

## Bystrík Bezák und Csaba Koren

### Eine Region im Verbund: Bratislava – Győr - Wien

#### Bedeutung der geographischen Lage

Napoleons Ausspruch „Das Schicksal der Völker wird von ihrer geographischen Lage geschrieben“ trifft auch auf die Geschichte des Mitteldonauraumes zu, wo die kontinentalen Bergbogen der Alpen und der Karpaten ihre Endpunkte am Donauufer verflechten. Durch dieses Territorium führten von alters her viele wichtige Wege. Verbindungsstraßen, von der Eroberungslust der römischen Kohorten gepflastert, die Bernsteinstraße der ägyptischen Goldschmiede und der pannonischen Händler, ebenso wie die berühmte Handelstraße, die das fabelhafte Hellas mit dem nördlichen Raum verband. Alle tangierten sie das Territorium des mitteleuropäischen Raums zwischen den heutigen regionalen Kernstädten Wien, Bratislava und Győr.

Der wichtigste Faktor für die Entwicklung in dieser Region war die Donau, welche die Entwicklung nicht nur im Donauraum selbst beeinflusste, sondern auch den gesamten mitteleuropäischen Raum. Der Donauraum war und ist immer ein verbindendes Element zwischen den verschiedenen europäischen Kulturen, Religionen und ethnischen Gruppen. Durch die ganze Geschichte hindurch besaß dieser Raum eine wesentliche Funktion, nämlich Trennendes zu verbinden.

Die natürlichen Barrieren – Alpen und Karpaten - haben in diesem Raum ganz spezielle Bedingungen für die Siedlung und Verbindung geschaffen.

