

Ber. z. dt. Landeskunde	Bd. 65, H. 2, 1991, S. 401—407	Trier
-------------------------	--------------------------------	-------

Ludwig WIEDERHOLD, Freiburg i. Br.

Region südlicher Oberrhein.

Anforderungen an eine deutsche Grenzregion im zusammenwachsenden Europa

Im Zuge der baden-württembergischen Gebietsreform 1973 entstand die Region Südlicher Oberrhein als eine von 12 Planungsregionen. Mit 4071 km² ist sie die zweitflächengrößte und mit 880 000 Einwohner die dritteinwohnerstärkste Region des Landes Baden-Württemberg. Sie umfaßt im rechtsrheinischen Teil des Oberrheingebietes die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen, den Ortenaukreis und den Stadtkreis Freiburg. Damit reicht sie von Achern im Norden bis Müllheim/Neuenburg im Süden; im Westen ist der Rhein auf zirka 120 km Länge zugleich Staatsgrenze nach Frankreich; im Osten verläuft die Grenze im Schwarzwald etwa im Bereich der Wasserscheide, lediglich im Südosten greift die Region etwas darüber hinaus in die Baar aus.

Die Region gliedert sich in verschiedenartige eng beieinander liegende Landschaftsteile mit unterschiedlichsten topographischen, klimatischen und sonstigen natürlichen Bedingungen; von West nach Ost folgen aufeinander die Rheinebene mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung einschließlich der Sonderkulturen, die Vorbergzone mit den Siedlungsschwerpunkten Achern, Offenburg, Lahr, Emmendingen, Freiburg i. Br., Müllheim und mit ihren großen Weinanbaugebieten, der Schwarzwald, eine Erholungslandschaft von europäischer Bedeutung.

Entwicklungsgrundlagen

Während in der durch ihre landschaftliche Vielfalt geprägten Region Südlicher Oberrhein vor und während des 2. Weltkrieges wegen der Grenzlage die Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft stagnierte, ist nach dem 2. Weltkrieg eine außergewöhnlich hohe Zunahme ihrer Wohnbevölkerung zu verzeichnen: von 600 000 Einwohnern im Jahre 1950 auf 880 000 Einwohner im Jahre 1989. Während die Wohnbevölkerung in den ersten beiden Dekaden noch um jeweils 100 000 Einwohner zugenommen hat, ist seit 1970 eine Abschwächung der Einwohnerzunahme zu beobachten. Der weitaus größere Teil resultiert aus Wanderungsgewinnen, die auch weiterhin anhalten. Diese Wanderungsgewinne rekrutieren sich zum großen Teil aus den Altersgruppen der 18—25jährigen (ausbildungsorientierte Wanderung) und der über 65jährigen (Altenwande-

rung). Diese Zuwanderungen konzentrieren sich im wesentlichen auf den Südteil der Region.

Die Region Südlicher Oberrhein weist damit die höchste absolute Bevölkerungszunahme aller Regionen Baden-Württembergs im genannten Zeitraum auf. Mit zirka 4,7 Prozent liegt die prozentuale Bevölkerungszunahme wesentlich über dem Landesdurchschnitt von 1,8 Prozent. Trotz zahlreicher Veränderungen der wirtschaftlichen Existenzgrundlagen der Region in den vergangenen 40 Jahren im einzelnen haben sich die grundsätzlichen Voraussetzungen kaum verändert. So kommt der Landwirtschaft trotz einer erheblichen Abnahme der Erwerbstätigen immer noch eine im Vergleich zum Landesdurchschnitt bedeutende Rolle zu.

Mit 47,7 Prozent liegt der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe deutlich unter dem Durchschnitt des Landes Baden-Württemberg mit 55,3 Prozent. Das Produzierende Gewerbe ist durch eine mittelständische und kleinbetriebliche Größenstruktur geprägt. Lediglich drei Prozent der Unternehmen haben 100 und mehr Beschäftigte. Großbetriebe mit mehr als 1000 Beschäftigten sind nur wenige vorhanden.

