Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 1 (1994)

Heft: 3

Artikel: "Dreyeckland" oder "Zukunftsraum Regio" : zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Region Basel

Autor: Epple-Gass, Ruedi

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-5222

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

«DREYECKLAND» ODER «ZUKUNFTSRAUM REGIO»

ZUR GRENZÜBERSCHREITENDEN ZUSAMMENARBEIT IN DER REGION BASEL

RUEDI EPPLE-GASS

In der Region Basel trennen Grenzen, was geographisch zusammengehört und wirtschaftlich und politisch immer stärker zusammenwächst. Im Rahmen der zunehmenden grenzüberschreitenden Verflechtung mischen seit zwei Jahrzehnten auch die neuen sozialen Bewegungen mit. Die Friedensbewegung mit ihren Ostermärschen, vor allem aber die Ökologiebewegung haben eine grenzüberschreitende Praxis entfaltet, die den regionalen Integrationsprozess nachweislich mitprägt. Ob aus der Region Basel ein «Zukunftsraum Regio», wie er führenden Vertreterinnen und Vertretern aus Wirtschaft, Politik und Kultur vorschwebt, oder ein «Dreyeckland» wird, wie ihn sich Aktivistinnen und Aktivisten aus den neuen sozialen Bewegungen wünschen, ist eine umstrittene und deshalb offene Frage.

EINE REGION WÄCHST ZUSAMMEN

Geographisch liegt Basel im «Kernraum» einer «Mehrzahl von Kulturlandschaften verschiedenen Charakters». Dieses «Mosaik vielfältiger Gebirgs- und Flachlandschaften» wird in der Gegend Basels durch ein «gegen das Rheinknie zusammenstrahlendes Talnetz» erschlossen. Die geographische «Lagegunst Basels» im Kernraum einer von zahlreichen Tälern erschlossenen und vielfältigen Landschaft liessen die Stadt seit dem ausgehenden Mittelalter zum «zentralen Ort für die ganze Region» und zum wichtigen Verkehrsknotenpunkt werden: Hier traten die verschiedenen Kulturlandschaften miteinander in «Austauschkontakt». Hier schnitten sich wichtige kontinentale Verkehrslinien.[1]

Die Grenzen störten das «Stadt-Umland-System» der Basler Region und schränkten es in seiner Entwicklung ein. Zwar behielt das Beziehungsgeflecht der Stadt Basel in ihrer geographisch zentralen und politisch randständigen Lage auch weiterhin einen beträchtlichen ausländischen Sektor, ihre zentralörtliche Funktion aber konnte sie nicht voll und im ganzen Umland entfalten.[2]

Heute wächst die Region trotz den politischen Grenzen wirtschaftlich mehr und mehr zusammen. Die wirtschaftliche Verflechtung zeigt sich in erster Linie an den grossen Pendlerströmen, die sich täglich über die Grenzen hinweg ergiessen: Die

Region ist zu einem grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt geworden, dessen Schwerpunkt in der Nordwestschweiz liegt.

Am meisten Arbeitsplätze hat in der Region die Stadt Basel zu bieten. Entsprechend gross ist deren Anziehungskraft für die französischen und deutschen Arbeitskräfte, die auf ihrem Weg vom Wohn- zum Arbeitsort täglich die Staatsgrenzen überschreiten. Rund 60% der insgesamt 48'000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger, die 1993 in der Nordwestschweiz arbeiteten, fuhren in die Stadt zur Arbeit. Die Anteile der im basellandschaftlichen Teil der Region und im aargauischen Fricktal arbeitenden Pendlerinnen und Pendler aus dem benachbarten Ausland lagen im gleichen Jahr bei 29 und 10%.

Insgesamt hat sich die Zahl der Grenzgängerinnen und Grenzgänger in der Nordwestschweiz zwischen 1985 und 1993 fast verdoppelt, d. h. der wirtschaftliche Verflechtungsgrad in der Region Basel hat sich innert weniger Jahre massiv erhöht.[3] Die Bedeutung badischer oder elsässischer Betriebe als Arbeitgeber nordwestschweizerischer Grenzgängerinnen und Grenzgänger ist demgegenüber gering: Im Elsass arbeiten nur gerade rund 250, in Baden 800 Schweizerinnen und Schweizer, die in der Nordwestschweiz Wohnsitz haben.[4]

Begleitet werden die Pendlerströme von einer wachsenden Auslagerung schweizerischer Industrieunternehmen in die deutschen und französischen Grenzräume. Die Auslandsinvestitionen Baslerischer Unternehmen in den Nachbarregionen haben Tradition. Schon die grossen Seidenbandunternehmen des 19. Jahrhunderts hatten ihre Ableger im benachbarten Ausland.[5] Heute erhält die Verlagerung jedoch neue Impulse und neue Dimensionen: Die Ableger entstehen nicht nur dort, wo noch genügend günstiges Bauland und billigere Arbeitskräfte vorhanden sind. Die benachbarten Grenzräume bietet den schweizerischen Unternehmen auch die Möglichkeit, politischen Restriktionen auszuweichen, denen sie in der Schweiz unterworfen sind. Die ökologischen Anforderungen an Produktionsstätten sind in der Schweiz oft höher als in Frankreich, und für weltmarktorientierte Unternehmen mit Hauptsitz in der Schweiz ist es von Vorteil, Ableger in der «Europäischen Union» (EU) zu haben.

Ihren Ausdruck findet die zunehmende wirtschaftliche Verflechtung unter anderem auch darin, dass die wachsenden Pendlerströme die politischen Behörden allseits der Grenzen zwingen, die Verkehrsprobleme grenzüberschreitend zu lösen und internationale Informations- und Beratungsstellen zu bilden, welche den grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum als einen Arbeitsmarkt betrachten.

