

LEO H. KLAASSEN

Entwicklung des europäischen Raumes durch regionale Zusammenarbeit*

Kurzfassung

Das wesentliche Kennzeichen der Integration ist die Zunahme der Interaktion zwischen den Ländern, den Regionen und Betrieben innerhalb der EG mit den Folgen einer größeren Konkurrenz auf der einen Seite, aber auch einem verstärkten Bestreben zur Zusammenarbeit zwischen Betrieben und Regionen auf der anderen Seite. Zusammenarbeit bietet sich z. B. an zwischen Regionen mit ähnlichen Problemlagen und zwischen High-Tech-Unternehmen, die nur so ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt sichern können. Durch moderne Technik geprägte Regionen sollten sich zu einer gemeinsamen Förderung der Basisforschung im Bereich der Mikroelektronik, der Bürotechnologie sowie der Materialforschung zusammenfinden. Verstärkte Konkurrenz im Wettbewerb um wirtschaftliche Aktivitäten wird zwischen den größeren Städten zu erwarten sein. Derzeit sind überall Vorbereitungen auf die neue Situation festzustellen; dabei wächst die Überzeugung, daß die wirtschaftliche Bedeutung einer Stadt in hohem Maße von der Qualität des städtischen Lebensmilieus abhängt. Hauptmerkmal von Kooperationsstrukturen zwischen den europäischen Regionen sollte Flexibilität sein, die Möglichkeit, sich den äußeren Umständen und Möglichkeiten anzupassen.

Einleitung

Am 1. Januar 1993 soll der europäische Markt eine Tatsache sein. In der Europäischen Akte vom Juli 1987 wurde von Brüsseler Seite die Absicht, dieses Ziel zu verwirklichen, wie folgt geäußert: "Die Konferenz, . . ., bringt den deutlichen politischen Willen zum Ausdruck, alle Entscheidungen zu treffen, die notwendig sind, um den internen Markt zu schaffen."

Obwohl weiter erklärt wurde, daß der 31. Dezember 1992 nicht automatisch rechtliche Wirkungen zur Folge haben wird, ist dennoch der ausdrückliche Wunsch vorhanden, den internen Markt schnell zu realisieren.

In diesem Zusammenhang ist übrigens zu bemerken, daß einige Länder von den stattfindenden Veränderungen früher erfaßt werden als andere. So haben zum Beispiel die Staaten der Benelux-Wirtschaftsunion, die Bundesrepublik Deutschland und Frankreich 1985 die sogenannte Übereinkunft von Schengen beschlossen, in der sie erklärten, eine beträchtliche Verminderung der den freien Personen- und Güterverkehr behindernden Maßregeln noch vor dem 1. Januar 1990 durchzusetzen.

Durch diese Übereinkunft ist der Spielraum für das Hervorbringen von Entschuldigungen für die Nichtanpassung für diese Länder wieder ein wesentliches Stück kleiner geworden.

Es scheint nicht wahrscheinlich, daß mit dem Jahr 1993 mit einem Schlag große Veränderungen stattfinden werden. Von 1958 bis 1986 hat sich der Wert des Handels der Gemeinschaft mit der restlichen Welt um dem Faktor 16 erweitert, wogegen der Handel zwischen den Ländern der Gemeinschaft wertmäßig betrachtet sogar um den Faktor 36 zugenommen hat. Die europäische Integration hat sich also bereits in den zurückliegenden Jahren sehr stark durchgesetzt. 1992 muß nur noch der letzte Schritt getan werden. Die 1988 vom Büro für offizielle Publikationen der Europäischen Gemeinschaft in Luxemburg herausgegebene Schrift "Europa in Zahlen" beschreibt diesen letzten Schritt, der 1992 gemacht werden soll, wie folgt: "Im 'großen Markt' werden die Bürger der 12 Mitgliedstaaten den Wohnplatz frei wählen können, ohne daß ihr Beruf Grenzen auferlegt; Touristen und Reisenden können ihre Kreditkarten überall in der Europäischen Gemeinschaft verwenden; Unternehmen werden neue Absatzgebiete entdecken, rentabler

arbeiten und neue Arbeitsplätze schaffen. Ein wirklich freier Verkehr von Personen, Gütern und Kapital wird möglich sein, ohne daß man noch von Hindernissen sprechen kann.“

