

## Die RegioTriRhena: Vorzeigeregion grenzüberschreitender Zusammenarbeit in Europa quo vadis?

Schröder, Ernst-Jürgen

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schröder, E.-J. (2006). Die RegioTriRhena: Vorzeigeregion grenzüberschreitender Zusammenarbeit in Europa quo vadis? *Europa Regional*, 14.2006(2), 71-79. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48077-3>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

# Die RegioTriRhena – Vorzeigeregion grenzüberschreitender Zusammenarbeit in Europa quo vadis?

ERNST-JÜRGEN SCHRÖDER

## Einführung

Die unter dem Namen „RegioTriRhena“ im Dreiländereck am Oberrhein firmierende und inmitten der weithin der Rheinschiene folgenden „Wachstumsbanane“ Europas liegende Raumschaft zählt heute zu den führenden und modernsten Wirtschaftsregionen der EU. Die Gebietskulisse setzt sich auf der Schweizer Seite aus den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft sowie nach einer inzwischen erweiterten Abgrenzung auch aus den gesamten Kantonen Aargau, Solothurn und Jura, auf der badischen Seite aus dem Stadtkreis Freiburg und den Landkreisen Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach und Waldshut und auf der elsässischen Seite aus dem Département Haut-Rhin zusammen. Durch den hiermit repräsentierten südlichen Teil der 1975 gebildeten Euroregion „Oberrhein“ erhält sie auch Zugang zu den von der EU zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Grenzregionen und deren Zusammenarbeit aufgelegten sog. INTERREG-Programmen. Sie stellt damit eine Vorzeigeregion einer seit 1963 erfolgreich praktizierten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Europa dar, die sich aber 2007 vor dem Hintergrund der Reform der Europäischen Struktur- und Regionalpolitik und der gegenwärtigen Diskussion neuer zwischenstaatlicher Kooperationsformen neu positionieren muss.

## Fortschreitende Ausbildung der RegioTriRhena zu einem einheitlichen grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum

Die RegioTriRhena im engeren Sinne ist unter Berücksichtigung der sich verstärkenden grenzüberschreitenden ökonomischen und sozialen Verflechtungen auf dem besten Wege, sich zu einem einheitlichen Wirtschafts- und Lebensraum über drei Staatsgrenzen hinweg zu entwickeln und hat damit Modellcharakter in einem Europa der Regionen. Damit wächst am südlichen Oberrhein das wie-

der zusammen, das noch bis Ende des Dreißigjährigen Krieges als weitgehend wirtschaftliche und kulturelle Einheit unter dem Flaggschiff Vorderösterreichs ohne Staatsgrenzen mit gemeinsamer (alemannischer) Sprache bestanden hatte. Als Alleinstellungsmerkmale des Wirtschaftsstandortes RegioTriRhena sind seine herausragende verkehrsgeographische Lagegunst, sein hoch qualifiziertes Fachkräftepotenzial, seine hohe innere Verflechtung und Integration in die Weltwirtschaft in Sachen Handels- und Kapitalverflechtungen zu nennen.

Die RegioTriRhena verfügt insofern über eine hohe verkehrsgeographische Lagegunst, als 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 Magistrale bei Basel/Mulhouse die Rolle einer europäischen Verkehrsdrehscheibe einnimmt (Abb. 1, siehe vierte Umschlagseite). Die Region wird im Autobahnnetz in Nord-Süd-Richtung auf der badischen Seite von der A 5 Hamburg-Basel und auf der elsässischen Seite von der parallel verlaufenden A 35 Strasbourg-Basel erschlossen, die in Basel auf der A 2 durch den Jura in Richtung Gotthard bzw. Bern oder Zürich zusammengeführt werden. Am Autobahndreieck Neuenburg zweigt die A 36 als zweite Nord-Süd-Magistrale über Mulhouse und Lyon in Richtung Südfrankreich und Spanien ab. Während im Ost-West-Verkehr auf der deutschen Seite die Vollendung der Hoahrheinautobahn noch aussteht, ist auf der Schweizer Hoahrheinseite mit der A 3 eine Direktverbindung von Basel nach Zürich durch den Jura gegeben.

Das Hauptschienennetz der RegioTriRhena im hochwertigen Personenverkehr mit stündlichen IC/EC- bzw. ICE-Verbindungen ähnelt sehr dem soeben skizzierten Autobahnnetz mit dem einzigen Unterschied, dass von deutscher Seite, seit Einstellung des Per-

sonenverkehrs im Abschnitt Müllheim-Mulhouse, kein unmittelbarer Anschluss mehr zu der nach Südfrankreich führenden Hauptstrecke besteht. Die zwanzigjährige Vision einer trinationalen Regio-S-Bahn nimmt – ausgehend von der seit 1997 von Mulhouse über Basel SBB inschweizerische Laufenburg/Frick führenden sog. „grünen Linie“ (S 1) – 2002 mit der „Orangen Linie“ (S 4) von Offenburg nach Basel SBB und 2003 mit der „Roten Linie“ (S 6) von Zell nach Basel Badischer Bahnhof (und direkter Weiterführung nach Basel SBB Ende 2006) sowie der „Rosaroten Linie“ (S 6) von Lörrach nach Weil am Rhein (mit vorgesehener neutrassierter Weiterführung nach St. Louis und zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg) entscheidende Konturen an.

Mit dem Rhein und seinen Häfen verfügt die Regio über einen weiteren leistungsfähigen Güterverkehrsträger mit noch freien Kapazitäten. Während die Oberrheinhäfen Breisach, Neufbri-sach-Colmar, Mulhouse-Ile Napoleon, Mulhouse-Ottmarsheim, Weil, Huningue und Rheinfeldern allenfalls regionale Bedeutung haben, stellen die „Rheinhäfen beider Basel“ mit einem wasserseitigen Umschlag von 7,3 Mio. t (2005) das internationale Eingangstor zur Schweiz dar. Etwa 10 % des Gütervolumens verbleiben in der Region, während 90 % in die übrige Schweiz oder in den Transitverkehr gehen, wie überhaupt ca. 15 % des Schweizerischen Außenhandels über die Basler Rheinhäfen abgewickelt werden. Der 1955 eröffnete Rheinhafen Mulhouse-Ottmarsheim (2005: 3,6 Mio. t) verdankt seinen Aufstieg zum drittgrößten Binnenhafen Frankreichs den seit jenem Jahr erfolgten Betriebsansiedlungen, insbesondere der Chemie- und Düngemittelindustrie in der ihm angeschlossenen Industriezone „Mulhouse-Rhin“.

Auch an die internationale Luftfahrt ist die Regio über den 1946 angelegten binationalen Flughafen Basel-Mulhouse gut angebunden, dessen Passagieraufkommen (2005: 3,3 Mio.) sich aus allen

drei Teilräumen rekrutiert. Die Umbenennung in EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg war vor dem Hintergrund dieser Entwicklung nur konsequent.

Neben dieser verkehrsgeographischen Lagegunst im Herzen Europas ist als weiterer wichtiger Standortfaktor dieses Raumes sein hoch qualifiziertes Fachkräftepotenzial anzuführen. Dies steht in enger Verbindung mit der europaweit fast einzigartigen Konzentration hochrangiger, zunehmend grenzüberschreitend operierender Forschungs- und Technologieeinrichtungen. An erster Stelle sind die in der Europäischen Konföderation der Universitäten am Oberrhein (EU-COR) zusammengeschlossenen Hochschulen zu nennen.