Politisch ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region sehr vielfältig. Zunächst war es die «Regio Basiliensis», welche die politische Zusammenarbeit initiierte. Dieser Verein wurde 1963 von einem guten Dutzend jüngeren Privatpersonen aus verschiedenen Zweigen der Basler Wirtschaft auf schweizerischer Seite gegründet. Die Gruppe wollte die Aufmerksamkeit der Basler Politik und

Wirtschaft wieder vermehrt und gezielt auf die Entwicklungsmöglichkeiten in der badischen und elsässischen Nachbarschaft richten und beabsichtigte, die grenzüberschreitende wirtschaftliche, politische und kulturelle Zusammenarbeit zu planen und zu fördern. 1965 gründeten sich mit dem Verein «Regio du Haut Rhin» auf französischer, 1985 mit der «Freiburger Regio Gesellschaft e. V.» auf deutscher Seite Schwesterorganisationen. 1990 bildeten die drei privaten Regio-Gesellschaften einen gemeinsamen Koordinationsausschuss.[6]

Der Verein «Regio Basiliensis» war sehr rührig und fand auch bald Gehör bei einflussreichen Vertretern der Basler Wirtschaft und Politik. Er gab den Anstoss für eine Vielzahl von grenzüberschreitenden Aktivitäten. 1969 wurde ihm eine «Internationale Koordinationsstelle» (IKRB) angegliedert. Diese unterstützt seither die «Organe der Regionalplanung und der staatlichen Planungsstellen bei Aufgaben, die sich [...] über die Landesgrenzen hinweg ergeben».[7] Mit der IKRB erhielt die «Regio Basiliensis» faktisch offiziösen Charakter und vollzieht im Auftrag der beiden Basler Halbkantone deren regionale «Aussenpolitik».

Die regionale grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf staatlicher Ebene setzte 1971 mit der «Conférence tripartite permanente de coordination régionale» ein. An diesen zweimal jährlich tagenden Konferenzen trafen sich Vertreter der regionalen Gebietskörperschaften und Experten aus allen drei Ländern, um gemeinsame Probleme zu besprechen. Die Konferenzen wurden 1975 durch einen Briefwechsel der drei Zentralregierungen schriftlich vereinbart. Fortan sollten die Koordinationsprobleme in der «Deutsch-französisch-schweizerischen Regierungskommission für nachbarschaftliche Fragen» sowie im «Dreiseitigen Regionalausschuss» besprochen werden.[8] Am 15. Dezember 1989 kamen die Regierungschefs aller drei Länder in Basel zusammen, um die «Déclaration tripartite Rhénane» zu unterzeichnen. Die drei Staaten verpflichteten sich, «alles zu tun, um das harmonisch, historisch gewachsene Gefüge unserer Grenzregionen zu verstärken». In den Sachbereichen Grenzübertritte, Grenzgängerinnen und -gänger, Messeplatz, Europäisches Unternehmerzentrum, Regio-S-Bahn, kombinierter Verkehr Schiene/Strasse, Flughafen Basel-Mülhausen, Umweltschutz und Raumordnung, Kultur, Universitäten sowie Berufsausbildung sicherten die Regierungschefs den grenzüberschreitenden Bestrebungen ihre «volle Unterstützung» zu.[9]

Damit hatte die politische Zusammenarbeit in der Region Basel nicht nur ihren vorläufigen Höhepunkt erreicht, sondern auch höchstinstanzliche Legitimation erhalten. Dazu drängte die Zeit, denn mit dem «Interreg»-Programm der Europäischen Gemeinschaft (EG) erhielt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der staatlichen Gebietskörperschaften eine neue Qualität. Die EG hatte zur Förderung ihrer Grenzregionen ein Milliarden-ECU-Programm beschlossen, an dem auch die Region Basel teilhaben wollte. Die interessierten Gremien entwickelten das «Operationelle Programm ‹Oberrhein Mitte-Süd› der Grenzregionen Südbaden-

Elsass-Nordwestschweiz», in dessen Rahmen die EG rund 40 Projekte mit über 9 Millionen ECU finanzierte. An 23 Projekten sind auch schweizerische Partnerorganisationen beteiligt, so dass auch das Nicht-EG-Land Schweiz in den Genuss der Fördermillionen aus Brüssel kommt. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit hat mit dem «Interreg-I-Programm» – ein «Interreg-II-Programm» ist geplant – insofern eine neue Qualität erhalten, als die informellen Koordinationsabsichten und -bestrebungen nun durch konkrete gemeinsame Projekte ergänzt werden, die nur Unterstützung erhalten, wenn sie tatsächlich grenzüberschreitende Wirkungen haben.[10]

Die Region Basel wächst also über die Grenzen hinweg wirtschaftlich und politisch mehr und mehr zusammen. Auch die kulturelle Zusammenarbeit wird intensiver: Die Theater und Universitäten der oberrheinischen Metropolen arbeiten zusammen. Die Printmedien haben gemeinsame Projekte vereinbart, und seit ein paar Jahren gibt die «Basler Zeitung» mit der «Dreiland-Zeitung» ein grenzüberschreitendes Presseerzeugnis heraus. Mit «Radio Regenbogen» und «Radio Dreyeckland» senden Stationen mit bewusst trinationalem Programm. Es bildet sich neben der wirtschaftlichen und politischen Verflechtung auch eine gemeinsame kulturelle Identität heraus, die durch die aktuellen Stockungen, welche durch die finanziellen Engpässe in wirtschaftlich kritischer Zeit und politische Entscheidungen auf schweizerischer Ebene nicht von heute auf morgen rückgängig gemacht werden können. Möglicherweise hat das regionale Bewusstsein in der Region Basel den «point of no return» bereits überschritten. In jedem Fall ist es im Vergleich zu andern Grenzregionen, zum Beispiel dem Bodenseeraum, deutlich ausgeprägter.

Auf schweizerischer Seite drückt sich das Regionalbewusstsein unter anderem auch im Abstimmungsverhalten der beiden Basel aus. So waren Basel-Stadt und Basel-Landschaft die einzigen Kantone der Deutschschweiz, welche in der Abstimmung über den EWR-Vertrag die europafreundliche Haltung der Romandie teilten. Doch diese Haltung ist das Ergebnis neuerer Entwicklungen: Noch in der Zwischenkriegszeit konnte der Kanton Basel-Landschaft beispielweise den Beitritt der Schweiz zum Völkerbund ablehnen und das benachbarte Ausland als feindliche Konkurrenz wahrnehmen.[11]

Ihre europafreundliche Haltung hat die Nordwestecke der Schweiz jedoch nicht daran gehindert, die Alpeninitiative gutzuheissen, welche den Transitverkehr unterbinden will und europaweit als integrationsfeindliche Entscheidung interpretiert wurde. Dieser Entscheid weist deutlich darauf hin, dass sich die Weltoffenheit der Region Basel mit einer hohen Sensibilität für ökologische Probleme verknüpft. Auch diese ist Frucht grenzüberschreitender Verflechtung und Zusammenarbeit. Nur sind es diesmal nicht Wirtschaft und Politik, die sie tragen und praktizieren, sondern die neuen sozialen Bewegungen der Region Basel.

