

Das Städtenetz im Elsaß

Von Gabriel Wackermann

Das allgemeine Profil

Mit 8 280 Quadratkilometern, d.h. 1,5% der gesamten nationalen Fläche, ist das Elsaß die räumlich kleinste Region Frankreichs; mit seiner Bevölkerungsdichte von 189 Einwohnern je Quadratkilometer bei einem nationalen Durchschnitt von 100 steht es jedoch an dritter Stelle des Landes nach der Ile-de-France und dem Nord-Pas-de-Calais. Die Grenzlage hat die innerstädtischen Entwicklungen und das gesamte Stadtleben sowie die interurbanen Beziehungen stark beeinflußt. Durch seine Lage am Oberrhein nahm das Elsaß am ausgeprägten Wirtschafts- und Kulturleben dieser wichtigen europäischen Verkehrsachse teil. Als Provinz Frankreichs seit dem 17. Jahrhundert – zunächst mit lokalen und regionalen Varianten in der rechtlichen Zugehörigkeit sowie mit den späteren zeitlichen Unterbrechungen seit 1871 – war die „Wehrwall-Lage“ allerdings auch mit erheblichen Schwierigkeiten auf vielen Gebieten verbunden. Im militärischen Bereich jedoch wirkte sich diese Situation auf bestimmte Städte auch positiv aus; großangelegte Befestigungen und Garnisonsanlagen steigerten beispielsweise die Bedeutung Straßburgs und veränderten bzw. erweiterten das ehemalige Kleinstadtbild von Vieux-Brisach oder Fort-Louis.

In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg wurden der Wiederaufbau sowie die wirtschaftliche „Auflockerung“ und die Zusammenarbeit ganz entscheidend gefördert durch die Gründung der Montanunion, dann der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und schließlich der Europäischen Gemeinschaft (EG); diese Entwicklung erbrachte eine Fülle neuer, teilweise völlig veränderter Perspektiven, die künftig nach dem endgültigen Abbau der Zollgrenze nochmals erweitert werden. Heutzutage ist infolge dieser Entwicklung und der mit ihr verbundenen demographischen Impulse eine enorme Ausweitung des Dienstleistungssektors festzustellen, was vor allem in den Verstadterungserscheinungen seinen Ausdruck findet, und zwar nicht nur im Landschaftsbild, sondern auch auf kultureller und sozialer Ebene. Während der Anteil der erwerbstätigen Landwirte auf 4,1% der Gesamtbeschäftigten gesunken ist, nehmen die Arbeitsplätze in der Industrie 42,4% ein und diejenigen im Dienstleistungsbereich 53,5% einschließlich 12,6% im Handel. Trotzdem ist die Position der Industrie im Elsaß noch verhältnismäßig schwach, denn bezogen auf den Anteil der Industriebeschaftigten steht es an neuntletzter Stelle unter den 22 Regionen Frankreichs.

Von den 1 566 048 Bewohnern des Elsaß, die in der letzten Volkszählung (1982) erfaßt wurden, leben heutzutage Dreiviertel in Gemeinden mit mehr als 2 000 Einwohnern. Das relativ dichte Städtenetz (Abb. 1) wird eindeutig bestimmt durch die drei Polarisierungszentren Straßburg, Mülhausen und Colmar;

DIE BEVÖLKERUNG IM ELSASS NACH GEMEINDEN - STAND 1982 -

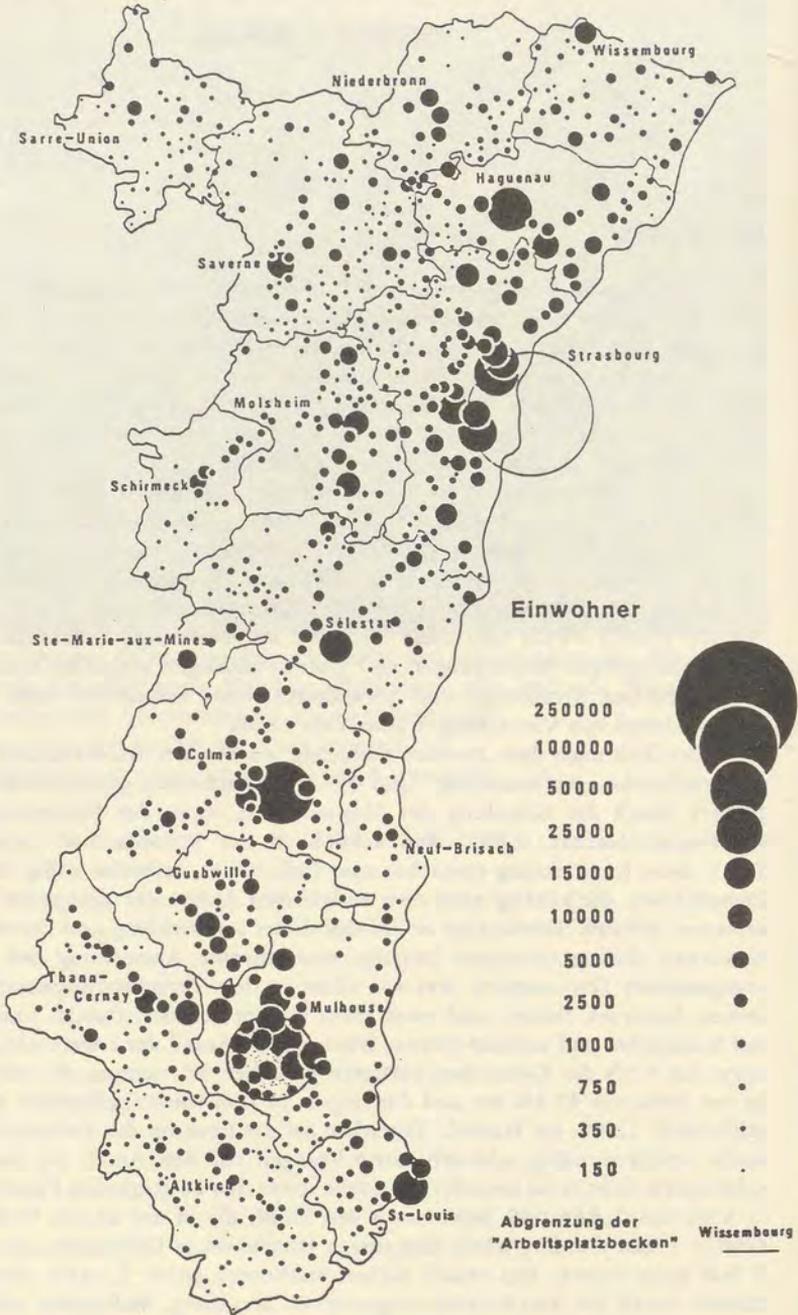


Abb. 1

0 7.5 15 22.5 km

Straßburg mit seinen 340 000 Einwohnern ist zugleich das Kräftezentrum der umliegenden Straßburger Stadtgemeinschaft (*Communauté Urbaine*), die nochmals etwa 400 000 Einwohner umfaßt, verteilt auf 27 Gemeinden. Der Mühlhauser Stadtbereich wird von 220 000 Menschen bewohnt, die Agglomeration Colmar zählt nahezu 83 000 Einwohner.