Die Industrie am Oberrhein ist hinsichtlich ihrer Handels- und Kapitalverflechtungen überdurchschnittlich in den Weltmarkt eingebunden und damit „globalisierungserfahren“. Sowohl die an den Standorten Basel konzentrierte Chemie und Pharmazie sowie der großbetriebliche Automobilbau in Mulhouse als auch die übrige, eher mittelständische Industrie sind ausgesprochen exportorientiert. Darüber hinaus ist das Oberrheingebiet zu einem bevorzugten Standort ausländischer Direktinvestitionen geworden. Bereits mit dem Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein (1836) ließen sich Schweizer Zweigbetriebe zur Umgehung der hohen deutschen Schutzzölle auf der badischen Seite nieder. Nach Vollendung des Europäischen Binnenmarktes (1993) kehrt sich der einstige Standortnachteil des Oberrheingebietes als Grenzraum am Scharnier von zwei der wichtigsten Länder des europäischen Kontinents in einen Standortvorteil um. Vor allem im Dreiländereck lassen sich seither verstärkt Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes mit Filialen „jenseits“ der Grenze zur Erschließung des jeweiligen ausländischen Absatzmarktes nieder. Besonders das Elsass ist seit 1960 zu einem bevorzugten Standort von ausländischen Direktinvestitionen, die etwa 40 % der industriellen Arbeitsplätze stellen, geworden (SCHRÖDER 2004, S. 9). Neben deutschen, Schweizer und amerikanischen Unternehmen haben hier seit 1985 auch 18 japanische Firmen mit zusammen 5.000 Beschäftigten ihre Produktion aufgenommen. Jene wechselseitigen grenzüberschreitenden Kapitalverflechtungen haben entscheidend zur wirtschaftsräumlichen Integration der Region beigetragen.

Als wichtigste Klammer im ökonomischen Beziehungsnetz der RegioTriRhena überhaupt kann der grenzüberschreitende Arbeitsmarkt angesehen werden. Von den rund 110.000 Grenzgängern, die täglich zwischen dem Bodensee und Karlsruhe eine Staatsgrenze überschreiten, sind rund 72.000 hier konzentriert (MOHR und SCHRÖDER 2002, S. 35). Das breite Arbeitsplatzspektrum und das hohe Lohnniveau (bei allerdings deutlich höheren Arbeitszeiten) des Wirtschaftsstandortes Nordwestschweiz einerseits und die aktuellen Arbeitsmarktprobleme in Südbaden und im Oberelsass andererseits bedingen, dass die Grenzgängerströme eindeutig auf den Schweizer Teil der RegioTriRhena ausgerichtet sind, während die jeweiligen Gegenrichtungen – mit Ausnahme von rd. 7.000 Grenzgängern aus dem Oberelsass (teilweise von dort wohnenden Deutschen) nach Südbaden – zu vernachlässigen sind (MOHR 2000, S. 36). Allein der Kanton Basel-Stadt war 2004 Zielort von 19.000 Grenzgängern aus dem Oberelsass und von 12.900 aus Südbaden, und auch der Kanton Basel-Landschaft zog noch 12.300 Arbeitskräfte aus dem Oberelsass und 5.000 aus Deutschland an (STADELBAUER 2005, S. 139). Ebenso bestehen in den Bereichen des Wohnens, Einkaufens und der Freizeit gewachsene intensive grenzüberschreitende Verflechtungen.

### **Hoher Institutionalisierungsgrad der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit**

Vorangetrieben wurde das Zusammenwachsen dieses durch zahlreiche Staats- und Kantons Grenzen durchschnittlichen Wirtschaftsraumes durch die Errichtung eines supranationalen Kooperationsgeflechts, das sich im Sinne von russischen Puppen ineinander schachteln lässt („Matroschka-Prinzip“). Gremien der 1975 gebildeten EuroRegion „Oberrhein“, in der das trinationale Gebiet am Oberrhein fast vollständig zusammengefasst ist, sind die jährlich zweimal tagende Oberrheinkonferenz, der Oberrheinrat sowie ständige Arbeitskreise. Das Hauptanliegen der auf dem Bonner Abkommen vom 22.10.1975 entstandenen Deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz, durch die die grenzüberschreitende Zusammenarbeit letztendlich einen institutionellen Rahmen mit Gemeinsamen Sekretariat in Kehl fand, ist die Vertiefung der dynamischen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Oberrheinregion

auf allen Gebieten zum Wohle der Bevölkerung beiderseits des Rheins (www.oberrheinkonferenz.de vom 1.1.2006). Die Basler Vereinbarung vom 21. September 2000 bestätigte die Oberrheinkonferenz in ihrer Aufgabenstellung und erweiterte ihr Mandatsgebiet auf ihren heutigen Umfang. Zu ihr gehören nunmehr auf Schweizer Seite die fünf Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura, auf französischer Seite die Région Alsace und auf deutscher Seite von Baden-Württemberg die Regionen Mittlerer und Südlicher Oberrhein und die Landkreise Lörrach und Waldshut sowie von Rheinland-Pfalz die Landkreise Südliche Weinstraße und Germersheim, die kreisfreie Stadt Landau und aus dem Landkreis Südwestpfalz die Verbandsgemeinden Dahner Felsenland und Hauenstein (Abb. 2).

Der Oberrheinrat, dessen Mandatsgebiet mit dem der Oberrheinkonferenz identisch ist, ist als politische grenzüberschreitende Instanz zur gegenseitigen Information und politischen Absprache am 16. Dezember 1997 in Baden-Baden ins Leben gerufen worden und repräsentiert mit seinen 71 aus sämtlichen politischen Ebenen der drei Länder gewählten Mitgliedern die legislative Seite der grenzüberschreitenden Ebene am Oberrhein (www.landtag-bw.de/parlament/oberrheinrat.asp vom 1.1.2006).

Noch enger und bereits seit 1963 eingerichtet, ist die Zusammenarbeit in der seit 1995 unter dem Namen RegioTriRhena firmierenden Raumschaft im Süden des Oberrheingebietes (Abb. 2), der damit endlich zu einem unverwechselbaren, allerdings nach innen und außen noch schwer zu kommunizierenden Namen verholfen wurde. Aber auch die Institutionalisierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit selbst erlangte mit der zeitgleichen Gründung des Rates der RegioTriRhena im Jahre 1995 durch die drei Vereine Regio Basiliensis, Regio du Haut-Rhin und RegioGesellschaft Schwarzwald-Oberrhein ihren vorläufigen Höhepunkt. Bei diesem handelte es sich um eine kommunalpolitisch geprägte trinationale (seit 2003 als Verein nach deutschem Recht organisierte) Kooperationsplattform, deren übergeordnetes Ziel die Stärkung der trinationalen Region am südlichen Oberrhein im zusammenwachsenden Europa und ihre bessere Positionierung im Wettbewerb der Regionen ist. Jene setzt sich aus drei Länderdelegationen mit maximal je 25 Mitgliedern (Städte,

