilindustrie und im Kalibergbau hat die französische Regierung den 1955 am Rheinseitenkanal eröffneten Hafen “Mulhouse-Ottmarsheim” und die ihm angeschlossene rund 800 ha grosse Industriezone “Mulhouse-Rhin” als industriellen Entwicklungspol an der verkehrsoptimalen Rheinschiene angelegt. Den seit jenem Jahr erfolgten Betriebsansiedlungen, insbesondere der Spezialitätenchemie und Düngemittelindustrie, verdankt er seinen Aufstieg zum mittlerweile drittgrössten Binnenhafen Frankreichs (2008: 3.4 Mio. t, 52'981 TEU-Container [TEU: Twenty-foot Equivalent Unit]). Das 1961 östlich von Mulhouse im Hardtwald angesiedelte Zweigwerk von Peugeot-Citroën, für das neben der ausgezeichneten Verkehrsanbindung zum Stammwerk in Sochaux bei Montbéliard und der Grösse des Areals vor allem das grosse Arbeitskräftepotenzial des Oberelsass, speziell durch die nach 1960 verstärkte Einwanderung frankophoner Nordafrikaner, standortentscheidend war, trug zwar wesentlich zur weiteren Diversifizierung der Industriestruktur bei, andererseits wurde mit dem heute mit noch über 10'000 Beschäftigten grössten industriel-

gelegte Industriehafen Mulhouse-Île Napoleon (2008: 1.4 Mio. t), der den bisherigen, gegenüber der “*Filature*” gelegenen Hafen (“*Nouveau Bassin*”) ersetzt. Dieser war selbst erst 1879 von seinem alten Standort gegenüber dem Hauptbahnhof in das damalige Herz der Textilindustrie bei der Firma Dentsche (heute “*Place de l’Europe*”) verlegt worden (*Société Industrielle de Mulhouse* 1902, 878, 895). Durch den neuerdings wieder diskutierten Ausbau des Rhein-Rhône-Kanals über

len Arbeitgeber in der RegioTriRhena überhaupt eine gerade in konjunkturell schwierigen Zeiten neue gefährliche Monostruktur geschaffen. Zu bedenken ist ferner, dass jene Neuansiedlungen nicht in Mulhouse, sondern in den Nachbargemeinden Sausheim und Ottmarsheim erfolgten.

Der 1946 angelegte, ebenfalls die Standortqualität erheblich steigernde EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, der dank der 2004 erfolgten Stationierung des britischen Billigfliegers *EasyJet* auch 2008 sein bisheriges Rekordergebnis mit 4.3 Mio. Passagieren in etwa halten konnte und dessen Frachtaufkommen mit 101'111 t (2008) sowohl in Frankreich als auch in der Schweiz an zweiter Stelle steht, entwickelte sich durch Schaffung eines Clusters für Dienstleistungen rund um das Flugzeug mit 6'475 Arbeitsplätzen (2008) zum zweitgrössten Beschäftigungsfaktor in der Region nach Peugeot-Citroën (Abb. 3).

Aber auch vom Flugplatz ergeben sich nur indirekte Effekte für die ökonomische Situation von Mulhouse, deren wirtschaftliche Erosion, gemessen am Rückgang der Zahl der in der Stadt Beschäftigten (‘*Emplois au lieu de Travail*’) (1990: 54'096; 1999: 50'374) oder an der starken Zunahme der Grenzgänger in die Schweiz (1982: 1'642; 1990: 3'072), auch in der jüngeren Vergangenheit noch nicht zum Stillstand gekommen sein dürfte (AURM 1997, 9, 22).

4 Vollständiger Niedergang der Traditionsbbranchen?

Mit Ausnahme des seit 1908 ansässigen und auf Systemleistungen spezialisierten Elektronikkonzerns Clemessy mit ca. 1'400 Beschäftigten droht Mulhouse die industrielle Basis wegzubrechen. Vom mit der Schliessung der Grube Amélie im Jahre 2002 endgültigen Aus des fast hundert Jahre betriebenen elsässischen Kalibergbaus, der auf seinem Höhepunkt (1961) bei rd. 7 % der Weltproduktion (2 Mio. t) knapp 13'000 Menschen in den 12 Gemeinden des Kalibekens (Berrwiller, Bollwiller, Ensisheim, Feldkirch, Kingersheim, Pulversheim, Richwiller, Ruelisheim, Staffelfelden, Ungersheim, Wittelsheim, Wittenheim) Beschäftigung bot (Meyer 1981, 16ff.), war Mulhouse nur am Rande mit der Schliessung der gegenüber dem Hauptbahnhof ansässigen “*Société Commerciale de la Potasse et l’Azote*” zum Vertrieb des elsässischen Kali und Stickstoffes betroffen.

