



‘MEINE’ GROßREGION 2030 Ansichten, Hoffnungen, Realitäten

Eine Veranstaltung der Green European Foundation mit Unterstützung der Gréng Stéftung
Lëtzebuerg, gefördert mit Geldern des EU Parlaments

Luxemburg, den 17. Juni 2010

Die Teilnehmer: Zu dem Rundgespräch hatte die *Gréng Stéftung Lëtzebuerg* fünf Persönlichkeiten aus Politik und Gesellschaft eingeladen, deren berufsspezifische Blickwinkel auf die Großregion einen facettenreichen Einstieg in die Konferenzreihe garantieren sollte. Als „Urgestein der Großregion“ konnte **Jacques Santer** aus seiner Erfahrung als ehemaliger EU-Kommissionspräsident, luxemburger Premierminister und Vorsitzender der Kommission „Vision 2020 Großregion“ berichten.

Simone Peter vom Bündnis 90/Die Grünen ist seit November 2009 saarländische Ministerin für Umwelt, Verkehr und Energie und somit eine „Newcomerin“ auf dem großregionalen Politikparkett.

Aus der Perspektive der Unternehmen sprach **Frédérique Gueth** von „1,2,3 Go“, einem interregionalen Netzwerk von Experten, die Unternehmensgründer in der Großregion unterstützen, wenn sie ihr Geschäft nicht nur lokal ausrichten, sondern alle Teile der Großregion in Betracht ziehen.

Die Arbeitnehmersicht vertrat **Jean-Claude Reding**, der Vorsitzender des luxemburgischen Gewerkschaftsbunds OGB-L.

Als kritischer Beobachter intervenieren sollte der Journalist **Christophe Langenbrink**, Redakteur für die Großregion beim Luxemburger Wort.

Der Vorsitzende der *Gréng Stéftung Lëtzebuerg* **Robert Garcia** sorgte „moderat moderierend“ dafür, den roten Faden durch das Gespräch zu spinnen.

1. „Träumen von der Großregion im Jahr 2030“

Jacques Santer findet als Mitautor des ersten umfassenden Strategiepapiers für die Großregion, die im Jahr 2003 erschien, jetzt sei ein guter Zeitpunkt, um eine erste Bilanz ziehen. Seiner Einschätzung nach „sind in Zwischenzeit Erfolge erzielt worden, aber es gibt noch keine Begeisterung unter den Menschen.“ Deshalb wünscht er sich bis 2030 einen **Mentalitätswandel**, „für den wir jetzt die Weichen stellen müssen.“ Dem Ziel einer engen Kooperation innerhalb der Großregion gegenüber gibt Santer sich optimistisch, da sie ihm als einzig sinnvolle Alternative erscheint: „Es gibt kein einziges Problem, was wir nicht innerhalb der Großregion angehen müssen.“ Diese Überzeugung entspringe des von ihm als Trauma empfundenen Erlebnis, als es im Zusammenhang mit dem Bau des Atomkraftwerks Cattenom, „nicht Mal möglich war, in Lothringen unsere Vorstellungen vorzubringen.“

Simone Peter nimmt die Situation ähnlich war. Ihrer Erfahrung nach „gibt es keine politische Diskussion, die nicht sofort an die Grenzen und über die Grenzen stößt – gerade im Bereich Energie, Umwelt und Verkehr.“ Ein großregionales Problembewusstsein und eine Bereitschaft zur gemeinsamen Lösungsfindung sei ansatzweise zwar entstanden, aber die Umweltministerin nimmt „die zahlreichen Projekte für die Großregion als Einzelprozesse wahr, es fehlt die Vernetzung und auch die Umsetzung der Ideen.“ Ihre Zukunftsvision ist eine **Nachhaltigkeitsregion**, die aus der Umwandlung bestehender gemeinsamer Strukturen in Stahlindustrie und Energiewirtschaft entstehen könne. Schließlich gebe es „große grenzüberschreitende Flächen, beispielsweise Industriebrachen, die in ‚Erneuerbare-Energien-Regionen‘ umgewandelt werden können.“ Die großregionale Verknüpfung zwischen Wirtschaft und Umwelt stellt in Peters Augen eine für die soziale Entwicklung notwendige Strategie dar – „hier besteht die Chance neue Arbeitsplätze zu generieren“. Für die Umweltministerin ist eine komplette Umstellung auf Erneuerbare aufgrund der steigenden Kosten für fossile Energieträger unumgänglich – und umsetzbar, „weil die beobachtbare Preisentwicklung uns ermöglicht bestehende Versorgungsstrukturen aufzubrechen“. Zudem müsse die Großregion das internationale Klimaschutzziel im Auge behalten. Lokale Bemühungen, Kommunen oder Städte CO₂-neutral zu machen, reichen Peter nicht, die Großregion habe durchaus das Potential eine große **CO₂-neutrale Modellregion** zu werden. „Dafür müssten wir uns jetzt die Frage stellen, mit welchen konkreten Schritten wir zukunftsfähig sind.“

