

Das Elsass : Wandel und Perspektiven einer europäischen Grenzregion

Autor(en): **Wackermann, Gabriel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia**

Band (Jahr): **55 (2000)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-872306>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Regionale Studien / Area Studies / Etudes régionales

Das Elsass – Wandel und Perspektiven einer europäischen Grenzregion

Gabriel Wackermann, Paris

entstandene Strukturbasis für eine Einbeziehung in die Internationalisierung.

1 Einleitung

Mit etwa 1 625 000 Einwohnern und einer Fläche von 8 280 km² (also 196 E./km²) hat das Elsass beinahe die doppelte Bevölkerungsdichte Frankreichs. Hinsichtlich des Wachstums seines Bruttoinlandsprodukts (2,9% im Jahr 2000) steht das Elsass an zweiter Stelle der Regionen Frankreichs, bezüglich des natürlichen Bevölkerungswachstums an fünfter und hinsichtlich des Wanderungssaldos an achter Stelle.

Die Region, die von alemannischer Kultur, räumlichen Merkmalen und ihrer Geschichte rheinisch und europäisch geprägt ist, steht – mit Ausnahme von Mulhouse, das 1798 an Frankreich angegliedert wurde – seit dem 17. Jh. in entscheidender Weise unter französischem Einfluß. Nur die Annexionszeit (1871-1918) und die nationalsozialistische Besetzung (1940-1945) entzogen das Elsass der französischen Verwaltung. Seine alemannische und politisch-kulturelle Identität gewann das Elsass sowohl in Frankreich als auch in den Nachbarstaaten jedoch erst allmählich in der Nachkriegszeit zurück. Heute hat das Gebiet prinzipiell wieder in alle Richtungen grenzüberschreitende Verflechtungen, obwohl in der täglichen Realität die durch die Grenze verursachten politischen, wirtschaftlichen und psychologischen Hemmschwellen nicht völlig beseitigt sind. Es besteht noch immer ein wirtschaftliches Gefälle zugunsten der deutschen und der schweizerischen Oberrheinseiten, welches für den täglichen Berufspendelverkehr aus dem Elsass und den Einkaufs- sowie den Freizeittrend in die Region bestimmend ist.

Die schwindende Bedeutung der ehemals militärisch-politischen Grenzlage in einem integrierenden «Europa der Regionen», der allmähliche Wandel des peripheren Raumes in einen Zentralraum sowie die Globalisierung haben eine wesentliche Umstrukturierung der Wirtschaft und der Gesellschaft bewirkt. Es haben sich daraus drei neue Orientierungen entwickelt:

- die Urbanisierung der Bevölkerung und der Landschaft,
- die allgemeine Tertiärisierung sowie die
- durch kulturelle und wirtschaftliche Anpassungen

2 Das Elsass als stark urbanisierte französische Grenzregion

2.1 Verstädterte Strukturen und Mentalitäten

Geschichte und Geographie haben das Elsass aufgrund eines dichten Städtensystems stark von Humanismus und Aufklärung – deutscher und französischer Art – geprägt. Geschäftsleute und Bankiers nutzten die günstige Verkehrslage längs des Rheines, um die reichen Landwirtschaftsprodukte, allen voran Wein, Hopfen und Gerste sowie Bier kommerziell zu vertreiben. Aus dem Zehnstädtebund und dem Feudalregime heraus wurden die zahlreichen Kleinstädte im 19. Jh. zur Basis einer dem Industriezeitalter angepassten Regionalstruktur. Besondere Bedeutung in der frühindustriellen Entwicklung hatte Mulhouse, das ab 1853 mit der Kaliindustrie, Textil-, Metall-, chemischer und Kunststoffindustrie, Verlagsgewerbe und Brauereien zum wirtschaftlichen Zentrum des Oberelsass wurde. Für die neue städtische Industrieentwicklung wurde ein dichtes Eisenbahnnetz aufgebaut, welches zugleich internationale Verknüpfungen hatte und der Rhein- und Kanalschifffahrt trotz der ursprünglichen Grenzschwierigkeiten zuzuliefern begann.

Das Aufblühen der Industrie intensivierte in Verbindung mit den klein- und mittelstädtischen Märkten die Entwicklung von sozioökonomisch stark differenzierten Teilräumen, den sogenannten «pays» («Ländchen»). Das zuletzt entstandene Ländchen ist das Kaliabbaugebiet zwischen Mulhouse und Colmar. Das heutige Stadtmosaik und dessen Aufteilung in drei Impulsgebiete – Strasbourg und das Untere Elsass, Colmar, Sélestat und das Mittlere Elsass sowie Mulhouse und das Obere Elsass – führte zu bedeutenden Raum- und Gesellschaftsvarianten innerhalb des Elsass, so dass der vereinheitlichende Begriff «Elsass» hauptsächlich eine historische Benennung ist. In Wirklichkeit gibt es verschiedene gesellschaftlich und sozioökonomisch differenzierte Teilräume des Elsass, die im Stadtbild sowie in den städtischen Wechselwirkungen wahrgenommen werden können. Mit ungefähr einer Million Einwohnern ist das Département du Bas-Rhin (das Unterelsass, die Strabourger Agglomeration einbegriffen) das am stärksten

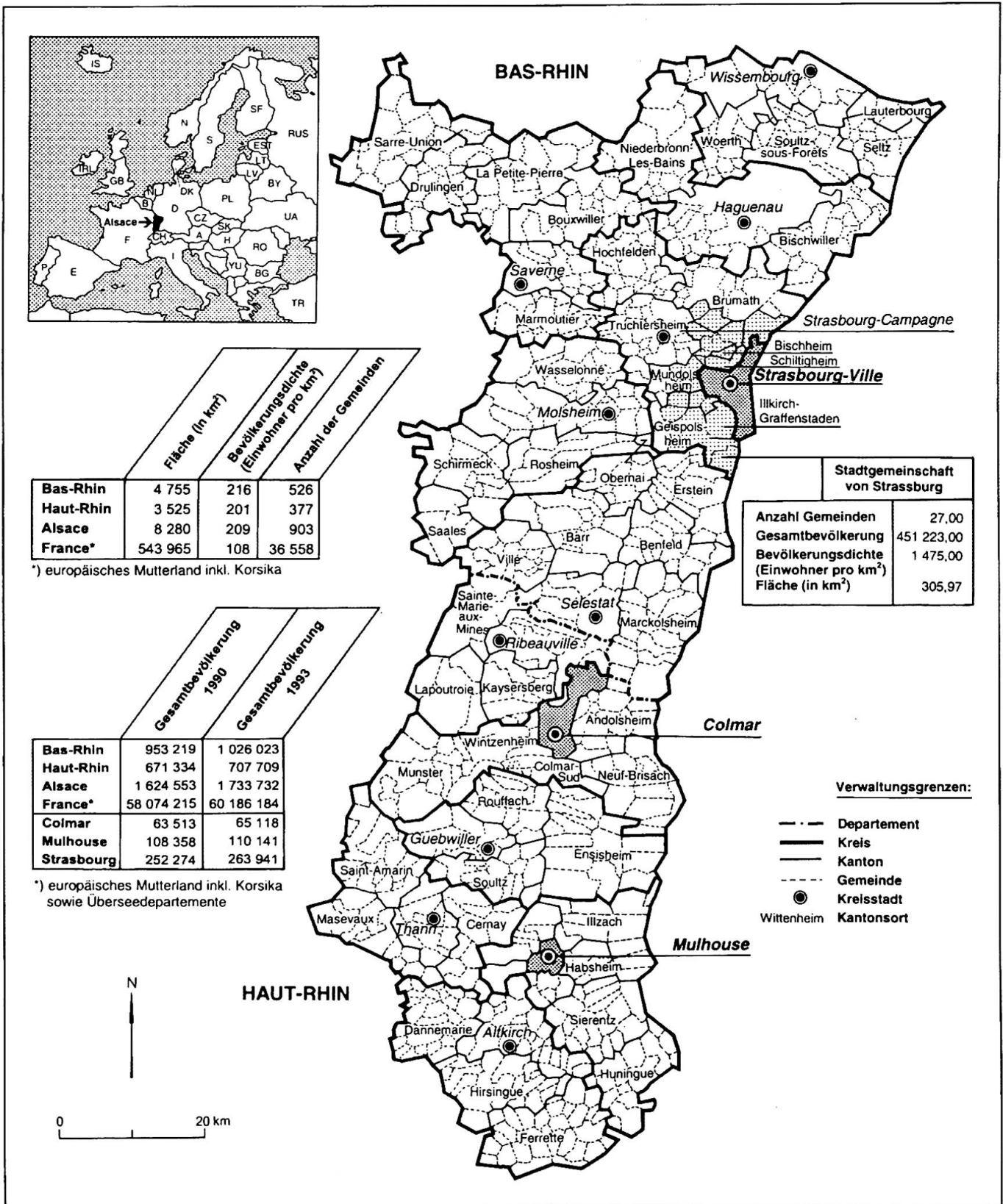


Abb.1: Die räumliche Bevölkerungsaufteilung im Elsass

Espace et population en Alsace

Spatial distribution of population in Alsace

Quelle: ADIRA-DOCALSACE; Bearbeitung: V. SCHEURING

Die Zahlen beziehen sich auf die Volkszählung 1989/90.

bevölkerte der beiden Départements der Region. Abbildung 1 gibt eine Übersicht von der räumlichen Bevölkerungsaufteilung in den Départements Bas-Rhin und Haut-Rhin.