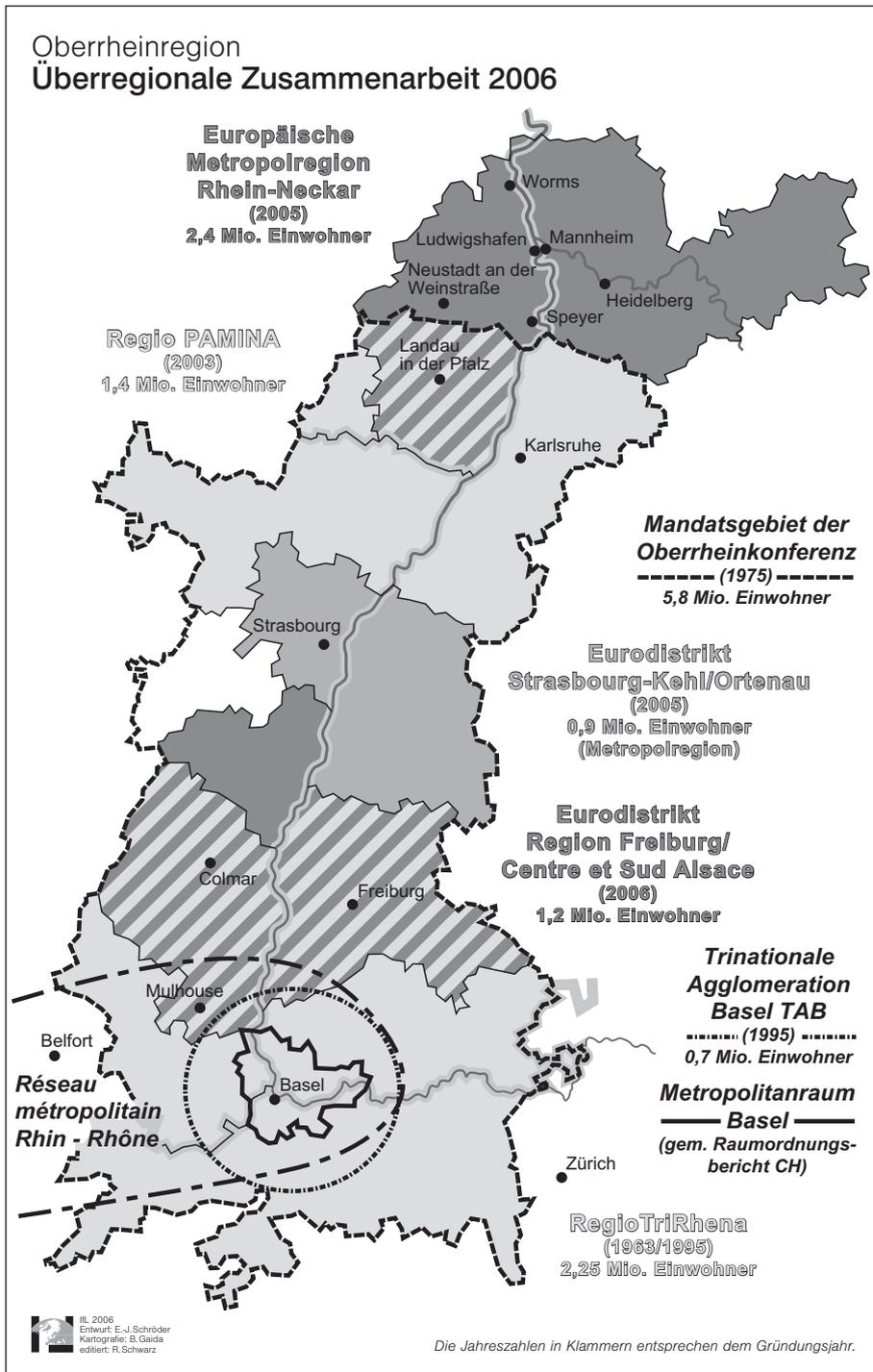


Abb. 2: Überregionale Zusammenarbeit am Oberrhein  
Quelle: HEIDLAND (Regierungspräsidium Freiburg)

Gemeinden und Gebietskörperschaften, aber auch Wirtschaftsorganisationen, Hochschulen, Verbände und Vereine im grenzüberschreitenden Raum zwischen Colmar, Freiburg, Mulhouse, Lörrach und Basel) zusammen, die die Aktivitäten des Rates tragen und finanzieren ([www.regio-trirhena.org/](http://www.regio-trirhena.org/) vom 1.1.2006).

Kleinster Perimeter ist die 1995 zur Steuerung der Siedlungsentwicklung gebildete trinationale Agglomeration Basel (TAB), ein über drei Länder und vier Kantone zusammenwachsender Bal-

lungsraum, in dessen Zentrum Basel mit rd. 167.000 Einwohnern und 150.000 Beschäftigten liegt ([www.statistik.bs.ch](http://www.statistik.bs.ch) vom 1.1.2006).

### Jüngere Entwicklung des Wirtschaftsstandorts RegioTriRhena und gemeinsame ökonomische Herausforderungen

Die jüngsten gemeinsamen Zahlen (2001) zu den Beschäftigtenanteilen der einzelnen Sektoren vermitteln für die RegioTriRhena im engeren Sinne nur

vordergründig das Bild einer weitgehend einheitlichen Wirtschaftsstruktur (Tab. 1). Zwar weichen in den drei Teilräumen die für die Gesamtregion ermittelten Beschäftigtenanteile von 2,6 % für den primären, von 30,5 % für den sekundären und von 66,9 % für den tertiären Sektor kaum ab, doch bestehen insbesondere innerhalb des sekundären erhebliche Divergenzen (2001).

In der Industriestruktur der NW-Schweiz dominieren die Chemie- und Pharmakonzerne, auf die mit rd. 27.600 Mitarbeitern etwa 9 % aller Beschäftigten dieses Teilraumes direkt entfallen. Eine ähnliche Monostruktur ist im Oberelsass im Maschinen- und Fahrzeugbau mit 23.200 Beschäftigten gegeben. Größter industrieller Arbeitgeber – wie in der Regio überhaupt – ist hierbei mit 12.000 Beschäftigten das Peugeot-Werk in Mulhouse. Der badische Teil der RegioTriRhena zeichnet sich hingegen durch eine mittelständische Industriestruktur mit gewissen Schwerpunkten in den Bereichen Chemie, Maschinen-, Fahrzeugbau und Elektrotechnik aus. Mit Ausnahme von Teilen der Landkreise Lörrach und Waldshut sowie des Oberelsass, wo noch die Textilindustrie von nennenswerter Bedeutung ist, gibt es keine klassischen industriellen Problemräume. Auch der Großraum Mulhouse hat die durch den Niedergang des Kalibergbaues ausgelöste Strukturkrise durch eine offensive Ansiedlungspolitik weitgehend überwunden.

Innerhalb des tertiären Sektors nehmen der Groß- und Einzelhandel im Gesamttraum mit wachsender Bedeutung des regiointernen Güterauschanges eine herausragende Stellung ein. Die Funktion von Basel als internationales Finanzzentrum zeigt sich in der herausgehobenen Position dieser Branche in der NW-Schweiz. Seine Rolle als europäische Verkehrsdrehscheibe führte zu einem starken Anstieg der in Speditionen und Logistikunternehmen wie überhaupt der im Verkehrsgewerbe Beschäftigten. In Südbaden nimmt das Gastgewerbe durch den Tourismus im Schwarzwald mit einem Beschäftigtenanteil von 4,7 % eine gesonderte Stellung ein.

In der gesamten trinationalen Region ist 2001 eine Bruttowertschöpfung bzw. ein Sozialprodukt von 64,2 Mrd. € Euro erzeugt worden, das zu 41,9 % auf die NW-Schweiz, zu 33 % auf Südbaden und zu 25,1 % auf das Oberelsass entfällt (Tab. 2).

## RegioTriRhena und ihre Teilräume Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren und ausgewählten Zweigen 1996/2001

