SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Auf dem Weg zur grenzüberschreitenden Metropole?: Verflechtungen und Kooperation im belgisch-französischen Städtedreieck Lille-Kortrijk-Tournai

Burdack, Joachim

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Burdack, J. (2000). Auf dem Weg zur grenzüberschreitenden Metropole?: Verflechtungen und Kooperation im belgisch-französischen Städtedreieck Lille-Kortrijk-Tournai. *Europa Regional*, *8.2000*(1), 22-32. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48261-7

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.

gesis Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Auf dem Weg zur grenzüberschreitenden Metropole?

Verflechtungen und Kooperation im belgisch-französischen Städtedreieck Lille-Kortrijk-Tournai

JOACHIM BURDACK

Die Grenze zwischen Belgien und Frankreich durchschneidet im Gebiet um Lille einen dicht besiedelten Raum. Innerhalb eines gedachten Dreiecks mit Kantenlängen von etwa 25 km und den Städten Lille, Kortrijk und Tournai als Eckpunkten, leben an der Grenze mehr als eineinhalb Millionen Menschen. Neben der Staatsgrenze prägt auch die Grenze zwischen den beiden mit weitgehenden Autonomierechten ausgestatteten belgischen Regionen Flandern und Wallonien das Gebiet. Es handelt sich hierbei nicht nur um eine Territorialgrenze, sondern zugleich um die Trennungslinie zwischen dem französisch sprachigen und dem flämisch sprachigen Belgien (*Abb. 1*). Die bereits seit langer Zeit „durchlässige" Grenze zwischen Frankreich und Belgien entwickelte sich in den 90er Jahren immer mehr zur „offenen" Grenze. Grenzüberschreitende Aktivitäten der Bevölkerung gehören seit langem zum Alltag. Einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene ist jedoch erst in den letzten Jahren eine größere Bedeutung zugekommen.

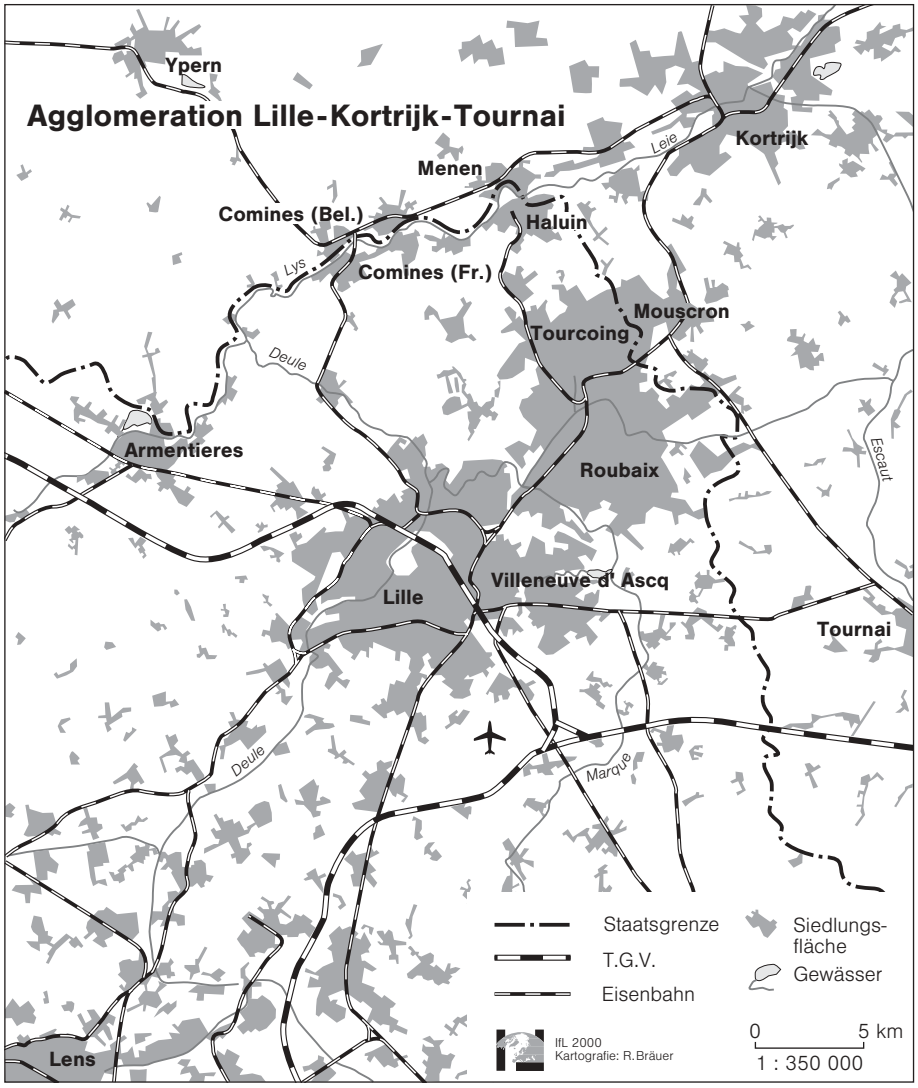

Abb. 1: Die grenzüberschreitende Agglomeration Lille-Kortrijk-Tournai

Viele Studien zu Grenzregionen konzentrieren sich in ihrer Fragestellung entweder auf die grenzüberschreitenden Aktivitäten der Grenzbevölkerung („Grenzregion als Aktions- oder Handlungsraum") oder auf grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Institutionen („Grenzregion als Handlungseinheit", SCHMITT-EGNER 1998). Die Frage der „Grenzregion als Handlungseinheit" dominiert vor allem die zahlreichen Arbeiten zu Grenzen im westlichen Europa. Ansatzpunkt der vorliegenden Untersuchung ist es dagegen, sowohl Fragen der Bedeutung der Grenze im Alltagshandeln der Bevölkerung („Grenzregion als Aktionsraum"), als auch die Kooperationsansätze zwischen Institutionen („Grenzregion als Handlungseinheit") zu behandeln. Erst eine breit angelegte Analyse der Prozesse im Grenzraum und eine Zusammenschau verschiedener Aspekte gestattet es, eine Einschätzungen der Entwicklung des Grenzgebiets vorzunehmen. Im Hintergrund steht dabei die – weit über den Rahmen der vorliegenden Untersuchung hinaus reichende – Fragestellung, ob die grenzüberschreitenden Interaktionen und Kooperationen eine quantitative und qualitative Bedeutung erlangt haben, die auf eine Entwicklung von national abgegrenzten Regionen *an der Grenze*, in Richtung auf *eine transnationale Grenzregion* hinweisen. Diese Fragestellung nach Grenzregionen als sich neu bildenden Raumstrukturen folgt Ansätzen der Regionalen Geographie, wonach Regionen nicht „sind", sondern als historisches, gewachsenes Produkt politischer, sozialer, ökonomischer und kultureller Prozesse entstehen:

„The creation of territories is part of the perpetual transformation occuring in the spatial system, in which regions emerge, exist for a certain time and may then disappear..... The institutionalisation of a territory is a process through which some territorial unit of the spatial structure becomes an established entity which is then identified in political, eco-

nomic, cultural and administrative practices and social consciousness and which is continually reproduced in these social practices" (PAASI 1998, S. 289).

Grenzregionen sind häufig als Räume charakterisiert worden, in denen die Nachteile einer peripheren Lage kumulieren (HANSEN 1981):

- Sie liegen fern ab von den wirtschaftlichen und politischen Entscheidungszentren.
- Durch die Randlage innerhalb nationaler Verkehrs- und Kommunikationsnetze haben sie häufig nur eine unzureichende Infrastrukturausstattung.
- Als potenziellen Konflikträumen wurde ihnen häufig die Funktion eines militärischen Vorfeldes zugewiesen und die Ansiedlung strategisch wichtiger Industrien verhindert.
- Grenznahe Städte verlieren einen Teil ihres „natürlichen" Einzugsgebiets durch die Barrierefunktion der Grenze (LÖSCH 1940).

Mit zunehmender Durchlässigkeit treten jedoch auch positive Standortmerkmale der Grenzlage hervor. Grenzregionen entwickeln sich dann zu Kontakträumen und zu Räumen des Austausches. In den letzten Jahrzehnten zeigen einige Grenzregionen eine starke Wirtschaftsdynamik. Dies trifft z. B. für Abschnitte der Grenze USA-Mexiko (BURDACK 1996; HERZOG 1990) oder das Oberrheingebiet zu:

- Die Grenzbevölkerung kann Preisgefälle und Qualitätsvorteile bei Gütern und Dienstleistungen nutzen.
- Unternehmen profitieren von Lohn- und Kostenunterschieden und nutzen Grenzgänger als Arbeitskraftreserve.
- Das Grenzgebiet wird zum Raum binationaler Konkurrenz um ökonomische Standortvorteile einerseits und profitiert durch komparative Vorteile andererseits (RATTI 1993).
- Die Vorteile der Grenzlage kommen dann besonders zum Tragen, wenn es gelingt, die grenzbedingten Transaktionskosten durch bilaterale Vereinbarungen und Kooperation zu senken.