Zu befürchten ist, dass DMC – als ältester Traditionsbetrieb und Keimzelle der sich von hier aus in die Vogesentäler ausbreitenden oberelsässischen Textilindustrie überhaupt – mit seiner grossartigen Industriearchitektur zur grössten innerstädtischen Industriebrache werden wird (Abb. 3). Die Firmenleitung hat 2008 – als Schlusspunkt einer infolge der ausländischen Billigkonkurrenz 15 Jahre andauern den Talfahrt und Schrumpfung der Belegschaft in Frankreich von 9'000 (1995) auf 1'150 (2008) – die Eröffnung der Insolvenz beantragt mit der Ankündigung der Entlassung von (zunächst) ca. 200 der noch verbleibenden knapp 900 Mitarbeitern



Abb. 3 Luftaufnahme der Firma Dollfus, Mieg & Cie. (DMC).

im Oberelsass an den Standorten Mulhouse, Illzach, St. Amarin und Logelbach (hier Schliessung mit 68 Mitarbeitern), aber auch des Verkaufs von Firmenteilen (“*DMC Tissus*”) an Konsortien (*insideB* 2008). Allein am Standort Mulhouse hat sich die Beschäftigtenzahl von DMC binnen drei Jahren von 497 (2005) auf 260 (2008) halbiert (*BiB* 2005). Immerhin ist im Namen des 1993 eröffneten Kulturhauses “*La Filature*” (anstelle einer Spinnerei) an der neuen Flaniermeile am “*Nouveau Bassin*” die gloriose Mülhauser Industriepoche der vergangenen beiden Jahrhunderte verewigt.

Eine ähnliche Entwicklung nahm der andere Traditionsbetrieb SACM (der quasi die “Wiege” des TGV darstellt), der 1989 von dem finnischen Maschinenbauunternehmen Wärtsilä übernommen wurde und sich auf die Produktion von Dieselmotoren spezialisierte. Die dennoch weiterhin drohende Komplettenschliessung infolge mangelnder internationaler Wettbewerbsfähigkeit konnte 2005 nur durch den Verkauf des Werkes an den japanischen Automobilkonzern Mitsubishi und den Abbau der Zahl seiner Beschäftigten von 450 (2004) auf 240 (2008) verhindert werden (*BiB* 2004). Durch diese beiden Anpassungen sind grosse Teile des riesigen Firmenareals brach gefallen und darauf in hochwertige Wohngebiete umgewidmet worden. Lediglich die 1920 erbaute Giesserei (“*Fonderie*”) blieb als neuer Standort der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Mulhouse erhalten und symbolisiert den wissensbasierten Aufbruch und Strukturwandel der Stadt (Abb. 4).



Abb. 4 Fonderie, die ehemalige Giesserei als Zeichen des wissensbasierten Aufbruchs und Strukturwandels der Stadt.

5 Wiederinbetriebnahme der Strassenbahn (2006) als “nucleus” der städtebaulichen Erneuerung

Diese tief greifenden ökonomischen Umbrüche forderten von der Stadtverwaltung immer phantasiereichere Lösungen, nicht nur zur städtebaulichen Erneuerung der grossflächigen Gewerbebrachen durch sinnvolle Folgenutzungen, sondern vor allem zur Erhaltung der sozialen Balance in den vom ökonomischen Rückgang besonders betroffenen und zudem stark multikulturell geprägten Vierteln. In den vier festgelegten “*Projets de Renovation Urbaine*” (“les quartiers anciens”, “le quartier Bourtzwiller”, “le quartier Wagner Mertzau” und der in den 70er-Jahren vor allem für Immigranten aus dem Maghreb errichtete Stadtteil “Les Coteaux”) leben allein ca. 46 % der Bevölkerung der Stadt Mulhouse (Abb. 5).



Abb. 5 “Projets de Renovation Urbaine” und Netz des TramTrain in Mulhouse.

