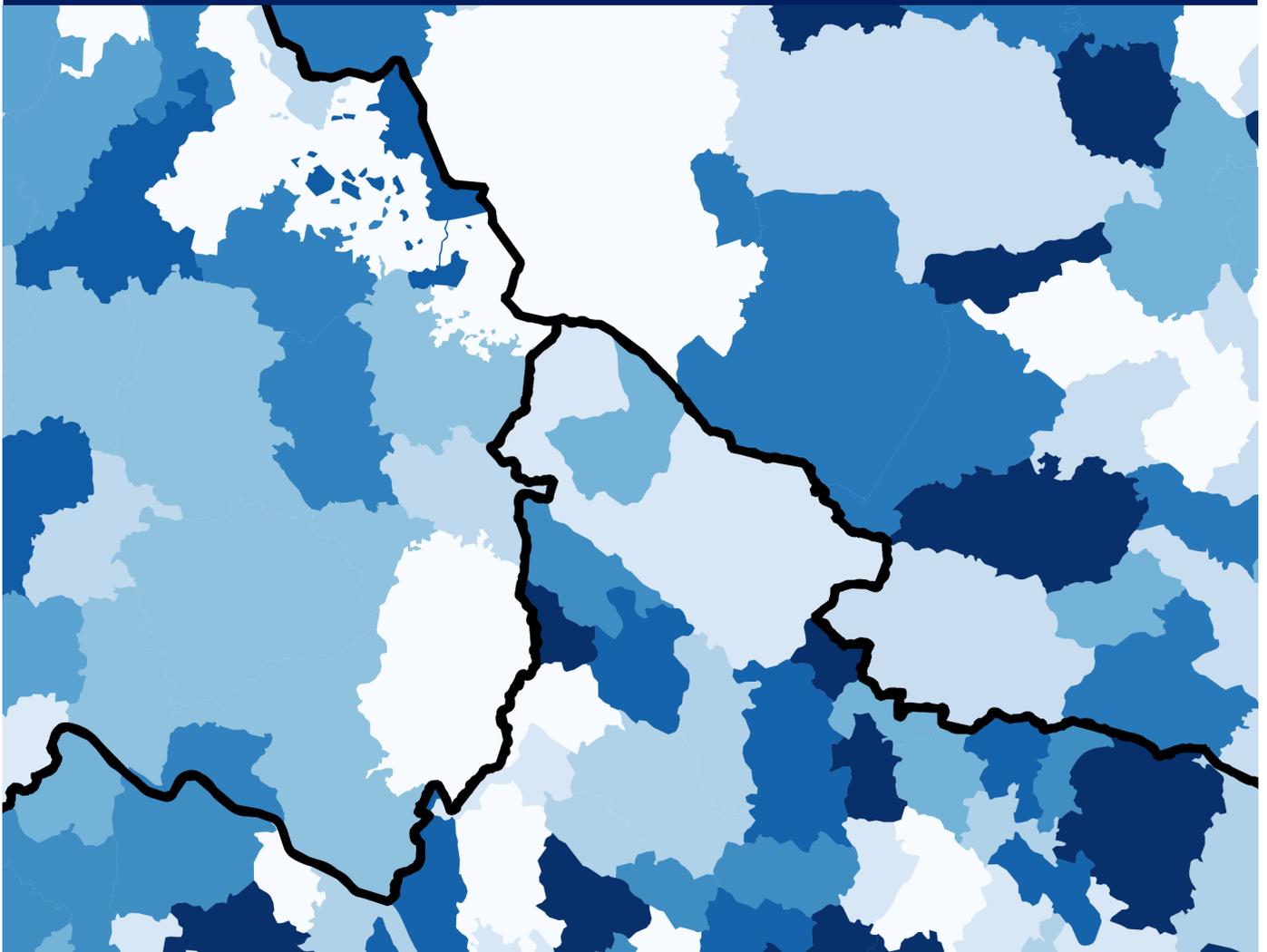


Working Paper No. 3 der AG Regionalentwicklung an der FAU

Räumliche Integration

Das Beispiel der bayerischen Grenzregionen zu Österreich und Tschechien

Dominik Bertram, Jan Garkisch, Wilhelm Geiger, Alexander Haack, Timon Hellwagner,
Stefan Hippe, Markus Lambracht, Cornelia Müller, Jonas Reizlein



Weitere Working Paper:

Working Paper No. 2: Tobias Chilla, Franziska Sielker, Frank Othengrafen (2017): Governance diffusion in Europe – the EGTC tool and its spatial implementation patterns. Online unter: <https://blogs.fau.de/regionalentwicklung/wp2-governance-diffusion/>