Es ist hier hervorzuheben, dass auch nach der Entwicklung zu „offenen" Staatsgrenzen weiterhin Zugangs- oder Interaktionsbarrieren durch unterschiedliche soziale, ökonomische und kulturelle Systeme bestehen können (SCHMITT-EGNER 1998). In diesem Zusammenhang ist eine Unterscheidung der Begriffe Territorialgrenze und Systemgrenze (z. B. Steuersysteme, Bildungssysteme, Sprachbarrieren) sinnvoll. Auch bei offenen Territorialgrenzen bleiben die Exklusionsmechanismen der Systemgrenzen als „soft borders" weiterhin wirksam.

Zur Entwicklung des Grenzgebiets

Die heutige Grenzlinie zwischen Frankreich und Belgien wurde nach langen militärischen Auseinandersetzungen im 18. Jahrhundert festgelegt und in der Folge auf beiden Seiten durch zahlreiche Festungsanlagen gesichert. Im 19. Jh. wurde die Grenze in zunehmendem Maße durchlässig für den Personenverkehr. Hohe Zölle, vor allem zum Schutz der französischen Industrie, behinderten jedoch den Warenverkehr. Im Schatten der Zollschranken entwickelte sich die Region Nord-Pas-de-Calais zu einer führenden Industrieregion Frankreichs. Das französische Grenzgebiet verzeichnete in Folge des ökonomischen Aufschwungs eine starke Zuwanderung aus Belgien. LENTACKER (1973) schätzt, dass in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts etwa 400 000 Belgier nach Frankreich eingewandert sind. Um 1900 stammten etwa 200 000 Einwohner der Grenzregion Nord-Pas-de-Calais aus Belgien. Arbeitsmöglichkeiten boten sich vor allem in der rasch wachsenden Textilindustrie sowie in der Stahlindustrie und im Bergbau im nordfranzösischen Kohlebecken (*Pays Minier*). Im Raum Lille ließen sich flämische Immigranten vor allem in grenznahen Industrieorten wie Roubaix und Tourcoing oder in Arbeiterwohngebieten der Stadt Lille selbst wie z. B. Wazemme oder Fives nieder. Mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Änderung der französischen Einwanderungsgesetze wurde die dauerhafte Einwanderung Ende des 19. Jahrhunderts immer mehr durch ein grenzüberschreitendes Arbeitspendeln ersetzt. Jetzt entstanden Wohnsiedlungen von Arbeitspendlern in unmittelbarer Grenznähe auf belgischer Seite. Beispielsweise verdanken die belgischen Städte Mouscron und Menen ihr Wachstum dieser Entwicklung.

Die Industrialisierung hat zum Entstehen einer Vielzahl kleiner Industriestädte im Städtedreieck geführt, die im Laufe des 20. Jahrhunderts immer mehr zusammengewachsen sind. Siedlungsstrukturell lässt sich der Raum heute als Gebiet einer polyzentrischen und teilweise diffusen Urbanisierung kennzeichnen. Von den Gemeinden erreicht nur Lille (172 000 Einwohner) mehr als 100 000 Einwohner. Es folgen Roubaix (97 800 Einw.) und Tourcoing (93 800 Einw.). Auf belgischer Seite erreichen drei Städte eine Einwohnerzahl von über 50 000: Kortrijk, Tournai und Mouscron. Legt man die etwas weiträumigere Abgrenzung der Regionalkonferenz COPIT zugrunde (*Abb. 2*), so umfasst der Ballungsraum um das Städtedreieck 161 belgische und französische Gemeinden mit etwa 1,8 Mio. Einwohnern auf einer Fläche von 2 500 km^2. Etwa 2/3 der Einwohner leben im französischen Teil und 1/3 lebt in Belgien. Während die Bevölkerungsdichte im französischen Teil bei 1 300 Einw./km^2 liegt, beträgt sie im weiter abgegrenzten belgischen Teil nur weniger als 500 Einw./km^2.

Die Bevölkerungsentwicklung zeigt deutliche regionale Disparitäten (*Abb. 3*). Während die Gemeinden im wallonischen Teil in den achtziger Jahren nahezu durchgängig Bevölkerungsverluste verzeichneten, konnten die Gemeinden im Raum Kortrijk meist Bevölkerungsgewinne erzielen. In diesen Zahlen spiegelt sich auch die unterschiedliche Wirtschaftsentwicklung der Teilgebiete des Städtedreiecks wider. Der Bevölkerungszuwachs im Raum Kortrijk beruht vor allem auf Wanderungsgewinnen. Die sehr kleingliedrige französische Gemeindestruktur lässt einen Vergleich mit den belgischen (Groß-) Gemeinden nur bedingt zu. Auffällig sind im französischen Teil die Bevölkerungsverluste der Textilstädte im Nordosten. Das insgesamt höhere Bevölkerungswachstum im französischen Teil ist entscheidend auf höhere Geburtenraten zurückzuführen und nicht auf eine positive Wanderungsbilanz.

Die Wirtschaftsentwicklung der verschiedenen Teilgebiete ist in den letzten Jahrzehnten sehr unterschiedlich verlaufen:

- Im französischen Teil (*arrondissement* Lille)[1] hat die Krise der Textilindustrie besonders das Gebiet um Roubaix und Tourcoing und damit vor allem einige direkt an der Grenze liegende Gemeinden betroffen. Die neuen Arbeitsplätze im tertiären Sektor entstehen dagegen eher

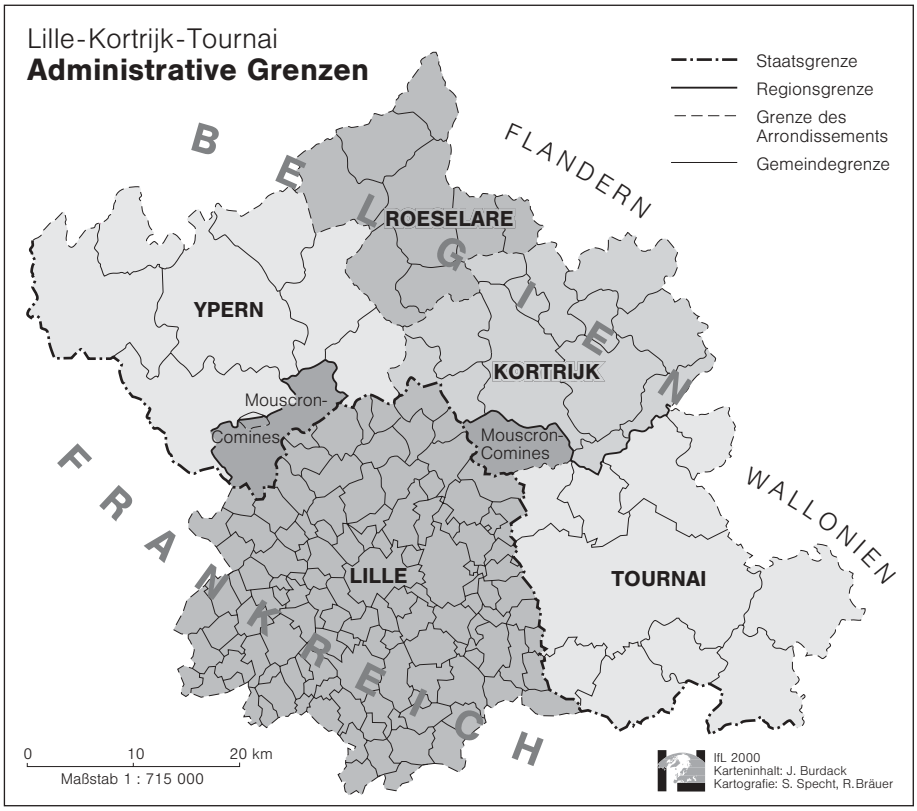

Abb. 2: Grenzüberschreitende Agglomeration Lille-Kortrijk-Tournai: Administrative Grenzen
Quelle: nach VAN STAEYEN 1995 (verändert)

Abb. 3: Grenzüberschreitende Agglomeration Lille-Kortrijk-Tournai: Bevölkerungsentwicklung in den 80er Jahren
Quelle: INSEE

um Lille und Ville Neuve d'Ascq in grenzferneren Gebieten (BRUYELLE 1991).

- Der wallonische Teil (*arrondissements* Tournai und Mouscron-Comines) ist von hoher Arbeitslosigkeit gekennzeichnet, die in den 90er Jahren meist zwischen 15-20 % lag und den Niedergang der traditionellen industriellen Basis reflektiert.
- Das *arrondissement* Kortrijk bildet den Kernraum des flämischen Teils des Städtedreiecks[2]. Im Gebiet um Kortrijk hat sich eine diversifizierte industrielle Basis entwickelt, die stark von dynamischen kleinen und mittleren Unternehmen getragen wird. Strukturprägend sind eine modernisierte Textilindustrie mit Bekleidungsgewerbe, die Metallverarbeitung und ein wachstumsintensiver Elektroniksektor. Das *arrondissement* Kortrijk gehört zu den Gebieten mit der niedrigsten Arbeitslosigkeit in Belgien (STEVENS 1989). Der Raum um Kortrijk ist zweifellos das wirtschaftlich dynamischste Teilgebiet des Städtedreiecks.