Die Wirkung dieser drei Impulszentren auf das gesamte elsässische Städtetz ist seit den sechziger Jahren auffallend konstant (Abb. 2). Zunächst ist festzustellen, daß sich die Grundstrukturen nicht bedeutend geändert haben, die ursprünglichen Entwicklungstendenzen jedoch weiterhin eine starke Ausformung erfuhren, so daß heute die wechselwirkenden Beziehungen intensiver den je ausgeprägt sind. Allerdings gehen die meisten Impulse für das elsässische Städtetz noch immer von Straßburg aus, trotz zunehmender Bedeutung von Mühlhausen; Colmar erfüllt immer mehr die Aufgabe eines wirklichen Bindegliedes zwischen Straßburg und Mühlhausen. Innerhalb des — vor allem von Straßburg bestimmten — elsässischen Städtetzes lassen sich drei Hauptbereiche unterscheiden:

- das Straßburg direkt zugeordnete Unternetz
- das Mühlhausen direkt zugeordnete Unternetz
- das Bindegefüge des Mittelelsaß (*Moyenne Alsace*).

Letzteres besteht aus zwei Mittelzentren, nämlich Colmar und Schlettstadt (*Sélestat*). Im Unterschied zum Anfang der sechziger Jahre, als diese beiden Städte noch recht isoliert voneinander waren, sind sie inzwischen wesentlich stärker vernetzt. Somit ergibt sich ein lückenloses Städtetz mit Straßburg als Regionalshauptstadt sowie zentrifugalen Kräften im Süden (Abb. 2 u. 3).

Im einzelnen ergeben sich folgende Unternetzverbindungen:

Unternetz Straßburg

— *Mittelzentrum Hagenau* mit den Abzweigungen Bischwiller, Seltz, Wissembourg, Niederbronn, Bitche und Ingwiller. Es ist zu erkennen, daß über die Zweigstelle Bitche der Einfluß von Straßburg bis in das Moseldepartement hinein erweitert wird.

— *Mittelzentrum Saverne (Zabern)* mit den Abzweigungen Bouxwiller, Sarre-Union und Sarrebourog; letztere Kleinstadt ist ebenfalls im dialektsprachigen Lothringen gelegen.

— *Mittelzentrum Sélestat (Schlettstadt)* mit den Abzweigungen Marckolsheim, Sainte-Marie-aux-Mines und vor allem mit der Verbindung Colmar.

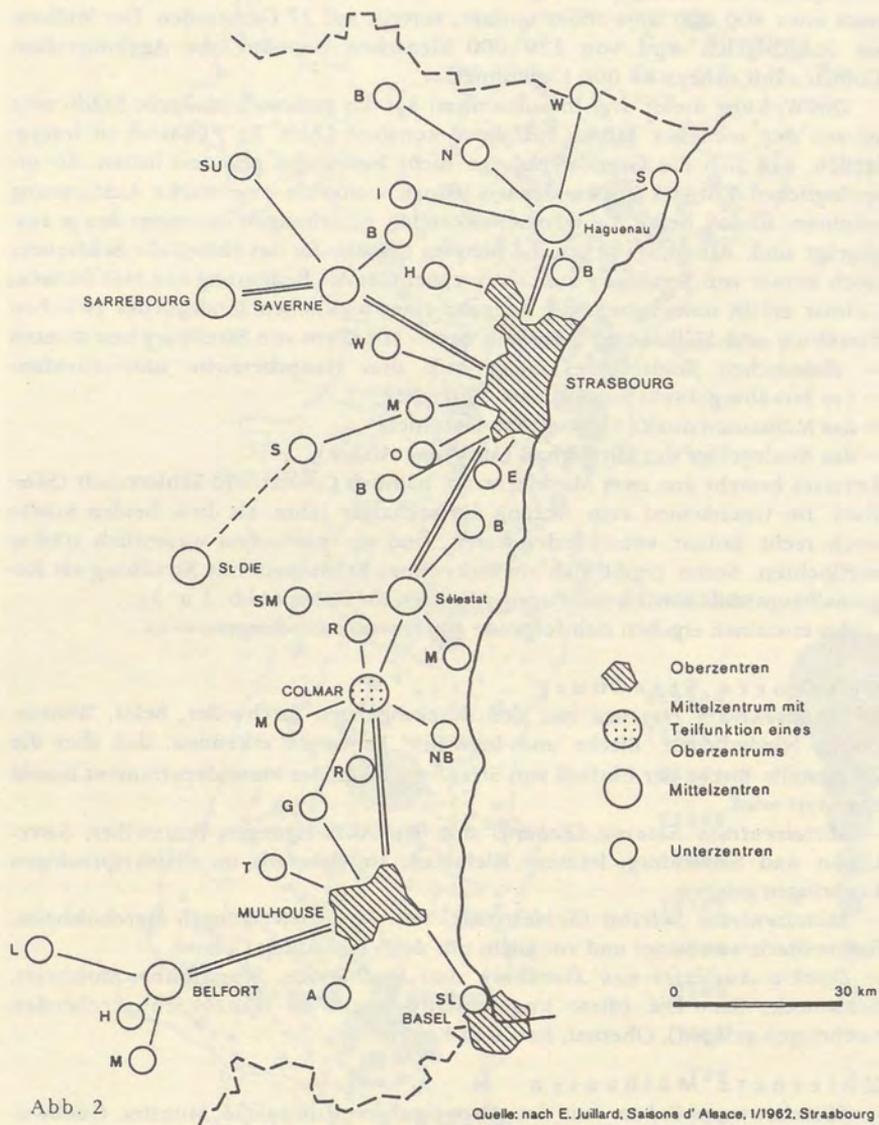
— *Direkte Ausläufer von Straßburg* sind Hochfelden, Wasselonne, Molsheim, Schirmeck, Saint-Dié (diese Vogesenstadt bereits im französisch-sprechenden Lothringen gelegen), Obernai, Barr und Erstein.

Unternetz Mühlhausen

— *Mittelzentrum Colmar* mit den Abzweigungen Ribeauvillé, Munster, Guebwiller, Rouffach, Neuf-Brisach. Bemerkenswert ist hier die Doppelzugehörigkeit der Kleinstadt Guebwiller zum Unternetz Colmar und zu ihrem ursprünglichen Unternetz Mühlhausen — eine Entwicklung, die sich in den letzten zwanzig Jahren vollzogen hat.

