

GRENG STEFTUNG

# (T)Raumplanung Großregion

Lisa Harms

**Kann die Großregion lediglich eine „Schönwetterpolitik“ betreiben, die sich an die wahren Konfliktthemen nicht herantraut? Die Gréng Stéftung greift in Rundtischgesprächen potenzielle Kontroversen auf, zuletzt in der vergangenen Woche unter dem Titel „2030 arbeiten wir alle in Metz?“.**

Die Großregion existiert, solange sich alle einig sind. Berührt sie aber kritische Punkte, will sie keiner mehr kennen. Man blicke Konflikten kaum ins Auge, so die Raumplanungsspezialistin Andrea Hartz während des Rundtischgesprächs, das die Gréng Stéftung in der vergangenen Woche zum Thema Raumplanung organisierte. Die Großregion betreibe „Schönwetterpolitik“, und Streitthemen würden konsequent ausgeklammert. Hierzu zählt wohl auch die großregionale Raumplanung, in der bisher Wildwuchs herrscht. Das Rundtischgespräch, an dem Paul Emering von der Chambre de Commerce, Blanche Weber vom Mouvement Ecologique, Nico Clement vom OGBL sowie die Expertin für Landschafts-, Stadt- und Raumplanung Andrea Hartz teilnahmen, bildete den Abschluss des ersten Diskussionszyklus' in dem Projekt „Meine Großregion 2030“ (woxx 1062). Mit den Veranstaltungen möchte Organisator Robert Garcia kontroverse Meinungen in die Diskussion bringen, um einen Gegenpol zu den bisherigen „feierlichen Konsenspapieren“ zu schaffen.

Während aber bei Themen, wie Energie und Verkehr, diese innovative Kontroverse mehr oder weniger

präsent ist, bedarf es beim Thema Raumplanung einiger Anstrengung, um sie in dem etwas sperrigen Material der Großregionsakten sichtbar zu machen.

Mit der leicht provokanten Frage: 2030 arbeiten wir alle in Metz?! konkretisierte die Gréng Stéftung deshalb das Konzept der Raumplanung gezielt am Beispiel der Praxis, von der besonders viele Menschen der Großregion betroffen sind: den Fahrtwegen.

## Auto - boulot - dodo

„Métro - boulot - dodo“ ist schon lange nicht mehr nur die berühmte Pariser „condition humaine“. Auch in der Großregion wird der Lebensrhythmus von immer mehr Menschen durch lange Fahrtwege bestimmt, hier aber nach dem Motto „auto - boulot - dodo“. Sogar in Düdelingen arbeitet die Hälfte der Bevölkerung außerhalb der Stadt, und die Hälfte der heimischen Arbeitsplätze wird von „Fremden“ besetzt, wie Patrick Bousch, Leiter der Abteilung Geographie und Entwicklung am wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Forschungsinstitut CEPS/INSTEAD, im Vorfeld des Rundtischgesprächs erläuterte. Dennoch sind die Transportzwänge letztlich „nur“ das Resultat verschiedener Faktoren, die die Raumstruktur bestimmen und zur Genüge Konfliktpotenzial bieten.

Konkurrenzdenken und Wachstumsbesessenheit sind zwei der Ursachen des raumplanerischen Wildwuchses. OGB-L-Vertreter Nico Clement äußerte dezidierte Kritik an ihrer Dominanz: „Wir neigen dazu,

ein Land im Diskurs wie ein Wirtschaftssubjekt erscheinen zu lassen. Alles dreht sich um Wettbewerbsfähigkeit, und in Europa gilt: jeder gegen jeden. Diese Logik setzt sich auch in der Großregion fort. Die Tatsache, dass um Luxemburg herum eine wirtschaftliche Wüste entsteht, ist widersinnig.“ Clement pocht insbesondere auf eine gerechtere Umverteilung, die das Wettbewerbsdenken mildern könnte. Wenn wir Verteilungsgerechtigkeit ebenso auf europäischer Ebene wie in Luxemburg selbst hätten, betonte er, so würden auch die Gewerkschaften die Frage nach immer mehr Wachstum ganz anders stellen.