Das Grenzgebiet als Aktionsraum

Durch Wanderungsverflechtungen sowie Heirats- und Verwandtschaftsbeziehungen besteht seit langem ein enger Kontakt zwischen den Bevölkerungsgruppen im Grenzgebiet. So wird beispielsweise heute noch ein Fünftel der Eheschließungen in der belgischen Stadt Mouscron zwischen belgisch-französischen Paaren vorgenommen (GINET 1994). Viele zugewanderte Flamen haben sich innerhalb weniger Generationen in Frankreich assimiliert und die französische Sprache übernommen. Da auch die belgischen Flamen im grenznahen Raum meist über eine gute Kenntnis des Französischen verfügen, stellt die Sprachgrenze keine entscheidende Kommunikationsbarriere dar. Einschränkend muss jedoch erwähnt werden, dass nur wenige Franzosen Flämisch verstehen. Interaktionen der Grenzbevölkerung im Alltagsleben lassen sich in vielen Bereichen feststellen.

[1] Die meisten Gemeinden des arrondissements gehören dem Gemeindeverband um Lille, Roubaix und Tourcoing (CUDL) an.

[2] Nach der Abgrenzung der COPIT gehören auch die z. T. schon ländlich strukturierten flämischen *arrondissements* Ypern und Roslare zum Ballungsraum.

Im folgenden sollen einige typische Interaktionsfelder dargestellt werden.

Berufspendler

Auf die lange Tradition der belgischen Grenzpendler („*frontaliers*“) ist oben bereits hingewiesen worden. Den Höchststand erreichten die Pendlerzahlen in der Zwischenkriegszeit. Vor der Wirtschaftskrise, zu Beginn der 30er Jahre, querten mehr als 100 000 Belgier täglich bis wöchentlich die Grenze, um in Nordfrankreich zu arbeiten. Die überwiegende Mehrheit war in der Textilindustrie im Raum Lille-Roubaix-Tourcoing[3] beschäftigt. Auch in der Nachkriegszeit blieb die Zahl der belgischen Grenzpendler auf hohem Niveau. Zu Beginn der 60er Jahre betrug sie immer noch über 35 000.

Seit den 60er Jahren geht die Zahl der belgischen *frontaliers* stark zurück, zwischen 1960 und 1970 alleine um fast 50 %. Ausscheidende belgische Arbeiter wurden häufig nicht mehr durch nachrückende Landsleute ersetzt. Für den Rückgang sind vor allem die unterschiedlichen regionalwirtschaftlichen Entwicklungen in den verschiedenen Teilgebieten verantwortlich. Die Textilindustrie in der Agglomeration Lille-Roubaix-Tourcoing geriet in den siebziger Jahren in eine schwere Krise. Zu Beginn der 60er Jahre waren etwa 60 % der belgischen Grenzpendler in der Textil- und Bekleidungsindustrie beschäftigt. Die Zahl der belgischen Arbeiter in der Textil- und Bekleidungsindustrie der Agglomeration ging zwischen 1960 und 1980 von 21 000 auf unter 5 000 zurück (GINET 1994). Einen zusätzlichen Grund für den Rückgang belgischer Arbeitskräfte stellt auch die zunehmende Verfügbarkeit von nordafrikanischen Immigranten auf dem nordfranzösischen Arbeitsmarkt dar.

Der Wirtschaftsaufschwung in Flandern hat zu einer Umkehrung des Lohn- und Entwicklungsgefälles geführt. Beschäftigte erreichen heute in Belgien ein deutlich höheres Lohnniveau als in Frankreich (VAN GHELUWE 1996). Die Zahl der französischen Grenzpendler übersteigt in den 90er Jahren erstmalig die der belgischen *frontaliers* (*Abb. 4*).

Beim Arbeitsweg müssen selten große Distanzen überwunden werden. Die Wohn- und Zielgemeinden der Grenzpendler liegen zum großen Teil direkt an der Grenze. *Abbildung 5* zeigt die Wohn- und Arbeitsorte von Grenzpendlern aus

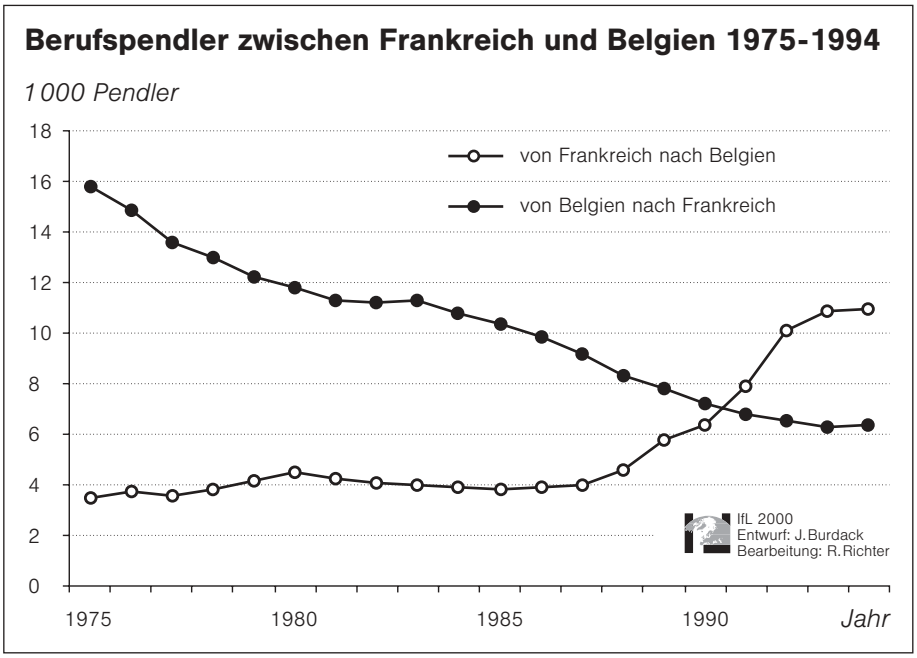

Abb. 4: Grenzüberschreitende Agglomeration Lille-Kortrijk-Tournai: Berufspendler zwischen Frankreich und Belgien 1975-1994
Quelle: nach FOURNIS 1995

Frankreich und ihre Arbeitsorte in Belgien. Die wichtigsten Wohnorte sind die Gemeinden Halluin, Roubaix, Tourcoing und Wattrelos mit jeweils mehr als 250 grenzüberschreitenden Pendlern. Die Bedeutung der Auspendler nach Belgien sollte für diese Gemeinden jedoch nicht überschätzt werden. Die grenzüberschreitenden Pendler repräsentieren jeweils nur einen geringen Anteil an der Gesamtzahl der Auspendler. Die wichtigsten Zielorte sind Comines, Mouscron und Tournai in Wallonien und das Gebiet um Kortrijk (Kortrijk, Menen, Wevelgem). Bei den Grenzpendlern in Richtung Belgien sind Männer mit 81 % deutlich in der Überzahl. Mehr als die Hälfte der Pendler (57 %) arbeitet in belgischen Industriebetrieben (LETINOWSKA-SWIAT 1998).

Binationale Regelungen schufen nach dem Zweiten Weltkrieg einen gesetzlichen Rahmen für die Grenzpendler. Das belgisch-französische Finanzabkommen von 1964 ermöglicht es Grenzpendlern, die innerhalb eines jeweils 20 km breiten Grenzstreifens wohnen und arbeiten, ihre Steuern am Wohnort zu zahlen. Der größte Teil der Arbeitspendler erfüllt diese Voraussetzungen, so z. B. etwa 80 % der französischen Grenzpendler. Die niedrigere französische Einkommenssteuer begünstigt Pendler mit Wohnsitz im französischen Grenzstreifen. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass sich unter den 7 500 Grenzpendlern, die in Frankreich wohnen und in Belgien arbeiten, auch etwa 1 000 belgische Staatsbürger befinden.

Ausbildungspendler

Auch das Pendeln zu Ausbildungszwecken ist eine lang etablierte Handlungsroutine im Grenzgebiet. Während der Hauptstrom der Berufspendler jedoch traditionell von Belgien nach Frankreich führte, verläuft der Hauptstrom der Ausbildungspendler traditionell in umgekehrter Richtung. Nach der Trennung von Staat und Kirche in Frankreich zu Beginn des Jahrhunderts hatten zahlreiche konfessionell orientierte nordfranzösische Schulen ihren Standort ins benachbarte Belgien verlegt. Viele dieser Einrichtungen blieben auf eine französische Schülerschaft ausgerichtet[4]. Mitte der 90er Jahre lag die Zahl der französischen Schüler in den *arrondissements* Mouscron-Comines und Tournai bei 10 500 (MOREL 1998). Die französischen Schüler besuchen wegen der französischen Unterrichtssprache nahezu ausschließlich Einrichtungen in Wallonien. Die wallonischen Schulen sehen durch die französischen Jugendlichen eine Möglichkeit, den durch eine geringe Geburtenrate in

[3] Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Schwerindustrie im Sambretal.