Der Hauptteil der elsässischen Bevölkerung ist in einem urbanisierten Raum ansässig, in welchem die Städte nur geringfügig voneinander entfernt sind: Die drei wichtigsten Städte – Strasbourg, Mulhouse und Colmar – sind weniger als 80 km von den nächstgelegenen grossen Städten Badens und der Nordwestschweiz entfernt. Sie liegen in nur 25-50 km Entfernung von den elsässischen Mittelstädten, die wiederum in einer Nähe von 10-30 km zu den kleinen Städten und den zentralen Orten unterster Stufe liegen. Im Elsass unterscheidet man nur noch zwischen Gebieten, in denen sich die Einwohner stark konzentrieren und halbländlichen Räumen, die weniger bevölkert sind. Wirklich rurale Gebiete («campagnes profondes») gibt es nicht mehr. Die hohe ländliche Einwohnerdichte von oft mehr als 350 Einwohnern/km², die noch zu Beginn des 20. Jh. zu verzeichnen war, hat sich in denselben mittlerweile verstärkten Teilräumen auf eine Durchschnittszahl von 200 Einwohnern/km² im Unterelsass bzw. 190 im Oberelsass stabilisiert. Nach noch unveröffentlichten Zahlen der Volkszählung 2000 wohnen im Jahr 2001 allein 3/4 der Gesamtbevölkerung, die mehr als 1,7 Millionen Einwohner zählt, in Stadteinheiten, die insgesamt ein Viertel der 900 elsässischen Gemeinden ausmachen. Mehr als 2000 Einwohner gibt es in 132 Gemeinden; darunter zwanzig mit zwischen 5000 und 10 000 Einwohnern, sechzehn mit zwischen 10 000 und 20 000 sowie sechs mit über 20 000 Einwohnern. Die drei wichtigsten Agglomerationen sind die Communauté de Strasbourg (abgerundet 450 000 Einwohner), Communauté de Mulhouse (beinahe 280 000) und Communauté de Colmar mit etwas mehr als 115 000 Einwohnern.

Die auf Verwaltungsebene genannten «ländlichen Gemeinden» haben insgesamt kaum noch 220 000 Einwohner. Einhundertzehn Dörfer, d.h. eins von sechs, verzeichnen mehr als 1000 Einwohner. Auch hier ist die Urbanisierung in immer größerer Masse an urbanem Wohnungsbau und Infrastruktur, darunter auch dem Ausbau von Informations- und Telekommunikationsnetzwerken sowie kulturellen Einrichtungen sichtbar.

Die regionale Besonderheit in Frankreich gab dazu Anlass, vom Elsass als einer Städtereion («région de villes») zu sprechen, die sich im Rahmen einer grenzüberschreitenden Metropolisierung im Süden zur Trinationalen Agglomeration Basel und im Norden in Richtung Rastatt-Karlsruhe verlängert. Der Begriff der «strukturierten Städtehierarchie» wurde durch

denjenigen einer «urbanen Region» ersetzt, in der die noch in den 1960er Jahren bekannten Stadt-Land-Beziehungen durch die rasch anwachsende Mobilität, die Motorisierung und Nachbarschaftsverflechtungen in den Hintergrund gedrängt wurden. Mittelstädte wuchsen zu wichtigen Zwischenimpulspolen heran, die auch auf die Kleinstädte starken Einfluss nahmen, wodurch die vormals polarisierende Rolle der Kleinstädte für die umliegenden Landgemeinden stark sank.

Die ausserordentliche Städtedichte des Elsass führte staatlicherseits dazu, in der Ostregion Frankreichs das Stadtsystem zur Basis der regionalen Raumordnung zu verwenden (NONN 1999) und das Elsass landesweit als Modell der regionalen Raumordnung vorzustellen. Die Planungsvorstellungen für den Beginn des 21. Jh. (Conseil régional d'Alsace, 1994) sowie das Bestreben der regionalen Behörden, eine dauerhafte Regionalentwicklung zu fördern (Conseil Régional d'Alsace, 1996) beinhalten immer auch explizit Förderungskonzepte für bestehende Zentren und Zentrumshierarchien und die Konzentration der Besiedlung auf bestehende Siedlungsachsen in der Städtelandschaft am Oberrhein (REITEL 1997, EINSELE 2000, REGIONALPLANUNG BEIDER BASEL 1997, ADEUS, ADHAUR, EINSELE, GRESKO 1999, DEUTSCH-FRANZÖSISCH-SCHWEIZERISCHE OBERRHEINKONFERENZ 1999).

2.2 Problemfälle und Neuorientierungen

Problemfelder für das Elsass ergeben sich in mehreren Bereichen:

Siedlungsentwicklung und Umweltgefährdung: Die Entwicklung der stark siedlungsgeprägten Räume (Städtenetz, industrialisierte Seitentäler, großflächige Industrie- und Wohngebietsfelder um die Oberzentren, teilweise auch die Mittelzentren), ferner die Ausnutzung der noch vorhandenen Verdichtungsreserven oder die Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der gut erschlossenen ÖPNV-Trassen beschleunigt und intensiviert die Verstädterung. Dies ist ein Prozess, der die Lebensqualität in den Grossstädten in einigen Bereichen einschränkt, obwohl sie insgesamt auch verbessert wird. So gefährden die Urbanisierung und deren wirtschaftliche Folgen beispielsweise die Grundwasserreserven der Rheinebene. Zwischen Colmar und Mulhouse muss sich die Landwirtschaft seit der Fertigstellung des Rheinseitenkanals («Grand canal d'Alsace»), dessen Kapazität diejenige des Suezkanals übertrifft, auf künstliche Bewässerung stützen, um marktfähige Erträge zu erzielen. Durch die Anlegung des Kanals verlagerte sich der Grundwasserspiegel von Basel bis nach Mainz nach unten. Ausserdem ist diese rheinische Wasserreserve von 50 Milliarden m³, von der das Elsass ein Sechstel benötigt, um 80% seines Trinkwassers, d.h. 1 500 Millionen Liter/Tag bereit zu stellen, durch die ansteigenden Wirtschafts-

und Haushaltsbedürfnisse gefährdet. Zur Trinkwasserversorgung fehlt bereits eine Fläche von 200 km² auf eine Gesamtfläche von 2 800 km².

Verstädterung und sozialwirtschaftliches Ungleichgewicht: Die Verstädterung auf regionaler Ebene und die damit einhergehende funktionale Arbeitsteilung innerhalb und zwischen den Zentren wird mitverantwortlich für die Verschärfung der Sozialproblematik v.a. in städtischen «Problemgebieten» gemacht, die durch die multikulturelle Prägung einer auf Gastarbeiter ausgerichteten Wirtschaft und Gesellschaft sowie die Einwanderung aus früheren französischen Territorien weitere Impulse erhält, obwohl im Durchschnitt weniger als 10% der Bevölkerung ausländischer Herkunft sind. In den Großstädten wird die Unsicherheit in den Hochhauswohnvierteln mit Sozialwohnungen und ihre Verteilung über die gesamte Stadtfläche zu einer wichtigen Herausforderung für die politisch Verantwortlichen und die Stadtverwaltung. In Strasbourg hat sich dies anlässlich der Gemeinderatswahlen vom Monat März 2001 in einem indirekten Votum für mehr öffentliche Sicherheit niedergeschlagen. Arbeitslosigkeit und existentielle Unsicherheit führen immer wieder zu Unruhen. In einer französischen Region mit traditionell nichtfranzösischem – alemannischem – Kulturerbe, die auch im französischen Nationalgefüge immer um ihre regionale Identität rang, erhöht die neue Multikulturalität und in «Problemgebieten» verankerte Sozialproblematik auch die Fremdenfeindlichkeit. Rechtsextreme Parteien, die inzwischen wieder schwächer, wenn nicht gar marginal geworden sind, nutzen dies anlässlich von Wahlen immer wieder in ihrem Sinne.

Allgemeingesellschaftliche Tendenzen zur sozialen Ausdifferenzierung: Die räumlichen Segregationserscheinungen betreffen nicht nur die sozialen Unterschichten. Auch bürgerliche Kreise versuchen vermehrt, sich von den multikulturellen Vierteln abzusondern. Daher sind Gentrifikationstendenzen in den Städten verbreitet (GERBER 1999). Auf dem Lande und in den Klein- und Mittelstädten ist die Suche nach geschütztem ruhigen Wohlstand umso einfacher, als die Kommunalpolitik den Bau von Sozialwohnungen oft systematisch ausgeklammert hat. Für den Staat und die Kommunen geht es nun darum, dieses Defizit an lokaler Demokratie durch entsprechenden Wohnungsbau auszugleichen (WACKERMANN 1997). Beispiele aus den benachbarten föderalistisch gestalteten Regionen könnten die Suche nach Lösungen erleichtern.

Gesellschaftlicher und kultureller Wandel: Die Verstädterung führte ebenfalls zu einem kulturellen Wandel durch die Anpassung althergebrachter Vorstellungen an die internationalen modernen Begebenheiten. Zusätzlich wurde der lokalen Sprache und

den kulturellen Identitätsfaktoren mehr staatliches Interesse entgegengebracht. Sprachlich ist das Elsass mit Ausnahme einiger Randgemeinden der Westvogesen in den alemannischen Raum eingliedert. Seine Dialekte sind deutschsprachig und erklären, weshalb diese Region eine besondere Stelle im französischen Nationalgefüge einnimmt. Nach langem nationalen Unverständnis gegenüber den nichtfranzösischen Sprachen, Dialekten und Kulturen, nach einem jahrhundertalten Angstgefühl gegenüber der Zentralregierung in Paris und deren Vertretern wird die Zweisprachigkeit im Elsass heute wieder als ein Gunstfaktor in einem integrierenden Europa angesehen und beispielsweise über das Dialekt-Mittelwellenprogramm des öffentlichen Radios «France Bleue Alsace» gepflegt. Das Aufblühen traditionsreicher Vereine und Feste zeigt auch eine erstarkende regionale Identität an.

