

Blickpunkt Schweden: Südwestschwedens Region Schonen - ein neues Wachstumszentrum in Europa

Kurzfassung zum Vortrag auf der ISW-Tagung am 8.2.1999 in Frankfurt

von Jürgen Aring

(1) Schonen ist eine Landschaft im äußersten Südwesten Schwedens. Ökonomischer Kernraum dieser Region ist die Stadtregion Malmö-Lund an der Südwestküste. Die Stadt Malmö zählt etwa 240.000 Einwohner, die Universitätsstadt Lund ca. 100.000. Im Großraum Malmö-Lund wohnen gut 500.000 Einwohner, was etwa der Hälfte der Einwohnerzahl Schonens entspricht. Das Städtepaar Malmö-Lund steht exemplarisch für die wirtschaftliche Heterogenität des Raumes. Auf der einen Seite sind die Folgen des Niedergangs der Werftindustrie und seiner Zulieferbetriebe zu bewältigen. Auf der anderen Seite bietet Lund als eine der wichtigsten skandinavischen Universitäten mit einem angeschlossenen erfolgreichen Forschungs- und Technologiepark einen Nukleus modernster Entwicklungen.

(2) Von der dänischen Hauptstadtregion Kopenhagen ist die schwedische Seite durch den ca. 15 bis 30 km breiten Öresund getrennt (vgl. Abb. 1). Mit knapp 500.000 Einwohnern in Kopenhagen und etwa 1,7 Mio. Einwohnern im Großraum ist er der dichtbesiedeltste Raum Dänemarks. Hier sind etwa 25% der Industriebeschäftigten zu finden, und der Raum ist tertiäres Zentrum (Politik, Administration, Handel, Hochschulen, Forschung).

(3) Der Raum Schonen / Groß-Kopenhagen (bzw. die Öresundregion mit ihren dänischen und schwedischen Teilräumen) - hat in den letzten Jahren erhebliche Entwicklungsimpulse erhalten und sich dabei von einem eher 'verschlafenen Raum' (Malmö als werftindustrielles Sorgenkind Schwedens, Kopenhagen als 'kranker Mann' Dänemarks) zu einem potentiellen Kraftzentrum unter den europäischen Stadtregionen gewandelt. Externe Entwicklungen (EU-Integration, Öffnung, Osteuropas), die Vernetzung der Teilräume (feste Öresundquerung, regionale Kooperation) und interne Maßnahmen (z.B. politisch-administrative Regionalreform in Schonen, Flughafenausbau in Kopenhagen) sind die vielschichtigen Impulse für den aktuellen Wandel.

(4) Gleichwohl können gegenwärtig nur Optimisten von einer einheitlichen Öresundregion sprechen. Noch ist die physische Distanz des Öresundes groß, denn selbst Schnellboote brauchen 50 Minuten Fahrzeit über den Sund. Die tägliche Pendlerzahl liegt bisher bei unter 2.000. Auch die dänische und schwedische Sprache und Kultur, die uns aus einer mitteleuropäischen Perspektive eng verwandt erscheinen, wird in der Binnenperspektive der Region als erheblich verschieden und trennend empfunden. Für die meisten Bürger der Region ist die wenige km entfernte andere Seite des Öresundes jeweils fernes Ausland.

(5) Die Rahmenbedingungen für die Integration und Entwicklung eines selbstbewußten Auftretens im europäischen Stadregionenwettbewerb verbessern sich jedoch rapide. Im Rahmen des Vortrags wird (a) auf europäische Veränderungen, (b) auf den Bau der festen Öresundquerung und (c) auf die politisch-administrative Reform Schonens eingegangen. Dies sind aber nur die besonders markanten Highlights. Der faktische Entwicklungsprozeß in der Region ist noch viel facettenreicher. Er beschränkt sich nicht auf einige Leitprojekte, sondern ist breit unterfüttert.

(6) Die Veränderung der europäischen Landkarte aufgrund der EU-Erweiterung und des Falls des eisernen Vorhangs hat den Öresundraum aus einer peripheren Lage befreit. Im politischen und ökonomischen Westeuropa der 80er Jahre war die Öresundregion ein peripherer Raum, der auf vielen EU-Inselkarten überhaupt nur mit seiner dänischen Hälfte existierte. Der Raum lag weit entfernt von der blauen Banane, die zu Anfang der 90er Jahre die Diskussion stark beeinflusste, und die traumatisch auf alle Regionen wirkte, die nicht zu ihr zählten. Gleichzeitig war der Raum Schonen auch in einer nationalen schwedischen Perspektive vernachlässigt - er war weder wie Stockholm ein nationales Zentrum noch wie der schwedische Norden die regionalpolitisch unterstützte Peripherie. Ein Jahrzehnt später stellt sich die geökonomische Situation viel günstiger dar (vgl. Abb. 2). Der Öresundraum ist eine wichtige Region im neu erwachenden Handelsraum 'Mare Balticum', und man bezeichnet sich als Brücke zwischen Euro-Skandinavien (S; SF) und Mitteleuropa. Damit ist das lähmende Image 'undynamische Peripherie' vorerst abgestreift. Das neue positivere geökonomische Image läßt sich nutzen - sowohl als regionsinterner Antrieb als auch als externes Marketinginstrument.