*Abb. 1 Europa ohne Grenzen*

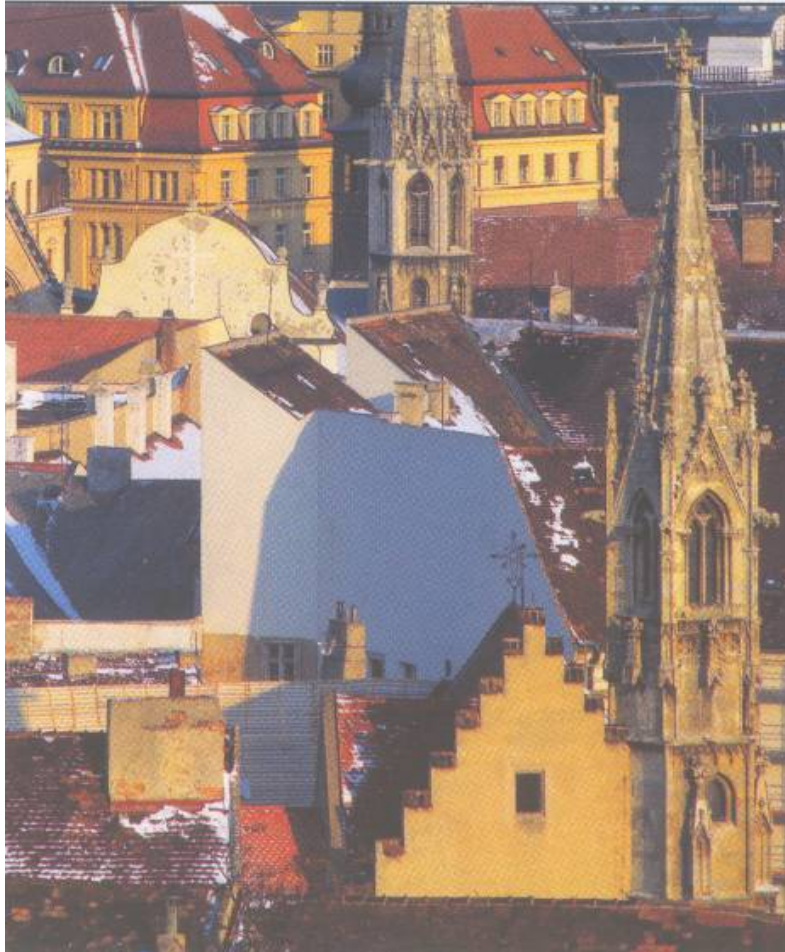
#### Die gemeinsame Historie

Die Römer gründeten hier die Stadt Carnuntum, die ein militärisches und administratives Zentrum von Nordpannonien wurde. Bis heute steht ein römisches Stadttor in der Feldlandschaft zwischen Wien und Bratislava, nicht weit von dem österreichischen Dorf Petronell, wo man noch heute die Ruinen einer Bürgerstadt mit einem Amphitheater finden kann. Hier haben die Quaden und alten Germanen, damals Barbaren genannt, gegen die römischen Truppen gekämpft, und nicht weit von hier, am slowakischen Fluss Gran, hat in dieser Zeit der römische Kaiser Marcus Aurelius seine „Gedanken“ geschrieben.

Als der Zerfall des Römischen Reichs begann, drängten viele Stämme und Nationen durch dieses strategisch wichtige Gebiet, Marchfeldtor genannt, nach Nordwesteuropa; einige davon blieben auch und besiedelten das Gebiet.

Jahrhunderte lang war das Gebiet am südöstlichen Rand Mitteleuropas von gewaltsamen Einfällen der Hunnen, der Türken und anderer Reitervölker bedroht. Während der letzten zehn Jahrhunderte erlebte die Region viele Veränderungen. Im 11. Jahrhundert begründete König Stefan die ungarische Monarchie, deren Teil die Slowakei für nahezu 900 Jahre war. In 13. Jahrhundert wurde das Land mehrmals von den Mongolen geplündert, und im 16. Jahrhundert eroberten die

Osmanen den Südteil Ungarns, den sie lange Zeit besetzt hielten. Das hatte einen großen Einfluss auf diese Region wegen ihrer strategischen Lage als kontinentalem Verbindungspunkt, aber auch als regionalem Ort der Verteidigung. Seit dieser Zeit war Bratislava, damals Pressburg oder Pozsony genannt, Hauptstadt von Ungarn, Sitz des Reichstages, der königlichen Zentralbehörden und Krönungsstadt der ungarischen Könige. Hier wurden die ungarischen Könige bis ins 18. Jahrhundert hinein gekrönt.



*Abb. 2 Bratislava Altstadtsubstanz*

Weitere geschichtliche Ereignisse haben die trilaterale Region, mit der wir uns beschäftigen, stark beeinflusst:

1918 – der Zerfall der Österreichisch-ungarischen k.u.k. Monarchie und Gründung mehrerer neuer Staaten, Ungarn, Österreich und Tschechoslowakei, unter denen auch dieses trilaterale Gebiet verteilt wurde.

1938 – der Einmarsch deutscher Truppen in Österreich, das Münchener Abkommen und der Kriegsbeginn.

1948 – das „Jahr der Wende“; Machtübernahme der Kommunisten in den östlichen Teil der Region, in Ungarn und der damalige Tschechoslowakei.

1956 – der Volksaufstand in Ungarn.

1968 – der „Prager Frühling“ unter dem Slowaken Dubcek, die Sowjetische Militärintervention in der Tschechoslowakei unter Teilnahme der „Bruderarmeen“ aus Ungarn, Polen und der DDR (interessanter Weise sagte Ceausescu seine Teilnahme ab).

1989 – die Grenzöffnung für DDR-Bürger in Ungarn, Abbau des Eisernen Vorhangs als Auftakt zum Zusammenbruch der DDR; 40. Jahrestag der DDR; die Rede Gorbatschows; Maueröffnung. Beginn der „Samtenen“ Revolution in der CSSR und wirtschaftlicher Reformen und Privatisierungen.

1993 – die Ausrufung der Slowakischen Republik. Die Slowakei wird eigenständiges Mitglied der UNO und des Europarates, Abschluss des Freiheitsabkommens zwischen Polen, Slowakei, Ungarn und Tschechien.

1.5.2004 – die Mitgliedschaft in der EU.