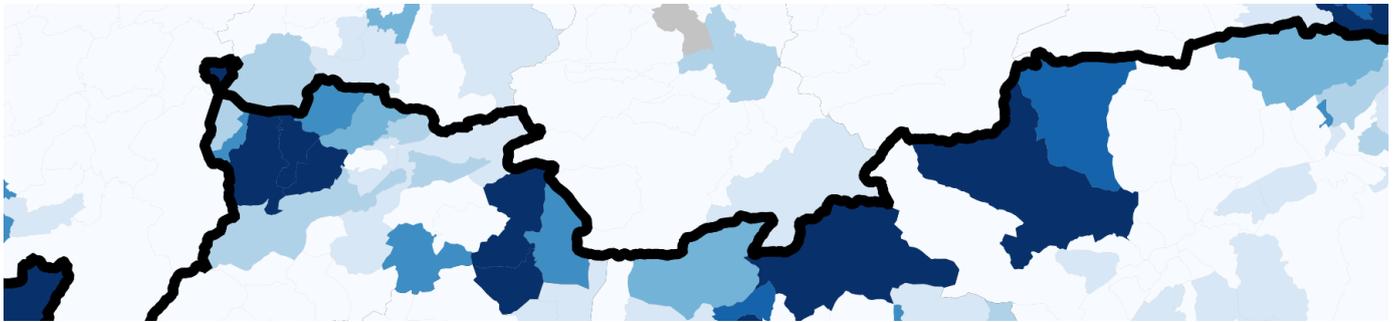
Working Paper No. 1: Franziska Sielker (2016): What could the future role of macro-regional strategies in the EU be? – Four scenarios. Online unter: <https://blogs.fau.de/regionalentwicklung/what-could-the-future-role-of-macro-regional-strategies-in-the-eu-be-four-scenarios/>

Working Paper No. 3 der AG Regionalentwicklung an der FAU

Räumliche Integration

Das Beispiel der bayerischen Grenzregionen zu Österreich und Tschechien

Dominik Bertram, Jan Garkisch, Wilhelm Geiger, Alexander Haack, Timon Hellwagner,
Stefan Hippe, Markus Lambracht, Cornelia Müller, Jonas Reizlein



Ergebnisse der Lehrforschung „Grenzräume / Räumliche Integration“

Institut für Geographie
Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Unter der Leitung von: Prof. Dr. Tobias Chilla
Kontakt: tobias.chilla@fau.de

Zitativorschlag: BERTRAM, D. et al. (2019): Räumliche Integration: Das Beispiel der bayerischen Grenzregionen zu Österreich und Tschechien. Working Paper No. 3 der AG Regionalentwicklung an der FAU. Online unter: <https://blogs.fau.de/regionalentwicklung/raeumliche-integration-bayern>

Abstract

//

Der europäische Integrationsprozess erweist sich seit mehreren Jahrzehnten als prägende Entwicklung – nicht nur, aber insbesondere auch in Grenzräumen. In diesem Kontext hat das Konzept der ‚Räumlichen Integration‘ vergleichsweise wenig Bekanntheit erlangt. Ziel dieses Berichts ist es, einen Überblick zum Stand der räumlichen Integration in den bayerischen Grenzräumen zu Österreich und Tschechien zu bieten und eine Grundlage für weiterführende Diskussionen zu liefern.

Im Rahmen eines Master-Seminars am Institut für Geographie (FAU Erlangen-Nürnberg) wurden dabei über zwei Semester zunächst sekundärstatistische Auswertungen vorgenommen und diese anschließend mit leitfadengestützten Experteninterviews, eigenen Primärdatenerhebungen in den Grenzräumen sowie einem entsprechend literaturbasierten theoretisch-konzeptionellen Rahmen in Beziehung gesetzt.

Dabei wurde die Komplexität räumlicher Integration und ihrer verschiedenen Formen deutlich. Insgesamt lassen sich in den bayerischen Grenzräumen fünf Triebkräfte räumlicher Integration identifizieren: die Bedeutung von Ähnlichkeiten sowie die Bedeutung von Unterschieden, der Einfluss von Entfernungen und Morphologie, die politischen und institutionellen Voraussetzungen sowie letztlich die jeweils betrachteten Themenfelder.

Welche dieser Triebkräfte wo in welchem Ausmaß von Bedeutung sind, muss kontextabhängig analysiert und herausgearbeitet werden. Dieser Bericht bietet eine erste Übersicht zu den bayerischen Grenzräumen und stellt die Grundlage für eine weiterführende, vertiefte Auseinandersetzung mit dem Konzept der ‚Räumlichen Integration‘ dar.



