



Eine Strategie für den Oberrhein



IHK Südlicher Oberrhein
 IHK Hochrhein-Bodensee
 HK beider Basel
 CRI Alsace
 CCI Sud Alsace Mulhouse
 CCI de Colmar et du Centre-Alsace
 CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Verkehr
 Ausbildung
 Informationstechnologie
 Kommunikationstechnologie
 Life Sciences
 Tourismus
 Gesundheit
 Standortförderung





10ème Congrès Tripartite
9 février 2006 à Freiburg i. Br.

**Avenir du Rhin Supérieur dans l'Europe élargie
Zukunft Oberrhein im erweiterten Europa**

10. Dreiländerkongress
9. Februar 2006 in Freiburg i. Br.

Impressum:

IHK Südlicher Oberrhein
IHK Hochrhein-Bodensee
HK beider Basel
CRCI Alsace
CCI Sud Alsace Mulhouse
CCI de Colmar et du Centre-Alsace
CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Verantwortlich: Dr. Norbert Euba

Herstellung: Stiehler Druck & media GmbH, Denzlingen, Januar 2006

Inhaltsverzeichnis

1	Eine Strategie für den Oberrhein	3
2.	Verkehr am Oberrhein	6
2.1	Straße	7
2.2	Schiene	9
2.3	Luftverkehr	9
2.4	Binnenschifffahrt	9
2.5	Kombinierter Verkehr	10
2.6	Förderung der Wirtschaft für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Handeln	10
3.	Grenzüberschreitende Ausbildung	11
3.1	„Bologna-Prozesses“ als strategisches Instrument nutzen	11
3.2	Erfolgreiche grenzüberschreitende Bildungsprojekte weiterentwickeln	12
3.2.1	EUCOR	12
3.2.2	Trinationale Ingenieurausbildung	12
3.2.3	International Business Management	13
3.2.4	Binationale Studiengänge	13
3.2.5	Euregio-Zertifikat	13
3.3	Förderung der Sprachkompetenz	14
3.4	Förderung der Wirtschaft für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Handeln	14
4.	Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)	15
4.1	Zur wirtschaftlichen Bedeutung der IKT-Branche	15
4.2	Zur Bedeutung von IKT für Wirtschaft und Gesellschaft	16
4.3	Forderungen der Wirtschaft für gemeinsames grenzüberschreitendes Handeln	17
5.	Life Sciences – ein zukunftsorientierter Cluster am Oberrhein	18
5.1	Kompetenznetzwerk und Potenzial	18
5.2	Das Netzwerk stärken	19
5.3	Den Technologietransfer fördern	20
5.4	Neugründungen begleiten	21
5.5	Forderungen der Wirtschaft für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Handeln	21
6.	Tourismus am Oberrhein	22
6.1	Tourismus am Oberrhein – ein bedeutender Wirtschaftsfaktor	22
6.2	Gemeinsame Vermarktung	24
6.3	Professionalität im Tourismusgewerbe	24
6.4	Tourismus als Wirtschaftsfaktor transparenter machen	25

6.5	Forderungen der Wirtschaft für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Handeln	25
7.	Gesundheitssektor	26
7.1	Hoher regionalwirtschaftlicher Stellenwert	26
7.2	Nationale Schranken überwinden	26
7.3	Pilotprojekt für grenzüberschreitende Klinik-Kooperationen	27
7.4	Deutsch-französisches Rahmenabkommen im Rettungsdienst	28
7.5	Forderungen der Wirtschaft für ein gemeinsames grenzüberschreitendes Handeln	28
8.	Standortmarketing/Standortförderung	29
9.	Zusammenfassung	32

Der Standort Oberrhein ist aus dem jeweils nationalen Blickwinkel ein Grenzraum, mehr oder weniger weitab von den nationalen Entscheidungszentren Berlin bzw. Frankfurt, Paris oder Bern bzw. Zürich. Wird die nationale Brille abgelegt und der bereits gemeinsam beschrittene Weg zu einem europäischen Binnenmarkt mit einer wachsenden Zahl gesamteuropäisch gestalteter Politikfelder betrachtet, so gewinnt der Oberrhein/Hochrhein eine andere Bedeutung. Die Grenzregion wird zu einem zentralen Wirtschaftsraum mit starker Scharnierfunktion zwischen der Schweiz und der Europäischen Union. Mit dem Sitz des Europäischen Parlaments, des Europarates und des europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte in Straßburg rückt der Raum zudem aus politischer Sicht in das Zentrum des vereinten Europa. Zu dem europapolitischen Stellenwert kommt hinzu, dass der Oberrhein mitten in der so genannten „blauen Banane“ liegt, dem Wachstumszentrum Europas. Dieses Wachstumszentrum hat auch nach der EU-Ost-Erweiterung für die ökonomische Dynamik Europas seine Bedeutung.

Die hierin liegenden Chancen gilt es, konsequent zu nutzen, um die trinationale Wirtschaftsregion zu einem führenden europäischen Wirtschaftsstandort zu machen, in welchem die nationalen Unterschiede in den Hintergrund und die gemeinsamen Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten in den Vordergrund gestellt werden. Die nachbarschaftlichen Beziehungen sollen auf hohem Niveau weiterentwickelt und der Oberrhein zu einer europäischen Modellregion gemacht und auch gemeinsam als solche nach außen als interessanter Standort präsentiert werden.

Dabei muss die wirtschaftliche Verflechtung dieses Raumes nicht erst unter Beweis gestellt

werden: Sie existiert bereits. Es ist das Ziel, mit den hier zusammengetragenen Vorschlägen einen konstruktiven Beitrag zur Förderung von Investitionen und zur Sicherung sowie Schaffung neuer Arbeitsplätze für den gesamten Raum zu leisten.

Diese Sichtweise wird inzwischen bereits von den Raumplanern grenzüberschreitend aufgegriffen. In allen drei nationalen Teilräumen werden nationale Strategien zu Metropolitanräumen vorangetrieben (Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire in Frankreich, Raumkonzept Schweiz, Landesentwicklungsplan 2002 in Baden-Württemberg). Ziel dieser Strategien ist es, über die Stärkung der Metropolregionen deren Funktionen als Motoren der nationalen Entwicklung zu stärken.

Der Oberrheinraum muss die bereits bestehenden Netze weiter intensivieren (regionale Zusammenarbeit forcieren), die gemeinsamen Grundlagen bei Wissenschaft, Forschung und Entwicklung (die Innovationsfunktion) stärker bündeln sowie die wichtigen Institutionen aus Politik und Wirtschaft (Entscheidungsfunktion) sichtbar machen. Gleiches gilt für die Gatewayfunktion auf allen Verkehrswegen. Auf diesem Weg dynamisiert der Oberrhein die Eigenentwicklung, setzt Synergien frei, steigert die Standortqualität und wird als europäische Metropolregion sichtbar und wahrgenommen.

„Fördernde“ Wirtschaftspolitik hat mehrere Strategiemöglichkeiten. Eine Strategie besteht darin, bewusst die vorhandenen Stärken zu fördern. Die Industrie- und Handelskammern am Oberrhein vertreten gemeinsam die Auffassung, dass die Strategie „die Stärken stärken“ am schnellsten zum Ziel führt. Auf diese Strategie zielt auch die EU-Förderpolitik ab dem

Jahre 2007 (Lissabon-Strategie). Mit der gemeinsamen gezielten Förderung der vorhandenen zukunftsorientierten Potenziale und ihrer Vernetzung (Clusterbildung) kann sich der Oberrheingraben als wichtiger europäischer Standort behaupten und rasch weiterentwickeln. Keine Teilregion am Oberrhein soll gegenüber einer anderen benachteiligt werden.

Das wirtschaftliche Wachstum stützt sich auch in der Oberrheinregion massgeblich auf den tertiären Sektor. Er macht inzwischen fast 70 % des Bruttoinlandproduktes der Region aus und stellt einen ebenso hohen Anteil der Arbeitsplätze. Stärker als in anderen vergleichbaren Regionen gründet der Weg in die Dienstleistungsgesellschaft am Oberrhein auf der bestehenden gewerblichen Basis. Maschinen- und Apparatebau, Fahrzeug- und Präzisionsindustrie sowie die chemisch-pharmazeutische Industrie sind traditionell in der Region verankert und haben sich hier weiterentwickelt. Zum Teil haben sich daraus neue Produktionsbranchen und zugleich produktionsorientierte Dienstleistungen herausgebildet. Die Tertiarisierung steht in diesem Raum somit in doppelter Hinsicht auf einem tragenden Fundament.

Dennoch können hemmende Faktoren nicht ganz außer Acht gelassen werden. Da die Teilräume nationale Grenzümgebungen sind, gibt es zahlreiche administrative Hemmnisse, die von unterschiedlichen staatlichen Regelungen herühren. Diese können durch die Kammern und ihre ausgeprägte Zusammenarbeit im Mitgliederservice allenfalls abgemildert werden. Überall dort, wo noch nationalstaatliche Regelungen greifen, sind diese vielfach mehr Hemmnis als Chance. Diese Hemmnisse gilt es

abzubauen. Ein wichtiger Schritt zu diesem Abbau von Hemmnissen bilden die bilateralen Verträge zwischen der EU und der Eidgenossenschaft. Regionale Ansatzpunkte sind die im Planungsstadium befindlichen Eurodistrikte. Während der Arbeitsmarkt mit fast 95.000 Grenzgängern weitestgehend ein europäischer Arbeitsmarkt ist, behindern noch nach wie vor unterschiedliche Qualitätsstandards, Sicherheitsauflagen usw. den Güteraustausch zwischen der EU und der Schweiz. Diese Hemmnisse sollten entsprechend dem Cassis-de-Dijon Prinzip der Europäischen Union abgeschafft werden.

In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll, die wirtschaftlichen Entscheidungsstrukturen zu hinterfragen. Aufgrund der mittelständischen Wirtschaftsstruktur haben zahlreiche Unternehmen ihren Sitz in der Region, ihre Entscheidungsträger sitzen vor Ort. Ihr politischer und wirtschaftlicher Einfluss auf den Standort sind daher nicht zu unterschätzen. Darunter sind zahlreiche Unternehmen mit klingendem Namen auf den Weltmärkten. Sie gilt es für eine gemeinsame Standortwerbung zu nutzen.

Hinzu kommt, dass vor allem Basel Hauptsitz vieler internationaler Großunternehmen ist, für deren Verbleib bzw. für deren stärkeres Engagement die Standortpolitik eine entscheidende Rolle spielt. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass die Region auch eine Kontaktzone, gewissermaßen mit Scharnierfunktion zwischen der Schweiz und der EU ist. Für die Oberrheinregion ist es wichtig, diese vorhandene ökonomische Entscheidungskompetenz zu nutzen, auszubauen und auch den politischen Entscheidungsträgern nahe zu legen. Auf die Bedeutung von Existenzgründungen

für die Region kann nicht oft genug hinwiesen werden.

CCI de Colmar
et du Centre-Alsace

Sieben Felder werden in diesem Strategiepapier besonders beleuchtet:

CCI Sud Alsace Mulhouse

Verkehrsinfrastruktur und berufliche Bildung sind zwei für die Entwicklung der Wirtschaftsregion existentielle Infrastrukturbereiche. Sie werden daher ausführlicher erläutert. Gleiches gilt für den Bereich der Standortwerbung. Ihr kommt es zu, den Oberrhein als einen europäischen Wirtschaftsraum im Bewusstsein zu verankern. Diese Querschnittsaufgabe wird am Ende der Studie ausführlich angesprochen.

CCI de Strasbourg
et du Bas-Rhin

CRCI Alsace

HK beider Basel

Hinsichtlich der Wirtschaftsfelder, für die der Politikansatz „Die Stärken stärken“ gelten soll, beschränkt sich dieses Positionspapier in einer ersten Etappe auf die Bereiche:

IHK Hochrhein-Bodensee

- Informations- und Kommunikationstechnologie
- Life Sciences
- Tourismus und Freizeit
- Gesundheit

IHK Südlicher Oberrhein

Die Kammern am Oberrhein wollen im zusammenwachsenden Europa gemeinsam die Chancen des Oberrheins nutzen und versprechen sich mit dem vorliegenden Strategiepapier eine fruchtbare Diskussion zwischen Wirtschaft und Politik, europäischer, nationaler und regionaler Verwaltung. Sie hoffen, damit einen Impuls zu geben, die genannten Strategiefelder gemeinsam im Interesse der Region mit dem Ziel voranzutreiben, aus dem Oberrhein links und rechts des Rheins eine starke europäische Wirtschaftsregion zu machen, die dann das Prädikat „Europäische Metropolregion“ verdient und entsprechend geschlossen agiert.

2 Verkehr am Oberrhein

Verkehrswege sind die Lebensadern der Wirtschaft, ohne sie ist wirtschaftliches Wachstum nicht denkbar. Eine wichtige Basis für eine gute, nachhaltige Entwicklung einer Region ist ihre Verkehrsinfrastruktur. Den Oberrhein als trinationale Verkehrsplattform zu stärken, hat daher Vorrang: Ein breites Angebot zusammenhängender Infrastruktur und Logistik muss hierfür bereitgestellt werden. Natürlich dürfen bei den Fragen der Verkehrsinfrastruktur grenzüberschreitend die Aspekte Umweltschutz und Raumordnung nicht außer Acht gelassen werden.

Die Verkehrsinfrastruktur im Oberrheingebiet nimmt sowohl regionale, nationale wie internationale Aufgaben wahr. International verläuft eine der wichtigsten Nord-/Südachsen durch den Oberrheingraben (zwei Autobahnachsen A 5 und A 35, die Eisenbahnstrecke Hamburg-Frankfurt-Basel-Mailand, der Rhein). Die Ost-/Westverbindungen gewinnen aber im Zuge der Ostintegration zunehmend an Bedeutung. Sie sind jedoch überwiegend in zu schlechtem Zustand, um das wachsende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können (B 31 und A 98). Im Laufe der Zeit hat sich die Verkehrsinfrastruktur am Oberrhein insgesamt zu einem dichten Netz multimodaler Angebotsstrukturen im Transport- und Logistikwesen entwickelt. Dies schlägt sich nieder in einer Konzentration von leistungsstarken Unternehmen im Logistikbereich und einem Anteil von rd. 4,5 % an den Beschäftigten in der Wirtschaft.

Diese großen europäischen Verkehrsadern hatten seit jeher für unsere Gegend eine wesentliche wirtschaftliche Bedeutung und werden mit dem zunehmenden Bedürfnis nach Individualität und Flexibilität im Personen- und Güterverkehr noch an Bedeutung gewinnen. Es

gilt, diese leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unserer Region, die in direkter Verbindung zu den wichtigsten europäischen Wirtschaftsräumen steht, zu erhalten und bedarfsgerecht weiter auszubauen.

Nach allen Verkehrsprognosen wird der Güterwie der Personenverkehr in Europa in den nächsten zehn Jahren weiter zunehmen. Ursachen dafür sind insbesondere die intensive Verflechtung im europäischen Binnenmarkt, eine weiter zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Öffnung der Märkte in Osteuropa. Nur Räume, die durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz erschlossen sind, werden im Wettbewerb der Regionen und Standorte erfolgreich bestehen können.

Daraus folgt, dass die Raumplanung im Oberrheingebiet dafür zu sorgen hat, dass die gesamte Verkehrsinfrastruktur nach gemeinsamen Kriterien geplant und realisiert wird, damit nicht aus dem Aufeinandertreffen nationaler Alleingänge unsinnige Ergebnisse resultieren.

Beispiele hierfür sind:

- Wettbewerb bestehender Infrastrukturen (Häfen, Flughäfen) statt komplementäre Zusammenarbeit
- nicht aufeinander abgestimmte Straßenbauprojekte wie Fahrspuren bei der Brücke Altenheim-Eschau
- unterschiedliche Bewertungen bei der Verknüpfung der Eisenbahnsysteme

Aktuelle und konkrete Forderungen der Wirtschaft am Oberrhein in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur betreffen alle Verkehrsträger. Der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist eine staatliche Aufgabe. Trotz aller Finanznöte der öffentlichen Haushalte müssen die beteiligten Staaten gemäß ihrer

Verantwortung dafür sorgen, dass die Finanzierung des notwendigen Ausbaus und der Erhaltung von Verkehrsinfrastruktur gewährleistet ist. Dazu erhebt das jeweilige Land spezifische Steuern und Gebühren. Das derzeitige jährliche Steuer- und Gebührenaufkommen allein des Straßenverkehrs in den drei betroffenen Ländern würde absolut ausreichen, um die Verkehrsnetze bedarfsgerecht auszubauen oder zu erhalten.

Die Wirtschaft ist alternativ bereit, einen Umstieg von einer Steuerfinanzierung zu einer Nutzerfinanzierung mit zu tragen. Allerdings darf ein solcher Systemwechsel nicht zu Mehrleistungen der Wirtschaft bzw. zu einer Doppelbezahlung bereits vorhandener Infrastrukturen führen. In Bezug auf die deutsche Maut besteht hier Kompensationsbedarf.

Schließlich fehlen weitgehend die Instrumente zur Finanzierung **grenzüberschreitender** Projekte. Ein Infrastrukturfonds auf der Basis eines trinationalen Zweckverbandes könnte hier ein Lösungsansatz sein. Zu denken ist an den Agglomerationsverkehr / Regio S-Bahn.

Die Wirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen: Straße, Schiene, Wasserstraße und Luft. Sie nutzt deren Systemvorteile, einzeln oder in Kombination. Da sie jedoch unterschiedliche Systemvorteile bieten, sind sie nicht beliebig austauschbar. Die einzelnen Unternehmen entscheiden nach ihren Kriterien, welche Verkehrsträger sie wann und wie nutzen. Diese freie Wahlmöglichkeit ist wesentlicher Bestandteil unseres marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaftssystems. Verkehrslenkende Eingriffe durch die Politik mit dem Ziel, bestimmte Verkehrsträger lediglich aus Umweltgründen zu bevorzugen, gefährden weite

Teile der Wirtschaft und damit Arbeitsplätze. Die Wirtschaft ist sich der notwendigen ökologischen Rücksichtnahme bewusst und bezieht bei ihren Postulaten stets entsprechende Interessensabwägungen mit ein. Es ist jedoch verfehlt, die Akzeptanz von Bahn und Binnenschiff durch die Verteuerung des Straßenverkehrs oder durch Vernachlässigung des Straßenbaus künstlich zu erhöhen. Der Markt soll bei Herstellung voller Kostenwahrheit entscheiden, welcher Verkehrsträger das attraktivste Angebot bereitstellt. Gerade in der europäischen Wirtschaftsregion Oberrhein werden bestehende Hemmnisse durch das Zusammentreffen dreier Nationalstaaten besonders deutlich.

Will man das politische Ziel der Verlagerung von Straßengütertransporten auf die Schiene nachhaltig erreichen, so muss in den drei Nationalstaaten die Liberalisierung vorangetrieben und gleichzeitig die Qualität des Schienengüterverkehrs verbessert werden.

2.1 Straße

Die Straßeninfrastruktur ist von der öffentlichen Hand zu verbessern und von Engpässen zu befreien. Aus ökonomischen wie ökologischen Gründen müssen Staus vermieden werden, wobei auch hier langfristig marktwirtschaftliche Instrumente zum Zuge kommen müssen. Mehr Verkehrsraum schaffen, damit Engpässe verschwinden, kann nicht die einzige Strategie sein, wie die Vergangenheit gezeigt hat. Der Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur muss auch qualitativ ausgerichtet sein. Hierzu gehören auch grenzüberschreitende Verkehrsleit- und Lenksysteme. Mit ihnen können u.a. die vor allem an den Grenzübergängen zur Schweiz bestehenden Lkw-Staus gemildert werden.

Wichtige Maßnahmen zur Behebung bzw. Abmilderung der Stauproblematik an der Grenze sind:

- Ausdehnung der Öffnungszeiten an allen leistungsfähigen Grenzzollämtern von und zur Schweiz
- Einführung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts am Grenzübergang Basel-Weil/Autobahn
- Einrichtung von Vorstauräumen mit Verzollung in Deutschland an der A 5 bzw. an der A 98 / A 861
- Einrichtung von Parkräumen in der Schweiz an der Transitachse zum Gotthard im Raum Basel und/oder im Mittelland
- Schaffung der Voraussetzung für eine stärkere Nutzung elektronischer Verzollungsverfahren, sowie schließlich
- Flexibilisierung des Nachtfahrverbots in der Schweiz
 - in Form einer Lockerung im grenznahen Bereich
 - im Wege einer Öffnung für den Transitverkehr auf den Autobahnen

Die aktuellen EU-Vorgaben zu den Feinstaubgrenzwerten führen vor allem in Ballungsräumen zu Problemen. In Deutschland werden beispielsweise in Großstädten in so genannten Luftreinhalte-/Aktionsplänen Verkehrsverbote für den Wirtschaftsverkehr erwogen. Diese Betrachtungsweise erkennt, dass für die Feinstaubproblematik eine Fülle von Ursachen und Verursachern verantwortlich ist. Der Straßenverkehr ist im Schnitt nur zu 20% Auslöser für den Feinstaubgehalt der Luft, davon sind wiederum nur ca. 40% durch motorseitige Emissionen bedingt. Die motorseitigen Emissionen sind in der Größenordnung von nur ca. 10% am Feinstaubproblem beteiligt. Die Gesamtemissionen aus Lkw, Bussen, Pkw und Motor-

rädern sind durch die Einführung immer anspruchsvollerer Technologien drastisch gesunken. Weitere Reduzierungen werden gerade im Lkw-Bereich durch die Einführung der Euro-4 – und Euro-5-Motoren erreicht.

Ein Luftreinhalteplan, der den gesetzlichen Anforderungen entsprechen soll, darf sich demnach nicht ausschließlich gegen den Verkehr richten. Insbesondere die immer wieder angeregte Verhängung von Fahrverboten darf nicht **alle** Lkw unabhängig von ihrer Gewichtsklasse und ihren Schadstoffausstoß betreffen. Dies wäre nicht mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Einklang zu bringen. Es wäre insbesondere wegen der durch solche Maßnahmen ausgelösten Umwegverkehre weder ökonomisch zu vertreten noch umweltpolitisch sinnvoll.

Die IHKs am Oberrhein unterstützen alle Fördermaßnahmen und Initiativen, die Aus- und Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltersystemen zu beschleunigen. Nur so kann die Schadstoffbelastung wirksam – nämlich an der Quelle – angegangen werden. Zu achten ist ferner darauf, dass Pläne und Maßnahmen in den verschiedenen Teilregionen des Oberrheins aufeinander abgestimmt werden.

Folgende Verkehrsprojekte sind aus Sicht der Wirtschaft rasch zu verwirklichen:

- Verlängerung der A 35 von Scheibenhart nach Kandel bis zum Anschluss an die A 65
- Ausbau der Bienwaldautobahn (A 65/D 300)
- Ausbau der A 5 auf insgesamt 6 Spuren von Baden-Baden bis Basel
- Verbindung der Autobahnen A 35, A 5 und A 98 im Bereich des Euro-Airports Basel-Mulhouse-Freiburg mit einem Rheinübergang bei Märkt

- Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsachse Colmar-Freiburg (auf deutscher Seite B 31 West/ N415 auf französischer Seite)
- Bau einer weiteren Rheinbrücke im Norden von Straßburg/Kehl
- Installation eines grenzüberschreitenden Verkehrsleitsystems auf allen Autobahnen mit Stau- und Unfallgefahr
- Bauliche Maßnahmen zur Behebung bzw. Abmilderung der Stausituation an den Grenzübergängen (siehe oben)

2.2 Schiene

Beim Eisenbahnverkehr verfügt die Region über vorzügliche Verbindungen, die aber bei dem rapide steigenden Verkehrsaufkommen gemäß den vorhandenen Ausbauplänen rasch vorangetrieben werden müssen. Nur so lässt sich das transeuropäische Schienennetz in Nord-Süd- wie in Ost-West-Richtung zu einem europäischen Hochleistungsnetz zusammenfügen.

Mit Fertigstellung der NEAT (und ihres Zulaufs im Rheintal) sollte auf dieser Nord-Süd-Achse der entlanglaufende internationale Güterverkehr gleichberechtigt mit dem Personenverkehr abgewickelt werden.

Im Einzelnen sind notwendig:

- Bau des TGV-Est mit Anschluss an das ICE-Netz im Raum Straßburg-Kehl
- Der Bau des TGV Rhin-Rhône mit Anschluss an den TGV-Est und den ICE im Raum Straßburg, an das ICE/Bahn-2000-Netz in Basel und schließlich an das ICE-Netz bei Mulhouse-Freiburg
- Ausbau der Rheintalschiene auf vier Spuren von Offenburg bis Basel
- Realisierung eines dritten Juradurchstichs als Zulaufstrecke zur NEAT
- Ausbau der Strecke Mulhouse-Bantzenheim-Müllheim als Zugang zum Rhein-Rhône-Schienenkorridor
- Ausbau der Nord-Süd-Schienenkapazität im Elsass
- Vernetzung und Ausbau der grenzüberschreitenden Nahverkehrssysteme
- Eisenbahnanschluss des EuroAirport

2.3 Luftverkehr

Eine prosperierende Region braucht leistungsfähige Flughäfen. Da der Oberrheingraben selbst nicht über interkontinentale Flughäfen verfügt, wichtige derartige Infrastrukturen aber am Rande der Oberrheinregion (Frankfurt, Zürich) liegen, ist es notwendig, leistungsfähige Strukturen für die innereuropäischen Regionalverkehre sowie als Zubringer für die internationalen Luftverkehre aufzubauen.