	NW-Schweiz*		Südbaden		Oberelsass (Dept. Haut-Rhin)		Regio TriRhena		
	in Tsd.	in %	in Tsd.	in %	in Tsd.	in %	in Tsd.	in %	
<b>Primärer Sektor</b>									
1996	6,8	2,2	9,5	2,4	6,8	2,6	23,1	2,4	
2001	4,7	1,5	15,6	3,4	6,8	2,5	27,1	2,6	
<b>Sekundärer Sektor</b>									
1996	114,6	37,6	139,4	34,7	96,5	37,5	350,5	36,4	
2001	93,0	29,9	131,6	28,8	91,4	33,8	316,1	30,5	
davon:									
Textil									
1996	1,5	0,5	9,1	2,3	6,1	2,4	16,7	1,7	
2001	0,9	0,3	7,1	1,6	6,6	2,4	14,6	1,4	
Chemie**									
1996	32,0	10,5	12,4	3,1	2,0	0,8	46,5	4,8	
2001	27,6	8,9	11,3	2,5	11,1	4,1	50,0	4,8	
Metall- industrie									
1996	4,9	1,6	12,2	3,0	6,0	2,3	23,1	2,4	
2001	3,0	1,0	13,4	2,9	5,6	2,1	22,0	2,2	
Maschinen-/ Fahrzeugbau									
1996	6,9	2,3	16,6	4,1	25,3	9,8	48,8	5,1	
2001	6,1	2,0	15,1	3,3	23,2	8,6	44,4	4,3	
Elektronik/ Präzision									
1996	6,2	2,0	18,9	4,7	5,5	2,1	30,6	3,2	
2001	3,3	1,1	20,5	4,5	4,9	1,8	28,7	2,7	
<b>Tertiärer Sektor</b>									
1996	183,7	60,2	252,7	62,9	154,0	59,9	590,5	61,2	
2001	213,0	68,6	309,2	67,8	172,5	63,7	694,7	66,9	
davon:									
Finanzdienst- leistungen									
1996	16,4	5,4	12,4	3,1	5,1	2,0	33,9	3,5	
2001	13,4	4,3	14,7	3,2	5,2	1,9	33,3	3,2	
Verkehr									
1996	9,3	3,1	18,3	4,6	14,4	5,6	42,0	4,4	
2001	17,7	5,7	23,9	5,2	13,0	4,8	54,6	5,3	
Gastgewerbe									
1996	14,3	4,7	21,8	5,4	8,2	3,2	44,3	4,6	
2001	14,2	4,6	21,5	4,7	9,5	3,5	45,2	4,4	
Einzel-/ Großhandel									
1996	35,5	11,6	53,2	13,2	30,9	12,0	119,6	12,4	
2001	37,7	12,1	60,9	13,3	32,5	12,0	131,1	12,6	
<b>Total</b>									
<b>Summe</b>	<b>1996</b>	<b>305,2</b>	<b>100,0</b>	<b>401,6</b>	<b>100,0</b>	<b>257,3</b>	<b>100,0</b>	<b>964,1</b>	<b>100,0</b>
<b>Anteil (%)</b>	<b>1996</b>	<b>31,6</b>	<b>-</b>	<b>41,7</b>	<b>-</b>	<b>26,7</b>	<b>-</b>	<b>100,0</b>	<b>-</b>
<b>Summe</b>	<b>2001</b>	<b>310,7</b>	<b>100,0</b>	<b>456,4</b>	<b>100,0</b>	<b>270,8</b>	<b>100,0</b>	<b>1 037,9</b>	<b>100,0</b>
<b>Anteil (%)</b>	<b>2001</b>	<b>29,9</b>	<b>-</b>	<b>44,0</b>	<b>-</b>	<b>26,1</b>	<b>-</b>	<b>100,0</b>	<b>-</b>

\* nach FÜEG die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und die Amtsbezirke Dorneck (SO), Thierstein (SO), Laufenburg (AG), Rheinfelden (AG) umfassend

\*\* 1996 im Oberelsass ohne Pharmabereich

Tab. 1: Beschäftigte (in Tsd.) in der RegioTriRhena und ihren Teilräumen 1996-2001

Quelle: FÜEG 1998, S. 6; FÜEG 2003, S. 6; eigene Berechnungen

Der primäre Sektor spielt in allen Teilräumen, volkswirtschaftlich gesehen, kaum noch eine Rolle, während der sekundäre Sektor einen deutlich über dem jeweiligen Beschäftigtenanteil liegenden Wertschöpfungsanteil aufweist. Dies ist auf das Vorhandensein der besonders wertschöpfungsintensiven chemischen Industrie als Leitbranche in der NW-Schweiz zurückzuführen. Auf sie entfallen 19,7 % des regionalen Sozialproduktes bei einem Beschäftigtenanteil von 8,9 %. Dies macht das in der NW-Schweiz mit 49.200 € mehr als doppelt so hohe Sozialprodukt pro Kopf im Vergleich zu Südbaden und dem Oberelsass nachvollziehbar, auch wenn ihr insgesamt

hoher Beschäftigtenanteil von 29,9 % in der Regio (unter Einschluss der Grenzgänger aus Deutschland und Frankreich) und die höhere Arbeitszeit mit zu berücksichtigen sind.

Die jüngsten gemeinsamen Zahlen (2001) zur Beschäftigtenentwicklung zeigen auch, dass die RegioTriRhena in der konjunkturellen Aufschwungsperiode 1996 bis 2001 den in den Jahren 1991 bis 1996 im Gefolge der einschneidendsten Strukturkrise nach 1945 erlittenen Abbau von knapp 70.000 Arbeitsplätzen, von dem die NW-Schweiz und hier vor allem der Kanton Basel-Stadt am stärksten betroffen war, mehr als ausgleichen konnte (SCHRÖDER 2000, S. 11). Diese po-

sitive Entwicklung wurde aber fast ausschließlich durch den tertiären Sektor getragen, während der sekundäre Sektor in allen Teilräumen einen absoluten wie relativen Rückgang der Beschäftigten hinzunehmen hatte (Tab. 1).

Insbesondere die Chemie- und Pharmaindustrie als Schlüsselbranche der Region hatte einen Verlust von 4.400 Beschäftigten zu verzeichnen, nachdem schon in den Jahren 1992 bis 1996 über 7.000 Arbeitsplätze abgebaut wurden. Mittlerweile befindet sich die Basler Großchemie in einem über zehnjährigen tief greifenden Restrukturierungsprozess. Sie möchte weiterhin ihre unangefochtene Rolle als Wachstumsträger

## RegioTriRhena und ihre Teilräume Wertschöpfung nach Wirtschaftssektoren 2001

	NW-Schweiz		Südbaden		Oberelsass (Dept. Haut-Rhin)		Regio TriRhena	
	in Mrd. €	in %	in Mrd. €	in %	in Mrd. €	in %	in Mrd. €	in %
<b>Primärer Sektor</b>	0,3	1,1	0,3	1,4	0,5	3,1	1,1	1,6
<b>Sekundärer Sektor</b>	9,8	36,4	7,9	37,3	6,9	42,9	24,6	38,3
davon: Chemie	5,3	19,7	1,5	7,1	1,3	8,1	8,1	12,6
<b>Tertiärer Sektor</b>	16,8	62,5	13,0	61,3	8,7	54,0	38,5	61,1
<b>Total</b>								
<b>Summe</b>	26,9	100,0	21,2	100,0	16,1	100,0	64,2	100,0
<b>Anteil (%)</b>	41,9	–	33,0	–	25,1	–	100,0	–
<b>Pro Kopf (in Tsd. €)</b>	49,2	–	21,4	–	22,7	–	28,6	–
<b>Einwohner</b>								
<b>Einwohner (in Tsd.)</b>	546,6	–	990,0	–	708,0	–	2244,6	–
<b>Anteil (%)</b>	24,4	–	44,1	–	31,5	–	100,0	–

Tab. 2: Wertschöpfung (in Mrd. €) in der RegioTriRhena und ihren Teilräumen 2001  
Quelle: FÜEG 2003, S. 4, 9; eigene Berechnungen

der Region auch unter den Bedingungen des zunehmenden internationalen Wettbewerbsdrucks im Rahmen der Globalisierung bewahren. Hierzu musste und muss sie sich zur Ausnutzung von Synergieeffekten und Kostenvorteilen durch Fusionen und Allianzen zu „global players“ neu formieren sowie zur Steigerung der Arbeitsproduktivität schlanke Fertigungsstrukturen („lean production“) durch Spezialisierung und Ausgliederung nicht zum Kerngeschäft gehörender Geschäftsbereiche umsetzen. Die bislang tief greifendste Restrukturierungsmaßnahme war die Fusion von Sandoz und Ciba-Geigy im Bereich der „Life Sciences“ zur Novartis im Jahre 1996. Die Sparte der Spezialitätenchemie von Sandoz wurde bereits 1995 in der Clariant AG mit Sitz in Muttenz zusammengeführt, die von Novartis wird separat seit 1997 in der Ciba Spezialitätenchemie fortgeführt, nachdem 1998 ein Fusionsversuch mit Clariant scheiterte (MOHR u. SCHRÖDER 2002, S. 38). Im Jahre 2000 fassten Novartis und der schwedisch-britische Konzern AstraZeneca ihr Agrogeschäft in der Syngenta, dem weltweit größten Agrobusiness-Unternehmen mit Sitz in Basel, zusammen, wie auch Roche den Bereich der Riechstoffe und Aromen in der Givaudan (in Genf) und Ciba-Spezialitätenchemie die Polymerdivision in der Vantico mit Sitz in Basel abspalteten.