Jean-Claude Reding bezieht sich in der Formulierung seiner Zukunftsvision auf die aktuelle Entwicklung, die vermuten lässt, dass sobald die wirtschaftliche Lage schlechter wird, die Pendler in der Großregion in eine schwierige Situation geraten. Dass Luxemburg das Kindergeld für Grenzgänger abschaffen will, hält er für ungerecht. „Ich glaube, dass wir dabei sind, das falsch zu machen und das macht mir Sorgen. Ich hoffe, dass wir bis 2030 endlich verstehen, dass die wirtschaftliche Zukunft nicht in der Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Teile dieser Region besteht, sondern in der Kooperation der Gesamtregion und dass wir eine **gemeinsame Industrie- und Wirtschaftspolitik** brauchen. Diese ist möglich, wenn wir uns gegenüber allen Menschen in der Region in gleichem Maße verantwortlich fühlen.“ Die Grenzgänger dürften nicht als Reservearmee missbraucht werden, die hin und her geschoben wird, je nachdem, wie die wirtschaftliche Entwicklung aussieht. Luxemburg als Arbeitsmarktzentrum sieht er in diesem Bereich in einer besonderen Pflicht. Reding hält eine **soziale Vision** der Großregion für essentiell, denn „ohne die Grenzgänger ist das Gebilde abstrakt und nicht lebendig.“ Durch seine Erfahrungen in der Gewerkschaftsbewegung sei er zur Überzeugung gelangt, dass die luxemburgischen Gewerkschaften nur funktionieren können, wenn sie dafür sorgen, dass es keine Unterschiede zwischen ihren Mitgliedern gibt. Da die Grenzgänger in dem Land, wo sie arbeiten, keine Wähler sind und in ihrer Heimat häufig als Privilegierte mit höheren Löhnen gelten, läge die Konkurrenz zwischen den Arbeitnehmern eher auf der Hand, „aber ich habe in den letzten 20 Jahren erlebt, dass eine sehr unkomplizierte Zusammenarbeit möglich ist.“ Sein persönliches Engagement für die Großregion hat mit der Anti-AKW-Bewegung begonnen, wo er die Solidarität als grenzübergreifend wahrgenommen hat: „Energiepolitik wäre auch heute ein Ansatzpunkt, um eine andere Wirtschaftspolitik zu machen und als Gewerkschaftler wünsche ich mir für 2030, dass uns das gelingen wird.“

Frédérique Gueth bedauert, dass es den „Great-Regionalist“, der beispielsweise eine New-Technology-Firma nicht in Luxemburg oder in China, sondern explizit in der Großregion aufbauen möchte in der Realität noch nicht gibt. Ein wahrhaft großregionales Unternehmen zu gründen sei immer noch schwierig und noch viel Arbeit nötig, um „die Augen und die Köpfe der Menschen dafür zu öffnen.“ Ihr Credo ist, dass „in der Großregion die Internationalität gleich vor der Tür ist und die Unternehmen es nur wagen müssen, über lokale Grenzen hinaus zu agieren.“ 1,2,3 Go sei ein gutes Beispiel eines realen und nicht rein virtuellen Netzwerks. Für 2030 wünscht Gueth sich daher, dass es sich weiterentwickelt und die Großregion aus den Kontakten zwischen Menschen besteht, die **miteinander kommunizieren und arbeiten**: „Der Austausch sollte stärker sein, nicht nur im wirtschaftlichen Bereich, sondern auch kulturell – denn auch in Unternehmen laufen die Dinge hauptsächlich über Kultur.“ Ihre Erfahrung sei, dass die Kooperationsbereitschaft durch Krise größer geworden ist – „man sucht nach globalen Lösungen anstelle sich zurückzuziehen. Firmen, die exportorientiert sind (wenn auch auf einen breiteren Markt als die Großregion ausgerichtet) waren weniger von der Krise getroffen werden, als die lokalen Unternehmen.“