(7) Seit Jahrzehnten wurde in Dänemark und Schweden der Bau einer festen Öresundquerung diskutiert, doch lange Zeit scheiterten alle Vorhaben. Zu Beginn der 90er Jahre - auch unter dem Eindruck der veränderten geopolitischen und geökonomischen Lage - beschlossen der dänische und schwedische Staat 1991 in einem Staatsvertrag den Bau einer festen Öresundquerung über den 16 km breiten Sund zwischen Kopenhagen und Malmö. 1994 wurde der endgültige politische Beschluß gefaßt und 1996 die Bauarbeiten aufgenommen. Im Jahre 2000 soll die ca. 3,7 Mrd. DM teure Investition fertiggestellt sein. Dann wird die Anlage (teils Brücke, teils Tunnel) vierspurig für den Autoverkehr und zweispurig für den Bahnverkehr zur Verfügung stehen. Mit einem 20-Minutentakt im Regionalbahnverkehr und einer Fahrzeit von 30 Minuten zwischen den Hauptbahnhöfen von Kopenhagen und Malmö (mit mehreren Zwischenstops, u.a. am internationalen Flughafen) wird sich die physische Vernetzung der Region deutlich verbessern. Damit die Benutzungskosten nicht zu einer neuen Barriere werden, wird derzeit erwogen, die Benutzungspreise für Vielreisende erheblich zu rabattieren. Pendler werden also weitaus weniger zu bezahlen haben als 15 DM für ein Einzelticket der Regionalbahn oder 40 DM für eine Pkw-Fahrt (Diese Preisangaben stammen aus den bisherigen Kalkulationsüberlegungen).

(8) In diesem Beitrag wurde bereits mehrfach von der Region Schonen gesprochen. Bis Mitte der 90er Jahre existierte Schonen jedoch als politische Institution nicht - es war nur ein historischer Landschaftsbegriff mit langer Tradition und einer gewissen emotionalen Ausstrahlung. Der traditionelle schwedische Staatsaufbau basierte auf einer extremen Dichotomie mit starkem Zentralstaat und starken Kommunen. Regionen spielten als Selbstverwaltungskörperschaft praktisch keine Rolle. Die bekannten 'Län' waren im wesentlichen staatliche Verwaltungseinheiten. Welche praktische Wirkung diese Struktur hatte, zeigte sich beispielsweise daran, daß an den politischen Verhandlungen zum Bau der Öresundquerung kein Regionsvertreter aus dem Raum Schonen beteiligt war. Zu Anfang der 90er Jahre kam es zu erheblichen Regionalisierungsbemühungen. Es war sicherlich ein glücklicher Umstand für Südwestschweden, daß die Regionalisierungsbestrebungen von unten mit einer staatlich initiierten Regionalisierungsdebatte zusammenfiel. Parallel zu dieser Regionalisierung 'von oben' gab es entsprechende Diskussionen 'von unten'. Die Grundposition der 'bottom-up'-Diskussion verdeutlicht folgendes Zitat: "Um uns im neuen Europa behaupten zu können, müssen wir unsere Ressourcen und Kräfte bündeln. Es kann für uns verhängnisvoll werden, wenn wir uns weiterhin in eine rigide Stadtpolitik [im Sinne von Kirchturmpolitik] vertiefen. Genauso gefährlich ist der fortgesetzte Glaube, daß die Zentralmacht und ihr verlängerter Arm in der Länsverwaltung alles - auch die regionalspezifischen Fragen - zum besten ordnet." (MODING 1992). Mit diesem Grundverständnis gelang es in Südwestschweden über die politischen Grenzen hinweg das Projekt 'Ett enat Skåne' (Ein einiges Schonen) voranzutreiben. Eine umfassende politisch-administrativ-territoriale Reform wurde vom Parlament als Modellvorhaben in Stockholm beschlossen und wird seit 1997 in Stufen umgesetzt. Damit entsteht eine neue selbstverwaltete Region Schonen mit gewähltem Parlament (erste Wahl 1999), eigenen Finanzmitteln und einer komplexen Zuständigkeit für regionale Aufgaben (regionale Wirtschaftspolitik, Arbeitsmarkt, Regionalplanung, Umwelt, Kommunikation, Gesundheit und Krankenhauswesen, Ausbildung und Forschung, Kultur und Tourismus). Die weitreichende und zügige Reform in Südwestschweden hat der Region nun politische und administrative Gestaltungsmöglichkeiten geschaffen, die auf verschiedenen Ebenen genutzt werden sollen (vgl. Abb. 3 und 4).