Soweit regionale Landeplätze von der Wirtschaft im Rahmen der General Aviation intensiv genutzt werden, sollten sie nicht in Frage gestellt oder aufgegeben werden. Diese Verkehrslandeplätze sind eine komplementäre Infrastruktur zu den großen leistungsfähigen Flughäfen mit Linienverkehr.

Daraus resultieren folgende Forderungen:

- bedarfsgerechter Ausbau der Flughafeninfrastrukturen in der Region
- echte Trinationalisierung des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (Beteiligung von Deutschland)
- Anbindung des EAP an das Schienennetz
- bessere Anbindung von Straßburg-Entzheim an den öffentlichen Verkehr und der Einrichtung einer direkten Bahnverbindung

2.4 Binnenschifffahrt

Der Rhein- und der Rhein-Rhône-Kanal deuten ihrerseits jene Gabelung an, die schon beim Landverkehr ein typisches Merkmal der Region

darstellt. Ein Hafen nach dem anderen reiht sich entlang dieser Binnenschiffahrtswege. Sie sind Drehscheiben des kombinierten Verkehrs. Die Bedeutung der Häfen wird aus Gründen des ansteigenden Verkehrsaufkommens sowie aus ökologischen Gesichtspunkten noch zunehmen. In diesem Zusammenhang ist langfristig auch der Ausbau des Rhein-Rhône-Korridors als Lückenschluss wichtiger europäischer Wasserwege von großer Bedeutung.

Nach wie vor wesentlich ist die Terminalfunktion der Häfen in der Rheinschiffahrt. Hier, wie auf dem Schienennetz, hat der kombinierte Verkehr in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. In diesem Zusammenhang müssen weitere Synergien im Terminalbedarf zwischen dem kombinierten Verkehr Schiene-Straße und Binnenschiffahrt entstehen.

2.5 Kombinierte Verkehr

Die Dichte international bedeutsamer Verkehrswege aller Verkehrsträger im Oberrheingraben hat dazu geführt, dass sich im Laufe der Zeit die Verkehrsinfrastruktur zu vielfältigen multi-modalen Angebotsstrukturen im Transport- und Logistikwesen entwickelt hat. Die Terminalstandorte sind an das übergeordnete Verkehrsnetz überwiegend sehr gut angeschlossen. Allerdings werden die einzelnen Standorte zumeist von einem oder zwei Verkehrsträgern dominiert, so dass Synergie- und Optimierungschancen bestehen. Vor dem weiteren Hintergrund, dass zusätzliche Verkehrs- und Umschlagflächen in der Region Oberrhein knapp sind, haben die IHKs am Südlichen Oberrhein in einer Studie „Kooperatives Terminalkonzept der Regio TriRhena“ Wege aufgezeigt, um die bestehenden Flächen einerseits in sich selbst gezielt zu modernisieren und zu optimieren und andererseits knappe

Ressourcen mittels intelligenten Kooperationsmodellen optimal zu nutzen.

Die von den elsässischen Kammern bei BUCK Consultants International in Auftrag gegebene Studie geht in die gleiche Richtung. Beide Studien sind bei den Kammern erhältlich.

Für die Zukunft ist zusätzlich von Bedeutung, dass weitere Flächen für Firmenansiedlungen im Transportwesen und in der Lagerhaltung zur Verfügung gestellt werden. Der Schwerpunkt sollte allerdings hierbei auf europäische Verteilzentren gelegt werden, die auf die Logistik eines homogenen europäischen Marktes abgestimmt sind.

2.6 Förderung der Wirtschaft für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Handeln

- Die Straßeninfrastruktur muss entsprechend der oben genannten Liste punktuell verbessert und Engpässe müssen zeitnah beseitigt werden.
- Die Schienenkapazität muss entsprechend des prognostizierten Bedarfs ausgebaut werden, damit der Oberrhein seiner Drehscheibenfunktion innerhalb der transeuropäischen Netze gerecht werden kann. Die Projekte sind oben genannt.
- Im Luftverkehr sind leistungsfähige Strukturen für innereuropäische Regionalverkehre sowie Zubringerfunktionen zu internationalen Flughäfen zu schaffen und zu erhalten.
- Sicherung der finanziellen Voraussetzungen zur Befriedigung dieser Mobilitätsbedürfnisse der Region.
- Die vorhandenen Synergie- und Optimierungschancen der vorhandenen multimodalen Terminalstandorte, insbesondere in den Rheinhäfen, sind zu nutzen. Die Studie „Kooperatives Terminalkonzept der RegioTriRhena“ zeigt Wege dazu auf.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung gewinnt der Standortfaktor Fachkräftepotenzial im Wettstreit der Regionen eine immer größere Bedeutung. Ausbildungsinfrastruktur und Ausbildungsinhalte müssen daher konsequent den sich rasch verändernden Anforderungen der Wirtschaft in Bezug auf Qualität, Umfang etc. angepasst und stetig weiterentwickelt werden. Die spezielle Grenzlage am Oberrhein erfordert darüber hinaus auch ein vernetztes, grenzüberschreitendes Aus- und Weiterbildungsangebot.

In einer globalisierten Wirtschaft mit liberalem Welthandel und unbeschränkter Mobilität von Kapital und Information sind Wissen und technologische Führerschaft die maßgebenden Quellen für komparative Vorteile. Vor diesen Hintergrund werden die jeweiligen Bildungs- und Forschungssysteme zu ganz entscheidenden, strategischen Bestimmungsfaktoren für das volkswirtschaftliche Wachstum und die Beschäftigungsentwicklung.

Die Weiterentwicklung des Oberrheinraumes vom gemeinsamen Lebensraum zu einer europäischen Wirtschaftsregion verlangt daher eine deutlich stärkere Vernetzung der nationalen Bildungsinfrastrukturen und Bildungsangebote bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung der wirtschaftsnahen Ausbildung an den Universitäten. Der gemeinsame Arbeitsmarkt ist durch die lange Tradition des Grenzgängerwesens bereits weitgehend Realität und wurde mit dem Inkrafttreten der bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der Europäischen Union dank des Personenfreizügigkeitsabkommens weiter liberalisiert. Gegenstand dieses Abkommens ist auch die gegenseitige Anerkennung von Diplomen, geregelt im Anhang III des Personenfreizügigkeitsabkommens.

Diese Rechtsakte regelt allerdings nur die Zulassung zum Arbeitsmarkt, also die berufliche Anerkennung von im Aufnahmestaat reglementierten beruflichen Tätigkeiten, und nicht die Zulassung zu weiterführenden Ausbildungsgängen und Nachdiplomstudien, also die akademische Anerkennung von Abschlüssen. Die Universitäten in der Schweiz und in der Europäischen Union bleiben weiterhin autonom in der Zulassung von Studierenden, was angesichts der allseits gewünschten grenzüberschreitenden Mobilität sicherlich noch ein Handicap darstellt.

3.1 „Bologna-Prozesses“ als strategisches Instrument nutzen

Studierende und Wissenschaftler sind mobiler, flexibler und internationaler als je zuvor. Wissen kennt keine Landesgrenzen. Der Globalisierungsprozess ist somit auch zu einem Reformschrittmacher für die weitere Entwicklung und Modernisierung des gesamten Hochschulwesens geworden. Mit der Bologna-Deklaration im Juni 1999, die inzwischen von 40 Ländern unterzeichnet wurde, ist ein Prozess in Gang gesetzt worden, der das Ziel verfolgt, bis zum Jahre 2010 einen gemeinsamen europäischen Hochschulraum zu schaffen. Hierzu zählt u. a. die Umstellung der Studiengänge auf das zweistufige Bachelor-/Master-Studiensystem mit vergleichbaren Abschlüssen, die Einführung von Leistungspunkten nach dem European Credit Transfer (ECTS) auf der Basis einzelner Module sowie die Förderung der europäischen Zusammenarbeit durch Sicherung der Qualität der Studienangebote. Im Rahmen dieser Neuausrichtung des gesamten Hochschulwesens haben nunmehr auch die baden-württembergischen Berufsakademien (BA) und die schweizerischen Fachhochschulen (FH) den Status von Hochschulen erhalten. Die Fachhoch-

schulen beider Basel haben zudem mit jenen von Solothurn und Aargau zur Fachhochschule Nordwestschweiz fusioniert unter gleichzeitiger Schwerpunktbildung bei den jeweiligen Angeboten. Diese Maßnahmen werden die Hochschullandschaft in der Region weiter stärken.

Mit dem eingeleiteten Bologna-Prozess wird die grenzüberschreitende Ausbildung entlang des Oberrheins nachhaltig gefördert. Zum einen bietet das Bachelor-/Master-System den Studierenden neue Möglichkeiten für eine flexiblere Verbindung von Lernen, beruflichen Tätigkeiten und privater Lebensplanung. Zum anderen eröffnet ein international anerkanntes, kompatibles und modular aufgebautes Bildungssystem mit hoher Durchlässigkeit die große Chance für mehr Mobilität und Austausch gerade in einer Grenzregion. Hierbei ist darauf zu achten, dass berufsbegleitende Studiengänge, zum Beispiel an der Berufsakademie Lörrach, in ihren Praxisteilen bei der Vergabe der Credit Points nicht benachteiligt werden. Alle mit dem Bologna-Prozess verfolgten Ziele werden von den Industrie- und Handelskammern uneingeschränkt begrüßt.

3.2 Erfolgreiche grenzüberschreitende Bildungsprojekte weiterentwickeln

3.2.1 EUCOR

Die Europäische Konföderation der Oberrheinischen Universitäten (EUCOR) nimmt in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen Lehre und Forschung eine Pionierrolle ein. Der 1989 gegründete grenzüberschreitende Verbund der Universitäten in Basel, Freiburg i. Br., Karlsruhe, Mulhouse und Strasbourg bezweckt den Austausch von Dozierenden und Studierenden,

die Durchführung gemeinsamer Forschungsprogramme, die Förderung des grenzüberschreitenden Studierens in gemeinsamen Studiengängen und Kursen sowie durch gegenseitige Anerkennung von Studienleistungen. Bereits jetzt wird ein gemeinsamer Studiengang „Biotechnologie“ abgehalten, der zu einem formalisierten Abschluss in Gestalt eines Diploms der beteiligten Universitäten führt. Zur Förderung der studentischen Mobilität im Oberrheingebiet sind Instrumente entwickelt worden wie der EUCOR-Studienausweis, der zur Teilnahme an Lehrveranstaltungen an Partneruniversitäten, zu kurzfristigen Studienaufenthalten im Rahmen des Semesterbetriebs, zur Benutzung der Universitätsbibliotheken und dergleichen mehr berechtigt. Und mit dem zweisprachigen EUCOR-Testat werden erbrachte Studienleistungen an einer Gastuniversität bescheinigt und nach Maßgabe der eigenen Prüfungs- und Studienordnung anerkannt. EUCOR verwirklicht damit bereits wesentliche Elemente eines grenzüberschreitend vernetzten Bildungs- und Forschungssystems.

3.2.2 Trinationale Ingenieurausbildung

Den Weg der trinationalen Ausbildung beschreitet ganz konsequent auch der 1997 geschaffene länderübergreifende Studiengang „Technisches Projektmanagement in Mechatronic“. So innovativ wie die formalen Aspekte des Ausbildungsgangs geben sich auch die vermittelten Lerninhalte: Mechatronik bedeutet eine Verbindung von Mechanik, Elektronik und Informatik. Der Studiengang dauert 3,5 Jahre, wobei jeweils ein Drittel an den beteiligten Ausbildungsstätten, nämlich an der Universität Mulhouse, an der Fachhochschule beider Basel und an der Berufsakademie Lörrach, zu absolvieren sind. Daran schließt sich ein

Jahr Industriepraktikum an. Das Kursprojekt basiert auf einer Beteiligung von je zehn Studierenden aus jedem Land mit insgesamt 120 Studienplätzen. Die Ausbildung erfolgt zweisprachig. Die bislang gemachten Erfahrungen sind sehr ermutigend.

Ebenfalls zu nennen ist der Studiengang „Bauingenieurwesen trinational“, der seit 2002 angeboten wird. Die Besonderheit dieses Studiengangs besteht darin, dass er in den jeweils nationalen Studiengang integriert ist.

3.2.3 International Business Management

Die Universität Haute Alsace, die Berufsakademie Lörrach und die Fachhochschule beider Basel haben zum Jahr 2000 mit dem „International Business Management“ einen weiteren trinationalen Studiengang eingerichtet. Die Ausbildung richtet sich an Abiturienten aus der Region, die bereits über gute Sprachkenntnisse in Deutsch bzw. Französisch sowie in Englisch verfügen. In acht Semestern, die zur Hälfte jeweils in Unternehmen der drei Grenzregionen absolviert werden, können vier Hochschulabschlüsse erworben werden. Das Angebot richtet sich an jeweils 20 bis 25 französische, schweizerische und deutsche Studienanfänger. Der Studiengang vermittelt neben spezifischen fachlichen Fähigkeiten vor allem auch interkulturelle Kompetenz, eine immer wichtiger werdende Voraussetzung für ein erfolgreiches Agieren auf den internationalen Märkten.

3.2.4 Binationale Studiengänge

Zwei neue Studienangebote runden das grenzüberschreitende Hochschulangebot der Berufsakademie Lörrach ab. Im Studiengang „Spedition, Transport und Logistik“ besteht die Möglichkeit zu einer Doppeldiplomierung mit der Universität Mulhouse. Die im Herbst

2004 eingeführte Tourismusausbildung wird voraussichtlich ab 2006 zu einem binationalen Studiengang erweitert.

3.2.5 Euregio-Zertifikat

Dieses Projekt bietet Auszubildenden und bestimmten Berufsschülern aus der Oberrheinregion die Chance, während der Lehre ein berufliches Praktikum im grenznahen Ausland zu absolvieren. Ziel dieses Modellprojektes ist es, den Auszubildenden Gelegenheit zu geben, Arbeitswelt, Kultur und Mentalität des jeweiligen Nachbarlandes besser kennen zu lernen. Die Praktikumsdauer beträgt mindestens vier Wochen in einem Land oder je drei Wochen in zwei Ländern des Oberrheingebietes. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, einen berufs begleitenden Fremdsprachenkurs zu belegen. Seit 1993 haben weit über 1000 Absolventen das Euregio-Zertifikat erworben. Mit der zunehmenden Globalisierung der Wirtschaft steigt der Bedarf an mobilen Fachkräften mit Auslandserfahrung und Fremdsprachenkenntnissen. Das Euregio-Zertifikat gilt als etablierte und zukunftsweisende Zusatzqualifikation in der dualen Berufsausbildung.

Auch im neuen deutschen Berufsbildungsgesetz vom 01.04.2005 hat die Internationalisierung der Berufsausbildung Spuren hinterlassen. So heißt es in § 2, dass Teile der Berufsausbildung im Ausland durchgeführt werden können. Die Auslandspraktika können bis zu einem Viertel der Ausbildungsdauer betragen. Durch Ausbildungsabschnitte bei Partnern im Ausland können die Betriebe ihre Ausbildung attraktiver machen und ihren künftigen Fachkräften internationales Know-how vermitteln, ein weiterer Schritt zur Förderung und Verankerung der grenzüberschreitenden Ausbildung.

In der gemeinsamen Erklärung vom 26.10.2004 haben sich darüber hinaus Deutschland und Frankreich bereits auf die generelle Vergleichbarkeit der Abschlüsse auf dem Gebiet der beruflichen Bildung geeinigt. Damit wurden Maßstäbe für eine unbürokratische und einfache Handhabung der Einordnung beruflicher Bildungsabschlüsse gesetzt. Die nunmehr geschaffene Transparenz erleichtert Unternehmen und Arbeitnehmern beider Länder die Einstufung der im Partnerland erworbenen beruflichen Abschlüsse. Die neue Vergleichbarkeit festigt das Vertrauen der Betriebe in die Qualität der Ausbildung im Nachbarland und erhöht deren Bereitschaft, Arbeitnehmer des Partnerlandes einzustellen. Grundstein der Erklärung bildet die Feststellung der Vergleichbarkeit von 40 Berufsabschlüssen. Die Liste soll kontinuierlich fortgeführt werden.

3.3 Förderung der Sprachkompetenz

Ergänzend zu den grenzüberschreitenden Fachausbildungen ist es unbedingt erforderlich, die Fremdsprachenkompetenz in der Region konsequent weiter zu fördern. Die Grundlagen hierfür sind in den Schulen der einzelnen Länder sicherzustellen. Vertiefende Fremdsprachenangebote und fachsspezifische Zusatzqualifikationen müssen darüber hinaus jedoch auch fester Bestandteil der beruflichen Aus- und Weiterbildungsgänge werden. Die entsprechenden Kurse sollten dabei so weit wie möglich durch Aufenthalte der Teilnehmer im jeweiligen Nachbarland gestaltet werden.

Zweisprachigkeit ist längst zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Aus diesem Grunde befürworten die Kammern für die trinationale Oberrheinregion die Dreisprachigkeit als Zielsetzung. Die Sprache des Nachbarn sollte verpflichtend in den Schulen gelehrt werden.

3.4 Forderung der Wirtschaft für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Handeln

- Ausbau und stärkere Vernetzung der trinationalen Bildungsinfrastruktur und Bildungsangebote
- Unterstützung/Forcierung des Studentenaustausches in der Region
- Schaffung weiterer trinationaler Studiengänge orientiert an den Modellprojekten der Berufsakademie Lörrach, Fachhochschule bei der Basel und Universität Mulhouse
- Beibehaltung des Euregio-Zertifikats (nach dem Auslaufen als Interreg-Projekt)
- Intensivierung der Sprachschulung im Rahmen der allgemein bildenden Ausbildung

Zum Bereich „Information und Kommunikationstechnologie“ zählen jene Branchen, deren Hauptzweck in der Produktion und im Vertrieb von Nachrichten, rsp. in der Produktion oder im Betrieb von Kommunikationsinfrastruktur und der Herstellung der dazu erforderlichen Geräte besteht. Der Bereich stellt in der Oberrheinregion keinen regionalen Cluster dar. Andererseits handelt es sich um eine Querschnittsfunktion, die in vielen Bereichen als produktionsnahe Dienstleistung zu verstehen ist und damit von erheblicher Bedeutung für die Arbeitsbedingungen der übrigen Wirtschaftszweige.

4.1 Zur wirtschaftlichen Bedeutung der IKT-Branche

Gemäß einer Studie¹ für den Oberrheinkongress 2004 spielt die IKT-Branche mit knapp 7 % der Beschäftigten und 6 % der Wertschöpfung weder auf dem Arbeitsmarkt noch in Bezug auf das erwirtschaftete regionale Sozialprodukt eine ähnlich bedeutende Rolle wie etwa die chemisch-pharmazeutische Industrie, die Automobilindustrie oder die Maschinenindustrie. Zudem ist ihr Exportanteil bescheiden, die Branche ist mit wenigen Ausnahmen auf die Versorgung des regionalen Einzugsgebiets ausgerichtet. In den vergangenen zehn Jahren hat die IKT-Branche in allen drei Teilräumen ähnliche Entwicklungen mitgemacht. Bei den Printmedien und den dazugehörigen Druckereien war ein Konzentrationsprozess und eine Verstärkung der Rationalisierung der Betriebsabläufe festzustellen, wobei der Personalbedarf stetig gesunken ist. In der näheren Zukunft dürfte sich der Konzentrationsprozess in dieser rein privatwirtschaftlich organisierten und operierenden Branche noch weiter verstärken.

Anders ist die Situation bei den elektronischen Medien. Die marktbeherrschenden Radio- und

Fernsehanstalten sind in allen drei Ländern staatlich dominierte Medien, welche mit vielen Schutzmechanismen gegen den Wettbewerb abgeschottet werden. Die privaten Sender werden aufgrund der Konzessionsmechanismen zwar vor neuen Wettbewerbern geschützt, leben aber infolge der Konkurrenz auf dem Werbemarkt und dem meist zu geringen Einzugsgebiet mit wenigen Ausnahmen am Existenzminimum.

Die Liberalisierung der Telekommunikationsdienste und der Siegeszug der Mobiltelefonie in Europa hat zu einer Vielfalt des Angebots und einem Preissturz in der Festnetztelefonie geführt. Bei der Mobiltelefonie sinkt seit der Erreichung der Marktsättigung der Preis ebenfalls, aufgrund der beim Aufbau getätigten hohen Investitionen indes deutlich langsamer. Gleichzeitig hat sich in diesem Segment einmal mehr gezeigt, dass regulatorische Einschränkungen und die nationale Ausrichtung der Infrastruktur der Wirtschaft in einer Grenzregion Hindernisse in den Weg legen, rsp. höhere Kosten zumuten als in Binnenräumen.²

Bei den Informatikfirmen hatte die Nachfrage aus Wirtschaft, Verwaltung und privaten Haushalten in den 90er Jahren einen gewaltigen Aufschwung ausgelöst. Die einsetzende Ernüchterung im E-Business und die rückläufige Nachfrage führten dann zu einem ebenso spektakulären Absturz der Branche in den Jahren 2001-2003. Die in der Zwischenzeit eingetretene Marktbereinigung dürfte dafür sorgen, dass die Branche in den kommenden Jahren eine bescheidenere, aber nachhaltigere Entwicklung verzeichnen wird. Mit dem Software-Forum Oberrhein bieten die Kammern auch dieser Branche eine Plattform zur grenzüberschreitenden Nutzung.

¹ Dr. Rainer Füeg, Medien und Kommunikation am Oberrhein, Basel 2003

² ebenda

4.2 Zur Bedeutung von IKT für Wirtschaft und Gesellschaft

Informations- und Kommunikationstechnologien haben für Wirtschaft und Gesellschaft eine Querschnittsfunktion. Sie sind allgegenwärtig, eine moderne Gesellschaft wäre ohne sie nicht denkbar und die Wirtschaft nicht wettbewerbsfähig.

Bezüglich Telekommunikationsinfrastruktur sind die Nordwestschweiz und Baden mengenmäßig gut abgedeckt. In den großen Städten bestehen überall leistungsfähige eigenständige Citynetze, und die Region ist praktisch vollständig mit Festnetzleitungen versorgt. Beim Mobilfunk verzögern Einsparungen die geplante vollständige Abdeckung der Region noch teilweise. Im Elsass lässt einzig die flächendeckende Versorgung der Wirtschaft auf dem Land noch zu wünschen übrig. Ungenutzt sind hier – im Gegensatz zu Baden oder der Nordwestschweiz – auch die Netze der Stromversorger, der Bahnen oder örtliche Kabelnetze.

Im Vergleich zu Frankfurt, Zürich oder Genf ist die Oberrheinregion allerdings in Bezug auf die Qualität der Netze teilweise ins Hintertreffen geraten. In Basel und im Elsass sind primär die Topstandorte (d.h. die weltweit operierenden Großkonzerne) mit optischen Netzen ausgerüstet, während die meisten übrigen Unternehmen nach wie vor nur über Kupferkabel erschlossen sind.

Für die Unternehmen am Oberrhein und Hochrhein sind die Netzwerke und Dienstleistungen der Telekommunikation unverzichtbare und intensiv genutzte Instrumente der täglichen Arbeit. Jeweils mehr als 90 % der Unternehmen nutzen gemäß einer von den Handelskammern am Oberrhein in Auftrag ge-

gebenen Studie³ sowohl das Festnetz als auch Mobiltelefonie und Breitbandanwendungen. Deutlich weniger stark verbreitet sind interaktive Anwendungen im E-Business (Absatz) oder im E-Procurement (Beschaffung).

Das Internet als Basis aller Kommunikation wird sich weiter durchsetzen, und die Verbindung von Internettechnologie und Mobiltelefonie ist als nächster Schritt der Telekommunikation absehbar. Bei der mobilen Datenanwendung zeigt die bisherige Entwicklung, dass vor allem in der Kommunikation „Maschine zu Maschine“ mittels GSM etliche funktionierende und kostengünstige Vernetzungen entstanden sind (Tracking and Tracing, Road Pricing, etc.), während bei der Verbindung „Mensch zu Maschine“ bisher vornehmlich Lösungen für nicht existierende Probleme angeboten und entsprechend vom Markt nicht angenommen worden sind. Ein nächster Schritt dürfte die Symbiose von Daten- und Sprachverkehr auf einem Netz sein, und im privaten Bereich die Verbindung von TV, Internet und Telefonie in einem einzigen Netz.

Die bedarfsgerechte Qualifizierung der Arbeitskräfte im IKT-Bereich ist ein wesentlicher Standortfaktor zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Region. Dies gilt sowohl für Unternehmen, welche IKT-Technologien als Anwender nutzen, aber auch für die Hersteller und Dienstleister in diesem Bereich. Die Anwender benötigen Arbeitskräfte, deren Ausbildungsstand mit der stetigen Entwicklung der Technologien Schritt hält. Die Informatikfirmen benötigen genügend qualifizierte Arbeitskräfte, um insbesondere Support und kundenspezifische Anpassungen vornehmen zu können, während Standardprodukte zunehmend außerhalb Europas gefertigt wer-

³ Borisat GmbH: Telekommunikation am Ober- und Hochrhein, Basel, 2004

den. Wenn die Oberrheinregion ihr diesbezügliches Aus- und Weiterbildungsangebot rechtzeitig und umfassend den Bedürfnissen der Wirtschaft anpasst, kann sie sich durchaus auch gegenüber größeren Ballungszentren behaupten.