EINE REGION KÄMPFT ZUSAMMEN

Der Widerstand gegen das AKW Kaiseraugst

Die «Gewaltfreie Aktion Kaiseraugst» (GAK) hatte eben ihren fünfzehnten Geburtstag gefeiert, als die Bundesversammlung im März 1989 einer Entschädigungssumme von 350 Millionen Franken an die «Kernkraftwerk Kaiseraugst AG» für deen Verzicht auf das Atomkraftwerk Kaiseraugst zustimmte: Eine jahrelange Auseinandersetzung um die ungeliebte Atomstromfabrik vor den Toren Basels war damit endgültig und für die Atomkraftwerkgegnerinnen und -gegner erfolgreich beigelegt.

Der Höhepunkt des Widerstandes war im Jahre 1975 eine wochenlange Besetzung des Baugeländes in Kaiseraugst gewesen.[12] Zur illegalen, direkten Aktion aufgerufen hatte die GAK, die nach dem letztinstanzlichen Entscheid des eidgenössischen Bundesgerichtes 1973 gegründet worden war.[13] Vorausgegangen waren jahrelange Bestrebungen der Bürgerinitiativen «Kaiseraugster für gesundes Wohnen» und «Nordwestschweizerisches Aktionskomitee gegen das Atomkraftwerk Kaiseraugst», die mit Appellen und Demonstrationen an die Adresse der zuständigen Behörden erfolglos versucht hatten, das AKW zu verhindern. Nach dem Bundesgerichtsentscheid hatte zunächst Ratlosigkeit geherrscht. Erst die symbolische Besetzung des Baugeländes durch die neugegründete GAK zwischen Weihnacht und Silvester 1973 und die anschliessende Informationskampagne in der ganzen Region half dem Widerstand wieder auf die Beine. Eine Grossdemonstration im Spätsommer 1974, die eigentlich zum Auftakt zur Besetzung werden sollte, brachte rund 6'000 AKW-Gegnerinnen und -Gegner aufs Gelände. Da der Baubeginn jedoch verschoben worden war, dauerte es nochmals ein halbes Jahr, bis schliesslich am 1. April 1975 das Gelände besetzt wurde.

Mit der Besetzung begannen spannungsvolle Wochen. Beinahe täglich musste man mit der polizeilichen Räumung des Geländes rechnen. Sie erfolgte jedoch nicht. Stattdessen traten Politiker als Vermittler auf, und nach wochenlangem Tauziehen setzten sich schliesslich die gemässigten AKW-Gegnerinnen und -Gegner durch: Der Bundesrat hatte Gespräche über alle offenen Fragen zugesagt. Die Bauherrin verzichtete vorläufig auf die Fortsetzung der Bauarbeiten. Nach elf Wochen Besetzung räumten die Besetzerinnen und Besetzer das Feld, um – nach bundesrätlicher Lesart – in «Gespräche», – nach ihrer eigenen Interpretation – in «Verhandlungen» einzutreten.

Die gewaltfreie, aber illegale Aktion, die den Höhepunkt der Auseinandersetzung um das AKW Kaiseraugst bildete, war damit abgeschlossen. Es folgten Verhandlungen, und die Auseinandersetzung um die Atomkraftwerke wurde mit mehreren Initiativen in doppeltem Sinne auf eine andere Ebene verlagert: Fortan wurde der

Konflikt nicht mehr auf der regionalen, sondern auf der eidgenössischen Ebene geführt. Und der Konflikt wurde – von einigen Besetzungsversuchen in Gösgen abgesehen – wieder auf die institutionelle Ebene zurückgeführt, wo er schliesslich auch beigelegt wurde.

Die gewaltfreie Besetzung hatte eine Verzögerung herausgeholt, auf Kaiseraugst verzichtet aber wurde nicht mehr allein aus Rücksicht auf die tiefe Verankerung der AKW-Bewegung in der Region Basel, sondern weil das Projekt inzwischen schliesslich auch wirtschaftlich und technisch überholt war.

Der Kampf um das AKW Kaiseraugst war von Anfang an eine grenzüberschreitende Angelegenheit gewesen: Bereits 1966 war Parlamentariern im Basler Grossen Rat aufgefallen, dass sich am Oberrhein, im unmittelbaren Einzugsbereich der Agglomeration Basel, eine Massierung von Atomkraftwerkstandorten auf französischer, deutscher und schweizerischer Seite des Rheins abzeichnete. Eine Resolution aus dem Jahre 1973 hielt fest: «Rund um Basel, von Gösgen bis Breisach, sollen 8 Atomkraftwerke mit vorläufig 14 Atomreaktoren entstehen. An keinem Ort der Welt gibt es eine derartige Konzentration. Das Gefahrenrisiko in einer so dichtbesiedelten Gegend mit rund zwei Millionen Einwohnern ist unannehmbar.» Dementsprechend verlangten die AKW-Gegnerinnen und -gegner nicht nur ein «Mitspracherecht» der «betroffenen Gemeinden, Kantone (und Regionen)», sondern ebenfalls «verbindliche Absprachen mit allen Anliegerstaaten».

Die GAK hatte unmittelbar nach ihrer Gründung Kontakt zu den AKW-Gegnern im benachbarten badischen Schwörstadt geknüpft, und auch mit den badisch-elsässischen Bürgerinitiativen gegen eine Bleisulfatfabrik in Marckolsheim (F) und ein Atomkraftwerk in Whyl (BRD) trat sie in Verbindung.[14] Sowohl an den Besetzungen in Marckolsheim wie in Whyl waren AKW-Gegnerinnen und -Gegner aus der Nordwestschweiz beteiligt. Den Aufruf zur Besetzung des Kaiseraugster Baugeländes machte die GAK mit Sinn für Öffentlichkeitsarbeit und grenzüberschreitende Symbolik an einer internationalen Grosskundgebung in Whyl publik.