Wenn man diese Äußerung überdenkt, kommt man dennoch zu dem Schluß, daß die Verwirklichung des freien Marktes den Unternehmen zwar einen größeren Absatzmarkt beschert, daß dies aber genauso für ihre Konkurrenten gilt. Verständlicherweise ist dies eine der Ursachen dafür, daß momentan immer mehr Betriebe ihre Position durch Fusionen verstärken wollen, die sie sowohl mit Partnern im eigenen Land als auch mit Partnern des erweiterten Absatzchancen versprechenden Landes eingehen. Der Anteil, den man eventuell auf dem heimischen Markt verliert, läßt sich dann gutmachen durch die Absatzerweiterung im Land des Partners.

Das wesentliche Kennzeichen der Integration ist tatsächlich die Zunahme der Interaktion zwischen den Ländern, den Regionen und den Betrieben innerhalb der EG mit den Folgen einer größeren Konkurrenz auf der einen Seite sowie mit einem verstärkten Bestreben zur Zusammenarbeit zwischen Betrieben und Regionen auf der anderen Seite.

Regionen mit ähnlichen Anliegen

Die ökonomische Struktur der Regionen bestimmt das Ausmaß, in welchem eine verstärkte Konkurrenz auftreten wird und in welchem Kräfte vereinigt werden, um den neu hinzukommenden Wettbewerbern die Stirn zu bieten. In erster Linie ist die Zusammenarbeit von äußerster Wichtigkeit für jene Regionen, die mit ähnlichen Problemen fertig werden müssen. In Europa sind das an erster Stelle Gebiete, in denen eine Neustrukturierung notwendig ist, um neue Chancen zu schaffen. Was die Bundesrepublik Deutschland betrifft, so denkt man dabei vor allem an das Ruhrgebiet und das Saargebiet, die mit ähnlichen Problemen zu kämpfen haben wie Nord-England, Wallonien und Nord-Frankreich. Eisen- und Stahlregionen erleben die gleichen Schwierigkeiten wie Steinkohlenabbaugebiete sowie Gebiete der Textil- und Schiffbauindustrie. Sie teilen eine starke Emigration aufgrund

- der durch vielerlei Umstände veralteten ökonomischen Struktur,
- aufgrund schlechter Wohn- und Lebensumstände,
- aufgrund von Luft- und Bodenverschmutzung
- und schließlich aufgrund der mangelnden Anziehungswirkung für neue, moderne Leicht-Industrien und Dienstleistungsbetriebe, die nicht an traditionelle Standorte gebunden sind.

Letztere setzen ja in starkem Maße voraus, daß hochqualifizierte Arbeitskräfte verfügbar sind, die kaum dazu bereit sind, in Gebieten ungenügender Lebensqualität zu arbeiten. Die gemeinsame Anstrengung dieser Regionen mit Hilfe der Unterstützung durch europäische Autoritäten ist wesentlich, um bei der Gestaltung einer besseren Zukunft Fortschritte zu erzielen. Dabei nimmt die Umweltproblematik eine zentrale Position ein.

Die zweite Gruppe der Regionen, die durch ähnliche Belange gekennzeichnet sind, sind die sogenannten Grenzregionen. Aufgrund der Tatsache, daß Grenzgebiete eine sehr lange Zeit durch eine Staatsgrenze getrennt waren, ist zu beiden Seiten der Grenze eine Art Niemandsland entstanden mit geringer ökonomischer Aktivität sowie einer hohen Emigration. Das sogenannte "Zonenrandgebiet" in der Bundesrepublik

blick ist ein typisches — wenn auch etwas extremes — Beispiel für den nachteiligen Einfluß, der von einer Staatsgrenze ausgehen kann. Durch die Integration der meisten europäischen Länder, wodurch die Grenzen eine geringere Bedeutung als früher haben werden, verändert sich die Position dieser Gebiete. Der Versuch scheint dann sinnvoll, diese Position durch Kooperation so stark wie möglich zu machen.