Abb. 3 Die Region Wien – Bratislava – Győr

### Die demographische Entwicklung

Die drei Kernstädte der Region Wien-Bratislava-Győr haben sich unterschiedlich entwickelt. Kurz vor dem Zerfall der Österreichisch-ungarischen Monarchie hatte die Metropole Wien 2,5 Mio. Einwohner. Bratislava, das viele Jahre lang die Rolle einer kulturellen Satellitenstadt spielte, und Győr waren etwa dreißigmal kleiner. Nach dem Zerfall der Monarchie verringerte sich die Einwohnerzahl der großzügig angelegten Stadt Wien auf 1,5 Mio.



Abb. 4. Győr im 16. Jh.

Győr mit seinen rund 130 000 Einwohnern wurde als Zentrum des ungarischen Westens ausgebaut, mit dem Ziel, ein Gegengewicht gegenüber der ungarischen Metropole zu bilden, die nach 1918 von einem ähnlichen Schicksal wie Wien ereilt wurde.

Bratislava entwickelte sich zu einem kulturellen und wirtschaftlichen Zentrum der Slowakei, und die Einwohnerzahl wuchs in siebzig Jahren von 70.000 auf rund 450.000.

Im Gegensatz zu Wien leidet Bratislava, ähnlich wie Győr, unter einem Mangel an stadtformenden Strukturen, unter der langsamen Entwicklung des Sektors der sozialen und anderen Dienstleistungen. Stufenweise wird die städtische und regionale Verkehrsinfrastruktur verbessert.

Die Entwicklung beider Städte Győr und Bratislava ist charakterisiert durch das Bestreben nach Änderung der Wirtschaftsstruktur und durch Probleme bei der Gewährleistung der Vollbeschäftigung. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass die wirtschaftliche Stabilität der Stadt Wien und ihr Finanzkapital beide Städte intensiv anzieht.

In den letzten Dekaden hat die demographische Entwicklung in den Kernstädten eine divergente Entwicklung gezeigt. So hat zum Beispiel die Stadt Bratislava von 1996 auf 2003 einen Rückgang der Einwohnerzahl von 453.000 auf 428.000 Einwohner zu verzeichnen. Viele Menschen übersiedelten in neue Einfamilienhaussiedlungen am Rande der Stadt.

Zur Zeit hat die Region Bratislava-Győr-Wien rund 3,5 Mio Einwohner. Die Gesamteinwohnerzahl wächst hauptsächlich durch den Zustrom aus den traditionellen Immigrationsländern des Balkan, aus Asien, Indien und auch aus Afrika nach Wien.

### Die Verkehrsinfrastruktur

Die Region wird von wichtigen Verkehrsverbindungen durchquert, den so genannten Paneuropäischen Korridoren:

IV - Berlin - Prag – Bratislava – Budapest – Sofia – Istanbul;

Va – Triest – Bratislava – Ukraine, verknüpft mit Korridor VI in Zilina;

VII – die Wassermagistrale Donau

Auf der slowakischen und ungarischen Seite ist das verbindende Straßen- und Autobahnnetz bereits ausgebaut. Auf der österreichischen Seite fehlt noch die Anknüpfung an das Autobahnnetz zur Slowakei. Im Oktober 2004 hat man den Grundstein für den Ausbau der Autobahn A6 gelegt, die bis 2007 die beiden Städte Bratislava und Wien verbinden wird.

Die Eisenbahninfrastruktur wurde durch eine neue Südverbindung aus Bratislava durch Parndorf nach Wien verbessert und bietet jetzt eine schnelle Verbindung zwischen den Kernstädten.

Der Flughafen Bratislava wurde Anfang der 90er Jahre erneuert und bietet jetzt eine höhere Kapazität. Wegen des Kapazitätsmangels im Flughafen Wien Schwechat baut man dort zurzeit eine zusätzliche Rollbahn.

Die Donau verbindet nicht nur die drei regionalen Kernstädte Bratislava-Győr-Wien, sondern zusätzlich durch den Rhein-Main-Donau-Kanal die Region mit anderen wichtigen Häfen in Nordwesteuropa.