Diese kulturelle Eigenheit verhindert nicht, dass das Elsass im nationalen Durchschnitt die besten Ergebnisse im Abitur («baccalauréat») erzielt: durchschnittlich 80% gegenüber nur 75% im übrigen Frankreich. Das Elsass hatte auch eine Pionierstellung im Staat in Bezug auf die duale Berufsausbildung in Schulen und Betrieben. Vier Universitäten mit starker europäischer Prägung – drei in Strasbourg, eine in Mulhouse-Colmar – und mehrere Technische Hochschulen, ferner ein Haus der Humanwissenschaften in Strasbourg zählen ungefähr 50 000 Studenten. Mehr als 5200 Forscher, Diplom- und Fachingenieure sowie Techniker betreuen mehr als 250 Laboratorien und machen damit die Region Strasbourg nach Paris zur wichtigsten in der französischen Wissenschaftslandschaft.

Diese Entwicklung drängt jedoch den Dialekt zurück: Ausser im nördlichen Elsass, wo noch 45 bis 60 % der Schulkinder Elsässisch sprechen, sinkt die Rate deutlich, je weiter man sich in das verstädterte Elsass oder das Südelssass begibt. Im oberelsässischen Kaliabbaugebiet gibt es Dörfer, in denen nur noch 3 bis 5 % der Schulkinder Elsässisch sprechen.

3 Tertiärisierung und Globalisierung

3.1 Die steigende Bedeutung des tertiären Sektors

Das Elsass war bis in die sechziger Jahre hinein ein überwiegend ländlicher und bäuerlicher Raum. Aufgrund des Strukturwandels verringerte sich der Anteil der landwirtschaftlich Beschäftigten. Der überwiegende Teil der im Primärsektor verbliebenen Beschäftigten ist heute in der Agroindustrie und im Agrobusiness tätig, die landwirtschaftliche Produktion spielt nur noch eine untergeordnete Rolle. Die aus der Landwirtschaft freigesetzten Arbeitskräfte kamen in erster Linie dem industriellen Sektor zugute. Handel und Dienstleistungen standen hin-

Jahr	1990	1993	1996
Anzahl Betriebe	345	753	1079
Anzahl Beschäftigte	50 583	65 348	82 600

Tab. 1: Ausländische Betriebe (1990-1996)

*Entreprises étrangères (1990-1996)**Foreign enterprises (1990-1996)*

Quelle: BANQUE DE FRANCE 1996

Raum	Unterelsass	Oberelsass	Elsass
Anzahl Betriebe	725	354	1079
% aller elsäss. Betriebe	2,8	2,3	2,6
Anzahl Beschäftigte	52 215	30 385	82 600
% aller Arbeitnehmer im Elsass	18,2	16,6	17,6

Tab. 2: Räumliche Verteilung der Betriebe mit ausländischem Kapital (1996)

*Distribution spatiale des entreprises à capital étranger (1996)**Spatial distribution of enterprises with foreign capital (1996)*

Quelle: BANQUE DE FRANCE 1996

sichtlich der Beschäftigung zunächst an dritter Stelle. Der Durchbruch zur Dienstleistungsgesellschaft geschah in den 1980er Jahren nach nur dreissigjähriger Anpassung an die moderne Industriegesellschaft. Zuerst musste der wirtschaftliche Rückstand durch eine anfänglich schwierige grenzüberschreitende Öffnung beseitigt werden. Dann galt es den Krisenzustand der Altindustrie zu überwinden und neue, hochtechnologieorientierte Güterproduktionsbetriebe zu gewinnen. Die Industrieansiedlungsphase begann bereits zu Beginn der fünfziger Jahre. Ihr Erfolg ist zum grössten Teil auf ausländische Firmen zurückzuführen: Da die innerfranzösischen Firmen nur wenig Interesse am Elsass zeigten, wurde durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, der Ausbildungsmöglichkeiten sowie einer nationalen Subventions- und Steuerentlastungspolitik die Ansiedlung ausländischer Betriebe gefördert. Dies erhöhte den Lebensstandard sowohl in den Klein- als auch in den Mittel- und Grossstädten und beschleunigte die Urbanisierung des ländlichen Raumes.

Die Anzahl der im Elsass ansässigen deutschen und Schweizer Firmen stieg insbesondere in den 1970er und nachfolgenden Jahren, so dass heute beinahe 150 deutsche und mehr als 90 schweizerische Industrieunternehmen ungefähr 33 000 Personen beschäftigen. Im Handel und im Dienstleistungsbereich sind ausserdem mehr als 560 deutsche Betriebe und beinahe 80 Schweizer Unternehmen zu verzeichnen. Rund 15%

der elsässischen Arbeitnehmer sind zur Zeit in einem deutschen oder schweizerischen Betrieb im Elsass oder in den angrenzenden deutschen oder schweizerischen Regionen tätig. Das Elsass zählt ungefähr 63 000 Grenzgänger, die immer stärker zum allgemeinen Wohlstand beitragen. Allerdings trägt die durch höhere Löhne im benachbarten Ausland und durch günstige Wechselkurse bedingte Grenzgängerei auch zum Mangel an qualifizierten Arbeitnehmern im Elsass selbst bei.

Waren zu Beginn die ausländischen Industrieunternehmen im Elsass hauptsächlich deutscher, schweizerischer und nordamerikanischer Herkunft, so nehmen seit den fünfziger Jahren die Unternehmen aus Deutschland, der Schweiz, den USA und anderen Ländern stetig zu. So hat sich aufgrund ausländischer Investitionen zunächst die Industrie entwickelt (NONN & HERAUD 1995), seit den neunziger Jahren jedoch der hochtechnologieorientierte Dienstleistungssektor.

Tabelle 1 zeigt den letztverfügbaren Stand ausländischer Unternehmen (BANQUE DE FRANCE 1996). Tabelle 2 gibt Aufschluss über die räumliche Verteilung der Betriebe mit ausländischen Kapital im Jahre 1996. Tabelle 3 zeigt die nationale Herkunft der Betriebe im Jahr 1999. Deutsche, nordamerikanische und schweizerische Betriebe stehen weithin an der Spitze. Insgesamt sind jedoch beinahe zwanzig Nationalitäten vertreten.

Herkunftsstaat	Betriebe insgesamt		Industriebetriebe	
	Anzahl Betriebe	Anzahl Beschäftigte	Anzahl Betr.	Anz. Besch.
Belgien/Luxemburg	45	1465	19	1029
Deutschland	577	35 510	199	23 004
Grossbritannien	30	3272	15	2473
Italien	18	636	10	601
Niederlande	65	3568	20	1874
Skandinavien (Dänemark, Schweden, Finnland)	33	2674	11	2084
Andere Staaten der EU	21	886	7	668
EU-Staaten insgesamt	789	48 011	281	31 733
Japan	14	3252	8	3085
Schweiz	189	14 190	102	11 234
USA/Kanada	75	16 716	45	15 585
Andere nicht EU-Staaten	12	431	1	38
Ausser EU-Staaten insgesamt	290	34 589	156	29 942
Alle Staaten	1079	82 600	437	61 675

Tab. 3: Nationale Herkunft ausländischer Betriebe (1999)

Origine nationale des entreprises étrangères (1999)

Country of origin of foreign enterprises (1999)

Quelle: MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE und BANQUE DE FRANCE (Association de développement du Bas-Rhin - ADIRA) 2001

3.2 Überdurchschnittlicher Anteil am französischen Arbeitsmarkt

Die heutige wirtschaftliche Entwicklung wird durch eine verhältnismässig junge Bevölkerung getragen. Das Durchschnittsalter des Unterelsässers ist etwas mehr als 35 Jahre, dasjenige des Oberelsässers annähernd 35 Jahre. Prognosen zufolge gehört das Elsass im Jahr 2015 zur Gruppe der 13 von insgesamt 22 französischen Regionen mit dem größten Anteil von Einwohnern unter 20 Jahren (nationaler Durchschnitt ca. 23%) und dem geringsten Anteil älterer Personen über 60 Jahren (nationaler Durchschnitt 25%). Die verhältnismässig junge Bevölkerung des Elsass kann mit mehreren Faktoren in Verbindung gebracht werden. Es bestand von jeher kaum eine ökonomische Notwendigkeit, die Familiengrösse zu reduzieren, denn die geringe Arbeitslosenquote und die relativ guten Möglichkeiten im lokalen und regionalen grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt Beschäftigung zu finden sicherten die Einkommen und verhinderten die selektive Abwanderung der jungen Erwerbstätigen. Verstärkt wird die Verjüngung der Bevölkerung heute durch die Zuwanderung von jungen Arbeitnehmern aus dem mediterranen Raum.

Die Arbeitsplätze haben sich von 1994 bis 1999 um 40 000 Einheiten erhöht, was ursächlich mit der Urbanisierung zusammenhängt. Tabelle 4 zeigt die derzeitige prozentuale Aufteilung der etwas mehr als

822 000 Arbeitsplätze, die den Erwerbspersonen im Elsass zur Verfügung stehen. Tabelle 5 betrifft die Beschäftigten, die im Elsass wohnhaft sind, Grenzpendler und Arbeitssuchende inbegriffen.