Es ist übrigens offensichtlich, daß eine Grenze mehr als nur eine wirtschaftliche Grenze darstellt. So werden immer Barrieren existieren, die sich in Form von Sprachunterschieden, unterschiedlichen Schulsystemen und institutionellen Strukturen, historischen Hintergründen, Konsumgewohnheiten, verschiedenen Systemen der Raumordnung und Umweltpolitik usw. äußern. Dennoch ist es nicht angebracht, diese Unterschiede nur als Barrieren zu betrachten. Vielmehr sind sie als Eigenschaften zu sehen, die zusammen die Attraktivität und den Charme von Europa ausmachen. Deshalb sollten sie teilweise eher bewußt aufrechterhalten werden, als daß man versucht, sie zu beseitigen.

Dort, wo Kulturen zwischen Ländern die geringsten Unterschiede zeigen — nämlich in den Grenzgebieten — ist eine deutliche Tendenz wahrnehmbar, zusammenzuwachsen und Probleme gemeinsam anzugehen, welche mit Versuchen der Harmonisierung und Förderung der gemeinschaftlichen Wohlfahrt verbunden sind. Daß auch die Zusammenarbeit von Grenzregionen im europäischen Verbund gewünscht ist, geht aus der Tatsache hervor, daß ihre Probleme in vielen Ländern ähnlich strukturiert sind und somit auf europäischem Niveau diskutiert werden können. In diesem Zusammenhang ist die Integration der Telekommunikationssysteme, der Infrastruktur und der Raumordnung von großer Bedeutung. Diese werden ja in hohem Maße noch immer aus nationaler Perspektive betrachtet. Dies behindert die Grenzregionen in ihrer Entwicklung.

Konkurrenz zwischen Regionen

Eine andere Situation ergibt sich, falls die Belange der Regionen untereinander streitig sind. Bereits jetzt bereiten sich viele europäische Großstädte auf den zukünftigen Konkurrenzkampf um die Gunst der europäischen Bürger und europäischen Unternehmer vor. Jede Stadt sieht sich gegenwärtig mit den folgenden Tendenzen konfrontiert:

1. eine zunehmende Bedeutung der Wohnqualität (und Standortqualität) als Determinante des wirtschaftlichen Wachstums;
2. eine starke Zunahme der Interaktion zwischen den europäischen Städten, sowohl auf dem Gebiet des Gütertransports als auch auf dem Gebiet des geschäftlichen, rekreativen und sozialen Verkehrs;
3. ein abnehmender Einfluß der nationalen Behörden zugunsten einer wachsenden Bedeutung der regionalen Behörden und der supranationalen europäischen Ämter.

Diese Veränderungen erschweren die Aufgaben der städtischen Behörden und führen zu einer Verlagerung der Aktivitäten der Stadtverwaltungen auf:

1. das Verleihen einer höheren Priorität für die Förderung der Qualität des Lebensmilieus;
2. die Verbesserung der Erreichbarkeit der Städte im allgemeinen und der Innenstädte im besonderen;

3. die mit den städtischen Betrieben gemeinsame Förderung des City-Marketings;
4. die Förderung des Zustandekommens eines effizienten und sachlichen Städte-Managements;
5. die Rationalisierung der Verwaltungen von Ballungsgebieten und die Ermöglichung der Teilnahme der Unternehmen an der Verwaltung der Regionen.

Die rezenten Entwicklungen in Europa machen deutlich, daß eine beträchtliche Verstärkung der wirtschaftlichen Konkurrenz zwischen den größeren Städten erwartet wird und daß man sich in vielen Städten darauf deutlich einstellt. In besonderem Maße gilt dies für die spanischen und italienischen Städte, aber auch die nordeuropäischen Städte befinden sich in einem Prozeß der Vorbereitung. In all diesen Städten wächst die Überzeugung, daß die wirtschaftliche Bedeutung einer Stadt in hohem Maße von der Qualität des städtischen Lebensmilieus abhängt.

