

Zusammenarbeit im Eurodelta

Möglichkeiten zur Stärkung der
Position der Niederlande, Belgiens
und Deutschlands im
wirtschaftlichen Kerngebiet des
kontinentalen Nordwesteuropa

Herausgeber

Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft
und öffentliche Arbeiten
Koningskade 4, 2596 AA Den Haag
Postbus 90653, 2509 LR Den Haag
Telefon +31 70 3519625
Telefax +31 70 3519626
E-Mail secretariaat@raadvenw.nl
www.raadvenw.nl

übersetzung:

Ministerium für auswärtige Angelegenheiten
Sprachendienst

Perspektivgutachten für die Ministerin für Verkehr,
Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, die
Ministerin für Wohnungswesen, Raumordnung und
Umwelt und den Minister für Wirtschaft

Dezember 2005

Vorwort

Das vorliegende Gutachten des Rates für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten unterscheidet sich in verschiedener Hinsicht von den Gutachten, die der Rat sonst erstellt.

So ist es ganz bewusst international angelegt: Der Rat plädiert für eine breite euregionale Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland in einem wirtschaftlich eng verflochtenen Gebiet. Aus praktischen Gründen wird zur Beschreibung dieses Gebiet hier der Begriff „Eurodelta“ verwendet.

Das Gutachten geht über die Zuständigkeit des Ministeriums, also die Bereiche Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, hinaus: Der Rat spricht sich für ein hohes Maß an Kohärenz zwischen der politischen Planung und der Durchführung von Maßnahmen im Eurodelta aus, etwa bei der wirtschaftlichen Entwicklung, der Raumordnung, beim Bau und bei der Instandhaltung von Infrastruktureinrichtungen, bei Verkehr, Transport und Logistik.

Gegenstand dieses Gutachtens sind weniger die Analyse und die Lösung von Problemen. Vielmehr will es konkrete Chancen und Möglichkeiten ins Blickfeld rücken und aufzeigen, wie sie am besten genutzt werden können.

Das Gutachten hat Sondierungscharakter. In einigen Punkten basiert es noch mehr auf Arbeitshypothesen denn auf Erkenntnissen aus bestehenden politischen Analysen oder eigenen Untersuchungen des Rates.

Das Gutachten will in erster Linie Handlungsmöglichkeiten aufzeigen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Seine Erstellung war für den Rat eine ganz neue Erfahrung: Nie zuvor kamen mit jedem weiteren Gespräch immer wieder neue Informationen hinzu. Zwar kennt sich jeder einzelne Akteur mit bestimmten Teilen des großen „Eurodelta-Puzzles“ aus, es mangelt aber an aggregierten Informationen, die über den jeweils eigenen Bereich hinaus bekannt sind.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Rat entschieden, die Ergebnisse seiner Arbeit in Form eines „Perspektivgutachtens“ zu veröffentlichen.

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass dem Rat bei der Besprechung des Gutachtenentwurfs in verschiedenen Gremien aufgefallen ist, dass auf den gewählten Ansatz und die vorgeschlagenen Handlungsrichtungen sehr unterschiedlich reagiert wurde. Es gab äußerst positive, aber auch sehr negative Reaktionen. Die Materie ist also durchaus umstritten.

Nicht zuletzt deshalb wendet sich der Rat mit seinen Empfehlungen besonders an jene, die entschlossen sind, die Chancen einer weitergehenden euregionalen Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland zu nutzen.

DER RAT FÜR VERKEHR, WASSERWIRTSCHAFT UND ÖFFENTLICHE ARBEITEN

Friso de Zeeuw
Vorsitzender

ZUSAMMENFASSUNG	7
1 EINFÜHRUNG	13
2 DIE ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS: EINE ARBEITSHYPOTHESE	15
3 ZUSAMMENHANG UND VERFLECHTUNG: EINE BESTANDSAUFNAHME	21
3.1 Die Entwicklungen in den vergangenen 50 Jahren	21
3.2 Regionale Faktoren und Raumwirtschaft	22
3.3 Zahlen	22
3.4 Allgemeine Quellen	23
3.5 Spezifische Untersuchungen im Auftrag des Rates	23
3.6 Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Daten	26
4 DIE GRENZGEBIETE: STRUKTURVERSCHIEBUNGEN – CHANCEN UND PROBLEME	29
4.1 Strukturverschiebungen	29
4.2 Kooperationsinitiativen: Chancen und Probleme	29
4.3 Nachweisbare Strukturverschiebungen in den Grenzregionen	31
5 INKONGRUENZ DER VERWALTUNGSEBENEN UND DIE GROSSEN GRENZÜBERSCHREITENDEN THEMEN	33
5.1 Inkongruenz der Verwaltungsebenen	33
5.2 Die großen grenzüberschreitenden Themen	34
6 EMPFEHLUNGEN: ENTWICKLUNG EINER GEMEINSAMEN ZUKUNFTSPERSPEKTIVE	37
ANHANG: VORGEHENSWEISE UND DOSSIER	40

ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenarbeit im wirtschaftlichen Kerngebiet des nordwestlichen Kontinentaleuropa

Der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten beschreibt in diesem Gutachten Möglichkeiten zur Stärkung der Position der Niederlande durch eine aktivere und umfassendere euregionale Zusammenarbeit zwischen denjenigen Teilen der Niederlande, Belgiens und Deutschlands, die wirtschaftlich eng miteinander verflochten sind. Es handelt sich dabei um das wirtschaftliche Kerngebiet im Nordwesten des europäischen Kontinents, das hier aus praktischen Gründen als „Eurodelta“ bezeichnet wird. Von einer breiteren euregionalen Zusammenarbeit etwa in den Bereichen wirtschaftliche Entwicklung, Raumordnung, Bau und Instandhaltung von Infrastruktureinrichtungen, Verkehr, Transport und Logistik würden nach Auffassung des Rates alle drei Länder profitieren.

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets: eine Arbeitshypothese

Für seine Arbeitshypothese hat der Rat ein Gebiet ausgewählt, bei dem davon ausgegangen werden kann, dass es in Bereichen wie Wirtschaft, Raumordnung, Verkehr, Transport und Logistik eine enge Verflechtung aufweist. Es umfasst, grob gesagt, den als „Randstad“ bezeichneten Ballungsraum im Westen der Niederlande und die östlich und südlich gelegenen sog. Korridorprovinzen, Flandern, Brüssel und Lüttich sowie Nordrhein-Westfalen.

Metropolen mit Ambitionen

Vergleicht man das Eurodelta mit anderen geografisch zusammenhängenden Gebieten, stellt man fest, dass es in puncto Verstädterungsgrad, Bevölkerungsdichte und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit den dritten Rang unter den Metropolregionen einnimmt. Die Plätze 1 und 2 auf dieser Liste nehmen die Regionen Tokio/Kyoto und Boston/Washington ein.

Im Eurodelta lassen sich vier Großstadttagglomerationen unterscheiden, von denen jede ihre eigenen internationalen Ambitionen als Metropole hat: die Randstad/Rheindelta-Metropole und die Brabantstad in den Niederlanden, die sog. Vlaamse Ruit in Belgien und das Ruhrgebiet. Ist es wirklich sinnvoll, dass jede dieser Submetropolen für sich (oder sogar die einzelnen Städte oder Teilgebiete) auf dem Weltmarkt darum wetteifern, Unternehmen und Investitionen anzulocken, oder sollte man nicht vielmehr gemeinsam nach einem effizienten Mix aus Komplementarität und Konkurrenz suchen? Solche und ähnliche Fragen stellen sich, wenn man den Blick auf den größeren wirtschaftlichen Zusammenhang innerhalb des gesamten Gebiets richtet.

In jenen Zonen liegen auch weniger dicht besiedelte und bebaute Regionen, die sich – zum Teil ganz offiziell – als „Euregio“ präsentieren, so etwa die Euregio Twente, der Knotenpunkt Arnheim-Nimwegen, die Euregio Südlimburg und die Organisation Rhein-Schelde-Delta. Relevante Fragen in diesem Zusammenhang sind z. B.: Gibt es in den Grenzgebieten Strukturverschiebungen, und, wenn ja, welcher Art sind sie? Welche Initiativen werden in den Grenzgebieten entwickelt? Gibt es dort gebietsspezifische Probleme und besteht Bedarf an schwellensenkenden Maßnahmen vonseiten nationaler Behörden?

Noch kein Thema in politischen Grundsatzpapieren, in der praktischen Umsetzung aber bereits sichtbar

Da das Eurodelta sich über drei Länder erstreckt, wird es nur selten im Zusammenhang betrachtet und es gibt von den zuständigen nationalen Behörden kaum speziell auf dieses Gebiet zugeschnittene administrative oder politische Formen der Zusammenarbeit. In den drei wichtigsten politischen Grundsatzpapieren der

niederländischen Regierung aus dem Jahr 2004 – „Nota Pieken in de Delta“ (eine wirtschaftspolitische Agenda für ausgewählte Regionen), „Nota Ruimte“ (Raumordnerisches Leitprogramm) und „Nota Mobiliteit“ (Leitprogramm Mobilität) – wird kaum auf die potenziellen internationalen Zusammenhänge in dem Gebiet eingegangen. Zwar wird es in den Programmen zur Mobilität und zur Raumordnung visuell dargestellt, aber konkrete politische Schlussfolgerungen werden nicht damit verbunden.

Dies ändert sich nun allmählich im Zuge der Durchführung der Programme. In die Agenda zur Umsetzung des Leitprogramms Mobilität wurden ausdrücklich auch internationale Perspektiven und Aktionspläne aufgenommen. In Anknüpfung an das Raumordnerische Leitprogramm wurde über die Beziehungen zu den Nachbarländern sogar ein gesondertes Positionspapier erarbeitet. Und erst kürzlich, im November 2005, haben die Niederlande und Nordrhein-Westfalen gemeinsam eine Absichtserklärung zur Stärkung ihrer Wirtschaftsbeziehungen unterzeichnet.

Der Rat unterstützt diese aktuellen Entwicklungen voll und ganz und plädiert dafür, sich viel intensiver als bisher mit der euregionalen Zusammenarbeit zu befassen. Zwischen der europäischen und der nationalen Politik gibt es nach Auffassung des Rates viele noch nicht ausreichend sondierte Möglichkeiten für eine untereinander abgestimmte breit angelegte euregionale Politik im Eurodelta, d. h. zwischen den betreffenden Gebieten in den drei Ländern, die wirtschaftlich eng miteinander verflochten sind.

Wirtschaftliche Kohärenz und Verflechtung im Eurodelta

Der Rat hat konkrete Zahlen zur wirtschaftlichen Kohärenz und Verflechtung im Eurodelta zusammentragen lassen. Auf Basis dieser Daten kann Folgendes festgestellt werden (Grundlage: Stichproben des Forschungsinstituts für Transport und Verkehr NEA aus den Jahren 1995 und 2002 und Prognose für das Jahr 2020):

Die Hälfte der Warenimporte (gemessen am Wert) in jedem Teil des Untersuchungsgebiets kommt aus einem der anderen Teile (ungefähr 30 % stammen aus anderen EU-Staaten und ungefähr 20 % aus Nicht-EU-Ländern).

Für den niederländischen Teil des Gebiets liegt der Anteil sogar noch deutlich höher: Fast 60 % aller Einfuhren stammen dort aus den anderen Teilen des Untersuchungsgebiets; im belgischen und im deutschen Teil sind es jeweils 42 %.

Bei den Exporten sieht es ähnlich aus: Auch hier entfällt im Durchschnitt die Hälfte des Warenwerts auf die jeweils anderen Teile des Untersuchungsgebiets (40 % gehen in andere EU-Staaten, 10 % in Länder außerhalb der EU).

Der Prozentsatz für den niederländischen Teil ist wiederum höher: Gut 60 % der Exporte aus dem niederländischen Teil des Eurodeltas sind für die beiden anderen Teile bestimmt; im belgischen und im deutschen Teil sind es 43 bzw. 37 %.

Auch wenn man die Ein- und Ausfuhren der drei Länder untereinander insgesamt betrachtet (NEA-Zahlen von 2002), zeigt sich eine ausgeprägte Verflechtung der drei Teile des Eurodeltas:

94 % (!) der gesamten niederländischen Exporte nach Belgien (insgesamt 33 Mrd. Euro) gehen in den belgischen Teil des Untersuchungsgebiets, also nach Flandern, Brüssel und Lüttich. Von allen Ausfuhren nach Deutschland (58,5 Mrd. Euro) gehen 45 % nach Nordrhein-Westfalen.

Umgekehrt sind von den deutschen Exporten in die Niederlande (39,3 Mrd. Euro) fast 89 % für den niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets, also für die Randstad, die Provinzen Overijssel, Geldern, Nordbrabant, Seeland und Limburg, bestimmt. Von den deutschen Ausfuhren nach Belgien (33,2 Mrd. Euro) gehen 85 % ins Untersuchungsgebiet.

Von den belgischen Ausfuhren in die Niederlande (19,4 Mrd. Euro) gehen 95 % in den niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets. Die belgischen Ausfuhren nach Deutschland (37,5 Mrd. Euro) sind zu 45 % für Nordrhein-Westfalen bestimmt. Nahezu alle Werte sind seit 1995 gestiegen, und es wird erwartet, dass sich diese Entwicklung bis 2020 fortsetzt.

Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Zahlen

Die Größenordnung der genannten Zahlen zeigt unmissverständlich die enge wirtschaftliche Kohärenz und Verflechtung im Eurodelta auf. Unter den Beteiligten herrscht allerdings große Verwirrung im Hinblick auf die Richtigkeit und Zuverlässigkeit dieser Zahlen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass zwar nationale und national-regionale Statistiken sowie Statistiken über die kleineren NUTS-Regionen in Europa vorliegen, aber so gut wie keine verlässlichen Zahlen über die größeren euregionalen Zusammenhänge.

Nach Auffassung des Rates besteht dringender Bedarf an spezifischen Daten zu den wirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb des Eurodeltas, über die bei den wichtigsten nationalen und internationalen Akteuren Konsens herrscht.

Strukturverschiebungen in den Grenzgebieten

Was die Grenzgebiete betrifft, so geht der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten von folgender Arbeitshypothese aus: Der Wegfall der europäischen Binnengrenzen und die damit einhergehenden Harmonisierungsbestrebungen werden in den kommenden Jahren vor allem in den Grenzregionen zu einer Beschleunigung der wirtschaftlichen, sozialen und demografischen Strukturverschiebungen führen.

In der Praxis sind in den Grenzregionen zwei Arten von Strukturverschiebungen wahrnehmbar:

- In den letzten Jahren sind immer mehr Organisationen entstanden, die auf regionaler und lokaler Ebene grenzüberschreitende Kooperationsinitiativen und -projekte entwickeln und monitoren.
- Aufgrund der faktischen Entwicklungen bei den Unternehmensansiedlungen und in Bereichen wie Wohnen, Arbeiten, Handel, Studium, Einkaufen und Ausgehen hat sich der grenzüberschreitende Verkehr verändert.