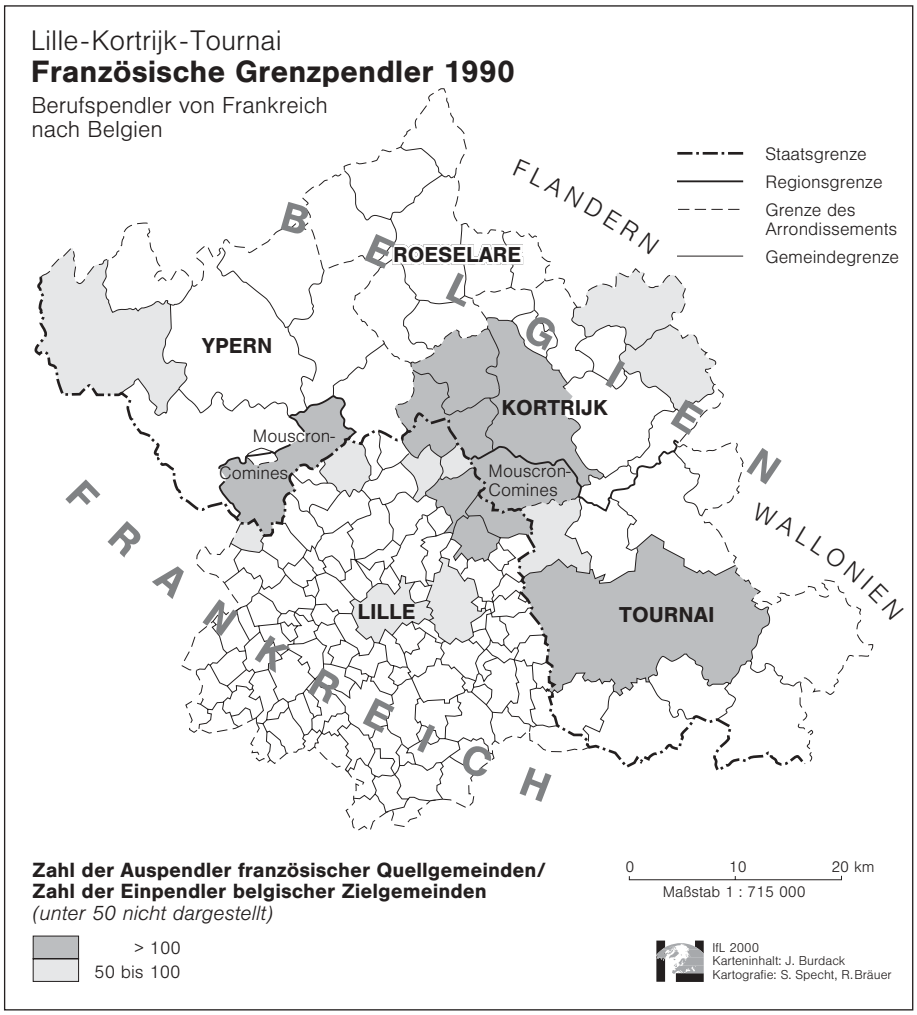

Abb. 5: Grenzüberschreitende Agglomeration Lille-Kortrijk-Tournai: Französische Grenzpendler 1990 – Berufspendler von Frankreich nach Belgien
Quelle: nach LETINOWSKA-SWIAT 1998

Belgien bedingten Rückgang der Schülerzahlen zu kompensieren. Die Schulpendler konzentrieren sich in den unmittelbar an der Grenze gelegenen Ortschaften. In den Grenzstädten Comines (Bel.) und Mouscron stellen sie 35 % bzw. 27 % der Schüler und in der etwas weiter von der Grenze gelegenen Stadt Tournai immer noch 13 %. Einzelne Schulen erreichen Werte von bis zu 40 % französischer Schüler (STEVENS 1989). Die Gründe für den Schulbesuch in Belgien sind vielfältig. Kleinere Klassengrößen, fachliche Spezialisierungen in technischen Bereichen, die in Frankreich nicht angeboten werden, und ein besseres Angebot für behinderte Schüler zählen hierzu. Besonders nachgefragt sind Fachschulen mit technischer Ausrichtung wie z. B. das Institut St. Luc in Tournai.

Im vorschulischen Bereich zeigt sich eine ähnliche Tendenz wie in den Schulen. Vor allem in den Kindergärten und -tagesstätten der grenznahen belgischen Städte finden sich viele französische Kinder. In Mouscron z. B. beträgt der Anteil von französischen Kindern etwa 20 %. Ein bessere Qualität der Betreuung in kleineren Gruppen und die kürzeren Wartezeiten für Kindergartenplätze sind wichtige Gründe für die Nutzung belgischer Kindergärten (MOREL 1998).

Altenpflege

Altenheime und Altenpflegeheime im belgischen Grenzgebiet werden in den letzten Jahren in zunehmendem Maße von Senioren aus Frankreich in Anspruch genommen. Mitte der 90er Jahre belegen über 1 000 französische Senioren Plätze in Alteneinrichtungen in grenznahen wallonischen *arrondissements*. Dies entspricht einem Anteil von etwa 15 % der Bettenkapazität (MOURA und VAN GHELUWE 1998). Nachgefragt werden vor allem Plätze in kleinen, privat betriebenen Alten- und Pflegeeinrichtungen, die sich in großer Zahl im belgischen Grenzgebiet etabliert haben. Auf der französischen Seite dominieren dagegen größere Einrichtungen des öffentlichen Sektors. Kürzere Wartezeiten für einen Heimplatz und ein besserer Pflegeservice werden als Hauptgründe für die Bevorzugung belgischer Heime genannt. Unterschiede im Preisniveau spielten dagegen keine große Rolle (MOURA und VAN GHELUWE 1998).

Einkaufs- und Freizeitverhalten

Die grenzüberschreitenden Interaktionen im Einkaufs- und Freizeitbereich zeigen ein sehr differenziertes Bild. Die Kundenströme verlaufen hier in beide Richtungen, zeigen aber deutlich unterschiedliche räumliche Orientierungen und ein unterschiedliches Kaufverhalten. Französische Kunden tätigen einen großen Teil ihrer Einkäufe in Belgien in den innerstädtischen Zentren der Grenzorte. Häufig beginnen die Geschäftsgebiete direkt an der Grenze und ziehen sich mit vielen kleinen Geschäften, Cafés und Restaurants entlang der Hauptstraße durch den Ort. Die französischen Besucher kaufen vor allem Schokolade, Konfekt, hochprozentigen Alkohol und Blumen, einfache Bekleidung und Möbel. Beliebt ist auch der Besuch von Cafés, Restaurants und Diskotheken. Es wird geschätzt, dass an jedem Wochenende 5 000 bis 10 000 jugendliche Diskothekenbesucher aus Frankreich nach Belgien kommen (VAN GHELUWE 1998). Neben Preisvorteilen durch unterschiedliche Besteuerung spielen für das Einkaufsverhalten auch die kundenfreundlicheren Öffnungszeiten auf der belgischen Seite eine Rolle. In belgischen Grenzstädten haben Geschäfte häufig auch am Sonntag geöffnet. Es zeigt sich hier außerdem ein gewisses Kopplungsverhalten. Ein Wochenendbummel in einem belgischen Grenzort kann zu einem Restaurantbesuch und kleineren Einkäufen genutzt werden. Die Preise in den Geschäften sind in der Regel auch in französischen Francs aus-

[4] Nach der Einführung eines speziellen Schulgeldes für Schüler ohne Wohnsitz in Belgien ging die Zahl der französischen Schüler ab 1975 zurück. In den *arrondissements* Mouscron-Comines und Tournai stellten französische Jugendliche vor Einführung des Schulgeldes 13 % bzw. 9 % der Schüler. Nach 1975 verringerte sich die Zahl der französischen Schüler dort von etwa 5 500 auf 3 800. Ein erneuter Anstieg ist seit dem Ende der 80er Jahre zu verzeichnen, nachdem die europäische Rechtsprechung das Sonderschulgeld 1988 aufgehoben hatte.

gewiesen, und französisches Geld wird wie selbstverständlich akzeptiert. Das Verkaufspersonal in den flämischen Grenzorten bedient französische Kunden in ihrer Landessprache.

Die belgischen Kunden dagegen nehmen das Angebot in den Innenstädten der französischen Grenzorte kaum wahr. Die Stadtzentren haben hier in der Regel nur eine eingeschränkte Ausstattung.