Auch wenn in diesem Zusammenhang von Konkurrenz gesprochen wird, so bedeutet dies jedoch keinesfalls, daß man sich sträubt, voneinander zu lernen. Ganz im Gegenteil, die Bereitschaft zur Kooperation nimmt immer mehr zu. Die in Rotterdam und Barcelona geborene Initiative, ein europäisches Institut für vergleichende Städteforschung zu errichten, hat enthusiastische Reaktionen hervorgerufen und findet in vielen Städten der Gemeinschaft Unterstützung. Dies verdeutlicht, daß der Wunsch, zu lernen, wie anderswo die Lebensqualität — im weitesten Sinne des Wortes — in einer Stadt erhöht wird, doch meist stärker erscheint als der Wunsch, als Einzelgänger um die Gunst der Europäer zu konkurrieren. Zusammenarbeit auf kulturellem, wissenschaftlichem und städtebaulichem Gebiet versteht sich übrigens als eine selbstverständliche Angelegenheit.

Neben den soeben gemeinten Großstädten, die häufig durch eine differenzierte Wirtschaftsstruktur gekennzeichnet sind, gibt es natürlich auch Städte, die eine starke Abhängigkeit von nur wenigen Sektoren aufweisen. Dies sind zum Beispiel Küstenstädte, die einen Hafen besitzen. Dabei ist an die norddeutschen Häfen, die Beneluxhäfen sowie die südfranzösischen und italienischen Seehäfen zu denken. Sie alle konzentrieren sich auf einen bestimmten Sektor des europäischen Festlands. Die Verteilung dieses Hinterlands ist allerdings nicht konstant, nicht unveränderlich. Durch den Bau von Raffinerien im Landesinnern der Bundesrepublik hat zum Beispiel die Bedeutung von Rotterdam als Ölumschlagplatz abgenommen, während die der südlichen Häfen, insbesondere die Genuas und Triests, von wo aus Pipelines in die Bundesrepublik laufen, zugenommen hat. Aufgrund der schwindenden Bedeutung des Ruhrgebiets im Vergleich mit den Ländern Baden-Württemberg, Bayern und auch Hessen, ist von einer weiteren Verschiebung des industriellen Schwerpunkts der Bundesrepublik Deutschland in südlicher Richtung die Rede, was die Position der südlichen Häfen weiter verstärken kann.

Deshalb existiert eine deutliche Konkurrenzsituation zwischen den südlichen und den nördlichen Häfen. Eine Kooperation zwischen beiden Gruppen liegt weniger auf der Hand, angesichts der Tatsache, daß der eine gewinnt, wenn der andere verliert. Es ist vielmehr zu erwarten, daß sich die nördlichen Häfen, als Folge der räumlich-strukturellen Entwicklungen, gezwungen fühlen, stark zu modernisieren, indem sie logistische Konzepte anbieten, die so effizient arbeiten, daß zum Beispiel die Transportbeziehung Niederlande-Deutsch-

land, die traditionell sehr intensiv ist, in einer modernisierten und neu strukturierten Form fortbestehen kann. Dadurch kann der Abbau der Position der nördlichen Häfen, die sich auch bereits durch die Entwicklungen im Ruhrgebiet abschwächte, gleichzeitig stattfinden mit dem Aufbau logistischer Dienstleistungsaktivitäten als Komplement der industriellen Revolution, die sich momentan in Europa vollzieht.

Die wichtigsten Kennzeichen dieser Revolution sind:

1. Produktion in kleineren Einheiten (Miniaturisierung);
2. Produktion in kleineren Serien innerhalb dieser kleineren Einheiten (Flexibilisierung), unter anderem ermöglicht durch Roboter- und Computereinsatz;
3. Spezialisierung innerhalb jeder Einheit auf bestimmte Produktbestandteile;
4. sehr starke Verflechtung wechselseitiger Lieferungen in großen räumlichen Dimensionen.

Diese vier Kennzeichen der modernen Produktionslandschaft sind natürlich von fundamentaler Bedeutung für den LKW- und Flugzeug-Transport in Europa. Traditionell war das Transportwesen eingestellt auf die Verarbeitung riesiger Güterströme aus Übersee, der globalen Verarbeitung dieser Ströme in den Häfen und der Weiterleitung in die Industriegebiete Europas, die diese Güter als Rohstoffe oder Halbfabrikate weiterverarbeiten. Anstelle dieser eigentlich stark geradlinigen Zulieferstruktur entstehen nun ganz andere Strukturen mit einem netzwerkartigen Charakter und sehr vielen wechselseitigen Zulieferungen von Produktbestandteilen, wobei nicht nur die Qualität des gelieferten Produktes exakt beschriebenen Anforderungen genügen muß, sondern auch der Lieferzeitpunkt so gestaltet sein muß, daß das belieferte Unternehmen keine unnötig großen Vorräte halten muß (zu frühe Lieferung) und die Lieferung nicht zu spät ankommt, wodurch der Produktionsprozeß verzögert werden könnte. Für die Umschreibung dieser Anforderungen wird heute der Begriff "Just-in-time"-Prinzip verwendet.