Im verarbeitenden Sektor haben die Agroindustrie und die Automobilproduktion allein 22 400 bzw. 19 700 Arbeitsplätze in den 1990er Jahren geschaffen. Im Dienstleistungssektor, der eine dominante Rolle spielt, setzt sich diese Gründung von Arbeitsplätzen regelmässig fort. Während der Zeitspanne 1995-1999 wurden mehr als 12 400 Arbeitsplätze geschaffen. Die Dienstleistungen für Firmen sind mit beinahe 70 000 neuen Arbeitsplätzen um 12,4% gestiegen. Die Anzahl Arbeitsplätze in den Bank- und Finanzberufen hingegen hat sich um 150 verringert. Insgesamt sind 41,9% Frauen und 58,1% Männer in Handwerk und Gewerbe sowie im Tertiärwesen tätig. Die Arbeitsplätze verteilen sich zu 59,5% auf den Tertiärsektor, zu 32,2% auf die Industrie und zu 8,3% auf das Bauwesen (s. Tab. 4). Auch auf dem internen regionalen Arbeitsmarkt ist die berufliche Mobilität bedeutend gestiegen. Die internationale Öffnung des Grenzraumes und die grenzüberschreitenden Impulse lassen das Elsass eine niedrigere Arbeitssuchendenquote verzeichnen als der nationale Durchschnitt (ungefähr 5% gegenüber 10%). Tabelle 6 veranschaulicht das Verhältnis zwischen dem Unter- und dem Oberelsass.

Produktionssektor	Prozentsatz der Arbeitsplätze	
	1999	2001
Industrie, Handwerk	31,6	32,2
Bauwesen	7,2	8,3
Dienstleistungen	58,5	59,5

Tabl. 4: Prozentuale Aufteilung der nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsplätze im Elsass

*Répartition en pourcentage des emplois non-agricoles en Alsace**Break-down in percent of non-agricultural work-places in Alsace*

Quelle: INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques); DIRECTION RÉGIONALE ALSACE 2001

Raum	Anzahl Personen
Département Bas-Rhin	488 478
Département Haut-Rhin	333 776
Elsass insgesamt	822 254
Colmar	31 105
Mulhouse	50 273
Strasbourg	118 827
Communauté urbaine de Strasbourg	212 042
Frankreich	25 983 000

Tab. 5: Anzahl der Beschäftigten (1999)

*Nombre de travailleurs (1999)**Number of employed persons (1999)*

Quelle: INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques); DIRECTION RÉGIONALE ALSACE 2001

Raum	August 1999	August 2000
Département Bas-Rhin	29 600	24 100
Département Haut-Rhin	19 900	15 800
Elsass insgesamt	49 500	39 800
Frankreich	2 752 000	2 328 800

Tab. 6: Arbeitssuchende (1999/2000)

*Demandeurs d'emploi (1999/2000)**Workseekers (1999/2000)*

Quelle: DIRECTION RÉGIONALE DU TRAVAIL 2001

Die Europäisierung und die Globalisierung haben das Elsass von seiner peripheren Lage in eine stärkere Zentrallage innerhalb des Oberrheingrabens gerückt, der auch neuer Schwerpunktraum internationaler Investitionen ist. Die gesamten Infrastrukturen befinden sich daher in der Anpassung an die internationalen Notwendigkeiten. Das Städtensetz erhielt bedeutende Impulse und der Aussenhandel der Region erreichte

einen wichtigen Rang im Nationalgefüge: Mit einem Export von annähernd 90 Milliarden FF ist das Gebiet pro Einwohner die Hauptausfuhrregion Frankreichs. Seine Ausfuhr steigt rascher als diejenige des gesamten Staates (+16,8% für das Elsass gegenüber nur durchschnittlich +13,9% für ganz Frankreich). Die Europäische Union importiert 74,4% der Produkte des Elsass. Deutschland bleibt der wichtigste Import-

Export-Partner. Trotz dieser relativen Integration in den Weltmarkt ist das Elsass jedoch noch auf manchen Gebieten durch seine unvollständige grenzüberschreitende Orientierung gehemmt.

4 Überregionale Verkehrsachsen und Telekommunikationsnetze

Seit Beginn der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit galt es hauptsächlich, mit Hilfe von europäischen Grossprojekten die internationale Mobilität des Elsass zu erhöhen. Während das Autobahnprogramm und die Airportinfrastrukturen realisiert und auch die Wasserstrassen den Schlüsseltechnologien des Verkehrs weithin geöffnet wurden (WACKERMANN 1996), ist das Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz noch nicht gebaut, obwohl es in seinen Grundstrukturen beschlossen ist (AUPHAN & WACKERMANN 1996).

Die Schwierigkeiten, mit welchen die Verwirklichung des Hochgeschwindigkeitszuges («Train à grande vitesse») verbunden sind, resultieren aus der ehemaligen militärischen Grenzlage sowie den unzulänglichen Personen- und Frachtflüssen in den äussersten Osten Frankreichs und umgekehrt. Nach einer langen Projektierung wurden die Trassen (Abb. 2), Bauphasen und Bauabschnitte festgelegt. Wichtig dabei war, das Elsass enger mit dem übrigen Frankreich, besonders mit der Pariser Region, zu verknüpfen und zugleich die internationalen Verflechtungen in Richtung Deutschland und der Schweiz zu fördern.

Um die bessere Verflechtung zu gewährleisten musste das Elsass vorerst innerhalb eines interregionalen Programms der Ostregionen Frankreichs seinen angemessenen Platz finden. Die Einbindung des Elsass in den «Grossen Osten» Frankreichs (Elsass, Lothringen, Champagne-Ardenne, Franche-Comté und Bourgogne) soll es der Ostprovinz erlauben, geeignete internationale Funktionen wiederzugewinnen, anzustreben oder zu erweitern. Ein moderater Aufstieg zeichnet sich ab. Der regionale Personenzugverkehr wurde modernisiert und intensiviert; kürzere Fahrzeiten, neue Tarifstrukturen, raschere und zahlreichere Verbindungen haben den Schienenverkehr attraktiver gemacht. Die Eisenbahnfracht einschliesslich des Transitverkehrs ist auf 7 Millionen Tonnen jährlich gestiegen. Dadurch nimmt das Elsass den vierten Rang unter den Regionen Frankreichs ein. Der Binnenwasserverkehr, welcher über den Strassbourger Haupthafen, den Hafen Colmar-Neuf-Brisach und die «rheinischen Häfen Alsace-Sud» abgewickelt wird, befördert jährlich 15 Millionen Tonnen. Strassbourg ist der drittgrösste Binnenhafen und der fünftgrösste Überseehafen Frankreichs. Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg überschreitet jährlich 2 500 000

Passagiere und 40 000 Tonnen Fracht, der Airport Strassbourg-Entzheim verzeichnet rund 1 800 000 Passagiere und 6 000 Tonnen Fracht jährlich.

Der Einstieg in die moderne Kommunikationstechnologie wurde besonders dadurch erschwert, dass die grenzüberschreitenden Verbindungen vom staatlichen Monopol der Telekommunikationswirtschaft anfangs zu kostspielig waren. Erst in den neunziger Jahren konnten marktorientierte Entscheidungen durch das privatisierte Unternehmen «France-Telecom» die grenzüberschreitende Internationalisierung anspornen. In der Region selbst sind seit Mitte der neunziger Jahre die Betriebe, Verwaltungen, Haushalte und Einzelpersonen eng mit Kommunikationsnetzen verbunden.

Die Entwicklung der Freizeit- und Fremdenverkehrswirtschaft baute auf jener Mobilität auf, die die Modernisierung und die Internationalisierung der Verkehrsinfrastrukturen erst möglich gemacht hat. Das Elsass bleibt allerdings ein Durchgangsgebiet, in dem die meisten Touristen nur einige Tage verweilen. Der nachbarliche Wochenendverkehr spielt eine grosse Rolle in den attraktiven elsässischen Standorten. Die Besucher kommen hauptsächlich aus dem Ausland, besonders aus Deutschland. Die Zahl der «Innerfranzosen» nimmt jedoch allmählich zu. Die bewusste Revitalisierung der lokalen und regionalen Identität seit den 1980er Jahren hat die Anziehungskraft des Elsass wesentlich erhöht.

Das rheinische Einzugsgebiet im allgemeinen und der Oberrhein im besonderen sind von der Geschichte her ein dicht verstädterter Raum. Zahlreiche Wachstumspole und die vielfältigen räumlichen Beziehungen, die zum grossen Teil auf die geographische Lage zurückzuführen sind, konnten sich zu einem erst-rangigen europäischen Wirtschaftsraum entfalten. Die Verstädterung hat hier auch den Struktur- und Kulturlandschaftswandel des grössten Teils des ländlichen Gebiets bewirkt. Der südliche Oberrhein jedoch hat sich aufgrund seiner Grenzlage seit dem 17. Jh. von dieser Gesamtstruktur etwas abgesondert, sodass auch der städtische Impuls auf beiden Rheinseiten an Dynamik verloren hat. Erst die Nachkriegszeit und das Streben nach einem geeinten Europa haben trotz des zeitweise andauernden Vorbehalts neue Gesamtvisionen erlaubt und Anregungen zu grenzüberschreitenden Initiativen gegeben. Die verschiedenartigen nationalen Raumaufteilungen und Verwaltungssysteme erschweren zwar die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, sind aber im Prinzip kein fundamentales Hindernis insofern der politische Wille vorhanden ist. Abb. 3 zeigt die Abgrenzung der nationalen Verwaltungseinheiten und der grenzüberschreitenden Kooperationsräume. Wichtig bleibt, dass der deutsche und schweizerische