Auch Patrick Bousch verschweigt nicht, dass eine gemeinsame Politik in Sachen Wirtschaftsentwicklung bisher durch konsequentes Nichtvorhandensein glänzte. Luxemburg habe hier besonders von den Ungleichheiten profitiert, die zwischen den verschiedenen Teilen der Großregion bestehen. Muss man aber, fragt Bousch, ein Unternehmen in der Großregion unbedingt auf eigenem Territorium ansiedeln, um von dessen wirtschaftlicher Aktivität zu profitieren? Statt um Luxemburg herum eine Wüste zu schaffen, sollte man vielmehr den Wohlstand nähren und die Unternehmen ermutigen, sich in den Nachbarregionen niederzulassen.

Tatsächlich ist die Großregion alles andere als ein strategisch und nachhaltig geplanter Raum. Vier Flughäfen, Mangel an grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen, zehntausende Menschen, die tagtäglich mehrere Stunden auf der Autobahn verbringen - Luxemburg ist eine explodierende

Metropole in einer wirtschaftlichen Wüstenregion. Die Polemik, die die Niederlassungen sowohl von Ikea als auch von Auchan ausgelöst haben, sowie die aktuelle Debatte um ein kommerzielles Zentrum in Livange unterstreichen die Problematik.

Bei dem ständig diskutierten Strukturgefälle zwischen Luxemburg und seinen Nachbarregionen kommt es darauf an, beide Seiten der Medaille zu betrachten. Zum einen, so Raumplanungsspezialistin Andrea Hartz, profitieren die umliegenden Regionen ungemein von der wirtschaftlichen Stärke Luxemburgs. Sie fügt jedoch hinzu, dass eine bessere Kooperation diesen Nutzen noch deutlich steigern könnte. Hartz zieht den Vergleich zu Frankfurt, einer Stadt mit ähnlich hohen Wachstumsraten, deren Verflechtungsraum sich jedoch deutlich stärker in den umliegenden Raum erstreckte als dies bei Luxemburg der Fall sei. Dies hänge natürlich mit den nationalstaatlichen Grenzen zusammen, die nur durch eine verstärkte Kooperation überwunden werden könnten.

## Teilen unerwünscht

Die zweite Seite der Medaille wird durch Blanche Weber deutlich düsterer gezeichnet. Für sie fehlt in Luxemburg eindeutig die Bereitschaft zum Teilen. Luxemburg betreibe gezielt eine Politik des Konkurrenzkampfs und spiele hierbei seine Trümpfe als Nationalstaat aus. Ambitionen, wie die einer knappen Verdopplung der Arbeitsplätze im Zeitraum von 2005 bis 2030, die Absicht, weitere Großver-



PHOTO: ABBES JACOBY

Paul Emering, Andrea Hartz, Moderator Mike Mathias, Blanche Weber und Nico Clement (v.l.n.r.) analysierten die Defizite in der aktuellen Diskussion um die Großregion.

kaufsflächen anzusiedeln, sowie die niedrigere Flughafengebühr zeugten eindeutig von der Entschlossenheit Luxemburgs zum Alleingang und von fehlender Kooperationsbereitschaft.

Dabei hat sich gerade Luxemburg, das beim letzten Gipfel der Großregion den Vorsitz innehatte, die Raumplanung der Großregion zur Herzensangelegenheit gemacht. Im Tätigkeitsbericht heißt es: „[...] damit sich die Großregion zu einem homogenen Raum von hohem wirtschaftlichen und sozialen Wert entwickelt, ist es wichtig, die Zusammenarbeit im Bereich Raumplanung unter den verschiedenen Partnern besser anzuordnen. Genau dieses Unterfangen beabsichtigt das Großherzogtum Luxemburg anzugehen.“ Wie weit Ergebnisse, wie die kürzlich erschienene Metroborder-Studie, die die Großregion zu einer polyzentrischen Metropolregion machen will, umgesetzt werden können, muss sich jedoch erst zeigen. Denn dass solche konfliktreichen Themen kaum angegangen werden, liegt vor allem daran, dass die Teilregionen, die, anders als Luxemburg, nicht über die Handlungsmöglichkeiten eines Nationalstaates verfügen, kaum aus eigenen