*Abb. 5. Donaubrücke in Bratislava unter der Burg*

Das innere Verkehrsnetz und die Infrastruktur in allen drei Kernstädten leiden unter der sehr hohen Straßenbelastung. Die Städte erarbeiten daher zurzeit neue Stadtentwicklungspläne. So hat zum Beispiel Bratislava während der letzten Jahre eine neue Planungsdokumentation vorgelegt, aus der die heutigen Anforderungen für die räumliche Zusammenarbeit in der Region hervorgehen. Der neue Stadtentwicklungsplan wurde im Dezember 2004 durch die Abgeordneten behandelt und abgestimmt.

*Abb. 6. Bratislava Stadtentwicklungsplan*

### Die Bedeutung der Region

Die Bedeutung der Region Bratislava – Győr – Wien wurde in der *Capital*-Studie „Die Produktionsgebiete in Westen und Osten Europas“ herausgestellt, die das Institut EMPIRICA 1993 erarbeitet hat. Die Studie zeigte, dass den hoch industrialisierten Kernregionen der EU das Aus als High-Tech-Standorte droht. In dem Beitrag wird ein Szenario von Europa in Mai 2018 beschrieben. Die einst blühenden Industriestandorte Westeuropas sind verödet, und die Arbeitslosigkeit nähert sich der 50%-Marke. Die immer noch gut ausgebildeten Fachleute wandern in Massen aus, vor allem nach Osten in die Gegend um Bratislava und nach Ungarn, Estland, Rumänien und Böhmen. Zu diesen wie Science Fiction wirkenden Ergebnissen kommt eine Studie, in der 404 europäische Regionen aufgrund ihrer heutigen Standortfaktoren untersucht wurden. Untersucht wurden:

- das Arbeitskräftepotential,
- die Lohnkosten,
- die Produktionsdichte
- Forschung und Entwicklung,
- die Dienstleistungen,
- der Geschäftsreiseverkehr,

- der Güterreiseverkehr und
- die Umwelt.

Als bester deutscher Standort landete Thüringen auf dem 75. Platz, und heute noch attraktive High-Tech-Regionen wie München oder Hannover rangieren sogar noch weiter hinten.

Als künftig beste Region kristallisierte sich die Gegend um die slowakische Hauptstadt Bratislava heraus. Nach der Studie stimmt dort nicht nur das Kostenniveau, sondern auch das Potential an Forschern. Unter den zehn besten Regionen landete auf dem 3. Platz die westungarische Region Győr-Sopron, und auf dem 10. Platz die Region in Ost-Österreich, das Burgenland. Diese drei Gebiete bilden eine Gesamtregion, die unter guten Bedingungen synergische Effekte für ihren zukünftigen wirtschaftlichen Aufschwung daraus gewinnen kann.

Die Region ist seit den letzten 15 Jahren ein Zentrum der Autoindustrie geworden. Die Hersteller in Österreich einmal beiseite gelassen, produziert VW Slovakia in Bratislava etwa 300.000 Fahrzeuge pro Jahr, daneben stellen Suzuki in Esztergom (Ungarn) und Audi in Győr jährlich etwa 150.000 Fahrzeuge her. Ferner liegt die Anzahl der von Audi in Győr sowie von Opel in Szentgotthard (Ungarn) produzierten Motoren bei 1,8 Millionen jährlich. Weitere Investitionen in Milliardenhöhe sind schon im Bau (z.B. Peugeot in Trnava, Slowakei) oder unmittelbar davor (Hyundai in Zilina, Slowakei).

#### *Abb. 7. Autoherstellung in der Region*

Einer der Gründe für diese Standortwahl ist sicherlich das niedrigere Lohnkostenniveau im Vergleich zu den westlichen Ländern. Daraus leiten sich Befürchtungen ab, dass mit der Erhöhung der Lohnkosten in den neuen EU-Ländern diese Werke plötzlich noch weiter nach Osten umgesiedelt werden. Diese Befürchtungen sind vielleicht nicht unbegründet, aber der Ausgleich der Löhne zwischen Ost und West scheint sehr langsam voranzukommen zu gehen. Einige Firmen (z.B. Audi in Győr) haben schon Entwicklungskapazitäten ausgebaut, der Anteil der „added values“ kann also höher sein.