Die geschilderte Entwicklung resultiert verständlicherweise in einer enormen Zunahme des Bedürfnisses nach Information, die einen wesentlichen Bestandteil der Logistik integrierter Produkt- und Transportstrukturen ausmacht. Diese Information bezieht sich auf alle Teile der logistischen Kette, einschließlich der Finanzierung des Transports, der Versicherung der Güter während des Transports, der Frage, wo sich die Güter exakt befinden, wann sie ankommen werden, ob die Zollformalitäten vorbereitet sind usw. All diese Informationen werden in systematisierter Form verlangt, um moderne Transport- und Produktionsprozesse so glatt wie möglich ablaufen zu lassen. Tatsächlich kann man beobachten, daß durch diese Entwicklungen eine allmähliche Integration der industriellen Aktivitäten, der Telematik und der Transportaktivitäten stattfindet, wodurch auf natürliche Weise Kooperationsstrukturen entstehen. Es wäre dabei falsch, anzunehmen, diese Zusammenarbeit würde sich auf Europa allein beschränken.

Die Art und Weise des Transports verschiebt sich unter dem Einfluß dieser Entwicklungen in Richtung einer integralen Beherrschung der Güter- und Berichtsströme. Das ist das Gebiet der Logistik, das außer dem Transport auch die Vorratsverwaltung, die Informationsverarbeitung, Auftragsbearbeitung und die physische Distribution beinhaltet. In diesem Zusammenhang spricht man von Ketten, welche von der

„ersten Herkunft bis zum endgültigen Bestimmungsort“ geschlossen sind, wobei es nicht nur um den physischen Transport geht, sondern auch um die daran gebundenen Dienstleistungen. „Logistische Ketten“ bestehen zugleich aus Infrastruktur, Verkehrsbegleitung, Datentransport, Organisation der Terminals und Informationssysteme.

Diese Entwicklungen erfordern ein Umdenken von Transport und Industrie und damit also ein Umdenken auf dem Gebiet des Transportsektors z.B. zwischen deutschen und niederländischen Regionen. Die Verlagerung der riesigen Güterströme über die niederländischen Häfen, über die Straßen und über den Rhein zu den Großindustrien des Ruhrgebietes hin auf die Beherrschung logistischer Ketten und logistischer Netzwerke zwischen unendlich vielen miniaturisierten Produktionseinheiten in Europa, den Vereinigten Staaten und Japan fordert vom traditionellen Transportunternehmer ein enormes Anpassungsvermögen.

Eine im September an der Erasmus-Universität Rotterdam in Zusammenarbeit mit verschiedenen Unternehmen neu eingerichtete Studienrichtung hat das Ziel, die Ausbildung zum Transportfachmann — in dieser weiten Bedeutung des Begriffes — sicherzustellen. Universität und Wirtschaft bereiten sich durch diese intensive Ausbildung gemeinsam auf die Zukunft vor. Die Ausbildung konzentriert sich auf regionale Ökonomie, Transportwirtschaft, kommerzielle Betriebsführung, Logistik-Management, formelle Logistik, Verkehrstechnik, Versicherungs- und Finanzierungsprobleme beim Transport, Transportrecht und Umweltkunde.

Das bisher Gesagte hat bereits implizit auf die Rolle neuer, moderner sog. „High-Tech-Zentren“ hingewiesen. Dabei ist unter anderem an Baden-Württemberg, die Region Rhône-Alpes, die Lombardei und Katalonien zu denken, zwischen denen bereits allgemein definierte Kooperationsvorhaben bestehen. Eigentlich sollte man annehmen, daß gerade zwischen diesen Regionen ein starker Konkurrenzkampf geführt werden müßte, weil sie alle ein gleichgerichtetes Interesse hegen, nämlich die Eroberung eines möglichst großen Marktanteils.