Die Auseinandersetzung um die Atomkraftwerke Kaiseraugst und Wyhl blieben nicht ohne Folge auf das Umweltbewusstsein in der Region Basel. Dies zeigt sich einmal daran, dass sowohl Basel-Landschaft wie Basel-Stadt zu verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Pionierkantonen der Schweiz wurden und beispielsweise mit dem Umwelt-Abonnement für die öffentlichen Verkehrsmittel, ihren Bestrebungen zur Energieeinsparung sowie ihren koordinierten neuen Umweltgesetzen Marksteine setzten. Zum andern zeigt es sich an den Ergebnissen einer Umfrage, bei der 1986 in der ganzen Region Basel nach einem repräsentativen Quota-Verfahren über 3'000 Personen interviewt und unter anderem zu ihrer Haltung gegenüber der Atomkraftnutzung befragt worden waren. Dabei stellte sich heraus, dass selbst im atomkraftfreundlichsten Teil der Region, im Elsass, sich noch rund 50% der Befragten gegen eine weitere Nutzung der Atomkraft überhaupt oder zumindest in der Region ausspra-

chen. Es ist in unserem Zusammenhang besonders interessant, dass sich die ablehnende oder zumindest skeptische Haltung gegenüber der Atomkraft «in erster Linie mit dem Hinweis auf eine mögliche Gefährdung des eigenen Lebensraumes» verband,[15] was im Kontrast zu den Ergebnissen einer Expertenbefragung Mitte der 60er Jahre einen deutlichen Wandel markiert.[16] Der Autor der neuen Studie kommt zum interessanten Schluss, dass «sich ein Zusammenwirken von ökologischem Denken und grenzüberschreitender lebensräumlicher Identifikation» abzeichne, «das für die Entwicklungen in anderen Gebieten beispielhaft werden könnte.»[17]
Der teilweise erfolgreiche, grenzüberschreitende Widerstand gegen die Ballung von Atomkraftwerken am Oberrhein hat den ökologisch Sensibilisierten darüber hinaus auch Erfolgserlebnisse vermittelt und zudem Erfahrungen in der internationalen Zusammenarbeit von Basisgruppen und grenzüberschreitende Netzwerke entstehen lassen. Insgesamt hat die Auseinandersetzung um Atomkraftwerke Bedingungen geschaffen, welche – die folgenden Beispiele zeigen es – auch für andere Bereiche ökologischen Engagements günstige Voraussetzungen bilden.

Gegen die Höchstspannungsleitung

Ende 1988 bekamen Umweltschützerinnen und Umweltschützer im Oberelsass erstmals Wind von Plänen der Elektrizitätsgesellschaften dies- und jenseits der französisch-schweizerischen Grenze, eine neue grenzüberschreitende Hochspannungsleitung zu errichten. Nicht lange, und die Nachricht kursierte auch unter Umweltschützerinnen und Umweltschützern auf schweizerischer Seite. Dabei spielten alte Kontakte, die seit der aktiven Phase des Widerstands gegen die Atomkraftwerke der Region bestanden, eine wichtige Rolle.
Aus den ersten grenzüberschreitenden Kontakten zwischen den Umweltaktivistinnen und -aktivisten der Region entstand am 12. Mai 1989 die französisch-schweizerische Organisation «Internationales Komitee gegen die Höchstspannungsleitung Fessenheim-Pratteln» (»Contre THT»[18]). «Ein solches Projekt», schrieb «Contre THT»,»entstellt noch relativ unberührte, als ‹malerische Zonen› eingestufte, und belastet bereits hochbelastete Landschaften noch mehr. Freileitungen so hoher Spannung greifen ein in das Gedeihen von Pflanzen und das Verhalten und Wohlbefinden von Vögeln und Bodentieren, sogar von Menschen mit zum Teil bekannten, zum Teil erst erahnten Folgen.»
Als ersten Schritt zur Verhinderung der ungeliebten Hochspannungsleitung lancierte «Contre THT» eine internationale Petition. Bis Ende Juni 1989 hatte das Komitee rund 6'200 Unterschriften gesammelt. Neben der Unterschriftensammlung organisierte es Demonstrations- und Informationsversammlungen: Am 5. Juni 1989 fand eine erste Veranstaltung in Leymen statt, an der insgesamt rund 800 Leute aus der

ganzen Region teilnahmen. Später trafen sich die Leitungsgegner zu weiteren Veranstaltungen in Therwil und erneut in Leymen.
Trotz Widerstand trieben die Projektträgerinnen die Planungsarbeiten voran. Die Elektrizitätsgesellschaften entschieden sich schliesslich für eine Variante «Nord» und reichten entsprechende Bewilligungsgesuche ein, die nun einem jahrelangen Verfahren unterworfen sind. Ob die geplante Leitung je gebaut werden kann, ist damit noch offen.
Auch der Widerstand der «Contre THT» war von Anbeginn an eine internationale Angelegenheit. Die entscheidenden Gremien des Komitees setzen sich paritätisch aus französichen und schweizerischen Mitgliedern zusammen. Auch die Aktionen sind international angelegt. So wurden für die Petition nicht nur beidseits der Grenzen Unterschriften gesammelt, die Eingabe richtete sich auch an die Behörden auf schweizerischer und auf französischer Seite. An den Demonstrations- und Informationsversammlungen nahmen Leute von beiden Seiten der Grenze teil, die Sprachen Deutsch und Französisch sind gleichberechtigt. Der internationale Charakter wurde dabei sowohl in der Argumentation als auch in der Symbolik unterstrichen: So kommentierte ein Mitglied des Ko-Präsidiums von «Contre THT» das Ergebnis der Unterschriftensammlung mit den Worten, das Stromgeschäft kenne keine Grenzen, der Widerstand der Bevölkerung aber auch nicht. Und die Unterschriftenbogen wurden beim Zollhaus Flüh feierlich von der schweizerischen auf die französische Seite übergeben, damit sie in Colmar eingereicht werden konnten. Auch forderte «Contre THT» die Präfektur in Colmar erfolglos auf, die Teilnahme an der dortigen Informationsveranstaltung auch schweizerischen Mitgliedern zu erlauben.[19]