Ein typisches Beispiel für Geschäftszentren an der Grenze stellt die Doppelstadt Halluin-Menen dar (*Abb. 6*). Erfasst sind in der Kartierung die Geschäfte entlang der Hauptstraße und in den angrenzenden Straßenbereichen[5].

Die grenznahen traditionellen Geschäftszentren in den französischen Innenstädten werden von belgischen Käufern zugunsten der weiter im Hinterland gelegenen großen, neuen regionalen Einkaufszentren und *Hypermarchés* (Verbrauchermärkte) übersprungen. Eine nennenswerte belgische Klientel verzeichnen z. B. die Einkaufszentren in Roncq, Roubaix und Villeneuve d'Ascq. Während bei den Einkaufszentren in Roncq und Roubaix die relative Nähe zur Grenze für die belgischen Kunden ausschlaggebend ist, sind es bei dem Einkaufszentrum V2 in Villneuved´Ascq, das etwa 15 Straßenkilometer von der Grenze entfernt liegt, wohl vor allem die gute Verkehrsanbindung über die Autobahnen und das vielfältige Warenangebot des mit 60 000 m² Verkaufsfläche größten Einkaufszentrums der Region. Das knapp 20 km von der Grenze entfernte Stadtzentrum von Lille hat für belgische Kunden eine Bedeutung bezüglich ausgewählter Güter des gehobenen Bedarfs. Zu nennen sind hier an erster Stelle hochwertige Bekleidung, Schuhe und andere Lederwaren sowie Parfum und Kosmetikartikel. Die Innenstadtgeschäfte dieser Branchen realisieren zwischen 10 % und 30 % ihrer Umsätze durch belgische Kunden (STEVENS 1989).

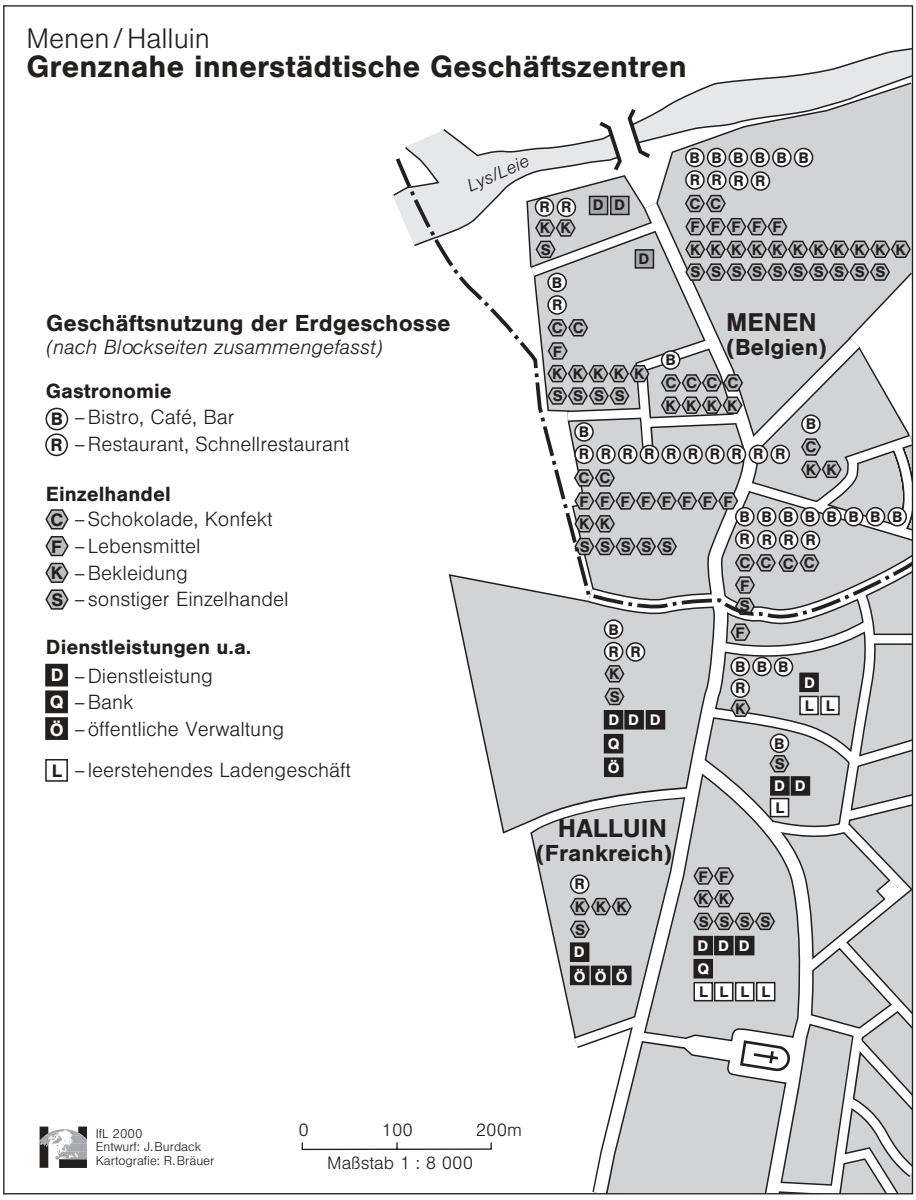

Abb. 6: Menen (Belgien) und Halluin (Frankreich): Grenznahe innerstädtische Geschäftszentren
Quelle: eigene Kartierung (Stand: Oktober 1998)

Grenzüberschreitende Kooperation

Die lang etablierten und vielfältigen Interaktionen der Grenzbevölkerung im Alltagsleben stehen in Kontrast zum langjährigen Defizit an grenzüberschreitenden Kooperationen. Bis vor etwa 10 Jahren existierten lediglich informelle Kontaktnetze, die in räumlicher Hinsicht vor allem zwischen benachbarten Grenzstädten und sektoral zwischen Fachbehörden mit ähnlichen Aufgaben geknüpft wurden (GINET 1994). Neben nationalen Vorbehalten und dem mangelnden Interesse politischer Akteure an grenzüberschreitenden Problemlösungen wurde eine Kooperation auf lokaler und regionaler Ebene auch durch den stark unterschiedlichen Verwaltungsaufbau in Frankreich und Belgien behindert. Zu nennen ist hier vor allem der Unterschied zwischen belgischem Föderalismus und französischem Zentralismus. Seit den Dezentralisierungsgesetzen in Frankreich zu Beginn der 80er Jahre verfügen die französischen Gebietskörperschaften über größere Kompetenzen der Selbstverwaltung und können im grenzüberschreitenden Dialog eigenständiger agieren. Trotzdem stellen die unterschiedlichen Befugnisse der verschiedenen Verwaltungsebenen in Fragen der Stadtentwicklung weiterhin ein Kooperationshemmnis dar (*Tab. 1*).

Als ein erster Ansatzpunkt einer institutionalisierten grenzüberschreitenden Kooperation kann das belgisch-französische Aktionsprogramm PACTE *(programme d'action et de coopération transfrontalière européenne*) von 1989 gewertet werden (SEGUY 1998). PACTE stellt einen typischen „Top down"-Ansatz der Kooperation dar. Das Programm wurde auf zentralstaatlicher Ebene ausgehandelt und von Belgien,

[5] Andere Beispiele werden in einer Untersuchung von COSAERT (1994) angeführt z. B. Wattrelos-Herseaux oder Armentieres-Le Bizet.

Verwaltungsebene	Frankreich	Belgien
Zentralstaat	– Festsetzung des gesetzlichen Rahmens (legislative Kompetenz)	– keine Kompetenzen
Region	– gewisse Exekutivfunktionen im Bereich der Raumplanung – keine Aufsicht (*tuelle*) über die unteren Ebenen (départements, Kommunen)	Festsetzung des gesetzlichen Rahmens (legislative Kompetenz) – wichtige Exekutivfunktionen (Ausarbeitung und Implementierung von Planungsdokumenten) – Aufsicht über die unteren Ebenen (Provinzen, Kommunen) – legislative Kompetenz zur Dezentralisierung von Aufgaben zu unteren Ebenen
Départment oder Provinz	– gewisse exekutive Kompetenzen im Bereich der Raumplanung – keine Rechtsaufsicht über die Kommunen	– gewisse Exekutivfunktionen – Rechtsaufsicht über die Kommunen
Interkommunale Strukturen (Gemeindeverbände)	– freiwillige oder staatlich verordnete Kooperationsstruktur – Transfer kommunaler Planungskompetenzen – nur geringer Teil des Territoriums wird von Gemeindeverbänden abgedeckt (vor allem große Agglomerationen)	– freiwillige Kooperation der Gemeinden – kein Transfer von Gemeindekompetenzen – nahezu das gesamte Staatsgebiet ist abgedeckt
Gemeinde	– verfügt über die wesentlichen Kompetenzen der Stadtentwicklung (außer bei einem Transfer der Kompetenzen zu Gemeindeverbänden): Ausarbeitung, Beschluss und Implementierung von Planungsdokumenten (u. a. Bauleitplanung) – Handlungsfähigkeit ist häufig durch die geringe Größe (insgesamt 36.500 Gemeinden) eingeschränkt	– verfügt über die Kompetenz zur Ausarbeitung von Planungsdokumenten aber nicht zur Inkraftsetzung – ist der Rechtsaufsicht der Region und der Provinz unterworfen
Synthese	– System das die wichtigsten exekutiven Kompetenzen den Gemeinden zuordnet (interkommunale Kooperation wird gefördert und z. T. verordnet) – alle legislativen Befugnisse verbleiben auf dem zentralstaatlichen Niveau	– System mit einer Zentralisierung auf dem Niveau der Regionen – Entwicklungsunterschiede in Flandern und Wallonien mit stärkerer Dezentralisierung in Wallonien