4.3 Forderungen der Wirtschaft für gemeinsames grenzüberschreitendes Handeln

Die Forderungen der Wirtschaft an die weitere Entwicklung der IKT am Oberrhein umfassen

- Sicherstellung eines geeigneten Aus- und Weiterbildungsangebots für Informatik Anwender und Informatikentwickler
- Liberalisierungen bei den elektronischen Medien
- Weiterführung der Liberalisierungen in der Telekommunikation (Öffnung der „letzten Meile“), grenzüberschreitende Tarifierung
- Preissenkungen bei der grenzüberschreitenden Nutzung der Mobiltelefonie im Grenzraum, insbesondere bei den Roaminggebühren
- Verbesserung der technischen Infrastruktur zur Vermeidung des Netzhopping, rsp. Angebot eines „grenzüberschreitenden Regionaltarifs“
- Verbesserung der Versorgung mit leistungsfähigeren Breitbanddiensten, Ausbau der Zahl der Wireless-Anschlüsse und W-LAN-Hotspots
- Innovationen in neue Technologien, damit der direkte Zugang auch ohne die politisch umstrittene Entbündelung erfolgen kann.

5 Life Sciences – ein zukunftsorientierter Cluster am Oberrhein

Die Region am Oberrhein verfügt über eine große Erfahrung im Bereich Life Sciences auf universitärer Forschungs- und industrieller Entwicklungs-, Anwendungs- und Produktionsebene. Dies gilt sowohl für die Life Sciences im engeren Sinne (darunter versteht man Forschung und Anwendung in den Bereichen Biologie, Medizin, Pharmazeutik, Biotechnologie, Nanotechnologie, Pflanzenwissenschaften) als auch im weiteren Sinne, wenn man sogar die Medizintechnik (ohne Dienstleistung und Handel) zu den Life Sciences hinzurechnet.

Mit den Interregprogrammen I bis III ist es – unterstützt durch die EU – gelungen, unter der Marke „BioValley“ ein trinationales Biotechnologie-Cluster am Oberrhein sichtbar werden zu lassen. Entstanden ist ein hoch innovatives Netzwerk aus Wissenschaft, Wirtschaft, Wirtschaftsförderung und Technologietransfer.

5.1 Kompetenznetzwerk und Potenzial

Allein 40 Prozent der weltweit agierenden Pharma- und Chemieindustrie haben Standorte in der Region. Hierzu zählen Weltmarktführer wie Altana, Novartis, Pfizer, Roche, Sanofi-Synthe-Labo sowie Syngenta. Hinzu kommen über 300 Unternehmen im Bereich der Life Sciences, welche als Forschungs-, Dienstleistungs- und Zulieferunternehmen tätig sind. Mit 4 Universitäten und rd. 280 Forschungsgruppen, 15.000 Wissenschaftlern und 70.000 Studenten, verfügt die Region über beachtliche Ressourcen, die inzwischen miteinander weitestgehend vernetzt sind.

Während die universitären Kapazitäten zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz relativ gleich verteilt sind, gibt es im außeruniversitären Bereich deutliche Unterschiede in den einzelnen wirtschaftlichen Feldern. „Big Phar-

ma“ sowie „Big Agro“ /Tiergesundheit wird dominiert von Schweizer Unternehmen. Die Nordwestschweiz ist der Produktionsstandort in der Region vor Frankreich und Deutschland (zusammen mehr als 24.000 Beschäftigte). Es folgt mit rd. 11.000 Beschäftigten der Bereich der Zulieferer für Forschungs- und Entwicklung, mit einer gewissen Dominanz der französischen Firmen vor den schweizerischen und deutschen. Im Bereich der Dienstleistungsunternehmen hat die deutsche Seite von der Anzahl der Firmen die Nase vorn, von der Anzahl der Beschäftigten (insgesamt rd. 4.500 Beschäftigte) die Schweizer Seite.

Als generelles Bild wird in der 2004 veröffentlichten Studie von Cap Gemini sichtbar, dass die Nordwestschweiz im BioValley ihre Stärke im Bereich der Herstellung inklusive Big Pharma hat, Deutschlands Spezialität innerhalb des BioValleys, die kleine Dienstleistungsunternehmen sind, Frankreich wiederum sein Schwergewicht bei den Zulieferern hat. Schon diese Art Arbeitsteilung macht deutlich, dass das Zusammenbinden der Spezialitäten in einem Cluster der gesamten Region Wachstumsimpulse verschafft. Immerhin beschäftigt dieses Cluster am Oberrhein (incl. Universitäten) mehr als 46.000 Menschen.

Die im Jahr 2004 von Cap Gemini durchgeführte „BioValley Cluster Analysis“ ergab weiterhin, dass die BioValley-Region am Oberrhein ihre Kernkompetenzen in den Bereichen Onkologie, Immunologie, Neurowissenschaften, infektiöse Krankheiten, Landwirtschaft und Ernährung hat. Weiterhin zeichnet sich die Region durch Plattformtechnologien, Bioinformatik / Systembiologie und Nanotechnologie aus, die zu weiteren künftigen Kernkompetenzen werden können. Die Ansiedelung des ETH-In-

stituts für Systembiologie in Basel ist hierfür ein richtungsweisendes Signal. Die Forschung in diesen beiden Bereichen wird gegenwärtig verstärkt, so dass die Chance besteht, diese Felder zu weiteren Kernkompetenzen zu entwickeln.

Fasst man, wie oben angedeutet „Life Science“ weiter und nimmt die Medizintechnik dazu, dann verstärkt sich dieses Cluster nochmals beträchtlich. Allein drei der vier Universitäten der Region (Basel, Strasbourg, Freiburg) verfügen über hervorragende Universitätskliniken, die wiederum zu maßgebenden Synergieeffekten zwischen der medizinischen Grundlagenforschung auf der einen Seite und der Medizintechnik auf der anderen Seite führen. Hinzu kommt die Fakultät für angewandte Wissenschaft der Universität Freiburg, die mit ihrem Bereich Mikrosystemtechnik wichtige Impulse für die Weiterentwicklung der Medizintechnik gibt. Zählt man diesen Bereich zu den Life Sciences hinzu, so ist er vor allem gekennzeichnet durch mehr als 500 Unternehmen mit insgesamt rund 6.900 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Zahlenmaterial zur Anzahl von Forschungseinrichtungen, Wissenschaftlern und Studenten für diesen Bereich liegen leider nicht vor.

Biotechnologie und Medizintechnik, also Life Sciences im weitesten Sinne sind somit ein Schlüsselwirtschaftsbereich für die weitere positive Entwicklung der Oberrheinregion. Diesem Cluster und seiner weiteren Stärkung muss als Zukunftstechnologie für den Oberrhein alle Aufmerksamkeit entgegengebracht werden. Die Life Sciences im engeren wie im weiteren Sinne haben ein sehr hohes Innovationspotential mit großer Wertschöpfung. Dieses Potential gilt es für die europäische Region Oberrhein abzusichern.

5.2 Das Netzwerk stärken

Mit dem 2005 zu Ende gegangenen Interreg III-Programm besteht die Aufgabe der regionalen Akteure, das inzwischen aufgebaute Netzwerk mit seinen Instrumenten sowohl in seiner jeweils nationalen wie trinationalen Ausprägung zu erhalten. Dies ist aus Sicht der Industrie- und Handelskammern in erster Linie Aufgabe des Zentralvereins BioValley wie der ihn bildenden drei nationalen Vereine. In diesen Vereinen sind die Unternehmen wie die Forschungseinrichtungen des Clusters Biotechnologie Mitglieder, also diejenigen, für die mit Hilfe der EU und der Kofinanzierer das Netzwerk aufgebaut und Instrumente für eine leichtere Zusammenarbeit geschaffen werden. Das Cluster wird um so erfolgreicher im Wettbewerb mit anderen entsprechenden europäischen Regionen sein, je mehr seine aktiven Mitglieder die geschaffenen Plattformen zur Zusammenarbeit und der gemeinsamen Fortentwicklung nutzen. Daher muss es das Ziel des Zentralvereins wie der drei nationalen Vereine sein, möglichst viele Unternehmen der Life Sciences wie auch Forschungseinrichtungen für die Mitarbeit im Netzwerk zu gewinnen. Dies gelingt um so mehr, je besser der Zentralverein und seine nationalen Vereine die ihnen überlassenen Instrumente aus Interreg I bis III zu einem Mehrwert für ihre Mitglieder ausgestalten und damit das Netzwerk stärken.

Auf der zweiten Ebene gilt es, das BioValley als Life-Science-Cluster nach außen im Wettbewerb der Regionen als europäisches Standortmodell zu verkaufen. Da Standortwerbung ein meritorisches Gut ist, das allen Unternehmen gleichzeitig zu Gute kommt, wird kein Unternehmer bereit sein, dafür etwas zu bezahlen. Daher kann dieser Aspekt der Netzwerk-/Clus-

terstärkung auch nicht vom Zentralverein bzw. seinen Mitgliedsvereinen finanziert werden. Es handelt sich hierbei vielmehr um eine Aufgabe der Wirtschaftsförderung in den drei Teilregionen. Sie muss gemeinsam nach draußen Bio-Valley als wichtige Standortmarke des europäischen Wirtschaftsraumes Oberrhein „verkaufen“. Dazu sind dauerhafte Strukturen zu entwickeln. Erste Ideenskizzen bestehen, wie eine solche Struktur als Bestandteil der Wirtschaftsfördereinrichtungen aussehen kann. Was derzeit fehlt, sind politische Entscheidungen, über den gemeinsam einzuschlagenden Weg. Diese sind rasch auf nationaler wie trinationaler Basis zu fällen.

5.3 Den Technologietransfer fördern

Die Zusammenarbeit zwischen Hochschulen, Forschungsinstituten und Unternehmen zur Umsetzung von Innovationen auf dem Gebiet der Life Sciences bedarf trotz erster Erfolge weiterhin einer intensiven Förderung. Wichtig wäre dazu ein trinationales „Leuchtturmprojekt“. Ergebnisse der Grundlagenforschung müssen rasch in den Bereich der Produktentwicklung überführt und zu marktfähigen Produkten – wo immer möglich – umgesetzt werden. Dies bedarf eines raschen Technologietransfers von Wissen und Köpfen. Beispielgebende Instrumente sind die Biotech-parks in Freiburg und Allschwil, wie auch die Auszeichnung Straßburgs (zusammen mit den Universitätsstätten Lille, Toulouse und Montpellier) 1999 als „Genopol“ (Forschungszentrum für Gentechnologie). Dazu gehört auch die Einrichtung eines Biotechparks in der Ecole Supérieure de Biotechnologie de Strasbourg (ESBS).

Inzwischen gibt es im BioValley 12 Biotechnologieparks, die je nach den spezifischen Anforderungen der Unternehmen geeignete Labor- und

Büroflächen zur Verfügung stellen. Die Parks unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Angebote und strategischen Ausrichtung und bieten damit ideale Bedingungen für Neugründungen und Ansiedlung und somit für einen raschen, erfolgreichen Technologietransfer.

Aufgabe der universitären Technologietransferstellen, der Wirtschaftsfördereinrichtungen wie der Kammern ist es, gemeinsam mit ihren jeweiligen Instrumenten diesen Transferprozess zu unterstützen und zu beschleunigen. Ein Beispiel auf deutscher Seite ist die CTO „Campus Technology Oberrhein“ und in der Nordwestschweiz das soeben mithilfe der Eidgenossenschaft eingerichtete Konsortium Nordwestschweiz für den Wissenschafts- und Technologietransfer.

Diese Transferaufgabe kann durch ein „Leuchtturmprojekt“, wie das – Ende 2004 in die Diskussion gebrachte – Deutsch-Französische Biotechnologieinstitut unterstützt werden. Seit mehr als 15 Jahren gibt es an den Universitäten Straßburg, Freiburg und Basel einen Elitestudiengang Biotechnologie. Die Universitäten Freiburg und Straßburg haben ein breites Fundament an exzellenten Wissenschaftlern, Informatikern und Ingenieuren, die im Bereich der Grünen Biotechnologie teilweise weltweites Alleinstellungsmerkmal besitzen. Mit der Verwirklichung eines solchen „Leuchtturmprojektes“ kann der Technologietransfer aus den beteiligten Hochschulen in die Produktinnovationen deutlich gestärkt werden. Daher wird die Bewerbung um ein solches Deutsch-Französisches Biotechnologie-Institut von allen Kräften der Region nachhaltig unterstützt.

In einem lebendigen Netzwerk profitieren große Unternehmen von der Kreativität und

Flexibilität junger Unternehmen, junge Unternehmen wiederum profitieren im Umfeld großer Konzerne von deren internationalem Ruf und können sich in Kooperation mit anderen hoch spezialisierten Unternehmen in einem Nischenmarkt etablieren. Die Industrie- und Handelskammern bieten an, in ihrem regionalen Netzwerk die Möglichkeit über eigene Kooperations- und Technologiebörsen für den Sektor Life Sciences diese Kooperation wie auch den Technologietransfer zu fördern. Sie arbeiten auf diesen Feldern eng mit den BioValley-Plattformen sowie den Technologietransferstellen der Hochschulen zusammen. Die Kammern sind darüber hinaus bereit, über die Organisation von Messeauftritten mittels Gemeinschaftsständen die jungen Unternehmen zu unterstützen.

5.4 Neugründungen begleiten

Existenzgründungen entwickeln sich häufig gerade im Umfeld von universitären Einrichtungen bzw. aus Großkonzernen heraus. In der Gründungsphase sind neben wissenschaftlichem Knowhow Kontakte zu potenziellen Kapitalgebern und zu Experten im Bereich Businessplanung, Marketing und Rechtswissenschaften von besonderer Bedeutung. So ist z. B. das Innovations-Center auf dem ehemaligen Firmengelände der KBC in Lörrach speziell gründungswilligen Biotech-Firmen vorbehalten. Die Nähe zu zahlreichen Life-Science Unternehmen sorgt hier für den erforderlichen Know-how-Transfer. Gleiches gilt für die übrigen Biotechnologieparks im BioValley. Die Industrie- und Handelskammern bieten für Existenzgründer einen umfangreichen Service an. Dieser steht allen Existenzgründern zur Verfügung und kann Existenzgründern im Bereich Life Sciences insbesondere bei betriebswirtschaftlichen Fragen weiterhelfen. In Zu-

sammenarbeit mit den sich neu herausbildenden trinationalen Förderstrukturen nach Auslaufen der EU-Förderung, muss darüber hinaus ein grenzüberschreitender spezieller Expertenpool gebildet werden, der in der Lage ist, fachspezifische Probleme mit den Existenzgründern zu lösen. Ein solches „BioValley Expert Team“ könnte entweder beim Zentralverein BioValley oder aber bei den Kammern als „neutrale Institutionen“ angesiedelt sein.

5.5 Forderungen der Wirtschaft für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Handeln

- Das Netzwerk BioValley stärken und als sichtbaren „Leuchtturm“ für die Standortwerbung der europäischen Wirtschaftsregion Oberrhein nutzen
- Offensive Mitgliederwerbung der nationalen BioValley-Vereine zur Bündelung der Unternehmerinteressen
- Nutzung des Zentralvereins als trinationales Koordinierungsinstrument für weitere trinationale Projekte
- Absicherung nationaler wie trinationaler Strukturen zur Nutzung der Marke „BioValley 2“ für die Standortwerbung der europäischen Wirtschaftsregion Oberrhein.
- Förderung des Technologietransfers bei den Life Sciences.

Es kommt langsam stärker ins Bewusstsein, dass der Tourismus ein eigenständiger Wirtschaftszweig und – gemessen an seiner direkten und indirekten Wertschöpfung – ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist. Die zersplitterte Landschaft an Tourismusorganisationen am Oberrhein hat lange dazu geführt, dass die Region nicht als eine einheitliches Tourismusregion aufgetreten ist. Erst langsam schließen sich die Tourismusverantwortlichen in der Region zusammen, um gemeinsame Angebote für die in die Region kommenden Gäste zu entwickeln und anzubieten.

6.1 Tourismus am Oberrhein – ein bedeutender Wirtschaftsfaktor

Die vorhandenen Zahlen zur Wertschöpfung und zu den Arbeitsmarkteffekten belegen dies. In einer touristischen Region wie dem Oberrhein werden mehr als 5 % der Wertschöpfung direkt durch den Tourismus erwirtschaftet. So arbeiten z. B. in Baden-Württemberg 5,4 % der Bevölkerung in Hotellerie und Gastronomie, im Elsass 3,4 % und in der Nordwestschweiz 4,7 %. Nimmt man Teile des Gesundheitswesens, wie den zur Wellness ausweiteten Kur- und Bädertourismus dazu, dann verstärkt sich die Bedeutung dieses Wirtschaftsfaktors noch.

Neben der direkten Wertschöpfung kommen noch induzierte Wertschöpfungen beim Handel und in anderen Branchen dazu. Ein Tourist gibt heute pro Tag zwischen EUR 30 (Tages-tourist) und EUR 100 (Erholungsurlauber/Geschäftsreisender), so dass auch die indirekte Wertschöpfung von erheblicher Bedeutung ist.

Die Tourismusbranche umfasst eine sehr breite Angebotspalette, vom Tages- und Ausflugstourismus über Ferien- und Messtourismus bis

hin zu Städtereisen. Alle Formen haben unterschiedliche Anforderungen; allen gemeinsam ist eine zu erbringende Dienstleistung, die sehr personalintensiv und damit natürlich beschäftigungsintensiv ist. Durch die noch immer in vielen Branchen zersplitterte Struktur von Anbietern und Leistungserstellern ist das Beschäftigungspotenzial, das in der Branche steckt, aber in vielen Teilen noch nicht voll ausgeschöpft.

Der grenzüberschreitende Wirtschaftsraum am Oberrhein hat aus touristischer Sicht ein hohes Entwicklungspotenzial, das noch viele bisher nicht oder nur unzureichend genutzte Chancen birgt. Nicht nur die schöne Landschaft und die gesunde Natur sind dabei in die Waagschale zu werfen. Sie allein reichen heute bei weitem nicht mehr aus, um einen Gast für ein Urlaubsziel zu gewinnen oder ihn gar zu binden. Der zur Wellness ausgeweitete Kur- und Bädertourismus, Museums-, Kultur- und Event-tourismus sowie Tagungs- und Kongresstourismus und die Messen ergänzen heute das gesamte Angebot.

Der Gast bewertet heute die Gesamtheit der touristischen Infrastruktur, von der Erreichbarkeit des Zieles über das Hotel, das Kongresszentrum bis hin zum Freizeitpark als eine Einheit. Sie müssen ständig neuen, modernen Anforderungen entsprechen, um vom Publikum angenommen zu werden. Hier stehen die touristischen Regionen am Oberrhein zunächst einmal in Konkurrenz zu zahlreichen anderen Tourismusregionen, dann aber auch untereinander in der Region.

Hierbei sind deutliche Defizite zu erkennen. Um sich am Markt gegen andere Tourismusregionen behaupten und profilieren zu können

ist es erforderlich, dass die zahlreichen Akteure auf diesem Gebiet gemeinsame Ziele definieren, danach handeln und über die nationalen Grenzen hinweg als Einheit gegen die anderen Tourismusregionen antreten. Dies gilt umso mehr als die Low-Cost-Carrier im Luftverkehr den Radius von Ein- und Zweitagestouristen erheblich erweitern. Erste Ansatzpunkte für gemeinsames Agieren gibt es wie einzelne Incoming-Produkte für den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg bzw. den dort installierten Welcome-Desk für Besucher der Region, das erste trinationale Treffen der Touristiker im Europapark oder die Vermarktung der Tutanch-amun-Ausstellung in Basel. Dies sind allerdings erste zaghafte Schritte für ein gemeinsames Agieren, denen weitere, mutigere folgen müssen.

Diese Aufforderung gilt bereits jeweils für die nationalen Teilräume, in denen das gemeinsame Handeln noch weiter als bisher verstärkt werden muss; der kleinste gemeinsame Nenner führt hier auf Dauer nicht zum Ziel. Aber auch für die grenzüberschreitende Dimension muss allmählich nach gemeinsamen Zielen und Wegen gesucht werden, um die gesamte Region vor allem im außereuropäischen Ausland als Tourismusregion bekannt zu machen und zu vermarkten. Schwarzwald, Vogesen und Jura sind als touristische Erholungs- und Ferienregionen bereits bekannt. Ihre unmittelbare Nähe zueinander ist für den gesamten Oberrhein ein großer Vorteil, der noch stärker vermarktet werden muss. Nationale Ländergrenzen spielen für den Gast im vereinten Europa eine immer geringere Rolle.

Der richtige Weg zu einer besseren Tourismusentwicklung ist der gemeinsame Weg aller im Tourismus Beteiligten. Das Ziel muss es dabei

sein, die sich ergänzenden touristischen Angebote des Raumes weiterzuentwickeln und gleichzeitig die Vielfalt der einzelnen Teilräume zu erhalten. Leitlinien sind für alle touristischen Teilregionen zu entwickeln, gegenseitig bekannt zu machen und auf einen gemeinsamen Kurs auszurichten. Derzeit bestehen auf keiner der Seiten, Baden, Elsass, Nordwestschweiz derartige Leitlinien weder auf nationaler, geschweige denn auf trinationaler Ebene. Gemeinsam ist lediglich der Wille, mehr Touristen in die Region zu bekommen und die Besucher zu einem längeren Aufenthalt zu animieren. Alle nationalen Teilräume beklagen bislang gleichermaßen, dass die Region mit Ausnahme des Schwarzwaldes auch aus touristischer Sicht mehr eine Durchgangsregion auf dem Weg nach Süden ist.

Dies bedeutet einmal, dass sich die für den Tourismus Verantwortlichen national wie trinational darüber klar und einig werden,

- auf welche touristischen Zielgruppen das Angebot der gesamten Region, mittel- und langfristig ausgerichtet wird
- welche Teilräume schwerpunktmäßig welche Zielgruppe besonders ansprechen und betreuen z. B. mit „Partnerangeboten“ für den gesamten Oberrhein – wie dies bereits unterschiedliche Skiarenen in den Alpen machen (gemeinsamer Bäderpass für alle Thermen, analog dem Museumspass oder der Schwarzwaldkarte)
- wie eine einheitliche Qualität im Angebot bei bestehender Vielfalt sichergestellt werden kann.

Zum anderen muss aber auch die Bevölkerung noch stärker als bisher für die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus sensibilisiert werden. Vor allem die Tourismusverbände sind

hier gefordert, den direkten Nutzen der verschiedenen touristischen Bereiche, von Tages-tourismus über Kur- und Bäderaufenthalte bis hin zum Geschäftsreiseverkehr (einschließlich Messe/Flughäfen) für die Region herauszustellen. Touristische Besucher der Region müssen seitens der Bevölkerung als Arbeitsplatz schaffende Kunden willkommen sein und entsprechend freundlich aufgenommen werden.

Die touristische Infrastruktur muss modernisiert und ausgebaut werden. Neue attraktive Erlebnisangebote sind zu entwickeln und in der Raumplanung zu fordern, um ein breites regions- und zielgruppenorientiertes Tourismusangebot bereitzustellen. Dabei sind die Qualitäten der landschaftlich reizvollen Natur- und Erholungsräume unter Beachtung ökologischer Belange sowie unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit zu sichern. Dazu gehört aus Sicht der Kammern auch, dass in den einzelnen Teilregionen des Oberrheins unterschiedliche Schwerpunkte in der touristischen Infrastruktur gesetzt werden können, die sich über die gesamte Region hin komplementär ergänzen. Die verlangt neben einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur auch eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, um einen möglichst umweltverträglichen Tages- und Ausflugstourismus zu fördern.

Um den Tourismus in der Oberrheinregion weiter zu stärken, halten die Oberrheinkammern folgende konkrete Projekte für erforderlich und geeignet.

6.2 Gemeinsame Vermarktung

Stärker als bisher sollten die Touristen darauf aufmerksam gemacht werden, dass ihnen während eines Aufenthaltes in der Oberrheinregion die Vorteile von drei touristischen Re-

gionen offen stehen. Die Angebote der drei Länder, die touristischen Highlights, wie Europapark und Bioscope, die Städte mit ihren historischen und künstlerischen Attraktivitäten, das Kur- und Bäderangebot etc. müssen stärker miteinander verknüpft und zusammen beworben werden. Der Museumsspass am Oberrhein ist hier bereits als ein gutes Beispiel zu nennen. Die bestehende Schwarzwaldkarte könnte trinational zu einer Art „Euregiokarte“ ausgebaut werden, die Kurbäder am Oberrhein könnten ein gemeinsames „Wellnessangebot“ machen in Verbindung mit Hotels.

Kooperationen zur Förderung des Tourismus bieten sich zudem auch in anderen regionalen Wirtschaftsbereichen, wie der Land-, Forst- und Weinwirtschaft sowie mit Handel, Verkehr und Gesundheit an. Hier können Synergieeffekte genutzt werden.

Zudem bietet es sich an, die bi-kulturelle Entwicklung der Region (germanisch und romanisch) stärker für den Tourismus zu nutzen.