Der Widerstand gegen den Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen

Am 27. Oktober 1990 trafen sich beim Flughafen Basel-Mülhausen gegen 2'000 Personen aus der Nordwestschweiz, dem Elsass und dem südbadischen Raum zu einer Kundgebung. «Wir fordern: keine weiteren Pisten, weniger Fluglärm, weniger Luftverschmutzung», stand auf dem Flugblatt, mit dem 43 Organisationen aus allen Teilen der Region Basel zur Teilnahme eingeladen hatten. Der Flugplatz, der nach seiner Eröffnung 1946 neben Genf und Zürich ein Mauerblümchen-Dasein fristete, soll sich – so die Pläne der Flughafengesellschaft – in den kommenden Jahren als «EuroAirport Basel Mülhausen Freiburg» zu einer wichtigen «Drehscheibe» entwickeln.
Gegen diese Pläne und deren indirekte Subventionierung durch Bundes- und Kantonsregierung richtete sich der Widerstand der Umweltorganisationen, die im Oktober 1990 zur Kundgebung beim Flughafengelände aufriefen. Dabei konnten sie auf

die Vorarbeiten verschiedener Organisationen aufbauen: Im «Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen», der sich für den «Schutz der Bevölkerung vor jeglichem Fluglärm» und «vor anderen durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen, wie Abgase usw.» einsetzte, hatten sich seit 1974 vorwiegend Baselbieter Gemeinden zusammengetan und die Flughafen-Verwaltung sowie die staatlichen Behörden zu Konsultationen in gemeinsamen Kommissionen und zu Lärmmessungen verpflichtet. Ergänzt wurden die Anstrengungen des Schutzverbandes schweizerischer Seits durch die «Arbeitsgruppe Luftverkehr» der Basler Sektion des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), welche sich 1988 gründete und die verkehrspolitische Diskussion um den Flughafen initiierte. Im benachbarten Elsass setzte sich die «Association de défense des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse» (ADRA) für die Interessen der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner ein. Nur im südbadischen Raum hatten sich die Flugplatzkritiker noch nicht organisiert. Immerhin aber stand mit der Weiler «Arbeitsgemeinschaft Morgen-Luft», die sich 1986 nach der Sandoz-Katastrophe gebildet hatte, eine in Luftverschmutzungsfragen kompetente Gesprächspartnerin zur Seite. Zwischen diesen und weiteren Organisationen waren seit Jahren informelle, grenzüberschreitende Kontakte entstanden. Anlässlich des Treffens der Staatschefs Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz führten diese Kontakte zu einer ersten gemeinsamen «Drei-Länder-Erklärung», die die Kritik am Flughafen und die Forderungen an dessen Verwaltung und Behörden aller drei Staaten zusammenfasste.

Stand zu Beginn der Auseinandersetzungen um den Flughafen das Lärmproblem imZentrum, so kamen nach und nach auch die Abgasproblematik sowie die schädlichen Wirkungen des Luftverkehrs in hohen Luftschichten («Ozonloch») hinzu. Heute wird der Ausbau des Flughafens nicht nur aus der Sicht unmittelbarer Betroffenheit, sondern auch unter allgemeinen umwelt- und verkehrspolitischen Gesichtspunkten beurteilt.

Wie der Widerstand gegen das AKW-Kaiseraugst und gegen die Höchstspannungsleitung, so war auch die Auseinandersetzung um den Flughafen Basel-Mülhausen von Beginn an eine grenzüberschreitende Sache. Dies lag allein schon deshalb nahe, weil der Flugplatz ein Gemeinschaftswerk Frankreichs und der Schweiz ist. Frankreich stellt das Gelände, die Schweiz die Finanzen zur Verfügung. Ein Staatsvertrag unterstellt den Betrieb einem gemischtwirtschaftlichen Unternehmen, die Flugsicherheit den französischen Behörden. So pflegte der schweizerisch dominierte Schutzverband von Anfang an grenzüberschreitende Kontakte und traf sich regelmässig mit Gemeindevertretern aus dem benachbarten Elsass. Und auch die Arbeitsgruppe Luftverkehr des VCS hatte Kontakte zur ADRA. Zu einer intensiveren und vor allem zu einer institutionell gefestigten Zusammenarbeit aber kam es bis zur «Drei-Länder-Erklärung» 1989 und zur gemeinsamen Kundgebung ein Jahr darauf nicht. Diese beiden Aktionen markieren denn auch einen qualitativen Sprung

der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Umweltorganisationen in der Region Basel: Erstens unternahmen sie bei diesen Gelegenheiten erstmals gemeinsame Aktionen. Zweitens schlug sich die Aktionseinheit mit der Ende 1990 erfolgten Gründung des «Drei-Länder-Forum Umwelt» (DFU) auch organisatorisch nieder. Und drittens wurde nicht nur der Flughafen umfassend kritisiert, sondern es wurde erstmals auch explizit der argumentative Bogen zur Problematik der europäischen Integration geschlagen.[20]

DAS DFU UND DIE EUROPÄISCHE INTEGRATION

Auf den 20. November 1990 lud eine «Aktion gegen den Ausbau des Flughafens Basel-Mulhouse» zur Besprechung ein. In ihrer Einladung machte sie den Vorschlag, «ein Dreiländer-Forum für Ökologie» zu gründen: «Dieses Forum soll unser ‹Marktplatz› sein, auf dem wir uns in Zukunft immer wieder treffen werden, um unsere Flugplatz-Aktionen zu planen und zu koordinieren, aber auch, um anderweitige aktuelle Umwelt-Themen zu besprechen und allenfalls weitere gemeinsame Dreiländer-Aktionen in die Wege zu leiten.» Das Vorhaben fand Zustimmung und das «Dreiländer-Forum Umwelt» wurde aus der Taufe gehoben. Mit diesem Schritt sollte die informelle, punktuelle und sporadische grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die oft ineffizient und dem internationalen Charakter der Umweltproblematik unangemessen war, überwunden und zu einer institutionell abgesicherten Zusammenarbeit gefunden werden. Die Koordination der Arbeit übernahm ein sechsköpfiges Gremium, das sich zu gleichen Teilen aus schweizerischen, deutschen und französischen Aktivistinnen und Aktivisten zusammensetzt.
Die Arbeit des DFU kam allerdings nur zögernd voran. Neben der Mehrfachbelastung vieler Aktiver war es vor allem die Uneinigkeit über die künftigen Schwerpunkte der Zusammenarbeit, die blockierend wirkte. Unbestritten war zwar, dass der Widerstand gegen den Ausbau des Flughafens im Zentrum bleiben sollte. In welchem Ausmass daneben aber auch andere Umweltthemen aufgegriffen werden sollten, harrte der Klärung. Trotzdem waren die Leistungen des DFU in den ersten Monaten seines Bestehens bereits recht ansehnlich: Es leistete in allen Teilen der Region Basel vielbeachtete Pressearbeit, in Basel lancierte es eine Volksinitiative «gegen die staatliche Förderung des Luftverkehrs» und führte im Oktober desselben Jahres erneut eine Kundgebung auf dem Flughafengelände durch.
Die Institutionalisierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im DFU wurde gestützt von einer Argumentation, die nicht nur verschiedenste Aspekte der Umweltproblematik einbezog, sondern auch den Bogen zum damals noch bevorstehenden Integrationsschub auf europäischer Ebene schlug. Angeklungen war dieser Aspekt bereits in der gemeinsamen Erklärung zur «Déclaration tripartite rhénane»