Der Dienstleistungssektor ist mit 34,4 Prozent der Beschäftigten in der Region Südlicher Oberrhein deutlich stärker ausgeprägt als im Landesdurchschnitt mit 28,7 Prozent. Zurückzuführen ist dieses Ergebnis unter anderem auf eine kontinuierliche Entwicklung sowie auf die Gründung moderner Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge und Rehabilitation in der Region. Der Beschäftigtenanteil im Handel und Verkehr liegt mit 16,6 Prozent ebenfalls leicht über dem Landesdurchschnitt mit 15,1 Prozent.

Bei einem Abwägen der Risiken und Chancen werden die Entwicklungsaussichten der Region insgesamt positiv eingeschätzt. Als Risiken für die zukünftige Entwicklung sind anzusehen:

- bis Mitte der 90er Jahre wird infolge des Altersstruktureffektes und der Wanderungsgewinne weiterhin die Nachfrage nach Arbeitsplätzen überdurchschnittlich ansteigen;
- relativ geringer Besatz der derzeitigen Wachstumsbranchen im Investitionsgütersektor (z. B. EDV, Straßenfahrzeugbau mit Zulieferbetrieben);
- relativ geringe naturwissenschaftlich-technische Orientierung der Forschungskapazitäten im Universitätsbereich;
- periphere Lage zu den großen nationalen Wirtschaftsräumen.

Den Risiken stehen folgende Chancen gegenüber:

- ausgewogene mittelständische Wirtschaftsstruktur;
- keine Altindustrien mit hohem Rationalisierungsdruck;
- Fremdenverkehr (Kur, Erholung, Rehabilitation) als Dienstleistungssektor mit Exportbasischarakter;
- hoher Freizeitwert einer relativ intakten Landschaft als Standortfaktor mit zunehmender Bedeutung;
- Lage an einer zentralen Binnengrenze Europas.

Gerade die Lage der Region Südlicher Oberrhein an einer Binnengrenze im Herzen Europas ist zunehmend als Entwicklungschance zu sehen. Bis zur Beendigung des 2. Weltkrieges hat die Grenzlage erheblich dazu beigetragen, daß die Region in den Windschatten der Entwicklung geraten ist. Erst in den letzten vier

Jahrzehnten hat das südliche Oberrheingebiet seine natürliche, wirtschaftliche und kulturhistorische Chance wieder stärker entwickeln und in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den Partnern im Elsaß und in der Nordwestschweiz zu einem Abbau der Nachteile der Grenzlage beitragen können. Mit der Verwirklichung eines einheitlichen Binnenmarktes in Europa wird die Region endgültig aus ihrer Grenzlage herausrücken. Die Erfahrungen und Kontakte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der letzten Jahrzehnte werden bei der Bewältigung der damit verbundenen Anpassungs- und Entwicklungsprozesse hilfreich sein.

Raumordnerisches Entwicklungskonzept

Ein wesentliches Ziel des Regionalplans Südlicher Oberrhein besteht darin, einen Ausgleich der ökonomischen und ökologischen Belange herbeizuführen. So ist das quantitativ und qualitativ gestufte System von Industrie- und Gewerbestandorten mit den ökologischen und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten der einzelnen Teilräume abgestimmt (vgl. Abb. 1).