Gemeinsame Auftritte bei Tourismusmessen, gemeinsame Kataloge und Werbeprospekte für unterschiedliche Zielgruppen sowie Internetauftritt(e) mit Querverweisen auf andere regionale Seiten wären denkbare Ansätze. Vor allem die Tourismusverbände sind hier gefordert, gemeinsam zu agieren. Die Kammern würden ihr Internetangebot für diese gemeinsame touristische Standortwerbung mit zur Verfügung stellen.

6.3 Professionalität im Tourismusgewerbe

Die Aus- und Weiterbildung ist auch im Tourismus ein wesentlicher Faktor, der über Qualität und damit Attraktivität und Beständigkeit des Angebots mitentscheidet. Bei immer an-

spruchsvolleren, aber in gewisser Weise homogenen Leistungsangeboten im Tourismus- und Freizeitbereich, wird die Service- und Dienstleistungsqualität zunehmend an Bedeutung gewinnen. Ziel der Oberrheinregion muss es daher sein, hier hohe Standards zu setzen und zu halten. Um Transparenz und Vergleichbarkeit in der Region zu schaffen, müssen von den Trägern der Aus- und Weiterbildung grenzüberschreitend gemeinsame Standards für das Service- und Qualitätsniveau definiert werden. Aus- und Weiterbildungsangebote müssen auch hier den Anforderungen der Betriebe, vor allem aber der Gäste entsprechen. So sollten z. B. Fremdsprachenkenntnisse für diese Wirtschaftsbereiche Pflicht sein.

6.4 Tourismus als Wirtschaftsfaktor transparenter machen

Wertschöpfung, Arbeitsmarkteffekte und weitere statistische Daten sind für den Tourismussektor nicht vorhanden. Zwar sind in den vergangenen Jahren etliche Wertschöpfungsstudien für einzelne Tourismusprojekte erstellt worden. Was die Tut-anch-amun-Ausstellung, die Messe Basel oder Kulturinstitutionen in Basel zu Beschäftigung und Wertschöpfung beigetragen haben, ist erhoben sowie publiziert worden und zeigt in eindrücklicher Weise die Bedeutung dieses Sektors. Eine gemeinsame, laufend aktualisierte grenzüberschreitende Datenbasis fehlt aber nach wie vor.

Vergleichbarkeit und Transparenz fehlen ebenfalls in der Kategorisierung des Hotel- und Gaststättenangebotes. Auch hier ist eine Vereinheitlichung der Daten und Bewertungen dringend erforderlich. Land und Bund, die Verbände, Kammern und Wirtschaftsförderer müssen hier gemeinsam nach machbaren Konzepten und Methoden suchen und diese reali-

sieren. Die Kammern werden dazu ihren Beitrag leisten.

6.5 Forderungen der Wirtschaft für ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Handeln

- Stärkere gemeinsame Vermarktung des touristischen Angebots der gesamten Region, z.B. gemeinsame Messeauftritte, Werbeprospekte, Internetauftritte, Pakete für das Incominggeschäft.
- Mehr Professionalität im Gastgewerbe – im Bereich Service- und Qualitätsniveau ebenso wie in den Fremdsprachenkenntnissen
- Den Tourismus als Wirtschaftsfaktor des europäischen Wirtschaftsraumes transparenter machen, d.h. entsprechende statistische Daten (Wertschöpfung, Arbeitsmarktpotenziale, aber auch Kategorisierung des Hotellerie- und Gastgewerbes) zu erheben, trinational vergleichbar zu machen und auszuwerten.

Der Gesundheitssektor zählt in allen entwickelten Volkswirtschaften zu den wichtigsten Wachstumsfeldern. Zum einen tragen demographische Faktoren sowie der rasante medizinische Fortschritt zur weiteren Überalterung unserer Wohnbevölkerung bei. Zum anderen fördert auch das gestiegene Gesundheitsbewusstsein breiter Bevölkerungsschichten den Absatz von Gesundheitsartikeln und weitere Investitionen in die Gesundheitsvorsorge. Vor diesem Hintergrund lassen sich bereits heute einige Kernthesen zur Gesundheitspolitik in der Grenzregion formulieren und konkrete Forderungen hieraus ableiten. Sie betreffen die spezifischen regionalen Risiken und Chancen gleichermaßen.

7.1 Hoher regionalwirtschaftlicher Stellenwert

Fasst man die Produzenten von Gesundheitsartikeln (Pharma und Medizintechnik), den Handel mit diesen (Apotheken sowie Facheinzel-/großhandel) sowie die diversen Dienstleistungssparten im Gesundheitswesen (Krankenhäuser, Rehabilitationseinrichtungen, Arztpraxen, sonstige Heilberufe) zusammen, so dürfte bereits jeder neunte Arbeitsplatz im Oberrheingebiet auf den Gesundheitssektor fallen.⁴ Für den südbadischen Teil am Oberrhein (Offenburg bis Konstanz) sind es 53 000 sozialversicherungspflichtige Jobs, in der Nordwestschweiz in etwa die gleiche Anzahl an Vollbeschäftigten und im Elsass schätzungsweise ca. 60 000 Beschäftigte. Insgesamt kann somit für dieses grenzüberschreitende Gebiet von einer Beschäftigtenzahl im Gesundheitswesen in der Größenordnung von mindestens 160 000 ausgegangen werden. Dies sind gut 11 Prozent der Gesamtbeschäftigtenzahl. Rund 45 000 Arbeitsplätze entfallen hiervon auf den industriellen Bereich, 15 000 auf den Handel und schätzungsweise gut 100 000 auf Einrich-

tungen im Dienstleistungssektor. Bei regionaler Betrachtung fallen besonders die überragende Bedeutung der Pharmaindustrie für die Nordwestschweiz (34 000 Arbeitsplätze) sowie der hohe Stellenwert von Vorsorge-/Rehabilitationseinrichtungen im badischen Teil der Oberrheinregion mit 9 000 Betten ins Auge. Einen entsprechenden gesundheitspolitischen Schwerpunkt lässt sich hingegen für das Elsass nicht ausmachen. Die Zahl der gemeldeten Betten in Krankenhäusern beläuft sich in der Gesamtregion auf insgesamt 25 000.

7.2 Nationale Schranken überwinden

Mit dem In-Kraft-Treten der Bilateralen Abkommen zwischen der EU und der Schweiz ist der freie Personenverkehr über die Staatsgrenzen im Dreiländereck hinweg weiter liberalisiert worden. Die traditionell enge Verflechtung der Arbeitsmärkte, vor allem aus dem badischen und elsässischen Teil in die benachbarte Nordwestschweiz hinein, wurde hiermit nachhaltig weiter gestärkt (derzeit rund 60 000 Grenzpendler). Attraktive Arbeitsplätze in der Pharmaindustrie sowie in Teilen des tertiären Sektors (Krankenhäuser) sind für die Beschäftigten der Region von größter wirtschaftlicher Bedeutung. Auch der Handel mit Gesundheitsartikeln hat sich spürbar liberalisiert. Bestellungen über das Internet sind im Grenzraum durchaus selbstverständlich geworden.

Wenig Freizügigkeit und Liberalität verzeichnet bislang allerdings der gesamte Dienstleistungssektor im Gesundheitswesen. Aufgrund des Territorialprinzips der nationalen Krankenversicherungen ist eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit, z. B. bei der Inanspruchnahme von Krankenhaus-Dienstleistungen, nur punktuell feststellbar und überwiegend noch eine Ein-

⁴ Aufgrund fehlender vergleichbarer Datenbasis in den Teilregionen wurden die Regionaldaten teilweise geschätzt.

bahnschiene in Richtung Schweiz. Einschränkungen sind auf diesem Gebiet sogar zwischen einzelnen Schweizer Kantonen gegeben. Für die Bevölkerung am Oberrhein ist dieser Umstand mehr als unbefriedigend. Aus volks- und regionalwirtschaftlicher Sicht verhindern diese abgeschotteten Gesundheitsmärkte eine sinnvolle Arbeitsteilung. Verschiedene grenzüberschreitende Kooperationsvereinbarungen zwischen den Leistungserbringern und den Versicherten ändern hieran bislang nur sehr wenig.

An politischem Willen für eine Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Gesundheitswesen mangelt es hierbei grundsätzlich nicht. In einem Bericht des Sozialministeriums Baden-Württemberg vom Mai 2003 heißt es: ⁵

„Der Europäische Einigungsprozess eröffnet allen Akteuren im Gesundheitswesen neue Chancen. Dafür muss allerdings die nationale Abschottung im Gesundheitswesen abgebaut werden (...). Die Bürger fordern ihre Freizügigkeit auch für diesen Bereich verstärkt ein und Leistungsanbieter sowie auch Kostenträger sind aufgefordert, gemeinsam praxisnahe Lösungen zu finden.“

Deutsche Kassen haben für ihre Versicherten bereits in einer ganzen Reihe von Fällen – auch ohne Zusatzversicherungen – mit Schweizer Krankenhäusern Behandlungsabkommen geschlossen. Einige Daten aus dem „kleinen Grenzverkehr im Gesundheitswesen“ zwischen dem Landkreis Lörrach und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land zeigen hierbei folgendes Bild: An den Kliniken des Universitätsospitals Basel mit ihrer Hochleistungsmedizin auf vielen Fachgebieten werden rund 5 Prozent aller stationären und knapp 4 Prozent

aller ambulanten Behandlungen an Patienten mit Wohnsitz im benachbarten Landkreis Lörrach durchgeführt. Am Universitäts-Kinderspital kommen rund 8 Prozent (stationär) bzw. gut 3 Prozent (ambulant) aus Deutschland. Nach Berechnungen der AOK Lörrach dürfte im Jahr 2003 der Umsatz mit Patienten aus dem Landkreis Lörrach im Zusammenhang mit ihrer stationären Behandlung in Basler Kliniken bei ca. 5 Mio. Euro gelegen haben.

In umgekehrte Richtung (Schweizer Patienten in deutschen Krankenhäusern) finden Behandlungen derzeit allerdings immer noch nur in Notfällen statt. Das schweizerische Krankenversicherungsgesetz erlaubt den obligatorisch Versicherten zwar die freie Wahl unter inländischen Leistungserbringern. Leistungen im Ausland dürfen jedoch nur in Ausnahmefällen in Anspruch genommen werden. In ihrer Wirkung nicht wesentlich anders sind die Regelungen für Schweizer Bürger mit Zusatzversicherungen. Aufgrund der schwachen Datenlage lassen sich exakte Patientenströme aus der Schweiz nach Deutschland sowie die hiermit erzielten Umsätze leider nicht präzisieren.

7.3 Pilotprojekt für grenzüberschreitende Klinik-Kooperationen

Mit einem Pilotprojekt zur grenzüberschreitenden Klinik-Kooperation wollen die beiden Basler Kantone und der Landkreis Lörrach die starren Fronten im Gesundheitswesen am Oberrhein aufbrechen. Politisch vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend in Berlin, dem Sozialministerium Baden-Württemberg in Stuttgart und den beiden Schweizer Kantonen gestützt sollen in einer dreijährigen Testphase die Krankenhauskapazitäten beiderseits des Rheins besser aufeinander abgestimmt und somit kostengünsti-

⁵ Sozialministerium Baden-Württemberg „Dimensionen und Perspektiven bei grenzübergreifenden Gesundheitsleistungen“, Mai 2003 – Informationen AOK Lörrach

ger ausgelastet werden. Welche Behandlungen in das Modell aufgenommen werden, ist bereits besprochen, aber noch nicht entschieden worden. Auch die grenzüberschreitende Unterbringung von Senioren in Pflegeheimen ist Gegenstand der bilateralen Verhandlungen. Eine Zustimmung zum Pilotprojekt seitens der Eidgenossenschaft steht allerdings noch aus. Bislang sperrt man sich in Bern – entgegen dem Freizügigkeitsabkommen mit der EU, da dieses nur als Kann-Bestimmung formuliert ist.

- Einbindung weiterer Gesundheitsbereiche, z. B. Altenpflegestätten und Rehabilitationskliniken
- Weitere Liberalisierung und Markttöffnung des gesamten Dienstleistungssektors im Gesundheitswesen über die Grenzen hinweg
- Ausbau der Region zu einer trinationalen Gesundheitsregion.

7.4 Deutsch-französisches Rahmenabkommen im Rettungsdienst

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Liberalisierung von grenzüberschreitenden Dienstleistungen im Gesundheitssektor konnte mit dem deutsch-französischen Rahmenabkommen für den Rettungsdienst im Juli 2005 gemacht werden. Das von Bundesgesundheitsministerin Ulla Schmidt und ihrem französischen Kollegen Xavier Bertrand in Weil am Rhein unterzeichnete Abkommen soll den Einsatz von Rettungsteams auf dem jeweils anderen Staatsgebiet zukünftig erleichtern und somit die Unfallversorgung im Grenzgebiet nach dem Prinzip: „Es rettet, wer am nächsten dran ist“ nachhaltig verbessern. Auf deutscher Seite werden neben Baden-Württemberg auch Rheinland-Pfalz und das Saarland von dem Vertrag profitieren. Entsprechende Verwaltungsvereinbarungen sind bis 2006 mit den angrenzenden Départements zu treffen, wobei auch die Möglichkeit besteht, regionale Sonderfälle zu definieren.

7.5 Forderungen der Wirtschaft für ein gemeinsames grenzüberschreitendes Handeln

- Unterstützung des angestrebten Pilotprojekts „Klinik-Kooperationen“ in der Raumschaft Basel/Lörrach

Der Wirtschaftsraum am Oberrhein ist zwar durch unzählige Landes-, Départements-, Bezirks- und Kantongsgrenzen unterteilt, weist aber dennoch verschiedene Gemeinsamkeiten auf, welche ihn zu einem interessanten und im internationalen Quervergleich kompetitiven Unternehmungsstandort machen.

Die Wirtschaft am Oberrhein stützt sich stark auf Wissenschaft und deren Umsetzung in Produkte und Leistungen ab. Etliche auf dem Weltmarkt bedeutsame Unternehmungen aus den Bereichen Life Sciences, IKT-Technologie, Automobilbau und Mikrosystemtechnologie haben ihr Domizil in einem der Teilräume am Oberrhein, und eine Vielzahl kleinerer Unternehmungen tragen zu einer eigentlichen Clusterbildung bei. Diese ist vor allem stark ausgeprägt in den Life Sciences und hat sich unter anderem in der Initiative „BioValley“ niedergeschlagen, einem Netzwerk für Unternehmungen, Forschungseinrichtungen und Universitäten. Diese Universitäten tauschen sich über das Projekt EUCOR auch in anderen Fachgebieten in Lehre und Forschung miteinander aus und pflegen intensive Kontakte mit der Wirtschaft im Rahmen eines produktiven Technologietransfers. Die Clusters am Oberrhein werden ergänzt durch eine Vielzahl exportorientierter mittelständischer Unternehmungen aus dem Maschinenbau, der Elektronikbranche und der Präzisionsinstrumentenbranche.

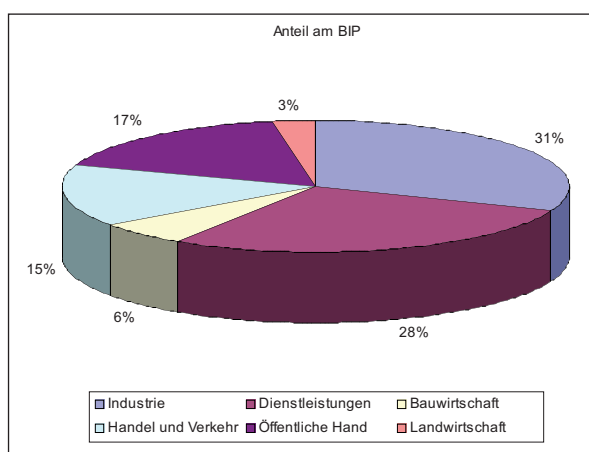
Der Oberrhein ist seit alters her auch eine wesentliche europäische Verkehrsachse, welche Nordeuropa und die Atlantikhäfen mit dem Alpenraum und Südeuropa verbindet. Diese zentrale Funktion im europäischen Verkehrswesen prägt den Raum auch heute noch und ist nicht zuletzt dafür verantwortlich, dass sich

eine Vielzahl von Transport- und Speditionsfirmen mit weltweitem Handlungsradius in den Wirtschaftszentren am Oberrhein niedergelassen hat. Die wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachsen Europas zu Wasser (Rheinschifffahrt) und zu Lande (Autobahnen, Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetze, Zulaufstrecken zu den Alpentransversalen) führen durch das Oberrheingebiet, und wichtige Querverbindungen in Ost-Westrichtung wie die Achse Paris-Stuttgart-Wien queren diesen Raum. Flughäfen wie der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg oder Strasbourg bieten nach dem Einbruch in der Luftfahrt wieder mehr und mehr Verbindungen zu allen wichtigen europäischen Zentren zu attraktiven Preisen. Damit ist sichergestellt, dass eine optimale Anbindung des Oberrheins an die wichtigsten europäischen Märkte im Umkreis von 500 km besteht und damit der Zugang zu gut 80 Mio. Konsumenten gewährleistet ist.

Der Oberrhein stellt darüber hinaus ein Scharnier zwischen dem germanischen und dem romanischen Teil Europas dar. Auf engstem Raum findet man eine hohe kulturelle Vielfalt mit Museen, Theatern und anderen Attraktionen von europäischer Geltung. Dennoch ist der Raum geprägt von mittelgroßen Städten ohne eigentliches Zentrum, mit umfassenden Naherholungsgebieten von hohem touristischem Wert. Der Lebensraum Oberrhein weist damit die Urbanität wesentlich größerer Zentren auf, vermeidet indes die Nachteile von Großstädten und anderen Ballungszentren. Die intensive Verflechtung auf dem Arbeitsmarkt und die Anstrengungen zur Förderung der Mehrsprachigkeit bringen es mit sich, dass viele Arbeitskräfte am Oberrhein auch sprachlich eine Brücke zwischen den verschiedenen Teilen Europas bilden können.

Mit seiner Lage innerhalb der „Blauen Banane“, einer überdurchschnittlichen Wirtschaftsdynamik – welche sich in höheren Wachstumsraten, einem höheren BIP pro Kopf und tieferen Arbeitslosenquoten als in den Staaten äussert, zu denen die Region gehört – ist der Oberrhein ein *attraktiver Standort* nicht nur für die bestehende Wirtschaft, sondern auch für Ansiedlungen aus aller Welt. Typisch dafür sind die japanischen Unternehmungen, welche das Elsass als Standort gewählt haben, aber auch Niederlassungen US-amerikanischer Firmen in allen drei Teilräumen. Die Wirtschaftsstruktur am Oberrhein ist dadurch recht ausgewogen und erneuert sich laufend. Typische „Problembranchen“ wie in anderen europäischen Wirtschaftsregionen gibt es kaum, dafür viele wachsende und zukunftssträchtige Branchen.

Abb. 1: Wirtschaftsstruktur am Oberrhein



(Quelle: Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz)

Trotz dieser positiven Aspekte ist der Oberrhein allerdings noch keineswegs ein gemeinsamer Wirtschaftsraum, und er wird auch noch nicht optimal vermarktet.

Zwar stellt die EU-Außengrenze dank der bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und

der EU insbesondere auf dem *Arbeitsmarkt* kein Hemmnis mehr dar. Falls die Abstimmung in der Schweiz zur Erweiterung der Personenfreizügigkeit gegenüber den neuen EU-Staaten im Herbst 2005 ebenso positiv ausgeht wie diejenige über die Abkommen von Schengen und Dublin, dürfte die Integration des Arbeitsmarktes schrittweise weitergehen.

Beim Warenverkehr behindern demgegenüber trotz der weggefallenen Zölle und der bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU nach wie vor unterschiedliche Sicherheitsanforderungen, die Landwirtschaftspolitik und andere regulatorische Einschränkungen den freien Austausch. Diese Regelungen führen zu Verzerrungen und einem einseitigen Kaufkraftabfluss, welcher die gewerbliche Wirtschaft und den Handel in der Nordwestschweiz empfindlich beeinträchtigen. Die EU-Aussengrenze und die unterschiedlichen Regelungen bei der Mehrwertsteuer ziehen nach wie vor Kontrollen und administrative Aktivitäten an der Grenze nach sich und behindern den Verkehrsfluss. Zwischen Baden und dem Elsass bestehen diese Probleme dank des EU-Binnenmarktes und des darin angewandten Cassis-de-Dijon-Prinzips nicht.

Beim Dienstleistungsverkehr bestehen regulatorische Hindernisse und Markteinschränkungen hingegen nicht nur zwischen der Schweiz und der EU, sondern angesichts der fehlenden Dienstleistungsrichtlinie der EU auch zwischen den deutschen und den französischen Teilen der Region. Entsendegesetze sorgen in allen drei Staaten für gleiche Wettbewerbsbedingungen insbesondere in der Bauwirtschaft. Sie bergen aber auch die Gefahr in sich, dass über staatliche oder gesamtvertragliche Regelungen der Preiswettbewerb dauerhaft über Ge-

büher eingeschränkt wird. Beim Dienstleistungsverkehr besteht also auch am Oberrhein noch etlicher Handlungsbedarf in Bezug auf die Schaffung eines gemeinsamen Marktes.

Auch wenn der Standort Oberrhein noch durchaus Verbesserungspotential hat, welches nicht zuletzt wegen des zunehmenden internationalen Standortwettbewerbs umgesetzt werden muss, stellen seine unbestreitbaren Qualitäten einen Trumpf für das Standortmarketing dar.

Es bestehen auch erste Ansätze zu einem gemeinsamen Vorgehen (zum Beispiel die Website www.upperrhine.com und die zugehörigen Printmedien, welche von den verschiedenen Wirtschaftsförderungsstellen gemeinsam erarbeitet und unterhalten werden). Der größte Teil der Anstrengungen zur Vermarktung des Oberrheins als Unternehmungsstandort und die Bemühungen um die Ansiedlung von neuen Unternehmen laufen jedoch nach wie vor unkoordiniert und teilweise auch im Wettbewerb zwischen den einzelnen Wirtschaftsförderungsinstitutionen der Region. Wenn der Oberrhein im globalen Standortwettbewerb bestehen will, muss er in Zukunft bei seinen Promotionsanstrengungen als Einheit auftreten, und dies muss sich auch in der Ausgestaltung der Vermarktungsorganisationen widerspiegeln. Die gemeinsamen Bemühungen, aus den drei nationalen Teilregionen auf allen Feldern eine europäische Wirtschaftsregion bzw. eine europäische Metropolregion zu entwickeln, wird darauf zu achten haben, den Oberrhein nach außen im Wettbewerb mit anderen Regionen als eine Einheit zu präsentieren.

Forderungen der Wirtschaft für gemeinsames grenzüberschreitendes Handeln:

- Aus Sicht der Wirtschaft sind die Defizite des

Standorts Oberrhein bezüglich Durchlässigkeit der Märkte, wettbewerbsbehindernden staatlichen Regulierungen und der nicht zuletzt durch die stetig wachsende Staatsquote steigenden Produktionskosten zu beheben.

- Ebenso wünschbar ist aber auch die bessere Nutzung von Synergien bei der Standortwerbung im entfernten Ausland, wo es in vielen Fällen zuerst darum geht, den Oberrhein erst einmal als Ganzes als möglichen Unternehmungsstandort ins Bewusstsein zu bringen, bevor die für den Einzelfall geeignetste Ansiedlungslösung erarbeitet werden kann.
- Aus diesem Grund sind die Industrie- und Handelskammern am Oberrhein bereit, ihren Beitrag dazu zu leisten, den Oberrhein zu einer europäischen Metropolregion zu entwickeln.

9 Zusammenfassung

Die Industrie- und Handelskammern am Oberrhein, das sind die:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar et du Centre-Alsace

Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse

Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie d'Alsace

Handelskammer beider Basel

Industrie- und Handelskammer Oberrhein-Bodensee

Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein

In einem gemeinsamen Strategiepapier haben sie Positionen und Forderungen der Wirtschaft am Oberrhein zu den Themenfeldern Verkehr, Ausbildung, Informations- und Kommunikationstechnologie, BioValley, Tourismus, Gesundheitssektor und Standortmarketing definiert. Sie sehen dies als konkreten Beitrag der Kammern zur Diskussion um ein regionales Standortmarketing und zur Verwirklichung einer europäischen Wirtschaftsregion Oberrhein.

Verkehr

Nach allen Verkehrsprognosen – auch denen der Oberrheinkonferenz – wird der Verkehr in Europa in den nächsten zehn Jahren weiter rapide zunehmen. Nur Wirtschaftsräume, die durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz erschlossen sind, werden im Wettbewerb der Regionen erfolgreich bestehen können. Daher hat die Raumplanung, wie die maßgebenden nationalstaatlichen Instanzen im Oberrheingebiet, dafür zu sorgen, dass die wesentliche über- und gesamtregionale Verkehrsinfrastruktur nach gemeinsamen Kriterien geplant und realisiert wird.

Die Kammern fordern daher:

- Die Straßeninfrastruktur muss entsprechend der oben genannten Liste punktuell verbessert und Engpässe zeitnah beseitigt werden.
- Die Schienenkapazität muss entsprechend des prognostizierten Bedarfs ausgebaut werden, damit der Oberrhein seiner Drehscheibenfunktion innerhalb der transeuropäischen Netze gerecht werden kann. Die Projekte sind oben genannt.
- Im Luftverkehr sind leistungsfähige Strukturen für innereuropäische Regionalverkehre sowie Zubringerfunktionen zu internationalen Flughäfen zu schaffen und zu erhalten.
- Die vorhandenen Synergie- und Optimierungschancen der vorhandenen multimodalen Terminalstandorte, insbesondere in den Rheinhäfen sind zu nutzen. Die Studie „Kooperatives Terminalkonzept der RegioTriRhena“ zeigt Wege dazu auf.