Dreh- und Angelpunkt der übergreifenden städtebaulichen Erneuerung von Mulhouse ist die 2006 erfolgte (Wieder-)Inbetriebnahme des von der Sitram (“*Syndicat Intercommunal des Transports de l’Agglomération Mulhousienne*”) als Planungs- und Aufgabenträger entwickelten Nahverkehrssystems “TramTrain” (Abb. 6), das u. a. von der EU, der Région Alsace, dem Département Haut-Rhin, der “Réseau Ferré de France” (der 1997 aus der SNCF ausgegliederten Netzbetreiberin) und dem Staat kofinanziert wurde (Schröder 2009, 157). Dieses besteht zunächst aus einem 12 km langen Strassenbahnnetz mit den beiden Kernlinien “*Gare Centrale – Bourtzwiller*” (Süd-Nord-Strecke) und “*Les Coteaux – Nouveau Bassin*” (West-Ost-Strecke), die am “*Porte Jeune*” – als zentralem Umsteigeknoten – miteinander verknüpft sind und bis 2013 von Bourtzwiller in das ehemalige elsässische Kalirevier nach Wittenheim (über Kingersheim) und vom “*Nouveau Bassin*” in Richtung Illzach (über “*le quartier Drouot*”, den Norden von Riedisheim, “*le quartier Modenheim*” bei Île Napoleon) um insgesamt ca. 8 km verlängert werden (Abb. 5). Zudem wird die Thurtalbahn Mulhouse–Cernay/Kruth bereits bei Dornach (Abb. 5) über das innerstädtische, mit derselben Spurweite angelegte Strassenbahnnetz als Regionalstadtbahn (“TramTrain”) geführt, um nach dem erfolgreichen Karlsruher Modell eine umsteigefreie Verknüpfung der City mit ihrem Umland herzustellen. In grossen Teilen entspricht das heutige und zukünftige Netz dem schon ab 1882, zunächst für die Güterbeförderung in der Textilindustrie errichteten und 1955 stillgelegten Netz der (u. a. bis nach Pfastatt und Lutterbach führenden) Mülhauser Strassenbahn und

auch ansatzweise dem ihrer beiden 1885 und 1888 nach Ensisheim (über Modenheim, Sausheim, Baldersheim, Battenheim) und nach Wittenheim (über Illzach, Kingersheim) gebauten Überlandlinien (Abb. 1), die bis 1957 vom damaligen, gegenüber dem heutigen Europa-Turm 1924 erbauten “*Nouvelle Gare de Tramway*” (mit Depot) abfuhren (Riedweg 2006, 25, 86f). Die Linie nach Wittenheim wurde 1930 vor dem Hintergrund des nach Entdeckung der Kaliminen (1904) boomenden Bergbaues über die neu errichteten Cités “*Sainte Barbe*” und “*Sainte Thérèse*” nach Ensisheim verlängert, während die erstere fortan in Battenheim endete. Die “Wiedergeburt” der Strassenbahn soll nicht nur den Zugang zur Innenstadt von Mulhouse erleichtern und ihre Attraktivität als Einkaufs- und Beschäfti-



Abb. 6 Strassenbahnstrecke vor dem Europaturm in Mulhouse.

gungsstandort stärken, sondern zugleich auch zur besseren Anbindung der mit sozialen Brennpunkten belasteten Vororte und damit zur Überwindung der bisherigen faktischen sozialen Exklusion der Immigranten beitragen.

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Stärkung der City und zur Bindung der Kaufkraft war auch die Eröffnung des Einkaufszentrums “Porte Jeune” am zentralen gleichnamigen innerstädtischen Verkehrsknoten mit 19'000 m² Verkaufsfläche Ende 2008, zumal drei weitere mit 27'000 bis 32'000 m² Verkaufsfläche in Basel (2009 “Stücki”, 2010 “Erlenmatt”) und Weil am Rhein (2011 “Rhein Arcaden”) entstehen. Ebenso bedeutsam ist die Inbetriebnahme des “TGV Est-Européen” Paris–Strasbourg im Juni 2007, der Magistralen für Europa, mit vier nach Basel (davon zwei nach Zürich) über Mulhouse verlängerten TGV-Zugpaaren, die zusammen mit dem 1996 neu gebauten Messe- und Kongresszentrum (“Parc Expo de Mulhouse”) mit 17'000 m² Ausstellungsfläche den hochwertigen Übernachtungstourismus stärkt. Zudem werden im Städte tourismus neue Gästegruppen erschlossen, auch durch die hier in Europa einzigartige Konzentration an technischen Museen: das “Musée national de l’Automobile” (176'229 Besucher), das als eines der grössten Automobilmuseen der Welt (in einer ehemaligen Spinnerei) die 1976 aus der Konkursmasse des einstigen Textilimperiums der Gebrüder Schlumpf herausgelöste private Automobilsammlung mit über 400 Exponaten beheimatet; das 1965 von der SNCF eingerichtete und letztlich an die einstige Funktion von Mulhouse als Wiege des Eisenbahnbaus erinnernde “Musée Français du Chemin de Fer” in der Cité du Train (89'855 Besucher), das “Musée de l’Impression sur Etoffes” mit mehr als 6'000 Dokumenten (30'089 Besucher), das im Rathaus am “Place de la Réunion” eingerichtete “Musée Historique” (35'007 Besucher), das “Musée EDF Electropolis”, das “Musée des Beaux-Arts” (14'490 Besucher) und das in einer ehemaligen Ziegelei (als Baustofflieferant für den Fabrikbau) eingerichtete “Maison de la Céramique” (Ville de Mulhouse 2009, 28f.).