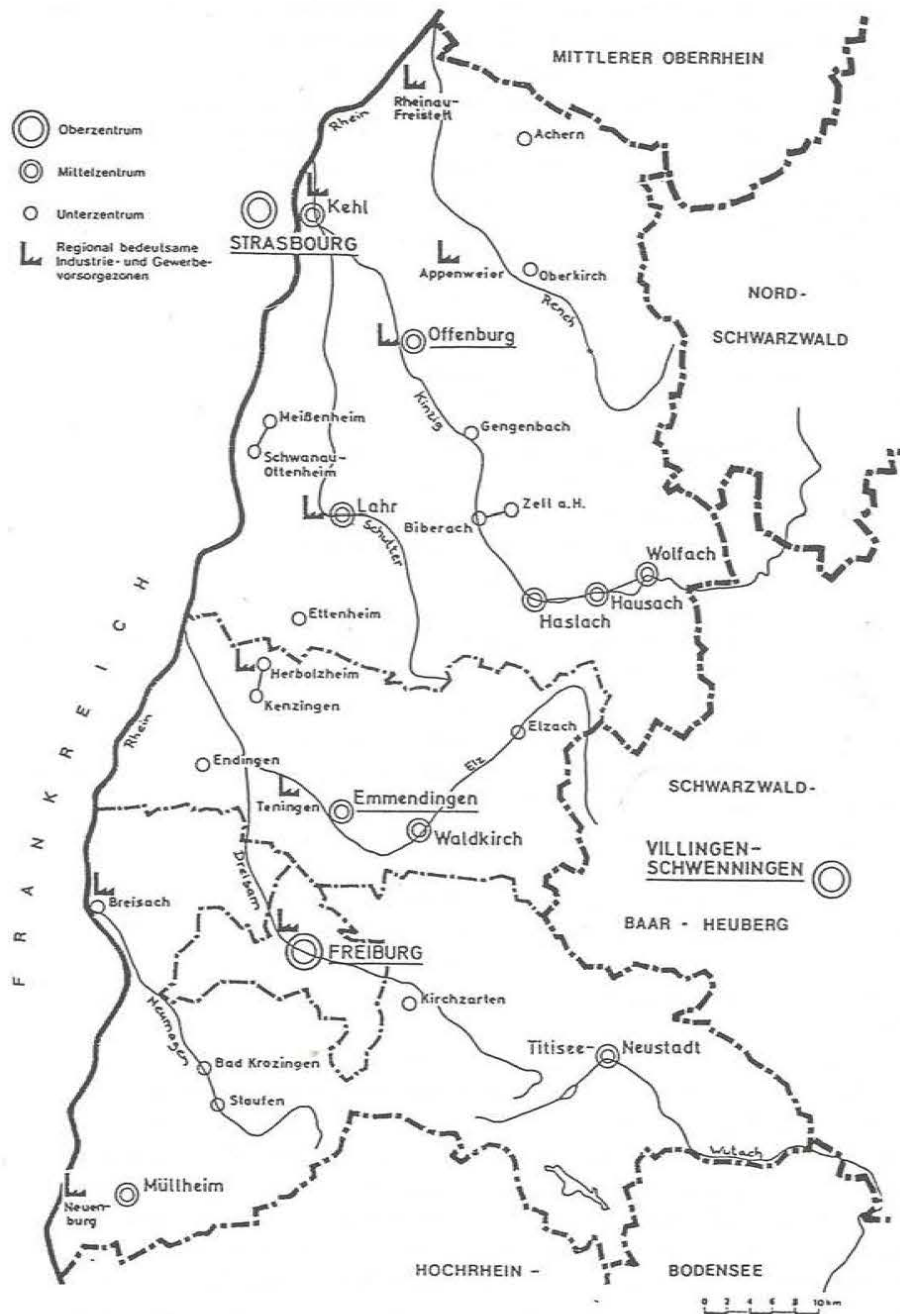
Industrie- und Gewerbestandorte größeren Umfangs zur Stärkung des regionalen Arbeitsplatzangebotes sind in Anlehnung an die Zentralen Orte Kehl, Rheinau, Offenburg, Appenweier, Lahr, Emmendingen/Teningen, Freiburg, Breisach, Müllheim/Neuenburg ausgewiesen. An einigen dieser Standorte können Ansiedlungen auch mit einem Flächenbedarf von über 100 ha realisiert werden. Im Regionalplan ist festgelegt, daß die industriellen und gewerblichen Belange bei der planungsrechtlichen Abwägung an diesen Standorten vor anderweitiger Nutzung Vorrang haben.