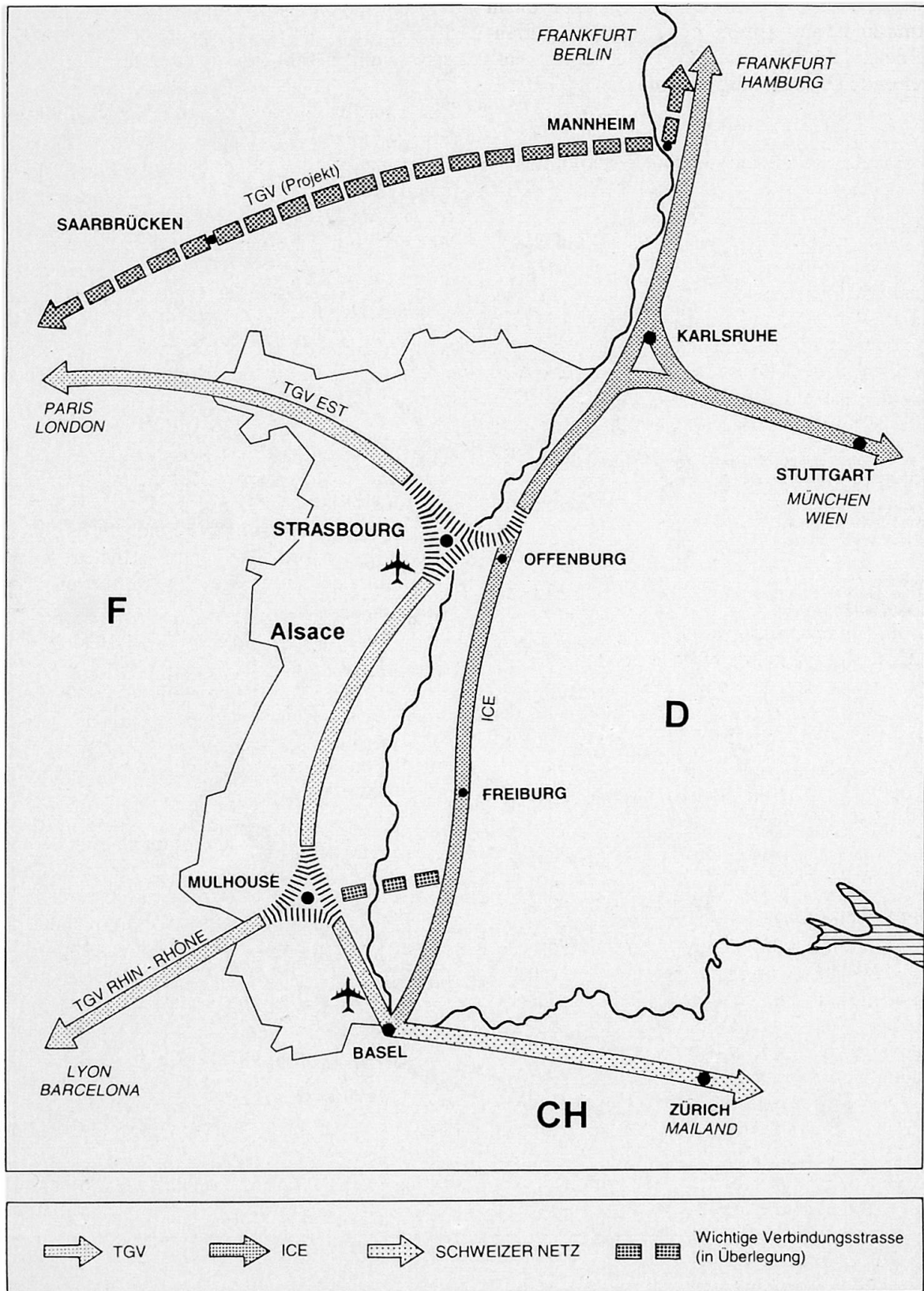


Abb. 2: Das Elsass der zwei TGV (Hochgeschwindigkeitszüge)
 L'Alsace des deux TGV (Trains à grande vitesse)
 The Alsace of the two TGV (High-speed trains)

Quelle: ADIRA 1998: Vivre dans le Rhin Supérieur/Leben am Oberrhein, Strasbourg; Bearbeitung: V. SCHEURING

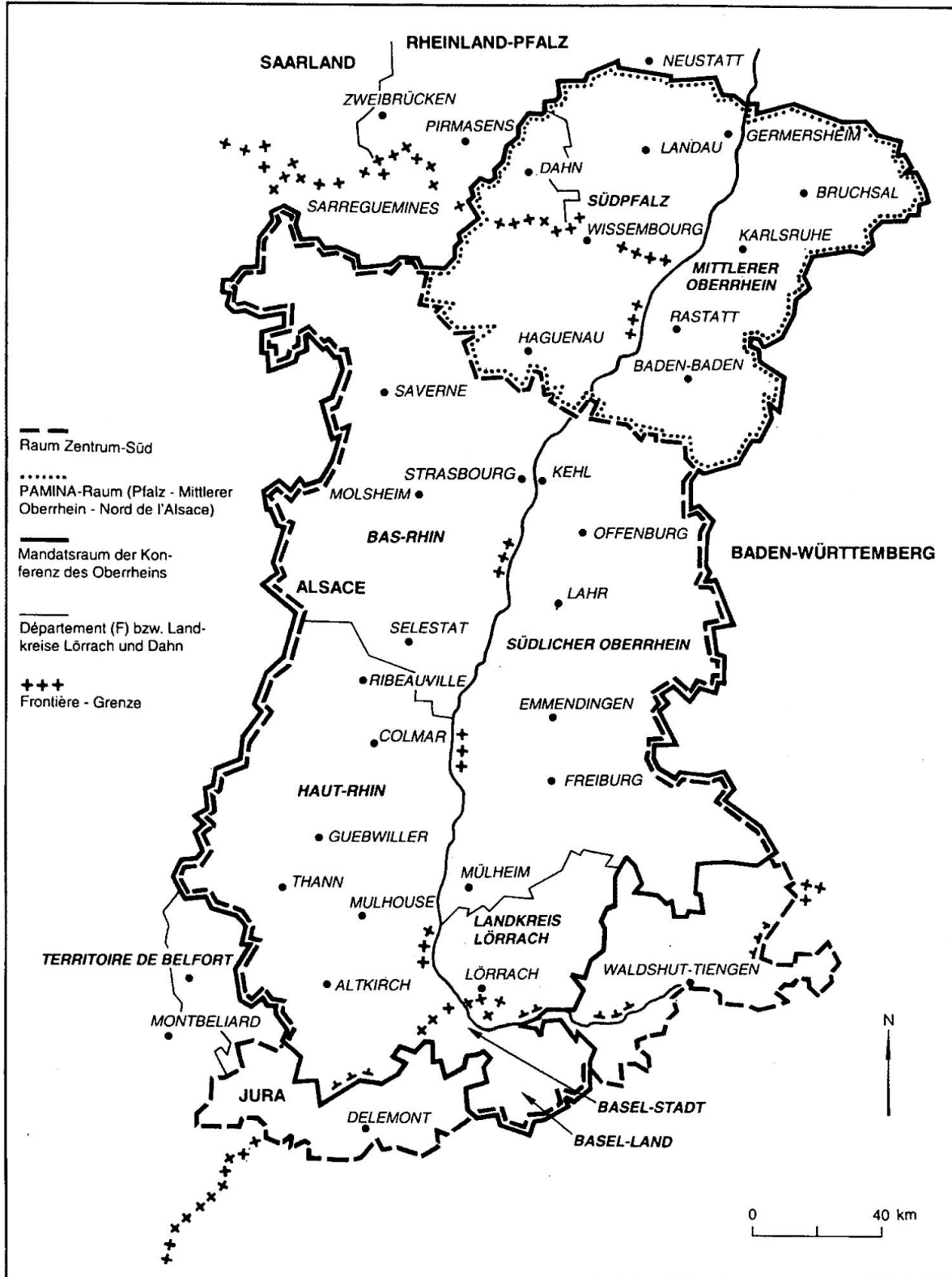


Abb. 3: Abgrenzung der nationalen Verwaltungseinheiten und grenzüberschreitende Kooperationsräume
Les espaces de la coopération transfrontalière

National administration units and crossborder areas of cooperation

Quelle: ADIRA 1998: *Vivre dans le Rhin Supérieur/Leben am Oberrhein*, Strasbourg; Bearbeitung: V. SCHEURING

Teil einem föderalistischen Staat zugehören, während die französische Seite trotz der zu Beginn der 1980er Jahre eingetretenen Dezentralisierung und Regionalisierung noch immer stark zentralisiert ist. Das vor kurzem erschienene deutsch-französisch-schweizerische grenzüberschreitende Lehrbuch über das «Leben am Oberrhein» (ADIRA 1998) bezeugt die Bemühungen, das Verständnis für die grenzüberschreitende Region zu verankern.

5 Das Städtetz und die Bildung eines grenzüberschreitenden Raumes

Als am Ende der 1940er Jahre Strasbourg zum wesentlichsten zentralen Ort westeuropäischer Konferenzen und zum Sitz des Europarates sowie des Europäischen Parlamentes bestimmt wurde, verloren die historischen Ressentiments im Elsass und in der nordwestlichen Schweiz gegenüber der deutschen Seite allmählich an Bedeutung. Es begann die Zeit der permanenten institutionellen Kontakte, der europaorientierten Umstrukturierung und des internationalen Pendelverkehrs.