Die weltweit tätigen Chemiekonzerne mit Sitz in Basel scheinen nach der gewaltigen Neuformierung im vergan-

genen Jahrzehnt und ihrer heutigen Fokussierung auf den Pharmabereich mit etwa zwei Dritteln ihrer Beschäftigten die Grundlage zu weiterem Wachstum gelegt und damit zur ökonomischen Erneuerung der Region Basel beigetragen zu haben. Die Stammbetriebe von F. Hoffmann-La Roche AG (2002: 6.400 Beschäftigte), Novartis (2002: 6.400 Beschäftigte), Ciba Spezialitätenchemie (2002: 3.000 Beschäftigte), Syngenta (2002: 1.100 Beschäftigte) und der (seit 2003 von Huntsman übernommenen) Vantico (2002: 250 Beschäftigte) sind nach wie vor die größten industriellen Arbeitgeber in der Stadt Basel (SCHRÖDER 2004, S. 7). In Basel befindet sich zudem mit rund 200 Beschäftigten das Headquarter der heutigen, ausschließlich im Bereich Feinchemikalien tätigen Lonza Group Ltd.

Damit ist die eigentliche größte ökonomische gemeinsame Herausforderung der südlichen Oberrheinregion, nämlich die gemeinsame Bewältigung des unvermeidbaren Strukturwandels durch gemeinsame Erschließung von Wachstumsfeldern und Schaffung neuer (auch industrieller) Arbeitsplätze für die weiterhin wachsende Erwerbsbevölkerung in allen Teilräumen, aufgezeigt, möchte sie ihre bisherige wirtschaftliche Prosperität im sich verschärfenden globalen Wettbewerb auch in der Zukunft erhalten.

Weitere, nur durch eine intensiviertere grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu lösende Defizite bestehen (neben der

bisher nicht erfolgten Aufstufung des EuroAirport zu einem trinationalen Flughafen, was europäische Symbolwirkung hätte) vor allem in den akuten Engpässen im Nord-Süd-Verkehr bei Schiene und Straße und der ungeklärten östlichen Güterbahnnumpfung des Verkehrsknotens Basel („Bypass“), wenn die Region ihrer Aufgabe als wichtigstem europäischem Durchgangsraum im Nord-Süd-Verkehr auch zukünftig voll gerecht werden möchte. Im Vordergrund steht hierbei ein rascher, durchgehender viergleisiger Ausbau der badischen Rheintalstrecke in Zusammenhang mit dem Aufbau eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und ihrer zukünftigen Funktion als wichtigste Zulaufstrecke zu der von der BLS AlpTransit AG zu erstellenden Neuen Alpentransversalen (NEAT) durch den Gotthard (2015) und Lötschberg (2007), woraus dem Dreiländereck eine neue Aufgabe als wichtige Verlade-rampe im kombinierten Verkehr Straße-Schiene auf der Alpennordseite erwachsen wird. Im Vorgriff hierauf wurde Ende 1998 in dem – auf deutschem und Schweizer Gebiet – weitgehend brachliegenden Rangier- und Grenzbahnhof Weil ein von der EU mitfinanziertes Terminal im Kombinierten Verkehr in Betrieb genommen mit zurzeit täglich in Richtung Norden vier Abfahrten nach Hamburg, je zwei nach Lübeck und Rostock und eine nach Köln sowie in Richtung Süden je eine nach Busto Arsizio und Domodossola. In Weil wird auch

für die bis zu 1.500 m langen Güterzüge durch die beiden neuen Alpenröhren – mangels eines ausreichenden Platzangebotes auf Schweizer Seite – 2007 der neue Zugbildungsbahnhof der SBB Cargo, dem aufgrund seiner verkehrsgeographisch einmaligen Lage eine Schlüsselrolle im unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Nordeuropa und Italien („Container-Gateway Basel-Nord“) zufallen wird, auf einem schon 2003 von der DB erworbenen 14 ha großen Areal entstehen. Bereits seit 2001 besteht als weiteres grenzüberschreitendes Projekt die „Rollende Autobahn“ zwischen Freiburg und Novara durch den Lötschberg mit täglich acht Abfahrten, die von der RAlpin AG (einem Gemeinschaftsunternehmen der BLS Lötschbergbahn, Hupac und SBB) betrieben wird und einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene leistet (www.svg-suedbaden.de/ vom 1.1.2006).

Überhaupt entwickelt sich auf dieser wichtigsten Nord-Süd-Achse im alpenquerenden Schienenverkehr nach Umsetzung der EG-Liberalisierungsrichtlinie 91/440, die den diskriminierungsfreien Zugang jedes Eisenbahnunternehmens aus der EU und der Schweiz zum europäischen Schienennetz zur Steigerung des Marktanteils der Bahn vorgibt, ein reger Wettbewerb. Dieser wird zurzeit hauptsächlich zwischen der Railion Deutschland AG, die als europäischer Rail-Carrier zusammen mit ihrer 20 %-Beteiligung an der BLS (Bern-Lötschberg-Simplon) Cargo AG gegenwärtig Marktführer im Alpenstransitverkehr durch den Gotthard und den Lötschberg ist, und der SBB Cargo (mit einem zukünftig geschätzten Marktanteil im Verkehr Ruhrgebiet-Italien von 30 %) ausgetragen (TEMME 2005, S. 571f.). Daneben nehmen auf der Relation durch den Oberrheingraben zunehmend auch Privatbahnen wie TX Logistik, rail4chem, DLC (Dillen en Le Jeune Cargo) oder ERS (European Rail Shuttle) den Wettbewerb im Containerzugverkehr mit den beiden Güterverkehrstöchtern der Staatsbahnen auf. Ob sich die Regio sogar zu einer trinationalen Verkehrsdrehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz entwickeln wird, hängt von der Realisierung des „TGV Rhin-Rhône“ ab. Sämtliche grenzüberschreitende Investitionen in Zusammenhang mit dem Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) werden von der EU mit bis zu 10 % ihrer Baukosten bezuschusst.

Auch im Bereich der trinationalen Oberrheinhäfen zeichnen sich erste grenzüberschreitende Kooperationen zwischen den ursprünglich in einem harten Wettbewerb stehenden Häfen Basel und Weil am Rhein ab. Seit 1997 ist der Kanton Basel-Stadt zu 38 % an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH beteiligt, mit dem Ziel auf Weiler Seite einen Teil des wachsenden Containerverkehrs in den dort 1998, ebenfalls unter EU-Bezuschussung, installierten Terminals abzuwickeln (2005: 24.509 TEU-Container), da in den Basler Rheinhäfen (2005: 84.931 TEU-Container) die Erweiterungsmöglichkeiten ausgereizt sind und zum anderen die mittlere Rheinbrücke nur eine Durchfahrt von Schiffen in Zwei-Container-Lagen zulässt. Wenngleich die Schaffung eines leistungsfähigen Güterverkehrszentrums auf Weiler Seite durch Vernetzung aller drei Verkehrsträger damit in greifbare Nähe rückt, ist die auf Basler Seite im Sommer 2005 in Zusammenhang mit der Schaffung von attraktiven Wohn- und Gewerbeflächen diskutierte milliardenteure Komplettverlegung der Basler Rheinhäfen auf die deutsche und elsässische Seite („New Port Basel-Weil am Rhein-Huningue“) derzeit völlig utopisch und nicht mit den badischen und elsässischen Nachbarn abgesprochen wie auch der langfristig zur Entflechtung der Verkehrsströme sinnvolle Bau eines Regio-S-Bahn-Tunnels unter der Basler Innenstadt zwischen dem Badischen und dem Schweizer Bahnhof.