Inhalt

1. Einführung	8
2. Konzeptioneller Rahmen	10
2.1 Border Studies: Die Erforschung von Grenzen	10
2.2 Räumliche Integration	12
3. Fragestellung und Thesen	15
4. Methodik	16
5. Atlas der räumlichen Integration	17
5.1 Raumstruktur und Verkehr	17
5.2 Arbeitsmarkt, Wirtschaft und Tourismus	24
5.3 Einzelhandel und Daseinsvorsorge	31
5.4 Soziokultureller Kontext	34
6. Synthese	41
7. Literatur	43
8. Anhang	45
8.1 Methodik der sekundärstatistischen Analyse	45
8.2 Methodik der Expertengespräche	46
8.3 Methodik des Warenkorbs	48
8.4 Methodik der Nummernschildauswertung	48



Abbildungen

Abbildung 1: Exkursionsroute der Seminargruppe in den bayerischen Grenzregionen	8
Abbildung 2: Ergebnispräsentation beim Regionalmanagement Oberallgäu im Rahmen der Europawoche	9
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet auf Gemeindeebene (2010-2018)	17
Abbildung 4: Schematische Übersichtsskizze des Untersuchungsgebietes	18
Abbildung 5: Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet	20
Abbildung 6: Ergebnisse der Verkehrszählungen an ausgewählten Grenzübergängen	21
Abbildung 7: Pendlerverflechtungen an Grenzübergängen auf Mikroebene	22
Abbildung 8: Skizze zu aktuellen Trends und möglichen Szenarien im Transportwesen im Alpenraum	23
Abbildung 9: Pendlerverflechtungen in den jeweiligen Grenzräumen zu Österreich und Tschechien (2015)	24
Abbildung 10: Entwicklung der durchschnittlichen Veränderungen der Bruttoarbeitsentgelte (2005-2015)	25
Abbildung 11: Beschäftigte (Verarbeitendes Gewerbe & Bergbau) im bayerischen Grenzraum zu Österreich	27
Abbildung 12: Beschäftigte (Verarbeitendes Gewerbe & Bergbau) im bayerischen Grenzraum zu Tschechien	28
Abbildung 13: Übersichtskarte zu Tourismusintensität und Leuchtturmprojekten im Untersuchungsgebiet (2017)	29
Abbildung 14: Übersichtskarte zu landesplanerischen Doppelzentren in den Grenzräumen	31
Abbildung 15: Ergebnisse der Warenkorberhebung	32
Abbildung 16: Skizze zu grenzüberschreitendem Rettungswesen in den Grenzräumen	33
Abbildung 17: Übersicht zu Meilensteinen der Integration in den bayerischen Grenzräumen	34
Abbildung 18: Grenzüberschreitende Kooperationsformen im Grenzraum	35
Abbildung 19: Skizze zum ‚multi-level-mismatch‘ zwischen Bayern, Österreich und Tschechien	37
Abbildung 20: Bedeutung von Einzelpersonen und Netzwerken in der grenzüberschreitenden Kooperation	38
Abbildung 21: Aktionsradius als Sinnbild der kognitiven Grenze	39
Abbildung 22: Sprachbarriere als Unterscheidungsmerkmal zwischen den Grenzräumen	40
Abbildung 23: Räumliche Integration als komplexes und heterogenes Phänomen	41
Abbildung 24: Leitfaden zu den Experteninterviews	47

Tabellen

Tabelle 1: Thesen zur räumlichen Integration aus der Literatur	13
Tabelle 2: Thesen der Seminargruppe	15
Tabelle 3: Indikatorenübersicht	45
Tabelle 4: Übersicht der interviewten Expertinnen und Experten	46
Tabelle 5: Übersicht der Standorte der Verkehrszählungen	49
Tabelle 6: Übersicht zu absoluten Zahlen und Lokalisationsquotienten der Eheschließungen für die deutschen Landkreise (NUTS-3) im Grenzgebiet	51

1 Einführung

Der vorliegende Bericht präsentiert die Ergebnisse eines Master-Seminars des Erlanger Instituts für Geographie: Über zwei Semester hinweg haben sich neun Studierende mit der Frage beschäftigt, wie sich die Raumentwicklung in den Grenzräumen Bayerns aktuell darstellt, und inwiefern hierbei das Konzept der ‚Räumlichen Integration‘ eine hilfreiche Perspektive ist. Ausgangsüberlegung ist, dass zwar politische und gelegentlich auch ökonomische Integration diskutiert wird. Jedoch spielt die Frage, was räumliche Inte-

gration ist, bislang kaum eine Rolle – obwohl unumstritten ist, dass die europäische Integration hoch raumwirksam ist und dies in den innereuropäischen Grenzräumen besonders plastisch erfahrbar ist.