der Staatschefs Frankreichs, Deutschlands und der Schweiz Ende 1989: Darin wurde sowohl die Erklärung der Regierungschefs als auch die «regionale Autonomie und die grenzüberschreitende Lösung anstehender Probleme» begrüsst. Gleichzeitig aber warnten die noch einzeln unterzeichnenden 19 Umweltorganisationen aus allen Teilen der Region Basel «vor einer sich schon seit Jahren abzeichnenden Wirtschaftslastigkeit dieser internationalen Zusammenarbeit»: «Die Dreiländer-Grenzregion mit ihrer reichen Vielfalt an Landschaften und Kulturen darf nicht einem grenzenlosen, einseitigen und unkoordinierten Wirtschaftswachstum geopfert werden [...].»

Fortgeschrieben und akzentuiert aber wurde die kritische Haltung gegenüber der europäischen Integration in einer Erklärung, die um die Jahreswende 1991/92 veröffentlicht wurde und die das «Dreiländer-Forum Umwelt» nun im Namen seiner Mitgliedsorganisationen unterzeichnete. Darin wurde an den gemeinsamen Widerstand gegen die Atomkraftwerk-Ballung am Oberrhein erinnert und an die damalige Sprachregelung angeknüpft: Das «Dreyeckland, im Herzen Europas» drohe zu einem «Ruhrgebiet am Oberrhein» zu werden. Der bevorstehende Integrationsschub bringe ein «Europa, das nur von Wirtschafts- und Wachstumsinteressen bestimmt» würde. Die «aktiven Gruppen der Umweltbewegung im Dreyeckland» aber wollten ein «ökologisches und soziales Europa der Menschen und Regionen». Kurz: «Das Europa, das wir bekommen, ist nicht das Europa, das wir wollen».[21]

Neben der wirtschaftlichen und politischen Verflechtung gibt es in der Region Basel also seit zwei Jahrzehnten auch eine grenzüberschreitende Praxis der neuen sozialen Bewegungen. Umfragen belegen, dass diese gemeinsamen Widerstandsaktionen nicht nur zum grenzüberschreitenden Regionalbewusstsein in der Region beitragen, sie bewirken auch, dass sich die stärkere regionale Identifikation mit einer höheren Sensibilität für ökologische Fragen verbindet. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Ökologiebewegung hat dazu geführt, dass sich die regionalen Integrationsprozesse auch einer «Umweltverträglichkeitsprüfung» zu unterziehen haben.

«DREYECKLAND» ODER «ZUKUNFTSRAUM REGIO»?

In seinen Reportagen «Ach Europa!» lässt Hans Magnus Enzensberger den finnischen Europapolitiker, Erkki Rintala, den europäischen Integrationsprozess im Jahre 2006 als am «fraktalen Objekt» Europa gescheitert beschreiben. Als «fraktales Objekt» falle Europa immer wieder in einzelne seiner Teile auseinander, ein Unternehmen, wie die europäische Integration, die Europa von oben zu einen versuche, sei ein hoffnungsloses Unterfangen.[22] Der Blick in die Region bestätigt und widerlegt Rintala zugleich: In

den Absetzbewegungen der Regionen Nordwestschweiz, Elsass und Südbaden von ihren nationalstaatlichen Einheiten[23] und in der Vielfalt der grenzüberschreitenden Institutionen und Abmachungen[24] zeigt sich die «fraktale» Potenz Europas auch hier. Gleichzeitig aber erfasst der Blick in die Region Basel auch Lernprozesse, die belegen, dass sich aus den «Bruchstücken» des «fraktalen Objekts» von unten neue Regionen herausbilden können. Die Zusammenarbeit auf der offiziellen politischen Ebene mag durch die Finanzkrise oder durch Entscheidungen höherer Ordnung ins Stocken geraten sein (Verzicht Basels auf Neubau eines Messegeländes im benachbarten Ausland, Stagnation beim Regio-S-Bahn-Projekt, Entscheid der Schweiz gegen EWR-Beitritt), zurückdrehen lässt sich von heute auf morgen nicht, was an Regionalbewusstsein in den vergangen Jahrzehnten gewachsen ist. Welche Gestalt die neuen Regionen annehmen werden, lässt sich aber nicht klar abschätzen. In der Region Basel stehen sich mindestens zwei Konzepte gegenüber.

Auf der offiziellen politischen Ebene geht es klar in Richtung «Zukunftsraum Europa». Vertreterinnen und Vertreter der wirtschaftlichen und politischen Elite wollen eine Region Basel, die wirtschaftlich auf dem Weltmarkt mithalten kann und ihre wirtschaftliche Potenz in politischen Einfluss auf nationalstaatlicher und supranationaler Ebene umzusetzen weiss. Stellvertretend der Freiburger Oberbürgermeister Rolf Böhme: «Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass wir vor einer wirtschftlichen Blüte und kulturellen Entfaltung stehen, die anschliessen kann an so manche grosse historische Epoche unseres Raumes [...]. Wie damals wird auch im werdenden Europa unserer Region wieder eine Schlüsselfunktion zufallen.»[25] Die grossindustriellen Ansiedlunen und der Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen zum «EuroAirport» stehen für diese Pläne. Damit nimmt die Region den harten Konkurrenzkampf mit andern Regionen auf. Es muss ihr darum gehen, transnational operierenden Unternehmungen solche Vorteile anbieten zu können, dass diese den «Zukunftsraum Regio» als Standort wählen. Der «Zukunftraum Regio» würde dadurch jedoch gezwungen sein, den sozial- und umweltpolitischen Ausgleich zwischen den einzelnen Teilen der Region durch eine Anpassung nach unten zu suchen.[26]

Den Promotorinnen und Promotoren des «Zukunftsraums Regio» ist bewusst, dass ihr Vorhaben «Umweltverträglichkeitsprüfungen» zu bestehen haben wird. Die grenzüberschreitende regionale Zusammenarbeit auf staatlicher Ebene bemüht sich denn auch, ihre grosstechnologischen Vorhaben gegenüber ökologischer Kritik abzudichten. Der «Zukunftsraum Regio» muss mit Widerstand rechnen, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Ökologiebewegung in den letzten zwei Jahrzehnten zeigte es.