#### Das Ost – West Gefälle

Der westliche Teil von Ungarn, das Gebiet südlich und westlich der Donau (Pannonien), ist schon seit der römischen Zeit immer weiter entwickelt gewesen als die Gebiete östlich der Donau. Die Bevölkerungsdichte, der Anteil der städtischen Bevölkerung, der Ausbildungsgrad, der Anteil der in den jeweils führenden Branchen arbeitenden Personen, das Bruttoinlandsprodukt ist immer etwas höher als im Osten des Landes. Die Regierung hat nach 1950 massive Industrialisierungsprogramme durchgeführt, aber nach 1990 haben genau diese traditionellen Branchen (Bergbau, Metall) die schwersten Verluste erlitten. Andererseits verbesserte sich die Position der westlichen Gebiete von Ungarn nach der Wende, als bei den westeuropäischen Investoren die grenznahe Lage ein wesentlicher Faktor bei ihrer Standortwahl wurde. Obwohl die jeweiligen Regierungen seit der Wende auch die weniger entwickelten Gebiete fördern, hat sich das traditionelle Ost-West Gefälle nicht verringert, sondern verstärkt.

Aber insgesamt gilt: War die exponierte Lage der Region zur Zeit des Eisernen Vorhanges ein massiver Nachteil, hat sich dies völlig verändert. Aufgrund ihrer nunmehr günstigen Verkehrslage könnte sie sich zu einem wirtschaftlichen Gravitationszentrum entwickeln.



*Abb. 8. Die Innenstadt Győr heute*

Dieselben Faktoren gelten für die Slowakei noch ausgeprägter, da die Hauptstadt Bratislava selbst am westlichen Ende des Landes liegt.

Das Ost-West-Gefälle schlägt sich auch in der Arbeitslosenrate nieder. Mit etwa 4% hat die Region Győr die niedrigste Rate in Ungarn, was eigentlich einen Mangel an Arbeitskräften bedeutet. Der Landesdurchschnitt beträgt etwa 6%. Gleichzeitig weisen einige Bezirke im Osten eine Arbeitslosenrate von 15% auf. Trotz dieser Unterschiede ist die interne Migration ziemlich gering. Das lässt sich hauptsächlich durch das analoge Gefälle in den Immobilienpreisen erklären, menschliche Faktoren wie fehlende Ausbildung und mangelnder Wille zur Umsiedlung sind aber nicht zu vernachlässigen.

### Freie Bewegung von Menschen, Waren und Kapital

Die Begrenzung der Kapitalbewegung wurde schon gleich nach der Wende aufgehoben, um ausländische Investoren anzulocken. Die Warenbewegung ist seit dem EU-Beitritt im Mai 2004 grenzenlos. Das gilt aber noch nicht für die Personenbewegung, da Ungarn und die Slowakei noch keine Mitglieder des Schengener Abkommens sind, und da die Arbeitsmärkte der meisten alten EU-Länder für Arbeitnehmer aus den neuen Ländern bisher nur mit Beschränkungen geöffnet sind.

Die Intensität der Kontakte mit den Nachbarländern zeigt auch die Anzahl der Grenzübergänge. Das Komitat Győr-Sopron hatte im Jahre 1932 insgesamt 15 Grenzübergänge nach Österreich bzw. zur Tschechoslowakei. Diese Anzahl nahm bis 1945 auf 3 ab, blieb bis 1980 etwa gleich, und stieg erst in 1988 wieder auf 9 an. Heute haben wir auf der gleichen Grenzlänge 20

Grenzübergänge. Nach der Erweiterung des Schengener Abkommens (etwa 2007) werden praktisch alle Straßen nutzbar sein. Das ist hauptsächlich für die kleinräumigen Beziehungen wichtig, wo man heute zwischen 2 km auseinander liegenden, benachbarten Ortschaften manchmal 40 km fahren muss.