Diese Sache ist allerdings komplizierter, als man auf den ersten Blick bei oberflächlicher Betrachtung glauben könnte. So sind nämlich zwei Punkte von wesentlicher Bedeutung bei der Beurteilung der Position dieser Regionen.

Der erste Punkt ist, daß die High-Tech-Betriebe in diesen Regionen nicht nur darauf bedacht sind, eine gute Stellung innerhalb Europas zu halten bzw. zu schaffen, sondern auch auf den Märkten außerhalb Europas, wobei vornehmlich an die Vereinigten Staaten und Japan zu denken wäre. Dies ist ein gemeinschaftliches Interesse aller High-Tech-Unternehmen und damit auch der Regionen, wo sie angesiedelt sind. In vieler Hinsicht ist die Konkurrenz auf dem Weltmarkt der Hochtechnologie eine Frage der Konkurrenz zwischen Kontinenten geworden. Japan nimmt in diesem Konkurrenzkampf eine führende Position ein. Das Bruttosozialprodukt pro Kopf ist dort jetzt bereits höher als in den Vereinigten Staaten. Die Vereinigten Staaten verlieren etwas an Boden durch die veraltete Struktur ihrer Industrie und das trügerische Gefühl von Sicherheit, das der riesige heimische Markt einflößt. Europa ist dabei, mit einem völlig neuen und starken Elan seine Position zwischen diesen beiden zu verstärken. In diesem Wettbewerb der Kontinente wäre eine heftige Konkurrenz zwischen europäischen Regionen fehl am Platze.

Dieser Punkt wird durch die auf der Hand liegende Tatsache verstärkt, daß auch viel wissenschaftliche Basisforschung betrieben werden muß, um die relative Wettbewerbsposition Europas zu verbessern. Angesichts des für viele Untersuchungsprojekte großen Bedarfs an Kapital empfiehlt sich die Zusammenarbeit zwischen High-Tech-Regionen. Im voraus kann nicht gesagt werden, was in dieser Hinsicht die spezifische Aufgabe jeder Region sein sollte. Das wirklich gemeinschaftliche Interesse dieser Regionen ist in jedem Fall deutlich auf die gemeinsame Förderung der Basisforschung der drei Grundtechnologien konzentriert, d.h. der Mikroelektronik, der Biotechnologie und der Erforschung neuer Materialien. Der wissenschaftliche Fortschritt auf diesen Gebieten, wobei auch die Universitäten in den Regionen eine sehr wichtige Rolle spielen können und sollen, ist wesentlich für die Konkurrenzstärke der verschiedenen Regionen in den Bereichen, in denen die Grundtechnologien angewendet werden. Diese Anwendungsgebiete umfassen die medizinische Technologie, die Bürotechnik, das Engineering, die Agrarwirtschaft, neue Energietechniken, die Telematik, die prozeßgesteuerte Verfahrenstechnik (Roboter) und die Luft- und Raumfahrt.

Im Rahmen dieser Strategie profitiert Europa sowohl von den Resultaten der gemeinsam durchgeführten Basisforschung als auch von der Konkurrenz auf den Anwendungsgebieten.

Es liegt übrigens auf der Hand, bestimmte Bereiche dieser Basisforschung auf gesamteuropäischem Niveau und einige sogar auf Weltebene zu verrichten. Kooperation zwischen Regionen ist selbstverständlich äußerst wichtig, aber dennoch gibt es Forschungsprojekte — z.B. in der Raumfahrt —, die auf einem wesentlich höheren Niveau unternommen werden sollten, unter anderem auch wegen der damit verbundenen Kosten.