Die Liste der Kooperationsorganisationen und -initiativen ist lang: Sie umfasst die Euregio Twente, den Knotenpunkt Arnheim-Nimwegen, die Euregio Maas-Rhein im Süden der Provinz Limburg, die Rhein-Schelde-Delta-Zusammenarbeit, die Rheinkammernunion, die Taskforce Versnellingsagenda Zuid-Limburg, das Beratungsgremium Maastricht-Aachen-Hasselt-Lüttich und viele andere.

In den Gesprächen, die der Rat im Rahmen seiner Untersuchung mit unmittelbar Beteiligten aus den Grenzregionen geführt hat, wiesen die Befragten nahezu einmütig auf faktische Veränderungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Studium, Einkaufen und Ausgehen hin, die zu Verschiebungen im grenzüberschreitenden Verkehr geführt hätten. In dem vorliegenden Gutachten werden einige Beispiele dafür genannt.

Für die tatsächlichen Entwicklungen in den Grenzgebieten gilt aber, wie schon bei den Zahlen, dass keine aggregierten Informationen verfügbar sind. Für beide genannten Arten von Strukturverschiebungen sind gesonderte Untersuchungen erforderlich, damit festgestellt werden kann, welche grenzüberschreitenden Initiativen es wirklich gibt und welche Verhaltensänderungen bei Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten in der Praxis zu beobachten sind.

Inkongruenz der Verwaltungsebenen

Wenn hier von der Inkongruenz der Verwaltungsebenen die Rede ist, so ist damit das Problem gemeint, dass sich die einzelnen Teile des wirtschaftlichen Kerngebiets in den

vom Rat gezogenen Grenzen politisch-administrativ nicht auf der gleichen Ebene befinden. So sind, rein von der Verwaltungsebene her, die Kommissare der Königin in den Provinzen die Counterparts der Ministerpräsidenten der deutschen Länder, und der niederländische Ministerpräsident ist der Ansprechpartner für den deutschen Bundeskanzler. Bei den Kontakten mit Flandern ist oft unklar, ob die Zuständigkeit nun beim flämischen oder beim belgischen Ministerpräsidenten liegt. Das führt in der Praxis häufig zu Komplikationen bei Beratungen auf politischer und administrativer Ebene, denn immer wieder stellt sich die Frage, wer eigentlich in welcher Situation an den betreffenden Gesprächen teilnehmen sollte.

Eine effektive Zusammenarbeit und eine erfolgreiche Abstimmung können also im Eurodelta nur erreicht werden, wenn es den Beteiligten gelingt, die Inkongruenz der Verwaltungsebenen zu überwinden. Inzwischen gibt es bereits konkrete Anzeichen dafür, dass auf höchster politischer Ebene in den Beziehungen zwischen den Niederlanden und Flandern bzw. Nordrhein-Westfalen flexibler vorgegangen wird. Doch das Thema erfordert ständige Aufmerksamkeit, vor allem auch auf den nachgeordneten Kontaktebenen.

Die großen grenzüberschreitenden Themen

Große, politisch meist nicht unumstrittene grenzüberschreitende Projekte spielen in den Beziehungen zu unseren Nachbarn Belgien und Deutschland immer wieder eine wichtige Rolle. Darüber hinaus gibt es noch einige zentrale politische Fragen, die per definitionem ein grenzüberschreitendes Vorgehen erfordern. Es geht dabei in der Regel um komplexe und politisch schwierige Fragen mit einer langen Vorgeschichte.

Zentrale Themen in den Beziehungen zwischen den Niederlanden und Belgien sind die Westerschelde und die HSL-Zuid (Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam-Brüssel), in den Kontakten mit Deutschland sind es die Betuwelinie und die HSL-Oost (Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam-Köln); Themen, die alle drei Länder betreffen, sind der Eiserne Rhein, die Wasserqualität der Flüsse und die Luftqualität (Feinstaub, NO₂, CO₂). In der Regel sind diese Themen jahrelang Gegenstand der öffentlichen Diskussion. In bestimmten Kreisen und in den Medien werden sie regelmäßig als Problemfälle apostrophiert.

Die Gespräche, die der Rat mit Vertretern der regionalen und kommunalen Verwaltungen und der Wirtschaft geführt hat, haben ergeben, dass man das Gefühl hat, die Komplexität bzw. die politische Sensibilität einiger dieser Themen stünden einer reibungslosen Kooperation der drei Länder auf anderen Gebieten im Weg.

Der Rat nimmt keine Bewertung dieser Signale vor, stellt aber fest, dass es auf verschiedenen Gebieten auch positive Entwicklungen zu verzeichnen gibt. Das gilt insbesondere für den Themenbereich Wasser, da hier für solche Länder eine „natürliche Notwendigkeit“ zur Zusammenarbeit besteht, die Anrainerstaaten derselben Flüsse sind oder die hinsichtlich der Wasserwirtschaft bzw. der Wasserqualität in anderer Weise voneinander abhängig sind. In anderen Bereichen vollziehen sich ebenfalls positive Entwicklungen. Beispiele hierfür sind die kürzlich von der nordrhein-westfälischen Landesregierung getroffene Entscheidung, die Anbindung des deutschen Teils der Betuwelinie an den niederländischen Teil näher zu untersuchen, und der in diesem Jahr erzielte Durchbruch bezüglich der Westerschelde als Schifffahrtsstraße.

All diese wichtigen grenzüberschreitenden Themen müssen in den kommenden Jahren ausdrücklich auch vor dem Hintergrund der starken wirtschaftlichen Kohärenz und Verflechtung gesehen werden, die zwischen großen Teilen der Niederlande, Flandern (plus Brüssel und Lüttich) und Nordrhein-Westfalen besteht.

Empfehlungen: Entwicklung einer gemeinsamen Zukunftsperspektive

Bei seinen Empfehlungen hat der Rat folgendes Ziel vor Augen:

Entwicklung einer *gemeinsamen deutsch-belgisch-niederländischen strategischen Zukunftsperspektive* für das wirtschaftliche Kerngebiet im nordwestlichen

Kontinentaleuropa, das für jedes der drei betroffenen Länder eine wichtige Säule für die eigene Volkswirtschaft ist – eine Zukunftsperspektive, die dann gemeinsam in aufeinander abgestimmte politische Maßnahmen in den Bereichen wirtschaftliche Entwicklung, Raumordnung, Bau und Instandhaltung von Infrastruktureinrichtungen, Mobilität, Verkehr, Transport und Logistik sowie Verbesserung der Luft- und Wasserqualität umgesetzt werden kann.

Einige halten diese Perspektive für unrealistisch, jedenfalls für vorläufig nicht erreichbar, manche lehnen sie überhaupt ab. Andere dagegen sehen darin einen logischen und langfristig unausweichlichen Schritt in einer Welt, in der die Globalisierung immer schneller voranschreitet. So auch der Rat.

Im internationalen Wirtschaftsverkehr ist es nicht ungewöhnlich, dass ein Unternehmen in einem bestimmten Bereich mit einem Unternehmen zusammenarbeitet, welches in einem anderen Bereich sein Konkurrent ist. Solche wechselnden strategischen Allianzen können auch zwischen Behörden und intermediären Organisationen effektiv sein, sind in diesen Kreisen aber noch nicht üblich.

Der Rat spricht sich dafür aus, dass man hiermit gezielt experimentiert, indem man das Eurodelta auf internationaler Ebene gemeinsam profiliert, man bei der faktischen Akquise dann aber als Land, Region, Kommune oder Unternehmen eigenständig handelt.

Die nachstehenden Empfehlungen richten sich an die drei Ministerien, die am meisten mit dem Themenkomplex zu tun haben, nämlich das Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, das Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt und das Ministerium für Wirtschaft. Allerdings kann sich der vom Rat angestrebte Prozess am besten entwickeln, wenn zunächst andere Akteure tätig werden, wobei die zuständigen Minister aufgerufen sind, den Prozess aktiv zu fördern, z. B. indem sie in bestimmten Bereichen gezielt Untersuchungsaufträge erteilen. Faktisch richten sich die Empfehlungen des Rates also an „alle, die sich angesprochen fühlen“, d. h. all jene, die entschlossen sind, die Chancen, die aus einer breiter angelegten euregionalen Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland Nutzen erwachsen können, zu nutzen.

1. Engagierte Organisationen und Personen aus den Niederlanden, aus Flandern und aus Nordrhein-Westfalen sollten angespornt werden, ihre Kräfte in einer öffentlich-privaten Initiative zu bündeln und eine Agenda auszuarbeiten, in der sie beschreiben, wie sich eine engere Zusammenarbeit im Eurodelta am besten gestalten lässt und welche Aktivitäten gleich zu Anfang konkretisiert werden müssen. Als potenzielle Initiatoren kommen zum Beispiel die vier sog. Submetropolen in Frage, also die Deltametropole/Randstad, die Brabantstad, die Vlaamse Ruit und die Metropolregion Ruhr, oder auch in den Grenzgebieten ansässige Organisationen, etwa die euregionalen Kooperationen oder der Knotenpunkt Arnheim-Nimwegen (KAN). Alternativ kämen als Initiatoren und aktive Unterstützer auch intermediäre Organisationen wie „Nederland Distributieland“, Gruppen von Unternehmern, für die das Eurodelta ein wichtiger Markt ist, Vertreter aus den Provinz- und Kommunalverwaltungen und Handelskammern in Frage.

Der Rat hat erfreut festgestellt, dass sich der Vorstand des Knotenpunkts Arnheim-Nimwegen (der ab dem 1.1.2006 formal den Status einer „Stadtregion“ erhält) bereit erklärt hat, im Frühjahr 2006 eine „Eurodeltakonferenz“ zu organisieren, auf der gemeinsam mit anderen Akteuren beraten wird, wie eine Agenda für eine umfassende euregionale Zusammenarbeit zwischen Organisationen in den Niederlanden, in Belgien und in Deutschland am besten gestaltet werden kann.

2. Der Austausch von Daten zwischen Planungs- und Forschungseinrichtungen in den Niederlanden, Flandern und Nordrhein-Westfalen und die Formulierung gemeinsamer grenzübergreifender Forschungsprojekte, bei denen die Untersuchungsgebiete nicht durch die nationalen Verwaltungsgrenzen bestimmt werden, sollte gefördert werden.
Die Fachplanungsbehörden sollten sich möglichst schnell um eindeutige und aggregierte Zahlen zur wirtschaftlichen Verflechtung im Eurodelta als Ganzes und zu relevanten Strukturverschiebungen in den Grenzgebieten bemühen. Zu denken wäre dabei vor allem an konkrete Forschungs- und Entwicklungsprojekte, die die Niederlande, Belgien und Deutschland gemeinsam bei der Europäischen Union einreichen könnten. Projekte, die von Anfang an von mehr als einem Mitgliedstaat unterstützt werden, haben eine wesentlich höhere Erfolgsquote bei der Bewilligung von Zuschüssen.
3. Es sollte eine *vergleichende Studie zum Eurodelta und anderen großen urbanen Netzwerken* mit starker wirtschaftlicher Verflechtung in Auftrag gegeben werden. Gegenstand der Studie sollte die Ermittlung der einzigartigen Möglichkeiten dieses wirtschaftlichen Kerngebiets im Nordwesten Europas und die Klärung der Frage sein, ob die vom Rat vorgenommene geografische Abgrenzung auch die praxistauglichste ist. Dabei könnte auf den Erfahrungen aus dem Eurbanet-Projekt aus dem Jahr 2000 aufgebaut werden, in dessen Rahmen erstmals vier Metropolregionen im Nordwesten Europas, nämlich die Randstad, die Vlaamse Ruit, das Ruhrgebiet und die Region Edinburgh/Glasgow, miteinander verglichen wurden.
4. Unter anderem anhand der Ergebnisse der unter Punkt 3 empfohlenen Studie sollte untersucht werden, wie sich das Eurodelta *international* am besten *als Einheit profilieren* kann. Unternehmen aus Amerika oder aus China, Indien und anderen Wachstumsmärkten ist es zunächst einmal gleichgültig, in welchem der drei Länder ein Standort liegt und wie die Verwaltungsgrenzen innerhalb Europas verlaufen. Sie legen vor allem Wert auf die Infrastruktur und die Erreichbarkeit. Außerhalb Europas wird die gesamte Nordwestküste des Kontinents als „West Gateway to Europe“ wahrgenommen, und deshalb ist es wichtig, dieses Gebiet international auch als zusammenhängendes Infrastrukturnetz zu präsentieren.
5. Die zuständigen Behörden sollten das Thema *umfassende euregionale Zusammenarbeit* zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland auf die verschiedenen *politischen Agenden* setzen und sich dabei nachdrücklich mit den Möglichkeiten befassen, die Inkongruenz der Verwaltungsebenen effektiv zu durchbrechen. Es sollten auf den verschiedenen Verwaltungsebenen bilaterale, gegebenenfalls auch trilaterale Beratungen der direkt Verantwortlichen gefördert werden, ohne dass dies als unangemessen betrachtet würde. Ein gutes Beispiel dafür ist die Konferenz mit hochrangigen Beamten und Politikern aus den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen, die für das Frühjahr 2006 vorbereitet wird. Solche Treffen sollten auch zwischen den Niederlanden und Flandern und zwischen allen drei Ländern organisiert werden.

1 EINFÜHRUNG

Der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten behandelt in diesem Gutachten Möglichkeiten zur Stärkung der Position der Niederlande zu stärken, und zwar durch eine aktive und umfassende euregionale Zusammenarbeit zwischen den Teilen der Niederlande, Belgiens und Deutschlands, die wirtschaftlich stark miteinander verflochten sind. Dieses Gebiet bildet im Nordwesten des europäischen Kontinents das wirtschaftliche Kerngebiet. Aus praktischen Gründen wird es in diesem Gutachten als „Eurodelta“ bezeichnet. Dieser Begriff wird im Anhang noch näher erläutert. Eine Stärkung der Position der Niederlande im Eurodelta und des Eurodeltas in der Welt kann in den kommenden Jahren nach Auffassung des Rats durch eine gezielte Abstimmung und Zusammenarbeit in Bereichen wie wirtschaftliche Entwicklung, Raumordnung, Bau und Instandhaltung von Infrastruktureinrichtungen, Mobilität, Transport, Verkehr und Logistik sowie Verbesserung der Luft- und Wasserqualität erreicht werden. Eine so umfassende euregionale Zusammenarbeit käme allen drei betroffenen Ländern zugute.

Der Rat ist außerdem der Auffassung, dass dringend mehr Zusammenhang im Eurodelta geschaffen werden muss. Die großen internationalen Verlagerer aus den USA und vor allem aus China und anderen Wachstumsmärkten sind in erster Linie an zusammenhängenden Informationen über die logistischen Möglichkeiten im Nordwesten Europas interessiert. Für sie ist von Bedeutung, wie das gesamte Netz von See- und Flughäfen und logistischen Einrichtungen rund um Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen usw. funktioniert und welche Verbindungen es zwischen diesen Städten bzw. mit dem Hinterland, vor allem über Nordrhein-Westfalen mit Deutschland, gibt. Erst in zweiter Linie spielen eventuelle nationale Unterschiede in Bezug auf den Wirtschaftsstandort, die speziellen Einrichtungen in den Teilregionen usw. eine Rolle. Das internationale Handelsmotto des Eurodeltas sollte also lauten: „Gemeinsame Profilierung, individuelle Akquise.“

Es gibt aber noch weitere Gründe, die für eine umfassende euregionale Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland sprechen. Sie werden in diesem Gutachten erläutert.