Parallel zu diesen mehr großflächigen Industrie- und Gewerbestandorten sind im Regionplan zahlreiche Standorte kleineren Umfangs ausgewiesen, die sicherstellen sollen, daß die historisch gewachsene dezentrale Siedlungsstruktur in der Region erhalten und weiterentwickelt wird und daß den im Raum verteilten mittelständischen Unternehmen und Kleinbetrieben Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten gegeben werden.

Als raumordnerisch notwendige Ergänzung zur Festlegung von Industrie- und Gewerbeschwerpunkten sind im Regionalplan Regionale Grünzüge, Siedlungszäsuren und Regionale Grundwasserschonbereiche ausgewiesen. In dem zur Zeit im Verfahren befindlichen Fortschreibungsentwurf des Regionalplanes sind außerdem Vorrangbereiche für Naturschutz und Landschaftspflege, für die Wasserwirtschaft festgelegt. Sie sind wesentliche Bestandteile einer differenzierten raumordnerischen Freiraum- und Umweltpolitik. Längerfristig an einem Standort interessierte Betriebe können somit davon ausgehen, daß ihre wirtschaftlichen Funktionen nicht nur für eine kurze, überschaubare Zeit positiv gesehen werden, sondern zugleich längerfristig räumlich und fachlich abgesichert sind.

Dieses ist nicht nur das Ergebnis eines technokratischen Planungsprozesses, sondern das Ergebnis einer regionalpolitischen Abstimmung und Abwägung.

Abb. 1: Region südlicher Oberrhein



Alle Elemente des raumordnerischen Entwicklungskonzeptes sind von der mit 74 Kommunalpolitikern besetzten Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein diskutiert und beschlossen worden.

Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur im Dreiländereck ist so ausgebaut, daß die Region Südlicher Oberrhein mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist. Über die BAB 5, die mit dem französischen Autobahnnetz bei Neuenburg/Ottmarsheim und mit dem schweizer Autobahnnetz in Basel verknüpft ist, sind die inländischen Wirtschaftsräume Frankfurt am Main, Stuttgart und München sowie die Wirtschaftsräume der Nachbarn in Basel, Zürich, Straßburg, Mülhausen und Lyon zu erreichen. Diese Autobahnverbindungen werden in West-Ost-Richtung durch die B 33 und B 31 ergänzt.

Rückgrat des Schienennetzes in der Region ist die Rheintalstrecke mit ihren IC-Bahnhöfen Freiburg und Offenburg. Über Basel und Kehl Straßburg sind Verknüpfungen mit dem schweizerischen und französischen Schienennetz gegeben. Die Schwarzwaldbahn und die Höllentalbahn sind weitere wichtige Schienenverbindungen in den Bodenseeraum und in den Raum Ulm/München.

Die Flughäfen Basel/Mülhausen und Straßburg/Entzheim sind für die Region leicht erreichbar. Für den Geschäftsreiseverkehr sind außerdem die beiden Verkehrslandeplätze Freiburg und Offenburg von Bedeutung.

Trotz einer in ihrem Grundnetz gut ausgestalteten Verkehrsinfrastruktur sind in einigen Bereichen Kapazitätsengpässe nicht zu übersehen, die bereits in den vergangenen Jahren regionalplanerisches und regionalpolitisches Handeln erfordert haben. So ist der Ausbau leistungsfähiger West-Ost-Verbindungen auf der Straße und der Schiene, der die Überquerung des Schwarzwaldes im Osten erleichtern und die Verbindung zum elsässischen Nachbarn im Westen verbessern soll, eine der Hauptforderungen des Regionalverbandes zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

Insbesondere hat sich die Region wiederholt und mit Nachdruck für den Ausbau der Schienenkapazität auf der Rheintalstrecke ausgesprochen. Der viergleisige Ausbau von Rastatt bis Offenburg, durch den Bundesverkehrswegeplan gesichert, ist in Teilabschnitten bereits im Bau.

Die Fortsetzung von Offenburg bis Basel, bisher nur mit einer Option auf ein drittes Gleis vorgesehen, wird nach mehrfachen Interventionen des Regionalverbandes, der Landkreise und der Stadt Freiburg nunmehr hinsichtlich einer Fortführung des viergleisigen Ausbaues geplant.