Den sozialen Bewegungen schwebt nicht der «Zukunftsraum Regio», sondern ein ökologisch angepasstes «Dreyeckland» vor. Sie wollen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit praktiziert wissen, ohne dass die regionale Vielfalt und die noch erhaltenen Naturräume der Region gefährdet werden. Sie wollen verhindern, dass die

Region Basel sich zu «einem zweiten Ruhrgebiet» entwickelt. In einer grossen «Zukunftswerkstatt» hat das «Basler Regio Forum» nach der Sandoz-Katastrophe 1986 in einem zweijährigen Prozess und unter Beteiligung von rund 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern Vorstellungen dazu entwickelt, «welche Zukunft aus welchen Gründen wünschbar ist.»[27] Vor allem die im Szenario «Ein anderer Einstieg» skizzierte Zukunft der Region Basel deckt sich weitgehend mit den Vorstellungen der grenzüberschreitenden sozialen Bewegungen: Eingebettet in eine ökologisch angepasste Wirtschaftsform, in der genossenschaftliche Betriebe, der Tausch von Gratisarbeit und neue Arbeitsformen mit viel Selbständigkeit und Verantwortung einen hohen Stellenwert haben, soll sich die Region Basel zu einem eigenständigen Teil eines «Europa der Regionen» entwickeln, der unter dem Slogan «Regional denken und handeln – regional kaufen und entsorgen» über ein ausgeprägtes Wir-Gefühl verfügt.[28]

Dabei stehen die neuen sozialen Bewegungen jedoch in einem doppelten Dilemma: Einerseits kann ein ökologisches «Dreyeckland» längerfristig nicht Standort weltmarktorientierter Konzerne sein. Je flexibler nämlich transnationale Unternehmungen auf dem Weltmarkt agieren, desto eher können sie ökologischen und sozialen Anforderungen ausweichen und Regionen gegeneinander ausspielen. Längerfristig lassen sich deshalb ökologische Anforderungen nicht mit hohen Ansprüchen an den wirtschaftlichen Wohlstand einer Region vereinbaren.[29] Andererseits ist die regionale Vielfalt und sind die erhaltenen Naturräume, die für das «Dreyeckland» so zentral sind, auch eine Wirkung der Grenzen. Grenzen haben den städtischen Agglomerationssog kanalisiert und Grenzen haben politische Nischen geschaffen, die vom grenzüberschreitenden Widerstand genutzt werden konnten.[30] Je mehr die Grenzen fallen, desto ungebremster kann der Agglomerationssog wirken und desto dichter wird die einheitliche politische Regelung.[31]

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Bürgerinitiativen der Region Basel hat gezeigt, dass soziale Bewegungen politisches Bewusstsein mitprägen und politische Behörden auch grenzüberschreitend unter Zugzwang stellen können. Ob und wie sie den regionalen Integrationsprozess in Zukunft mitgestalten werden, ist angesichts ihres doppelten Dilemmas aber eine offene Frage.

Anmerkungen

1 Hans Annaheim, «Die Basler Region – Raumstruktur und Raumplanung», in Ernst Fischli u. a., *Die Wiedervereinigung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land*, Basel/Stuttgart, 91.

2 Hans Annaheim, *Die Basler Region*, 92; Dorothe Rippmann, *Bauern und Städter: Stadt-Land-Beziehungen im 15. Jahrhundert. Das Beispiel Basel, unter besonderer Berücksichtigung der Nahmarktbeziehungen und der sozialen Verhältnisse im Umland*, Basel 1990.

3 Statistisches Amt BL (Hg.), *Eidgenössische Volkszählung 1990. Pendler in der Region Nordwestschweiz*, in Statistische Mitteilungen, Nr. 195, Liestal 1994, 2–6.