Christophe Langenbrink zeigt sich gegenüber der bisherigen Entwicklung der Großregion skeptisch, immerhin sei „der europäische Integrationsprozess schneller verlaufen, als das, was uns hier auf der regionalen Ebene gelungen ist.“ Für eine realistische Zukunftsvision der Großregion im Jahr 2030 hält er eine stärkere Zusammenarbeit im Bereich der Raumplanung, wo **konkrete Infrastruktur- und Mobilitätsprojekte** schnell ausgebaut werden können. „Nur müssen wir dann auch ganz konkret von Geldern sprechen: Wer ist dazu bereit einen Teil seines wenigen Geldes dafür bereit zu stellen?“

2. „Governance“

Mit der Frage nach einem Budget für Großregionsprojekte ist ein neuer Themenbereich in der Diskussion angeschnitten: die institutionellen Rahmenbedingungen. Die Rundtischteilnehmer gehen von der gemeinsamen Überzeugung aus, dass 2030 der Rahmen weiterhin ein Europa der Nationen und nicht der Regionen sein wird – es also kein direktes Großregionsparlament und keine handlungsfähige Großregionsregierung gibt. Ihre Vorstellungen davon, wie sich Politik in der Großregion angesichts dieser Konstellation dennoch verbindlich gestalten lässt, fallen weniger einheitlich aus.

Jacques Santer ist ein Verfechter der möglichst weitgehenden Institutionalisierung großregionaler Zusammenarbeit: „Es ist immer mein *ceterum censeo* gewesen, dass ordentliche Institutionen nötig sind. Das muss aber keine Regierung im klassischen Sinn sein.“ Er zitiert in dem Zusammenhang gerne Jean Monnet, der mit dem Satz „Rien n'est possible sans les hommes, rien n'est durable sans les institutions“ die Notwendigkeit stabiler Strukturen für die Umsetzung eines politischen Projekts treffend beschrieben habe. Santer sieht das hauptsächliche Hindernis für die Großregion in den **unterschiedlichen Kooperationsräumen** – „Luxemburg ist ein souveräner Staat, Rheinland-Pfalz und das Saarland haben als Länder ausgeprägte Rechte, über den Départements Meurthe-et-Moselle und Moselle schwebt immer noch der Präfekt in Paris und Wallonien hat zwar eine Regierung mit großen Befugnissen, aber ist viel zu groß.“ In einem ersten Schritt müsse der Kooperationsraum enger und klarer definiert werden, damit er zusammenhängender wird. Dann müssten **gemeinsame Gremien** geschaffen werden: Bereits das Strategiepapier hatte vorgeschlagen, neben einem Rat der Großregion fünf Agenturen für einzelne Politikbereiche zu gründen. Diese sollten vernetzt mit den einzelnen Verwaltungen in dem Kooperationsraum arbeiten. Daneben müsste auch ein interregionaler Wirtschafts- und Sozialausschuss bestehen, sowie ein Rat der Parlamentarier, „der ja an sich bereits besteht, aber nicht funktioniert.“

Simone Peter knüpft bei der Idee gemeinsamer Institutionen an. Auch in ihren Augen fehlt es heute an konkreten Ansprechpartnern und Verantwortlichkeiten – also stabilen institutionellen Strukturen - um Projekte im größeren Rahmen der Großregion umzusetzen. „Beispielsweise denken wir im Saarland über eine Vernetzung von Öffentlichem Personennahverkehr und der individuellen Elektromobilität nach. Das Stromnetz und der Verkehr funktionieren bereits grenzübergreifend, aber wir haben keine Institutionen, um ein solches Pro-

jekt direkt mit den Partnern in der Großregion auszuarbeiten und umzusetzen.“ Jaques Sinters Vorschlag, Räte und Fachagenturen zu schaffen reichte nicht, wenn deren Vorschläge am Ende dennoch unverbindlich blieben und nicht umgesetzt würden: „Die Kooperation bleibt im Diffusen, weil die Verantwortlichkeit nicht weiter runtergebrochen wird.“ Eine mögliche Lösung sieht Peter in einer stärkeren Einbindung der Bevölkerung, wenn also **Verbindlichkeit durch mehr demokratischen Input** geschaffen wird, und drückt diesen Wunsch so aus: „Ich würde es spannend finden, wenn die Bevölkerung – natürlich über die entsprechenden Entscheidungsträger motiviert und durch diese fachpolitisch begleitet – konkrete Ziele entwerfen könnte, ein Szenario der Großregion ‚von unten‘ also.“ Simone Peter hat die Sorge, „dass bei einer Konzentration auf die Zusammenarbeit von Städten **der ländliche Raum vergessen wird**. Nimmt man das Beispiel Quattropole, so vereinfacht die Initiative zwar die Verkehrsverbindungen zwischen den Städten, aber die Bevölkerung außerhalb der Großstädte ist an der Gestaltung der Großregion unbeteiligt.“