Nach dem schweizerischen Entscheid für eine NEAT (Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale) durch den Gotthard, den die Region seit Jahren nachhaltig unterstützt und einem vorherigen Ausbau des Lötschberg-Simplon als Zwischenlösung hat die Oberrhein-Schiene als hauptsächliche Zulaufstrecke im alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr eine außergewöhnlich große Bedeutung. Ein ungenügender Ausbau eines Teilstückes hiervon hätte eine unverantwortbare Engpaßsi-

tuation heraufbeschworen. Mit dem bedarfsgerechten viergleisigen Ausbau sollen auch die Voraussetzungen verbessert werden, daß ein Teil des im Zuge der Verwirklichung des EG-Binnenmarktes zunehmenden internationalen Warenverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann.

Zusätzlich wird auf einen Ausbau der BAB A 5 von Rastatt bis zum Autobahndreieck Neuenburg um eine 3. Fahrspur gedrängt.

Ohne diese Maßnahmen droht dem Oberrheintal angesichts der prognostizierten alpenquerenden Güterverkehrszunahme von zirka 30 Prozent bis zum Jahr 2000 bzw. der Verdoppelung bis etwa 2030 der verkehrliche Kollaps.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Schaffung leistungsfähiger Terminals für den kombinierten Verkehr zum Austausch zwischen den Verkehrsmitteln Straße/Schiene/Wasserstraße. Diese Terminals gilt es vorwiegend im Bereich der Ballungszentren (Karlsruhe, Mannheim, Frankfurt am Main), den Quell- und Zielbereichen überregionaler Verkehre zu schaffen.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Das raumordnerische Entwicklungskonzept sowie die regionale Freiraum-, Umwelt- und Verkehrspolitik sind mit den Nachbarn jenseits der Grenze abgestimmt. In wichtigen Fragen der zukünftigen Verkehrspolitik sprechen die Regionen am Oberrhein mit einer Stimme: so beim Ausbau der Schienenkapazität im Oberrheingraben, bei der Forderung nach einem Gotthard-Basis-Tunnel für den Schienenverkehr, bei der Forderung nach einem TGV-Ost von Paris nach Straßburg und dessen Verknüpfung im Raum Kehl/Offenburg mit dem deutschen IC-Netz.

Die offizielle „deutsch-französisch-schweizerische Regierungskommission für regionale Fragen in den Grenzgebieten am Oberrhein“ hat seit 1975 vor allem mit den regelmäßigen Sitzungen ihrer Regionalausschüsse wesentlich zur Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beigetragen. Direkte Kontakte von Gemeinden, Politikern, Wissenschaftlern und Kulturschaffenden runden das Bild ab.

Ausgehend von drei Symposien unter dem Hauptthema „Universitäten und Region“ sind in den letzten drei Jahren mehrere konkrete wissenschaftliche und regionale Projekte in Angriff genommen worden, an denen Wissenschaftler aller Universitäten am Oberrhein mitwirken. Die Projekte beziehen sich auf so unterschiedliche Gebiete wie grenzüberschreitende Kommunikationsstrukturen, Technologietransfer, Medizintechnik, Biotechnologie, Klimatologie, internationales Management-Institut, Flughafen Basel-Mülhausen, Hightech-Computerdienste Freiburg.

Mit allen Projekten wird das generelle Ziel verfolgt, zu einer intensiveren grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen den Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen der drei Länder am Oberrhein zu gelangen und zu einem

engeren Austausch zwischen Wissenschaft und Forschung auf der einen, sowie regionaler Praxis auf der anderen Seite, beizutragen.

Es kann davon ausgegangen werden, daß gerade die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im wissenschaftlich-technologischen Bereich für die einzelnen Regionen, aber auch für das gesamte Oberrheingebiet, bei der Bewältigung zukünftiger Aufgaben, insbesondere auch bei der Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Binnenmarktes, von Vorteil sein wird.