— *Oberzentrum Mühlhausen* mit den Abzweigungen Guebwiller, Thann, Altkirch, Saint-Louis und Belfort, das ehemals Bestandteil des Département du Haut Rhin

STÄDTENETZ IM ELSASS



war, und zwar bis zum Frankfurter Friedensvertrag von 1871; heute gehört diese Stadt zur Region Franche-Comté. Obwohl sie dadurch der Regionalhauptstadt Besançon zugeordnet ist, veranlassen die alten Beziehungen, die neu angelegte Autobahn und die guten Eisenbahnverbindungen, die inzwischen auf den wirtschaftsstarke Basler Raum ausgerichtet sind, eine immer stärker wachsende Interessengemeinschaft mit dem südlichen Elsaß, der Nordwestschweiz und Südbaden (Abb. 3). Belfort erscheint sogar als ein Mittelzentrum mit den Abzweigungen Montbéliard, Héricourt und Lure; das dicht besiedelte Industriebecken von Sochaux-Montbéliard ist ohnehin schon eng mit Belfort verwachsen.

Bindegefüge des Mittelelsaß

Colmar und Sélestat als Mittelzentren ersten und zweiten Ranges waren bis in die sechziger Jahre hinein nur locker miteinander verbunden; das war zu einem guten Teil auch durch die historische Trennung zwischen Unter- und Oberelsaß begründet, die im sogenannten „Landgraben“ als Grenzlinie zwischen den beiden Städten ihren sinnfälligen Ausdruck fand. Zusammen mit ihrem Umland bilden heute die beiden Zentren Colmar und Schlettstadt ein echtes mittelelsässisches Bindegefüge zwischen den beiden Teilen des Landes. Colmars Handel, Industrie und Dienstleistungsgewerbe üben eine zunehmende Anziehungskraft auf Schlettstadt aus, so daß sich daraus rege Wirtschafts- und Pendelbeziehungen ergeben.

Die fortschreitende Öffnung der nationalen Grenzen und die Weiterentwicklung der Europäischen Gemeinschaft haben in der „Regio“ grenzüberschreitende Verflechtungen erzeugt, die das elsässische Städtenetz den übrigen oberrheinischen Städtenetzen wieder angenähert hat. Aus dieser Tatsache heraus hat JUILLARD (Abb. 4) multinationale Vorstellungen entwickelt, die das Städtenetz innerhalb einer neu organisierten europäischen Struktur nicht mehr an die politischen Grenzen binden würde; somit entstünde ein Gesamtstädtenetz, in das neben Straßburg auch Karlsruhe und Offenburg in Baden sowie Sarrebourg in Lothringen einbezogen wären. Basel hingegen würde in das gesamte Regiogebiet bis hin zum Freiburger und Colmarer Einzugsbereich im Norden und dem Belforter Sektor im Südwesten Wirtschaftsimpulse aussenden.

Dergleichen Überlegungen sind natürlich wissenschaftlich interessant, und in anderen Zeiten und Umständen hat sie bereits CHRISTALLER vollzogen. Nüchtern betrachtet sind jedoch auch heute noch die nationalen Grenzen eine tägliche Realität. Import-Exportfragen, Devisenmärkte, nationale Gesetzgebungs- und Wettbewerbsunterschiede sowie unterschiedliche Ausbildungssysteme verhindern es – sogar im Rahmen der Strategie multinationaler Konzerne – so zu handeln, als gäbe es keine Grenzen mehr. Daher bleiben die Städtenetze sehr durch ihr eigenstaatliches Rückgrat geprägt. Das Elsaß macht dabei keine Ausnahme; im Gegenteil, gerade hier erkennt man nur zu deutlich die Problematik der Unterbrechung der räumlichen Kontinuität des Oberrheingebiets. Grenzüberschreitende „Verlängerungen“ des elsässischen Städtenetzes sind jedoch in Ansätzen vorhanden oder in der Entwicklung begriffen, so z.B. die Ausstrahlung Straßburgs nach Mittelbaden und die engeren Beziehungen zwischen Colmar und Frei-

Städte im südlichen Elsaß und angrenzenden Gebieten

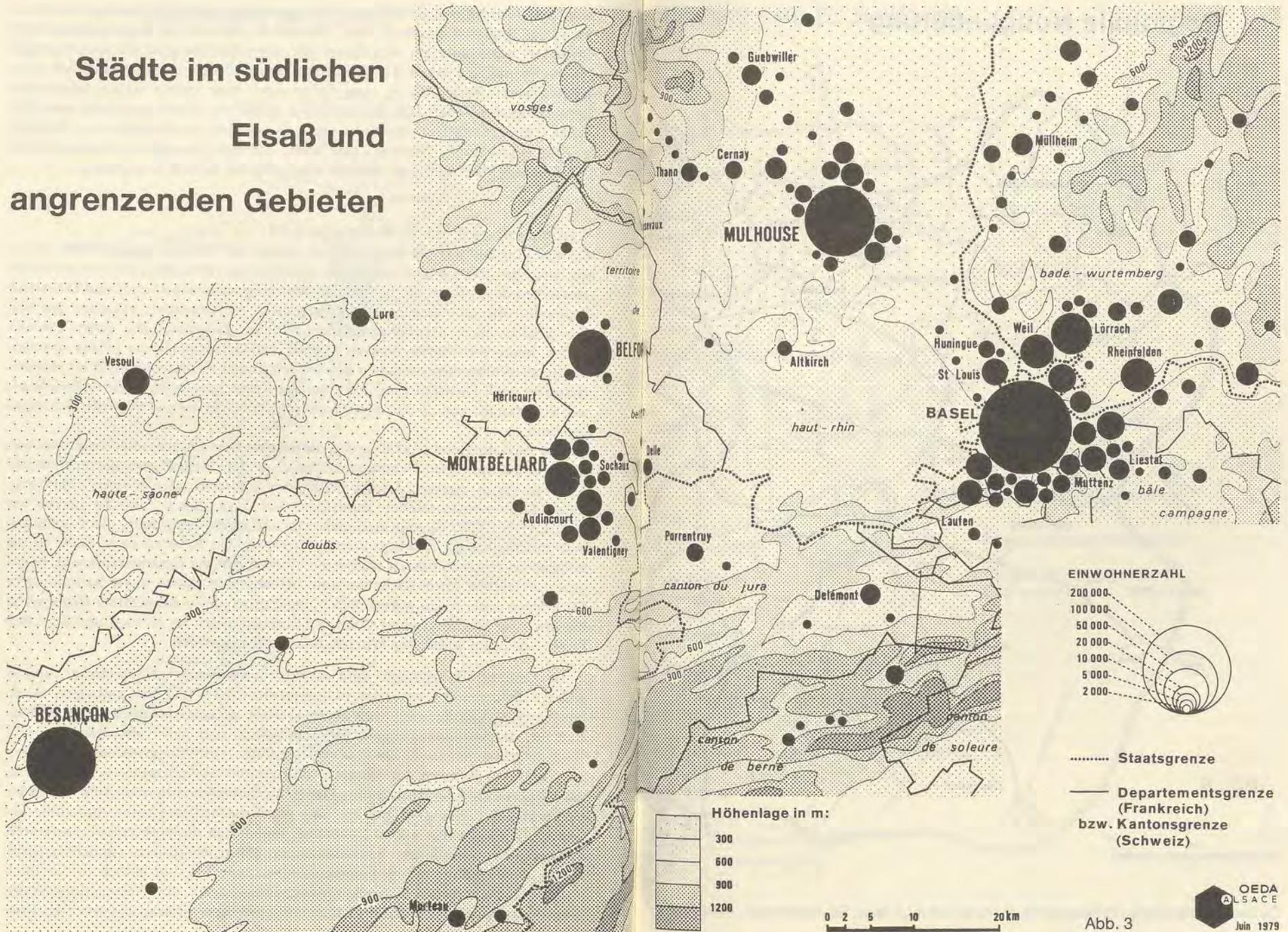


Abb. 3

Regionale Neugliederung

(Entwurf von E. Juillard)