4 Statistische Ämter (Hg.), *Wirtschaft und Gesellschaft am Oberrhein*, Strasbourg/Stuttgart/Basel/Liestal/Bad Ems o. J., 30–31.
5 Fritz Mangold, Statistisches zur Entwicklung und zum Niedergang der Basler Seidenbandindustrie», in Ciba-Rundschau, Basel 1938, 1000–1001.
6 Béatrice Speiser, *Europa am Oberrhein. Der grenzüberschreitende Regionalismus am Beispiel der oberrheinischen Kooperation*, Basel 1993, 31–35.
7 Béatrice Speiser, *Europa am Oberrhein*, 32.
8 Béatrice Speiser, *Europa am Oberrhein*, 33.
9 Béatrice Speiser, *Europa am Oberrhein*, 35.
10 Kommission der EG. Generaldirektion für Regionalpolitik (Hrsg.), *Europäischer Fonds für regionale Entwicklung. Deutschland-Frankreich-Schweiz. Operationelles Programm «Oberrehin Mitte-Süd» der Grenzregionen Südbaden-Elsass-Nordwestschweiz*, Brüssel 1991 (Typoskript); dies. (Hg.), *Grenzüberschreitende interregionale Zusammenarbeit INTERREG*, info background, Brüssel 1992; dies. (Hg.), *Allgemeine Informationen über die Gemeinschaftsinitiative INTERREG*, Brüssel 1993 (Typoskript).
11 Ruedi Epple-Gass, «‹Dreyeckland› oder ‹Zukunftsraum Regio›»: Zum Europabewusstsein in der Region Basel», in *Schweizerisches Jahrbuch für Politische Wissenschaft*, Nr. 32, 1992, 141–165.
12 Michael Schroeren, *z. B. Kaiseraugst. Der gewaltfreie Widerstand gegen das Atomkraftwerk: Vom legalen Protest zum zivilen Ungehorsam*, Zürich 1977; Rudolf Epple, *Schweiz – Atomare Präzision*, in Lutz Mez (Hrsg.), *Der Atomkonflikt. Berichte zur internationalen Atomindustrie. Atompolitik und Anti-Atom-Bewegung*, Reinbek bei Hamburg 1981, 260–282; Hanspeter Kriesi, *AKW-Gegner in der Schweiz*, Diessenhofen 1982; Philipp Sarasin, «Die kommerzielle Nutzung der Atomenergie in der Schweiz. Ein historischer Abriss vom Ende des Zweiten Weltkrieges bis zur Besetzung in Kaiseraugst am 1. April 1975», in Stefan Füglister (Hrsg.), *Darum werden wir Kaiseraugst verhindern. Texte und Dokumente zum Widerstand gegen das geplante AKW*, Zürich 1984, 11–38 ; Ruedi Epple-Gass, *‹Dreyeckland› oder ‹Zukunftsraum Regio›*.
13 Das Bundesgericht hatte eine Einsprache der Atomkraftwerksgegner zu deren ungunsten entschieden. Die Rechtsmittel, die ihnen zur Verfügung standen, waren damit vollends ausgeschöpft. Dem Bau des Atomkraftwerks wäre nichts mehr im Wege gestanden.
14 Hans-Helmut Wüstenhagen, *Bürger gegen Kerkraftwerke. Wyhl – der Anfang?*, Reinbek bei Hamburg 1975; Hans-Christoph Buchholtz u. a., *Widerstand gegen Atomkraftwerke. Informationen für Atomkraftwerkgegner und solche, die es werden wollen*, Wuppertal 1978; Bernd Nössler, Margret de Witt (Hg.), *Wyhl. Kein Kernkraftwerk in Whyl und auch sonst nirgends. Betroffene Bürger berichten*, Freiburg 1976.
15 Uwe Fichtner, *Grenzüberschreitende Verflechtungen und regionales Bewusstsein in der Regio*, Basel 1988.
16 Peter Stolz,Edmund Wiss, *Soziologische Regio Untersuchung*, Basel 1966.
17 Uwe Fichtner, *Grenzüberschreitende Verflechtungen*, 136–139.
18 THT = «très haute tension».
19 Ruedi Epple-Gass, *‹Dreyeckland› oder ‹Zukunftsraum Regio›*.
20 Ruedi Epple-Gass, *‹Dreyeckland› oder ‹Zukunftsraum Regio›*.
21 Ruedi Epple-Gass, *‹Dreyeckland› oder ‹Zukunftsraum Regio›*.
22 Hans Magnus Enzensberger, *Ach Europa!*, Frankfurt 1987.
23 «Jean», *Elsass: Kolonie in Europa*, Berlin 1976; Hans-Georg Wehling (Red.), *Regionen und Regionalismus in Westeuropa*, Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz 1987.
24 Béatrice Speiser, *Europa am Oberrhein*.
25 *Dreiland-Zeitung* 28. 2. 1991.
26 Josef Esser, «Die Suche nach dem Primat der Politik», in Siegfried Unseld (Hg.), *Politik ohne Projekt? Nachdenken über Deutschland*, Frankfurt 1993, 409–430.
27 Hartmut E. Arras, Angelika Arras, Willy Bierter, *Abschlussbericht zum «Basler Regio Fo-*

rum». Ein gesellschaftliches Experiment, Syntropie Stiftung für Zukunftsgestaltung, Basel 1989.

28 Hartmut E. Arras, Willy Bierter, *Welche Zukunft wollen wir? – Drei Scenarien im Gespräch – Ein Beitrag des «Basler Regio Forum»*, Basel 1989.

29 Josef Esser, *Die Suche nach dem Primat der Politik.* Auch im Szenario «Der andere Einstieg» ist die Frage, «wie eine Balance zwischen einer lokal- und regionalorientierten sowie einer weltmarktorientierten Wirtschaftsweise gefunden werden kann» noch offen (Arras, Arras, Bieter, *Abschlussbericht*, 16).

30 Hubert Sickinger, «Antitransitbürgerinitiativen in Tirol», in GfS-Forschungsinstitut (Hg.), *Berichte aus dem Forschungsprojekt «Europa-Barometer», Dossier Österreich*, Adliswil 1991; Martin Leuenberger, *«Man kann nicht Emigrant sein ohne Heimat». Deutsche Flüchtlinge und politisches Asyl in Baselland um 1848*, Liestal 1991 (Typoskript).

31 Daniel Wiener, «Grenzfall Basel», *Hochparterre*, April 1990.

RÉSUMÉ

«PAYS TRIANGULAIRE» OU «ESPACE RÉGIONAL D'AVENIR»: A PROPOS DE LA COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE DANS LA RÉGION DE BÂLE

Dans la région bâloise, des frontières séparent des espaces qui géographiquement forment un ensemble et des entités qui, sur le plan économique et politique, connaissent un essor commun. Dans le cadre de cette interdépendance transfrontalière, on relève depuis deux décennies de nouveaux mouvements sociaux. Le mouvement pour la paix avec sa marche pascale et avant tout le mouvement écologique ont développé une pratique transfrontalière qui a empreint le processus d'intégration régionale. La question de savoir si de cette région bâloise surgira un «espace régional d'avenir», comme le prétendent les représentantes et les représentants des milieux économiques, politiques et culturels, ou bien un «pays triangulaire», comme le souhaitent les militants des récents mouvements sociaux, demeure controversée et sans réponse.

Dans cette contribution, le politologue Ruedi Epple-Gass met en exergue l'interdépendance de la vie économique et politique dans la région bâloise et présente quatre exemples de collaborations transfrontalières entre ces nouveaux mouvements sociaux: les groupements de résistance à la centrale nucléaire de Kaiseraugst, à la ligne de haute tension entre la Suisse et la France, à la construction de l'aéroport Bâle-Mulhouse ainsi qu'à une politique d'intégration économique jugée indésirable. En conclusion, l'auteur tente de mesurer quels sont les moyens dont disposent les mouvements sociaux pour participer à la formation d'un processus d'intégration régionale.

(Traduction: Chantal Lafontant)