Das Gutachten befasst sich nacheinander mit der vom Rat vorgenommenen Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (Kapitel 1) und den Zahlen und Daten über den Zusammenhang und die Verflechtung in diesem Gebiet, die der Rat sammeln konnte (Kapitel 2). Anschließend wird auf die spezifischen Initiativen und Probleme in den jeweiligen Grenzgebieten zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland sowie auf die dort zu beobachtenden Strukturverschiebungen eingegangen (Kapitel 3). Danach richten wird das Augenmerk auf zwei potenzielle Hindernisse, die der Zusammenarbeit im Wege stehen könnten (Kapitel 4).

Zum Schluss erfolgt in Kapitel 5 ein Aufruf an die drei Länder, eine gemeinsame Zukunftsperspektive für das Gebiet zu entwickeln, das für ihre Volkswirtschaften eine so wichtige Rolle spielt. Am Ende dieses Kapitels finden sich einige konkrete Empfehlungen, die darauf abzielen, durch eine gezielte Bündelung von Kräften und Informationsströmen und durch eine ernsthafte Beschäftigung mit den Zusammenhängen und gegenseitigen Abhängigkeiten mit der Untersuchung des Gebiets fortzufahren.

Die Anhänge enthalten Erläuterungen zur Arbeitsweise des Rats und verweisen auf Quellen für Hintergrundinformationen.

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass die Sitzungsperiode des Rats für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten in seiner aktuellen Zusammensetzung Ende 2005 abläuft und dass er sich deshalb auf allgemeine Betrachtungen beschränken musste, die noch nicht allesamt mit konkreten Zahlen

untermauert werden konnten. Die Ergebnisse dieser Betrachtungen sind allerdings nach Auffassung des Rats dergestalt, dass sie der Regierung übermittelt werden sollten. Sie gehen wie gesagt über die Bereiche Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten hinaus und erfordern in den Niederlanden zumindest eine engere Abstimmung und Kooperation zwischen dem Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, dem Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt und dem Ministerium für Wirtschaft.

Angesichts des orientierenden Charakters der Analysen, die der Rat zur Vorbereitung dieses Gutachtens durchgeführt hat, wurden ganz bewusst nur Kontakte mit niederländischen Akteuren gelegt und noch nicht mit Ansprechpartnern in Belgien oder Deutschland. Wie der Rat festgestellt hat, bewegt das Thema dieses Gutachtens viele Gemüter, sowohl im positiven als auch im negativen Sinn. Das wichtigste Ziel, das mit diesem Gutachten verfolgt wird, besteht darin, dass das Thema in den Niederlanden auf die politischen Agenden gesetzt wird.

2 DIE ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS: EINE ARBEITSHYPOTHESE

Gemäß seinem Arbeitsprogramm für 2005 hat der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten eine Untersuchung über die Möglichkeiten für eine Stärkung der Position der Niederlande im wirtschaftlichen Kerngebiet des kontinentalen Nordwesteuropas durchgeführt.

Für seine Arbeitshypothese hat der Rat ein Gebiet ausgewählt, bei dem davon ausgegangen werden kann, dass es in Bereichen wie Wirtschaft, Raumordnung, Verkehr, Transport und Logistik eine enge Verflechtung aufweist. Es umfasst, grob gesagt, den als „Randstad“ bezeichneten Ballungsraum im Westen der Niederlande und die östlich und südlich gelegenen sog. Korridorprovinzen, Flandern, Brüssel und Lüttich sowie Nordrhein-Westfalen.

Es handelt sich hier wohlgernekt lediglich um ein Untersuchungsgebiet. Eine politisch-administrative Abgrenzung des Gebiets erscheint dem Rat nicht sinnvoll.



Abb. 1 NUTS-2-Einheiten innerhalb des Untersuchungsgebiets

Quelle: Bericht des Forschungsinstituts für Transport und Verkehr NEA für den Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, 2005

<i>NUTS2 regionale indeling:</i>	<i>Gebiete auf der NUTS-2-Ebene</i>
<i>Eurodelta gebied:</i>	<i>Eurodelta</i>
<i>Noord-Holland:</i>	<i>Nordholland</i>
<i>Zuid-Holland:</i>	<i>Südholland</i>
<i>Utrecht:</i>	<i>Utrecht</i>
<i>Gelderland:</i>	<i>Geldern</i>
<i>Overijssel:</i>	<i>Overijssel</i>
<i>Zeeland:</i>	<i>Seeland</i>
<i>Noord-Brabant:</i>	<i>Nordbrabant</i>
<i>Munster:</i>	<i>Münster</i>

<i>Dusseldorf:</i>	<i>Düsseldorf</i>
<i>Arnsberg:</i>	<i>Arnsberg</i>
<i>Köln:</i>	<i>Köln</i>
<i>West-Vlaanderen:</i>	<i>Westflandern</i>
<i>Oost-Vlaanderen:</i>	<i>Ostflandern</i>
<i>Bruxelles/Brussel:</i>	<i>Brüssel</i>
<i>Vlaams Brabant:</i>	<i>Flämisch-Brabant</i>
<i>Brabant Wallon:</i>	<i>Wallonisch-Brabant</i>
<i>Liege:</i>	<i>Lüttich</i>

NUTS bezeichnet die gemeinsame Klassifikation von Gebietseinheiten für die Statistik. Die Provinzen in den Niederlanden und Belgien fallen in die NUTS-2-Ebene. Das Untersuchungsgebiet umfasst 8 niederländische und 7 belgische Provinzen sowie die 5 Regierungsbezirke des Landes Nordrhein-Westfalen.

Vergleicht man das Eurodelta mit anderen geografisch zusammenhängenden Gebieten, stellt man fest, dass es in puncto Verstädterungsgrad, Bevölkerungsdichte und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit den dritten Rang unter den Metropolregionen einnimmt. Die Plätze 1 und 2 auf dieser Liste nehmen die Regionen Tokio/Kyoto und Boston/Washington ein.

Der Rat hat sich die Frage gestellt, ob es aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll wäre, die Grenzen des Untersuchungsgebiets noch weiter zu fassen. In Belgien hätte beispielsweise nicht nur Lüttich, sondern ganz Wallonien mit einbezogen werden können, in Nordfrankreich das Gebiet um die Stadt Lille und in Deutschland das Gebiet bis Frankfurt/Main. Vorläufige Untersuchungsergebnisse zeigen aber, dass sich Wallonien und Lille viel stärker nach Süden (Richtung Frankreich) und weniger nach Norden (Richtung Flandern und Niederlande) orientieren. Der Großraum Frankfurt ist zwar auch eine wichtige wirtschaftliche und logistische Drehscheibe, er unterhält aber wesentlich weniger intensive Wirtschaftsbeziehungen mit den Niederlanden und dem flämischen Teil Belgiens als Nordrhein-Westfalen. Darüber hinaus liegt er in einem anderen Bundesland, und aus verwaltungstechnischer Sicht ist es sicher nahe liegender, zur Förderung der Zusammenarbeit leicht nachvollziehbare Grenzen zu ziehen, also etwa um die gesamten Niederlande und ganz Belgien einerseits und Nordrhein-Westfalen andererseits oder vielleicht sogar um ein Gebiet mit den Benelux-Staaten auf der einen Seite und Nordrhein-Westfalen und eventuell Hessen auf der anderen Seite. Der Rat hat sich bei seinen Untersuchungen vor allem auf den wirtschaftlichen Zusammenhang konzentriert und damit auf das in Abb. 1 dargestellte Untersuchungsgebiet, das ein wichtiger Motor für die Wirtschaft in Europa ist – genau wie die wirtschaftlichen Kerngebiete um London und Paris und in Norditalien. Dass es sich bei dem Untersuchungsgebiet tatsächlich um eines der wichtigsten wirtschaftlichen Kerngebiete in Europa handelt, wird leider auch in der nachstehenden Abbildung sichtbar, die den NO₂-Ausstoß in Europa in den Jahren 2003 und 2004 zeigt.

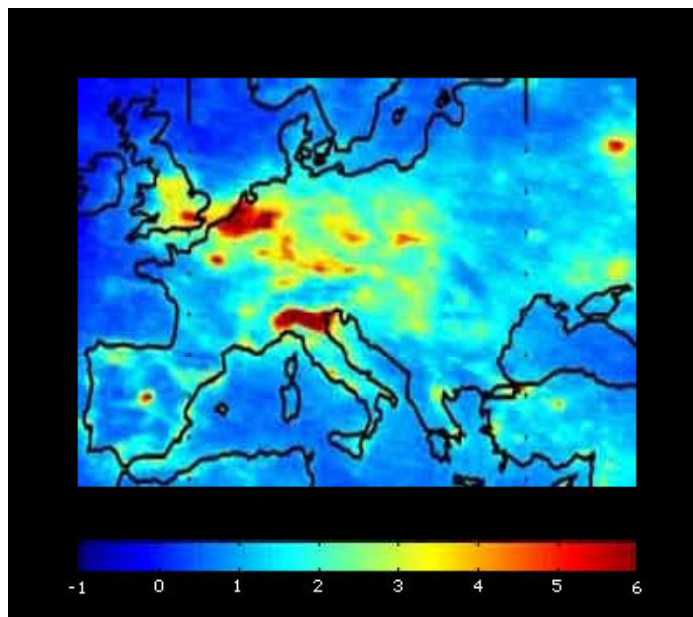


Abb. 2: NO₂-Ausstoß in Europa, 2003/2004

Quelle: Umweltsatellit Envisat, Europäische Weltraumbehörde (ESA)

Im Raumordnerischen Leitprogramm und im Leitprogramm Mobilität, beide aus dem Jahr 2004, werden die Wirtschaft und die wirtschaftliche Kohärenz als wichtige Motoren für die niederländische Politik in den Bereichen Raumordnung, Transport, Verkehr und Logistik bezeichnet. Eine klare Position, die der Rat mit diesem Perspektivgutachten wie auch bereits mit früheren Gutachten gern unterstützt.

Wirtschaftsräume und wirtschaftliche Zusammenhänge enden aber nicht an Landesgrenzen, und das sollte nach Auffassung des Rats auch für die Politik in den oben erwähnten Bereichen gelten. Dennoch geht es in den beiden Leitprogrammen vorwiegend um nationale Politik, die nicht nur de jure, sondern auch de facto an den Grenzen der Niederlande Halt macht.

Das wirtschaftspolitische Leitprogramm „Pieken in de Delta“ aus dem Jahr 2004 ist zwar ausdrücklich internationaler ausgerichtet, konzentriert sich aber bei der Umsetzung der Politik in konkrete Maßnahmen letztlich doch sehr stark auf nationale, gebietsorientierte wirtschaftliche Prioritäten.

Die Politik zur wirtschaftlichen Entwicklung, Raumgestaltung, zum Bau oder zur Verbesserung von Infrastruktureinrichtungen, zum Transport und Verkehr ist in der Praxis derzeit vor allem eine nationale Angelegenheit.

In die Agenda zur Umsetzung des Leitprogramms Mobilität wurden ausdrücklich auch internationale Perspektiven und Aktionspläne aufgenommen. In Anknüpfung an das Raumordnerische Leitprogramm wurde über die Beziehungen zu den Nachbarländern sogar ein gesondertes Positionspapier erarbeitet. Und erst kürzlich, im November 2005, haben die Niederlande und Nordrhein-Westfalen gemeinsam eine Absichtserklärung zur Stärkung ihrer Wirtschaftsbeziehungen unterzeichnet.

Der Rat unterstützt diese aktuellen Entwicklungen voll und ganz. Natürlich erfordert die nationale Politik ständige Aufmerksamkeit, aber genauso wichtig ist es, auch die politischen Zusammenhänge in den Beziehungen zu den unmittelbaren Nachbarn in Flandern (einschließlich Brüssel und Lüttich) und Nordrhein-Westfalen nicht aus den Augen zu verlieren. Eine Erweiterung des politischen Fokus könnte neue Möglichkeiten

eröffnen, vor allem dann, wenn der niederländische, der belgische und der deutsche Teil dabei eng zusammenarbeiten.

Das Eurodelta sollte sich im internationalen Wettbewerb um die Ein- und Ausfuhr von Waren und um die Ansiedlung von Unternehmen gegenüber der Konkurrenz in Europa, etwa den Gebieten um die Seehäfen in Norddeutschland und Westfrankreich, zunächst einmal als Einheit profilieren. Erst danach sollte der Wettbewerb untereinander einsetzen. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, über die nationalen Verwaltungsgrenzen hinaus zu blicken. Aus rein niederländischer Sicht liegen zum Beispiel Teile der Provinzen Geldern, Nordbrabant und Limburg in der Peripherie des Landes. Betrachtet man sie im euregionalen Zusammenhang, so liegen sie mitten im wirtschaftlichen Kerngebiet, auch wenn sie derzeit noch eher Korridore zwischen den großen Agglomerationen sind und die Produktivität dort noch eher gering ist. Doch welche Politik wird dieser Feststellung gerecht?

Im Eurodelta lassen sich vier Großstadttagglomerationen unterscheiden, von denen jede ihre eigenen internationalen Ambitionen als Metropole hat: die Randstad/Rheindelta-Metropole und die Brabantstad in den Niederlanden, die sog. Vlaamse Ruit in Belgien und das Ruhrgebiet. Ist es wirklich sinnvoll, dass jede dieser Submetropolen für sich (oder sogar die einzelnen Städte oder Teilgebiete) auf dem Weltmarkt darum wetteifern, Unternehmen und Investitionen anzulocken, oder sollte man nicht vielmehr gemeinsam nach einem effizienten Mix aus Komplementarität und Konkurrenz suchen? Solche und ähnliche Fragen stellen sich, wenn man den Blick auf den größeren wirtschaftlichen Zusammenhang innerhalb des gesamten Gebiets richtet.

Auch die Entwicklungen in den Grenzregionen sollten nicht außer Acht gelassen werden. In jenen Zonen liegen auch weniger dicht besiedelte und bebaute Regionen, die sich – zum Teil ganz offiziell – als „Euregio“ präsentieren, so etwa die Euregio Twente, der Knotenpunkt Arnheim–Nimwegen, die Euregio Südlimburg und die Organisation Rhein–Schelde–Delta. Relevante Fragen in diesem Zusammenhang sind z. B.: Gibt es in den Grenzgebieten Strukturverschiebungen, und, wenn ja, welcher Art sind sie? Welche Initiativen werden in den Grenzgebieten entwickelt? Gibt es dort gebietsspezifische Probleme und besteht Bedarf an schwellensenkenden Maßnahmen vonseiten nationaler Behörden?