### **INTERREG-Projektförderung als Katalysator der wirtschaftlichen Fortentwicklung des trinationalen Standortes**

Seit 1990 werden Grenzregionen an den Binnen- und Außengrenzen der EU im Rahmen der Europäischen Struktur- und Regionalpolitik durch die Gemeinschaftsinitiative INTERREG gefördert mit dem Ziel, in diesen als Motoren des europäischen Integrationsprozesses die wirtschaftliche Entwicklung voranzubringen. Hierzu gehören sämtliche grenzüberschreitende regionale Aktivitäten, die die bestehenden Grenzen überwinden und für eine ausgewogene wirtschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklung in den Grenzregionen sorgen sowie den europäischen Gedanken bei der Bevölkerung verankern und einen Beitrag zur Einheit Europas leisten. Grenzregionen sind damit wichtige Brücken zwischen

benachbarten Staaten, ohne deren aktive Vermittlerrolle ein Europa der Regionen nicht entstehen kann (Von UNGERN-STERNBERG 2002, S. 78).

Nach dem Erfolg der ersten beiden Programme INTERREG I (1990-1993) und INTERREG II (1994-1999) stellt die Europäische Kommission für die gegenwärtige Programmphase INTERREG III (2000-2006) EU-weit eine Summe von 4,9 Mrd. € (davon 737 Mio. € für Deutschland) für Projekte zur Verfügung, die fast ausschließlich in die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in über 70 Programmgebiete entlang der Binnen- und Außengrenzen der EU im Rahmen der Ausrichtung A des Programms fließen und sich an den konkreten regionalen Bedürfnissen vor Ort orientieren (www.Interreg-dfch.org vom 1.1.2006). Der Vollständigkeit wegen seien auch die INTERREG III Programme der Ausrichtungen B und C, die generell die transnationale Zusammenarbeit in größeren Kooperationsräumen bzw. die Interregionale Zusammenarbeit zwischen Nichtanrainerregionen bei ähnlich gelagerten Aufgaben unterstützen, genannt, die aber im Folgenden ohne Belang sind.

Für das Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz existieren die beiden benachbarten INTERREG-Programmgebiete „PAMINA“ und „Oberrhein Mitte-Süd“, die im Hinblick auf die unterschiedlichen Problemstellungen dieser Grenzräume und der effizienten Ausarbeitung und Koordinierung entsprechender Strategien gebildet wurden. Zu dem Programmgebiet „Oberrhein Mitte Süd“, in das die RegioTriRhena völlig integriert ist, gehören auf Schweizer Seite die fünf Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura, auf der elsässischen Seite das Département Haut-Rhin sowie aus dem Département Bas-Rhin die Arrondissements Strasbourg-Ville, Strasbourg-Campagne, Molsheim, Sélestat-Erstein und auf badischer Seite die Landkreise Ortenau, Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach, Waldshut und der Stadtkreis Freiburg, während das seit 2003 als grenzüberschreitender Zweckverband organisierte Programmgebiet „PAMINA“ den nördlichen Bereich des Mandatsgebiets der Oberrheinkonferenz umfasst (Abb. 2).

Die EU stellt nach dem Prinzip der Kofinanzierung maximal 50 % der Gesamtkosten der grenzüberschreitenden Projekte zur Verfügung. Bei Projekten

mit Schweizer Beteiligung entspricht der EU-Förderbeitrag nur maximal der Höhe des Kofinanzierungsbeitrags der deutschen und französischen Projektpartner. Die regionalen Partner aus der Schweiz können allerdings durch die Schweizerische Eidgenossenschaft unterstützt werden. Im Laufe des Bestehens von INTERREG sind allein im Programmgebiet „Oberrhein-Mitte-Süd“ 203 Projekte umgesetzt worden, die zur besseren Übersicht auf vier Förderschwerpunkte (gegenseitiges Verständnis, Tourismus und Freizeit, wirtschaftliche Entwicklung, nachhaltige und ausgewogene Raumentwicklung) konzentriert werden (www.interreg-dfch.org vom 1.1.2006).

Der Bereich „gegenseitiges Verständnis“ umfasst Projekte, die der generellen Information der Bürger in grenzüberschreitenden Fragen (z.B. INFOBEST Kehl/Strasbourg, INFOBEST Breisach/Vogelgrun, INFOBEST Palmrain, Sekretariat der Oberrheinkonferenz in Kehl, Euro-Institut in Kehl), dem kulturellen und schulischen Austausch sowie der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Gesundheits- und Sozialwesen dienen. Für die RegioTriRhena im Besonderen erschließen sich über die Projekte aus dem Förderbereich „Tourismus und Freizeit“ mit deren letztendlich übergeordnetem Ziel, die RegioTriRhena als einen einheitlichen grenzüberschreitenden Tourismusraum zu begreifen und hierbei bestehende Defizite in Bezug auf zu wenig oder nicht vorhandene grenzüberschreitende Angebote abzubauen, ungeahnte zukünftige wirtschaftliche Wachstumsfelder. Stellvertretend ist hier das INTERREG III A Projekt „Das Tourismusportal zur Regio TriRhena“ zu nennen, in dem die vier Städte Basel, Freiburg, Mulhouse, Colmar, der Kanton Basel-Landschaft und der EuroAirport als Eingangstor in die Region eine Internetplattform mit Informations- und Buchungsmöglichkeit aus aller Welt (aber auch für die Bevölkerung der Region) zur gemeinsamen Vermarktung dieser abwechslungsreichen Tourismusregion unter dem Label der (allerdings noch schwer zu kommunizierenden) RegioTriRhena unterhalten. Nur durch die Bündelung aller Stärken und Kräfte der drei Teilregionen – die touristische Zusammenführung der drei Mittelgebirge Schwarzwald, Vogesen und Jura mit den attraktiven Oberrheinstädten Basel, Mulhouse, Colmar und Freiburg sowie der (klein)städtischen elsässischen

Weinstrasse und des sich ebenfalls durch Weinbau und gehobene Gastronomie auszeichnenden Markgräflerlandes in einem ideal sich ergänzenden Gesamtprodukt – können neue Gäste, insbesondere aus Asien und Amerika, aber auch aus der Region gewonnen und regionale Anpassungsprobleme überwunden werden. Der RegioTriRhena, deren touristische Attraktivität nicht zuletzt in der Komplementarität ihrer facettenreichen, in kurzer Zeit erlebbarer Teilgebiete aus drei Ländern besteht, bieten sich langfristig glänzende Entwicklungschancen auf einem hart umkämpften und vor enormen Herausforderungen stehenden Tourismusmarkt, sofern sie sie ergreift (SCHRÖDER 2005, S. 90).

Ebenfalls einen wichtigen Katalysator bei der im Rahmen der zunehmenden Globalisierung notwendigen wirtschaftlichen Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes RegioTriRhena durch Schaffung zukunftsweisender industrieller Arbeitsplätze und neuen Akzenten in der Industriestruktur stellen die INTERREG-Projekte des Förderbereiches „Wirtschaftliche Entwicklung“ dar, die neben der Einrichtung trinationaler Ausbildungsgänge und Zertifikate auch wirtschaftliche Wachstumsfelder zu erschließen versuchen. Die Biotechnologie mit der weltweit stärksten Wachstumsdynamik ist hierbei nach wie vor ein strategischer Zielbereich mit idealen Standortbedingungen in der RegioTriRhena in Form des hier in seinen Universitäten, in den „Life-Sciences-Konzernen“ sowie in den zahlreichen kleinen und mittleren Betrieben vorhandenen bio- und gentechnologischen Wissens, das bereits 1997 in dem mit Geldern aus dem INTERREG II-Programm bezuschussten trinationalen Biovalley-Netzwerk zur Generierung neuer Unternehmen und Arbeitsplätze grenzüberschreitend zusammengeführt wurde (SCHRÖDER 2004, S. 12). Auch im Rahmen des fortgeführten INTERREG-III A Programms stellt die EU für die Periode 2002-2006 mit Schweizer Beteiligung dem „Bio-Valley“ 0,7 Mio. € (Gesamtkosten: 2,4 Mio. €) zur Verfügung, damit aus dem bisherigen, eher losen Life-Sciences-Netzwerk mit rd. 300 Unternehmen und rd. 150 Institutionen ein trinationales Biotech-Cluster aus neuen Unternehmen von internationaler Bedeutung und Exzellenzzentren entwickelt wird (www.interreg-dfch.org vom 1.1.2006). Das Geld soll Firmenneugründungen („Start-ups“) und deren

Vernetzung – vor allem Ausgründungen der Universitäten und der Basler Großchemie – von denen hier stellvertretend die 1999 gegründete Firma Inprotec als Spin-off von Ciba im badischen Heitersheim mit gegenwärtig 65 Beschäftigten genannt sei – unterstützen.