Mitteln eine Raumplanungspolitik für die Großregion auf die Beine stellen werden. Hier zwingen die Umstände dazu, das Thema von einer anderen Seite aufzuziehen: statt vom Kleinen ins Große muss vom Großen ins Kleine gedacht werden. Die Überlegungen dürfen nicht mehr bei den Teilregionen beginnen, sondern müssen ihren Ausgang von der Europäischen Union nehmen. Europa heißt hier die Zauberformel, die nach Bousch eine von zwei möglichen Handlungsebenen erschließt. Der Lissabon-Vertrag sehe erstmals das Prinzip der territorialen Kohäsion vor, sodass hier die Möglichkeit bestehe, finanzielle Mittel für die Landesplanung in der Großregion zu erhalten.

Eine zweite Piste sei die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die bereits kleine Erfolge zu verzeichnen habe. Mit dem „Schéma de mobilité transfrontalière“ beispielsweise habe sich Frankreich verpflichtet, die Zahl seiner Regionalzüge nach Luxemburg zu verdoppeln. Dieses Vorhaben werde momentan tatsächlich umgesetzt. Die Entwicklung eines geographischen Informationssystems für die Großregion, das zu einer besseren Landesplanung auch auf poli-

tischer Ebene verhelfen könne, sei, so Bousch, ein weiterer Schritt in die richtige Richtung.

### Umdenken gefragt

Mit dem Rundtischgespräch zur Raumplanung geht das erste der drei für das Projekt „Meine Großregion 2030“ vorgesehenen Jahre zu Ende. Initiator Robert Garcia zeigt sich zufrieden mit dem bisherigen Verlauf. Gemessen an dem, mit dem man bei einem Thema, das kaum das öffentliche Interesse anzieht, rechnen könne, seien die Erwartungen der Gréng Stéftung übertroffen worden. Es sei sogar ein leises Erwachen bei anderen Akteuren zu beobachten, die ein neues Interesse an dem Thema Großregion erkennen ließen.

Garcia freut sich über den Ideenreichtum, der sich in den internen Interviews und den Rundtischgesprächen besonders bei den Themen Energie und Verkehr zeigte. Die Ideen machten deutlich, dass das Thema Großregion für Luxemburg nicht uninteressant ist, umso mehr, als der Tanktourismus in Luxemburg bis 2030 mit Sicherheit zusammengebrochen sein werde und auch die

Steuernischen-Politik nicht als definitiv festes Standbein angesehen werden könne. An Möglichkeiten mangle es also nicht. Laut Garcia leide die Großregion eigentlich nur an einem einzigen „Riesenproblem“: „Wir haben eine Großregion, die es nicht gibt.“ Langfristig lasse sich ein Vorankommen nur mit einem Minimum von gemeinsamer Governance erreichen. Wünschenswert wäre ein Gremium, das durch die Bürger gewählt und gestützt wird. Vielleicht könnte eine solche Entwicklung die Großregion wirklich zu einer „Modellregion Europas“ werden lassen, denn in ihr wäre das von Europa-Verfechtern viel kritisierte Denken in nationalstaatlichen Kategorien überwunden.

Das Schlüsselthema Governance ist jedoch erst für die letzte Diskussion des zweiten Projektjahres vorgesehen. Zunächst wird es mit den Themen Bildung (April 2011), Tourismus und Begegnung, Forschung und Standortpolitik und Identifikation weitergehen. Parallel dazu soll ein Blog entwickelt werden, der eine Bürgerpartizipation (mit Niveau) ermöglicht – die wohl größte Herausforderung für den (T)Raum Großregion.