Dies sind politisch relevante Fragen, die in den Leitprogrammen zur Raumordnung und zur Mobilität nicht ausdrücklich gestellt und damit auch nicht beantwortet werden. So enthalten zwar beide Programme eine visuelle Darstellung des euregionalen Gebiets zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland, aber auf die Zusammenhänge in diesem Gebiet und die eventuell darauf aufzubauenden Maßnahmen wird nicht eingegangen.

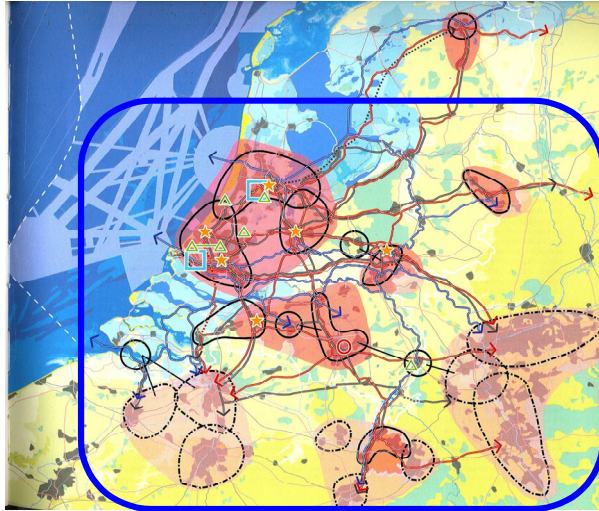


Abb. 3 Karte aus dem Raumordnerischen Leitprogramm und dem Leitprogramm Mobilität (2004)
 (Das vom Rat definierte Untersuchungsgebiet ist blau umrandet.)

Wie auf der Karte zu erkennen ist, besteht das Untersuchungsgebiet aus einem Netz großstädtischer Regionen und Subregionen in einem großen Teil der Niederlande, in Flandern (einschließlich Brüssel und Lüttich) und in Nordrhein-Westfalen. Da sich das Gebiet über drei Länder erstreckt, wird es nur selten im Zusammenhang betrachtet und gibt es von den zuständigen nationalen Behörden kaum speziell auf dieses Gebiet zugeschnittene administrative oder politische Formen der Zusammenarbeit.

Der Rat hat sich die Frage gestellt, ob es sinnvoll ist, in den kommenden Jahren etwas an diesem Zustand zu ändern mit dem Ziel, die internationale Position der Niederlande und des wirtschaftlichen Kerngebiets als „West Gateway“ Europas zu stärken, und er ist zu dem Schluss gekommen, dass diese Frage mit „Ja“ beantwortet werden muss. Nach Auffassung des Rats gibt es zwischen der europäischen und der nationalen Politik viele noch nicht sondierte Möglichkeiten, die euregionale Politik im Eurodelta, also in den Teilen der drei betroffenen Länder, die wirtschaftlich stark miteinander verflochten sind, aufeinander abzustimmen.

3 ZUSAMMENHANG UND VERFLECHTUNG: EINE BESTANDSAUFNAHME

In diesem Kapitel geht es um die Verfügbarkeit zuverlässigen Zahlenmaterials in Bezug auf die Dimension des Zusammenhangs und der Verflechtung der Wirtschaft im erweiterten euregionalen Gebiet Niederlande–Flandern–Nordrhein–Westfalen. Die Verfügbarkeit hat Grenzen – es sind nämlich nur Zahlen im Umlauf, die nicht miteinander vergleichbar sind oder voneinander abweichen. Diesem Material zufolge sind die Teilgebiete des Eurodeltas wirtschaftlich eng miteinander verflochten. Es lässt sich allerdings nicht oder nur unzureichend sagen, wie diese Verflechtung sich in einzelnen Teilbereichen genauer darstellt. Bevor effektive politische Maßnahmen formuliert werden können, muss daher auf dem Weg des Benchmarking und des Monitoring mehr Wissen zusammengetragen werden.

Im Folgenden wird zunächst die jüngste Geschichte des Eurodeltagebiets kurz dargelegt. Danach folgt eine Auseinandersetzung mit aktuellen Forschungsprojekten im Bereich Raumwirtschaft. Abschließend geht es um die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Zahlenmaterials.

3.1 Die Entwicklungen in den vergangenen 50 Jahren

Die globalen wirtschaftlichen Entwicklungen und der europäische Prozess der Einigung und Erweiterung haben für das in diesem Gutachten untersuchte Gebiet tiefgreifende Folgen gehabt. Der Bergbau ist nahezu vollständig eingestellt worden. In der Stahlindustrie sind durch Umstrukturierungen viele Arbeitsplätze verloren gegangen. In den Niederlanden und in Flandern werden kaum noch Schiffe gebaut. Arbeitsintensive Wirtschaftszweige wie die Textil-, die Elektro- und die Elektronikindustrie haben ihre Produktionsstätten nach Südostasien verlegt. Und auch osteuropäische Länder sind aufgrund ihrer gut ausgebildeten Arbeitskräfte und niedriger Lohnkosten beliebte Standorte. Bei Versorgungsunternehmen sowie in der Dienstleistungs-, Kommunikations- und Unterhaltungsbranche vollziehen sich Entwicklungen hin zur Internationalisierung und zur Nutzung von Größenvorteilen. Letzteres gilt auch für das Transport- und Vertriebswesen, wo zudem die Bedeutung der LuK ständig weiter zunimmt. Fragen des Standorts, der Verkehrsart und des Routing müssen kontinuierlich neu beantwortet werden. Immer mehr Unternehmen werden „footloose“, wie sie es selbst nennen.

Aus all diesen Entwicklungen ergeben sich tiefgreifende Konsequenzen für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Lage in den einzelnen Gebieten des Eurodeltas. Nordrhein–Westfalen befindet sich in einer Phase des wirtschaftlichen Strukturwandels. Die deutsche Einheit und die EU–Erweiterung haben diesen Prozess stark beeinflusst. In Rotterdam und Antwerpen haben Änderungen in den Bereichen Transport und Logistik Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt gehabt. Auf den Achsen zwischen den drei Teilgebieten hat sich durch die Verlagerung von Unternehmen, die Ansiedlung (ausländischer) Unternehmen und den wirtschaftlichen Strukturwandel eine vergleichsweise günstige Beschäftigungssituation ergeben. In Brabant und in „De Kempen“ konnten etwa der Wegfall der Textilindustrie und des Bergbaus sowie der Verlust vieler Arbeitsplätze in der Elektro- und Elektronikindustrie durch die Ansiedlung neuer Industrie- und Logistikunternehmen einigermaßen aufgefangen werden. Auf den Verbindungsachsen zwischen den urbanen Netzwerken (z. B. Randstad, Brabantstad, Maastricht–Aachen–Hasselt–Lüttich, Vlaamse Ruit) entstehen neue wirtschaftliche Aktivitäten: Durch die Neuansiedlung von Produktionsstätten und Vertriebszentren wird

in den kleineren Städten Wachstum generiert, das zu einer Modernisierung und Erweiterung des allgemeinen Leistungsangebots führt.

3.2 Regionale Faktoren und Raumwirtschaft

Wenn ein Bild der Möglichkeiten des Eurodeltas gezeichnet werden soll, ist nicht nur eine historische Darstellung angezeigt. Vielmehr geht es um eine Beschäftigung beispielsweise mit den Fragen: Wie wird sich dieses wirtschaftliche Kerngebiet in Nordwesteuropa weiter entwickeln? Inwieweit nimmt der verdeckte wirtschaftliche Zusammenhang zu? Wo wird dies geschehen? Und wie lässt sich diese Entwicklung politisch am wirksamsten begleiten? Mit anderen Worten: Wenn es eine enge und zunehmende wirtschaftliche Verflechtung gibt, wie werden dadurch politische Entscheidungen in den Bereichen Raumordnung, Infrastruktur, Transport, Verkehr und Logistik beeinflusst, die ja allesamt wichtige Säulen wirtschaftlicher Aktivitäten sind? Und wie lassen sich die Verbindungen zwischen diesen Bereichen effektiv stärken?

Das Interesse an diesen Fragen hat durch die Ergebnisse einer OECD-Studie vom September 2005 über die Wachstums- und Entwicklungschancen der europäischen Regionen sowie über die Auswirkungen von Fördergeldern weiter zugenommen. Die OECD kommt zu dem Schluss, dass regionale Faktoren viel wichtiger sind für das Wirtschaftswachstum eines Landes als nationale Faktoren. Über 40 % des Bruttoinlandsprodukts werden in nur 10 % der Regionen erwirtschaftet, und wenn man von der Größe dieser Gebiete ausgeht, ist der Anteil sogar noch etwas höher, nämlich 42 %.

Die OECD spricht von einem sich selbst verstärkenden Prozess: Regionale Komponenten werden immer dominanter, urbane Regionen immer stärker und sie erhalten immer mehr Möglichkeiten, hochspezialisierte Aufgaben zu übernehmen und das dazu erforderliche Personal an sich zu binden. Im Zusammenhang mit diesem zuletzt genannten Aspekt weist die OECD darauf hin, dass 45 % aller Patente aus 10 % der Regionen stammen. Diese Ergebnisse, so die OECD, stehen der von der EU verfolgten Politik der Stärkung schwacher Regionen diametral entgegen. Die OECD geht sogar noch weiter und vertritt die Auffassung, die EU-Politik sei nutzlos. Die Ergebnisse der eigenen Studie können Entscheidungsträgern dabei helfen, Wege zur Steigerung des Wohlstands in ihrem Land zu suchen. Die OECD rückt in ihrer Studie die regionale Komponente ganz klar in den Mittelpunkt: „Die fortschreitenden Konzentrationen regionaler Entwicklungen sind das auffälligste Phänomen der geografischen wirtschaftlichen Entwicklung.“

Die Raumwirtschaft beschäftigt sich mit dem Verhältnis zwischen geografischer Streuung, Raumordnung und Wirtschaftswachstum. In den Niederlanden werden derzeit, unter anderem vom Planungsamt für Raumordnung, verschiedene Untersuchungen durchgeführt, in denen es um das Verhältnis zwischen Standort und Wirtschaftswachstum sowie um den geografischen Aktionsradius von Unternehmen geht, das heißt um Absatz- und Einkaufsmärkte und um den Erfahrungsaustausch. Das Planungsamt will beispielsweise herausfinden, inwieweit das Wirtschaftswachstum explizit in den Kernagglomerationen bzw. in den Zwischengebieten bzw. in beiden Bereichen generiert wird. Wahrscheinlich ist letzteres zutreffend. Entsprechend kann man davon ausgehen, dass die urbanen Netzwerke im Eurodelta immer weiter zusammenwachsen werden. Wenn dem so ist, hat das weitreichende Konsequenzen für den Bedarf an grenzüberschreitender politischer und administrativer Kooperation.

3.3 Zahlen

Zunächst hat der Rat Zahlen aus allgemein zugänglichen Quellen zusammengetragen. Das wichtigste Problem in diesem Zusammenhang besteht darin, dass zwar statistisches

Material über Länder, über die EU insgesamt und über die NUTS-Regionen innerhalb der EU vorliegen, dass es aber nur wenige oder gar keine Zahlen zu grenzüberschreitenden Gebieten in größeren europäischen Regionen gibt. Die Suche nach einer Lösung für dieses Problem wird mittlerweile im Rahmen des EPSON-Netzwerks (European Spatial Planning Observation Network) behandelt, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, die verschiedenen Gebiete und Regionen in Europa adäquat miteinander zu vergleichen und einzuordnen.

3.4 Allgemeine Quellen

Eine erste Betrachtung der Zahlen ergibt, dass das Eurodelta 2003 ein „Bruttoinlandsprodukt“ von mindestens 1200 Mrd. Euro erwirtschaftet hat, von dem 434 Mrd. auf die Niederlande, 298 Mrd. auf Belgien und 470 Mrd. auf Nordrhein-Westfalen entfallen; die 25 EU-Mitgliedstaaten brachten es insgesamt auf 10 000 Mrd. Euro. Das Eurodelta ist also für ungefähr 12 % der europäischen Wirtschaftsleistung verantwortlich.

Die Niederlande, Belgien und Nordrhein-Westfalen haben zusammen mindestens 32 Mio. Einwohner, was etwas mehr als 7 % der gesamten EU-Bevölkerung (450 Mio.) entspricht. 36 % davon leben in den Niederlanden, 24 % in Belgien und 40 % in NRW. Die Nummern 1 und 2 auf der Weltrangliste der Metropolregionen bringen es auf 60 Mio. (Tokio/Kyoto) bzw. 39 Mio. (Boston/Washington). Flächenmäßig umfasst das Eurodelta 2,8 % der gesamten EU.

Immer wieder hört und liest man, dass Deutschland der wichtigste Handelspartner für die Niederlande ist. Das stimmt zwar auch, aber bei näherer Betrachtung stellt man fest, dass die wirtschaftlichen Bande der Niederlande mit Nordrhein-Westfalen um ein Vielfaches intensiver sind als mit dem Rest Deutschlands. Neueste Zahlen (R&D in Europe, April 2005) zeigen, dass fast die Hälfte (43,5 %) der deutschen Importe aus den Niederlanden nach Nordrhein-Westfalen geht und dass gut ein Viertel (27,3 %) der gesamten deutschen Exporte in die Niederlande aus Nordrhein-Westfalen stammt. Darüber hinaus sind die Niederlande für Nordrhein-Westfalen der wichtigste Transitweg für seine Handelsbeziehungen mit anderen Ländern (der Anteil Nordrhein-Westfalens an den deutschen Exporten insgesamt beträgt 18,2 %). NRW ist für die Niederlande also von außerordentlich großer Bedeutung, und umgekehrt gilt das ebenso. Eine vergleichbare, in absoluten Zahlen aber weniger umfangreiche wirtschaftliche Verflechtung besteht zwischen den Niederlanden und Flandern. 12,2 % der flämischen Exporte gehen in die Niederlande; das entspricht 20 % der gesamten flämischen Exporte in die großen Nachbarländer.

3.5 Spezifische Untersuchungen im Auftrag des Rates

Vor diesem Hintergrund hat der Rat das Forschungsinstitut NEA beauftragt, verlässliche und relevante Zahlen zu sammeln, die für das in Kapitel 1 beschriebene Gebiet die Hypothese, dass ein sehr starker wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, entweder bestätigen oder aber entkräften. Nachstehend werden die wichtigsten der so ermittelten Daten behandelt.

Einfuhr (Quelle: NEA)

Eurodelta insgesamt:

Der Wert aller Wareneinfuhren in das Eurodelta insgesamt betrug bzw. wird veranschlagt auf (in Mrd. Euro):

1076 (1995), 1512 (2002), 2524 (2020).

Die Hälfte der Warenimporte (gemessen am Wert) in jedem Teil des Untersuchungsgebiets kommt aus einem der anderen Teile (ungefähr 30 % stammen aus anderen EU-Staaten und ungefähr 20 % aus Nicht-EU-Ländern).