Tab. 1: Verteilung der Kompetenzen im Bereich der Stadtentwicklung in Belgien und Frankreich
Quelle: nach VAN STAEYEN 1995 (verändert)

Frankreich und den Regionen Nord-Pas-de-Calais und Wallonien unterzeichnet. Die Bedeutung von PACTE lag darin, dass hier ein offizieller Rahmen geschaffen wurde, innerhalb dessen auf Expertenebene Konzeptionen für gemeinsame grenzüberschreitende Studien und Projekte erarbeitet werden konnten.

Von entscheidender Bedeutung für die Kooperation im belgisch-französischen Grenzraum war aber vor allem die Initiative INTERREG der EU. INTERREG wirkte als Katalysator und hatte einen deutlichen Aufschwung und eine Zunahme in der Intensität der Zusammenarbeit zur Folge. Die Möglichkeit einer Finanzierung mit EU-Mitteln bedeutete einen erheblichen Anreiz für grenzüberschreitende Projektansätze. Ziel der Initiative INTERREG der EU ist es, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu fördern und damit die Nachteile der Randlage, von der Grenzregionen häufig gekennzeichnet sind, auszugleichen. Das Gebiet des grenzüberschreitenden Städtedreiecks um Lille-Kortrijk-Tournai wird von zwei verschiedenen INTERREG-Programmen erfasst: einerseits vom Programm zwischen Nord-Pas-de-Calais und Wallonien und andererseits vom Programm Nord-Pas-de-Calais und Flandern.

Kortrijk ist am Programm Nord-Pas-de-Calais und Westflandern beteiligt und Mouscron und Tournai am Programm Nord-Pas-de-Calais und Wallonien[6]. Der Gemeindeverband Lille (CUDL) ist von beiden Programmen betroffen. Die Projektmaßnahmen beider Programme wurden 1992 im Rahmen von INTERREG I von der EU genehmigt. Inhaltlich standen im Raum Lille-Kortrijk-Tournai vor allem Wirtschaftsförderung – insbesondere die Förderung kleiner und mittlerer Unternehmen –, Tourismus, Forschungsförderung und Umweltschutz im Vordergrund. Erwähnenswerte Einzelprojekte umfassten z. B. die Einrichtung einer Buslinie zwischen Wattrelos (Fr.) und Mouscron (Bel.) und die Eröffnung von Informationsbüros für Unternehmen, die im Nachbarland aktiv werden wollen.

Viele der mit INTERREG-Finanzmitteln durchgeführten Projekte konnten an konzeptionelle Vorarbeiten von PACTE Studien anknüpfen. Im Rahmen des Folgeprojekts INTERREG II sind u. a. folgende Maßnahmen geplant:

- die Einrichtung weiterer Informationsbüros für grenzüberschreitende Belange in Belgien und Frankreich,
- ein grenzüberschreitendes Sanierungsprogramm für das Flusstal der Espierre (Canal de Roubaix),
- die Entwicklung eines Zentrums der Textilindustrie (Beratungszentrum und Leistungsschau).

Mit Hilfe der INTERREG-Förderung konnte sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den 90er Jahren auf lokaler und regionaler Ebene in vielfältiger Form etablieren. Bei der Darstellung der verschiedenen Kooperationsansätze ist es sinnvoll, die verschiedenen Maßstabsebenen der Region (regionale Ebene), der Gemeindeverbände (intraregionale Ebene) und der Gemeinden (Gemeindeebene) zu unterscheiden. Auf den verschiedenen Ebenen stehen jeweils unterschiedliche Kooperationsinhalte im Vordergrund.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf regionaler Ebene

Die Zusammenarbeit auf der Ebene der Regionen wurde zunächst in Form von Absichtserklärungen fixiert. Solche *déclarations d'intention* wurden zwischen der Region Nord-Pas-de-Calais und den Regionen Wallonien und Flandern in den Jahren 1985 bzw. 1990 getroffen. Auf der Basis der *déclarations d'intention* erfolgte 1991 die Gründung einer Euroregion aus insgesamt fünf Partnerregionen. Beteiligt an der Euroregion sind neben der französischen Region Nord-Pas-de-Calais, die belgischen Regionen Brüssel, Flandern und Wallonien und die britische Grafschaft Kent. Die Euroregion hat als Zielsetzung, grenzüberschreitende Probleme von regionaler Bedeutung zu lösen. Die Zusammenarbeit zwischen den Partnerregionen findet hauptsächlich in der Durchführung gemeinsamer Studien zu grenzüberschreitenden Problemen ihren Ausdruck. Wichtige Kooperationsinhalte auf regionaler Ebene sind Verkehrsprobleme – hier besonders der überregionale Güterverkehr auf der Straße – und Umweltschutz. Weitere Themen umfassen u. a. den Küstenschutz, die Koordination von Infrastrukturprojekten, Fragen von Regionalplanung und Raumentwicklung sowie die Energieversorgung.

Als ein wesentliches Hemmnis der Arbeit der Euroregion hat sich ihre weiträumige Abgrenzung mit mehr als 15 000 000 Einwohnern herausgestellt. Durch die drei belgischen Mitgliedsregionen ist z. B. das gesamte belgische Staatsgebiet beteiligt. Die Euroregion umfasst Gebiete mit sehr unterschiedlichen Wirtschafts- und Raumstrukturen. Diese reichen z. B. von der europäischen Metropole Brüssel bis zu peripheren Räumen in den Ardennen oder dem ländlichen Kent, dem „Garten Englands". Es erscheint schwierig, aus diesen heterogenen Problemlagen heraus Anstöße für konkrete gemeinsame Projekte zu entwickeln. Die Arbeit wird z. B. auch durch die innenpolitischen Abstimmungsprobleme zwischen den belgischen Regionen belastet. Von den Institutionen und der Idee der Euroregion gehen so zurzeit kaum nennenswerte Impulse zur Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Kooperation aus.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf intraregionaler Ebene

Das in den 80er Jahren gewachsene Interesse lokaler politischer Akteure an der Entwicklung einer Städtekooperation zwischen Lille, Tournai und Kortrijk hängt vor allem mit regionalen Wirtschaftsentwicklungen und der neuen Position der Region im europäischen Verkehrsnetz zusammen. Die traditionelle industrielle Basis des Grenzgebiets mit dem Schwerpunkt in der Textilindustrie ist durch wachsende internationale Konkurrenz in eine tiefe Krise geraten. Hoffnungen für einen neuen Wirtschaftsaufschwung verbinden sich vor allem mit einem Arbeitsplatzwachstum im Dienstleistungsbereich und der neuen Funktion einer Verkehrsdrehscheibe. Schlüsselprojekte in diesem Zusammenhang sind der Kanaltunnel und das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz. Um das Ziel einer wirtschaftlichen Erneuerung zu erreichen, erscheint es nach dem dominierenden regionalen Entwicklungsdiskurs, der sich u. a. in zahlreichen Planungsdokumenten niederschlägt, als notwendig, sich als Knotenpunkt im entstehenden Netz europäischer Metropolen zu etablieren. Da offensichtlich keine der Grenzstädte alleine das wirtschaftliche Potenzial hierzu besitzt, hat das Konzept, durch Formierung eines grenzübergreifenden Städtenetzes eine „europäische Größenordnung" zu erreichen, auf beiden Seiten der Grenze einen wachsenden Zuspruch erfahren. Das Leitbild der *métropole transfrontalière* (grenzüberschreitende Metropole) beinhaltet den Grundgedanken des Städtenetzkonzepts, durch Bündelung der Kräfte im Sinne eines „kooperierenden Gesamtstandorts" Wettbewerbsvorteile zu erreichen. Das Leitbild der *métropole transfrontalière* hat inzwischen Eingang in Planungsdokumente beiderseits der Grenze gefunden. Ein Beispiel hierfür stellt der Stadtentwicklungsplan für die Stadtregion um Lille dar. Im *Schéma directeur de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise (SDA*U) von 1994 wird die Verwirklichung des Leitbildes als eines von drei grundsätzlichen Entwicklungszielen der Stadtregion angeführt:

- ausgeglichene Entwicklung zwischen den Gemeinden der Agglomeration,
- Interessenausgleich („*dialogue harmonieux*") zwischen der Agglomeration und der Region und
- Entwicklung einer grenzüberschreitenden Metropole.