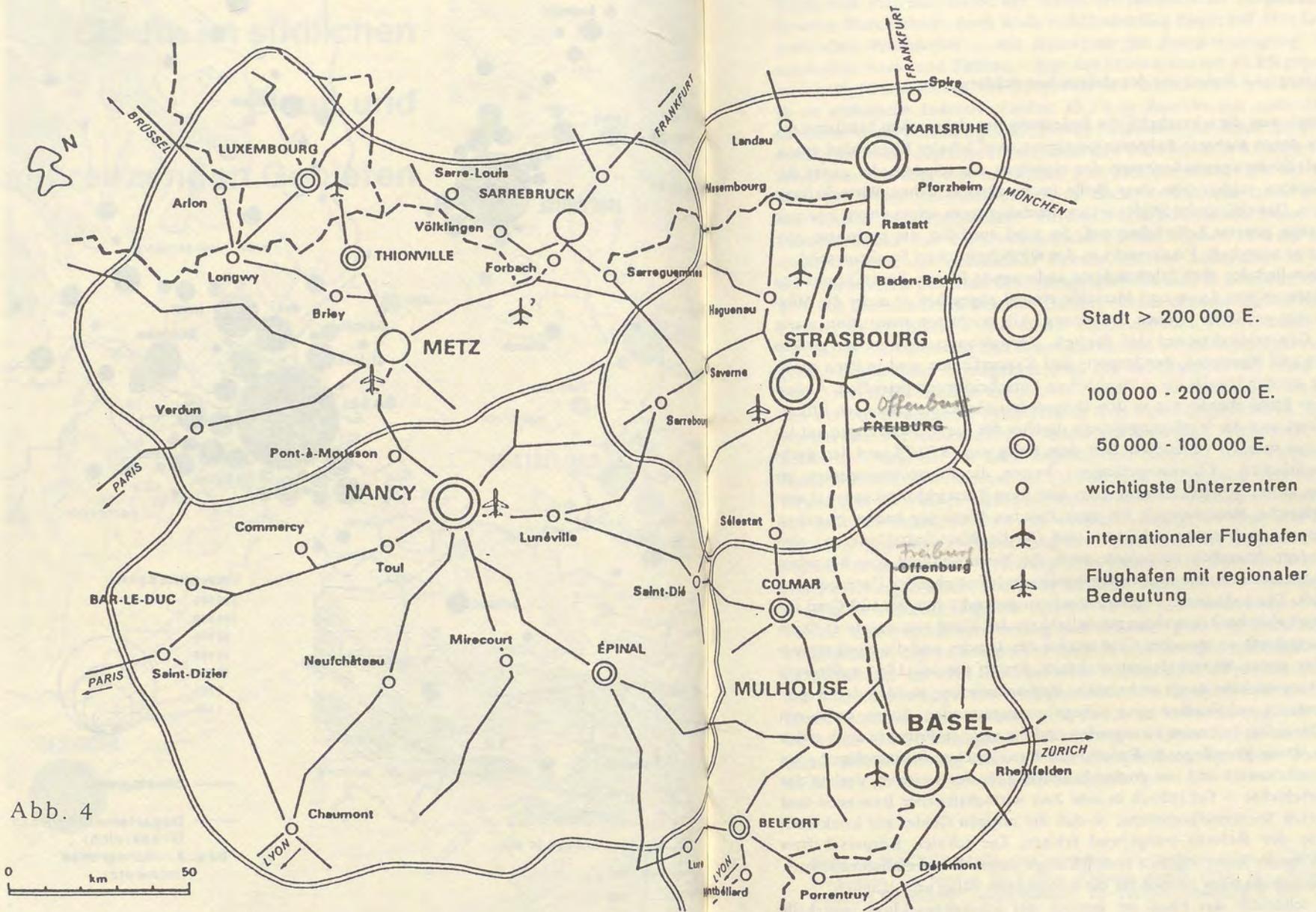


Abb. 4

Quelle: E. Juillard, Atlas et Géographie de l'Alsace et la Lorraine, Ed. Flammarion, Paris 1977

burg; umgekehrt beeinflußt Karlsruhe die Lauterburger Gegend und Basel das Mülhauser Gebiet. Dennoch bleiben alle diese Städte grundsätzlich im nationalen Bereich verankert.

Die Entwicklung und Bedeutung des elsässischen Städtetetzes

Betrachtet man nun die wirtschaftliche Bedeutung des elsässischen Städtetetzes, so wird diese durch mehrere Faktoren bestimmt. Auf lokaler Ebene sind es u.a. die Wirtschaftsförderungsmaßnahmen der einzelnen Gemeinden; die ganze Region wird dagegen stärker von ihrer Rolle im gesamtstaatlichen Wirtschaftsgefüge bestimmt. Das elsässische Städtetetz weist daher trotz seines engen internen Zusammenhangs gewisse Schwächen auf. So wird zunächst die periphere geographische Lage innerhalb Frankreichs in der wirtschaftlichen Struktur spürbar. Darüber hinaus ließ der über Jahrhunderte andauernde Pariser Zentralismus den übrigen Städten – von Lyon und Marseille einmal abgesehen – nicht die Möglichkeit zu einer größeren eigenen Entfaltung. Alle wichtigen Institutionen wie Ministerien, Generaldirektionen der Banken, Verwaltungszentralen der großen Unternehmen und Konzerne, der Import- und Exportfirmen sind in Paris ansässig, und dort werden jeweils die maßgeblichen Entscheidungen getroffen. Außerdem waren im Elsaß ebenso wie in den übrigen französischen Provinzen öffentliche Geldmittel und die Verfügungsgewalt darüber für die Verwaltungen auf lokaler Ebene nur spärlich vorhanden. Seit dem Krieg von 1870/71 und den nachfolgenden politischen „Überrumpelungen“ hatten die Privatunternehmen im Elsaß viel von ihrem Selbstentfaltungsgest und ihrer Entwicklungskapazität eingebüßt. Militärische Bedrohungen bis zum Zweiten Weltkrieg haben manchen Betrieb bewogen, nach einem ruhigeren und für die Wirtschaftsförderung günstigeren Standort Ausschau zu halten; auch die Neuansiedlung von Betrieben wurde dadurch erschwert, die Innovationsbereitschaft bestehender Unternehmen stark gedämpft. Die reduzierte – geometrisch ausgedrückt nur bei 180 Grad liegende – wirtschaftliche Ausstrahlungsmöglichkeit des Elsaß verringerte zugleich die Ausdehnungskraft so mancher Grenzstädte des Landes und die Konkurrenzfähigkeit vieler seiner Wirtschaftsunternehmen. Durch die seit 1981 geförderte Dezentralisierung und die damit verbundene Regionalisierung wurden den Regionen, Départements und Städten neue Befugnisse zugestanden, die sie befähigen sollten, vor Ort selbst Initiative zu ergreifen und die eigenen Projekte auch selbst zu realisieren. Diese grundlegende Reform des französischen Staatsgefüges – an sich sehr wünschenswert und von großer Bedeutung für den weiteren Verlauf der nationalen Geschichte – fiel jedoch in eine Zeit wirtschaftlicher Rezession und stark reduzierten Steueraufkommens, so daß die nötigen Gelder zur konkreten Verwirklichung der Reform weitgehend fehlten. Die lokalen Körperschaften besitzen noch immer keine eigenen entwicklungsfähigen Steuereinnahmen, auch die Darlehensmöglichkeiten bleiben für die Kommunen völlig unzulänglich.