Grenzüberschreitende Ausbildung

Auf dem Arbeitsmarkt werden berufliche und kulturelle Mobilität als Qualifikationen immer unverzichtbarer. Am Oberrhein besteht die Chance, eine trinationale Verknüpfung des Ausbildungsangebots als Standortvorteil zu nutzen und bestmöglich zu entfalten.

Die Kammern fordern daher:

- Ausbau und stärkere Vernetzung der trinationalen Bildungsinfrastruktur und Bildungsangebote
- Unterstützung/Forcierung des Studentenaustausches in der Region
- Schaffung weiterer trinationaler Studiengänge, orientiert an den Modellprojekten der Berufsakademie Lörrach, Fachhochschule beider Basel und Universität Mulhouse
- Beibehaltung des Euregio-Zertifikats (nach dem Auslaufen als Interreg-Projekt)

- Intensivierung der Sprachschulung im Rahmen der allgemein bildenden Ausbildung

Informations- und Kommunikationstechnologie

Gemäß einer Studie für den Oberrheinkongress 2004 wurde deutlich, dass die IKT-Branche mit knapp 7 % der Beschäftigten und 6 % der Wertschöpfung zwar keine ähnliche Bedeutung wie die chemisch-pharmazeutische Industrie, die Automobil- oder die Maschinenindustrie hat. Andererseits ist sie mit ihrer Querschnittsfunktion eine wichtige Infrastruktur für den Standort Oberrhein und seine weitere Entwicklung.

Daher fordern die Kammern:

- Sicherstellung eines geeigneten Aus- und Weiterbildungsangebots für Informatik-anwender und Informatikentwickler
- Liberalisierungen bei den elektronischen Medien
- Weiterführung der Liberalisierungen in der Telekommunikation (Öffnung der „letzten Meile“), grenzüberschreitende Tarifierung
- Preissenkungen bei der grenzüberschreitenden Nutzung der Mobiltelefonie im Grenzraum, insbesondere bei den Roaminggebühren
- Verbesserung der technischen Infrastruktur zur Vermeidung des Netzhopping, rsp. Angebot eines „grenzüberschreitenden Regionaltarifs“
- Verbesserung der Versorgung mit leistungsfähigeren Breitbanddiensten, Ausbau der Zahl der Wireless-Anschlüsse und W-LAN-Hotspots
- Innovationen in neue Technologien, damit der direkte Zugang auch ohne die politisch umstrittene Entbündelung erfolgen kann.

Life Sciences

Die Region am Oberrhein verfügt über eine große Erfahrung im Bereich Life Sciences auf

universitärer Forschungs- und industrieller Entwicklung-, Anwendungs- und Produktionsebene. Das Potential besteht aus vier Universitäten, rund 30 privaten und öffentlichen Forschungsinstituten sowie 300 teilweise international agierenden Life-Sciences-Firmen. Damit hat die Oberrheinregion – unterstützt durch ihre Nähe zu bedeutenden europäischen Zentren der chemisch-pharmazeutischen Industrie – die Chance, zu einem führenden europäischen Wirtschaftsraum für Life Sciences zu werden.

Die Kammern fordern daher:

- Das Netzwerk BioValley stärken und als sichtbaren „Leuchtturm“ für die Standortwerbung der europäischen Wirtschaftsregion Oberrhein nutzen
- Offensive Mitgliederwerbung der nationalen BioValley-Vereine zur Bündelung der Unternehmerinteressen
- Nutzung des Zentralvereins als trinationales Koordinierungsinstrument für weitere trinationale Projekte
- Absicherung nationaler wie trinationaler Strukturen zur Nutzung der Marke „BioValley“ für die Standortwerbung der europäischen Wirtschaftsregion Oberrhein.
- Förderung des Technologietransfers bei den Life Sciences.

Tourismus

Der grenzüberschreitende Wirtschaftsraum am Oberrhein hat aus touristischer Sicht ein hohes Entwicklungspotential, das noch viele bisher nicht oder nur unzureichend genutzte Chancen birgt. Die touristische Infrastruktur, vom Hotel über das Kongresszentrum bis zum Freizeitpark, wird heute vom Gast in ihrer Gesamtheit bewertet. Sie muss ständig neuen, modernen Anforderungen entsprechen. Hier stehen die touristischen Regionen am Ober-

rhein in Konkurrenz zu zahlreichen anderen Tourismusregionen. Es ist daher erforderlich, dass die zahlreichen Akteure auf diesem Gebiet gemeinsam Ziele definieren und danach handeln.

Daher fordern die Kammern:

- Stärkere gemeinsame Vermarktung des touristischen Angebots der gesamten Region, z.B. gemeinsame Messeauftritte, Werbeprospekte, Internetauftritte, Pakete für das Incominggeschäft.
- Mehr Professionalität im Gastgewerbe – im Bereich Service- und Qualitätsniveau ebenso wie in den Fremdsprachenkenntnissen
- Den Tourismus als Wirtschaftsfaktor des europäischen Wirtschaftsraumes transparenter machen, d.h. entsprechende statistische Daten (Wertschöpfung, Arbeitsmarktpotenziale, aber auch Kategorisierung des Hotellerie- und Gastgewerbes) zu erheben, trinational vergleichbar zu machen und auszuwerten.

Gesundheit

Der Gesundheitssektor zählt in den entwickelten Volkswirtschaften zu den wichtigsten Wachstumsfeldern und ist in einer Region wie dem Oberrhein ein den Tourismus in Teilbereichen überlappende Sektor. Er hat daher eine erhebliche Bedeutung für die ökonomische Entwicklung des Oberrheins, wenn grenzüberschreitende Hindernisse aufgebaut werden.

Daher fordern die Kammern:

- Unterstützung des angestrebten Pilotprojekts „Klinik-Kooperationen“ in der Raumschaft Basel/Lörrach
- Einbindung weiterer Gesundheitsbereiche, z. B. Altenpflegestätten und Rehabilitationskliniken
- Schrittweise Liberalisierung und Marktöffnung

des gesamten Dienstleistungssektors im Gesundheitswesen über die Grenzen hinweg

- Ausbau der Region zu einer trinationalen Gesundheitsregion.

Gemeinsames grenzüberschreitendes Handeln

Der Wirtschaftsraum am Oberrhein ist zwar durch unzählige Landes-, Departements-, Bezirks- und Kantonsgrenzen unterteilt, weist aber dennoch verschiedene Gemeinsamkeiten und sich komplementär ergänzende Wirtschaftsstrukturen auf, welche ihn zu einem interessanten und im internationalen Quervergleich wettbewerbsfähigen Unternehmensstandort machen. Die hierin liegenden Chancen gilt es konsequent zu nutzen, um die trinationale Region zu einem führenden europäischen Wirtschaftsstandort zu machen und auch gemeinsam nach draußen zu „verkaufen“.

Daher fordern die Kammern:

- Aus Sicht der Wirtschaft sind die Defizite des Standorts Oberrhein bezüglich Durchlässigkeit der Märkte, wettbewerbsbehindernden staatlichen Regulierungen und der nicht zuletzt durch die stetig wachsende Staatsquote steigenden Produktionskosten zu beheben.
- Ebenso wünschbar ist aber auch die bessere Nutzung von Synergien bei der Standortwerbung im entfernten Ausland, wo es in vielen Fällen zuerst darum geht, den Oberrhein erst einmal als Ganzes als möglichen Unternehmensstandort ins Bewusstsein zu bringen, bevor die für den Einzelfall am besten geeignete Ansiedlungslösung erarbeitet werden kann.

Aus diesem Grund sind die Industrie- und Handelskammern am Oberrhein bereit, ihren Beitrag dazu zu leisten, den Oberrhein zu einer europäischen Metropolregion zu entwickeln.

Espace de la Conférence du Rhin Supérieur

Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz



Limite géographique de l'accord du 21 septembre 2000
Räumlicher Geltungsbereich der Vereinbarung vom 21. September 2000



Pour une stratégie économique du Rhin Supérieur



IHK Südlicher Oberrhein
 IHK Hochrhein-Bodensee
 HK beider Basel
 CRI Alsace
 CCI Sud Alsace Mulhouse
 CCI de Colmar et du Centre-Alsace
 CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Transports
 Formation
 Technologies de l'information et de
 la communication
 Sciences de la vie
 Tourisme
 Secteur de la santé
 Marketing territorial





10ème Congrès Tripartite
9 février 2006 à Freiburg i. Br.

**Avenir du Rhin Supérieur dans l'Europe élargie
Zukunft Oberrhein im erweiterten Europa**

10. Dreiländerkongress
9. Februar 2006 in Freiburg i. Br.

IHK Südlicher Oberrhein
IHK Hochrhein-Bodensee
HK beider Basel
CRCI Alsace
CCI Sud Alsace Mulhouse
CCI de Colmar et du Centre-Alsace
CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Directeur de la publication: François Frieß

Impression: Stiehler Druck & media GmbH, Denzlingen, Janvier 2006

Sommaire

1.	Une stratégie pour le Rhin supérieur	3
2.	Les transports dans le Rhin supérieur	6
2.1	Transport routier	7
2.2	Voies ferrées	9
2.3	Transport aérien	9
2.4	Navigation fluviale	10
2.5	Transport combiné	10
2.6	Actions transfrontalières méritant d'être promues	10
3.	Formation transfrontalière	12
3.1	Utiliser le «processus de Bologne» comme instrument stratégique	12
3.2	Poursuivre le développement de projets de formation transfrontaliers	13
3.2.1	EUCOR	13
3.2.2	Formation tri nationale des ingénieurs	13
3.2.3	International Business Management	14
3.2.4	Filières binationales	14
3.2.5	Certificat Euregio	14
3.3	Promotion des connaissances linguistiques	15
3.4	Actions transfrontalières méritant d'être promues	15
4.	Technologies de l'information et de la communication	16
4.1	De l'importance économique du secteur des TIC	16
4.2	De l'importance des TIC pour l'économie et la société	17
4.3	Actions transfrontalières méritant d'être promues	18
5.	Sciences de la vie dans le Rhin supérieur : un cluster d'avenir	19
5.1	Réseau de compétences et potentiel	19
5.2	Consolider le réseau	20
5.3	Encourager le transfert de technologie	21
5.4	Accompagner les créations	22
5.5	Actions transfrontalières méritant d'être promues	22
6.	Le tourisme dans le Rhin supérieur	23
6.1	Le tourisme dans le Rhin supérieur : un facteur économique significatif	23
6.2	Promotion commune	25
6.3	Professionnalisme dans l'industrie du tourisme	25
6.4	Présenter le tourisme comme facteur économique décisif	26

6.5	Actions transfrontalières méritant d'être promues	26
7.	Secteur de la santé	27
7.1	Un rôle important pour l'économie régionale	27
7.2	Surmonter les obstacles nationaux	27
7.3	Projet pilote de coopération transfrontalière entre cliniques	28
7.4	Accord cadre franco-allemand pour les services de secours	29
7.5	Actions transfrontalières méritant d'être promues	29
8.	Marketing territorial	30
9.	Résumé	33

Vue d'un point de vue strictement national, le Rhin supérieur est une région frontalière éloignée des grands centres de décision tels que Berlin, Francfort, Paris, Berne ou Zurich. Mais les efforts communs vers un marché européen unique ainsi que la multiplication des thèmes politiques traités conjointement par tous les Etats européens, donnent au Rhin supérieur la dimension de région économique centrale, au rôle charnière majeur entre la Suisse et l'Union Européenne.

Avec le Parlement européen, le Conseil de l'Europe et la Cour européenne des Droits de l'Homme siégeant à Strasbourg, le Rhin supérieur vient se placer politiquement au centre de l'Europe unie. Le Rhin supérieur jouit également d'une situation géographique forte, puisqu'il se trouve en plein cœur de la « banane bleue ». Avec l'élargissement de l'UE vers l'Est, cet axe joue également un rôle majeur dans le dynamisme économique européen.

Afin de transformer les nombreuses ressources du Rhin supérieur en un potentiel de croissance, il faut reléguer les différences nationales au second plan et mettre en exergue les richesses communes. Les relations de proximité sont à intensifier au plus haut niveau et le Rhin supérieur doit devenir une région modèle européenne, dont les qualités doivent être promues par l'ensemble de ses acteurs.

L'interpénétration économique de la région est un fait avéré : elle n'est plus à prouver. Les propositions énoncées dans le présent document ont pour objectif de contribuer à la promotion des investissements, à la préservation et à la création d'emplois dans cet espace commun.

Ce point de vue est repris par les planificateurs en aménagement du territoire dans les trois

régions du Rhin supérieur. Des stratégies nationales en faveur de régions métropolitaines ont été mises en oeuvre dans les trois régions (Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire en France, Raumkonzept Schweiz en Suisse, Landesentwicklungsplan 2002 (Plan régional de développement économique) dans le Bade-Wurtemberg). Elles visent à renforcer le rôle moteur du développement national qu'endossent ces régions.

Le Rhin supérieur doit poursuivre le développement des réseaux existants (incitation à la coopération régionale), unir ses bases communes en sciences, recherche et développement (fonction d'innovation) et accroître la visibilité de ses principales institutions politiques et économiques (gouvernance). Les mêmes objectifs s'appliquent au réseau des voies de communication. C'est ainsi que le Rhin supérieur parviendra à dynamiser son développement, à révéler des synergies, à développer la qualité de ses sites et à augmenter sa visibilité et sa réputation de région métropolitaine européenne.

Les politiques économiques dites « de promotion » peuvent se traduire par plusieurs stratégies. Les chambres de commerce et d'industrie du Rhin supérieur s'accordent à penser que la stratégie de « consolidation des forces » est la plus efficace. La politique de promotion de l'UE mise également sur une telle stratégie dès 2007 (stratégie de Lisbonne).

Le présent document stratégique a donc pour ligne directrice de « mettre nos forces en commun pour avancer ». Le Rhin supérieur saura s'imposer en tant que région européenne centrale et accélérer son développement, en valorisant de façon ciblée ses potentiels porteurs et en les mettant en réseau. Aucune

des régions qui constitue le Rhin supérieur ne doit être pénalisée.

La croissance économique s'appuie de manière déterminante sur le secteur tertiaire. Ce dernier représente quasiment 70 % du produit intérieur brut de la région et presque le même pourcentage d'emplois. Dans le Rhin supérieur plus qu'ailleurs, l'évolution vers une société de services s'appuie sur le tissu industriel existant. La construction mécanique, l'industrie automobile, les industries de précision ainsi que la chimie-pharmacie sont traditionnellement ancrées dans cette région et s'y sont développées, donnant naissance à de nouveaux secteurs productifs, à des nouvelles activités de prestations de services orientées vers la production. La tertiarisation dans cette région repose donc à double titre, sur de solides fondations.

Toutefois, des points faibles persistent, résultant de différences au niveau des réglementations nationales. Dès lors que des réglementations nationales se croisent, elles constituent davantage un obstacle qu'une chance. Il convient d'éliminer ces freins. Les traités bilatéraux conclus entre l'UE et la Confédération helvétique, ainsi qu'à un plan plus local les Eurodistricts, (en phase de planification) représentent un pas important vers la suppression de ces obstacles. Tandis qu'avec ses quelque 95 000 travailleurs frontaliers, le marché du travail est de loin européen, les différences en matière de normes de qualité, d'obligations de sécurité, etc., freinent l'échange des marchandises entre l'UE et la Suisse. Ces freins devraient être supprimés conformément au principe de Cassis-de-Dijon de l'Union européenne.

Par ailleurs, il convient d'analyser la structure

économique et décisionnelle de la région. Le Rhin supérieur se caractérise par un tissu économique où prédominent les petites et moyennes entreprises ; leurs centres de décision se sont installés de part et d'autre du Rhin. Leur influence politique et économique ne doit donc pas être sous-estimée. Parmi ces entreprises, nombreuses sont celles qui jouissent d'une grande réputation sur les marchés mondiaux.

Ajoutons également que de nombreuses entreprises internationales ont choisi Bâle comme siège social : leur maintien et la consolidation de leur investissement dans la région reposent essentiellement sur la politique de promotion de la région. Autre fait non moins important : la région représente une zone tampon, en quelque sorte une région charnière, entre la Suisse et l'UE. Il est important d'utiliser cette composante décisionnelle économique, de la développer et de la rapprocher des instances décisionnelles politiques. L'importance de la création d'entreprises pour la région ne sera jamais suffisamment mise en avant.

Le présent document stratégique se concentre sur sept domaines :

les infrastructures de transport et la formation professionnelle sont deux conditions essentielles au développement de la région économique. Ces domaines seront donc traités en détail. La promotion de la région constitue elle-aussi un domaine majeur, il lui revient d'inscrire le Rhin supérieur comme région économique européenne dans la conscience collective. Ce rôle transversal sera développé en détail à la fin de l'étude.

Concernant les secteurs économiques auxquels s'applique l'approche politique consistant à « consolider les forces », le présent document

se limitera dans un premier temps aux domaines suivants :

- technologies de l'information et de la communication
- sciences de la vie
- tourisme et loisirs
- santé

Les Chambres de commerce et d'industrie du Rhin supérieur souhaitent exploiter conjointement tous les potentiels du Rhin supérieur dans une Europe en pleine construction. Par le présent document, elles espèrent ouvrir une discussion fertile entre les mondes économique et politique, entre les administrations européennes, nationales et régionales. Elles espèrent donner l'impulsion qui saura faire progresser les domaines stratégiques énoncés ci-dessus dans l'intérêt de la région, afin de hisser le Rhin supérieur au rang de région économique européenne forte méritant le titre de « région métropolitaine européenne » et capable d'agir en tant que telle, d'une seule et même voix.

CCI de Colmar
et du Centre-Alsace

HK beider Basel

CCI Sud Alsace Mulhouse

IHK Hochrhein-Bodensee

CCI de Strasbourg
et du Bas-Rhin

IHK Südlicher Oberrhein

CRCI Alsace

2 Les transports dans le Rhin supérieur

Les voies de communication sont les artères vitales de toute économie. Sans elles, toute croissance économique est impensable. Les infrastructures de transport constituent l'une des principales bases du développement durable d'une région. Renforcer le Rhin supérieur en tant que plate-forme du transport trinational est donc une priorité : la région doit créer une offre vaste et cohérente d'infrastructures et de logistique. La question des infrastructures transfrontalières de transport ne doit pas occulter la protection de l'environnement et l'aménagement du territoire.

Il va de soi que les infrastructures de transport du Rhin supérieur jouent un rôle important aussi bien au niveau régional, national qu'international. A l'échelle internationale, le Rhin supérieur est traversé par un important axe nord – sud (deux axes autoroutiers - l'A5 et l'A35, la ligne de chemin de fer Hambourg - Francfort – Bâle – Milan, le Rhin). Avec l'intégration des pays de l'Est à l'Union européenne, les liaisons est – ouest jouent toutefois un rôle de plus en plus important. Mais ces infrastructures sont souvent en trop mauvais état pour assumer le volume croissant du trafic (B31 et A98). Les infrastructures de communication du Rhin supérieur se sont peu à peu développées en un réseau dense d'activités multimodales de transport et de logistique. Ce phénomène se traduit par une concentration d'entreprises performantes dans le secteur de la logistique qui occupe 4,5 % des salariés de l'économie.

Ces grandes artères européennes de transport jouent depuis toujours un rôle économique essentiel pour notre région et, en raison du besoin croissant de mobilité individuelle et de flexibilité dans le transport des personnes et

des marchandises, leur rôle est amené à s'amplifier toujours plus. Il s'agit donc de maintenir et de développer des infrastructures de transport performantes, qui sont en contact direct avec les principales régions économiques européennes et adaptées à leurs besoins.

Selon toutes les prévisions, le transport de personnes et de marchandises en Europe est encore amené à croître au cours des dix prochaines années. Cette augmentation s'explique notamment par la forte interdépendance au sein du marché intérieur européen, l'augmentation de la division du travail dans l'économie actuelle, ainsi que par l'ouverture des marchés vers l'Europe de l'est. Seules les régions mises en valeur par un réseau de transport performant seront capables de s'imposer face à la concurrence d'autres régions et d'autres sites.

Les planificateurs en aménagement du territoire dans le Rhin supérieur doivent par conséquent définir des critères communs de planification et d'élaboration des infrastructures de transport, afin d'éviter des aberrations résultant d'initiatives isolées de chacun des pays. Citons à ce titre quelques exemples :

- concurrence entre infrastructures existantes (ports, aéroports) au lieu d'une coopération jouant la carte de la complémentarité
- absence d'harmonisation des projets de construction de routes, comme les voies de circulation du pont Pierre - Pflimlin reliant Altenheim (Allemagne) à Eschau (France)
- divergences d'opinion en matière de connexion des voies de chemins de fer

Tous les modes de transport font actuellement l'objet de demandes concrètes en matière d'infrastructures de communication dans le Rhin supérieur.

L'une des principales missions des gouvernements consiste à développer des infrastructures de transport répondant aux besoins de la société. Quelles que soient les difficultés budgétaires, il est de la responsabilité des Etats participants de financer le développement et l'entretien des infrastructures de transport. Pour ce faire, chaque pays perçoit des impôts et des taxes qui lui sont propres. Actuellement, le volume annuel d'impôts et de taxes pour le seul transport routier dans les trois pays concernés, suffirait tout à fait à développer et à entretenir les réseaux de transport et ainsi à répondre aux besoins.

Le monde économique est disposé à accompagner le passage d'un financement par les impôts à un financement par les utilisateurs. Ce changement de mode fiscal ne doit cependant pas générer des charges financières supplémentaires lourdes pour les entreprises ou un double paiement d'infrastructures existantes. Le péage allemand (MAUT) nécessite à ce titre une compensation.

Enfin, la région ne dispose pas des instruments nécessaires au financement de projets **trans-frontaliers**. Une première solution serait de mettre en place un fonds pour les infrastructures de transport basé sur une association tri nationale de droit public. On peut citer en exemple le transport entre agglomérations/réseau express régional (S-Bahn).

L'économie est dépendante des modes de transport : routes, voies ferrées, voies d'eau et air. Elle exploite leurs avantages, seuls ou en les combinant. Mais étant donné que chaque système de transport propose des avantages propres différents, ils ne sont pas librement interchangeables. Chaque entreprise décide, en fonction de critères qui lui sont propres,

quel mode de transport utiliser, à quel moment et comment l'utiliser. Cette liberté fait partie intégrante de notre système économique, orienté sur une économie de marché. L'interventionnisme politique visant à inciter l'utilisation de tel mode de transport pour des raisons environnementales, menace une grande partie de l'économie et donc les emplois. Les acteurs économiques sont bien conscients des contraintes environnementales et intègrent ces considérations dans leurs prises de décisions. Il serait toutefois inopportun d'imposer l'usage des chemins de fer et de la navigation intérieure en augmentant les prix du transport routier ou en négligeant la construction des routes. Le marché doit bénéficier d'une transparence totale des coûts et pouvoir choisir le mode de transport le plus attrayant.

Si l'on veut réussir à transférer de manière durable le trafic routier de marchandises sur le transport ferroviaire, les trois Etats doivent encourager la libéralisation ainsi que l'amélioration de la qualité du transport ferroviaire de marchandises.

2.1 Transport routier

La puissance publique doit améliorer les infrastructures routières et résorber les goulots d'étranglement. Pour des raisons économiques aussi bien qu'écologiques, le phénomène des embouteillages doit être éradiqué. A cette fin, des instruments durables de l'économie de marché doivent être mis en oeuvre. Comme le passé l'a fort bien montré, la lutte contre les embouteillages ne réside pas uniquement dans la création d'espaces de transport supplémentaires ou dans la prévention de goulots d'étranglement : les infrastructures de transport régionales doivent également être développées en termes de qualité. Les systèmes d'

information et de guidage transfrontaliers font partie de cette stratégie qualité. Ces systèmes permettent entre autres d'atténuer les embouteillages de camions aux passages de frontière vers la Suisse.

Les principales mesures visant à la suppression ou à l'atténuation des embouteillages au niveau de la frontière sont les suivantes :

- Allongement des heures d'ouverture de tous les postes frontières de et vers la Suisse
- Introduction d'un concept d'exploitation des parkings au passage de frontière sur l'auto-route Bâle/Weil
- Aménagement d'aires de régulation avec dédouanement en Allemagne au niveau de l'A5 ou de l'A98/A861
- Aménagement de parkings en Suisse, sur l'axe de transit vers le Gothard dans la région de Bâle et/ou sur le plateau suisse (Mittelland)
- Instauration de conditions permettant l'utilisation plus intensive de systèmes électroniques de dédouanement
- Allègement de l'interdiction de circulation nocturne en Suisse
 - sous forme d'un assouplissement à proximité de la frontière
 - par l'ouverture du trafic de transit sur les autoroutes

Les directives actuelles de l'UE en matière de seuils d'émission de particules fines sont sources de problèmes, notamment dans les agglomérations. L'Allemagne envisage par exemple d'interdire, dans les grandes villes, le transport de marchandises par la mise en place de plans de lutte contre la pollution atmosphérique. Ce type de décision sous-estime toutefois la causalité multiple et la complexité des responsabilités en matière d'émission de particules fines. Ainsi, le transport routier est responsable de 20 % en moyen-

ne seulement des taux de particules fines dans l'air, sur lesquels environ 40 % seulement sont produits par les moteurs. Les émissions des moteurs participent seulement à hauteur de 10 % à la pollution par particules fines. De plus, les émissions totales des camions, bus, voitures particulières et motos ont fortement chuté depuis l'introduction de technologies toujours plus exigeantes. Le développement de moteurs respectant les normes Euro 4 et Euro 5 a également permis la réduction des émissions polluantes par les camions.