Das grenzüberschreitende Städtenetz wird im SDAU als notwendige Voraussetzung angesehen, um nicht nur die Dimension einer Metropole im europäischen Maßstab zu erreichen, sondern auch um das Risiko einer „Marginalisierung" im nationalen Raum zu vermeiden (SDAU 1994). Lille soll nicht zu einem Vorort von Paris werden. Zielstellungen eines grenzüberschreitenden Städtenetzes finden sich auch in den Raumentwicklungskonzepten auf belgischer Seite, so z. B. im wallonischen Raumordnungsplan PRWAT *(Plan régional wallon d'amenagement du territoire*) von 1994 (VANDERMOTTEN 1998).

Die wichtigste Repräsentation des Städtenetzes ist die 1991 gegründete Regionalkonferenz COPIT (*Conférence permanente intercommunale transfrontalière*). In der Regionalkonferenz sind fünf Gemeindeverbände zusammengeschlossen: die Gemeindeverbände um Lille (CUDL), Mouscron und Comines (IEG), Tournai (IDETA), Kortrijk (LEIEDAL) und Menen (WIER).

[6] Im Rahmen von INTERREG I erhielt die Region Nord-Pas-de-Calais insgesamt 50 Mio. ECU für die Durchführung von drei Programmen von der EU-Kommission. Das dritte Förderprogramm betraf Projekte zwischen Kent und Nord-Pas-de-Calais.

Die Mitglieder versammeln sich regelmäßig zweimal pro Jahr zur Erörterung grenzüberschreitender Planungsprobleme. Hauptziel von COPIT ist die Entwicklung von grenzüberschreitenden Netzen innerhalb des Konzepts der *métropole transfrontalière* (COPIT 1994). Inhaltliche Themen betreffen vor allem Wirtschaftsförderung und Umweltschutz. Beteiligt an der praktischen Arbeit sind in erster Linie Lokalpolitiker und Verwaltungsexperten. Es sollen in diesem Rahmen konkrete Projekte formuliert werden, die dann von den Partnern gemeinsam durchgeführt werden. Als Beispiele für konkrete Projektvorhaben lassen sich Entwicklungsplanungen für mehrere grenzüberschreitende Flusstäler nennen, so für das Tal der Espierre (Canal de Roubaix) und das Tal der Lys (Leie). Ein weiteres Projekt hat z. B. die Erstellung eines grenzüberschreitenden Geographischen Informationssystems zum Ziel. Nachdem die Mehrzahl der Vorhaben in der Anfangsphase von COPIT durch INTERREG finanziert wurde, steht jetzt auch eine Projektfinanzierung durch das TERRA-Programm der EU („Groodstat") zur Verfügung. Die Effizienz der Zusammenarbeit im Rahmen von COPIT wird immer noch durch rechtliche Probleme behindert. Es ist z. B. keine gemeinsame Verwaltung von grenzüberschreitenden Projekten möglich, da ein entsprechendes bilaterales nationales Abkommen fehlt.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf Gemeindeebene

Die Kooperation auf kommunaler Ebene beschränkt sich in der Regel auf Gemeinden in unmittelbarer Grenznähe. Informelle Kontakte zwischen den Bürgermeistern haben hier eine lange Tradition. Erst in den letzten 10 Jahren kam es jedoch zu einer Institutionalisierung der Kontakte in Kooperationsnetzwerken. Stärker als bei den anderen Kooperationsebenen bilden im kommunalen Bereich konkrete Probleme vor Ort die Kooperationsinhalte.

Als wichtigste Kooperationsnetzwerke auf Gemeindeebene lassen sich u. a. nennen:

- „Comines Europe" mit den Städten Comines (Bel.) und Comines (Fr.),
- „Eurozone" mit den französischen Städten Leers, Roubaix und Wattrelos und den belgischen Städten Espierres-Helchin, Estaimpuis und Mouscron,
- die Kooperation zwischen Halluin (Fr.) und Menen (Bel).

Ziel der von den beiden Comines gegründeten Kooperationsstruktur „*Comines Europe*" ist es, die Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Stadtgebiet zu verbessern. Erste Maßnahmen betrafen die Einrichtung von Informationsbüros zu grenzüberschreitenden Fragen. Langfristig angelegt ist das Projekt eines gemeinsamen Klärwerks, das die Abwässer beider Städte behandeln soll. Ähnliches gilt für den Bau einer weiteren Brücke über den Grenzfluss Lys als Teil einer dringend benötigten Umgehungsstraße. Die beiden Comines sind Kleinstädte im Nordwesten der Agglomeration Lille. Das belgische Comines hat 18 000 Einwohner, die französische Stadt ist mit 11 000 Einwohnern etwas kleiner. Beide Siedlungen erstrecken sich bis direkt an die Grenze und werden nur durch den Grenzfluss getrennt bzw. durch eine Brücke verbunden. Etwa 16 % der Einwohner von Comines (Bel.) sind französische Staatsbürger und 5 % der Einwohner von Comines (Fr.) haben die belgische Staatsangehörigkeit (GINET 1994).

Die „*Eurozone*" beruht auf einem Kooperationsabkommen von 1989. Sie umfasst ein Gebiet mit mehr als 300 000 Einwohnern. Hauptziel der Eurozone ist die Wirtschaftsentwicklung des peripher im Städtedreieck gelegenen Raumes. Konkrete Projekte sehen vor allem die Einrichtung von gemeinsam betriebenen Gewerbeparks auf dem Gebiet der Gemeinde Wattrelos vor. Zur Verbesserung des Verkehrsanschlusses des peripheren Raumes soll der grenzüberschreitende ÖPNV ausgebaut werden. Eine Buslinie zwischen Moucrons und Wattrelos wurde bereits in Betrieb genommen. Angestrebt wird außerdem eine Verlängerung der Untergrundbahn von Lille (VAL) in das belgische Grenzgebiet.

Die Zusammenarbeit zwischen *Halluin (Fr.)* und *Menen (Bel.)* ist weniger stark institutionalisiert und basiert auf einer Absichtserklärung der beiden Gemeinden (*protocole de coopération transfrontalière*). Bei beiden Gemeinden handelt es sich um Kleinstädte: Das französische Halluin hat 17 600, die belgische Stadt Menen 19 700 Einwohner.[7] Während Menen eine lange Geschichte als Festungsstadt hat, entstand Halluin erst im 19. Jh. hauptsächlich durch flämische Zuwanderung. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war mehr als die Hälfte der Bevölkerung von Halluin flämischen Ursprungs. Allein zwischen 1851 und 1866 hatten sich 6 000 Flamen in der Stadt niedergelassen. Später siedelten die flämischen Grenzgänger vor allem auf belgischer Seite im grenznahen Viertel Barakken[8].

Der Ausbau des Grenzflusses Lys für Schiffe bis zu 1 350 t schuf in den letzten 10 Jahren eine neue planerische Situation im Stadtgebiet. Durch Flussverlegung und Drainage entstand eine Halbinsel zwischen den Siedlungen. Die Auswirkungen der Flussverlegung stellen den zurzeit wichtigsten Kooperationsinhalt dar. Obwohl die Halbinsel fast vollständig auf französischem Gebiet liegt, wurde im Rahmen des *protocole de coopération transfrontalière* auch die belgische Gemeinde am Planungsprozess beteiligt. Die Planungen sehen eine Freizeitzone im Osten der Halbinsel vor, deren Kern von einem Jachthafen für 40 Boote gebildet werden soll. Im Westen der Halbinsel entsteht ein Gewerbegebiet für kleine und mittlere Unternehmen. Beide Areale werden durch eine Erschließungsstraße getrennt, die gleichzeitig die Funktion einer Umgehungsstraße zur Entlastung der Innenstädte erfüllt. In einer zweiten Ausbauphase sollen Fußwege und ein Restaurant errichtet werden. Das Erholungsgebiet könnte als ein Bindeglied zwischen den beiden Städten fungieren. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt zu 50 % aus INTERREG-Mitteln der EU. Von den restlichen 50 % entfallen 30 % auf die Region Nord-Pas-de-Calais und jeweils 10 % auf die staatlichen Wasserwege Frankreichs (*Voie Navigables de France*) und die französische Gemeinde Halluin. Die belgische Seite ist finanziell nicht beteiligt. Sie befürwortet das Vorhaben jedoch und hat so den Einsatz von EU-Fördermitteln ermöglicht.

Die flämische Stadt Menen hat ihrerseits die Federführung bei längerfristig angelegten Kooperationsprojekten zur besseren räumlichen Integration der beiden Städte übernommen. Im Rah-

[7] Als Gemeinde hat Menen 32 400 Einwohner. Diese Zahl bezieht jedoch auch die ehemals selbständigen Gemeinden Rekkem und Lauwe mit ein.