Trotzdem schneidet das Elsaß im Bereich der Stadtentwicklung innerhalb Frankreichs nicht schlecht ab. Was die Gründung neuer Betriebe betrifft, steht es an zwölfter Stelle der 22 Regionen neben der Bretagne und der Auvergne. Ob-

wohl der Dienstleistungsbereich von 1976 bis 1984 eine Erweiterung um 26,5% erfahren hat und damit für diesen Zeitraum die höchste Steigerungsrate in ganz Frankreich aufweist, bleibt der Anteil der Industrie im Vergleich mit dem nationalen Durchschnitt doch noch verhältnismäßig hoch; auf dem Gebiet der gewerblichen Produktion – mit Ausnahme der Energieerzeugung, -verarbeitung sowie dem Hoch- und Tiefbau – liegt der Prozentsatz bei 42,2% gegenüber einem nationalen Durchschnitt von 37%. Von den Investitionen ausländischer Firmen in die elsässische Industrie fließen 32,5% in Betriebe mit mehr als 20 Arbeitnehmern; diese beschäftigen 32,3% der Gesamtbeschäftigten. In dieser Hinsicht nimmt das Elsaß den ersten Platz unter den französischen Regionen ein und geht dabei deutlich über den nationalen Durchschnitt von 15,2% der Investitionen bzw. 19,2% der Beschäftigten hinaus. Diese Verhältnisse lassen erkennen, daß das Ausland für die elsässische Wirtschaft eine bedeutende Stütze darstellt. Das bundesdeutsche und das schweizerische Kapital nehmen 20% des ausländischen Gesamtkapitals der elsässischen Firmen ein. Die ausländischen Unternehmen üben auch einen positiven Beschäftigungseffekt aus, in dem ihre Belegschaft zu 70% aus Einheimischen besteht. Darüber hinaus pendeln täglich weitere 36 000 Elsässer in die Schweiz und in die Bundesrepublik Deutschland, um dort bei guten Lohnverhältnissen und einem attraktiven Wechselkurs ihrer Arbeit nachzugehen. Durch diese Grenzgänger wird der Arbeitsmarkt des Elsaß deutlich entlastet, was sich vor allem auch darin zeigt, daß das Land eine der am wenigsten von der Arbeitslosigkeit betroffenen Regionen Frankreichs ist. Die grenzüberschreitende Verflechtung der elsässischen Wirtschaft wird noch dadurch verstärkt, daß viele der im Land angesiedelten Betriebe ihren Hauptfirmensitz im Ausland haben, insbesondere im nahegelegenen deutschen oder schweizerischen Raum. Daß inzwischen auch japanische Firmen das Elsaß als Produktionsstandort entdeckt haben, ist dort mit Freude vermerkt worden, und die Nachricht von einer geplanten Niederlassung der Firma Sony in Bergheim wurde lebhaft begrüßt, desgleichen die Gründung einer japanischen Oberschule in Kientzheim. Das Forschungszentrum von Sony befindet sich jedoch in Stuttgart, so daß Innovationen von dort ausgehen. Ähnlich verhält es sich mit anderen ausländischen Firmen. Diese Standortverteilung und der oben genannte Zentralismus sind die Ursache dafür, daß zu den großen Innovationsleistungen seit den fünfziger Jahren kaum Beiträge aus dem Elsaß erbracht worden sind. Im großen und ganzen wurden hier sehr wenige Betriebe gegründet, die beispielsweise auf europäischer Ebene wirklich neue Technologien einführen konnten, obgleich mit den Universitäten von Straßburg und Mülhausen sowie ihren Abhängigkeiten in Colmar das Elsaß verhältnismäßig reich an Forschungsstätten ist. Diese Thematik wurde schon an anderer Stelle mehrfach behandelt.¹

1 Siehe G. WACKERMANN, Les processus de communication et l'innovation dans la production des services en Europe Rhénane depuis 1945. In: „Recherches Géographiques à Strasbourg“. Spezialnummer, 25–26/1984, Straßburg, S. 129–135.

Vom selben Autor:

L'impératif technologique pour l'Alsace, Synthèse des travaux du Groupe „Recherches et Industrie en Alsace“. In: Zeitschrift „Elan“, 3/4, 1984, Straßburg.

Diese Entwicklungen führten dazu, daß das elsässische Städtetz gegenüber den ausländischen Nachbarräumen – Nordwestschweiz, Baden-Württemberg und selbst gegenüber der Pfalz – schwächer ausgebildet ist. Dort hat seit dem Krieg ein erheblicher Wirtschaftsaufschwung stattgefunden; dank dem föderalistischen Prinzip und der Unterstützung der Landes- bzw. Kantonsregierungen wurden sehr viele Initiativen auf lokaler Ebene ergriffen; das wiederum förderte den Ausbau eines engmaschigen Städtetzes mit weit größerem Umfang als dasjenige des Elsaß. Gut entwickelte Oberzentren mit hohen Bevölkerungszahlen und vielfältigen Aktivitäten boten sich ausländischen und einheimischen Firmen als Hauptsitz ihrer Verwaltungen oder Produktionsstätten an. Die wirtschaftlichen Ausstrahlungen von deutscher und schweizerischer Seite beeinflussten zwar auch das Elsaß, aber es verharrete viel mehr als seine ausländischen Nachbarn in veralteten Strukturen, da es zu wenig an der schöpferischen Quelle der Innovation stand und so zum großen Teil lediglich als wirtschaftliches Ausdehnungsfeld diente.