Im südlichen Oberrheingraben führte der Umbruch der 1960er Jahre verhältnismässig rasch im Rahmen des allgemeinen europäischen Wandels von der Arbeitsmarkt- zur Gesellschaftsmobilität (WACKERMANN 1988). Die Wende der frühen 1960er Jahre war pionierhaft, da sie fast gleichzeitig durch dreierlei wichtige Einflussfaktoren strukturiert wurde:

- die internationale Marktöffnung,
- den Druck der Römer Verträge und
- den Beginn der Konsum- und Freizeitgesellschaft.

Die daraus entstandene allgemeine Mobilität für Personen, Fracht und Kapital haben auch das bereits dichte Städtetz am Oberrhein vor neue Herausforderungen gestellt. Die neue Orientierung war insofern eine Besonderheit als der deutsch-französisch-schweizerische Grenzraum, der aus Sicht dreier Staaten eher ein Peripheraum war, nun zu einem europäischen Zentralraum wurde. Die Teilregionen diesseits und jenseits des Rheines behielten ihre jeweiligen nationalen und lokalen Eigenarten auf verwaltungspolitischer sowie soziokultureller Ebene. Die Zeit für raumplanerische Grenzöffnung und grenzüberschreitende Raum- und Agglomerationskonzepte war gekommen, wobei das Städtetz die Ansätze erleichterte. Basel, Freiburg und Karlsruhe einerseits, Mulhouse, Colmar und Strasbourg andererseits waren Hauptstützpunkte raumplanerischer und grenzüberschreitender Initiativen, die nicht im Detail aufgeführt werden können (vgl. HÄMMERLE 2001, SPEISER 1993, ZOLLER SCHEPERS 1998, BECKER-MARX 1992). Die Hauptstossrichtungen im Elsass waren, aus Strasbourg eine grosse Rheinmetropole bzw. ein Geschäftszentrum zwischen Frank-

furt / Lyon und dem Mittelmeer zu machen. Dieses sollte mit den anderen grossen elsässischen Städten Mulhouse und Colmar die Wettbewerbsverhältnisse der Städte Ostfrankreichs und des Rheingebietes verbessern. Dadurch sollten auch die Franche-Comté und das Gebiet um Lyon mit besseren Bahn- und Strassenverbindungen zum Rhein-Main-Neckar-Gebiet mit Mannheim als bedeutendem Knotenpunkt zu der übrigen Bundesrepublik Deutschland ausgestattet werden, die ihrerseits besser an Paris und das nördliche Lothringen angebunden würde. Die nationale Raumordnungskommission erklärte sich bereit, dem Elsass staatliche Unterstützung für den Ausbau seiner institutionellen und planerischen Kapazitäten zur Förderung der Wirtschaftsbeziehungen mit dem Rhein-Main-Neckar-Raum zu gewähren, die seine komparativen Standortvorteile im europäischen Wirtschaftsraum zur Geltung bringen sollten.

Die allmähliche grenzüberschreitende Öffnung auf seiten der nationalen Zentralregierungen war jedoch nur den sichtbaren Erfolgen im Bereich grenzüberschreitender Institutionen zu verdanken, die sich seit Beginn der 1960er Jahre im Basler Raum abzeichneten. Der Hauptimpuls für die oberrheinische Zusammenarbeit kam vom Süden her, ausgehend von der Regio Basiliensis, die zur heutigen Regio TriRhena führte. Mit der bereits bestehenden Euregio im deutsch-niederländischen Raum ist die Regio auch zum Ausgangspunkt und zur Basis des Begriffs «Euroregionen» geworden (dazu auch SPEISER 1993 und LEZZI 2000).

Die Europäisierung des Strasbourger Raumes wurde trotz dessen symbolischer Bedeutung und der relativ frühen Ansiedlung europäischer Institutionen erst nach derjenigen des Basler Raumes intensiviert. Mit viel Verspätung wurde im Norden gewissermassen ein kleines Gegenstück zur klassischen Region im Süden (Regio Basiliensis) aufgebaut. 1990 wurde das PAMINA-Gebiet ausgewiesen: die Südpfalz (PALatinat du sud), die Region Mittlerer Oberrhein und das Nordelsass (Nord Alsace) mit den Landkreisen Weissenburg und Hagenau. 1995 wurde es auf den elsässischen Landkreis Zabern und den Rheinland-Pfälzer Raum um Dahn erweitert. Dieses Gebiet umfasst insgesamt mehr als 1,5 Millionen Menschen, wobei die deutsche Seite überwiegt, wie in der Regio TriRhena die schweizerische Seite ebenfalls durch ihre starke Verstärkung dominiert. Der Mittlere Oberrhein mit seinem Hauptzentrum Karlsruhe nimmt hier eine Metropolstellung ein.

Der PAMINA-Raum machte von der EU-Gemeinschaftsinitiative Gebrauch und nahm an den Förderprogrammen INTERREG I (1991-1993) und INTERREG II (1994-1999) mit einem Gesamtzuschuss

von rund 15 Millionen ECU teil. Folgende Massnahmenbereiche wurden unterstützt: die grenzüberschreitende Integration, Wirtschaftsförderung, Raum- und Siedlungsstrukturentwicklung, Verbesserung der Transport- und Kommunikationssysteme, Förderung natürlicher Ressourcen und der Umwelt, der Beitrag zur Sicherung des sozialen Zusammenhalts, der Kultur- und Bildungsförderung. Dieses INTERREG-Programm wurde auf den übrigen südlichen Oberrheinraum im Rahmen eines eigenständigen Programmgebietes Oberrhein Mitte/Süd erweitert. Anlässlich der Landesgartenschau von 2004 legt der im Entstehen begriffene Zweifergarten bereits für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit am Mittelrhein Zeugnis ab. Weitere Massnahmen unter dem INTERREG III-Programm laufen an.

6 Unvollständige Europäisierung

Trotz aller Fortschritte bei der grenzüberschreitenden Städtetzentwicklung bestehen noch viele Entwicklungs- und Vernetzungslücken sowie grenzbedingte Umweltprobleme; es ist notwendig, die grenzüberschreitenden Massnahmen zu beschleunigen (BECKER-MARX & JENTSCH 1996). Das oberrheinische Städtetz bleibt weiterhin und mehr denn je eine Strukturbasis sowohl für grenzüberschreitende Regionalplanung (REITEL 1996) als auch für die Anpassung an die Globalisierung (AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPANUNG 1993, OSWALD 1997, PFEIFFERT 2000, BERTRAM 1998).

Europäisierung bedeutet jedoch längst nicht, dass ein einheitlicher grenzüberschreitender Wirtschafts- und Kulturraum entsteht, auch wenn die Gemeinsamkeiten wie alemannisches Kulturerbe, industrieorientierte Wirtschaftsstruktur, moderate Gründungsintensität oder zunehmende Dienstleistungen solch einen Raum durch Annäherung seiner Teilräume «machbar» erscheinen lassen. In der kürzlich durchgeführten Oberreinstudie (IAW, BAK, ZEW 1998) wurde klar festgestellt, dass

«Ansätze einer einheitlichen, jenseits der nationalen Trends verlaufenden Entwicklung des Untersuchungsgebietes zu einer Region mit homogenen, grenzüberschreitenden Reaktionen auf globale Trends...in dieser quantitativen Analyse der wirtschaftlichen Situation des Oberrheingrabens nicht gefunden wurden».

Die Verfasser sehen jedoch diesen Raum als *einen* Wirtschaftsstandort an, «falls darunter nicht unbedingt eine einheitliche Struktur und Entwicklung» sowie «ein hohes Mass an Homogenität zwischen den Teilräumen und -regionen verstanden wird». Besonders «das Bild eines geographisch eng verbundenen, hoch entwickelten Wirtschaftsraumes in europäischer Zentrallage» mit seinen «ergänzenden Stärken und

Vorteilen» wird angedeutet. Obwohl der schweizerische Teilraum der wohlhabendste mit dem höchsten Bruttoinlandprodukt pro Kopf verbleibt, hat sich dieser Vorsprung gegenüber den beiden anderen nationalen Teilräumen seit 1985 verringert: Auf schweizerischem Gebiet lag das durchschnittliche Wachstum von 1985 bis 1995 bei 1,1%, während dieses auf deutscher und französischer Seite 1,6 bzw. 1,7% betrug.

Die Oberreinstudie (IAW, BAK, ZEW 1998) betont den «Ansatz einer Arbeitsteilung zum Nutzen der Gesamtregion». So wird der deutsche Teilraum in seiner Rolle als Dienstleistungszentrum, als Standort für Forschung und Entwicklung sowie als Quelle des Technologietransfers anerkannt, der die Ergebnisse öffentlicher Forschung den interessierten Unternehmen übermittelt und grenzüberschreitend von besonderer Bedeutung ist. Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben ihrerseits einen hohen Anteil am Dienstleistungs- und industriellen Forschungstrend. Dieser Teilraum hat ebenfalls den einzigen relevanten internationalen Finanzplatz, der besonders für das südliche Oberrheingebiet massgebend ist. Im Norden übt das schon ausserhalb des Untersuchungsraumes gelegene Frankfurt am Main eine ähnliche Rolle aus. Das Elsass bietet mit seiner konkurrenzfähigen wertschöpfungsreichen Industrie viele Vorteile als Standort für produzierende Betriebe, denen die nahegelegenen rechtsrheinischen Zulieferer und Dienstleister wichtig sind. Ausserdem besitzt das Elsass mit seiner oberrheinisch gesehen verhältnismässig geringen Bevölkerungsdichte geräumige Ansiedlungsflächen für Firmen. Es bietet ebenfalls niedrige Arbeitskosten sowie Verwaltungs- und steuerliche Vorteile. Die bereits erwähnte Anziehungskraft auf ausländische, besonders deutsche und schweizerische Niederlassungen bestätigt diese Raumgunst. Dennoch könnten innovationsintensivere Betriebe, mehr Unternehmensgründungen, mehr industrielle Forschung, ein besseres Infrastrukturangebot und damit mehr französische Investitionen mehr regionales Kapital zusätzlich zum ausländischen in die Region fliessen lassen. Damit könnte sich die Region noch besser in den rheinischen und europäischen Wirtschaftsraum einbringen und im Elsass den Arbeitskräftemangel wegen des Pendelverkehrs nach der Schweiz und Deutschland beheben.