Les plans de lutte contre la pollution atmosphérique qui doivent se conformer aux exigences législatives, ne doivent toutefois pas exclusivement concerner que le transport. Ainsi, les interdictions de circulation ne doivent pas viser tous les camions indépendamment de leur poids et de leurs émissions polluantes, car ceci contredirait le principe de proportionnalité. Ces mesures ne seraient pas défendables économiquement et seraient écologiquement illogiques en raison du détournement du trafic qu'elles impliqueraient.

Les CCI du Rhin supérieur encouragent toutes les mesures et toutes les initiatives en faveur de l'équipement rapide des nouveaux véhicules diesel ou de la reconfiguration des anciens véhicules diesel avec des systèmes de filtration des particules. Ceci constitue le seul moyen efficace de lutte contre la pollution, car il s'attaque directement à la source. Par ailleurs, tous les plans ou mesures instaurés dans les différentes régions du Rhin supérieur doivent impérativement être harmonisés.

D'un point de vue économique, la mise en oeuvre rapide des projets de transport suivants est souhaitée :

- Prolongement de l'A35 de Scheibhardt à Kandel jusqu'au raccordement avec l'A65
- Extension de la Bienwald Autobahn (A65/D300)
- Elargissement de l'A5 sur 6 voies entre Baden-Baden et Bâle
- Raccordement des autoroutes A35, A5 et A98 dans le secteur de l'EuroAirport de Bâle – Mulhouse – Fribourg avec pont sur le Rhin à hauteur de Märkt
- Aménagement et élargissement de l'axe de circulation transfrontalier Colmar – Fribourg (B31 West sur la rive allemande / N415 sur la rive française)
- Construction d'un autre pont sur le Rhin au nord de Strasbourg/Kehl
- Instauration d'un système d'information transfrontalier sur toutes les autoroutes présentant un risque d'accidents ou d'embouteillages
- Aménagement en faveur de la suppression ou de l'atténuation des embouteillages au niveau des passages de frontière (cf. ci-dessus)

2.2 Voies ferrées

La région dispose d'excellentes liaisons ferroviaires. Or, au vu de l'augmentation rapide du trafic, leur développement doit être poursuivi conformément aux plans d'extension existants. C'est à cette seule condition que les réseaux ferroviaires transeuropéens nord – sud et est – ouest pourront constituer un réseau performant.

Avec l'achèvement du NEAT, projet de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (et son affluence dans la vallée du Rhin), le transport international de marchandises doit être développé sur l'axe nord – sud selon les mêmes modalités que le transport de personnes.

Les mesures suivantes s'avèrent indispensables :

- Construction du TGV Est avec jonction au réseau ICE dans la région Strasbourg – Kehl
- Construction du TGV Rhin – Rhône avec jonction au TGV Est et à l'ICE dans la région de Strasbourg, au réseau ICE/Bahn 2000 à Bâle et au réseau ICE à Mulhouse – Fribourg
- Développement de la voie ferroviaire de la vallée du Rhin sur quatre voies, d'Offenbourg à Bâle
- Réalisation d'une troisième traversée du Jura comme ligne d'accès pour le NEAT
- Développement de la ligne Mulhouse – Bantzenheim - Müllheim comme accès au corridor ferroviaire Rhin – Rhône
- Développement des capacités ferroviaires nord – sud en Alsace
- Maillage et développement de systèmes transfrontaliers de transport de proximité
- Connexion des réseaux ferroviaires à l'EuroAirport et du tram-train à l'Aéroport international de Strasbourg.

2.3 Transport aérien

Toute région prospère doit pouvoir compter sur des aéroports performants. Dans la mesure où le Rhin supérieur ne dispose pas d'aéroports intercontinentaux, et que les principales infrastructures de ce type se situent en bordure de la région (Francfort, Zurich), il est indispensable de développer des structures compétitives de transport régional intra-européen qui serviront de moyen d'acheminement vers les aéroports internationaux.

Tant que les aires d'atterrissage régionales sont exploitées activement dans le cadre de l'aviation générale, elles ne doivent pas être remises en question ou abandonnées. Ces zones d'atterrissage constituent en effet des infrastructures complémentaires pour les grands aéroports proposant des liaisons régulières.

Les demandes suivantes découlent de ces constats :

- Développement des infrastructures des aéroports de la région en fonction des besoins
- Véritable trinationnalisation de l'EuroAirport de Bâle – Mulhouse – Fribourg (participation de l'Allemagne)
- Raccordement de l'EAP au réseau ferroviaire
- Amélioration du raccordement de l'Aéroport international de Strasbourg – Entzheim aux transports publics et mise en place d'une liaison tram-train directe

2.4 Navigation fluviale

Le canal du Rhin et le canal du Rhône au Rhin s'inscrivent dans l'optique évoquée précédemment. Les ports constituent les plaques tournantes du transport combiné. Les ports seront amenés à jouer un rôle croissant en raison d'un trafic en augmentation constante et d'impératifs écologiques. Dans ce contexte, l'aménagement à long terme du couloir Rhin – Rhône pour relier entre elles les principales voies de navigation européennes est essentiel

Comme par le passé, la fonction de terminaux de marchandises dévolue aux ports demeure primordiale. Dans ce domaine comme dans celui du réseau ferroviaire, le transport combiné a gagné en importance au cours des dernières années. Dans un tel contexte, de nouvelles synergies doivent être créées entre le transport combiné voies ferrées – routes et la navigation fluviale..

2.5 Transport combiné

La densité des grandes voies de communication internationales, tous modes confondus, explique l'évolution progressive des infrastructures de transport du Rhin supérieur en structures multimodales variées. Les terminaux

marchandises bénéficient généralement d'une très bonne liaison avec les réseaux de transport. Toutefois, chaque site reste généralement toujours dominé par un ou deux modes de transport, ce qui ouvre des opportunités de synergie et d'optimisation. Etant donné également que les zones d'embarquement et de transbordement supplémentaires sont rares dans le Rhin supérieur, les CCI du Südllicher Oberrhein ont mis en exergue, dans une étude intitulée « Concept de terminaux coopératif de la région TriRhena » (Kooperatives Terminalkonzept der Regio TriRhena), des moyens visant d'une part à moderniser et optimiser les zones existantes et d'autre part à exploiter de manière optimale les rares ressources disponibles au moyen de modèles de coopération intelligents.

L'étude, qui avait été confiée en 1999 par les Chambres de commerce et d'industrie alsaciennes et leurs partenaires à la société BUCK Consultants International, va dans le même sens.

A l'avenir, il sera également important de dégager des réserves foncières pour l'implantation d'entreprises de transport et de sociétés d'entreposage de marchandises. Dans tous les cas, l'accent doit être mis sur les centres de groupage-dégroupage et de distribution européens adaptés à la logistique d'un marché européen homogène.

2.6 Actions transfrontalières méritant d'être promues

- Les infrastructures routières sont à améliorer selon les propositions énumérées ci-dessus ; les goulots d'étranglement doivent être supprimés.
- Les capacités ferroviaires doivent être développées selon les besoins identifiés afin que

le Rhin supérieur puisse remplir son rôle de plaque tournante à l'intérieur du réseau transeuropéen. Les projets afférents sont énumérés ci-dessus.

- Dans le transport aérien, il est indispensable de développer des structures compétitives de transport régional intra-européen qui serviront également de moyen d'acheminement vers les aéroports internationaux.
- La région doit se donner les moyens financiers pour satisfaire ses besoins de mobilité.
- Toutes les opportunités de synergie et d'optimisation des terminaux multimodaux existants, notamment sur le Rhin, doivent être exploitées. L'étude « Kooperatives Terminal-konzept der RegioTriRhéna » propose à ce titre des solutions.

3 Formation transfrontalière

Avec le développement démographique, la main-d'œuvre qualifiée joue un rôle de plus en plus important dans la compétition économique interrégionale. L'infrastructure d'accueil et les contenus des formations doivent par conséquent être adaptés aux exigences de l'économie à tous points de vue (qualité, portée des enseignements, ...) et constamment actualisés. En raison de son statut de région frontalière, le Rhin supérieur se doit par ailleurs de proposer à ses citoyens un réseau d'offres de formation initiale et continue transfrontalières.

Dans le contexte actuel de mondialisation, de libéralisation des marchés mondiaux et de mobilité illimitée des capitaux et des informations, le savoir et les compétences technologiques sont sources essentielles d'avantages compétitifs. Les systèmes de formation et de recherche font ainsi figure de facteurs stratégiques déterminants pour la croissance des nations et le développement de l'emploi.

Pour faire de cet espace de vie commune une grande région économique européenne, la mise en réseau des structures et offres de formation doit être accentuée. De même, la qualité des formations proposées par les universités doit être améliorée et les contenus adaptés. En raison d'une longue tradition de travail frontalier, le marché commun l'emploi est une réalité depuis longtemps dans cette région. Il a été libéralisé davantage avec l'entrée en vigueur de traités bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne, grâce à l'accord de libre circulation des personnes. Cet accord porte également sur la reconnaissance mutuelle des diplômes, définie à l'annexe III de l'accord. En réalité, cet acte juridique réglemente uniquement l'accès au marché du travail ; il ne se

prononce pas sur l'accès à de nouveaux cycles de formation ou à des formations post-universitaires, c'est-à-dire la reconnaissance académique de diplômes. Les universités en Suisse et dans l'Union européenne restent autonomes en ce qui concerne l'admission de leurs futurs étudiants. Il s'agit là d'un handicap certain lorsque l'on sait que la région entière encourage la mobilité transfrontalière.

3.1 Utiliser le « processus de Bologne » comme instrument stratégique

Les étudiants et les scientifiques sont aujourd'hui plus mobiles et plus flexibles que jamais. Le savoir ne connaît aucune frontière géographique. Le processus de mondialisation a ainsi su réformer le développement et la modernisation de l'ensemble du système d'enseignement supérieur. Signée en juin 1999 par quarante pays, la déclaration de Bologne a lancé un processus visant à créer un système commun d'enseignement supérieur européen d'ici 2010. Ce processus implique entre autres, l'harmonisation des cycles d'études en un système unique à deux niveaux (Bachelor/Master) avec diplômes comparables, l'introduction d'un système de crédits de formation selon le système européen European Credit Transfer (ECTS) sur la base de modules individuels, ainsi que la promotion de la collaboration européenne par l'assurance de la qualité des cursus d'enseignement. Dans le cadre de cette réorganisation de l'ensemble du système de l'enseignement supérieur, les écoles d'enseignement professionnel (« Berufsakademie ») du Bade-Wurtemberg et les écoles supérieures spécialisées (« Fachhochschule ») suisses ont obtenu le statut d'Ecoles supérieures. Les « Fachhochschulen Beider Basel » ont par ailleurs fusionné avec leurs homologues de Solothurn et d'Aargau, donnant naissance à une

grande école supérieure spécialisée de la Suisse du nord-ouest, chacune proposant un enseignement phare spécifique. Ces mesures consolideront le paysage de l'enseignement supérieur de la région.

L'application du processus de Bologne encourage sur le long terme la formation transfrontalière dans le Rhin supérieur. D'une part, le système bachelor/master offre aux étudiants la possibilité de combiner de manière flexible études, activité professionnelle et planification de la vie privée. D'autre part, la mise en place d'un système d'enseignement reconnu à l'échelle internationale, construit de manière modulaire et d'une grande perméabilité, offre des perspectives de mobilité plus grande et d'échanges plus nombreux dans cette région frontalière. L'ensemble des objectifs poursuivis par le processus de Bologne a été salué à l'unanimité par les chambres de commerce et d'industrie.

3.2 Poursuivre le développement de projets de formation transfrontaliers

3.2.1 EUCOR

La Confédération européenne des universités du Rhin supérieur (European Confederation of Upper Rhine Universities, EUCOR) fait figure de pionnière en matière de coopération transfrontalière dans le domaine de l'enseignement scientifique et de la recherche. Fondé en 1989, le groupement transfrontalier des universités de Bâle, Fribourg i. Br., Karlsruhe, Mulhouse et Strasbourg souhaite encourager l'échange d'enseignants et d'étudiants, le lancement de programmes de recherche communs, et la promotion des séjours d'études transfrontaliers dans des filières et cours communs ainsi que la reconnaissance mutuelle des acquis. Il existe déjà un cursus commun en Biotechnologie,

sanctionné par un diplôme délivré par les universités participantes. Des instruments visant à promouvoir la mobilité des étudiants dans la région du Rhin supérieur ont été développés : citons la carte d'étudiant EUCOR, qui permet d'assister à des cours dans les universités partenaires et d'effectuer des séjours d'études de courte durée pendant le semestre et qui donne accès aux bibliothèques universitaires. L'attestation bilingue EUCOR certifie que des cours ont été suivis dans une université d'accueil et les valide suivant le règlement des examens et des études de l'université d'origine. EUCOR concrétise ainsi quelques-unes des fondations essentielles d'un système de formation et de recherche transfrontalier.

3.2.2 Formation trinationale des ingénieurs

Créé en 1997, le cursus international « Gestion de projet technique en mécatronique » a résolument ouvert la voie vers un système de formation trinationale. Cette filière joue sur l'innovation, aussi bien en matière de contenu que de forme : la « mécatronique » est une combinaison de mécanique, d'électronique et d'informatique. Le cursus s'étale sur trois ans et demi au total, dont un tiers doit être suivi dans l'un des centres de formation participants, c'est-à-dire l'Université de Mulhouse, la haute école spécialisée des deux Bâle ou l'école d'enseignement professionnel de Lörrach. A la fin de la formation, les étudiants doivent effectuer un an de stage en industrie. Ce projet de formation est ouvert à dix étudiants par pays, pour 120 places disponibles au total. La formation est bilingue. Ce cursus jouit déjà d'une expérience très encourageante. Citons également la filière « Génie civil trinationale » proposée depuis 2002, dont la particularité est d'être intégrée aux filières nationales de chaque pays participant.

3.2.3 International Business Management

En 2000, l'Université de Haute Alsace, l'école d'enseignement professionnel de Lörrach et la haute école spécialisée des deux Bâle ont instauré une nouvelle filière trinationale, l'International Business Management. Ce cursus s'adresse à des bacheliers de la région qui possèdent déjà de bonnes connaissances linguistiques en allemand ou en français ainsi qu'en anglais. Elle dure huit semestres, dont la moitié doit être effectuée dans des entreprises des trois régions frontalières et au terme desquels les étudiants peuvent prétendre à quatre diplômes universitaires. Cette offre est ouverte à 20 à 25 étudiants dans chacun des pays participants, France, Suisse et Allemagne. Cette filière dispense, outre des compétences professionnelles spécifiques, des connaissances interculturelles, condition de base à une bonne intégration sur les marchés internationaux.

3.2.4 Filières binationales

Deux nouveaux cursus d'étude sont venus compléter le cursus universitaire transfrontalier de l'école d'enseignement professionnel de Lörrach. En coopération avec l'Université de Mulhouse, Lörrach donne en effet la possibilité à ses étudiants d'obtenir un double diplôme dans la filière « Expédition, transport et logistique ». Le développement du cursus « Tourisme », né au printemps 2004, en une filière binationale est prévu dès 2006.

3.2.5 Certificat Euregio

Le projet Euregio offre la possibilité aux apprentis et à certains élèves issus d'écoles de formation professionnelle de la région du Rhin supérieur, d'effectuer un stage professionnel dans l'un des pays frontaliers dans le cadre de leur cursus. Ce projet modèle veut permettre aux apprentis de mieux connaître le monde du travail, la cul-

ture et la mentalité des pays voisins. Le stage dure au minimum quatre semaines s'il est effectué dans un pays étranger ou deux fois trois semaines si l'étudiant part dans deux pays de la région du Rhin supérieur. Par ailleurs, ce cursus permet aux apprentis de suivre un cours professionnel de langues étrangères. Depuis 1993, plus de mille apprentis en fin d'études ont obtenu le certificat Euregio. Avec la mondialisation croissante de l'économie, les besoins en main-d'œuvre qualifiée ayant une expérience à l'étranger et des connaissances linguistiques, ne cessent d'augmenter. Le certificat Euregio est une qualification complémentaire, reconnue et porteuse d'avenir, dans la formation professionnelle en alternance.

L'internationalisation de la formation professionnelle est également inscrite dans la nouvelle loi allemande sur la formation professionnelle du 01.04.2005. Ainsi, le paragraphe 2 indique qu'une partie de la formation professionnelle peut être effectuée à l'étranger. La durée d'un stage à l'étranger peut représenter jusqu'à un quart de la durée totale de la formation. Grâce à cette possibilité de poursuivre une partie de sa formation auprès de partenaires à l'étranger, les établissements rendent leurs formations plus attractives et dispensent aux futurs personnels qualifiés un savoir-faire international, nouvelle étape essentielle dans la promotion et la consolidation de la formation transfrontalière.

Par ailleurs, dans une déclaration commune du 26.10.2004, l'Allemagne et la France ont convenu de l'équivalence générale de leurs diplômes dans le domaine de la formation professionnelle. Les deux pays ont également établi des critères visant à alléger et à simplifier le classement des diplômes de formation profes-

sionnelle. Cette transparence facilite ainsi la cotation des diplômes professionnels obtenus dans le pays partenaire pour les entreprises et les demandeurs d'emplois des deux pays. Cette nouvelle équivalence stimule la confiance des entreprises dans la qualité de l'enseignement dispensé dans les pays voisins et renforce leur détermination à embaucher des demandeurs d'emplois originaires du pays partenaire. Cette déclaration se base sur la reconnaissance de l'équivalence de quarante diplômes professionnels. Cette liste de diplômes devrait encore s'allonger.

3.3 Promotion des connaissances linguistiques

En complément aux formations professionnelles transfrontalières, il est absolument nécessaire d'encourager dans la région du Rhin Supérieur la maîtrise des langues étrangères. A cet effet, dans chaque pays, les structures d'enseignement général doivent en fournir les bases. L'apprentissage général et spécialisé des langues étrangères doit devenir partie intégrante des cursus de formation professionnelle et continue. Ces cours doivent intégrer aussi largement que possible des séjours dans les pays voisins.

Le bilinguisme étant une évidence depuis longtemps, les chambres de commerce et d'industrie de la région du Rhin Supérieur se sont fixés comme objectif le développement du trilinguisme. L'apprentissage de la langue du pays voisin devrait être rendu obligatoire dans les écoles.

3.4 Actions transfrontalières méritant d'être promues

- Développement et interconnexion plus forte des infrastructures de formation trinationale et des cursus proposés

- Aide/Incitation à la mobilité des étudiants dans la région
- Création de nouveaux cursus trinationaux orientés sur le modèle de l'école d'enseignement professionnel de Lörrach, de la haute école spécialisée des deux Bâle et de l'Université de Mulhouse
- Maintien du certificat Euregio (après expiration du projet Interreg)
- Intensification de l'apprentissage des langues dans le cadre de la formation générale

4 Technologies de l'information et de la communication

Le secteur des « Technologies de l'information et des communications » se compose de toutes les branches dont l'activité principale est, respectivement, la production et la diffusion d'informations et la production ou l'exploitation d'infrastructures de communication et la fabrication des appareils requis pour de telles infrastructures. Ce secteur ne constitue pas de « cluster » dans le Rhin supérieur. Par ailleurs, les technologies de l'information et des communications sont un secteur transversal qui propose dans différents domaines des services tout au long de la chaîne de production et qui joue un rôle de plus en plus important en matière de conditions de travail.

4.1 De l'importance économique du secteur des TIC

Selon une étude¹ menée pour le congrès tripartite 2004 du Rhin supérieur, la branche des TIC ne joue pas un rôle aussi important que l'industrie chimique et pharmaceutique, l'industrie automobile ou l'industrie mécanique, puisqu'elle n'emploie que 7 % de la population active et ne représente que 6 % de la valeur ajoutée. Soulignons également que la part d'exportation du secteur des TIC est modeste, car ce dernier alimente exclusivement, à peu d'exceptions près, le bassin régional.

Au cours des dix dernières années, les TIC dans les trois régions frontalières formant le Rhin supérieur ont fait face à des développements similaires. Un phénomène de concentration et une augmentation de la rationalisation des procédés d'exploitation ont été constatés dans la presse écrite et les imprimeries, entraînant une baisse des besoins en main-d'œuvre. Dans un avenir proche, cette pratique de concentration sera sans doute renforcée dans ce secteur.

La situation dans les médias électroniques est en revanche tout à fait différente. Dans les trois pays, les premières chaînes de radio et de télévision sont entièrement dominées par l'Etat et sont imperméables à la concurrence en raison de la présence de nombreux mécanismes de protection. Si les émetteurs privés sont protégés contre les nouveaux concurrents grâce aux mécanismes de concession, tous, sauf exception, disposent à peine du minimum vital en raison de la forte concurrence régnant sur le marché publicitaire et en raison de bassins d'audience souvent trop faibles.

La libéralisation des services de télécommunication et le triomphe de la téléphonie mobile en Europe ont entraîné une diversification de l'offre et une chute des prix de la téléphonie fixe. Dans la téléphonie mobile, on assiste aussi à une baisse des tarifs (saturation du marché), baisse toutefois plus lente en raison des investissements élevés nécessaires à la création de ce marché. L'exemple de ce segment économique nous enseigne une fois de plus que les restrictions réglementaires et l'orientation nationale des infrastructures dans une région frontalière constituent un véritable obstacle et, dans ce cas précis, expliquent des prix plus élevés que dans des régions intérieures.²

La demande du secteur économique, de l'administration et des particuliers a permis aux entreprises du secteur informatique de faire un énorme bond dans les années quatre-vingt-dix. La désillusion de l'e-commerce et le recul de la demande ont ensuite conduit à une chute tout aussi spectaculaire de ce secteur dans les années 2001 à 2003. Dans les années à venir, l'ajustement du marché observé depuis devrait normalement permettre au secteur de connaître un nouveau développement, certes

¹ Dr. Rainer Füeg, Médias et communication dans le Rhin supérieur, Bâle 2003

² idem

modeste, mais durable. Les CCI offrent également à ce secteur une plate-forme d'exploitation transfrontalière grâce au « Software-Forum Oberrhein ».

4.2 De l'importance des TIC pour l'économie et la société

Les technologies de l'information et des communications ont une fonction transversale pour l'économie et la société. Elles sont omniprésentes, et, sans elles, une société moderne ne pourrait exister et l'économie ne serait pas compétitive.

La Suisse du nord-ouest et le Bade sont quantitativement bien desservis par les infrastructures de télécommunications. Les grandes villes y disposent partout de réseaux urbains autonomes et performants et la région est quasiment entièrement desservie en lignes de réseaux fixes. Dans le domaine de la téléphonie mobile, des désaccords retardent encore parfois la couverture totale, pourtant planifiée, de la région. En Alsace, seule la couverture totale du secteur économique en milieu rural laisse encore à désirer. Contrairement au Bade ou à la Suisse du nord-ouest, les réseaux électriques, ferroviaires et de câblage local n'y sont pas exploités.

En matière de qualité des réseaux, la région du Rhin supérieur a néanmoins perdu quelque peu du terrain par rapport à Francfort, Zurich ou Genève. A Bâle et en Alsace, les sites de premier plan (c'est-à-dire les grandes entreprises actives à l'échelle internationale) sont les premiers à être équipés en réseaux optiques tandis que la plupart des autres entreprises utilisent toujours des câblages en cuivre.

Les réseaux et les services de télécommunication sont indispensables au fonctionnement

des entreprises du Rhin supérieur et du Hochrhein et ils font partie des instruments qu'elles utilisent activement dans leurs tâches quotidiennes. Dans chacune des régions du Rhin supérieur, plus de 90 % des entreprises ont recours aussi bien au réseau fixe qu'à la téléphonie mobile et aux applications à large bande, selon une étude³ commanditée par les chambres de commerce du Rhin supérieur. Les applications interactives dans l'e-commerce (vente) et l'e-procurement (achat) sont considérablement moins répandues.

L'Internet va continuer de s'imposer comme fondement de toute communication et la prochaine étape dans l'évolution des télécommunications se traduira certainement par l'association de la technologie Internet et de la téléphonie mobile. L'évolution des applications mobiles fait apparaître quelques réseaux rentables fonctionnant par GSM qui ont été créés notamment dans la communication « machine - machine » (Tracking and Tracing – suivi et traçabilité, Road Pricing – télépéage, etc.), tandis que dans la connexion « homme - machine », les solutions proposées jusqu'à présent sont surtout des solutions à des problèmes non existants et donc rejetées par le marché. La prochaine étape de ces évolutions pourrait bien être la symbiose du transfert de données et de la téléphonie sur un réseau et, dans le secteur privé, le regroupement de la télévision, de l'Internet et de la téléphonie sur un seul et même réseau.