Für den niederländischen Teil des Gebiets liegt der Anteil sogar noch deutlich höher: Fast 60 % aller Einfuhren stammen dort aus den anderen Teilen des Untersuchungsgebiets; im belgischen und im deutschen Teil sind es jeweils 42 %.

Wert der Wareneinfuhren ins Eurodelta	in Mrd. Euro	Herkunft		
		Teile des Eurodeltas	andere EU-Länder	Nicht-EU-Länder
Zahlen von 2002	1,512 = 100 %	50 %	30 %	20 %

Tabelle 1: Wert der Wareneinfuhren in das Eurodelta nach Herkunft innerhalb/außerhalb des Gebiets

Wert der Wareneinfuhren ins Eurodelta	durchschnittlicher Anteil der Einfuhren aus anderen Teilen des Eurodeltas	Anteil der Einfuhren aus anderen Teilen des Eurodeltas, aufgeschlüsselt		
		niederl. Teil	belgischer Teil	deutscher Teil
Durchschnittswerte/-prognosen von 1995, 2002, 2020	50 %	60 %	42 %	42 %

Tabelle 2 Wert der Wareneinfuhren in das Eurodelta nach Herkunft aus anderen Teilen des Gebiets

Ausfuhr (Quelle: NEA)

Eurodelta insgesamt:

Der Wert aller Warenausfuhren aus dem Eurodelta insgesamt betrug bzw. wird veranschlagt auf (in Mrd. Euro): 1045 (1995), 1615 (2002), 2052 (2020).

Durchschnittlich entfällt die **Hälfte** des Warenwerts auf die jeweils anderen Teile des Untersuchungsgebiets (40 % gehen in andere EU-Staaten, 10 % in Länder außerhalb der EU).

Der Prozentsatz für den niederländischen Teil ist wiederum höher: Gut 60 % der Exporte aus dem niederländischen Teil des Eurodeltas sind für die beiden anderen Teile bestimmt; im belgischen und im deutschen Teil sind es 43 bzw. 37 %.

Wert der Warenausfuhren aus dem Eurodelta	in Mrd. Euro	Zielort		
		Teile des Eurodeltas	andere EU-Länder	Nicht-EU-Länder
Zahlen von 2002	1,615 = 100 %	50 %	40 %	10 %

Tabelle 3: Wert der Warenausfuhren aus dem Eurodelta nach Zielort innerhalb/außerhalb des Gebiets

Wert der Warenausfuhren aus dem Eurodelta	durchschnittlicher Anteil der Ausfuhren in andere Teile des Eurodeltas	Anteil der Ausfuhren in andere Teile des Eurodeltas, aufgeschlüsselt		
		niederl. Teil	belgischer Teil	deutscher Teil
Durchschnittswerte/ prognosen von 1995, 2002, 2020	50 %	60 %	43 %	37 %

**Tabelle 4: Wert der Warenausfuhren aus dem Eurodelta
nach Zielort in anderen Teilen des Gebiets**

Allgemeine Ergebnisse

Der niederländische, belgische und deutsche Teil des Untersuchungsgebiets weist jeweils eine sehr enge wirtschaftliche Verflechtung mit dem Gesamtgebiet auf, und daran wird sich wohl auch nichts ändern. Die Niederlande stehen dabei eindeutig an der Spitze. Für sie scheint das Gebiet relativ gesehen ökonomisch noch wichtiger zu sein als für Belgien und Deutschland.

Die vom Forschungsinstitut für Transport und Verkehr NEA durchgeführte Studie hat noch weitere Erkenntnisse hervorgebracht, die die enge Verflechtung illustrieren.

Ausfuhr/Einfuhr untereinander (Quelle: NEA 2002)

Ausfuhr aus den Niederlanden

94 % (!) der gesamten niederländischen Exporte nach Belgien (insgesamt 33 Mrd. Euro) gehen in den belgischen Teil des Untersuchungsgebiets, also nach Flandern, Brüssel und Lüttich. Von allen Ausfuhren nach Deutschland (58,5 Mrd. Euro) gehen 45 % nach Nordrhein-Westfalen.

Ausfuhr aus Deutschland

Umgekehrt sind von den deutschen Exporten in die Niederlande (39,3 Mrd. Euro) fast 89 % für den niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets, also für die Randstad, die Provinzen Overijssel, Geldern, Nordbrabant, Seeland und Limburg, bestimmt. Von den deutschen Ausfuhren nach Belgien (33,2 Mrd. Euro) gehen 85 % ins Untersuchungsgebiet.

Ausfuhr aus Belgien

Von den belgischen Ausfuhren in die Niederlande (19,4 Mrd. Euro) gehen 95 % in den niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets. Die belgischen Ausfuhren nach Deutschland (37,5 Mrd. Euro) sind zu 45 % für Nordrhein-Westfalen bestimmt. Nahezu alle Werte sind seit 1995 gestiegen, und es wird erwartet, dass sich diese Entwicklung bis 2020 fortsetzt.

Wert der Warenausfuhren 2002	Wert der Warenausfuhren mit Zielort in NL, B, D insgesamt bzw. Prozentsatz der Ausfuhren in den niederländischen, belgischen und deutschen Teil des Eurodeltas					
	NL Insgesamt	NL Teil des Eurodeltas	B insgesamt	B Teil des Eurodeltas	D insgesamt	D Teil des Eurodeltas
Ausfuhr aus den Niederlanden	(entfällt)	(entfällt)	33 Mrd. Euro	94 %	58,5 Mrd. Euro	45 %
Ausfuhr aus Belgien	19,4 Mrd. Euro	95 %	N/A	(entfällt)	37,5 Mrd. Euro	45 %
Ausfuhr aus Deutschland	39,3 Mrd. Euro	89 %	33,2 Mrd. Euro	85 %	(entfällt)	(entfällt)

Tabelle 5: Wert der Warenausfuhren aus Teilgebieten des Eurodeltas nach Zielort innerhalb des Gebiets

Nahezu alle Werte sind seit 1995 gestiegen und es wird erwartet, dass sich diese Entwicklung bis 2020 fortsetzt.

Allgemeine Schlussfolgerungen zu den Einfuhr-/Ausfuhrbeziehungen untereinander
71 % aller Einfuhr-/Ausfuhrbeziehungen zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland finden in dem vom Rat definierten Untersuchungsgebiet statt. Das niederländische, das belgische und das deutsche Teilgebiet sind wirtschaftlich sehr eng miteinander verflochten.

Der Rat hat das Forschungsinstitut NEA zudem beauftragt, in ähnlicher Weise die Verkehrs- und Transportbewegungen zu untersuchen. Die dabei ermittelten Zahlen weisen in den meisten Fällen Parallelen zu den Ein- und Ausfuhrdaten auf, wenngleich hier und da auch Unterschiede bestehen, etwa weil für einen bestimmten Warentyp eine verkehrstechnische Beziehung zu den Niederlanden besteht, während die ausfuhrtechnische Beziehung in England ihren Anfang nimmt. Auf Wunsch des Rates wurden die Warenflüsse nach Warentyp und nach Verkehrsträger unterschieden. So ist z. B. der größte Warenfluss innerhalb des Untersuchungsgebietes dem Volumen nach der Transport von Erzen und Metallabfall auf Binnenschiffen zwischen Rotterdam und dem Ruhrgebiet (32 Mio. Tonnen, 2002) und an dritter Stelle steht der Transport per Binnenschiffahrt von Fahrzeugen, Maschinen und anderen Waren zwischen Rotterdam und Antwerpen (7 Mio. Tonnen, 2002).

Im Bereich Personenverkehr auf der Straße sah die Rangliste innerhalb des Untersuchungsgebietes, gemessen nach der Zahl der Reisen in eine Richtung, für das Jahr 2002 auf den ersten fünf Plätzen wie folgt aus: 1.Brüssel – Flämisch-Brabant (76 Mio.), 2. Nordholland – Südholland (69 Mio.), 3. Utrecht – Südholland (46 Mio.), 4. Düsseldorf – Köln (38 Mio.), 5. Brüssel – Ostflandern (33 Mio.).

Das Dossier, das der Rat auf der Grundlage dieser Analysen zusammengestellt hat, enthält die vollständigen Daten. Es kann auch auf der Website des Rates konsultiert werden (siehe Erläuterungen im Anhang). Allgemein kann festgehalten werden, dass die gegenseitigen Verflechtungen beim Handel und beim grenzüberschreitenden Warenverkehr deutlicher sichtbar werden als beim grenzüberschreitenden Personenverkehr.

3.6 Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Daten

Wie zuverlässig sind diese Daten? Am Anfang dieses Perspektivgutachtens wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Rat nur eingeschränkte Möglichkeiten hatte, die hier

aufgeführten Daten zur Ein- und Ausfuhr konsequent anhand anderer Quellen zu überprüfen. Soweit dies doch geschehen ist, wurde festgestellt, dass sich die Zahlen zum Teil deckten, zum Teil aber auch voneinander abwichen. In einigen Quellen fand sich der Hinweis, dass bestimmte statistische Daten nicht verfügbar seien, während andere Quellen behaupteten, sehr wohl Zugang zu den besagten Daten zu haben.

Einige Beispiele

Die Zahlen über den Anteil der niederländischen Ausfuhren nach Deutschland, der nach Nordrhein-Westfalen geht, liegen bei zwei Quellen ziemlich nah beieinander, nämlich bei 43,5 % (R&D-magazine, EU, 2003) und 45 % (NEA, 2002). Das niederländische Wirtschaftsministerium kommt für 2004 hingegen auf 31,4 %. Auch die absoluten Zahlen, mit denen das Ministerium arbeitet, weichen von denen des NEA ab. Der Grund dafür könnte in der Nutzung unterschiedlicher Quellen, aber auch in einem spürbaren Rückgang der Ausfuhren nach Nordrhein-Westfalen zwischen 2002 und 2004 liegen.

Auch in Bezug auf die Beziehungen zwischen den Niederlanden und Flandern (einschließlich Brüssel und Lüttich) sind unterschiedliche Zahlen im Umlauf. Den Quellen des Wirtschaftsministeriums zufolge stammen 85 % der belgischen Ausfuhren in die Niederlande aus Flandern und gehen 80 % der niederländischen Ausfuhren nach Belgien nach Flandern. Das NEA kommt bei seinen Untersuchungen auf höhere Werte (94 % bzw. 95 %). Das Wirtschaftsministerium weist im Übrigen darauf hin, dass eine Unterscheidung nach den Gebieten Flandern, Region Brüssel und Region Lüttich nicht möglich ist, weil in den Statistiken zur Ein- und Ausfuhr nicht in diesem Sinne differenziert wird.

Dem Rat ist es derzeit nicht möglich, diese und andere Unterschiede näher zu prüfen. Er sieht allerdings dringenden Bedarf an spezifischen Daten zu den wirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb des Eurodeltas, über die bei den wichtigsten nationalen und internationalen Akteuren Konsens herrscht.

Denn auch die niedrigeren Zahlen unterstreichen noch immer, wie eng die wirtschaftlichen Verflechtungen sind. Aus diesem Grund sollten in den nächsten Jahren beispielsweise intensivere administrative Beziehungen entstehen, gemeinsame Raumordnungspläne für die Grenzgebiete und Korridore erarbeitet werden und die Verkehrs- und Transportsysteme besser aufeinander abgestimmt werden.

4 DIE GRENZGEBIETE: STRUKTURVERSCHIEBUNGEN – CHANCEN UND PROBLEME

Was die Grenzgebiete betrifft, so geht der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten von folgender Arbeitshypothese aus: Der Wegfall der europäischen Binnengrenzen und die damit einhergehenden Harmonisierungsbestrebungen werden in den kommenden Jahren vor allem in den Grenzregionen zu einer Beschleunigung der wirtschaftlichen, sozialen und demografischen Strukturverschiebungen bei den Unternehmensansiedlungen und in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Studium, Einkaufen und Ausgehen führen.

Um diese Hypothese zu bestätigen bzw. zu entkräften, hat der Rat Zahlenmaterial zusammengetragen. Ähnlich wie bei der Ermittlung der wirtschaftlichen Verflechtung im Eurodelta gilt auch hier, dass bislang lediglich starke Anzeichen für Strukturverschiebungen festzustellen sind, dass es aber noch keine eindeutigen und zuverlässigen Zahlen gibt.

4.1 Strukturverschiebungen

In der Praxis sind in den Grenzregionen zwei Arten von Strukturverschiebungen wahrnehmbar:

- In den letzten Jahren sind immer mehr Organisationen entstanden, die auf regionaler und lokaler Ebene grenzüberschreitende Kooperationsinitiativen und -projekte entwickeln und monitoren.
- Aufgrund der faktischen Entwicklungen bei den Unternehmensansiedlungen und in Bereichen wie Wohnen, Arbeiten, Handel, Studium, Einkaufen und Ausgehen hat sich der grenzüberschreitende Verkehr verändert.

Um festzustellen, welche Art von grenzüberschreitenden Kooperationsinitiativen es gibt und welche Strukturverschiebungen im Verhalten von Menschen und Unternehmen auftreten, bedarf es gezielter Untersuchungen.

4.2 Kooperationsinitiativen: Chancen und Probleme

Die Liste der Kooperationsorganisationen und -initiativen ist lang: Sie umfasst die Euregio Twente, den Knotenpunkt Arnheim–Nimwegen, die Euregio Maas–Rhein im Süden der Provinz Limburg, die Rhein–Schelde–Delta–Zusammenarbeit, die Rheinkammernunion, die Taskforce Versnellingsagenda Zuid–Limburg, das Beratungsgremium Maastricht–Aachen–Hasselt–Lüttich und viele andere.

Die Aktivitäten im Grenzgebiet zwischen den Niederlanden und Nordrhein–Westfalen bzw. Flandern entwickeln sich zum Teil zu Erfolgen, verursachen aber genauso oft Frustrationen. Die Organisatoren hinter diesen grenzüberschreitenden Kooperationen formulieren neue Projekte, unter anderem mit dem Ziel, die juristischen, administrativen und politischen Hindernisse, die sich durch die Grenzen ergeben, zu erleichtern oder aus dem Weg zu räumen.

In den Grenzregionen haben viele Menschen und Organisationen gemeinsame Interessen; sie gehen aufeinander zu und suchen gemeinsame, grenzüberschreitende Lösungen. Auf nationaler Ebene geht es hingegen im Zusammenhang mit großen grenzüberschreitenden Vorhaben mehr um nationale Rahmenbedingungen und um die

Zusammenarbeit oder um den Wettbewerb um politische Modelle mit anderen nationalen Regierungen.