Christophe Langenbrink hingegen favorisiert die Idee der **polyzentrischen Metropolregion**, „hier könnten konkrete Vernetzungen umgesetzt werden.“ Simone Peters Präferenz für eine Demokratisierung der Großregionspolitik hält er für unrealistisch, weil er daran zweifelt, dass die Großregion ausreichende Identifikationsmöglichkeiten für eine direktdemokratische Politikgestaltung bietet. „Meine Vision der Großregion wäre auch eher eine der politischen Zusammenarbeit und nicht der basisdemokratischen Gestaltung – letztere tendiert dazu, in Tausende verschiedene Meinungen zu zerbrechen, während erstere die Kräfte bündelt, indem sie sich auf eine konkrete Vision einigt. Für ebenso unumsetzbar hält er es, wenn souveräne Rechte abgegeben werden sollen, um einer gemeinsamen Institution mehr Kompetenzen zu übertragen. Den Status quo – also jährliche Großregionen-Gipfel – hält er prinzipiell für die richtige Methode. Sie habe sich in der Praxis aber als nicht zielführend herausgestellt – weil „wenig visionär und nicht selten sind sie von Partikularinteressen geprägt.“ Eine Verbesserung könne erwartet werden, wenn der Gipfel sich ein eigenes Sekretariat gebe, um eine Kontinuität in der Arbeit zu gewährleisten, „aber wir sind da noch am Anfang und die Größe des Budgets steht auch noch nicht fest.“

Jean-Claude Reding vertritt eine pragmatische Zwischenposition: „Unabhängig davon, ob man jetzt weitere Strukturen aufbaut, gibt es vier Zentren – Luxemburg, das Saarland, Trier und Metz/Nancy – und wenn es gelingt da eine ganz konkrete Zusammenarbeit auf verschiedenen Ebenen zu finden, dann kommen wir voran.“ **Konkrete Resultate fehlen** seiner Meinung nach nicht wegen mangelnder Strukturen, sondern weil die politischen Verantwortlichen vor Ort die Großregion nicht als Priorität sehen. In Luxemburg gebe es ja theoretisch sogar einen Minister der für die Großregion zuständig ist, aber in der Praxis habe sich noch nichts geändert. Der Gewerkschaftsvorsitzende kritisiert die Prioritätensetzung in der Außenpolitik Luxemburgs, die sich „eher um den Sitz im UN-Sicherheitsrat als um die Großregion dreht. Das ist historisch und für die Zukunft falsch!“ Als Beispiel für den von ihm bevorzugten pragmatischen Ansatz, der mit etwas mehr politischem Willen unmittelbar umgesetzt werden könnte nennt Reding das Beispiel der grenzüberschreitenden Berufsausbildung, wo es um sehr konkrete Fragen geht, die nicht über internationale Abkommen zwischen Paris, Berlin, Luxemburg und Brüssel beantwortet werden können. „Die Hemmnisse können über die Zusammenarbeit von Verwaltungen und der Ministerien gelöst werden. Sie können europäische Gesetzesparagrafen interpretatorisch dehnen und sich pragmatisch darauf einigen, wie die soziale Absicherung von jemandem organisiert werden soll, der in Luxemburg angemeldet ist und in einem deutschen Betrieb seine Ausbildung absolviert.“ Dafür sollten die richtigen Beamten zusammengebracht werden, „damit sie die relevanten Telefonnummern von ihren Kollegen in der Großregion kennen. So arbeiten wir heute auch als Gewerkschaften miteinander, was in den 80ern noch undenkbar war – es ist aber durchaus möglich.“

Zu einer ähnlichen Erkenntnis ist auch **Frédérique Gueth**, durch ihre Erfahrungen mit der alltäglichen Praxis gelangt: „1,2,3 Go kann nur großregionsorientiert arbeiten, weil wir in allen Teilen Vertretungen vor Ort haben und die Institutionen dort freiwillig mit uns zusammenarbeiten.“ Sowohl der Rechtsrahmen als auch die Ansprechpartner für Unternehmensgründer – Handels- und Arbeitskammern und soziale Netzwerke – sind in den verschiedenen Teilen der Großregion sehr verschieden. Gueth hat die Erfahrung gemacht, **dass nicht die Großregion sich an die Leute anpasst**, sondern diese müssten sich umgekehrt jeweils an die loka-

len Begebenheiten anpassen. Aber auch für die pragmatische Zusammenarbeit sieht Gueth klare Grenzen, denn „wenn wir dann über Budgets und Politik reden, ist die Kooperation auf einer höheren Ebene nötig, auf der es immer noch schwieriger ist, die richtigen Ansprechpartner zu finden und sich Anerkennung zu verschaffen.“ Hier gebe es einen **enormen Nachholbedarf bei der Harmonisierung der Reglementierung**. Gueth erinnert auch an scheinbar banale Hürden, die Kooperation in der Praxis erschweren: „Es gibt ganz unbestreitbar ein Sprachproblem – vor allem zwischen den frankophonen Teilen, wozu man Luxemburg auch rechnen kann, und Deutschland.“

3. Fragerunde für das Publikum

Gesprächsbedürfnis bestand besonders beim Thema Mobilität, dem augenscheinlichen Herzstück großregionaler Alltagsrealität.