Auf dem Gebiet des Verkehrs und der Vernetzungsansätze begünstigt die derzeitige Zentrallage der Oberrheinebene die Verbindungen des Nordens mit dem Süden Europas, sei es auf der Strasse oder auf der Schiene. Der etwas abrupte Abbruch der Nordsee-Mittelmeer-Schiffahrtsverbindungsarbeiten durch den Politikwechsel hat sicher auf weitere Sicht abträgliche Folgen für ein gesamteuropäisches umweltfreundlicheres «Modal-Split»-Verkehrssystem. Dennoch ist auch hier die gegenwärtige Wasserstrasse – besonders im

Rheintal – von grosser Bedeutung: Basel, Strassburg und Karlsruhe bleiben wichtige Wachstumspole innerhalb des Binnenschiffahrtsnetzes.

Die internationalen Verbindungen durch Strasseninfrastruktur bleiben ebenfalls trotz der Autobahnverflechtungen im Süden unvollendet und werden das Image des Wirtschaftsraumes solange trüben bis der regionale und überregionale Verkehr besser an die übrigen Nachbargebiete angeschlossen sein wird. Im Elsass sind die rheinischen Autobahnen sowie einige Fernstrassen unterbrochen. Weder ist Strasbourg direkt mit den Rheinland-Pfälzer Städten durch eine Autobahn verbunden noch sind es die rechtsrheinischen Städte mit der Pariser Autobahn. Auch sind weder der Schwarzwald über Freiburg/Höllental noch die Südvogesen mit angemessenen Autobahnverbindungen versorgt. Im Raum Strasbourg/Kehl besteht zudem die Notwendigkeit für eine zweite Rheinbrücke.

Der Transitverkehr der Eisenbahnfernverbindungen durch TGV-ICE lässt zu lange auf sich warten. Die Frage des Hochgeschwindigkeitsnetzes ist immer noch nicht definitiv in ihrer internationalen Dimension geregelt. Sowohl Nord-Süd- als auch Ost-West-Schwachstellen vermindern das europäische Wachstum und bremsen die Vorteile der Arbeitsteilung am Oberrhein auch im Jahre 2001. Auch die erwünschte Ost-Weststrecke und die nötige Nord-Südachse brauchen dringend den endgültigen Bescheid über die Trassenorientierungen und die Bautermine.

Die Verkehrslage bleibt ebenfalls auf rein lokaler Ebene besorgniserregend. Es ist immer noch recht schwierig, sich vom einen zum anderen Rheinufer mit öffentlichen Eisenbahnverkehrsmitteln zu begeben: Während der Passagier mit der schnellsten Verbindungszeit Strasbourg-Freiburg von einer Stunde rechnen muss, braucht er von Freiburg i.Br. bis in das nahegelegene nachbarliche Mulhouse erheblich länger (Fahrzeiten zwischen 1:06 Stunden bis 2:01 Stunden; die durchschnittliche EuroCity- und ICE-Verbindung liegt bei 1:33 Stunden und 1:40 Stunden). Im Einverständnis mit der französischen Eisenbahngesellschaft, der SNCF, hat die Deutsche Bahn seit den 1960er Jahren eine direkte Busverbindung von Mulhouse nach Freiburg etabliert. Der grosse tägliche Stundenabstand und die zahlreichen Zwischenhaltestellen geben dieser Strecke aber nur wenig Gewicht. Der Wiederaufbau der während des Zweiten Weltkrieges zerstörten Eisenbahnbrücke über den Rhein für die Wiedereröffnung der Linie Colmar-Freiburg ist in Diskussion. Der Kostenvoranschlag beträgt 150 bis 200 Millionen französische Franken. Vom Entzweimer Bahnhof aus müssten die Passagiere ihre Koffer einige Hundert Meter zum Flughafen Strasbourg tragen falls sie mit dem Zug reisen. Der EuroAirport

Basel-Mulhouse-Freiburg ist trotz vieler regionaler Bemühungen noch nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen worden, obwohl die internationale Eisenbahnlinie Paris-Basel kaum einige hundert Meter vom EuroAirport entfernt vorbei führt. Mit der Bundesinitiative zum Bahnanschluss beim Flughafen Basel-Mulhouse (Basler Zeitung 31.3.2001, Initiative M. Leuenberger vom Juli 2000) soll diesem Missstand jedoch in den nächsten zehn Jahren abgeholfen werden, einem Zeitraum, den auch das Schweizer Bundesamt für Verkehr für realistisch hält. Nachdem die Schweiz die Investitionen von ca. 250 Mrd. für den Bahnanschluss für wirtschaftlich nicht gerechtfertigt gehalten hatte, kommt diesem im Zusammenhang mit der Verlagerung des Flugverkehrs aus Zürich nun eine erneute Bedeutung zu.

Trotz aller wissenschaftlichen Überlegungen und der Möglichkeit, grenzüberschreitend einzuwirken bestehen noch manche wichtige Hemmnisse am Oberrhein (BÄCHTOLD 2000, ECKERLE 1999, INSTITUT FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG 1998). Schon die Verwaltungsunterschiede in gesetzlichen Fristen und in der Dauer der Genehmigungsverfahren in den drei nationalen Teilräumen sind recht vielfältig und verlangsamen das allgemeine Vorgehen (ZOLLER SCHEPERS 1998, REGIONALPLANUNGSSTELLE BEIDER BASEL 1998). Auch die Rekursverfahren nach dem Entscheid sind differenziert. Je nach Fall liegt die Zeitspanne zwischen 6 und 12 Monaten. Die relativ lange Dauer der Rekursverfahren benachteiligt besonders den deutschen Teilraum.

Räumliche Vorstellungen wie die Aufteilung in drei Einflussgebiete, Basel im Süden, Strasbourg in der Mitte und Karlsruhe im Norden, haben zwar an Bedeutung gewonnen, sind aber immer noch durch bestehende nationale Gesetzgebungen, Kommunikations- und Verkehrs«grenzen» sowie unterschiedliche Verfahrensabwicklung in den öffentlichen Verwaltungen behindert. Obwohl die neuen Technologien die Mobilität fördern und die Globalisierung des Elsass und südlichen Oberrheins schon weit vorangeschritten ist, kann das Städtetz am oberrheinischen Grenzraum seine Potentiale noch immer nicht vollständig ausschöpfen.

7 Schlussbemerkungen

Nach einer Jahrzehnte andauernden Marginalisierung ist das Elsass heute Bestandteil des zum europäischen Zentralraum entwickelten Oberrheingebiets geworden. Das bestehende grenzüberschreitende Gefälle zu Ungunsten des Elsass v.a. im Bereich der Verkehrsanbindungen zeigt jedoch, dass der Nachholbedarf so rasch wie möglich aufgehoben werden müsste, damit

sich die oberrheinische Raumzentralität im Rahmen der Globalisierung und unter Berücksichtigung der starken regionalen Identitäten optimal entfalten kann.

Nur wenn diese Diskrepanzen abgebaut sind, kann auch das Elsass seine multikulturellen Charakteristika (traditioneller alemannischer Raum im französischen Nationalgefüge, verstärkte Zuwanderung, Eigenheimbesitz und Unternehmensgründungen von Deutschen und Schweizern wegen niedrigerer Bodenpreise und günstiger Wirtschaftsförderung) ökonomisch besser nutzen und sich international fester behaupten. Bei verstärkter grenzüberschreitender Zusammenarbeit wird die kulturelle Gemeinsamkeit der drei verschiedenen nationalen Teilräume am Oberrhein für das Elsass wie für die deutschen und schweizerischen Anrainerregionen des Rheins Grundlage eines zukunftssträchtigen internationalen Regionalraums mit wichtigen wirtschafts- und europapolitischen Herausforderungen und Perspektiven sein.