6 Fazit und Perspektiven

Auch wenn es für eine abschliessende Bilanzierung noch zu früh ist, kann im Falle von Mulhouse/Mülhausen eine den Erfordernissen des raschen Wandels wirtschaftlicher, demographischer und sozialer Strukturen entsprechende erfolgreiche nachhaltige Stadtentwicklungspolitik festgestellt werden, auch wenn die Stadt mehr als jede andere Stadt mit den Problemen der postindustriellen Entwicklung in Wirtschaft und Gesellschaft zu kämpfen hatte und hat.

Mittelfristig bereitet sich die Stadt auf die Inbetriebnahme des östlichen, 185 km langen Astes “Mulhouse–Dijon” des TGV Projektes “Rhin-Rhône” (Abb. 2) und den sich hieraus ergebenden enormen Entwicklungspotenzialen für das Bahnhofsumfeld vor. Für Bahnnutzer ergeben sich mit der neuen TGV-Strecke deutlich schnellere Verbindungen in Richtung Süden zum Mittelmeer und eine Alternativstrecke nach Paris. Die Fahrtzeit von Mulhouse nach Lyon, Marseilles oder Perpignan wird sich um 80–100 Minuten verkürzen. Wenn zudem der 1980 für den Personenverkehr geschlossene 22.2 km lange Streckenabschnitt Mulhouse–Müllheim für 5–6 Mio. Euro eröffnet wird und somit eine Verbindung zum deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz in Richtung Freiburg entsteht, wird – zusammen mit einer Schienenanbindung zum EuroAirport – in Mulhouse ein neues Drehkreuz im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr entstehen.

Literatur

- AURM 1997. *Tableau de l'agglomération mulhousienne*. Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne, Mulhouse, 1–52.
- BiB 2004. Halbe Kraft zurück. *Business in Baden* 11: 20.
- BiB 2005. DMC mit neuer Struktur. *Business in Baden* 8: 23.
- Füeg R. (Hrsg.) 1993. *Regio Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz XIV*. Basel, 1–150.
- insideB 2008. DMC geht das Geld aus. *Das Magazin für Wirtschaft & Leben in Baden* 6: 29.
- Koch W. 1905. *Eisenbahn- und Verkehrsatzlas von Europa*. Sektion 24. Leipzig.
- Meyer P. 1981. *Mülhausen und südliche elsässische Rheinebene*. Geographischer Exkursionsführer der Region Basel 16, Basel, 1–26.
- Michna R. 1977. *Wandlungen in der Textilindustrie der Südvogesen unter besonderer Berücksichtigung des oberen Doller- und Savoureusetales*. Dissertation Universität Freiburg i.Br., 1–299.
- Michna R. 2004. Traditionsbranche auf dem Rückzug. Der Umbruch in der elsässischen Textilindustrie. *Regio Basiliensis* 45(1): 27–40.
- Riedweg E. (Hrsg.) 2006. *Mulhouse sur rails*. Strasbourg, 1–192.
- Schröder E.-J. 2004. Industriestandort RegioTriRhena – Trends, Defizite, Perspektiven. *Regio Basiliensis* 45(1): 3–14.
- Schröder E.-J. 2009. Verkehrsentwicklung in der südlichen Euroregion Oberrhein. *Internationales Verkehrswesen* 61(5): 155–161.
- Société Industrielle de Mulhouse (Hrsg.) 1902. *Histoire Documentaire de L'industrie de Mulhouse et ses Environs au XIX. Siècle*. Mulhouse, 1–1095.
- Ville de Mulhouse (Hrsg.) 2009. *Mulhouse en chiffres 2008*. Mulhouse, 1–31. Online verfügbar: www.mulhouse.fr/medias/mairie/informations-ville/pdf/Mulhouse-en-chiffres-08.pdf [Eingesehen am 31.8.2009]

Internetquellen

- ① www.statistik-bs.ch/themen/01/bevoelkerungsstruktur
- ② www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp?H=BevoelkGebiet&U=02&T=&E=KR#
- ③ www.euroairport.com/DE/euroairport.php?PAGEID=83&lang=DE