Der territoriale Rahmen der elsässischen Region erwies sich immer wieder als zu begrenzt, und zwar nicht nur flächenmäßig, sondern auch im Sinne der Qualitätsstruktur der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes. Obwohl das Schweizer Beispiel sehr gut zeigt, daß auch die kleinräumigen Staatsgebiete innerhalb der Eidgenossenschaft zu hohen Leistungen fähig sind, wenn das gesamte wirtschaftliche und soziokulturelle Leben interregional auf wechselseitige Förderung angelegt ist, hat eine flächengrößere Territorialbindung dennoch eine kaum zu überschätzende Bedeutung. Das Beispiel von Baden-Württemberg erläutert diese Aussage. Das Land, das in wirtschaftlicher Hinsicht einen Spitzenplatz unter den Bundesländern einnimmt, verfügt über finanzielle Möglichkeiten von denen das Elsaß weit entfernt ist. Auch die einzelnen Städte der ausländischen Nachbarregionen im Osten und Südosten übertreffen ganz erheblich die Finanzkraft der elsässischen Stadtgemeinden. Diese Diskrepanz ermöglicht es dem Elsaß nicht, mit Baden-Württemberg zu konkurrieren; die Kraft des baden-württembergischen Städtetystems ist so groß, daß nicht nur das Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung mit derjenigen des Elsaß keinerlei Vergleich standhält, sondern daß auch die grenzüberschreitende Ausstrahlung der deutschen Städte, in denen oft auch die Unternehmenszentralen ihren Sitz haben, das linke Rheinufer in eine untergeordnete Stellung geraten lassen. Paradoxe Weise hat sich diese Situation durch die inzwischen eingetretene Regionalisierung sogar noch verschärft, was wohl seinen Grund darin hat, daß mit der Reduzierung der zentra-

Le rôle de la technologie dans la décentralisation industrielle du Grand Est français. In: „Bilans régionaux ou départementaux de la décentralisation industrielle (1954–1982)“ Zeitschrift „Analyse de l'espace“ („Un quart de siècle de décentralisation industrielle“), S. 75–83, 3/4, 1983, CNRS, Paris.

Les bases technologiques des mutations économiques dans l'espace rhénan. In: „Les mutations technologiques et le changement industriel“. Journée de l'Association de Géographes Français du 8.2. 1986. In: „Bulletin de l'Association de Géographes Français“, 3, 1986, Paris, S. 257–263.

L'impératif technologique et la collaboration transfrontalière rhénane – Point de vue d'un universitaire alsacien. In: „Oberrhein: Struktur und Entwicklung“, Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner. Februar 1986, S. 17–26.

listischen und gesamtstaatlichen Ausrichtung auch deren Schutzfunktion als Gegengewicht gegen die ausländische Wirtschaftskraft vermindert wurde, ohne daß die Entwicklung des Regionalismus bereits genügend Zeit zur Entfaltung gehabt hat.

Lange Zeit hindurch war es nämlich der französische Staat, d.h. die Pariser Regierung bzw. die hohe Verwaltung, die stets Maßnahmen ergriffen, um das Elsaß politisch, wirtschaftlich und kulturell kontrollieren und dadurch – so glaubte man – vor einer wirtschaftlichen Übermacht von außen schützen zu können. Man fürchtete die Wirtschaftsdynamik der Nachbarländer, die sich besonders von Schweizer Seite her immer stärker bemerkbar machte. In seiner neuen relativen Autonomie, notwendigerweise verbunden mit einer Verminderung des gesamtstaatlichen Rückhalts, erwies sich eine Region wie das Elsaß als zu klein für die äußere Konkurrenz. Nur ein Zusammenschluß der Regionen Elsaß und Lothringen – vielleicht auch noch mit der Franche-Comté – könnten im Rahmen eines dezentralisierten Staates die nötige gemeinsame Kraft aufbringen, um als echter Partner gegenüber Baden-Württemberg aufzutreten, das auch für die Nordwestschweiz von zu großer wirtschaftlicher Übermacht ist. Mehrmals schon in der V. Republik wurde die Frage nach der Möglichkeit der Konstituierung „großer Regionen“ aufgeworfen. Inzwischen denkt man an eine Art Föderation, besonders an den „Grand Est“, welcher in der Tat die drei genannten Regionen Frankreichs umfassen sollte, um den gemeinsamen Aufgaben besser gewachsen zu sein. Eine solche Entwicklung würde sich natürlich auch auf das Städte-system auswirken, und zwar in der Weise, daß es zu einem größeren Verbund vorher relativ isolierter Städtenetze käme.

Die innere Städtedynamik im Elsaß

Trotz der sich im grenzüberschreitenden Vergleich ergebenden Schwäche des elsässischen Städtenetzes ist das Land durch rege Verstädterung und vielfältiges städtisches Leben gekennzeichnet. Die meisten Städte haben alte historische Wurzeln. Da der noch unregulierte „wilde Rhein“ in früheren Jahrhunderten immer wieder mit verheerenden Überschwemmungen aus seinem Flußbett trat, gründete man die Städte zunächst abseits des Stromes auf dem erhöhten Terrassenland, auf dem sich auch das Straßennetz ungehindert nordsüdlich erstrecken konnte. Erst nach der Rheinkorrektur durch den Bauingenieur Johann Gottfried Tulla (1817 begonnen und erst 1885 nach seinen Plänen beendet) rückte man mit den Ortschaften näher an den Rhein heran, und erst nach 1950 wurden an seinen Ufern Industriezonen und neue Hafenanlagen errichtet. Die Kernstädte der drei Hauptzentren Straßburg, Mülhausen und Colmar liegen alle etliche Kilometer vom Rhein entfernt. Obwohl sich eine ganze Reihe von Klein- und Mittelstädten im Rheintal entlang der Rheinauen und Rheinwäldern erstreckt, so überwiegt doch die Zahl der Kreis- und Kleinstädte, die am Fuße der Vogesen oder in den Tälern und Talausgängen der Gebirgskette gelegen sind. Auf den Vorhügeln des Gebirges haben sich oft malerische Winzerstädte entfaltet, umgeben von alten Stadtmauern, in denen sich nun mittelalterliche und neuzeitliche Atmosphäre verbinden. Geschichtsträchtige Orte erinnern an die Blütezeit dieser Region,

so z.B. die Barbarossapfalz im Norden, die Altkircher Gegend im Süden, wo die Habsburger Herrscher eine ihrer Wiegen hatten, oder Colmar, das einst den Zehnstädtebund anführte und zu Beginn der französischen Zeit Sitz des „Conseil Souverain d'Alsace“ wurde.