Die im Rahmen des Schwerpunktes „Nachhaltige und ausgewogene Raumentwicklung“ geförderten Projekte beziehen sich vor allem auf den Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs. Hierzu gehören u.a. Planung und Bau jeweils einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Rhein zwischen Weil am Rhein und Huningue und weiter nördlich zwischen dem badischen Hartheim und dem elsässischen Fessenheim, zu der die EU insgesamt über 2,4 Mio. € beisteuert, sowie Voruntersuchungen zu einer Reaktivierung eines durchgängigen Schienenpersonenverkehrs auf den Bahnlinien Freiburg-Colmar und Freiburg-Mulhouse, aber auch strategische Entwicklungskonzepte für die trinationale Agglomeration Basel (www.interreg-dfch.org vom 1.1.2006).

Im Ganzen stehen der Programmregion Oberrhein Mitte-Süd in der laufenden Programmphase INTERREG III A (2000-2006) 32,1 Mio. € EU-Mittel (und 5,8 Mio. CHF) zur Verfügung, von denen bislang 70 grenzüberschreitende regionale Projekte mit 26,2 Mio. € EU-Mitteln auf den Weg gebracht worden sind (freundliche Mitteilung von Herrn Oser, Regierungspräsidium Freiburg). Hierdurch erfuhr die RegioTriRhena wertvolle Impulse bei den durch die zunehmende Globalisierung notwendigen strukturellen Anpassungsmaßnahmen sowie eine Stärkung ihrer Vorzeigefunktion einer Grenzregion mit überaus positiven Entwicklungsperspektiven.

### **Fortgang der RegioTriRhena als Modellregion grenzüberschreitender Zusammenarbeit nach Auslaufen von INTERREG III A und dem Aufkommen neuer Kooperationsformen im Jahre 2006?**

Die derzeitige Diskussion um die mögliche Ausgestaltung des Nachfolgeprogramms von INTERREG III A wie generell das Aufkommen neuer Kooperationsformen lassen eine allgemein befürchtete Schwächung der RegioTriRhena als erfolgreicher Modellregion grenzüberschreitender Zusammenarbeit in Europa nicht unbegründet erscheinen. Zwar ist die von der Bundesregie-

zung favorisierte Streichung sämtlicher Fördergelder im Rahmen von INTERREG IV (2007-2013) an den alten Binnen- und Außengrenzen angesichts des dort erreichten Fördererfolges und des wachsenden Finanzbedarfs an den neuen Außen- und Binnengrenzen nach der EU-Erweiterung von der Europäischen Kommission – nicht zuletzt aufgrund der herausragenden Vorbildfunktion der RegioTriRhena für andere Grenzregionen – verworfen worden. Zu denken ist hierbei beispielsweise an die Euroregion Neißer, in der sich infolge des künftigen Beitritts Polens und Tschechiens zum Schengener Abkommen neue, intensivere, aktionsräumliche Verflechtungen insbesondere durch die Freizügigkeit auf dem Arbeitsmarkt und die Zunahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs entwickeln werden. Die RegioTriRhena könnte insbesondere bei der Einrichtung eines öffentlichen Nahverkehrs im sächsisch-niederschlesische Grenzraum – der bislang nur aus einer „innerstädtischen“ Buslinie zwischen Görlitz und Zgorzelec besteht, aber mit der teilweise über polnisches Gebiet verlaufenden Neißetalbahn Görlitz-Zittau und der in das Braunkohlerevier führenden stark frequentierten Buslinie Zgorzelec-Bogatynia (Reichenau) zahlreiche grenzüberschreitende Verknüpfungspunkte böte – beispielgebend sein. Zwischenzeitlich sind in der aktuellen INTERREG IV – Phase (2007 – 2013) die Fördermittel für den nun in einem Programmgebiet zusammengefaßten Oberrheinraum sogar um 20 Mio. € auf 67 Mio. € aufgestockt worden.

Völlig unklar ist zum jetzigen Zeitpunkt, wie sich die am 23.1.2006 unterzeichnete Kooperationsvereinbarung zum Eurodistrikt „Region Freiburg/Centre et Alsace Sud“ auswirken wird, nachdem Strasbourg und der Ortenaukreis im Oktober 2005 den ersten Eurodistrikt überhaupt gegründet hatten (AMTSBLATT DER STADT FREIBURG I. BR. VOM 23.12.2005, S. 12). Bei dem als grenzüberschreitende Arbeitsgemeinschaft nach dem Karlsruher Abkommen von 1996 organisierten Eurodistrikt handelt es sich um eine neue, anlässlich des 40. Jahrestages des Elysée-Vertrages am 22.1.2003 aus der Taufe gehobenen Kooperationsform zur Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit über das vorhandene Maß hinaus. Kooperierende Gebietskörperschaften auf der badischen Seite sind die Stadt Freiburg sowie die Landkreise

Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen und auf der elsässischen Seite die Städte Colmar, Mulhouse, Guebwiller und Sélestat sowie das Grands Pays de Colmar, das Pays de la Région Mulhousienne, das Pays Rhin-Vignoble-Grand Ballon und das Pays de l'Alsace Centrale (Abb. 2). In dieser umschriebenen Gebietskulisse gilt es mittels eines mit je acht Mitgliedern paritätisch besetzten Lenkungsausschusses anhand konkreter Projekte auf allen Gebieten eine grenzüberschreitende Region mit gemeinsamer räumlicher Identität zu schaffen und weiterzuentwickeln (freundliche Mitteilung von Herrn Oser, Regierungspräsidium Freiburg).

Ebenso übertrugen die politischen Akteure der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) aufgrund ihrer starken grenzüberschreitenden Verflechtung und ihrer Kooperationserfahrung die deutsch-französische „Eurodistrikt“-Idee auf den Raum Basel zum Jahresanfang 2007, um qualitativ neuartiges Terrain in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu betreten. Von der Gebietskulisse ist der projektierte Eurodistrikt Basel in etwa mit dem südlichen Teil der RegioTriRhena im unmittelbaren Anschluss an den Eurodistrikt „Region Freiburg/Centre et Sud Alsace“ identisch (freundliche Mitteilung von Herrn Oser, Regierungspräsidium Freiburg). Durch die Schaffung zweier neuer Eurodistrikte mit letztendlich mit der RegioTriRhena identischen Zielsetzungen am südlichen Oberrhein sind die aus diesen beiden neuen Kooperationsformen zu erwarteten Doppelspurigkeiten und Konflikte zwischen den Institutionen nicht unbegründet, zumal diese auch weitgehend personell identisch besetzt sein dürften. Es ist auch sehr zu bedauern, dass die politische und von den sozioökonomischen Gegebenheiten zusammenwachsende Raumschaft RegioTriRhena in zwei Eurodistrikte zerlegt wird. Ein Alleingang der Agglomeration Basel verbietet sich, selbst wenn am Rheinknie noch engere Verflechtungen über die Grenzen hinweg bestehen als in der gesamten RegioTriRhena oder diese sich quasi eigenständig als Kern und Schnittmenge der Oberrheinregion, der Nordwestschweiz und des Agglomerationsraumes „Rhin-Rhône“ sieht. Auch dürften die beiden Eurodistrikte zu klein sein, um innerhalb der erweiterten EU die Funktion einer europäischen Modellregion für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit

zukünftig erfüllen zu können. Vielmehr gilt es, die RegioTriRhena als ein Eurodistrikt organisatorisch-institutionell weiterzuentwickeln, um eine noch engere grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf allen Gebieten zu ermöglichen.