[8] Das enge Verhältnis von Haluin und Menen drückt sich auch bei Durchführung gemeinsamer Volksfestveranstaltungen wie z. B. dem jährlichen Karnevalsumzug aus.

men von INTERREG II soll die innerstädtische Hauptstraßenverbindung nach Fertigstellung der Umgehungsstraße zu einer attraktiven Fußgängerzone umgestaltet werden. Außerdem ist ein gemeinsamer Gewerbepark geplant.

Schlussbemerkungen

Die Darstellung grenzüberschreitender Alltagsaktivitäten der Bevölkerung hat ein breites Spektrum von Bereichen aufgedeckt, bei denen die Staatsgrenze keine entscheidende Interaktionsbarriere mehr darstellt. Zusammengenommen bestätigen Vielfalt und Intensität der Aktivitäten die These, dass sich ein grenzüberschreitender Aktionsraum im Grenzgebiet herausgebildet hat, der vor allem die unmittelbar an der Grenze gelegenen Gemeinden umfasst. Nicht nur die Territorialgrenze ist weitgehend offen, sondern auch die Systemgrenzen sind teilweise durchlässig. Dies betrifft z. B. den Arbeitsmarkt, Teile des Schulwesens und des privaten Gesundheitswesens.

Andererseits weisen die aufgezeigten Interaktionsmuster jedoch auch darauf hin, dass der Umfang vieler grenzüberschreitender Aktivitäten quantitativ – im Vergleich zum Gesamtvolumen der Interaktionen – nicht sehr bedeutend ist:

- Grenzpendler machen auch in den Grenzstädten meist nur einen geringen Prozentsatz der Gesamtzahl der Auspendler aus (LETNIOWSKA-SWIAT 1998).
- Den wenigen grenzüberschreitend nachgefragten Produkten und Dienstleistungen stehen viele andere gegenüber, die immer noch nahezu ausschließlich im nationalen Kontext erworben werden (z. B. Arztbesuche, Bankwesen).

In den letzten Jahren ist ein breites Spektrum von Kooperationen auf intraregionaler und kommunaler Ebene entstanden. Initiativen wie COPIT auf der Ebene von Gemeindeverbänden und z. B. „Comines-Europe“ auf Gemeindebene stellen dabei einen neuen „*Bottom up*“-Ansatz der regional initiierten Zusammenarbeit ohne die Einbeziehung zentralstaatlicher Vermittlungsinstanzen dar.

Die Profilierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene ist nicht vordringlich darauf zurückzuführen, dass sich die institutionalisierten Formen der Zusammenarbeit als „Selbstläufer“ aus Alltagsroutinen und informellen Kontakten entwickelt hätten. Die entscheidenden Impulse zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit resultierten nicht aus der Alltagspraxis an der Grenze, sondern kamen von außerhalb der Region. Es sind vor allem die Auswirkungen von international wirksamen Prozessen und veränderten Rahmenbedingungen, die ein Umdenken der politischer Akteure auf beiden Seiten der Grenze auslösten. Im Einzelnen lassen sich als Gründe für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Kooperation in den 90er Jahren u. a. anführen:

- die Auswirkungen der europäische Integration,
- das Entstehen des europäischen Binnenmarktes,
- neue europäischer Förderinstrumente für Grenzregionen im Rahmen von INTERREG,
- die französische Politik der Dezentralisation, die den Gebietskörperschaften verstärkte Kompetenzen übertragen hat,
- der wirtschaftliche Strukturwandel mit die Krise der traditionellen industriellen Basis in den Grenzgebieten,
- die Diskurse über eine wachsende strategische Bedeutung der Zusammenarbeit und Netzwerkbildung für die Stadtentwicklung.

Die zunehmende Entfaltung von grenzüberschreitenden Institutionen und Projekten sollte jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass sich räumliche Planungen im Grenzgebiet noch deutlich an nationalen Handlungsmustern und Handlungsroutinen orientieren. Beispiele hierfür nennt VAN STAEYEN (1995). So sind die Planungen einer Müllverbrennungsanlage in Grenznähe auf französischer Seite ohne Konsultation belgischer Partner durchgeführt worden, und die französische Grenzstadt Halluin hat die Neufassung ihres Flächennutzungsplans (POS) zwar mit den französischen Nachbargemeinden abgestimmt, nicht jedoch die belgische Nachbarstadt Menen am Prozess beteiligt.

Trotz der Vielzahl der grenzüberschreitenden Kooperationen auf verschiedenen Ebenen (Gemeinden, Gemeindeverbände, Regionen) ist ein grenzüberschreitendes Städtenetz im Sinne eines „kooperierenden Gesamtstandorts“ nur in Ansätzen zu erkennen. Das belgisch-französische Städtedreieck ist noch weit davon entfernt, eine grenzüberschreitende Metropole zu bilden.

Literatur

BURDACK, J. (1994): Niedergang, Erneuerung und intraregionale Entwicklung in einem altindustriellen Raum. Das Beispiel der Region Nord-Pas-de-Calais. In: Europa Regional 2 (3), S. 1-9.

BURDACK, J. (1996): Doppelstädte an der Grenze USA-Mexiko: von der Border Town zur grenzübergreifenden Agglomeration. In: STEINECKE, A. (Hrsg.): Stadt und Wirtschaftsraum. Festschrift für Burkard Hofmeister. Berliner Geographische Studien 44, S. 271-282.

COSAERT, P. (1994): Frontière et commerce de détail. In: Hommes et Terres du Nord (2-3), S. 134-141.

FOURNIS, S. (1995): La transfrontaliarité: L'example de Menin et d'Halluin. Lille (Maitrise, Ms.).

GINET, P. (1994): Les conséquences du décloisionnement frontalier pour la métropole lilloise. Lille 1994 (Thése de doctorat de l'Etat) (Ms.).

HANSEN, N. (1981): The Border Economy. Austin.

HERZOG, L. (1990): Where North meets South. Cities, Space and Politics on the U.S.-Mexico Border. Austin.

LENTACKER, F. (1973): La frontière franco-belge. Étude géographique des effets d'une frontière international sur la vie de relations. Paris 1973 (Thése de doctorat de l'Etat).

LETINOWSKA-SWIAT, S. (1998): Quelle „métropole transfrontalière“ pour les navetteurs français? In: Les Dossiers de Profils INSEE Nord-Pas-de-Calais 49, S. 29-35.

LÖSCH, A. (1940): Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Jena.

MOREL, S. (1998): Scolarité transfrontalière: des élèves francais enquete de différence. In: Les Dossiers de Profils INSEE Nord-Pas-de-Calais 49, S. 23-28.

MOURA, C. u. J.-L. VAN GHELUWE (1998): L'hébergement collectif des personnes âgées dans la métropole transfrontalière. In: Les Dossiers de Profils INSEE Nord-Pas-de-Calais 49, S. 37-41.

PAASI, A.(1991): Deconstructing regions: notes on the scales of spatial life. In: Environment and Planning A 23, S. 239-256.

PAASI, A. (1998): Between West and East? Mapping Finland's geopolitical position in the global system of states. In: BURDACK, J., F.-D. GRIMM, L. PAUL (eds.): The political geography of current East-West relations (= Beiträge zur Regionalen Geographie Europas 47). Leipzig, S. 288-

296.
RATTI, R. (1993): Spatial and Economic Effects of Frontiers: Overview of traditional and New Approaches and Theories of Border Area Development. In: RATTI, R. a. S. REICHMAN (eds.): Theory and Practice of Transborder Cooperation. Basel, S. 23-53.
SCHMITT-EGNER, P. (1998): „Grenzüberschreitende Zusammenarbeit“ in Europa als Gegenstand wissenschaftlicher Forschung und Strategie transnationaler Praxis. Anmerkungen zur Theorie, Empirie und Praxis des transnationalen Regionalismus. In: BRUNN, G. u. P. SCHMITT-EGNER (Hrsg.): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Europa. Theorie-Empirie-Praxis. Baden-Baden 1998, S. 27-77.
SEGUY, R. (1998): L'Eurorégion, un espace économique en construction? In: Hommes et Terres du Nord 33 (3), S. 171-174.
STEVENS, J.-F. (1989): Lille eurocité. Lille.
VAN GHELUWE, J-L. (1996): Les frontaliers français de Dunkerque à Strasbourg. In: Dossiers de Profil INSEE Nord-Pas-de-Calais 39, S. 11-16.
VAN STAEYEN, J. (1995): L'impact de la frontière nationale sur les procédures de planification locale. Gent.
VANDERMOTTEN, C. (1998): La Wallonie, aménagement du territoire, réalitiés socio-économiques et contextes transrégionaux. In: Hommes et Terres du Nord 33 (3), S. 143-154.

Prof. Dr. JOACHIM BURDACK,
Institut für Länderkunde e.V.,
Abteilung Regionale Geographie Europas,
Schongauerstr. 9,
04329 Leipzig.