Die Stadt Straßburg, deren heutiger Vorort Koenigshoffen auf römische bzw. keltische Wurzeln zurückgehen dürfte und nach dem sich des öfteren Straßburger Familien benannt haben, (z.B. Twinger von Königshofen), wurde durch Ludwig XIV. zur Provinzhauptstadt erhoben und blieb bis heute die bedeutendste Stadt der Region. Mülhausen, das sich als Stadtrepublik der Schweizer Eidgenossenschaft als sogenannter 'zugewandter' Ort angeschlossen hatte, legte im 19. Jahrhundert die Fundamente der elsässischen Industrialisierung in Verbindung mit den Städten Masevaux, Thann, Guebwiller und Ronchamp, in dessen Gebiet Kohle gefördert wurde. Auf Textilherstellung sowie mechanische und chemische Industrie aufbauend, dehnte sich unter der Führung der seinerzeit weltberühmten „Société Industrielle de Mulhouse“ die Industrialisierung auch im übrigen Elsaß weiter aus; in den Nord- und Mittelvogesen waren allerdings die Gruben- und Metallwerke der Firma De Dietrich bereits stark verbreitet. Durch die erste Periode der Industrialisierung wurde neben Mülhausen insbesondere die Verstärkerung der Talausgänge gefördert; oft entstand dadurch eine intensive Verbindung zwischen zwei Ortschaften wie das Beispiel Thann-Cernay zeigt, oder sie wuchsen in der Bebauungsfläche fast zusammen wie im Fall von Guebwiller und Sultz. Die Eisenbahnlinie verband diese Industrieorte; vorzugsweise verlief sie nicht allzu weit vom Gebirgsrand entfernt bis hin zum äußersten Norden der Vogesenkette nach Wissembourg. Erst später wurden auch die Ortschaften entlang des Rheins miteinander durch Eisenbahnlinien verknüpft, so daß sich auch dort die Städtchen und Marktorte besser entwickeln konnten. Eisenbahn- und Straßennetz stützten sich auf traditionelle Verbindungen und gaben so dem Städtesystem seine heutige Prägung, indem sie das wirtschaftliche und soziokulturelle Leben stärkten und die durch zunehmende Stadtfunktionen erforderliche Mobilität ermöglichten.

Die Entdeckung der Kalivorkommen in der Mülhauser Gegend bewirkte zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Entstehen des sogenannten Kalibeckens (bassin potassique). Hier wurden für die Belegschaft der Kaliwerke zahlreiche neue Siedlungen gebaut, was zu einer wachsenden Urbanisierung der Region beitrug; wegen des erhöhten Bedarfs an Arbeitskräften wurden Fremdarbeiter – wie man sie damals nannte – ins Land geholt, und zwar vor allem Italiener und Polen. Letztere kamen in den ersten Jahren oft auf dem Umweg über das Ruhrgebiet ins Elsaß. Mit dem Aufblühen der Kaliwerke wurde so die gegenwärtige Periode der Bevölkerungsvermischung eingeleitet – eine Erscheinung, die sich aus anderen Richtungen und Ursachen in der Region bis heute fortgesetzt hat und inzwischen auch den ländlichen Raum sowie vor allem die Randgemeinden der Großstadt-aggglomerationen betrifft. Die Volkszählungsergebnisse von 1962 bzw. 1982 zeigen in den Gemeinden über 10 000 Einwohnern zum einen, daß die Einwohnerzahlen der großen Städte verhältnismäßig gering gestiegen sind, während andererseits die Mittel- und Kleinstädte sowie die Randgemeinden der Großstadt-aggglomerationen vergleichsweise hohe Zuwachsraten aufweisen, die den Verstärkerungsprozess der Nebenräume beschleunigt haben.

Das Aufschließen einer ganzen Anzahl von Ortschaften an die „10 00er Marke“ sowie das Anwachsen der Städte zwischen 10 000 und 30 000 Einwohnern weist deutlich auf den provinziellen Charakter des Elsaß hin. Die Verstärkung kleinerer und mittlerer Ortschaften korrespondierte mit den Bemühungen um die Wiederbelebung der alten Stadtkerne, um diese für Betriebsneuanstellungen, Fremdenverkehr und vor allem als Wohnbereich der – insbesondere jüngeren – Bevölkerung attraktiv zu machen. Vielfältige Initiativen in dieser Richtung führten in den meisten Fällen zu einer allgemeinen Sanierung der Stadtkerne, die in der Regel durch Ausbau von Fußgängerzonen verkehrsmäßig beruhigt wurden. Städte wie Haguenau im Norden und Colmar im Süden hatten auf diesem Gebiet noch Modellcharakter. In Guebweiler und Thann, wo starker Transitverkehr in Richtung Lothringen herrschte, war der Bau einer Umgehungsstraße die wichtigste Voraussetzung, von der alle weiteren Sanierungsmaßnahmen abhingen.

Die Entwicklung der Ortschaften und Städte im Elsaß der Nachkriegszeit hat sich nicht nur auf dem wirtschaftlichen, sondern auch auf dem kulturellen Sektor positiv ausgewirkt. Die Weiterentwicklung des Unterrichtswesens und die Ausbreitung der Sekundarschulen auf alle Kleinstädte und Kantonorte verhalf dem Lande dazu, das gegenüber der Nation unterdurchschnittliche Angebot an Bildungsstätten zu verbessern, obgleich das Elsaß seinen Nachholbedarf in dieser Hinsicht noch immer nicht ganz gestillt hat.

Trotz der insgesamt gemäßigten städtischen und industriellen Entwicklung wurde hier die Bewegung der „Grünen“ früh in praktischen Vorstellungen und Forderungen umgesetzt. Denn gerade hier wurde die Umweltbelastung durch die Industriezonen an beiden Ufern des Rheins als besonders gravierend empfunden, weil sie sich innerhalb eines relativ kleinen und überschaubaren Raumes zeigte. So wurde gegen eine Niederlassung der Bayerischen Metallwerke in Marckolsheim protestiert, deren Produktion mit Bleiemissionen verbunden gewesen wäre; weiter im Süden ging es um die Gefahren der Kernkraftwerke sowie um die Folgen von Ablagerungen und Abwässer der Kalisalzwerke.

Immer wieder wird das Elsaß angeführt als ein Beispiel für die Bewahrung eines gediegenen Landschafts- und Siedlungsbildes, ohne daß man die nötigen Entwicklungs- und Siedlungsphasen unterdrückt hätte. In Mülhausen beispielsweise hat man es – trotz aller Schwierigkeiten – verstanden, im Rahmen einer alten Industriestadt ein sehr attraktives Museumszentrum aufzubauen, wo inzwischen Menschen aus aller Welt die Sammlungen aus den Bereichen der Eisenbahn-, Automobil-, Textil- und Stoffdrucktechnik bewundern; man zählt inzwischen weit über eine Million Museumsbesucher pro Jahr!