Gegenwärtig laufen auch Bemühungen, unterstützt durch den Oberrheinrat, den gesamten Oberrheinraum als europäische Metropolregion – eine neue Kategorie im europäischen Raumordnungssystem oberhalb der Oberzentren – anzuerkennen. Kriterien sind herausragende Innovations- und Wettbewerbs-, Entscheidungs- und Kontroll- sowie Gateway-Funktionen in der EU (SCHMITZ 2005, S. 363). Diese nationalstaatlich festzulegenden Metropolregionen und ihre Verflechtungsbereiche sind damit Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung, über deren Förderung die EU – in Umsetzung der sog. Lissabon-Strategie als Antwort auf die Herausforderungen der Globalisierung – zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten Wirtschaftsraum der Welt aufsteigen möchte (LANDESENTWICKLUNGSPLAN BADEN-WÜRTTEMBERG 2002, S. 44). Unter Zugrundelegung dieser Kriterien sind von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MRKO) 1995 in den Kreis der Europäischen Metropolregionen die Verdichtungsräume Hamburg, Berlin, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart, München und das Sachsen-dreieck sowie 2005 Bremen, Hannover, Nürnberg und Rhein-Neckar bislang aufgenommen worden.

Die Euroregion Oberrhein besitzt mit ihren Merkmalen einer europa- und sogar weltweit ausstrahlenden Wissens- und Forschungslandschaft, eines des stärksten Wirtschaftsstandortes der EU und eines der bedeutendsten Drehkreuze im europäischen Personen- und Güterverkehr das Potenzial einer ersten, die nationalen Grenzen überschreitenden Europäischen Metropolregion, nicht zuletzt aufgrund ihres langjährig bewährten politischen Gestaltungswillens. Das Prädikat „Europäische Metropolregion“ wertet das Image einer Region im internationalen Standortwettbewerb entscheidend auf und ist daher für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung von essenzieller Bedeutung. Möglicherweise sind auch vor dem Hintergrund des Paradigmenwechsel der EU-Struktur- und Regionalpolitik von einer Förderung der strukturschwachen hin zu

einer Stärkung der starken Regionen eigene Förderprogramme für die Metropolregionen möglich. Die trotz vorerst abschlägigen Bescheids vom Juli 2006 weiterhin angestrebte Aufstufung des gesamten Oberrheines zur europäischen Metropolregion ist daher nur folgerichtig und dient seiner Stärkung im Ganzen und seiner Teile wie der RegioTriRhena.

### Zusammenfassung

Die RegioTriRhena steht für eine über 40 Jahre gewachsene und erfolgreich praktizierte grenzüberschreitende Zusammenarbeit an den Grenzen Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz, die nicht nur zu ihrem Aufstieg zu einer der wirtschaftsstärksten Regionen innerhalb der EU geführt, sondern sich gerade angesichts der derzeitigen strukturellen Herausforderungen in Zusammenhang mit der zunehmenden Globalisierung bestens bewährt hat. Im Herzen Europas kommt ihr in historischer, kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht eine besondere Bedeutung zu und gilt daher zu Recht als Vorzeigerregion der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und eines zusammenwachsenden Europa der Menschen und der Wirtschaft bzw. als Modell europäischer regionaler Möglichkeiten, insbesondere für die Grenzregionen in den neuen EU-Mitgliedstaaten.

Um der schon recht engen transnationalen Zusammenarbeit in dieser Region frische Impulse zu geben, gilt es, die institutionelle Arbeit der RegioTriRhena, unterstützt durch die europäische Gemeinschaftsinitiative INTERREG IV, weiterzuentwickeln und neue Formen einer intensivierten grenzüberschreitenden Kooperation nicht neben ihr, sondern unter ihrem Dach anzusiedeln.

### Literatur

AMTSBLATT DER STADT FREIBURG I. BR. 18, Nr. 422 vom 23.12.2005.  
 AHRENS, G.-A. u. M. SCHÖNE: Unterschiede noch sehr groß. ÖPNV im sächsisch-polnischen Grenzraum: Sta-

tus quo und Perspektiven. In: Internationales Verkehrswesen 58, H. 7/8, S. 343-347.

FÜEG, R. (1998): Das Dreiland – Die Zahlen. Basel 1998.

FÜEG, R. (2003): RegioTriRhena – Die Zahlen, Basel 2003.

HEINTEL, M. u. C. WAACK (2007): Von Visionen und Zwängen – Grenzüberschreitende Zusammenarbeit an den BINNE- und Außengrenzen der EU im östlichen Europa. In: Geographische Rundschau 59, H. 3, S. 28 – 35.

Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002. Stuttgart.

MOHR, B. (2000): Grenzgängerverflechtungen in der RegioTriRhena. In: Regio Basiliensis 41, H. 1, S. 27-37.

MOHR, B. u. E.-J. SCHRÖDER (2002): Oberrheingebiet: regional verwurzelter, global verflochtener Industriestandort. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 146, H. 2, S. 34-39.

SCHMITZ, G. (2005): Metropolregion Rhein-Neckar – Modellregion für einen kooperativen Föderalismus. In: Raumforschung und Raumordnung 63, H. 5. S. 360-365.

SCHRÖDER, E.-J. (2002): Die RegioTriRhena als grenzüberschreitender Wirtschaftsraum. In: Regio Basiliensis 41, H. 1, S. 3-14.

SCHRÖDER, E.-J. (2004): Industriestandort RegioTriRhena – Trends, Defizite, Perspektiven. In: Regio Basiliensis 45, H. 1, S. 3-14.

SCHRÖDER, E.-J. (2005): Tourismus in der RegioTriRhena – Trends, Perspektiven, Defizite. In: Regio Basiliensis 46, H. 2, S. 81-90.

STADELBAUER, J. (2005): Grenzüberschreitende Verflechtungen in Europa. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – Deutschland in der Welt. Leipzig, S. 138-139.

TEMME, S. (2005): Mit neuen Konzepten im Alpen transit mehr Güter auf die Schiene holen. In: Internationales Verkehrswesen 57, Nr. 12, S. 571-572.

UNGERN-STERNBERG, S. v. (2002): Die

grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Politik und Verwaltung am Oberrhein – Gegenwart und Ausblick. In: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde 102, S. 75-81.

### Internetseiten

[www.interreg-dfch.org](http://www.interreg-dfch.org) , Zugriff vom 1.1.2006

[www.landtag-bw.de/parlament/ober-rheinrat.asp](http://www.landtag-bw.de/parlament/ober-rheinrat.asp) , Zugriff vom 1.1.2006

[www.oberrheinkonferenz.de](http://www.oberrheinkonferenz.de), Zugriff vom 1.1.2006

[www.regiotriRhena.org/](http://www.regiotriRhena.org/), Zugriff vom 1.1.2006

[www.statistik.bs.ch](http://www.statistik.bs.ch). Zugriff vom 1.1.2006

[www.svg-suedbaden.de](http://www.svg-suedbaden.de), Zugriff vom 1.1.2006

Prof. Dr. Ernst-Jürgen SCHRÖDER  
 Institut für Kulturgeographie der  
 Universität Freiburg i.Br.  
 D-79085 Freiburg i.Br.  
[ej.schroeder@geographie.uni-freiburg.de](mailto:ej.schroeder@geographie.uni-freiburg.de)