Literatur

- ADEUS, ADHAUR, EINSELE, M. & GRESO (1999): ECORHS – Etude d'une cadre d'orientation pour le Rhin Supérieur. Orientierungsrahmen für das Oberrheingebiet. – Strasbourg.
- ADIRA (Association de développement du Bas-Rhin) (1998): Vivre dans le Rhin supérieur/Leben am Oberrhein – Manuel pour une Europe sans frontières/ Lehrwerk für ein Europa ohne Grenzen. – Strasbourg.
- AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (1993): Räumliche und funktionale Netze im grenzüberschreitenden Rahmen. – Deutsch-Schweizerisches Fachgespräch, Arbeitsmaterial der Akademie für Raumforschung und Landesplanung 198, Zürich.
- AUPHAN, E. & G. WACKERMANN (1996): «Le Grand Est: de la marginalité imposée aux turbulences de l'ouverture». – In: WACKERMANN, G. (éd.): L'aménagement du territoire français hier et demain. – Paris: Ed. Sedes: 285-318.
- BÄCHTOLD, H.-G. (2000): Raumplanung ohne Grenzen: auf dem Weg zu einer trinationalen Raumordnung am Oberrhein. – In: Schweizer Ingenieur und Architekt 22: 4-9.
- BANQUE DE FRANCE (1996): Statistiques. – Strasbourg.
- BASLER ZEITUNG (2001): EuroAirport soll einen Bahnhof bekommen. – 31.3.2001.
- BECKER-MARX, K. & C. JENTSCH (Hrsg.) (1996): Es ist Zeit für den Oberrhein. – = Südwestdeutsche Schriften 21, Mannheim.
- BECKER-MARX, K. (1992): Modelle grenzüberschreitender Kooperation am Oberrhein: Versuch einer Kritik und einer Strategie. – Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- BERTRAM, M. (1998): Die Wirtschaftsregion Dreiländer- eck im Prozess der Globalisierung. – = Information zur Raumentwicklung: 61-66.
- DEUTSCH-FRANZÖSISCHE-SCHWEIZERISCHE OBERRHEINKONFERENZ (1999): Lebensraum Oberrhein...eine gemeinsame Zukunft. Raumordnung für eine nachhaltige Entwicklung ohne Grenzen. – Studie zu einem Orientierungsrahmen für das Oberrheingebiet. – Strasbourg, Karlsruhe: v. a. 139-143.
- DIRECTION RÉGIONALE DU TRAVAIL (2001): Statistiques. – Strasbourg.
- ECKERLE, T.H. (1999): Struktur und Entwicklung des Oberrheingraben als europäischer Wirtschaftsstandort: Kurzfassung. – Mannheim: Zentrum für europäische Wirtschaftsforschung, ZEW-Dokumentation: 99-06.
- EINSELE, M. (2000): Vom Ballungsraum zum Siedlungskontinuum? Dezentrale Konzentration als Modell künftiger großräumlicher Verdichtung und das Beispiel Städtelandschaft am Oberrhein – eine «andere» Metropole? – In: Stadt und Region: 26-29.
- GERBER, P. (1999): «Processus de gentrification et demande sociale citadine – Exemple du centre-ville de Strasbourg». – In: Revue géographique de l'Est 2/3, Presses univ. de Nancy: 107-117.
- HÄMMERLE, G. (2001): Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit am Oberrhein: 25 Jahre deutsch-französisch-schweizerische Regierungskommission und Oberrheinkonferenz. – In: Badische Heimat 81: 46-54.
- IAW/BAK/ZEW (Institut für angewandte Wirtschaftsforschung, Tübingen, Konjunkturforschung Basel AG, Basel, Zentrum für europäische Wirtschaftsforschung, Mannheim) (1998): Struktur und Entwicklung des Oberrheingraben als europäischer Wirtschaftsstandort. – Endbericht für das Wirtschaftsministerium des Landes Baden-Württemberg, Stuttgart.
- INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques); DIRECTION RÉGIONALE ALSACE (2001): Chiffres pour l'Alsace 2000. – Strasbourg.
- INSTITUT FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG, UNIVERSITÄT KARLSRUHE (Hrsg.) (1998): Zentrale raumbedeutsame Aufgaben und Chancen am Oberrhein. Die Sicht der Regionalplanung. – Sommerseminar 1998, 2. Juli, Ltg.: Bernd Scholl.
- LEZZI, M. (2000): Porträts von Schweizer EuroRegionen. Transboundary Cooperation in Switzerland. – Schriften der Regio 17, Regio Basiliensis, Basel.
- MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE & BANQUE DE FRANCE (Association de développement du Bas-Rhin – ADIRA) (2001): «Les Entreprises d'origine étrangère en Alsace». – Statistiques, Strasbourg.
- NONN, H. (1999): Villes et aménagement régional en Alsace. – Les Etudes de La Documentation Française, Paris: 1-246.
- NONN, H. & J.A. HERAUD (sous la direction de) (1995): Les économies industrielles en France de l'Est – Tissus et réseaux en évolution. – Presses universitaires de Strasbourg: 1-305.

OSWALD, P. (1997): Priorität Verkehrsprojekte im Gebiet der Oberrheinkonferenz und Verkehrssituation in Basel; *Mobilité urbaine sud-rhénane et environnement*. – In: *Revue Géographique de l'Est* 37, 1: 29-38.

PFEIFFERT, T. (2000): Erfolgsbedingungen grenzüberschreitender regionaler Zusammenarbeit: Eine ökonomische Analyse am Beispiel des südlichen Oberrheins und der EUREGIO Gronau. – = Europäische Hochschulschriften 5, Volks- und Betriebswirtschaft 2646, Frankfurt am Main.

REGIONALPLANUNG BEIDER BASEL (1997): Was planen die Nachbarn? Eine Übersicht zu den vorhandenen raumordnungsrelevanten Zielen, Konzepten und Prognosen in der Dreiländer-Region. – Liestal.

REGIONALPLANUNGSSTELLE BEIDER BASEL, in Zusammenarbeit mit dem LANDRATSAMT LÖRRACH et al. (Hrsg.) (1998): Systemvergleich: Politik, Verwaltung, Raumplanung und Zusammenarbeit am Oberrhein. – Arbeitsbericht Stand Mai 1998.

REITEL, B. (1996): Une première approche des dynamiques urbaines du Rhin supérieur. – Labor «Image et ville». – Geographisches Institut der Universität Louis Pasteur, Strasbourg.

REITEL, B. (1997): Esquisse d'une armature urbaine pour l'Alsace et le Rhin supérieur. – Rapport au Conseil régional d'Alsace, Strasbourg: 1-45.

SPEISER, B. (1993): Europa am Oberrhein – Der grenzüberschreitende Regionalismus am Beispiel der oberrheinischen Kooperation. – = Schriften der Regio 13, Basel, Frankfurt am Main, Helbing & Lichtenhahn: 1-276.

SPEISER, B. (1993): Europa am Oberrhein: der grenzüberschreitende Regionalismus am Beispiel der oberrheinischen Kooperation. – Basel u.a.: Helbing & Lichtenhahn.

WACKERMANN, G. (Hrsg.) (1997): *Impératifs économiques et démocratie locale*. – Strasbourg: Ed. Corpus: 1-156.

WACKERMANN, G. (1988): Probleme der Raumordnung im multinationalen Oberrheingebiet bis 1983. – Publications du LARITE-Série Aménagement 3, Univ. Haute-Alsace, Mulhouse: 1-436.

WACKERMANN, G. (1996): «Développement des axes de communication en Alsace et voies d'eau». – *Alemannisches Jahrbuch 1995/96*, Bühl/Baden, Konkordia-Verlag: 197-214.

ZOLLER SCHEPERS, R. (1998): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit am Oberrhein: Analyse der politischen Strukturen, Prozesse und Leistungen in grenzüberschreitenden Kooperationsorganen. – Diss. Nr. 2130, St.Gallen.

Zusammenfassung: Das Elsass – Wandel und Perspektiven einer europäischen Grenzregion

Der Beitrag zeigt wirtschaftliche Entwicklungen,

Aspekte der Strukturpolitik sowie der neuen internationalen Verflechtungen des Elsass auf. Diese Region stellt unter den Grenzregionen Frankreichs eine Besonderheit dar, weil sie nicht nur räumlich, sondern auch sozioökonomisch und aufgrund ihrer alemannischen Kulturprägung lange Zeit im französischen Nationalgefüge peripherisiert war, in jüngerer Zeit jedoch aufgrund ihres dichten Städtensetzes und einer sorgfältig orchestrierten Inwertsetzung von Internationalisierungspotentialen zu einem wichtigen europäischen Zentralraum aufsteigt. Obwohl die langjährige Marginalisierung einen Nachholbedarf im infrastrukturellen Bereich entstehen liess, kann das Elsass aufgrund kultureller Gemeinsamkeiten mit den deutschen und schweizerischen Teilen des Oberrheingebiets sowie verstärkter grenzüberschreitender Zusammenarbeit eine wichtige Rolle bei der Gesamtgestaltung eines zukunftsträchtigen Raumes mit Scharnierfunktion in einem «Europa der Regionen» spielen.

Résumé: L'Alsace – Mutations et perspectives d'une région frontalière européenne

Le présent article met l'accent sur les développements économiques, les aspects de la politique structurelle et les nouvelles articulations internationales de l'Alsace. Cette région constitue une singularité parmi les régions frontalières françaises: pendant longtemps elle ne fut pas seulement périphérisée spatialement dans l'Hexagone, mais aussi socio-économiquement, par suite de sa culture alémanique; plus récemment son réseau urbain très dense et la mise en valeur systématique de ses potentialités en matière d'internationalisation lui ont permis de devenir un important espace central européen. Quoique la longue marginalisation ait suscité de nombreux retards sur le plan infrastructurel, l'Alsace est à présent à même de jouer un rôle croissant dans la coopération transfrontalière, en liaison avec ses partenaires allemand et suisse du Rhin supérieur. Elle assume un rôle-charnière dans le façonnement d'un espace qui s'inscrit avec force dans «l'Europe des régions.»

Summary: Alsace – Changes and Perspectives of a European Border Region

This article looks at economic development, aspects of structural politics and current international relations in Alsace. The peculiarity of this French border region is the fact that although it took on a marginal role within the national structure for many years due to spatial and socio-economic reasons, as well as its Alemannic identification, it has been able to develop into an important European centre. This change is due to the dense urban network of the region, as well as to its carefully orchestrated use of internationalisation potential. Although the infrastructural basis of the region is weak due to many years of marginalisation,

Alsace is still in a position to play an important role shaping a highly potential region with bonding character in a «Europe of Regions». Its cultural closeness to the German and Swiss regions of the Upper Rhine Valley and intensified crossborder cooperation have certainly played an important part in solidifying the base of the region.

Prof. Dr. **Gabriel Wackermann**, 180, Route d'Oberhaus-
bergen, F-67200 Strasbourg.
e-mail: OB88278033@aol.com