(9) Wie eingangs gesagt stellen die feste Öresundquerung und die politisch-administrative Reform nur die auffälligsten Entwicklungen in der Region da. Andere Punkte, die man in einem umfangreicheren Vortrag vertiefen müßte, wären

- IDEON, der erfolgreiche Forschungspark an der Universität Lund mit Schwerpunkten auf Biotechnologie und Lebensmitteltechnologie;
- die Arbeit der Kopenhagener Wirtschaftsförderungsagentur COPENHAGEN CAPACITY, die insbesondere Informationstechnologie und Medizintechnik fördert;
- das Konzept MEDICON VALLEY, bei dem die in der Region vorhandenen Medizinische Forschung und Produktion als zukunftssträchtiger Leitsektor profiliert. Dabei wird einerseits die interne

Kooperation gefördert. Gleichzeitig ist sicherlich auch der Marketingeffekt eines 'strahlenden Leitsektors' gewünscht.

- der Ausbau des COPENHAGEN INTERNATIONAL AIRPORT zu einem leistungsfähigen Hub in Nordeuropa. Die Drehkreuzfunktion des Flughafens verbessert die Lagequalität der Region in Europa erheblich.

(10) Die 'Öresundregion' ist ein Zukunftskonzept, auf das von vielen Akteuren der Region mit kleinen Schritten zugegangen wird. Von Realitätsbewußtsein spricht, daß Gunnar TÖRNQUIST in einem Einleitungsvortrag anläßlich eines Symposiums über die Zukunft der Region nicht von wegfallenden sondern von immer poröser werdenden Grenzen spricht. Bezeichnenderweise gibt es auch keine neugeschaffenen großen Zentralinstitutionen oder -administrationen für die Region. Stattdessen werden vorhandene Institutionen in kleinen Schritten miteinander vernetzt - und sei es auch zunächst nur beim Informationsaustausch und dem vernetzten Auftritt im Internet unter einer gemeinsamen Oberfläche (z.B. <http://www.oresund.com> oder <http://www.aforesund.org>). Diese Vorgehensweise dürfte die Erfolgchancen des Projektes erheblich erhöhen und auf lange Frist dazu beitragen, die Kritik zu widerlegen, die Öresundregion sei eine Kopfgeburt einiger Politiker und Wissenschaftler. Für härtere Strukturen scheint das Projekt allerdings noch nicht reif - vielleicht ist die Region dafür auch zu groß und letztlich zu bipolig. Gegenwärtig scheint jedoch die Vorgehensweise der vielen kleinen Schritte ein erfolgversprechender Ansatz zu sein.

(11) Fazit: Die Region produziert inzwischen selbst - über die äußeren Impulse hinaus - eine interne Dynamik und das Bild einer wachsenden Wettbewerbsfähigkeit. Dank der sich abzeichnenden Veränderungen wird sich die Öresundregion in der internationalen Stadtregionenkonkurrenz sukzessive besser positionieren können.

(12) Vision: Es ist denkbar, daß in einigen Jahren in der breiten Diskussion eine Karte auftaucht, die das starre Bild der blauen Banane ablöst. Auf einer solchen Karte mit den Aufsteigerregionen, in denen gute harte und weiche Standortfaktoren mit wirtschaftlicher Dynamik und hohen Forschungsleistungen zusammenkommen, könnte die Öresundregion und damit auch Schonen verzeichnet sein. Das Abstreifen des Klischees 'Peripherie' und 'Verschlafen' wäre dann endgültig gelungen.

Ergänzende Literatur vom Verfasser:

Philip Moding und Jürgen Aring: Schweden im 21. Jahrhundert - Föderale Strukturen statt Einheitsstaat? In: Europa Regional 2/1998, S. 10-17.

Jürgen Aring: Eine regionale Selbstverwaltung für Schonen. Hintergründe und Konzeption der politisch-administrativen Neuordnung in Südwestschweden. In: E. Gläßer, R. Lindemann, A. Priebis und J.-F. Venzke Hrsg: Nordica III - Die Öresund Region sowie verschiedene Beiträge zur Human- und Physiogeographie Nordeuropas. Bremen 1997 (=Norden 12), S. 11-18.

Jürgen Aring und Bernhard Faller: Die Regionalismusdebatte und das Ende des sozialdemokratischen Konsens in Schweden. In: E. Gläßer, R. Lindemann, A. Priebis und J.-F. Venzke Hrsg: Nordica III - Die Öresund Region sowie verschiedene Beiträge zur Human- und Physiogeographie Nordeuropas. Bremen 1997 (=Norden 12), S. 73-85. Jürgen Aring und Axel Priebis: Die Öresundregion - Nordeuropas Zukunftsregion? In: Geographische Rundschau 5/1996, S. 298-304

Jürgen Aring: Neue Dynamik im Ostseeraum nach den Veränderungen in Europa. In: Kuron / Mager / Carmona-Schneider (Hrsg.): Die Vereinigten Staaten von Europa. Anspruch und Wirklichkeit. Berlin 1991 (=Materialien zur Angewandten Geographie 21), S. 47-61.

Jürgen Aring: Der Ostseeraum. Eine Region im Aufwind? In: Standort 1/1991, S. 9-16.

Internet-Tips:

<http://www.oresund.com>

<http://www.oresundskonsortiet.dk>

<http://www.copcap.dk>