In den Städten aber spielt sich am tiefgreifendsten der oft unsichtbare Wandel ab, der die elsässische Gesellschaft erfaßt hat. Mit einem Anteil von 57% wohnt hier der größte Teil leitender oder freier Berufsschichten, deren Mitglieder noch selbst im Elsaß geboren sind. Die Städte beschleunigen das Absinken des Dialekts im alltäglichen Sprachgebrauch; man bekennt sich zum Elsaß als dessen Bewohner, aber man spricht nicht mehr die elsässische Mundart.² Neue interregio-

2 Siehe die Fernsehfarbfilmreihenfolge von G. WACKERMANN bei „FR3 – Alsace“ in Strasbourg (Place de Bordeaux) über „L'Alsace au Scanner“, in zehn Teilen, die zwischen 27 und 60 Minuten lang sind, u.a.: „Le monde rural en mutation“, „Les enjeux technologiques“, „L'alsatianité aujourd'hui“.

nale und grenzüberschreitende Verankerungen sind jedoch dringend notwendig, damit das Elsaß – gerade auch im Hinblick auf den zukünftigen EG-Binnenmarkt – konkurrenzfähig bleibt.

Tabelle: Städte über 10 000 Einwohner im Elsaß

A. Volkszählung von 1962

Straßburg	233 549
Mülhausen	110 735
Colmar	54 264
Schiltigheim	25 165
Hagenau	21 841
Schlettstadt	14 049
St. Louis	12 511
Bischheim	12 400
Guebwiller	10 864

B. Volkszählung von 1982

Straßburg	252 264
Mülhausen	113 794
Colmar	63 764
Hagenau	29 715
Schiltigheim	29 688
Illkirch-Graffenstaden	21 146
St. Louis	18 753
Bischheim	16 215
Illzach	15 646
Schlettstadt	15 482
Lingolsheim	14 688
Wittenheim	13 380
Riedisheim	12 264
Guebwiller	11 083
Bischwiller	10 843
Rixheim	10 828
Saverne	10 484
Hoenheim	10 432
Cernay	10 334
Wittelsheim	10 177

- Adira: Conjoncture alsacienne. Revue trimestrielle (erscheint jedes Vierteljahr), Straßburg.
- Agence d'Urbanisme pour l'Agglomération Stasbourgaise (verschiedene Veröffentlichungen seit dem Ende der sechziger Jahre)
- B. DEZERT, La croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace. Publications de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Paris-Sorbonne. Paris, 1969. 520 Seiten und Kartenanhang.
- B. DEZERT, G. WACKERMANN, Porte d'Alsace et Haute-Alsace. In: „Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse". Mülhausen, 4/1981, S. 103–115.
- A. DURLEWANGER, Villes et villages d'Alsace. Hrsg. von Mars et Mercure, Straßburg, 1973, 171 Seiten.
- Encyclopédie d'Alsace. 12 Bände, Hrsg. von Editions Publital. Straßburg (1982–1986). Jeder Stadt und jeder Verwaltungseinheit ist ein Aufsatz gewidmet; auch allgemeine Beiträge geben Aufschluß über Verstädterungsprozesse, Wandel des ländlichen Raumes, usw.
- Etablissement Public Régional d'Alsace: Schema d'orientation et d'aménagement de l'Alsace. OEDA-Alsace. Straßburg, 1976, 189 Seiten mit Anhang.
- E. JUILLARD, L'Alsace, le sol, les hommes et la vie régionale. Les Dernières Nouvelles d'Alsace. Straßburg, 1963, 79 Seiten.
- Id., L'Europe rhénane – Géographie de grand espace. Hrsg. von A. Collins. Paris, 1968, 295 Seiten.
- Id., Esquisse de régions multinationales sur le Rhin entre Mannheim et Bâle. In: „Economie et Sociétés", Cahiers de l'ISEA 5, 1971, S. 593–602.
- Id., Atlas et Géographie de l'Alsace et de la Lorraine. Hrsg. von Flammarion. Paris, 1977, 287 Seiten.
- R. KLEINSCHMAGER, L'économie alsacienne en question. Coll. Alsatia-Poche. Hrsg. von Alsatia. Colmar, 1978, 142 Seiten.
- S. LANG, Der Beitrag der Regionalplanung und der Raumordnungspolitik zu raumbedeutsamen Entscheidungen in Grenzräumen – dargestellt am Beispiel der Agglomeration von Straßburg und des mittelbadischen Grenzraumes. Diss. Stuttgart, 1974, 164 Seiten.
- H. NONN, L'Alsace. Coll. Découvrir la France. Hefte 39–42. Hrsg. von Larousse. Paris 1973.
- Id., L'Alsace contemporaine: aspects socio-économiques. In: „L'Alsace actuelle (1939–1977)", Coll. Histoire de l'Alsace, Band VIII. Hrsg. von Mars et Mercure. Straßburg, 1978, S. 33–161.

- P. PFLIMLIN, R. UHRICH, L'Alsace, destin et volonté. Hrsg. von Calmann-Levy. Paris, 1963.
- Préfector du Haut-Rhin: L'Economie haut-rhinoise. (Zeitschrift), Colmar
- F. REITEL, Les régions de la France de l'Est et leur environnement géographique. Hrsg. von Istra. Straßburg, 1966.
- H. ROCHEFORT, L'organisation urbaine de l'Alsace. Hrsg. von Les Belles Lettres. Paris 1960.
- Saisons d'Alsace: Histoire militaire de l'Alsace — La défense du pays — Première partie: de la Guerre de Trente Ans à Napoleon. Hrsg. von Istra. Straßburg, 84/1984, 112 Seiten.
- Id., Histoire militaire de l'Alsace (seconde partie). Hrsg. von Les dernières Nouvelles. Straßburg, 87/1985.
- Id., Potasse: un bassin de savoir-faire. Hrsg. von des Dernières Nouvelles d'Alsace. Straßburg, 92/1986, 145 Seiten. (Leitung: Prof. Dr. G. Wackermann)
- R. SCHWAB, De la cellule rurale à la région — L'Alsace (1825—1960). Hrsg. von Ophrys. Paris, 1980, 518 Seiten mit Kartenband.
- R. UHRICH, Pour une économie alsacienne réconciliée. Coll. Alsatia-Poche. Hrsg. von Alsatia. Colmar, 1977.
- G. WACKERMANN, Aspects originaux de la décentralisation dans le Grand Est Français. In: „Analyse de l'Espace". Paris, 1982.
- Id., Stadtgeographie Mulhouse. In: „Basler Region-Jura-Alpen — Führer zu den Exkursionen des 18. Deutschen Schulgeographentages „Basel-Lörrach". Basel, 1982, S. 143—150.
- Id., Probleme der Raumordnung im multinationalen Oberrheingebiet. In: „Beiträge". Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd 93. Hrsg. von Curt Vincentz Verlag. Hannover, 1986, 436 Seiten.
- Id., Les nouveaux enjeux de l'espace alsacien. In: „L'Information Géographique". Hrsg. von Masson. Paris, 5/1986.
- Id., L'espace transfrontalier Colmar-Mulhouse-Belfort-Bâle-Fribourg-en-Brisgau. Coll. „Les villes françaises". In: „Notes et Etudes Documentaires", La Documentation Française, Paris, 1987, 160 Seiten.