Ein zweiter Punkt, der hier erwähnenswert scheint, besteht darin, daß die Zusammenarbeit zwischen Regionen, die sich durch Innovation auf die Förderung bestimmter Elemente der wirtschaftlichen Struktur richtet, nicht dazu führen darf, daß den übrigen Elementen weniger Aufmerksamkeit gewidmet wird. Wenn zum Beispiel das Land Baden-Württemberg beschließt, auf dem Gebiet der Mikro-Elektronik und neuer Materialien mit der Region Rhône-Alpes und der Lombardei zusammenzuarbeiten, dann darf dies Politik und Unternehmen nicht davon abhalten, auf anderen Gebieten, wo immer dies sinnvoll erscheint, mit anderen für diesen Zweck relevanten Regionen zusammenzuarbeiten. Möglichkeiten dazu ergeben sich vielleicht auf dem Gebiet der Grundlagenforschung im Weinbauwesen mit den Gebieten im Elsaß und Burgund. Außerdem erscheint es besonders wünschenswert, daß das Land Baden-Württemberg eine Zusammenarbeit mit den logistischen Zentren Europas, wie z.B. Rotterdam/Amsterdam und Frankfurt, von wo aus die Zulieferung an die High-Tech-Unternehmen gesteuert wird, anstrebt. Die gute Funktionsfähigkeit dieser Unternehmen hängt in starkem Maße von der Effizienz ab, mit der die logistischen Funktionen ausgeübt werden. Ein Kooperationsverbund in dieser Richtung liegt also auf der Hand.

Es muß stets davor gewarnt werden, daß Regionen, die sich neu orientieren, dieselben Fehler machen, die in der Vergangenheit gemacht wurden, indem man wirtschaftliche Monstrukturen entstehen läßt, welche zu einer hohen Verletzbarkeit führen. Schon jetzt würde zum Beispiel ein weiterer Fall des Dollars schlimme Folgen für einige reiche, aber einseitig strukturierte Regionen in Europa haben.

Schlußbemerkung

In den vorhergehenden Ausführungen ist versucht worden, einige Aspekte der regionalen Strategien zu nennen, die als Folge der Realisierung des internen europäischen Marktes wichtig wären.

Es gibt jedoch Sachverhalte, die nicht mit einem — um den englischen Fachausdruck zu verwenden — "Bottom-up approach" gelöst werden können. In diesen Fällen ist vielmehr umgekehrt eine "Top-down"-Annäherung verlangt. Es wurde bereits erwähnt, daß die Raumfahrt ein Gebiet darstellt, auf dem zumindest eine Annäherung auf europäischem Niveau erforderlich ist. Sogar die Kooperation mit der Sowjetunion wäre dabei erwünscht. Dasselbe gilt insbesondere für den Ausbau des europäischen Autobahnnetzes, des Telekommunikations-Netzwerkes und der Förderung des Zustandekommens sogenannter "centres of excellence" im Ausbildungswesen und für die kapitalintensive Forschung in manchen Bereichen des Gesundheits- und Umweltsektors. Außerdem gehört es zu den Aufgaben einer europäischen Regierung, enge Kontakte mit den Nichtmitgliedstaaten der europäischen Gemeinschaft zu unterhalten, zu denen Beziehungen verschiedener Art bestehen. Dies betrifft Länder wie Österreich, die Schweiz, Norwegen, Schweden und Finnland. Auf lange Sicht

hin kann ebenfalls eine Intensivierung der Beziehungen zu Ungarn, Jugoslawien und anderen Ländern in Osteuropa erwartet werden. All diese europäischen Aktivitäten sind für Europa von Bedeutung und damit auch für jede europäische Region.

Für eine solche bleibt stets die Aufgabe bestehen, sich auf die weitere Zukunft vorzubereiten. Diese Vorbereitungen können neue Ideen über eine sinnvolle Zusammenarbeit auf lange Sicht hervorbringen. Die regionale Zusammenarbeit ist jedoch keine Aktivität, die sich von selbst weiterentwickelt und immer in gleicher Weise zweckmäßig bleibt. Das Hauptmerkmal der Kooperationsstrukturen zwischen den europäischen Regionen sollte Flexibilität sein, die Fähigkeit, sich den äußeren Umständen und Möglichkeiten anzupassen. Dabei sollten wir uns der Tatsache bewußt sein, daß sich nur wenige Dinge so schnell ändern können wie Umstände und Möglichkeiten.

Anmerkung

* Vortrag, gehalten am 30. November 1988 in Stuttgart (Neue Staatsgalerie) anlässlich der Jahresschlußversammlung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung.