

Fricke, Carola

Book Part

Die Resilienz von grenzüberschreitender Zusammenarbeit in der Oberrheinregion: Policy Failure in der Grenzstadt Breisach am Rhein

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Fricke, Carola (2025) : Die Resilienz von grenzüberschreitender Zusammenarbeit in der Oberrheinregion: Policy Failure in der Grenzstadt Breisach am Rhein, In: Weber, Florian Dittel, Julia (Ed.): Beyond borders: Zur Krisenfestigkeit grenzüberschreitender Verflechtungsräume, ISBN 978-3-88838-445-5, Verlag der ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Hannover, pp. 213-227, <https://doi.org/10.60683/aqf0-pw07>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/325356>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Carola Fricke:

**Die Resilienz von grenzüberschreitender Zusammenarbeit in der
Oberrheinregion – *Policy Failure* in der Grenzstadt Breisach am Rhein**

<https://doi.org/10.60683/aqf0-pw07>

In:

Weber, Florian; Dittel, Julia (Hrsg.) (2025):

Beyond borders – Zur Krisenfestigkeit grenzüberschreitender
Verflechtungsräume.

Hannover, 213-227. = Arbeitsberichte der ARL 38.

<https://doi.org/10.60683/f1pj-mh60>



<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Carola Fricke

DIE RESILIENZ VON GRENZÜBERSCHREITENDER ZUSAMMENARBEIT IN DER OBERRHEINREGION – *POLICY FAILURE* IN DER GRENZSTADT BREISACH AM RHEIN

Gliederung

- 1 Einleitung
 - 2 Breisach als Grenzstadt
 - 2.1 Grenzstädte im Blick der raumwissenschaftlichen Forschung
 - 2.2 Einordnung Breisachs als Grenzstadt
 - 3 Resilienz von Zusammenarbeit und Scheitern von Initiativen
 - 4 Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnstrecke Freiburg–Breisach–Colmar
 - 5 Scheitern des deutsch-französischen Gewerbeparks in Fessenheim
 - 6 Diskussion und Schluss
- Literatur

Kurzfassung

Der Artikel betrachtet die Resilienz der grenzüberschreitenden Beziehungen Breisachs am Beispiel von zwei Projekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und der Entwicklung eines Gewerbeparks. In einer vergleichenden Fallstudie (2018–2023) untersucht der Artikel – basierend auf Experteninterviews und einer Dokumenten-sichtung – die stagnierenden Planungen für den Wiederaufbau der Bahnlinie Colmar–Breisach(–Freiburg) sowie das Scheitern eines französisch-deutschen Gewerbe- und Innovationsparks zur Nachnutzung des ehemaligen Kernkraftwerks Fessenheim. Ziel ist, zu verdeutlichen, an welchen Herausforderungen grenzüberschreitende Projekte scheitern. Die Debatten zu *Policy Failure* und zu *Planning Desasters* bieten einen analytischen Rahmen, mit dem sich der Umgang mit den beiden Projekten in der Grenzstadt Breisach und somit die Krisenfestigkeit seiner grenzübergreifenden Zusammenarbeit herausarbeiten lässt.

Schlüsselwörter

Grenzstädte – grenzüberschreitende Zusammenarbeit – Resilienz – *Policy Failure* – Breisach – Oberrhein – grenzüberschreitende Mobilität – grenzüberschreitender Gewerbepark

The resilience of cross-border cooperation in the Upper Rhine Region – Policy Failure in the border town Breisach (Rhine)

Abstract

The article examines the resilience of Breisach's cross-border relations drawing on two exemplary projects in the field of transport infrastructure and the development

of a business park. In a comparative case study (2018–2023), the article examines – based on expert interviews and document review – the stagnating plans for the reconstruction of the Colmar–Breisach(–Freiburg) railroad line and the failure of a French-German business and innovation park for the subsequent use of the former Fessenheim nuclear power plant. The aim is to illustrate the challenges that cause cross-border projects to fail. The debate on policy failure and planning disasters provides a framework for analysing the two projects in the border town of Breisach and thus the resilience of its cross-border cooperation.

Keywords

Border cities – cross-border cooperation – resilience – policy failure – Breisach – Upper Rhine Region – cross-border mobility – cross-border business park

1 Einleitung

Grenzstädte, das heißt Städte, deren Stadtgrenzen an einer nationalen Grenze liegen, sind in ihrer räumlichen Entwicklung häufig durch die Grenzlage geprägt: Einerseits bildet die Grenze eine Hürde für Siedlungsentwicklung oder städtische Infrastrukturen. Andererseits sind Grenzstädte Knotenpunkte für grenzüberschreitende Verflechtungen, d. h. dass sie durch politische, planerische, verkehrstechnische oder wirtschaftliche Interaktionen und Infrastrukturen über nationalstaatliche Grenzen hinweg vernetzt sind (vgl. Fricke i. E.). Aufgrund seiner unmittelbaren Lage am Rhein dient Breisach in Baden-Württemberg als Brennglas, mit dem sich die Resilienz der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Grenzstädten in den Blick nehmen lässt. Die Grenzstadt Breisach ist in eine lange Tradition der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Oberrheinregion (für eine Vorstellung der Grenzregion siehe Weber und Dittel 2024 in diesem Band) eingebettet. Diese Zusammenarbeit äußert sich unter anderem in konkreten grenzüberschreitenden Projekten.

Im Folgenden befasse ich mich mit der Frage, wie resilient die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Grenzstadt Breisach ist. Dabei betrachte ich die grenzüberschreitenden Beziehungen Breisachs im Hinblick auf Krisen, in denen sich die Resilienz der Zusammenarbeit zeigt. Die Krisenfestigkeit von Grenzstädten äußert sich demnach nicht nur im Umgang mit kurzfristigen Schocks, wie Grenzschließungen und wieder aufgenommenen Grenzkontrollen während der Covid-19-Pandemie (siehe Dittel/Weber in diesem Band), sondern auch im Umgang mit dem Scheitern von langfristigen grenzüberschreitenden Entwicklungsmaßnahmen und Infrastrukturprojekten. Der Fokus liegt hier auf dem Scheitern bzw. Stagnieren von grenzüberschreitenden Maßnahmen im Sinne von *Policy Failures*, der Überwindung von Hürden sowie der Kontinuität der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, verstanden als Resilienz.

Empirisch baut der Beitrag auf dem Vergleich des Prozessverlaufs zweier grenzüberschreitender Projekte auf. Ausgewählt wurden zwei Vorhaben der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, an denen die Stadt Breisach beteiligt ist bzw. die im unmittelbaren Grenzraum der Stadt Breisach liegen. Beide Projekte waren zentrale Vorhaben der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Breisachs Grenzraum, die Merkmale von *Policy Failure* aufweisen und als stagnierend bzw. gescheitert gelten.

Betrachtet werden über einen Untersuchungszeitraum von fünf Jahren (2018–2023) erstens der Ausbau der Bahnstrecke Colmar–Breisach(–Freiburg) und zweitens der grenzüberschreitende Gewerbepark Fessenheim. Grundlage für die vergleichende Fallstudie sind die Darstellungen und Projektbeschreibungen der zuständigen Träger sowie Gutachten, Medienberichte und weitere öffentlich zugängliche Dokumente. Daneben greife ich auf Expertengespräche und Erhebungen zurück, die zum einen im Rahmen einer Lehrveranstaltung an der Universität Freiburg im Sommer 2018 entstanden sind.¹ Zum anderen werden diese durch insgesamt vier Experteninterviews² ergänzt, die ich im Frühjahr 2023 zu aktuellen Entwicklungen sowie Reflexionen über den Einfluss von Krisen auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Breisach und in der Region führte. Die Interviews dauerten zwischen 40 und 90 Minuten und wurden als Face-to-Face-Interviews, als Online-Interview sowie als Walking Interview durchgeführt.

Der Artikel beginnt mit einer Einordnung Breisachs als Grenzstadt (Abschnitt 2), gefolgt von theoretisch fundierten Überlegungen zur Resilienz von grenzüberschreitender Zusammenarbeit (Abschnitt 3.1) und zum Scheitern von Projekten als *Policy Failure* (Abschnitt 3.2). Abschnitt 4 betrachtet das Ausbauprojekt der Bahnstrecke Colmar–Freiburg als Beispiel für grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Abschnitt 5 behandelt sodann das französisch-deutsche Vorhaben zur Nachnutzung des ehemaligen Kernkraftwerks Fessenheim. Abschnitt 6 schließt mit einer Diskussion der Ergebnisse und einem Fazit.

2 Breisach als Grenzstadt

Der folgende Abschnitt befasst sich damit, ob und wie Breisach als Grenzstadt definiert werden kann (Abschnitt 2.1). Abschnitt 2.2 betrachtet sodann Strukturen und Prozesse innerhalb der Stadt Breisach und im Umland, die seine Lage an einer nationalen Grenze betreffen und somit auch die grenzüberschreitende Entwicklung prägen.

2.1 Grenzstädte im Blick der raumwissenschaftlichen Forschung

Ausgangspunkt für die folgenden Überlegungen ist ein Verständnis von Grenzstädten als Städte, deren administrativ-territoriale Stadtgrenze an einer nationalen Grenze liegt. Dies können Städte unterschiedlicher Größenordnungen sein. In der raumwis-

1 An dieser Stelle möchte ich den sieben Studierenden des M.Sc. Geographie des Globalen Wandels für ihr Engagement im Modul „Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Stadtentwicklung am Oberrhein“ danken, das ich im Sommersemester 2018 gemeinsam mit Nina Kulawik und der Unterstützung von Anne Kuppler an der Universität Freiburg durchgeführt habe. Eine erste Fassung der Ergebnisse des Projektes mit Nina Kulawik wurden 2018 bei der Conference der *IGU Commission Geography of Governance* in Lissabon unter dem Titel „Situating the border city Breisach in its relational cross-border region“ vorgestellt.

2 Ein Dankeschön an die Expert:innen, die sich zu Interviews zur Verfügung gestellt haben: Stefanie Armbruster (Stadt Breisach), Isabelle Klee-Couturier (Communauté de Communes Alsace Rhin Breisach), Nadyne Saint-Cast (MdL Baden-Württemberg, Die GRÜNEN), Klaus Schüle (Regierungspräsidium Freiburg).

senschaftlichen Forschung dominierte seit den 2000er Jahren die Untersuchung von grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen im Kontext des europaweiten ‚Metropolienfiebers‘ (Leber/Kunzmann 2006; siehe auch Fricke 2017; Harrison/Growe 2014 sowie Hartz 2018 zum politischen Konzept der metropolitanen Grenzregionen). Dabei trug insbesondere das ESPON-Metroborder-Projekt (2010) zu einem besseren Verständnis von grenzüberschreitenden Metropolregionen durch einen evidenz-basierten Vergleich von morphologischen, funktionalen und administrativen Verflechtungsräumen in Europa bei. In diesem Zusammenhang entstandene Studien betrachten Großstädte mit einem Siedlungszusammenhang, der eine nationale Grenze überschreitet, wie Basel, Straßburg, Luxemburg oder Lille-Kortrijk-Tournai (vgl. Fricke 2015; Sohn/Reitel/Walther 2009).

Dieser Artikel hingegen lenkt den Blick von großräumigen grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen hin zu ‚gewöhnlichen‘ Klein- und Mittelstädten mit Grenzlage (siehe ausführlicher dazu Fricke, i. E.). Dabei kann auf die Debatte zu Grenzstädten in Europa – im Englischen *border towns* (Gasparini 2008), ‚binational‘ oder *border-crossing cities* (Buursink 2001) – zurückgegriffen werden. In der Grenzraumforschung finden sich drei zentrale Merkmale zur Definition von Grenzstädten: Erstens handelt es sich um Städte mit einem Siedlungszusammenhang über eine nationalstaatliche Grenze hinweg bzw. mit einer Siedlungsentwicklung bis an die nationale Grenzlinie. Zweitens verfügen Grenzstädte über grenzbezogene Funktionen wie übergeordnete Verbindungen zwischen Nationalstaaten (vgl. Gasparini 2008: 7). Über Lage und Funktion hinaus ergibt sich ein weiteres Merkmal, das auf den historischen Entstehungszusammenhang von Grenzstädten abstellt. Demnach sind Grenzstädte drittens Städte, die in ihrer räumlichen Entstehung und Entwicklung durch die Grenzlage geprägt sind. Gemäß Buursink sind sie „a place that is more or less dependent on the border for its existence. That is to say, it is not just a city located close to the border, but it also came into existence because of the border“ (Buursink 2001: 7 f.).

Aus geographischer Sicht stellt Reitel (2007) heraus, dass die Grenzlage von Städten zu unterschiedlichen Formen räumlicher Interaktionen führen kann. Die Grenzlinie trennt und verbindet gleichzeitig eine morphologisch und funktional zusammenhängende Siedlung und trägt zur Herausbildung eines spezifischen Ortes bzw. Milieus bei. Dabei begünstigt die Grenze die Entwicklung von Grenzstädten, beispielsweise als militärische Stützpunkte oder als sogenannte Flaschenhälse für Handel und Transport. Ähnlich wie Grenzregionen im weiteren Sinne sind Grenzstädte somit geprägt durch ihr ‚Dazwischensein‘ (*in-betweenness*), das eine Ressource und Barriere gleichermaßen darstellt (Nienaber/Wille 2020: 3).

In der Grenz(raum)forschung entwickelte sich in den letzten Jahren eine rege Debatte zu Grenzstädten als einem besonderen Stadttypus. Überblicksbeiträge betonen, dass Grenzstädte ein weltweites Phänomen (Nugent 2012) sind und mit Blick auf ihre Einwohnerzahlen ein quantitativ relevantes Phänomen in Europa (Gasparini 2008) darstellen. Sohn (2017) wiederum hat eine umfassende Kartierung und Typisierung von Grenzstädten (*border cities*) in Europa vorgenommen, die er basierend auf der ESPON-Datenbank anhand der Merkmale Positionierung bzw. Nähe zur Grenze und metropolitane Funktionen einordnet. Daneben betrachten Beiträge zur institutionellen Zusammenarbeit vor allem bilaterale Partnerschaften auf der kommunalen Ebe-

ne (sogenanntes *town twinning*, vgl. Janczak 2017). In vielen Grenzstädten geht die Zusammenarbeit über politische Städtepartnerschaften hinaus und betrifft eine Vielfalt an Bereichen, wie Mobilität, Infrastruktur oder Wirtschaftsförderung.

2.2 Einordnung Breisachs als Grenzstadt

Aufgrund seiner unmittelbaren Lage am Rhein endet das Stadtgebiet Breisachs an einer nationalen Grenze. Allerdings unterscheidet sich die Stadt von anderen, sogenannten angrenzenden (*adjacent*, Buursink 2001: 8) Grenzstädten, in denen die gebaute Umwelt kaum durch die nationale Grenze unterbrochen wird. So bilden Breisach und Neuf-Brisach keine Zwillingsstadt im eigentlichen Sinne³, da Breisachs Siedlungsentwicklung historisch über die Spornlage hinaus durch Feucht- und Überschwemmungsgebiete sowie Mäander im Sinne einer naturräumlichen ‚Frontier‘ eingeschränkt war. Und auch nach der Rheinbegradigung im 19. Jahrhundert waren die Niederterrassen des Rheins ungünstige Siedlungsgebiete, mit Ausnahme von militärischen Siedlungen wie Neuf-Brisach. Aktuell bildet der Rhein noch immer eine *Frontier* in der Stadtentwicklung Breisachs, gleichzeitig wendet sich die Stadt dem Fluss und seinen französischen Nachbargemeinden weiter zu. Diese Öffnung zum Rhein als verbindendes Element der grenzüberschreitenden Stadtentwicklung manifestiert sich beispielsweise in Überlegungen, die Uferpromenade zu erneuern und die Verbindung mit der französischen Rheininsel Vogelgrun durch eine Fußgängerbrücke zu stärken.

Aufgrund seiner Größe und Lage in der Oberrheinregion pflegt Breisach eine lange Tradition der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Die Grenzstadt Breisach mit ihren lokalen Verwaltungseinheiten ist dabei in die Strukturen der grenzüberschreitenden Governance der Oberrheinregion integriert. Die Tradition der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz geht bis in die 1960er Jahre zurück (vgl. das Kurzportrait bei Hartz/Caesar 2018; Nagelschmidt 2005: 46). Bereits 1991 wurde mit der Oberrheinkonferenz die Zusammenarbeit auf einer regionalen Ebene institutionalisiert, deren Relevanz mit der 2010 initiierten Trinationalen Metropolregion Oberrhein (TMO) nochmals erneuert wurde. Auf der lokalen Ebene entwickelten sich in Breisach seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs bilaterale Partnerschaften mit anderen europäischen Städten. Im Jahr 2000 unterzeichnete Breisach ein formelles Partnerschaftsabkommen mit seiner Nachbar- und Schwesterstadt Neuf-Brisach in Frankreich. Zentraler Kooperationspartner auf französischer Seite ist daneben der Verwaltungsverband *Communauté de Communes Alsace Rhin-Brisach* mit 29 Gemeinden. Die Stadt Breisach und die *Communauté de Communes Alsace Rhin-Brisach* sind Teil des grenzüberschreitenden Zweckverbands⁴ Zwei-Breisacher-Land. Daneben gehören Breisach und der französische Verwaltungsverband zum *Eurodistrict Region Freiburg | Centre et Sud Alsace*,

3 Vgl. Definition von Zwillingsorten als direkt gegenüberliegende Gemeinden an nationalstaatlichen Grenzen bei Spellerberg et al. 2018 sowie von Zwillingsstädten als unmittelbar durch eine Grenze (einen Fluss) getrennte Städte bei Schultz 2021; siehe auch Janczak 2018: 396.

4 Öffentliche Gebietskörperschaften können in der Oberrheinregion auf Grundlage des Karlsruher Abkommens (1996) grenzüberschreitende örtliche Zweckverbände, GöZ, für die lokale Verwaltungszusammenarbeit gründen.

der seinen Sitz auf der Rheininsel Vogelgrun hat. Aufgrund der mehrschichtigen Institutionalisierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Breisach lohnt es sich insbesondere, deren Resilienz mit Blick auf das Scheitern einzelner Projekte genauer zu betrachten.

3 Resilienz von Zusammenarbeit und Scheitern von Initiativen

Die Resilienz der grenzüberschreitenden Beziehungen Breisachs wird am Beispiel des Umgangs mit Herausforderungen bzw. dem Scheitern ausgewählter grenzüberschreitender Projekte untersucht. Resilienz wird hier in einem weiteren Sinne als Krisenfestigkeit grenzüberschreitender Beziehungen verstanden (siehe den Einleitungsbeitrag von Weber und Dittel in diesem Band). Andere Verständnisse von Resilienz beziehen diese auf Naturkatastrophen wie extreme Wetterereignisse (vgl. Europäisches Parlament 2022 zur Verwundbarkeit und Anfälligkeit von Grenzregionen; hierzu auch Ulrich in diesem Band), geopolitische Ereignisse (Prokkola 2019) oder als regionalökonomische Resilienz bei wirtschaftlichen Schocks (wie die globale Finanzkrise 2008, siehe Hippe/Bertram/Chilla 2024). Dabei verstehen Hippe, Bertram und Chilla (2024: 189) die Resilienz von Grenzregionen als einen konzeptionellen Rahmen, mit dem sich regionale Reaktionen auf externe Schocks analysieren lassen. Nach Hippe, Bertram und Chilla (2024) spielt grenzüberschreitende Governance eine zentrale Rolle dabei, mit externen Schocks umzugehen. Auch Prokkola (2019) stellt heraus, dass formelle Institutionen, informelle Netzwerke sowie Vertrauensbeziehungen zentrale Faktoren für die grenzregionale Resilienz sind.

Dieser Beitrag betrachtet nicht erfolgreiche Projekte, sondern untersucht bewusst den Umgang mit stagnierenden bzw. gescheiterten grenzüberschreitenden Projekten im Sinne von *Planning* bzw. *Project Failures*. Dabei kann zum einen auf die Debatte zu *Policy Failures* in der Politikwissenschaft zurückgegriffen werden. So definiert McConnell: „A policy fails, even if it is successful in some minimal respects, if it does not fundamentally achieve the goals that proponents set out to achieve, and opposition is great and/or support is virtually non-existent.“ (McConnell 2015: 230) Dabei kann eine Politik nicht nur beim Erreichen von gesetzten Zielen versagen. Howlett (2012) schlägt vor, genauer zu betrachten, in welcher Phase des politischen Prozesses eine Politik scheitert. So kann eine Politik bereits während des Agenda Settings oder der Politikformulierung erfolglos sein, wenn Ziele nicht erreichbar sind oder Konsequenzen und Alternativen nicht geprüft werden. Auch während der Implementierung können Politiken an mangelnden Ressourcen oder Steuerung scheitern (Howlett 2012: 546 f.). Dies entspricht zum anderen der praxisorientierten Perspektive auf den Misserfolg von Großprojekten, im Sinne von Peter Halls ‚Great Planning Disasters‘ (1980).

Für die Analyse von gescheiterten Initiativen bzw. stagnierenden Projekten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bedeutet dies nun, einzelne Phasen der Formulierung, Entscheidung und Umsetzung von Infrastruktur- oder Entwicklungsprojekten genauer zu betrachten. Ziel der folgenden empirischen Fallstudien von grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und der Entwicklung

eines Gewerbeparks ist es also, den Umgang mit gescheiterten grenzüberschreitenden Projekten in der Grenzstadt Breisach und somit die Krisenfestigkeit der Zusammenarbeit herauszuarbeiten.

4 Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnstrecke Freiburg–Breisach–Colmar

Die Grenzstadt Breisach liegt im Rheintal zwischen Freiburg im Breisgau und Colmar und ist somit Halte- bzw. Durchgangspunkt für grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen in Ost-West-Richtung. Die Rheinbrücke zwischen Breisach und Neuf-Breisach bildet eine Querung zwischen Deutschland und Frankreich, und gilt als Flaschenhals für den lokalen Grenzverkehr. Die heutige Autobrücke wurde 1962 anstelle der 1878 eröffneten Eisenbahnbrücke gebaut, die während des Zweiten Weltkriegs zerstört wurde (Linck 2018: 2). Die Brücke ist dabei vornehmlich auf den Autoverkehr ausgelegt, mit schmalen Gehwegen für Fuß- und Radverkehr.

Die Förderung von weiteren grenzüberwindenden Verkehrsanbindungen ist ein zentrales Thema der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Im Rahmen der durch die Europäische Union geförderten Trans-Europäischen Netze (TENT) erfolgt im Oberrheintal vor allem der Ausbau der zentralen Nord-Süd-Schienenverkehrsverbindung. Die Verbesserung der Verbindungen über den Rhein in Ost-West-Richtung wurde wiederholt als Desiderat von grenzüberschreitenden Gremien formuliert. Während die Schienen- und Zugverbindung zwischen Freiburg und Breisach mit der Breisgau-SBahn in den letzten Jahren erheblich ausgebaut wurde, sind Breisach und Colmar durch eine Buslinie (ehemals Euregio Bus 1076, vgl. Oberrheinkonferenz Arbeitsgruppe Mobilität 2015) angebunden, mit einer Taktung wochentags alle ein bis zwei Stunden (VCD 2023).

Seit einiger Zeit zeichnet sich indes ein Interesse an einer grenzüberschreitenden Schienen- und Zugverbindung zwischen Breisach, den französischen Nachbargemeinden und der Stadt Colmar ab (siehe Tabelle 1 mit einem Überblick über zentrale Ereignisse und Studien). Bereits 1998 wurde eine Potenzialstudie basierend auf einer Befragung durchgeführt. 2002–2004 untersuchte eine Interreg-finanzierte Vorstudie die Machbarkeit der Reaktivierung der Bahnstrecke Colmar–Freiburg. Sie kam jedoch zu dem Schluss, dass die Strecke aufgrund der Kosten nicht kurzfristig reaktiviert werden kann. 2012 gründete sich der Verein TransRhinRail mit dem Ziel, eine durchgängige Bahnverbindung zwischen Breisach und Colmar herzustellen. Der Verein argumentierte auf Grundlage von früheren Studien zusammen mit der Stadt Breisach und dem Gemeindeverband *Pays de Brisach*, dass bereits ein Minimum von 1.500 Fahrgästen pro Tag ausreichen würde, um eine grenzüberschreitende Bahn rentabel zu betreiben (TransRhinRail 2015). Darüber hinaus weist der Verein darauf hin, dass eine grenzüberschreitende Zugverbindung Vorteile für die lokale Bevölkerung und den Tourismus mit sich bringen würde (Linck 2018: 5). Die Reaktivierung der Bahnstrecke Breisach–Colmar könnte demnach den Autoverkehr reduzieren und die einzige Brücke für den Straßenverkehr entlasten.

Die Forderung nach einem Verbindungsausbau steht daneben im Einklang mit den Zielen des Aachener Vertrags (2019) zwischen der deutschen und französischen Regierung. Darin wird in Artikel 16 das Ziel formuliert, grenzüberschreitende Mobilität zu erleichtern, unter anderem durch den Ausbau von Eisenbahnverbindungen. Die Bahnverbindung Colmar–Freiburg ist eines der prioritären Vorhaben und wird im Arbeitsprogramm des durch den Aachener Vertrags eingesetzten Ausschusses für grenzüberschreitende Zusammenarbeit (AGZ) genannt (vgl. France Diplomatie 2022).

Daneben führt eine Studie der Kommission der Europäischen Union zu „nicht operativen kleinen grenzüberschreitenden Bahnverbindungen“ die Verbindung Freiburg–Colmar als eines der „potenziell vorteilhaftesten Projekte“ auf (Europäische Kommission 2018: Anhang 8). Die Studie zu den sogenannten *missing links* unterstreicht, dass in vielen Fällen die Schieneninfrastruktur vorhanden ist, jedoch Angebote zur Beförderung von Fahrgästen fehlten. Im Fall der Bahnstrecke Freiburg–Colmar sind Teilabschnitte der Schieneninfrastruktur, die für eine grenzüberschreitende Bahnlinie auf französischer Seite benötigt würden, noch vorhanden, da sie für den Frachtverkehr vom Rheinhafen genutzt werden.

Eine umfassende multimodale Mobilitätsuntersuchung wurde sodann im Rahmen des Interreg-V-Programms Oberrhein „im Zusammenhang mit der Schaffung einer Schienenverbindung zwischen Colmar und Freiburg“ (Kienzler et al. 2019) durchgeführt. Ausgangspunkt für die Studie sind 22.000 vor allem Einkaufs- und Freizeitfahrten zwischen Vogelgrun und Breisach als grenzüberschreitender Verkehr sowie 44.000 Überlandfahrten als französischer Binnenverkehr (Kienzler et al. 2019: 5). Insgesamt prognostiziert die Studie eher stagnierende Entwicklungen im grenzüberschreitenden Verkehr (ebd. 6), wobei durch die Entwicklung neuer Gewerbegebiete wie EcoRhena (siehe Abschnitt 5) ein Potenzial für weitere Beschäftigungsfahrten angenommen wird. Gleichzeitig nennt die Machbarkeitsstudie vor allem die Verkehrsverlagerung vom privaten PKW auf den Schienenverkehr als eine zentrale Herausforderung. Während die frühere Buslinie 1076 als wenig wettbewerbsfähig bewertet wird, weist die Studie darauf hin, dass auf französischer Seite ein „Metropolangebot“ (engl. *Bus Rapid Transit*, BRT bzw. franz. *bus à haut niveau de service*, BHNS) mit verkürzten Fahrzeiten und kürzerer Taktung zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Busverbindung eingerichtet werden soll.

Daneben stellt die Studie vor allem verschiedene Optionen und Szenarien für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr vor, was Streckenführung, Elektrifizierung und Nutzung durch Personen- und Güterverkehr anbelangt. Insgesamt geht die Studie von einem Fahrgastpotenzial von 3.490 bis 5.880 Reisenden pro Tag aus, zu zwei Drittel aus Binnenfahrten in Frankreich gespeist. Abschließend schätzt die Studie die Baukosten (Stand 2018) auf 235–275 Millionen Euro, je nach Variante (Elektrifizierung, Wasserstoffantrieb, Tram) und ordnet den Investitionsaufwand als „relativ hoch“ ein (Kienzler et al. 2019: 27).

2020 erfolgte dann die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung durch das Land Baden-Württemberg (Verkehrsminister Winfried Hermann), die Bundesrepublik Deutschland (Leiter der Abteilung Eisenbahnen im Bundesverkehrsministerium,

Hugo Gratza), den französischen Staat (Präfektin der *Région Grand Est*, Josiane Chevalier), die Region Grand Est (Präsident des *Conseil Régional*, Jean Rottner) und das Departement Haut-Rhin (Präsidentin des *Conseil Départemental*, Brigitte Klinikert).

1878	Eröffnung der Bahnlinie Colmar–Freiburg
1945	Zerstörung der Rheinbrücke und Stilllegung des Abschnitts Vogelsheim–Breisach
1998	Potenzialstudie
2004	Vorstudie
2012	Gründung des Vereins TransRhinRail
22.01.2019	Unterzeichnung des Aachener Vertrags: Nennung der Eisenbahnstrecke Freiburg–Colmar als Vorrang-Vorhaben
05.03.2019	Vorstellung der Untersuchung zur multimodalen Mobilität ‚Schienenverbindung zwischen Colmar und Freiburg‘ (Machbarkeitsstudie)
16.10.2019	Entscheidung zur Fortführung des Projekts im Deutsch-Französischen Ministerrat
01.07.2020	Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für weitere Vorstudien durch die Schienennetzbetreiber
2021	EU-Interreg-Förderung Projekt ‚Coradia Polyvalent‘ Entwicklung eines D-F-Zuges (<i>Région Grand Est</i> , BW, RLP)
2020–2023	Vorstudien durch SNCF Réseau und DB Netz AG (Leistungsphase 1 und teilw. Leistungsphase 2)
27.02.2023	Vorstellung der Vorstudie im Lenkungsausschuss in Straßburg

Tabelle 1: Reaktivierung der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsverbindung Breisach–Colmar als politischer Prozess / Quelle: Eigene Zusammenstellung basierend auf www.baden-wuerttemberg.de, www.interreg-oberrhein.eu, www.freiburg-colmar-bahn.eu

2022 zeichneten sich Uneinigkeiten der beteiligten Akteure zur Finanzierung des Infrastrukturvorhabens ab. Während die französische Seite und die baden-württembergische Landesregierung eine Förderung im TENT-Programm der Europäischen Union beantragten, lehnte die deutsche Bundesregierung eine TENT-Förderung mit Blick auf die höheren technischen Anforderungen an die Strecke ab und verwies auf eine Förderung gemäß dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) (vgl. Schmider 2022). Entsprechend beantragte die Bundesregierung für die Strecke keine gemeinsame TENT-Förderung innerhalb der Frist (Ammann 2022). Trotz der unklaren Finanzierung wurden 2023 im Lenkungsausschuss die Ergebnisse der Vorstudie durch die Netzbetreiber SNCF Réseau und DB Netz AG (Leistungsphase 1 und teilw. Leistungsphase 2) vorgestellt. Zwar gilt das Projekt offiziell nicht als gescheitert, jedoch verschiebt sich die Inbetriebnahme – in der Machbarkeitsstudie (2019) für 2027/28 vorgesehen – gemäß der Studie der Netzbetreiber (2023) auf 2036/37.

Aus Breisachs Perspektive stellt die grenzüberschreitende Bahnlinie ein strategisches Projekt dar, das die Anbindung der Grenzstadt erheblich aufwerten würde. Unklar ist dabei jedoch, welche Auswirkungen die Reaktivierung und der Neubau von einer weiteren Querung über den Rhein und Rheinseitenkanal auf die Verkehrsplanung sowie städtebauliche Entwicklung im Stadtgebiet selbst hätte. Je nach Streckenführung würde der Bau der Eisenbahnbrücke eine Verlegung des Ortseingangs sowie des Zugangs zur Innenstadt für den Auto-, Fuß- und Fahrradverkehr mit sich bringen (vgl. Sattelberger 2023).

Insgesamt stehen der Reaktivierung der Bahnstrecke Colmar–Breisach also verschiedene Herausforderungen gegenüber, die typisch für grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte sind. So zeigt sich zunächst die Schwierigkeit, eine Einigung aller Akteure auf eine gemeinsame Lösung herbeizuführen. Selbst mittelfristige Alternativen, wie das von den französischen Partnern favorisierte und geplante Schnellbus-system, wurden bislang nicht in Betrieb genommen. Weitere Herausforderungen liegen in der technischen und planerischen Abstimmung des infrastrukturellen Großprojektes selbst, wobei unterschiedliche Verwaltungs- und Planungskulturen sowie technische Anforderungen (Spurweite, Elektrifizierung, Steigung etc.) in Einklang gebracht werden müssen. Schließlich liegen weitere Herausforderungen in der Finanzierung innerhalb der unterschiedlichen zentralistischen bzw. föderalistischen Entscheidungsstrukturen.

Begünstigende Faktoren sind dahingegen das langfristige Engagement bzw. der politische Wille von lokalen und regionalen Entscheidungsträgern, das Vorhaben langfristig – im Sinne eines symbolischen Projektes und trotz unklarer Wirtschaftlichkeit – voranzutreiben. Besonders zuträglich ist dabei die Ko-Finanzierung verschiedener Vor- und Machbarkeitsstudien durch das europäische Interreg-Programm.

Schließlich lässt sich die Reaktivierung der Bahnstrecke Colmar–Breisach unter dem Aspekt der Resilienz betrachten. Während seit dem ersten Interreg-Projekt, das die damals noch negativ bewertete Potenzialstudie finanzierte (1996–1998), bald drei Jahrzehnte vergangen sind, halten lokale und regionale Akteure weiterhin am Vorhaben fest. Durch das politische und zivilgesellschaftliche Durchhaltevermögen sind somit weitere Szenarios entwickelt worden, die die tatsächliche Umsetzung einer schienengebundenen, grenzüberschreitenden Personenbeförderung auf der Strecke Breisach–Colmar weiterhin im Bereich des Möglichen halten. Nichtsdestotrotz bleibt abzuwarten, inwiefern dieses grenzüberschreitende Infrastrukturprojekt mit Blick auf die bereits als hoch geschätzten und weiterhin zunehmenden Kosten im nächsten Jahrzehnt umgesetzt werden wird.

5 Scheitern des deutsch-französischen Gewerbeparks in Fessenheim

Ein weiteres prominentes Projekt im Umland der Grenzstadt Breisach befasst sich mit der Umnutzung des ehemaligen französischen Kernkraftwerkes Fessenheim. 2012 kündigte der damalige französische Präsident François Hollande an, das Kernkraft-

werk Fessenheim bis 2016 zu schließen. Die Schließung erfolgte dann am 30.06.2020⁵. Die Gemeinde Fessenheim liegt südlich von Breisach am Rhein und ist Teil des Gemeindeverbandes *Alsace Rhin Brisach*. Aufgrund seiner Lage an der französisch-deutschen Grenze wurde die Umnutzung der Anlage auch im grenzüberschreitenden Kontext diskutiert.

2018 wurde zur Steuerung der Konversion des Geländes ein Lenkungsausschuss (*Comité de Pilotage*, COPIL) eingesetzt, wobei auch deutsche Gebietskörperschaften in den Arbeitsgruppen beteiligt waren. Da die Schließung des Kraftwerks als Arbeitgeber erhebliche Auswirkungen auf die Region hat, suchte der ab 2018 von der französischen Regierung für den Post-Fessenheim-Prozess beauftragte Staatssekretär, Sebastien Lecornu, nach Konzepten, mit denen sich in einem „projet de territoire pour l’avenir de Fessenheim“ (Zukunftsprozess Fessenheim) Entwicklungsperspektiven für die Region entwickeln ließen (*Préfecture Haut-Rhin* 2021, Schüle 2020). Der Zukunftsprozess Fessenheim ist daneben im Aachener Vertrag (2019) verankert und seine Ziele sind in der Vogelsheimer Erklärung zusammengefasst (vgl. Schüle 2020: 392). Der Zukunftsprozess sieht verschiedene Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung der regionalen Entwicklung vor, unter anderem die Instandsetzung der Schienenverbindung Colmar-Vogelsheim, die Reaktivierung der grenzüberschreitenden Schienenverbindung Colmar-Freiburg sowie eine Schnellbuslinie zwischen Colmar und Breisach (*Préfecture Haut-Rhin* 2021, siehe Abschnitt 4 zur Bahnverbindung Colmar-Breisach).

Zentral ist daneben die Frage, wie das Gelände des Kernkraftwerks selbst und die angrenzenden Flächen nachgenutzt werden. Die EUCOR-Machbarkeitsstudie (2021–2022) entwickelte dazu innovative Investitionsperspektiven, die den im Zukunftsprozess genannten Zielen Nachhaltigkeit und Klimaneutralität entsprechen (Koch 2022), indem sie eine Innovationsregion Fessenheim auf Grundlage einer Transition der Energiewirtschaft vorschlägt. Zwischenzeitlich kursierte die Idee einer grenzüberschreitenden Sonderwirtschaftszone mit Ausnahmen vom Arbeits- und Steuerrecht. Daraus entwickelte sich das Konzept eines deutsch-französischen Wirtschafts- und Innovationsparks – inspiriert durch den Gewerbepark Breisgau in Bremgarten (vgl. Schüle 2020: 392). 2021 wurde dann die grenzüberschreitende, gemischtwirtschaftliche Gesellschaft (*Société d’économie mixte*, SEM) NovaRhena zur Entwicklung des als EcoRhena bezeichneten Geländes nördlich des Kernkraftwerkes als grenzüberschreitender Gewerbe- und Innovationspark (*Préfecture Haut-Rhin* 2021) mit einem Startkapital von einer Million Euro gegründet. Diese Gesellschaft bestand mindestens zu 51 % aus Gebietskörperschaften als Aktionären. Während ursprünglich eine 230 ha große Fläche zur Entwicklung vorgesehen war, wurde diese im Laufe des Prozesses zunächst auf 100 ha eingegrenzt (Stadt Freiburg 2019). Im Oktober 2023 wurde der Zweckverband jedoch aufgelöst, da nach der Umweltprüfung die verfügbare Fläche von 55 ha (Stand 2020) für eine wirtschaftliche Entwicklung nicht mehr ausreichte. Neben dem ehemaligen Kernkraftwerk plant die *Electricité de France* (EdF) als Betreiberin des ehemaligen Kernkraftwerkes weiterhin, ein sogenanntes *Technocentre* zur Aufbereitung radioaktiven Abfalls aufzubauen – ein Vorhaben, das bei Umweltverbänden und Anrainergemeinden umstritten ist.

5 Siehe Ern -Heintz/Bour (2021) für eine umfassende Analyse des Rekonversionsvorhabens 2018–2021 als territoriales Projekt sowie Schüle (2020) für eine Darstellung des Zukunftsprozesses Fessenheim aus Perspektive des Regierungspräsidiums Freiburg.

Aus grenzüberschreitender Sicht ist eine deutsch-französische Nachnutzung von Fessenheim, die das Potenzial für ein „Leuchtturmprojekt mit europäischer Ausstrahlung“ (Schüle 2020: 392) hatte, zunächst gescheitert. Insgesamt zeigen sich in den grenzüberschreitenden Projekten, die sich mit der Nachnutzung Fessenheims befassen, verschiedene Herausforderungen und begünstigende Faktoren. Zunächst waren im Zukunftsprozess Fessenheim unterschiedliche, zum Teil gegenläufige Alternativen in der Diskussion, wie beispielsweise die Nachnutzung des Kernkraftwerkes als Aufbereitungsanlage oder die Entwicklung eines deutsch-französischen Innovationsparks mit Schwerpunkt auf erneuerbare Energien. In diesen unterschiedlichen Lösungsvorschlägen zeigen sich Interessenkonflikte, deren Bruchlinien nicht nur zwischen französischen und deutschen Akteuren, sondern auch quer dazu liegen. Begünstigende Faktoren für die grenzüberschreitende Dimension des Zukunftsprozesses waren hingegen, dass Vertreter von deutschen Gebietskörperschaften, wie des Landes Baden-Württembergs, des Landratsamts Breisgau-Hochschwarzwald und den angrenzenden Städten wie Breisach, bereits früh in den Abstimmungs- und Planungsprozess eingebunden wurden.

6 Diskussion und Schluss

Insgesamt zeigt sich in der Betrachtung der beiden grenzüberschreitenden Kooperationsvorhaben im Grenzraum der Stadt Breisach, dass es sich durchaus lohnt, stagnierende bzw. gescheiterte Projekte genauer zu betrachten, um Schlussfolgerungen für die Resilienz der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu ziehen. Vergleicht man die beiden Vorhaben, so werden zunächst Gemeinsamkeiten deutlich. Bei den beiden untersuchten Projekten handelt es sich um staatszentrierte, politisch gesteuerte Initiativen, Grenzü Räume über Infrastrukturen bzw. Entwicklungsmaßnahmen als gemeinsame (funktionale) Region zu entwickeln. Nach Nugent (2012: 565) können diese als „imaginative“ Interventionen eingeordnet werden, die den produktiven Austausch zwischen Grenzraumbewohner:innen durch Investitionen steigern möchten.

Bei einer Betrachtung der Unterschiede zwischen den gescheiterten grenzüberschreitenden Projekten zeigt sich, dass die Vorhaben in unterschiedlichen Phasen des Prozessverlaufes stagnieren: Während im Fall der Bahnlinie eine gemeinsame Zielsetzung – Verbesserung der grenzquerenden Personenbeförderung – im weitesten Sinne vorliegt, stagniert das Projekt aufgrund der fehlenden (Ko)Finanzierung. Gleichzeitig steht die grenzüberschreitende Bahnlinie als Lösung in Konkurrenz zu einer Schnellbus-Alternative, die von einigen Akteuren als weniger aufwendig favorisiert wird. Im Fall des Zukunftsprozesses Fessenheim wiederum scheiterte ein grenzüberschreitendes Gewerbegebiet an der Wirtschaftlichkeit bzw. an der zu kleinen Größe der verfügbaren Fläche. Auch hier können sich also grenzüberschreitende Vorhaben nicht durchsetzen, da diese im Vergleich zu nationalen Lösungen entweder aufwendiger oder kostspieliger sind.

Durch die bewusste Betrachtung von gescheiterten bzw. stagnierenden grenzüberschreitenden Projekten können Schlussfolgerungen für Lernprozesse zum Umgang mit *Policy Failures* und damit für grenzüberschreitende Resilienz gezogen werden. Obwohl beide grenzüberschreitenden Projekte vorerst gescheitert sind, ist bei den

beteiligten Expert:innen eine gewisse Resilienz mit Blick auf die alltägliche Zusammenarbeit zu ‚gewöhnlichen‘ Themen festzustellen. So bleibt die institutionelle Kooperation in grenzüberschreitenden Gremien kontinuierlich bestehen. Ergänzend dazu werden andere Themen wie grenzüberschreitende Fahrradwege im Rahmen eines rheinüberschreitenden Fahrradtages (09.07.2023) oder eine engere Zusammenarbeit zwischen Breisach und Neuf-Brisach im touristischen Marketing als Doppelstadt weiterentwickelt. Insgesamt zeigen die Ausführungen, dass gerade Klein- und Mittelstädte mit Grenzlage durch kontinuierliche und konkrete Zusammenarbeit einen wichtigen Beitrag für die grenzüberschreitende Raumentwicklung leisten können. Denn trotz des Misserfolgs einzelner Projekte steht die kleine Grenzstadt Breisach nicht als ein „Monument des Scheiterns“ (Nugent 2012: 570), sondern veranschaulicht in ihrer alltäglichen Verflechtung vielmehr die Vorteile der resilienten grenzüberschreitenden Integration.

Literatur

- Ammann, S. (2022): Nato-Gelder für die Reaktivierung der Bahnstrecke Freiburg-Breisach-Colmar. In: Badische Zeitung, 20.09.2022.
- Buursink, J. (2001): The binational reality of border-crossing cities. In: GeoJournal 54 (1), 7-19.
- Erné-Heintz, V.; Bour, V. (2021): Mise à l'épreuve d'un projet de reconversion d'un territoire après la fermeture d'une centrale nucléaire: une illustration avec Fessenheim (France). In: Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement [online], Hors-série 35.
DOI:10.4000/vertigo.32974
- ESPON (Hrsg.): Universität Luxemburg (2010): Metroborder. Cross-border Polycentric Metropolitan Regions. Targeted Analysis 2013/2/3. Final Report. Luxemburg.
- Europäische Kommission, Generaldirektion für Regionale und Städtische Politik (2018): Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders. Final report.
https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/studies/cb_rail_connections_en.pdf (04.03.2024).
- Europäisches Parlament (2022): Grenzregionen in der EU: Reallabore der europäischen Integration. INI 2021/2202. P9_TA(2022)0327.
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0327_DE.html (07.03.2024).
- France Diplomatie (2022): Le Traité d'Aix-la-Chapelle sur la coopération et l'intégration franco-allemandes.
<https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/Allemagne/relations-bilaterales/le-traite-d-aix-la-chapelle-sur-la-cooperation-et-l-integration-franco/> (04.03.2024).
- Fricke, C. (2015): Spatial Governance across Borders Revisited. Organisational Forms and Spatial Planning in Metropolitan Cross-border Regions. In: European Planning Studies 23 (5), 849-870.
DOI:10.1080/09654313.2014.887661
- Fricke, C. (2017): Metropolitan Regions as a Changing Policy Concept in a Comparative Perspective. In: Raumforschung und Raumordnung 75 (3), 291-305.
DOI:10.1007/s13147-016-0450-3
- Fricke, C. (i. E.): Vom Labor ins Feld – ‚gewöhnliche‘ Grenzstädte in Europa als Archetypen. In: Braun, D.; Connor, U.; Höfer, K. (Hrsg.): Grenzregionen als Laboratorien der Europaforschung. Baden-Baden. = Saarbrücker Beiträge zur Europaforschung.
- Gasparini, A. (2008): Do European Border Towns Hold the Key to Cultural Integration, Incubation? In: American Sociological Association Footnotes 2008 (Dec), 7.
- Hall, P. (1980): Great Planning Disasters. Berkeley, Los Angeles.
- Hartz, A. (2018): Das Konzept der Metropolitanen Grenzregionen: Entwicklung, Strategien und Neuausrichtung. In: Pallagst, K.; Hartz, A.; Caesar, B. (Hrsg.): Border Futures – Zukunft Grenze – Avenir Frontière. Zukunftsfähigkeit grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Hannover, 88-114. = Arbeitsberichte der ARL 20.
- Hartz, A.; Caesar, B. (2018): Die Großregion und die Oberrheinregion im Kurzporträt. In: Pallagst, K.; Hartz, A.; Caesar, B. (Hrsg.): Border Futures – Zukunft Grenze – Avenir Frontière. Zukunftsfähigkeit grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Hannover, 41-55. = Arbeitsberichte der ARL 20.

- Harrison, J.; Growe, A. (2014): From Places to Flows? Planning for the new ‚Regional World‘ in Germany. In: *EURS* 21 (1), 21-41.
- Hippe, S.; Betram, D.; Chilla, T. (2024): Convergence and resilience in border regions. In: *European Planning Studies* 32 (1), 186-207.
DOI: 10.1080/09654313.2023.2170214
- Howlett, M. (2012): The lessons of failure: learning and blame avoidance in public policy-making. In: *International Political Science Review* 33 (4), 539-555.
- Janczak, J. (2017): Town Twinning in Europe. Understanding Manifestations and Strategies. In: *Journal of Borderland Studies* 32 (4), 477-495.
- Janczak, J. (2018): Integration De-scaled. Symbolic Manifestations of Cross-border and European Integration in Border Twin Towns. In: *Journal of Borderland Studies* 33 (3), 393-413.
- Koch, B. (Hrsg.) (2022): Zusammenfassender Bericht. Machbarkeitsstudie Innovationsregion Fessenheim 2021-2022. EUCOR. Unter Mitarbeit von Vetter, M; et al.
<https://www.eucor-uni.org/files/news/2022/09/de-fessenheim-executivesummary.pdf> (06.03.2024).
- Leber, N.; Kunzmann, K. R. (2006): Entwicklungsperspektiven ländlicher Räume in Zeiten des Metropolenfiebers. In: *disP Planning Review* 66 (3), 58-70.
DOI:10.1080/02513625.2006.10556963
- Linck, H. (2018): Die Freiburg-Colmar-Bahn. Eine wichtige Verbindung mit einer wechselvollen Geschichte. In: *Badische Heimat* 2018 (2), 1-6.
- McConnell, A. (2015): What is policy failure? A primer to help navigate the maze. In: *Public Policy and Administration* 30 (3-4), 221-242.
- Nagelschmidt, M. (2005): Das oberrheinische Mehrebenensystem: Institutionelle Bedingungen und funktionale Herausforderungen grenzübergreifender Zusammenarbeit in Europa. Basel. = Schriften Der Regio Basiliensis 20.
- Nienaber, B.; Wille, C. (2020): Cross-border cooperation in Europe: a relational perspective. In: *European Planning Studies* 28 (1), 1-7.
- Nugent, P. (2012): Border Towns and Cities in Comparative Perspective. In: Wilson, T. M.; Donnan, H. (Hrsg.): *A Companion to Border Studies*. 557-572.
- Oberrheinkonferenz, Arbeitsgruppe Mobilität (2015): Vorrangige grenzüberschreitende Verkehrsprojekte am Oberrhein im Hinblick auf das Operationelle Programm INTERREG V Oberrhein, Prioritätsachse B, Investitionspriorität 7 (Verkehr). Sitzung des ORK-Präsidiums am 13.03.2015. Baden-Baden.
<https://www.oberrheinkonferenz.org/de/verkehr/downloads.html> (04.03.2024).
- Préfecture Haut-Rhin (2021): Raum Fessenheim. Rückblick über zwei Jahre Zukunftsmaßnahmen.
https://www.haut-rhin.gouv.fr/index.php/contenu/telechargement/38621/235771/file/Document%20Compleet_fessenheim_ALLEMAND.pdf (07.03.2024).
- Kienzler, H.-P.; Labinsky, A.; Straßburg, S.; Touhtouh, T.; Ferry, J.; Leclerc, R.; Lelandais, J. (2019): Schienenverbindung zwischen Colmar und Freiburg. Untersuchung zur multimodalen Mobilität. Zusammenfassung der Untersuchung und Vergleich der Szenarien. Durchgeführt durch Prognos und Setec; im Auftrag der Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Grand Est, des Landes Baden-Württemberg, der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union.
<https://www.prognos.com/de/projekt/schienenverbindung-zwischen-colmar-und-freiburg> (07.11.2024).
- Prokkola, E.-K. (2019): Border-regional resilience in EU internal and external border areas in Finland. In: *European Planning Studies* 27 (8), 1587-1606.
- Reitel, B. (2007): Les agglomérations transfrontalières : des systèmes urbains en voie d'intégration?: les espaces urbains de la „frontière“ du territoire français. In: *Geographica Helvetica* 62 (1), 5-15.
- Sattelberger, D. (2023): Verlängerung der Breisacher Bahn nach Colmar würde drei Brücken benötigen. In: *Badische Zeitung*, 11.03.2023
- Schmider, F. (2022): Bahnverbindung Freiburg-Colmar wird zum Streitfall zwischen Bund und Land. In: *Badische Zeitung*, 01.04.2022.
- Schüle, K. (2020): Zukunftsprozess Fessenheim. Großes Zukunftspotential im Herzen Europa. In: *Badische Heimat* 2020 (2/3), 388-394.
- Schultz, H. (2021): Twin Towns on the Border as Laboratories of European integration. In: *Futuribili – Rivista di studi sul futuro e di previsione sociale* XXVI (1/2), 195-212.
DOI: 10.13137/1971-0720/34413
- Sohn, C. (2017): Cartography of a Blind Spot: An Exploratory Analysis of European Border Cities. In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 108 (4), 512-518.

- Sohn, C.; Reitel, B.; Walther, O. (2009): Cross-border metropolitan integration in Europe (Luxembourg, Basel and Geneva). IRISS Working Paper 2009 (2).
<https://ideas.repec.org/p/irs/iriswp/2009-02.html> (07.03.2024)
- Spellerberg, A.; Schönwald, A.; Engelhardt, K.; Weber, F. (2018): Leben in der Grenzregion – „Wo kämen wir denn da hin?“ In: Pallagst, K.; Hartz, A.; Caesar, B. (Hrsg.): Border Futures – Zukunft Grenze – Avenir Frontière. Zukunftsfähigkeit grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Hannover, 141-167. = Arbeitsberichte der ARL 20.
- Stadt Freiburg (2019): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Stadt Freiburg. Tagesordnungspunkt 4 der 14. Sitzung des Gemeinderates am 12.11.2019. = Drucksache G-19/158.
- TransRhinRail (2015): Mitglieder-Rundbrief No 6. TransRhinRaum Colmar Freiburg. Verein für die Wiederherstellung der Bahnlinie Colmar-Freiburg.
<https://www.freiburg-colmar-bahn.eu/wp-content/uploads/2015/12/Rundbrief-6-2015.pdf> (04.03.2024).
- VCD (2023): Fahrplan 30. Freiburg – Breisach – Neuf-Brisach – Colmar und zurück (Gesamtverkehr) Verkehrskette: Zug S1 (Rtg. Breisach) – Bus R26 bzw. 68R026 (ehem. 1076) (Rtg. Colmar) gültig ab 10.12.2023.
https://vcd-freizeitfahrplan.eu/images/fahrplaene/Fahrplan_30_Freiburg-Breisach-Colmar.pdf (04.03.2024).

Autorin

*Carola Fricke (*1985) ist seit Mai 2023 Juniorprofessorin für Humangeographie mit europäischem Schwerpunkt an der Universität des Saarlandes und Mitglied des Clusters für Europaforschung (CEUS). Ihre Promotion am Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin untersuchte die Europäisierung von Metropolenpolitik und ist unter „European Dimension of Metropolitan Policies. Policy Learning and Reframing of Metropolitan Regions“ (2020) veröffentlicht. In ihrem laufenden Habilitationsvorhaben befasst sich Carola Fricke mit den Geographien von Wohnungspolitiken in europäischen Städten.*