Die lokale und regionale Realität ist räumlich begrenzter, aber darum noch lange nicht weniger relevant. Das gilt auch für die Entwicklung des Zusammenhangs in Wirtschaft und Infrastruktur im Eurodelta insgesamt. Einige Beispiele: In der „Versnellingsagenda Limburg“ werden beispielsweise Projekte aufgeführt, die zu einer besseren Erschließung Maastrichts beitragen sollen. Oder: Ein Unternehmen im deutsch-niederländischen Grenzbereich stellt Solarzellen her; die Einhaltung der unterschiedlichen Rechtsvorschriften wird unabhängig voneinander geprüft. Oder: Unter den insgesamt 3600 Gewerbegebieten in den Niederlanden sind inzwischen drei grenzüberschreitende Gewerbegebiete. Im deutsch-niederländischen Grenzgebiet sind das Avantis bei Heerlen und der Europark bei Coevorden, der übrigens direkt außerhalb des Eurodeltagebiets liegt, und im niederländisch-flämischen Bereich das Gewerbegebiet Hazeldonk-Meer bei Breda. In allen drei Gebieten versuchen die Unternehmen unter Berücksichtigung der jeweiligen Rechtsvorschriften beider Länder ihren Geschäften nachzugehen, was nicht immer ohne Komplikationen möglich ist. Oder: Im Einzugsbereich des Eisernen Rheins haben verschiedene Akteure aus der Logistikbranche ein Interesse an einer schnellen Lösung der noch bestehenden Probleme. Oder: In der Euregio Maas-Rhein wird eine gemeinsame Strategie zur Förderung des grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehrs entwickelt. Sogar der rein niederländische Interessenverband der Logistikunternehmen NDL hat kürzlich mit seiner flämischen Schwesterorganisation VII in Antwerpen für die Mitglieder beider Organisationen ein Seminar veranstaltet, bei dem die engere Zusammenarbeit im Rhein-Schelde-Delta im Mittelpunkt stand. Dabei ist man zu dem Ergebnis gekommen, dass eine verstärkte Kooperation im Interesse aller Beteiligten wäre.

Abgesehen von der Begeisterung, die in nahezu all diesen Kooperationen zu spüren ist, gibt es noch eine weitere Gemeinsamkeit: Die unterschiedlichen regionalen Amtsträger, Vertreter von Unternehmen, Handelskammern und Kooperationsorganisationen beklagen unter Hinweis auf Aufgaben, die nur von der nationalen Regierung in Angriff genommen werden können, das geringe Interesse und die mangelnde Flexibilität ihrer Regierungen in Den Haag, Brüssel und Berlin in Bezug auf die Lösung von Problemen, die Beschleunigung von Verfahren, die Förderung von Investitionen oder, bei Bedarf, die Genehmigung, mit neuen Ansätzen zu experimentieren.

Erfreulicherweise ändert sich die Wahrnehmung in Den Haag. Im Zeitplan für die Durchführung des Leitprogramms Mobilität ist zu lesen, dass eine Untersuchung zu den Engpässen auf den wichtigsten internationalen Transitstrecken in die Niederlande und aus den Niederlanden eingeleitet worden ist. Auf der Grundlage dieser Inventarisierung wird das Verkehrsministerium einen Zeitplan für Beratungen mit den Nachbarländern aufstellen. Darüber hinaus hat es bereits damit begonnen, allgemeine Daten zum Verkehr und zum Verkehrsmanagement länderübergreifend aufeinander abzustimmen. Das Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt (VROM) hat kürzlich in Anknüpfung an das raumordnerische Leitprogramm eine Initiative zur strategischen Planung der raumordnerischen Zusammenarbeit mit Nordrhein-Westfalen gestartet, und über das Wirtschaftsministerium sind vor kurzem im Lichte der Lissabon-Ziele mit Flandern und Nordrhein-Westfalen Kooperationsvereinbarungen zur Innovation geschlossen worden. Zudem erstellt das VROM-Ministerium im Rahmen der sog. Rotterdam-Agenda zurzeit eine Analyse über die raumordnerischen Auswirkungen von Maßnahmen, die auf EU-Ebene getroffen werden, und es fördert grenzüberschreitende Kooperationsinitiativen zur Stärkung der europäischen Raumstruktur. Der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten spricht sich dafür aus, im Rahmen dieser kürzlich entwickelten international-orientierten politischen Leitlinien explizit die Kohärenz im Eurodelta und die Möglichkeiten einer Stärkung dieses Gebiets

durch eine breit angelegte Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland zu berücksichtigen.

Neben den im Umfang kleineren Aktivitäten und Initiativen wird es in den kommenden Jahren in den Grenzregionen auch Aktivitäten geben, die weit über die lokalen und regionalen Grenzen hinaus von Bedeutung sein werden. Ein Beispiel dafür ist die Gartenschau Floriade, die 2012 in Venlo stattfinden wird. Derartige Projekte mit euregionaler und eventuell sogar europäischer Ausstrahlung sollten bereits in einem frühen Stadium das Interesse und die Unterstützung der nationalen Regierung genießen, da sie ein wichtiges Vorbild für andere grenzüberschreitende Kooperationsaktivitäten sein können.

Der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten hält es für wünschenswert, dass auf nationaler Ebene mehr und stärker gebündelte Informationen darüber vorliegen, welche Vielfalt an grenzüberschreitenden Initiativen und welche Möglichkeiten es auf nationaler Ebene gibt, Prozesse zu beschleunigen und Probleme zu lösen.

4.3 Nachweisbare Strukturverschiebungen in den Grenzregionen

In den Gesprächen, die der Rat im Rahmen seiner Untersuchung mit unmittelbar Beteiligten aus den Grenzregionen geführt hat, wiesen die Befragten nahezu einmütig auf faktische Veränderungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Studium, Einkaufen und Ausgehen hin, die zu Verschiebungen im grenzüberschreitenden Verkehr geführt hätten.

Die Gespräche haben allerdings auch gezeigt, dass zwar jeder ein oder mehrere Beispiele nennen kann, dass es aber niemanden gibt, der einen Überblick über die Gesamtheit der Strukturverschiebungen hätte. Die Beispiele stammen aus den unterschiedlichsten Bereichen und sind zum Teil auch auf der nationalen Ebene bekannt. Es wurden u. a. folgende Beispiele genannt:

- Zwischen einem Drittel und der Hälfte aller Passagiere, die vom Flughafen in Düsseldorf abfliegen, stammen aus den Niederlanden. Für den Flugplatz Niederrhein gilt ein noch viel höherer Anteil.
- Immer mehr Deutsche und Belgier kommen für die Erledigung teurerer Anschaffungen des nicht täglichen Lebensbedarfs in die Städte im Süden und in der Mitte der Provinz Limburg. Die außerhalb der eigenen Region getätigten Ausgaben belaufen sich inzwischen angeblich auf 1,25 Mrd. Euro.
- In Venlo studieren mittlerweile mehr Deutsche als Niederländer, das Verhältnis liegt inzwischen angeblich bei 60 : 40 %.
- An der Universität Münster gibt es mittlerweile mehr deutsche Studierende, die das Fach Niederländisch belegen, als an allen niederländischen Universitäten Niederländer, die Deutsch studieren.
- Bei der Kosten-/Nutzen-Analyse im Zusammenhang mit einer schnelleren Busverbindung, die kürzlich zwischen Kleve und Nimwegen eingerichtet wurde, hatte man mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 20 % gerechnet. Innerhalb weniger Monate betrug die Zunahme jedoch schon 50 %.
- Immer mehr Niederländer ziehen in den letzten Jahren direkt hinter die Grenze nach Deutschland; eine ähnliche Entwicklung ist seit Jahren in Belgien zu beobachten, wo sich bereits viele Niederländer niedergelassen haben. Neueste Zahlen belegen angeblich, dass mehr Niederländer nach Deutschland und Flandern ziehen als Deutsche und Flamen in die Niederlande.

- Für die Grenzregionen wird es nicht ohne Auswirkungen bleiben, dass in den nächsten Jahren wesentliche Verschiebungen beim Luftfrachtverkehr vom Flughafen Schiphol zu den Flughäfen Maastricht und insbesondere Lüttich stattfinden werden.

Auch in diesem Zusammenhang hält es der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten für wünschenswert, dass auf nationaler Ebene mehr über diese und andere Strukturverschiebungen bekannt wird und dass dieses Wissen stärker gebündelt wird. Dafür gibt es zwei gute Gründe:

- Kurzfristig: Derartige Strukturverschiebungen können, auch wenn sie sich auf die Grenzregionen beschränken, Auswirkungen auf raumordnerische Fragen und auf die Verkehrs-, Transport- und Logistiksysteme haben, die in dem betreffenden Gebiet für die Aufrechterhaltung der grenzüberschreitenden Mobilität und Erreichbarkeit vonnöten sind.
- Langfristig: Auch wenn diese Strukturverschiebungen zurzeit noch von beschränktem Umfang sind, sind sie möglicherweise Vorboten für größere Bewegungen und Veränderungen im wirtschaftlichen Kerngebiet in Nordwesteuropa, zu dem die Niederlande, Belgien und Deutschland ja gehören.

Auch spezifische Themen, die die gegenseitige Abhängigkeit in den Bereichen Wasser und Flusssysteme (Wasserqualität, Überschwemmungsgefahr etc.) und Luftqualität (Feinstaub, NO₂ etc.) betreffen, werden von möglichen Strukturverschiebungen tangiert. Es sind gerade diese Fälle, die zeigen, dass die direkte Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten nicht nur nützlich, sondern langfristig auch unausweichlich ist.

Der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten ist daher der Auffassung, dass man auf nationaler Ebene hinreichend über relevante Strukturverschiebungen informiert sein muss, damit festgestellt werden kann, inwieweit regionale Entwicklungen und regionale Maßnahmen in den Bereichen Wirtschaft, Raumordnung, Verkehr, Transport und Logistik auf mögliche positive oder negative Auswirkungen auf das Eurodeltagebiet hin überprüft werden müssen. Bestimmte Informationen lassen sich nicht leicht beschaffen. So ist es schwierig, über die Entwicklung des Luftverkehrs im Grenzgebiet aussagekräftige Daten zu sammeln, weil die Flughäfen sie unter Hinweis auf ihre Vertraulichkeit nur ungern weitergeben. Da jedes Jahr aufs Neue mit den Chartergesellschaften verhandelt wird, fluktuieren die Flugbewegungen sehr stark.

5 INKONGRUENZ DER VERWALTUNGSEBENEN UND DIE GROSSEN GRENZÜBERSCHREITENDEN THEMEN

Es gibt mindestens zwei Bereiche, in denen es für die euregionale Zusammenarbeit zwischen Belgien, Deutschland und den Niederlanden, so wie sie der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten in diesem Perspektivgutachten als wünschenswert beschreibt, zu Schwierigkeiten kommen könnte, nämlich die Inkongruenz der Verwaltungsebenen und die großen grenzüberschreitenden Themen.

5.1 Inkongruenz der Verwaltungsebenen

Damit ist das Problem gemeint, dass sich die einzelnen Teile des wirtschaftlichen Kerngebiets in den vom Rat gezogenen Grenzen politisch-administrativ nicht auf der gleichen Ebene befinden. So sind, rein von der Verwaltungsebene her, die Kommissare der Königin in den Provinzen die Counterparts der Ministerpräsidenten der deutschen Länder, und der niederländische Ministerpräsident ist der Ansprechpartner für den deutschen Bundeskanzler. Bei den Kontakten mit Flandern ist oft unklar, ob die Zuständigkeit nun beim flämischen oder beim belgischen Ministerpräsidenten liegt. Das führt in der Praxis häufig zu Komplikationen bei Beratungen auf politischer und administrativer Ebene, denn immer wieder stellt sich die Frage, wer eigentlich in welcher Situation an den betreffenden Gesprächen teilnehmen sollte. Auch kommt es vor, dass die beteiligten Länder, wenn keine einschlägigen Vorgespräche stattgefunden haben, hierarchisch sehr unterschiedliche Vertreter entsenden, wodurch sich das Land, dessen Repräsentanten hierarchisch unterlegen sind, bei den Beratungen von Anfang an in der Defensive befindet, wie dem Rat von Insidern berichtet wurde.

In den Niederlanden fällt der größte Teil des Landes in das hier umrissene wirtschaftliche Kerngebiet. Daraus ergibt sich, dass letztendlich die nationale Regierung für den Abschluss bi- oder trilateraler Vereinbarungen zur Stärkung der Zusammenarbeit zuständig ist.

In Nordrhein-Westfalen stellt sich die Lage anders dar. Dort gibt es eine eigenständige Landesregierung mit einem Ministerpräsidenten an der Spitze. Zwar ist das Volumen der nordrhein-westfälischen Wirtschaft größer als das der niederländischen, aber für die niederländische Regierung bleibt NRW ein Bundesland und ihr erster Gesprächspartner ist die Bundesregierung.

In Belgien ist die Situation noch komplexer. In dem definierten wirtschaftlichen Kerngebiet liegen drei Gebiete mit drei unterschiedlichen Verwaltungstypen: die Regierung der Region Flandern, die Verwaltung von Lüttich und die Verwaltung der Hauptstadtregion Brüssel, die in Belgien eine Sonderstellung einnimmt. Sie alle haben natürlich auch Verbindungen mit der nationalen Regierung; diese hat allerdings weitreichende Kompetenzen an die Regierungen der Regionen Flandern und Wallonien delegiert.

Eine effektive Zusammenarbeit und eine erfolgreiche Abstimmung können also nur erreicht werden, wenn die Beteiligten die Inkongruenz der Verwaltungsebenen überwinden, indem sie bei Bedarf auch einmal direkte Treffen der Ministerpräsidenten der Niederlande, Nordrhein-Westfalens und/oder der Region Flandern organisieren, während sie in anderen Situationen auf regionale Gespräche zwischen den Provinzverwaltungen in den Niederlanden und den entsprechenden Stellen in

Nordrhein-Westfalen und Flandern setzen und in wieder anderen Fällen auf Beratungen der drei nationalen Regierungen.

Das klingt trivial, verlangt den Akteuren in der Praxis aber eine Menge Flexibilität ab. Es ist erfreulich, dass diese Flexibilität in letzter Zeit größer zu werden scheint. Ein Beispiel hierfür ist der Besuch des damals frisch gewählten nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten beim niederländischen Regierungschef Mitte 2005, bei dem unter anderem Kooperationsvereinbarungen im Bereich der Raumordnung getroffen wurden (sog. Rotterdam-Agenda). In diese positive Entwicklung reiht sich auch die kürzlich von der niederländischen Staatssekretärin für Wirtschaft und dem nordrhein-westfälischen Wirtschaftsminister unterzeichnete Absichtserklärung ein, die auf eine Intensivierung der Beziehungen und die Stärkung der strategischen Position beider Regionen abzielt.

5.2 Die großen grenzüberschreitenden Themen

Große, politisch meist nicht unumstrittene grenzüberschreitende Projekte spielen in den Beziehungen zu unseren Nachbarn Belgien und Deutschland immer wieder eine wichtige Rolle. Darüber hinaus gibt es noch einige zentrale politische Fragen, die per definitionem ein grenzüberschreitendes Vorgehen erfordern. Es geht dabei in der Regel um komplexe und politisch schwierige Fragen mit einer langen Vorgeschichte. Zentrale Themen in den Beziehungen zwischen den Niederlanden und Belgien sind die Westerschelde und die HSL-Zuid (Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam-Brüssel), in den Kontakten mit Deutschland sind es die Betuwelinie und die HSL-Oost (Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam-Köln); Themen, die alle drei Länder betreffen, sind der Eiserne Rhein, die Wasserqualität der Flüsse und die Luftqualität (Feinstaub, NO₂, CO₂). In der Regel sind diese Themen jahrelang Gegenstand der öffentlichen Diskussion. In bestimmten Kreisen und in den Medien werden sie regelmäßig als Problemfälle apostrophiert.

Die Gespräche, die der Rat mit Vertretern der regionalen und kommunalen Verwaltungen und der Wirtschaft geführt hat, haben ergeben, dass man das Gefühl hat, die Komplexität bzw. die politische Sensibilität einiger dieser Themen stünden einer reibungslosen Kooperation der drei Länder auf anderen Gebieten im Weg.

Der Rat nimmt keine Bewertung dieser Signale vor, stellt aber fest, dass es auf verschiedenen Gebieten auch positive Entwicklungen zu verzeichnen gibt. Das gilt insbesondere für den Themenbereich Wasser, da hier für solche Länder eine „natürliche Notwendigkeit“ zur Zusammenarbeit besteht, die Anrainerstaaten derselben Flüsse sind oder die hinsichtlich der Wasserwirtschaft bzw. der Wasserqualität in anderer Weise voneinander abhängig sind. Innerhalb des Eurodeltas geht es dabei in erster Linie um die Einzugsgebiete von Rhein und Maas. So haben die Stadt Den Haag, die Provinz Geldern und Nordrhein-Westfalen gemeinsam eine Übersicht über die Probleme erstellt, die angesichts des Abhängigkeitsverhältnisses zwischen Ober- und Unterliegern entlang des Rheins bestehen. Niederländer und Flamen haben im Rahmen der „Technische Westerschelde Commissie“ ein Perspektivpapier und eine Strategie zum Wassermanagement entwickelt. Vergleichbare Initiativen gibt es inzwischen auch in Bezug auf die Maas.

In anderen Bereichen vollziehen sich ebenfalls positive Entwicklungen. Beispiele hierfür sind die kürzlich von der nordrhein-westfälischen Landesregierung getroffene Entscheidung, die Anbindung des deutschen Teils der Betuwelinie an den niederländischen Teil näher zu untersuchen, und der Durchbruch bezüglich der Westerschelde als Schifffahrtsstraße, der in diesem Jahr erzielt worden ist und der nach Angaben von Beteiligten nicht zuletzt auf ein auf den ersten Blick unwichtiges Detail zurückzuführen ist, nämlich dass Niederländer und Flamen an Ort und Stelle im selben Gebäude arbeiten – ein anschaulicher Beweis für eine effektive Verbindung von

grenzregionaler Zusammenarbeit und Stärkung der wirtschaftlichen Kohärenz des gesamten Gebietes.

All diese wichtigen grenzüberschreitenden Themen müssen in den kommenden Jahren ausdrücklich auch vor dem Hintergrund der starken wirtschaftlichen Kohärenz und Verflechtung gesehen werden, die zwischen großen Teilen der Niederlande, Flandern (plus Brüssel und Lüttich) und Nordrhein-Westfalen besteht. Zur Wahrung dieser Kohärenz und Verflechtung bedarf es einer starken gemeinsamen internationalen Positionierung, damit potenziellen Investoren und interessierten Unternehmen eine effektive und gut funktionierende Infrastruktur geboten werden kann. In diesem Zusammenhang sollte sich jedes Land seiner Stärken und Schwächen bewusst sein.

Wie wichtig ein gut koordiniertes Promoting ist, zeigt das nachfolgende Beispiel. Internationale Unternehmer, die sich bei der EU in Brüssel über geeignete Standorte im Eurodelta als „West Gateway to Europe“ informieren, erhalten Informationsmaterial, das unter anderem die folgende Karte enthält.



Abb. 4: Hochgeschwindigkeitsverbindungen in Nordwesteuropa (> 200 km/h)

Viele asiatische Unternehmen legen Wert darauf, dass die Mitarbeiter in ihren europäischen Niederlassungen Hochgeschwindigkeitsverbindungen in andere Teile Europas nutzen können, wobei als Richtgröße eine Mindestgeschwindigkeit von 200 km/h gilt. Solche Unternehmen werden sich aufgrund des von Brüssel verteilten Materials nicht so schnell in den Niederlanden, sondern eher in Belgien ansiedeln, weil es dort sowohl eine Nord-Süd- als auch eine Ost-West-Verbindung gibt. Die Niederlande können froh sein, dass bei der Standortwahl auch andere Kriterien eine Rolle spielen. Dem Rat geht es aber um eine ganz andere Frage: Wie viele Behörden und Unternehmen, die gerne mit asiatischen Partnern ins Geschäft kommen würden, wissen eigentlich von der Existenz dieser Karte in dem EU-Informationsmaterial? Und wie viele von ihnen haben eine passende Antwort parat, die ihre eigenen „Unique Selling Points“ in den Vordergrund stellt?

6 EMPFEHLUNGEN: ENTWICKLUNG EINER GEMEINSAMEN ZUKUNFTSPERSPEKTIVE

Der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten hat in den vorigen Kapiteln dieses Perspektivgutachtens Eindrücke und Ergebnisse zusammengetragen, aufgrund deren er der niederländischen Regierung empfiehlt, in den nächsten Jahren durch eine aktive und umfassende euregionale Zusammenarbeit zwischen jenen Teilgebieten der Niederlande, Belgiens und Deutschlands, die wirtschaftlich eng miteinander verflochten sind, ernsthaft die Möglichkeiten für eine Stärkung der Position der Niederlande auszuloten und zu nutzen. Eine stärkere Position der Niederlande innerhalb dieses hier als „Eurodelta“ bezeichneten Gebiets wie auch dieses Gebiets als Ganzes kann durch eine gezielte Abstimmung und Zusammenarbeit etwa in den Bereichen wirtschaftliche Entwicklung, Raumordnung, Infrastruktur, Verkehr, Transport und Logistik erreicht werden. Von einer solchen breiter angelegten euregionalen Zusammenarbeit könnten alle drei Länder profitieren. In der Praxis müsste sich die Kooperation auf zwei verschiedenen Ebenen abspielen: einerseits innerhalb der Grenzregionen und andererseits zwischen den Regierungen der drei Länder.

Damit politische Maßnahmen entwickelt werden können, die den Möglichkeiten des Gebiets gerecht werden, müssen noch viele Untersuchungen durchgeführt werden. Dies kommt auch in den meisten der nachstehend aufgeführten Empfehlungen zum Ausdruck.

Empfehlungen

Bei seinen Empfehlungen hat der Rat folgendes Ziel vor Augen:

Entwicklung einer *gemeinsamen deutsch-belgisch-niederländischen strategischen Zukunftsperspektive* für das wirtschaftliche Kerngebiet im nordwestlichen Kontinentaleuropa, das für jedes der drei betroffenen Länder eine wichtige Säule für die eigene Volkswirtschaft ist – eine Zukunftsperspektive, die dann gemeinsam in aufeinander abgestimmte politische Maßnahmen in den Bereichen wirtschaftliche Entwicklung, Raumordnung, Bau und Instandhaltung von Infrastruktureinrichtungen, Mobilität, Verkehr, Transport und Logistik sowie Verbesserung der Luft- und Wasserqualität umgesetzt werden kann.

Einige halten diese Perspektive für unrealistisch, jedenfalls für vorläufig nicht erreichbar, manche lehnen sie überhaupt ab. Andere dagegen sehen darin einen logischen und langfristig unausweichlichen Schritt in einer Welt, in der die Globalisierung immer schneller voranschreitet. So auch der Rat.

Im Bereich der Wirtschaft ergänzen sich die Teilgebiete gegenseitig, stehen aber gleichzeitig auch im Wettbewerb miteinander. Aus der Zusammenarbeit und Abstimmung z. B. bei politischen Maßnahmen, bei wirtschaftlichen Aktivitäten und bei der Wissensinfrastruktur können Größenvorteile und Möglichkeiten für eine Spezialisierung erwachsen. Die Chancen und die Risiken, die sich für die Region aus der Globalisierung ergeben, verlangen nach einer klaren Zukunftsperspektive, von der die Behörden, die Wirtschaft, die Wissenseinrichtungen und die Bevölkerung überzeugt sind und in der sie alle einen Platz haben. Die gemeinsame Planung raumordnerischer und infrastruktureller Aufgaben wäre dann nicht nur notwendig, sondern könnte für alle Beteiligten auch eine Quelle der Inspiration sein und neuen Elan und Stolz auslösen, z. B. weil man im dritterfolgreichsten Wirtschaftsgebiet der Welt lebt und arbeitet. Im internationalen Wirtschaftsverkehr ist es nicht ungewöhnlich, dass ein Unternehmen in einem bestimmten Bereich mit einem Unternehmen zusammenarbeitet, welches in

einem anderen Bereich sein Konkurrent ist. Solche wechselnden strategischen Allianzen können auch zwischen Behörden und intermediären Organisationen effektiv sein, sind in diesen Kreisen aber noch nicht üblich.

Der Rat spricht sich dafür aus, dass man hiermit gezielt experimentiert, indem man das Eurodelta auf internationaler Ebene gemeinsam profiliert, man bei der faktischen Akquise dann aber als Land, Region, Kommune oder Unternehmen eigenständig handelt.

Für die Entwicklung einer Zukunftsperspektive für das Eurodelta können verschiedene Wege beschritten werden. Der Rat empfiehlt einen Weg, bei dem die wichtigsten Initiativen aus der Gesellschaft heraus entstehen können und von den nationalen und regionalen Behörden aktiv unterstützt werden.

Die nachstehenden Empfehlungen richten sich an die drei Ministerien, die am meisten mit dem Themenkomplex zu tun haben, nämlich das Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, das Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt und das Ministerium für Wirtschaft. Allerdings kann sich der vom Rat angestrebte Prozess am besten entwickeln, wenn zunächst andere Akteure tätig werden, wobei die zuständigen Minister aufgerufen sind, den Prozess aktiv zu fördern, z. B. indem sie in bestimmten Bereichen gezielt Untersuchungsaufträge erteilen. Faktisch richten sich die Empfehlungen des Rates also an „alle, die sich angesprochen fühlen“, d. h. all jene, die entschlossen sind, die Chancen, die aus einer breiter angelegten euregionalen Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland Nutzen erwachsen können, zu nutzen.

1. *Engagierte Organisationen und Personen* aus den Niederlanden, aus Flandern und aus Nordrhein-Westfalen sollten angespornt werden, ihre Kräfte in einer öffentlich-privaten Initiative zu bündeln und eine Agenda auszuarbeiten, in der sie beschreiben, wie sich eine engere Zusammenarbeit im Eurodelta am besten gestalten lässt und welche Aktivitäten gleich zu Anfang konkretisiert werden müssen.

Als potenzielle Initiatoren kommen zum Beispiel die vier sog. Submetropolen in Frage, also die Deltametropole/Randstad, die Brabantstad, die Vlaamse Ruit und die Metropolregion Ruhr, oder auch in den Grenzgebieten ansässige Organisationen, etwa die euregionalen Kooperationen oder der Knotenpunkt Arnheim-Nimwegen (KAN). Alternativ kämen als Initiatoren und aktive Unterstützer auch intermediäre Organisationen wie „Nederland Distributieland“, Gruppen von Unternehmern, für die das Eurodelta ein wichtiger Markt ist, Vertreter aus den Provinz- und Kommunalverwaltungen und Handelskammern in Frage.

Der Rat hat erfreut festgestellt, dass sich der Vorstand des Knotenpunkts Arnheim-Nimwegen (der ab dem 1.1.2006 formal den Status einer „Stadtregion“ erhält) bereit erklärt hat, im Frühjahr 2006 eine „Eurodeltakonferenz“ zu organisieren, auf der gemeinsam mit anderen Akteuren beraten wird, wie eine Agenda für eine umfassende euregionale Zusammenarbeit zwischen Organisationen in den Niederlanden, in Belgien und in Deutschland am besten gestaltet werden kann.

2. Der Austausch von Daten zwischen *Planungs- und Forschungseinrichtungen* in den Niederlanden, Flandern und Nordrhein-Westfalen und die Formulierung gemeinsamer grenzübergreifender Forschungsprojekte, bei denen die Untersuchungsgebiete nicht durch die nationalen Verwaltungsgrenzen bestimmt werden, sollte gefördert werden.

Die Fachplanungsbehörden sollten sich möglichst schnell um eindeutige und aggregierte Zahlen zur wirtschaftlichen Verflechtung im Eurodelta als Ganzes und zu relevanten Strukturverschiebungen in den Grenzgebieten bemühen. Zu denken wäre dabei vor allem an konkrete Forschungs- und Entwicklungsprojekte, die die Niederlande, Belgien und Deutschland gemeinsam bei der Europäischen Union einreichen könnten. Projekte, die von Anfang an von mehr als einem Mitgliedstaat unterstützt werden, haben eine wesentlich höhere Erfolgsquote bei der Bewilligung von Zuschüssen.

3. Es sollte eine *vergleichende Studie zum Eurodelta und anderen großen urbanen Netzwerken* mit starker wirtschaftlicher Verflechtung in Auftrag gegeben werden. Gegenstand der Studie sollte die Ermittlung der einzigartigen Möglichkeiten dieses wirtschaftlichen Kerngebiets im Nordwesten Europas und die Klärung der Frage sein, ob die vom Rat vorgenommene geografische Abgrenzung auch die praxistauglichste ist. Dabei könnte auf den Erfahrungen aus dem Eurbanet-Projekt aus dem Jahr 2000 aufgebaut werden, in dessen Rahmen erstmals vier Metropolregionen im Nordwesten Europas, nämlich die Randstad, die Vlaamse Ruit, das Ruhrgebiet und die Region Edinburgh/Glasgow, miteinander verglichen wurden.
4. Unter anderem anhand der Ergebnisse der unter Punkt 3 empfohlenen Studie sollte untersucht werden, wie sich das Eurodelta *international* am besten *als Einheit profilieren* kann. Unternehmen aus Amerika oder aus China, Indien und anderen Wachstumsmärkten ist es zunächst einmal gleichgültig, in welchem der drei Länder ein Standort liegt und wie die Verwaltungsgrenzen innerhalb Europas verlaufen. Sie legen vor allem Wert auf die Infrastruktur und die Erreichbarkeit. Außerhalb Europas wird die gesamte Nordwestküste des Kontinents als „West Gateway to Europe“ wahrgenommen, und deshalb ist es wichtig, dieses Gebiet international auch als zusammenhängendes Infrastrukturnetz zu präsentieren.
5. Die zuständigen Behörden sollten das Thema *umfassende euregionale Zusammenarbeit* zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland auf die verschiedenen *politischen Agenden* setzen und sich dabei nachdrücklich mit den Möglichkeiten befassen, die Inkongruenz der Verwaltungsebenen effektiv zu durchbrechen. Es sollten auf den verschiedenen Verwaltungsebenen bilaterale, gegebenenfalls auch trilaterale Beratungen der direkt Verantwortlichen gefördert werden, ohne dass dies als unangemessen betrachtet würde. Ein gutes Beispiel dafür ist die Konferenz mit hochrangigen Beamten und Politikern aus den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen, die für das Frühjahr 2006 vorbereitet wird. Solche Treffen sollten auch zwischen den Niederlanden und Flandern und zwischen allen drei Ländern organisiert werden.

ANHANG: VORGEHENSWEISE UND DOSSIER

1. Erläuterung der Vorgehensweise

Im Frühjahr 2005 führte das Sekretariat des Rates einen ersten Quick-Scan durch. Dabei ging es um das Thema „Zusammenarbeit im Eurodelta“ und um die Ermittlung der damit verbundenen Probleme und Chancen – und nicht zuletzt um die Dringlichkeit, die ihr auf regionaler und nationaler Ebene beigemessen wird. Auf der Grundlage der dabei ermittelten Ergebnisse entschied sich der Rat im April 2005 für die Abfassung einer allgemeinen Darstellung der Lage. Im September 2005 beschloss er, die Ergebnisse aus dieser Darstellung in ein Perspektivgutachten umzusetzen, dessen wichtigstes Ziel es war, auf die Möglichkeiten dieses grenzüberschreitenden Gebiets aufmerksam zu machen. Dieses Gutachten wurde von einer Kommission vorbereitet, der die folgenden Mitglieder angehörten:

Prof. Dr. W.A. Hafkamp
A. Rijckenberg
F.E. Schaake (Vorsitzender)

Zwischen April und Dezember hat die Kommission zwei Veranstaltungen mit externen Sachverständigen organisiert. Darüber hinaus sind viele bilaterale Gespräche geführt worden. Einige spezifische, ergänzende Fragen sind zur Untersuchung an das Forschungsinstitut für Transport und Verkehr NEA (Aggregation und Bündelung verfügbarer Daten in Bezug auf das Eurodeltagebiet) und an das Forschungsinstitut TNO (Beschreibung des Ist-Zustands in Bezug auf die großen Infrastrukturprojekte und die politischen Themen mit grenzüberschreitendem Charakter) vergeben worden. Angesichts des Sondierungscharakters der Untersuchung hat sich der Rat bewusst dafür entschieden, zur Vorbereitung des Perspektivgutachtens nur mit Niederländern zu sprechen und noch keine direkten Kontakte zu Vertretern der deutschen oder belgischen Seite zu knüpfen. Das Hauptziel, das der Rat mit diesem Gutachten verfolgt, besteht darin, das Thema „umfassende grenzüberschreitende euregionale Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Belgien und den Niederlanden“ in den Niederlanden auf die politische Agenda zu setzen. Zur Förderung der Diskussion über diese Studie auch in den anderen Ländern gibt es neben der niederländischen Fassung auch eine deutsche, französische und englische Fassung, die auf der Website des Rates zum Download bereitstehen.

2. Gesprächspartner

Expertentreffen, 13. April 2005

Prof. Dr. F.W.M. Boekema, Universität Tilburg und Radboud-Universität Nimwegen
H. Caspers, Provinz Drente, Interregionale Angelegenheiten
J.A.M. Giesen, Generalkonsulat der Niederlande, Düsseldorf
H.E. Gordijn, Ruimtelijk Planbureau (Raumplanungsamt)
J.J. Modder, Stadtreion Arnheim-Nimwegen (KAN)
J.W. Tierolf, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, Beratungsdienst Verkehr und Transport
G.B. Urhahn, Urhahn Urban Design
R.J.A.M. Verhoeven, Handelskammer Südlimburg (verhindert, schriftlicher Beitrag)

Expertentreffen, 25. August 2005

Prof. Dr. F.W.M. Boekema, Universität Tilburg und Radboud-Universität Nimwegen
Dr. H.J. van Houtum, Radboud-Universität Nimwegen
Prof. Dr. H.M. de Jong, Universität Twente

Prof. Dr. J.G. Lambooy, Universität Utrecht
G.N. de Ru, MA

Einzelgespräche

A.H. Blommers, Transport Safety Institute bv
C.A.A. Broeyer, Koordinator Leitprogramm Mobilität, Generaldirektorat Personenverkehr, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
A. ten Cate, Handelskammer Veluwe und Twente (Rheinkammern)
Dr. O.J.C. Cornielje, Leiter Strategie, Generaldirektorat Transport und Luftfahrt, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
M.E.P. Dierikx, Generaldirektorat Wasser, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
E. Dieterman, Ministerium für auswärtige Angelegenheiten
J.B. Dik, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
Dr. G.H. Dinkelman, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
M.M. den Dulk, Nederland Distributieland
Dr. R. Fennes, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
M. Fruianu, Generaldirektorat Personenverkehr, Internationale Agenda, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
R. Gans, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
A. Hellemons. E.M.P.M., Tispol
P.B.D. Hilferink, NEA Transport research and training
H.A. Huisjes, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
J.P. van der Jagt, Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt
A. Jansen, Handelskammer, Vorsitzender des „Kring Mainport“
E.M. de Jong, Gemeinde Amsterdam, Wirtschaftliche Angelegenheiten
E.G.M.J. Kasteel, Nederland Distributieland
H. van der Kolk, Generaldirektorat Personenverkehr, Koordinator MIT, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
M.J.G. Krijn, Ministerium für Wirtschaft
P.J. Langenberg, Generalkonsulat der Niederlande, Antwerpen
F. Lieben, Havenraad
M. Luijendijk, Handelskammer Rotterdam
R.J.J. Martens, Ministerium für Wirtschaft
J.C. van Meijeren, NEA Transport research and training
Prof. Dr. F. van Oort, Ruimtelijk Planbureau (Raumplanungsamt)
J.H.M. Pollman-Zaal, Ministerium für auswärtige Angelegenheiten
D. Postma, Europark Coevorden Emlichheim GmbH
G. Roeleveld, Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt
M. Roksnoer, RSDeltagebied
M. van Rossum, Ministerium für auswärtige Angelegenheiten
Prof. F.M. Sanders, TNO Bouw en Ondergrond
W.M. Savenije, TNO Bouw en Ondergrond
P.M.T.G. Schmeitz, Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt
T.S. Staal, Ministerium für Wirtschaft
J.A. Tammonoms Bakker, Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten
Dr. J.G.S.N. Visser, Ministerium für Wirtschaft
E.J. de Vries, Ministerium für Wirtschaft
Prof. Wever, Universität Utrecht
H.H.P. van Zwam, PROSES

3. Quellennachweis

- Centraal Planbureau: „New Economic Geography, Empirics and Regional Policy“, Den Haag, 2005.
- Europäische Kommission: „Territorial state and perspectives of the European union – towards a stronger European territorial cohesion in the light of the Lisbon and Gothenburg ambitions“, Luxemburg, Mai 2005.
- Giesen, J.A.M.: „Strategischer Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden und Nordrhein–Westfalen“, Düsseldorf, 2005.
- Lambooy, Prof. Dr. J.G.: „Geschakelde metropolen en de tussengebieden“, Essay für den Rat für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, Herbst 2004.
- Landesregierung Nordrhein–Westfalen: „Mittelfristiges Benelux–Arbeitsprogramm 2005–2006 der Landesregierung NRW“, Düsseldorf, 2005.
- Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten: „Nota Mobiliteit“, Den Haag, 2004.
- Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten: „Uitvoeringsagenda bij de nota Mobiliteit“, Den Haag, 2005.
- Ministerium für Wirtschaft: „Pieken in de eurodelta“, Den Haag, 2004.
- Ministerium für Wirtschaft: „Industriebrief“, Den Haag, 2004.
- Modder, J.: „Europa, zo ver weg – over de noodzaak van een geschakelde metropool in Noordwest Europa“, Arnheim, 2004.
- Provinz Limburg: „De Versnellingsagenda – Limburg op weg naar 2012“, Taskforce Versnellingsagenda, Sommer 2005.
- Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten: „Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie“, Gutachten, Den Haag, 2003.
- Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten: „Hoezo marktwerking?“, Den Haag, 2004.
- Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten: „Samenwerken aan regionale mobiliteit“, Ergänzung der Stellungnahme des Rates für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten auf die Nota Mobiliteit „Meer dynamiek, beter bereikbaar“, Den Haag, 2005.
- Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten: „De EU: nu en straks“, Den Haag, 2005.
- Rat für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt: „Nederlandse steden in internationaal perspectief: profileren en verbinden“, Gutachten 043, Den Haag, 2004.
- R&D in Europa: „Dichtbij huis: internationaal samenwerken in Noordrijn–Westfalen“, in: maandblad over Europese programma's voor onderzoek en technologische ontwikkeling, Jg–23/04, Den Haag, 2005.
- Rijn–Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie: „Grensoverschrijdend perspectief – RoBrAnt+ visie en onderzoek“, Bergen op Zoom, 2005.
- Rijn–Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie: „Vervoerstromen in de Rijn–Schelde Delta – koppelingsmogelijkheden grensoverschrijdende verkeers- en vervoerstromen“, Bergen op Zoom, 2005.
- Ru, Nanne de: „AMO Atlas, snapshots of the world in transition“, in: Content, Köln, 2004.
- Tauw en Alterra, Wageningen UR: „Naar gebiedsgericht EU–beleid“, Studie im Auftrag des Ministeriums für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, März 2004.
- Vilsteren, G. van & Wever, E.: „Borders and economic behavior in Europe – a geographical approach“, VanGorcum 2005.
- Wever, Prof. Dr. E.: „De verdwenen grens – economische interactie in een euregio“, Inaugurationsrede, Katholische Universität Nimwegen, Nimwegen 2003.

4. Der Name „Eurodelta“

Zur Bezeichnung des Gebiets, das Gegenstand dieses Gutachtens ist, wurden in der Vergangenheit unterschiedliche Namen verwendet. Die drei wichtigsten waren: Eurodelta, Eurocore und nordwesteuropäische Megalopolis.

Die Bezeichnung „Eurodelta“ stammt aus einer Studie, die 1994 im Auftrag des damaligen Generaldirektorats Verkehr im Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, des Staatlichen Wasserwirtschafts- und Verkehrsbauamts und des Havenbedrijf Rotterdam entstand. Zentrales Thema dieser Studie waren die Kooperationsmöglichkeiten in Bezug auf Telematik und IuK in den Bereichen Personen- und Güterverkehr sowie Verkehrsmanagement.

Der Name „Eurocore“ stammt aus dem von der AMO im Jahr 2004 herausgegebenen Buch „Content“. Darin nimmt die Eurocore-Metropole unter den Toppen der Metropolregionen in der ganzen Welt den dritten Platz ein.

„Nordwesteuropäische Magalopolis“ verwendete Professor Lambooy 2004 in einem Essay im Auftrag des Rates für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, in dem es insbesondere um die wirtschaftlichen und räumlichen Ordnungsbeziehungen zwischen Kerngebieten und Peripheriegebieten ging.

Der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten hat sich für sein Perspektivgutachten für den Begriff Eurodelta entschieden, weil er einerseits auf den europäischen und andererseits auf den Deltacharakter des Gebietes verweist. Die wirtschaftliche und logistische Bedeutung des Eurodeltagebiets wird ganz wesentlich von der gemeinsamen Lage an Rhein, Maas, Schelde und anderen mit diesen Flüssen verbundenen Wasserwegen bestimmt.

NUTS-Klassifikation

Das Forschungsinstitut für Transport und Verkehr NEA hat die einschlägigen Daten entsprechend der europäischen NUTS-Klassifikation zusammengetragen. NUTS bezeichnet die gemeinsame Klassifikation von Gebietseinheiten für die Statistik. Die Provinzen in den Niederlanden und Belgien fallen in die NUTS-2-Ebene. Das Untersuchungsgebiet umfasst 8 niederländische und 7 belgische Provinzen sowie die 5 Regierungsbezirke des Landes Nordrhein-Westfalen. Der Rat hat sich die Frage gestellt, ob es aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll wäre, die Grenzen des Untersuchungsgebiets noch weiter zu fassen. In Belgien hätte beispielsweise nicht nur Lüttich, sondern ganz Wallonien einbezogen werden können, in Nordfrankreich das Gebiet um die Stadt Lille und in Deutschland das Gebiet bis Frankfurt/Main. Vorläufige Untersuchungsergebnisse zeigen aber, dass sich Wallonien und Lille viel stärker nach Süden, in Richtung Frankreich, und weniger nach Norden, in Richtung Flandern und Niederlande orientieren. Der Großraum Frankfurt ist zwar auch eine wichtige wirtschaftliche und logistische Drehscheibe, er unterhält aber wesentlich weniger intensive Wirtschaftsbeziehungen mit den Niederlanden und dem flämischen Teil Belgiens als Nordrhein-Westfalen. Darüber hinaus liegt er in einem anderen Bundesland, was verwaltungstechnisch zusätzliche Probleme mit sich bringen würde.

5. Dossier

Nachdem im September 2005 die Entscheidung für ein Perspektivgutachten gefallen war, hat man sich entschlossen, die bis dahin gesammelten Daten dem Basisdokument als Dossier beizufügen. In einer beschränkten Auflage werden die Daten in einem gesonderten Dokument gemeinsam mit dem Gutachten verteilt; außerdem stehen sie im Internet zum Downloaden bereit. Das Dossier besteht aus folgenden Teilen:

- Darstellungen der großen Infrastrukturprojekte
- detaillierte Angaben zu den Transport- und Handelsbewegungen (vom NEA zusammengestellt)
- Daten zu den Strukturverschiebungen in den Grenzregionen
- Liste der Gesprächspartner und Berichte über die Expertentreffen
- Übersicht über Anknüpfungspunkte mit anderen politischen Maßnahmen (national, regional)
- Benutzte Quellen
- Literaturnachweis und Angaben zur Website
- vier Sprachfassungen des Gutachtens (deutsch, französisch, englisch, niederländisch)

Der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten

Der Rat für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten berät den zuständigen Minister und das Parlament zu strategischen Fragen dieses Politikfeldes mit dem Ziel, auf Dauer angelegte Lösungskonzepte zu unterbreiten. Wenngleich es sich bei den behandelten Themen um langfristige Fragen handelt, gibt es durchaus Überschneidungen mit der Tagespolitik. Leitmotiv des Rates ist es, Verbindungen herzustellen. Dabei spielt auch die europäische Dimension immer wieder eine Rolle.

Zusammensetzung:

F. de Zeeuw, Vorsitzender
Frau Prof. Dr. J.P. Bahlmann
J. van Dijk
Prof. Dr. W.A. Hafkamp
G.A. Kaper
R.H.P.W. Kottman
K.J. Noordzij, MBA
Frau G. Prins
Frau A.M.J. Rijckenberg
F.E. Schaake
Frau A. van Vliet-Kuiper
Dr. N. de Voogd
Prof. Dr. N. Wijmolst

H.J.M. Verkooijen, Sekretär