La qualification de la main-d'œuvre dans le secteur des TIC et sa capacité à répondre aux besoins des télécommunications est un facteur d'implantation majeur, garant de la compétitivité internationale de la région. Ceci s'applique aussi bien aux entreprises exploitant les technologies de l'information et des communi-

³ Borisat GmbH: Télécommunications dans le Rhin supérieur et le Hochrhein, Bâle, 2004

cations en qualité d'utilisateurs qu'aux fabricants et aux prestataires de services de ce secteur. Les utilisateurs ont besoin de personnel dont le niveau de formation coïncide avec l'évolution permanente de ces technologies. Les entreprises spécialisées en informatique ont quant à elles besoin d'une main-d'œuvre qualifiée capable de fournir une assistance aux clients et de s'adapter à ces derniers, alors que les produits standards sont fabriqués de plus en plus souvent hors de l'Europe. Si la région du Rhin supérieur sait adapter correctement et en temps opportun son offre de formation initiale et de formation continue en la matière aux besoins de l'économie, elle pourra s'imposer face aux grands centres urbains.

- Innovations dans de nouvelles technologies.

4.3 Actions transfrontalières méritant d'être promues

Le développement futur des TIC dans le Rhin supérieur nécessite que soient réalisées les mesures suivantes :

- formation initiale et continue adaptées pour les utilisateurs de systèmes informatiques et les développeurs informatiques
- Libéralisation des médias électroniques
- Poursuite de la libéralisation dans les télécommunications (ouverture du « dernier kilomètre » ou de la « boucle locale »), tarification transfrontalière
- Baisse des prix pour l'utilisation transfrontalière de la téléphonie mobile dans la région frontalière, notamment en matière de frais d'itinérance
- Amélioration des infrastructures techniques en prévention des sauts de réseau ou mise en place d'un « tarif régional transfrontalier »
- Amélioration de la desserte en services à large bande performants, développement du nombre de connexions sans fil et de zones publiques d'accès sans fil.

La région du Rhin supérieur est forte d'une vaste expérience dans le secteur des sciences de la vie, aussi bien dans le domaine de la recherche, du développement industriel, que de l'application et de la production. Par sciences de la vie, il faut entendre aussi bien les sciences de la vie au sens strict du terme (c'est-à-dire recherche et application dans les domaines de la biologie, médecine, pharmacie, biotechnologie, nanotechnologie et science des végétaux) que les sciences de la vie au sens large du terme, auquel cas on y inclut également la technique médicale (hormis les services et le commerce).

Soutenus par l'UE, les programmes INTERREG I à III ont permis de développer un cluster trinational des biotechnologies, appelé « BioValley ». Ces programmes ont donné naissance à un réseau largement innovant réunissant les sciences, l'économie, la promotion économique et le transfert de technologie.

5.1 Réseau de compétences et potentiel

40% des industries chimiques et pharmaceutiques mondiaux ont un site dans la région. On y compte des entreprises leaders tels qu'Altana, Novartis, Pfizer, Roche, Sanofi-Synthelabo ou encore Syngenta. A cela s'ajoutent également plus de trois cents entreprises du secteur des sciences de la vie travaillant dans la recherche en tant que prestataires de services et fournisseurs. Avec ses quatre universités et ses 280 groupes de recherche, 15 000 scientifiques et 70 000 étudiants, la région dispose de ressources considérables organisées en un vaste réseau.

Alors que les capacités universitaires sont distribuées de manière relativement égale entre l'Allemagne, la France et la Suisse, leurs autres secteurs présentent des divergences considérables. Ainsi l'industrie pharmaceutique (« Big

Pharma ») et l'agro-industrie (« Big agro ») / santé vétérinaire sont-elles totalement dominées par la Suisse. La Suisse du nord-ouest est LE site de production de la région, devant la France et l'Allemagne (plus de 24 000 collaborateurs au total). Vient ensuite le secteur des fournisseurs pour la recherche et développement, avec quelque 11 000 collaborateurs et une certaine domination par les entreprises françaises, suivies par les entreprises suisses et allemandes. Le secteur des services est quant à lui dominé par l'Allemagne en matière de nombre d'entreprises et par la Suisse pour le nombre de collaborateurs (4 500 au total).

L'étude de Cap Gemini publiée en 2004 donne une image globale de la situation : elle signale qu'au sein de BioValley, la Suisse du nord-ouest occupe la première place en matière de production, y compris dans la production pharmaceutique, que les petites entreprises de prestations de services sont la spécialité de l'Allemagne et qu'enfin, la France mise sur les fournisseurs. Une telle division du travail montre clairement que le rassemblement des différentes spécialités dans un cluster permet l'essor de l'ensemble de la région. Ce cluster emploie plus de 46 000 personnes dans la région du Rhin supérieur (y compris les universités).

L'analyse conduite en 2004 par Cap Gemini, « BioValley Cluster Analysis », signale en outre que les compétences phares de BioValley dans le Rhin supérieur sont l'oncologie, l'immunologie, la neurologie, les maladies infectieuses, l'agriculture et la nutrition. En outre, la région se distingue également par des technologies de plate-forme, la bio-informatique/biologie intégrative et la nanotechnologie, peut-être futures nouvelles compétences phares de la région. L'implantation de l'institut ETH de biologie intégrative à Bâle est un signe que la région semble aller dans ce sens. La recherche

connaît actuellement un regain dans ces deux domaines : il existe donc bel et bien des chances que ces domaines soient bientôt hissés au rang de compétences phares de la région.

Si, comme évoqué ci-dessus, on envisage les « sciences de la vie » sous un angle plus large et que l'on considère que la technique médicale en fait partie, le cluster des sciences de la vie gagne encore en importance. Trois des quatre universités de la région (Bâle, Strasbourg, Fribourg) disposent d'excellentes cliniques universitaires, qui sont à l'origine de synergies décisives entre la recherche médicale fondamentale d'une part, et la technique médicale d'autre part. BioValley bénéficie également de la présence de la faculté des sciences appliquées de l'université de Fribourg qui, avec son secteur « technique des microsystèmes », donne des impulsions essentielles dans le développement continu de la technique médicale. Si l'on considère que ces domaines appartiennent au secteur des sciences de la vie, ce dernier compte alors plus de cinq cents entreprises employant au total 6900 personnes soumises au régime de la sécurité sociale. Les données chiffrées sur le nombre d'établissements de recherche, de scientifiques et d'étudiants dans ces domaines ne sont malheureusement pas encore disponibles.

Les biotechnologies et la technique médicale, c'est-à-dire les sciences de la vie prises dans leur sens le plus large, représentent donc un secteur économique phare pour le développement positif de la région du Rhin supérieur. Une attention particulière devra être portée à ce cluster et à son développement. Les sciences de la vie considérées au sens strict comme au sens large du terme, présentent un fort potentiel d'innovation ainsi qu'une grande valeur ajoutée. Il incombe à la région européenne du Rhin supérieur de pro-

téger ce potentiel. Les CCI saluent la labellisation de ce pôle « Innovations thérapeutiques » à dimension mondiale en pôle de compétitivité par la DATAR en 2005

5.2 Consolider le réseau

Le programme Interreg III arrivant à son terme en 2005, les acteurs régionaux ont désormais pour tâche de faire vivre le réseau, ainsi que les instruments que ce programme a permis de créer, aussi bien au niveau national que trinationnel. Selon les chambres de commerce et d'industrie, il s'agit là de la mission première de l'association centrale BioValley ainsi que des trois associations nationales qui la composent. Ces associations comptent pour membres les entreprises ainsi que les établissements de recherche du cluster de Biotechnologie. Le cluster sera d'autant plus compétitif face aux autres régions européennes que ses membres actifs exploiteront les plates-formes mises en place en faveur de la coopération et du développement commun. L'association centrale ainsi que les trois antennes régionales doivent donc se fixer pour objectif de rassembler un maximum d'entreprises ainsi que des établissements de recherche du secteur des sciences de la vie souhaitant travailler en collaboration au sein du réseau. Cet objectif sera d'autant plus réalisable que l'association centrale et ses trois associations nationales sauront utiliser de manière optimale les instruments légués par les programmes Interreg I à III, exploiter la valeur ajoutée qu'ils représentent pour leurs membres, et consolider ainsi le réseau. Par ailleurs BioValley doit également être promue à l'extérieur comme modèle européen de pôle des sciences de la vie. Etant donné que la promotion du territoire bénéficie en même temps à toutes les entreprises, aucune d'entre elles n'acceptera de la financer. Par conséquent, cet

aspect de la consolidation du réseau/du cluster ne peut pas non plus être financé par l'association centrale ou ses associations nationales. La promotion relève davantage de chacune des trois régions frontalières. Pour cela, des structures durables doivent être développées. Un certain nombre d'idées ont déjà été proposées sur la forme de telles structures, composantes des organismes de promotion économique. Mais aucune décision politique n'a pour l'heure été prise quant au chemin commun à emprunter. De telles décisions doivent être prises rapidement au plan national aussi bien que trinational.

5.3 Encourager le transfert de technologie

Malgré des débuts réussis, la coopération entre universités, instituts de recherche et entreprises doit encore être fortement consolidée. A ce titre, la mise en place d'un « projet phare » est primordiale. Les résultats de la recherche fondamentale doivent être transférés rapidement dans le secteur de la production. Ceci nécessite un transfert rapide de technologie, du savoir et des cerveaux. Les parcs de biotechnologie (Biotechparks) de Fribourg et Allschwil ainsi que le titre de « Genopol » (centre de recherche en génie génétique) accordé en 1999 à la ville de Strasbourg (avec les villes universitaires de Lille, Toulouse et Montpellier) constituent des instruments exemplaires. Citons à ce même titre l'implantation d'un parc de biotechnologie à l'Ecole Supérieure de Biotechnologie de Strasbourg (ESBS). BioValley compte actuellement douze parcs de biotechnologie qui mettent à disposition des entreprises des laboratoires et des bureaux répondant à leurs exigences spécifiques. Chaque parc propose des offres et une orientation stratégique qui lui sont propres, des conditions

idéales à la création et l'implantation d'entreprises, contribuant ainsi à un transfert de technologie efficace.

La mission des centres universitaires de transfert de technologie, des instituts de promotion économique et des chambres de commerce et d'industrie est d'encourager et d'accélérer ce processus de transfert à l'aide de différents outils. Citons à titre d'exemple le CTO allemand (Campus Technology Oberrhein) ou le Consortium de la Suisse du nord-ouest pour le transfert de technologie et des sciences, créé avec le soutien de la Confédération helvétique. Ce devoir de transfert peut être soutenu par un « projet phare », tel que l'institut franco-allemand de biotechnologie, cité pour la première fois fin 2004. Depuis plus de quinze ans, les universités de Strasbourg, Bâle et Fribourg proposent un cursus d'élite, la filière « Biotechnologie ». Les universités de Strasbourg et de Fribourg bénéficient d'un vaste pool de scientifiques, d'informaticiens et d'ingénieurs qui jouissent d'un statut de quasi-exclusivité mondiale dans le domaine des biotechnologies vertes. La concrétisation d'un tel « projet phare » permettrait de consolider résolument le transfert de technologie des universités participantes vers des produits innovants. La promotion d'un institut franco-allemand de biotechnologie est donc soutenue sur le long terme par toutes les autorités de la région.

Organisées en un réseau actif, les grandes entreprises bénéficient de la créativité et de la flexibilité des entreprises plus jeunes tandis que les jeunes entreprises profitent du renom international des grands groupes industriels et peuvent créer un marché de niche avec l'appui d'autres entreprises hautement spécialisées. Les chambres de commerce et d'industrie proposent, au sein de leur réseau régional, d'en-

courager cette coopération et ce transfert de technologie par le biais de bourses de coopération et de bourses technologiques pour le secteur des sciences de la vie. Elles y travaillent en étroite collaboration avec les plates-formes de BioValley ainsi qu'avec les centres universitaires de transfert de technologie. Les chambres de commerce et d'industrie sont par ailleurs prêtes à apporter leur soutien aux jeunes entreprises par l'organisation de stands communs lors de foires et salons.

5.4 Accompagner les créations

La création d'activités est souvent le fait d'organismes universitaires ou de grands groupes industriels. Outre le savoir-faire scientifique, les contacts avec des sponsors potentiels et des experts en planification commerciale, marketing et droit, jouent un rôle primordial dans la phase de création. Ainsi, le centre d'innovation situé sur l'ancien terrain de la société KBC à Lörrach est réservé à des sociétés de biotechnologie. La proximité avec de nombreuses entreprises du secteur des sciences de la vie satisfait les exigences de transfert de savoir-faire. Il en va de même pour les autres parcs de biotechnologie de BioValley.

Les chambres de commerce et d'industrie proposent de nombreux services à tous les créateurs, qui apportent notamment des réponses aux questions de gestion des créateurs du secteur des sciences de la vie. En collaboration avec les structures trinationales de promotion émergeants au terme du programme de l'UE, un pool d'experts transfrontaliers doit être créé, qui soit capable de résoudre des problèmes spécifiques aux créateurs. Une équipe d'experts « BioValley Expert Team » pourrait être établie soit au sein de l'association centrale BioValley, soit dans les CCI où elle ferait figure d'« institutions neutres ».

5.5 Actions transfrontalières méritant d'être promues :

- Consolidation du réseau BioValley et exploitation de ce réseau comme facteur « phare » de la promotion du site du Rhin supérieur
- Incitation forte à adhérer aux associations nationales respectives de BioValley afin de regrouper les intérêts des entreprises
- Utilisation de l'association centrale comme instrument trinationale de coordination pour d'autres projets trinationaux
- Mise en place de structures nationales et trinationales pour l'exploitation de la marque « BioValley 2 » en faveur de la promotion des sites de la région économique européenne Rhin supérieur
- Promotion du transfert de technologie dans le secteur des sciences de la vie.

Peu à peu, le tourisme est reconnu comme un secteur économique à part entière et un facteur économique significatif au de la valeur ajoutée qu'il génère directement ou indirectement. Pendant longtemps, on a refusé de considérer le Rhin supérieur comme région touristique en raison des clivages existants entre les divers organismes. Ce n'est que progressivement que les décideurs de l'industrie du tourisme de la région ont commencé à développer et proposer des produits communs aux visiteurs.

6.1 Le tourisme dans le Rhin supérieur : un facteur économique significatif

Les chiffres actuellement disponibles sur la valeur ajoutée générée par le tourisme et sur ses effets sur le marché du travail le prouvent. Plus de 5 % de la valeur ajoutée sont générés directement par le tourisme dans la région du Rhin supérieur. Ainsi, dans le Bade-Wurtemberg par exemple, 5,4 % de la population sont employés dans l'hôtellerie et la gastronomie ; en Alsace, ce chiffre atteint 3,4 % et en Suisse du nord-ouest, 4,7 %. Si l'on considère une partie de l'industrie de la santé comme faisant partie de l'activité touristique (séjours en centres de cures ou de soins thermaux), on constate alors que le tourisme constitue un facteur économique encore plus significatif.

A cette la valeur ajoutée directe générée par le tourisme, il convient d'ajouter des valeurs ajoutées induites dans le commerce et les autres secteurs. Actuellement, un touriste dépense entre 30 euros (séjours d'un jour) et 100 euros (séjours de convalescence/tourisme d'affaires) par jour : la valeur ajoutée indirecte générée par le tourisme est donc considérable.

Le secteur du tourisme regroupe une très vaste gamme de produits, depuis les séjours

d'un jour et les excursions, au tourisme de vacances en passant par le tourisme d'affaires et les visites de villes. Ces différents types de séjours ont chacun des exigences propres, mais nécessitent tous un grand nombre d'employés et représentent donc un facteur important d'emploi. Mais tous les potentiels ne sont pas exploités.

La région économique transfrontalière du Rhin supérieur possède un fort potentiel de développement touristique qui recèle de nombreuses opportunités non encore exploitées ou sous-exploitées. A l'heure actuelle, la beauté des paysages et la splendeur de la nature ne constituent plus les seuls facteurs de poids du tourisme : ils ne suffisent absolument plus pour attirer les visiteurs dans une région, et encore moins pour les y fidéliser. Les séjours en centres de cures ou de soins thermaux (tourisme du bien-être), largement répandus aujourd'hui, le tourisme lié aux musées, à la culture et aux grands événements ainsi que le tourisme lié aux congrès, conférences et salons, complètent aujourd'hui les offres touristiques régionales.

Les visiteurs considèrent aujourd'hui comme une entité unique l'ensemble des infrastructures de tourisme, depuis l'accessibilité du lieu de destination, à l'hôtel en passant par le centre de congrès et les parcs de loisirs. Pour gagner l'intérêt du public, les infrastructures de tourisme doivent répondre à des exigences de modernité et de nouveauté constante. Les régions touristiques du Rhin supérieur doivent faire face non seulement à la concurrence de nombreuses autres régions touristiques, mais également à une concurrence intrarégionale, entre les régions mêmes qui composent le Rhin supérieur.

Nombreux sont les problèmes qu'il convient de souligner. Afin d'imposer la région et de la démarquer des autres régions touristiques, il est absolument indispensable que les nombreux acteurs du Rhin supérieur définissent des objectifs communs et les mettent en place par delà les frontières nationales. Ceci est d'autant plus important que les compagnies aériennes à bas coûts favorisent le développement des courts séjours d'un ou deux jour(s). Les premières initiatives en faveur d'une action commune ont été engagées : citons le comptoir d'accueil (Welcome-Desk) mis en place à l'EuroAirport, la première rencontre trinationale des professionnels du tourisme à Europapark ou la commercialisation de l'exposition Toutankhamon à Bâle. Mais ces premiers pas vers une action commune restent toutefois bien timides et doivent désormais être suivis de mesures moins timorées.

Cette nécessité s'applique d'abord à chacune des régions de l'espace trinational dans lesquelles les actions communes gagnent encore à être consolidées ; mais le plus petit dénominateur commun ne suffit pas pour atteindre les objectifs sur le long terme. Il faut donc également définir progressivement des objectifs et des moyens communs de dimension transfrontalière, afin de faire connaître et de vendre l'ensemble de la région trinationale comme une seule région touristique et ce, notamment dans les pays en dehors de l'Europe. La Forêt Noire, les Vosges et le Jura jouissent déjà d'une réputation de lieux de repos et de vacances. Leur proximité immédiate est un grand avantage pour tout le Rhin supérieur, qui doit être davantage mis en avant. Les frontières nationales jouent un rôle de plus en plus faible aux yeux des touristes dans une Europe aujourd'hui unie.

Pour optimiser le développement du tourisme dans la région, tous les acteurs du tourisme doivent se rassembler, et développer des produits touristiques régionaux complémentaires, tout en maintenant la diversité de chacune des régions. Ils doivent développer des lignes directrices pour les sous-régions touristiques qui composent le Rhin supérieur, les faire connaître mutuellement et leur donner une orientation commune. Il n'existe actuellement aucune directive de ce genre, à l'échelle nationale et encore moins à l'échelle trinationale, que ce soit dans le Bade-Wurtemberg, en Alsace ou en Suisse du nord-ouest. Il existe toutefois une volonté commune à tous les acteurs, d'accueillir plus de touristes dans la région et de donner l'envie aux visiteurs d'y prolonger leur séjour. Les trois régions déplorent depuis longtemps, à l'unanimité, qu'au plan touristique, l'ensemble de la région exception faite de la Forêt Noire, n'est rien de plus qu'une région de passage permettant de rejoindre le sud.

Par conséquent, les acteurs du tourisme doivent trouver un accord à la fois à leur niveau national respectif et au niveau trinational

- sur les groupes de touristes cibles auxquels s'adresse l'offre de l'ensemble de la région, à moyen et à long terme
- quelles régions doivent être vendues à quels groupes de touristes cibles en fonction des points forts de chacune (par exemple par des « offres de partenariat » pour l'ensemble du Rhin supérieur), comme cela est déjà pratiqué par certaines stations de ski dans les Alpes (pass commun pour les thermes, similaire au pass musées ou à la carte Forêt Noire)
- comment garantir une qualité homogène tout en soutenant la diversité.

Par ailleurs, la population doit être sensibilisée

davantage à l'importance du tourisme. Les associations de tourisme doivent, les premières, mettre en avant l'utilité directe pour la région des différentes branches du tourisme, des séjours d'un jour aux séjours en centres de cures ou de soins thermaux jusqu'au tourisme d'affaires. Les touristes de la région doivent bénéficier d'un accueil positif et chaleureux de la part de la population, qui doit les considérer comme source potentielle d'emplois.

Les infrastructures de tourisme mériteraient d'être modernisées et développées. De nouveaux produits doivent être développés et intégrés aux politiques d'aménagement du territoire, pour garantir une gamme diversifiée et adaptée. Les qualités et le charme des espaces naturels et de détente doivent être préservés tout en respectant les contraintes environnementales dans une optique de développement durable. A ce titre, les chambres de commerce et d'industrie souhaitent que chacune des régions du Rhin supérieur définissent ses points forts aux niveaux des infrastructures de tourisme, leur complémentarité constituera l'offre touristique du Rhin Supérieur. Il conviendra de favoriser des infrastructures de transport performantes et de renforcer les transports publics de proximité afin de développer autant que possible une approche écologique du tourisme journalier et d'excursion.

Afin de promouvoir encore davantage le tourisme, les chambres de commerce et d'industrie du Rhin supérieur considèrent que la réalisation des projets suivants est indispensable.

6.2 Promotion commune

Plus que jamais, les touristes doivent être sensibilisés au fait que leur séjour dans la région du Rhin supérieur leur fait profiter des avantages

de trois régions touristiques. Les offres des trois pays, les points forts touristiques, tels qu'Euro-papark ou le Bioscope, les villes et leurs attractions historiques et culturelles, les offres des centres de cures et de soins thermaux, doivent être combinées davantage et promues ensemble. Le pass pour les musées du Rhin supérieur constitue d'ores et déjà un bon exemple de cette démarche. La « carte Forêt Noire », déjà instaurée, pourrait être élargie à l'échelle trinationale en une sorte de « Euregio-carte », et les stations thermales du Rhin supérieur pourraient proposer une « offre bien-être » commune en association avec les hôtels.

Un certain nombre de coopérations sont également envisageables avec et dans d'autres secteurs économiques de la région, tels que l'agriculture, la sylviculture et la viticulture ainsi qu'avec le commerce, le transport et la santé. Il est possible de créer des synergies.

On pourrait également envisager d'exploiter davantage le facteur biculturel de la région (culture germanique et romane).

D'autres initiatives, telles que des présentations conjointes sur les salons du tourisme, des catalogues et des prospectus publicitaires communs s'adressant aux différents groupes cibles ainsi qu'une présence sur Internet avec des liens vers d'autres pages régionales, sont également à promouvoir. Mais avant tout, ce sont les associations touristiques qui doivent agir en commun. Les CCI mettraient à disposition leur offre Internet afin de promouvoir ce marketing touristique de la région.

6.3 Professionnalisme dans l'industrie du tourisme

Dans le tourisme aussi, la formation initiale et continue sont des facteurs majeur garantissant

de la qualité, et donc de l'attractivité et de la stabilité de l'offre. En effet, la qualité des services et des prestations est amenée à jouer un rôle de plus en plus important. Le Rhin supérieur devrait par conséquent se fixer des normes très élevées en la matière, et les respecter.

Afin de garantir une certaine transparence et comparabilité au sein de la région, les organismes responsables de la formation doivent définir des normes transfrontalières communes de service et de qualité. Les offres de formation doivent répondre aux exigences des entreprises mais également à celles des visiteurs. Ainsi par exemple, l'apprentissage des langues étrangères devrait être rendu obligatoire dans ce secteur d'activité.

6.4 Présenter le tourisme comme facteur économique décisif

Il n'existe actuellement aucun chiffre global quant à la valeur ajoutée générée par le tourisme ou sur ses effets sur le marché du travail. Un certain nombre d'études concernant certains projets touristiques ont toutefois été réalisées au courant des dernières années. Des chiffres ont ainsi été publiés sur la contribution de l'exposition Touthankamon, du salon de Bâle ou des institutions culturelles de Bâle pour l'emploi et la valeur ajoutée : ils montrent de manière impressionnante le rôle économique du secteur du tourisme. Malgré tout, une base de données transfrontalière commune actualisée en permanence fait toujours défaut.

Toute transparence ou comparabilité est également absente dans le classement des hôtels et des restaurants. Dans ce domaine aussi, l'harmonisation des données et des évaluations fait cruellement défaut. Les Länder et le gouvernement fédéral, les chambres de commerce

et d'industrie et les promoteurs économiques doivent définir des concepts et des méthodes permettant une telle action.

6.5 Actions transfrontalières méritant d'être promues :

- Renforcement de la promotion commune du tourisme, par exemple présentation conjointe sur les salons, prospectus publicitaires communs, apparition sur Internet, ensemble de produits pour le tourisme récepteur
- Davantage de professionnalisme dans l'industrie hôtelière et de restauration, tant au niveau des services et de la qualité que des connaissances linguistiques
- Plus de transparence quant au rôle économique que joue le tourisme dans cette région européenne, c'est-à-dire recueillir des données statistiques (valeur ajoutée, potentiel pour le marché du travail, mais aussi classement des hôtels et restaurants), rendre possible leur comparaison et leur évaluation au niveau trinational.

Le secteur de la santé compte parmi les principales sources de croissance des économies développées. D'une part, des facteurs démographiques et les progrès médicaux entraînent un vieillissement de la population ; d'autre part, une prise de conscience plus importante de la santé favorise la vente d'articles de santé et autres produits. Ce contexte permet de formuler quelques axes clés en matière de politique de la santé dans la région transfrontalière, et définir quelques pistes d'actions.