Grenzverkehr bedeutet heute nicht nur Tourismus oder Handel, sondern alltägliches Leben. Es gibt viele grenznahe Ortschaften in Ungarn, aus denen täglich Schüler nach Österreich zur Volksschule fahren. Der Hauptgrund dafür ist, dass man dort die deutsche Sprache in deutscher Umgebung lernen kann. Es gibt auch gemeinsame Schulprogramme, in denen die gemischte Gruppe von Schülern teilweise in Ungarn, teilweise in Österreich lernt.

Auf dem Arbeitsmarkt sind die Grenzen – zumindest zwischen Ungarn und der Slowakei – schon seit den 70er Jahren keine Mauern mehr. Die Industriestadt Győr bezieht ihre Arbeitskräfte aus einem Umkreis von etwa 50 km. Da die Grenze zur Slowakei weniger als 15 km nördlich von Győr liegt, zieht die Stadt auch von dort Arbeitskräfte an. In diesem Gebiet der Slowakei ist die ungarische Minderheit die Mehrheit, daher gibt es keine sprachlichen Barrieren. Schon die Textilindustrie in den 70er und 80er Jahren beschäftigte daher, wie heute die Multis wie Audi und Philips, eine nicht unbedeutende Anzahl von ausländischem Arbeitnehmer im Betrieb.

Auch im Hochschulbereich kann man die Mobilität beobachten. Die Anzahl der aus Bratislava und Győr oder Sopron nach Wien fahrenden Studenten wächst seit Jahren. Es findet ein Wettbewerb für ungarischsprachige südslowakische Studenten statt zwischen den zwei Hochschulen in Győr und der Selye Universität in Komarno (Slowakei), wo mehrere Programme in ungarischer Sprache angeboten werden.

Auch die Pendlermobilität zwischen Bratislava und Wien ist ausgeprägt: Einerseits fahren slowakische Arbeitnehmer täglich nach Wien, andererseits ist eine nicht unbedeutende Anzahl von Österreichern schon nach Bratislava umgezogen wegen der wesentlich niedrigeren Wohnkosten und pendelt täglich nach Wien.

### Chancen und Risiken

Die verschiedenen grenzüberschreitenden EU-Programme haben in den letzten 15 Jahren wesentliche Fördermittel gebracht. Abgesehen vom direkten Nutzen haben diese Maßnahmen auch indirekte Auswirkungen im humanen Bereich, weil Mitarbeiter aus verschiedenen Ländern an den Programmen zusammenarbeiten. Fachleute, Beamte und Politiker der ehemaligen Ostländer kooperieren mit Kollegen aus dem Westen. Sie erleben die Unterschiede und die daraus entstehenden Konflikte in der Sprache, der Kultur, im Interesse hautnah, sie genießen aber auch die gemeinsamen Erfolge.

Wie sehen die Chancen dieser Region aus? Wir glauben, der größte Vorzug der Region liegt in ihrer Vielfalt. Die geographischen, wirtschaftlichen, kulturellen, sprachlichen usw. Gegebenheiten der Region, die dank der gemeinsamen Vergangenheit nicht allzu weit voneinander entfernt sind und viel Gemeinsames haben, sind ein großes Entwicklungspotential. Die Unterschiedlichkeiten haben oftmals synergische, multiplikative Auswirkungen. Eine Frage der Zukunft ist, ob die Region die Chance dieser Vielfalt nutzen kann.

Dieselbe Vielfältigkeit ist aber gleichzeitig auch das größte Risiko für die Region. Das Gleichgewicht zwischen Wirtschaft, Natur und Kultur zu finden, ist nirgendwo einfach. Hier kommen die Unterschiede zwischen regionalen und nationalen Interessen hinzu, die Frage der Gleichberechtigung von Verhandlungspartnern mit unterschiedlichen Wirtschaftspotentialen, die Auswirkungen der unterschiedlichen sozialen Modelle während 40 Jahren; das alles sind potentielle Risikofaktoren. Es ist auch hier eine Frage der Zukunft, ob die Region die Risiken der



Vielfalt vermeiden kann. Die Gefühle der Autoren hierzu sind gemischt, aber sie hoffen, dass die Antwort eher „ja“ heißt.