Reizthema Großregionsflughafen: Aus dem Publikum kam die Frage, ob eine Konzentrierung der Flughäfen keine wichtige Priorität sein müsste – für den Umweltschutz, aber auch um eine gemeinsame Identität zu stiften. Das Thema offenbarte einige Hürden für die Zusammenarbeit in der Großregion. **Simone Peter** antwortete: „Beim Thema Großregionsflughafen ist die Konkurrenz groß und keiner will seinen Standort verkleinern. Vor dem Hintergrund steigender Kerosinpreise wird das in den nächsten Jahren aber mit Sicherheit noch Mal diskutiert, hoffentlich auch mit Blick auf den Klimaschutz, und die Flüge aus der Großregion effizienter werden.“ **Jean-Claude Reding** ergänzte: „Solange wir kein gemeinsames Konzept haben, wie wir die Großregion mit anderen Regionen verbinden wollen, haben wir auch eine Schwierigkeit regionale Egoismen zu überwinden. Wir müssen uns intensiver über eine gemeinsame Raumplanung und eine gemeinsame Wirtschaftspolitik unterhalten. An eine gemeinsame kulturelle Identität glaube ich nicht, aber wir können eine gemeinsame Perspektive haben, wenn wir konkret zusammenarbeiten – auch in schwierigen Politikbereichen.“

Mangelhafte Mobilität in der Großregion: Eine weitere Wortmeldung aus dem Publikum dehnte den Vorwurf der Konzeptlosigkeit auf alle Transportmittel aus, besonders die Zugverbindungen seien immer noch schlecht. **Jacques Santer** reagierte mit dem Eingeständnis: „Ich gebe zu, dass ist schon immer das Hauptproblem gewesen. Und es ist ein Problem der bilateralen Beziehung zwischen den vier involvierten Nationalstaaten.“ **Christophe Langenbrink** begründete die missliche Lage: „Heute sind die Teilregionen viel zu klein, um die enormen Kosten eines Zugnetzes alleine aufzubringen. Hier müssen die Kräfte gebündelt werden und Gelder für das gemeinsame Interesse locker gemacht werden.“ **Simone Peter** meinte dazu: „Es wäre in dem Sinn auch wichtig, klarer zu machen, dass die Verbesserung regionaler Strecken in der Großregion eine über ihre Grenzen hinausgehende Bedeutung für die Anbindung an größere Verkehrsnetze hat.“ Und **Christophe Langenbrink** ergänzte: „Man muss ja nur schauen, welche Dynamik der TGV für die Region gebracht hat, beispielsweise im Tourismussektor. Die Leute kommen jetzt und sind sich bewusst, dass sie an einem Wochenende sowohl Trier, Luxemburg und Metz besuchen können.“

Kreativ sein, nicht über leere Kassen klagen: Aus dem Publikum kam schließlich die Frage, ob der Zusammenhalt in der Region darauf reduziert werden müsse, ob Budgets für teure Infrastrukturprojekte zur Verfügung stünden. Häufig gebe es billige, kreative und effizientere Lösungen: „Wie wäre es beispielsweise mit einer Zusammenarbeit einer regionalen Mobilitätszentrale mit den Sprachschulen die Mitfahrgelegenheiten als Sprachtandems vermitteln?“ **Simone Peter** gab selbstkritisch zu bedenken: „Solche Ideen sind inspirierend, die leeren Kassen sollten uns kreativ machen. Es fehlt dafür an Mut.“ Und **Robert Garcia** schloss daraufhin die Debatte mit einem Zitat aus dem Strategiepapier von 2003, in dem die Autoren „angesichts der angespannten wirtschaftlichen Situation“ die Erfolgsaussichten für das Großregionsprojekt unter den Vorbehalt der wirtschaftlichen Entwicklung stellten. „Wenn man die damalige Wirtschaftslage mit der heutigen vergleicht und alles nur vom Geld abhängt, dann gehört wirklich Mut dazu, das Projekt vorwärts zu bringen.“