7.1 Un rôle important pour l'économie régionale

Si l'on prend en compte les fabricants d'articles de santé (pharmacie et technique médicale), le commerce de ces articles (pharmacies, grossistes et détaillants spécialisés) ainsi que les divers prestataires de service de l'industrie de la santé (hôpitaux, établissements de rééducation, cabinets médicaux, autres professionnels de la santé), on s'aperçoit alors qu'un emploi sur neuf relève du secteur de la santé dans la région du Rhin supérieur⁴. Ce secteur emploie 53 000 personnes soumises au régime de la sécurité sociale dans la région badoise du Rhin supérieur (d'Offenbourg à Constance), quasiment le même chiffre en Suisse du nord-ouest et selon les estimations, quelques 60 000 en Alsace. Au total, on estime à au moins 160 000 le nombre d'emplois générés par le secteur de la santé dans cette région transfrontalière, ce qui représente 11 % de l'ensemble de la population active. Sur ces 160 000 personnes employées par la santé, 45 000 le sont dans le secteur industriel, 15 000 dans le commerce et approximativement 100 000 dans le secteur des services. La décomposition de ces chiffres région par région met en exergue l'importance de l'industrie pharmaceutique en Suisse du nord-ouest (34 000 emplois)

ainsi que la forte position des établissements de médecin préventive et de rééducation dans la région badoise du Rhin supérieur (9 000 lits). Aucune dominante ne ressort en revanche de la politique de santé en Alsace. Le nombre de lits annoncés dans les hôpitaux de l'ensemble de la région s'élève à 25 000 au total.

7.2 Surmonter les obstacles nationaux

L'entrée en vigueur des accords bilatéraux entre l'UE et la Suisse a libéralisé la libre circulation des personnes par-delà les frontières nationales du Dreiländereck (pays des 3 frontières). La forte interdépendance traditionnelle des marchés du travail, qui se traduit avant tout par un flux au départ des régions badoise et alsacienne vers la Suisse du nord-ouest voisine, a pu ainsi être durablement consolidée (actuellement, 60 000 travailleurs frontaliers). Les emplois attractifs dans l'industrie pharmaceutique ainsi que dans certaines parties du secteur tertiaire (hôpitaux) jouent un rôle économique important pour les salariés de la région. Le commerce des articles de santé s'est également sensiblement libéralisé. Les commandes par Internet sont devenues des pratiques plus que courantes dans la région frontalière.

L'ensemble du secteur des services de la santé reste toutefois caractérisé par une faible libre circulation et son peu de libéralisme. En raison du principe de territorialité des assurances maladie, toute coopération transfrontalière (par exemple le recours aux services hospitaliers) n'est qu'une réalité ponctuelle qui fonctionne essentiellement à sens unique, en direction de la Suisse. On peut même observer des restrictions entre cantons suisses. Cette situation est jugée plus qu'insatisfaisante par la population

⁴ En raison de l'absence d'une base de données dans les trois régions, certaines données régionales sont des estimations.

du Rhin supérieur. Les différentes conventions de coopération transfrontalière entre les prestataires de service et les assurés n'ont pas réussi à véritablement changer la donne.

La volonté politique d'un renforcement de la coopération transfrontalière en matière de santé est pourtant bien réelle. Un rapport du ministère des affaires sociales du Bade-Wurtemberg de mai 2003⁵, signale que :

« Le processus d'unification de l'Europe offre de nouvelles opportunités à tous les acteurs du monde de la santé. Mais le secteur de la santé doit d'abord être débarrassé des clivages nationaux qui y règnent (...). Les citoyens exigent de plus en plus une libre circulation aussi dans ce domaine et les prestataires de service ainsi que les organismes de prise en charge sont ici sollicités afin de trouver ensemble des solutions pratiques. »

Certaines caisses allemandes ont conclu avec des hôpitaux suisses des conventions de soins pour leurs assurés. Le « Kleiner Grenzverkehr im Gesundheitswesen » fait état des données suivantes entre le district de Lörrach et les cantons de Bâle-ville et de Bâle-campagne : dans les cliniques de l'hôpital universitaire de Bâle, 5 % de tous les soins nécessitant une hospitalisation et 4 % tous les soins ambulatoires concernent des patients originaires du district de Lörrach. 8 % (hospitalisation) et 3 % (soins ambulatoires) des patients soignés à l'hôpital universitaire des enfants sont originaires d'Allemagne. Selon les calculs de l'AOK de Lörrach, le chiffre d'affaires généré en 2003 par les patients originaires du district de Lörrach dans le cadre de soins avec hospitalisation suivis dans les cliniques bâloises, représenterait 5 millions d'euros.

En revanche, dans le sens inverse (c'est-à-dire dans le cas de patients suisses traités en établissements hospitaliers allemands), les soins relèvent actuellement de cas d'urgence uniquement. La législation suisse sur l'assurance maladie autorise les personnes ayant une assurance obligatoire de choisir librement le prestataire de service qu'il souhaite dans leur pays. En revanche, ce n'est qu'exceptionnellement que les soins reçus à l'étranger sont pris en charge. La législation ne diffère pas beaucoup pour les assurés suisses payant une assurance complémentaire. En raison de la rareté des données chiffrées en la matière, les flux exacts de patients depuis la Suisse vers l'Allemagne, ainsi que les revenus générés par ce flux, ne sont malheureusement pas connus avec exactitude.

7.3 Projet pilote de coopération transfrontalière entre cliniques

Les deux cantons bâlois et le district de Lörrach souhaitent assouplir les services de santé dans le Rhin supérieur par l'intermédiaire d'un projet pilote de coopération transfrontalière entre cliniques. Avec l'appui politique du Ministère allemand de la famille, des personnes âgées, des femmes et de la jeunesse à Berlin, du Ministère des affaires sociales du Bade-Wurtemberg à Stuttgart et des deux cantons suisses, le projet consiste à harmoniser et rentabiliser les capacités des hôpitaux sur les deux rives du Rhin au cours d'une phase test de trois ans. Les soins visés par ce modèle de coopération n'ont pas encore été déterminés, mais ils sont en cours de discussion. L'hébergement dans le pays voisin des personnes âgées en maisons de retraite médicalisées fait également l'objet de négociations. La confédération helvétique n'a toutefois pas encore approuvé ce projet pilote ; jusqu'à présent Berne y était

⁵ Ministère des affaires sociales du Bade-Wurtemberg, « Dimensions et perspectives en matières de prestations de santé transfrontalières », mai 2003 – Informations AOK Lörrach

réticent et ce, malgré l'accord de libre circulation entre la Suisse et les pays membres de l'Union Européenne - la disposition étant uniquement formulée de manière facultative.

7.4 Accord-cadre franco-allemand pour les services de secours

L'accord-cadre franco-allemand conclu en juillet 2005 pour les services de secours est un pas supplémentaire vers la libéralisation des prestations transfrontalières de services dans le secteur de la santé. Conclu à Weil am Rhein entre le ministre allemand de la santé, Ulla Schmidt, et son homologue français, Xavier Bertrand, cet accord vise à faciliter le déploiement d'équipes de secours nationales sur le territoire du pays voisin et ainsi, améliorer durablement les soins aux accidentés dans la région frontalière selon le principe : « L'équipe de secours la plus proche du lieu de l'accident est l'équipe qui intervient ». Sur la rive allemande, outre le Bade-Wurtemberg, les Länder de Rhénanie-Palatinat et Sarre profiteront également de cet accord. Des accords administratifs doivent être conclus avec les départements voisins d'ici 2006, avec la possibilité de définir des exceptions régionales.

7.5 Actions transfrontalières méritant d'être promues :

- Soutien du projet pilote « Coopérations entre cliniques » dans la région Bâle/Lörrach
- Intégration dans les démarches d'autres domaines de la santé publique, tels que les établissements gériatriques et les cliniques de rééducation
- Poursuite de la libéralisation et de l'ouverture du marché des services de santé publique par-delà les frontières
- Faire de la région une région de coopération trinationale pour la santé.

La région économique du Rhin supérieur est marquée par d'innombrables frontières de pays, départements, districts et cantons, mais elle présente toutefois un certain nombre de points communs qui font d'elle un site d'implantation économique intéressant et compétitif sur le plan international.

L'économie du Rhin supérieur se base largement sur le secteur des sciences et sur les produits et services qu'il fournit. Plusieurs entreprises de poids sur le marché mondial et issues des secteurs des sciences de la vie, des TIC, de la construction automobile et des technologies de microsystèmes ont élu domicile dans les différentes régions composant le Rhin supérieur et la présence d'une multitude de petites entreprises contribue à l'apparition d'un véritable cluster dans la région. Ce phénomène est tout particulièrement prononcé dans le secteur des sciences de la vie et se traduit, entre autres, par l'initiative « BioValley », réseau d'entreprises, d'organismes de recherche et d'universités. Ces universités pratiquent des échanges d'étudiants, d'enseignants et de chercheurs spécialisés dans d'autres secteurs, dans le cadre du projet EUCOR, et elles entretiennent un fort contact avec l'économie régionale dans le cadre du transfert de technologie. Une multitude de PME exportatrices spécialisées dans le génie mécanique, l'électronique et les instruments de précision viennent compléter le paysage.

Le Rhin supérieur a de tout temps été un axe principal de circulation en Europe, reliant le nord de l'Europe et les ports de l'Atlantique à la région des Alpes et au sud de l'Europe. Cette fonction centrale marque aujourd'hui encore la région et explique la présence de nombreuses entreprises de transport et d'ex-

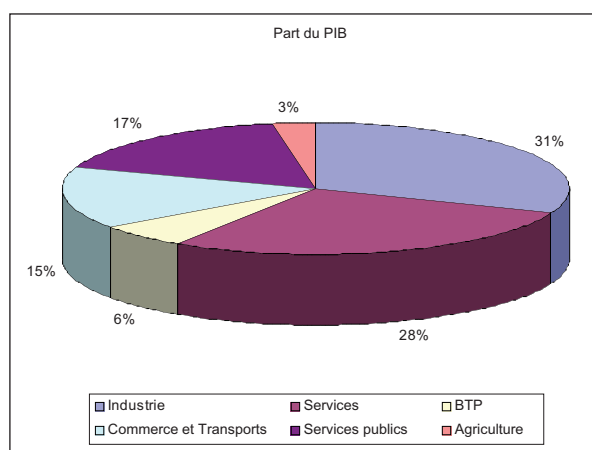
pédition actives sur le plan international. Les principaux axes nord – sud européens de navigation (navigation sur le Rhin) et de circulation terrestre (autoroutes, réseaux de chemins de fer à grande vitesse, lignes d'accès aux transversales alpines) traversent la région du Rhin supérieur et les principales liaisons transversales est – ouest, telles que l'axe Paris – Stuttgart – Vienne, innervent également cette région. Depuis la fin de la crise du transport aérien, les aéroports tels que l'EuroAirport de Bâle – Mulhouse – Fribourg ou l'aéroport de Strasbourg proposent un nombre croissant de liaisons vers tous les principaux centres européens, à des prix attractifs. Le Rhin supérieur est ainsi relié à tous les principaux marchés européens dans un rayon de 500 km, garantissant l'ouverture à quelque 80 millions de consommateurs.

Le Rhin supérieur constitue par ailleurs une région charnière entre la région germanique et la région romane de l'Europe. Cet espace restreint concentre une réelle diversité culturelle à travers les musées, théâtres et autres attractions d'autorité européenne. En outre, cette région est également marquée par la présence de villes de taille moyenne disposant de vastes zones récréatives à forte valeur touristique. Le caractère urbain du territoire du Rhin supérieur est comparable à celui des principaux grands centres urbains, sans toutefois que la région ne souffre de leurs inconvénients. Par la forte interdépendance sur le marché du travail et les efforts en faveur de la promotion du multilinguisme, la main d'œuvre est à même de créer un pont entre les différentes régions européennes.

Avec sa situation géographique, au cœur de la « banane bleue », dynamique économique

caractérisée par des taux de croissance plus élevés, un PIB par habitant plus important et des taux de chômage plus faibles que dans les Etats nationaux respectifs, le Rhin supérieur est un *site d'implantation attractif*, à la fois pour les entreprises locales et les établissements du monde entier. La présence d'entreprises japonaises en Alsace ou de filiales d'entreprises siégeant aux Etats-Unis, dans les trois régions du Rhin supérieur, en témoigne. La structure économique du Rhin supérieur trouve ainsi un bon équilibre et se renouvelle constamment. Rares sont les « secteurs à problèmes », présents typiquement dans d'autres régions économiques européennes : les secteurs représentés dans le Rhin supérieur sont plutôt des secteurs en pleine croissance et porteurs d'avenir.

Fig. 1 : Structure économique du Rhin supérieur



(Source : Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz)

Malgré tous ces aspects positifs, la région du Rhin supérieur est toutefois encore loin de constituer une région économique unifiée et sa promotion n'est pas encore optimale.

Grâce aux traités bilatéraux entre la Suisse et

l'UE, les frontières extérieures de l'UE ne représentent plus un obstacle, en particulier sur le marché du travail. Si le référendum relatif à l'extension aux nouveaux Etats européens de l'accord sur la libre circulation des personnes (printemps 2005) obtient les mêmes résultats positifs que celui sur les traités de Schengen ou de Dublin, l'intégration du marché du travail est en bonne voie.

En revanche, dans le domaine du transport de marchandises, les divergences sur les questions de sécurité, la politique agricole et un certain nombre d'autres restrictions réglementaires entravent toujours le libre échange et ce, malgré la disparition des postes de frontière et les traités bilatéraux entre la Suisse et l'UE. Ces réglementations sont source de distorsions et d'un transfert unilatéral du pouvoir d'achat, qui menacent sensiblement l'économie industrielle et le commerce en Suisse du nord-ouest. Les frontières extérieures de l'UE et les divergences entre les réglementations nationales en matière de TVA induisent des contrôles et des mesures administratives aux frontières, faisant obstacle à la fluidité du trafic. De tels problèmes n'existent toutefois pas entre le Bade et l'Alsace grâce au marché intérieur européen et au principe de Cassis-de-Dijon.

En matière de circulation des services, il existe des obstacles réglementaires et des restrictions commerciales, mais pas uniquement entre la Suisse et l'UE, également entre les régions allemandes et françaises du Rhin supérieur en raison de l'absence de directive de l'UE sur la circulation des services. Grâce à la législation sur les travailleurs détachés, les trois Etats disposent des mêmes conditions de concurrence, notamment dans le secteur de la construction. Mais cette législation renferme également le

risque de voir la concurrence tarifaire diminuer par l'introduction de taxes suite à des réglementations gouvernementales ou contractuelles. La question de la circulation des services nécessite donc que des actions soient prises dans le Rhin supérieur en faveur de la création d'un marché commun, uni.

En matière de marketing territorial, les Rhin Supérieur présente des qualités incontestables, même si des efforts sont encore à faire d'autant plus que la concurrence entre sites d'implantation croît au niveau international. Les premières actions communes ont déjà été lancées (exemple : le site Internet www.up-perrhine.com et les supports imprimés afférents, élaborés et actualisés conjointement par les centres de promotion économique). Les efforts en faveur de la promotion du Rhin supérieur souffrent toutefois toujours d'un manque de coordination et se font souvent dans un esprit de compétition entre les différentes institutions de promotion économique de la région. Si le Rhin supérieur veut s'imposer en tant que région économique voire région métropolitaine dans la compétition internationale entre sites industriels, il devra à l'avenir faire preuve d'unité dans ses efforts de promotion de la région.

Actions transfrontalières méritant d'être promues :

- Les faiblesses du site « Rhin supérieur » doivent être supprimées ; elles concernent la perméabilité des marchés, les obstacles réglementaires et surtout l'augmentation des coûts de production en raison des charges et taxes publiques diverses.
- Toutefois, il importe également d'exploiter mieux les possibilités de synergie dans le cadre de la promotion du site à l'étranger :

souvent, il s'agit dans un premier temps de faire accepter le Rhin supérieur comme une seule entité, site d'implantation d'entreprises, avant d'élaborer des solutions personnalisées pour chaque implantation d'entreprises.

- C'est pour cette raison que les chambres de commerce et d'industrie du Rhin supérieur souhaitent participer aux efforts nécessaires pour faire du Rhin supérieur une région métropolitaine européenne.

Les chambres de commerce et d'industrie du Rhin supérieur mentionnées dans ce document sont les suivantes :

Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar et du Centre-Alsace

Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse

Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie d'Alsace

Chambre de commerce beider Basel (Handelskammer beider Basel)

Chambre de commerce et d'industrie de Hochrhein-Bodensee (Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee)

Chambre de commerce et d'industrie Südlicher Oberrhein (Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein)

Par le présent document stratégique commun, elles définissent leurs positions et formulent des orientations économiques pour le Rhin supérieur en matière de transport, de formation, des technologies de l'information et de la communication, de BioValley, de tourisme, de santé et de marketing territorial. Ce document se veut une contribution concrète au débat sur la promotion de la région et la création d'une région économique européenne du Rhin supérieur.

Transport

Selon toutes les prévisions le transport européen sera amené à augmenter encore rapidement au cours des dix prochaines années. Seules les régions économiques bénéficiant d'un réseau de transport performant seront capables de s'imposer face à la concurrence d'autres régions. Par conséquent, les planificateurs

en aménagement du territoire, en particulier les instances gouvernementales nationales compétentes, doivent veiller à ce que les principales infrastructures de transport interrégionales et régionales soient planifiées et mises en oeuvre selon des critères communs.

Sur la base de ces constats, les CCI souhaitent exprimer les demandes suivantes :

- Les infrastructures routières doivent être améliorées selon les mesures énumérées ci-dessus et les goulots d'étranglement doivent être supprimés.
- Les capacités ferroviaires doivent être augmentées selon les besoins définis afin que le Rhin supérieur puisse remplir son rôle de plaque tournante à l'intérieur du réseau trans-européen. Les projets afférents sont énumérés ci-dessus.
- Dans le domaine du transport aérien, des structures performantes pour le transport régional intra-européen servant également de voie d'acheminement vers les aéroports internationaux doivent être créées et maintenues.
- Toutes les possibilités de synergie et d'optimisation des terminaux multimodaux existants, notamment dans les ports sur le Rhin, doivent être exploitées. L'étude « Concept de terminaux coopératif de la région TriRhena » propose des moyens pour y parvenir.

Formation transfrontalière

La mobilité professionnelle et culturelle est devenue une qualité de plus en plus incontournable sur le marché du travail actuel. La région du Rhin supérieur a la possibilité de mettre en avant son réseau de formation trinationale comme atout majeur dans la promotion du site et de le développer au mieux.

Sur la base de ces constats, les CCI souhaitent exprimer les demandes suivantes :

- Développement et mise en réseau plus importante des infrastructures de formation trinationale et des cursus proposés
- Aide/Incitation à l'échange d'étudiants dans la région
- Création de nouveaux cursus tri nationaux sur la base du modèle de l'école d'enseignement professionnel de Lörrach, de école supérieure spécialisée des deux Bâle et de l'Université de Mulhouse
- Maintien du certificat Euregio (après expiration du projet Interreg)
- Intensification de l'apprentissage des langues dans le cadre de la formation générale

Technologies de l'information et de la communication

Une étude réalisée en 2004 pour le congrès tripartite du Rhin supérieur a clairement montré que le secteur des TIC ne joue pas un rôle aussi important que l'industrie chimique et pharmaceutique, l'industrie automobile ou l'industrie mécanique, puisqu'il emploie 7 % de la population active et génère 6 % de la valeur ajoutée. Mais, il remplit une fonction transversale et est donc un facteur important pour le site du Rhin supérieur et son développement futur.

Sur la base de ces constats, les CCI souhaitent exprimer les demandes suivantes :

- Formation initiale et continue adaptées tant pour les utilisateurs de systèmes informatiques que les développeurs informatiques
- Libéralisation des médias électroniques
- Poursuite de la libéralisation dans les télécommunications (ouverture du « dernier kilomètre » ou de la « boucle locale »), tarification transfrontalière
- Baisse des prix pour l'utilisation transfrontali-

ère de la téléphonie mobile dans la région frontalière, notamment en matière de frais d'itinérance

- Amélioration des infrastructures techniques en prévention des sauts de réseau ou mise en place d'un « tarif régional transfrontalier »
- Amélioration de la desserte en services performants à large bande, développement du nombre de connexions sans fil et de zones publiques d'accès sans fil.
- Innovations dans de nouvelles technologies.

Sciences de la vie

La région du Rhin supérieur est forte d'une vaste expérience dans le secteur des sciences de la vie, aussi bien dans les domaines de la recherche, du développement industriel, que de l'application et de la production. La région s'appuie sur ses quatre universités, trente instituts de recherche privés et publics ainsi que 300 entreprises des sciences de la vie, dont certaines actives à l'échelle internationale. Favorisée par sa proximité avec les principaux centres européens de l'industrie chimique et pharmaceutique, la région a donc la possibilité de devenir un espace économique européen leader du secteur des sciences de la vie.

Sur la base de ces constats, les CCI saluent la labellisation du pôle « Innovations thérapeutiques » en pôle de compétitivité à dimension mondiale des activités liées aux sciences de la vie par la DATAR et souhaitent exprimer les demandes suivantes :

- Consolidation du réseau BioValley et exploitation de ce réseau comme facteur « phare » de la promotion du site du Rhin supérieur
- Incitation forte à rejoindre des associations nationales de BioValley pour regrouper les intérêts des entreprises

- Utilisation de l'association centrale comme instrument trinational de coordination pour d'autres projets trinationaux
- Mise en place de structures nationales et trinacionales pour l'exploitation de la marque « BioValley » en faveur de la promotion des sites de la région économique européenne du Rhin supérieur
- Promotion du transfert de technologie dans le secteur des sciences de la vie.

Tourisme

La région économique transfrontalière du Rhin supérieur possède un fort potentiel de développement touristique qui recèle de nombreuses opportunités non encore exploitées ou sous-exploitées. Les infrastructures touristiques, des hôtels aux centres de congrès et parcs de loisirs, doivent répondre à des exigences de modernité et de nouveauté constantes. Les régions touristiques du Rhin supérieur doivent faire face à la concurrence de nombreuses autres régions touristiques. Il est par conséquent indispensable que les nombreux acteurs du tourisme définissent des objectifs communs et agissent en conséquence.

Sur la base de ces constats, les CCI souhaitent exprimer les demandes suivantes :

- Renforcement de la promotion commune de l'offre touristique proposé par l'ensemble de la région, par exemple présentation conjointe sur les salons, prospectus publicitaires communs, apparition sur Internet, ensemble de produits pour le tourisme récepteur
- Plus de professionnalisme dans l'industrie hôtelière et de restauration, aussi bien en matière de service et de qualité que de connaissances linguistiques
- Rendre plus transparent le rôle économique que joue le tourisme dans la région, c'est-à-

dire recueillir des données statistiques (valeur ajoutée, potentiel pour le marché du travail, mais aussi classement des hôtels et restaurants), rendre possible leur comparaison et leur évaluation au niveau trinational.

Santé

Le secteur de la santé compte parmi les principales sources de croissance des sociétés développées. Dans la région du Rhin supérieur, ce secteur recoupe en partie celui du tourisme. Par conséquent, il est à même de jouer un rôle considérable pour le développement économique du Rhin supérieur pour autant que les obstacles transfrontaliers soient éliminés.

Sur la base de ces constats, les CCI souhaitent exprimer les demandes suivantes :

- Soutien du projet pilote « Coopérations entre cliniques » dans la région Bâle/Lörrach
- Prise en compte dans la démarche d'autres domaines de la santé publique, tels que les établissements gériatriques et les cliniques de rééducation
- Libéralisation progressive et ouverture du marché des services de santé publique par-delà les frontières
- Développement de la région en une région de coopération trinationale pour la santé.

Actions communes transfrontalières

La région économique du Rhin supérieur est certes caractérisée par d'innombrables frontières de pays, départements, districts et cantons, mais elle présente toutefois un certain nombre de points communs et des infrastructures complémentaires qui en font un site d'implantation économique intéressant et compétitif sur le plan international. Les opportunités que recèle la région doivent donc être franchement exploitées afin de faire de la région trination-

nale un site économique européen de premier plan et de le « vendre » comme tel à l'extérieur.

Sur la base de ces constats, les CCI souhaitent exprimer les demandes suivantes :

- Les faiblesses du site « Rhin supérieur » doivent être supprimées ; elles concernent la perméabilité des marchés, les obstacles réglementaires et surtout l'augmentation des coûts de production en raison des charges et taxes publiques diverses.
- Toutefois, il importe également d'exploiter mieux les possibilités de synergie dans le cadre de la promotion du site à l'étranger : souvent, il s'agit dans un premier temps de faire accepter le Rhin supérieur comme entité unie, site d'implantation d'entreprises, avant même d'élaborer des solutions adaptées pour chaque implantation d'entreprise.

C'est pour cette raison que les chambres de commerce et d'industrie du Rhin supérieur souhaitent participer à tous les efforts nécessaires pour faire du Rhin supérieur une région métropolitaine européenne.

Espace de la Conférence du Rhin Supérieur

Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz



 **Limite géographique de l'accord du 21 septembre 2000**
Räumlicher Geltungsbereich der Vereinbarung
vom 21. September 2000

Thann Arrondissement (F) - Landkreis / Kreisfreie Stadt (D)
FREIBURG Département (F) - Regierungsbezirk (D) - Kanton (CH)
BS = BASEL-STADT

SUISSE État - Staat