Vor diesem Hintergrund haben wir über zwei Semester hinweg das Instrumentarium der Geographie eingesetzt. Dies umfasste in den ersten Monaten vor allem die Sichtung von wissenschaftlicher und ‚grauer‘ Literatur und vertiefte sodann sekundärstatistische Ansätze. Im Februar

2019 erfolgten anschließend empirische Arbeiten vor Ort: Die Exkursion führte von Erlangen entlang der Grenze zu Tschechien, dann an die Grenze zu Österreich. An exemplarischen Orten haben wir Warenkorberhebungen und Verkehrszählungen durchgeführt, und vor allem haben wir ausführliche Gespräche mit Expertinnen und Experten der Grenzräume geführt (siehe Abb. 1). Diesen Personen gilt sehr herzlicher Dank für ihre Auskunftsfreude, den sehr herzlichen Empfang und die wertvolle Zeit.

Abbildung 1: Exkursionsroute der Seminargruppe in den bayerischen Grenzregionen

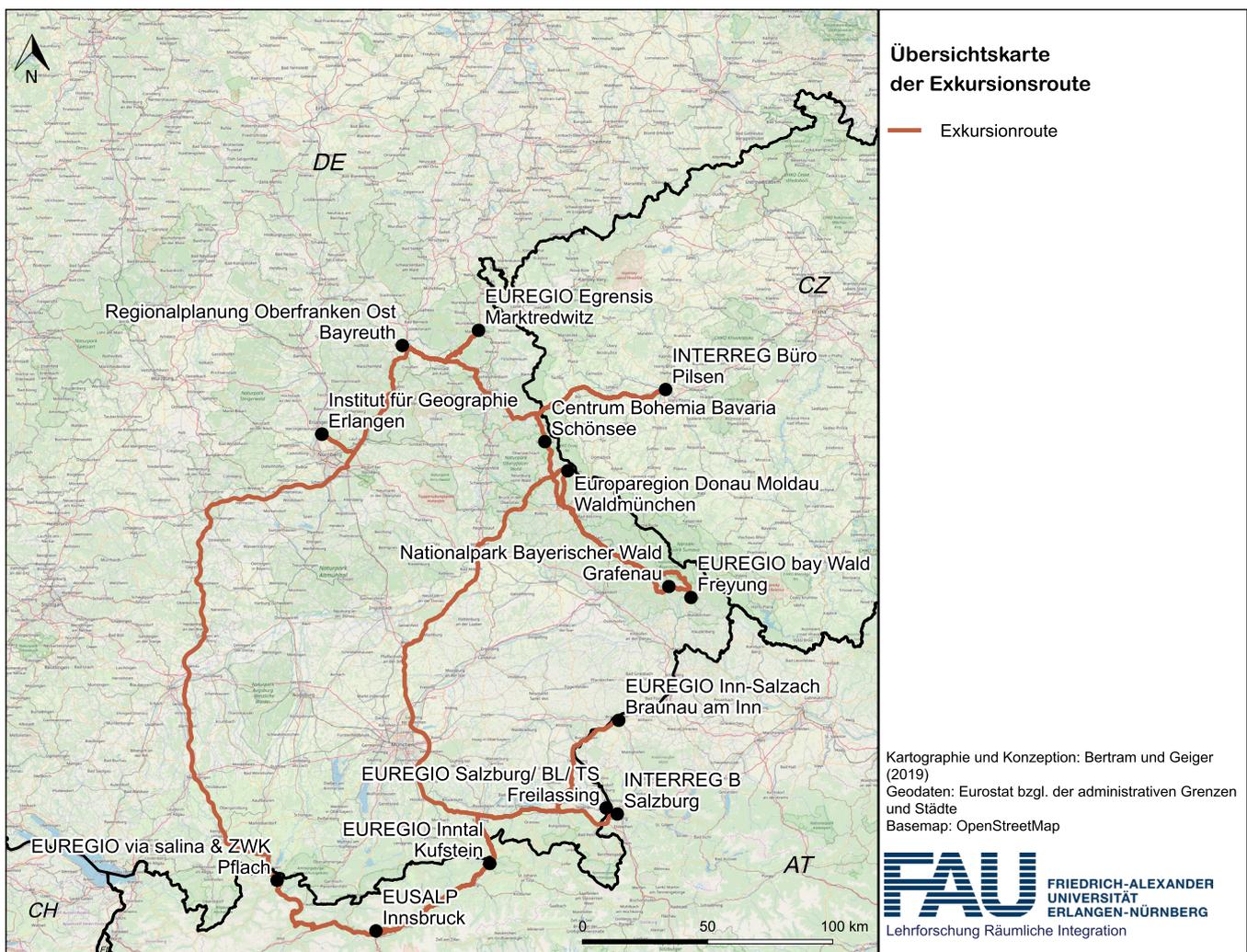
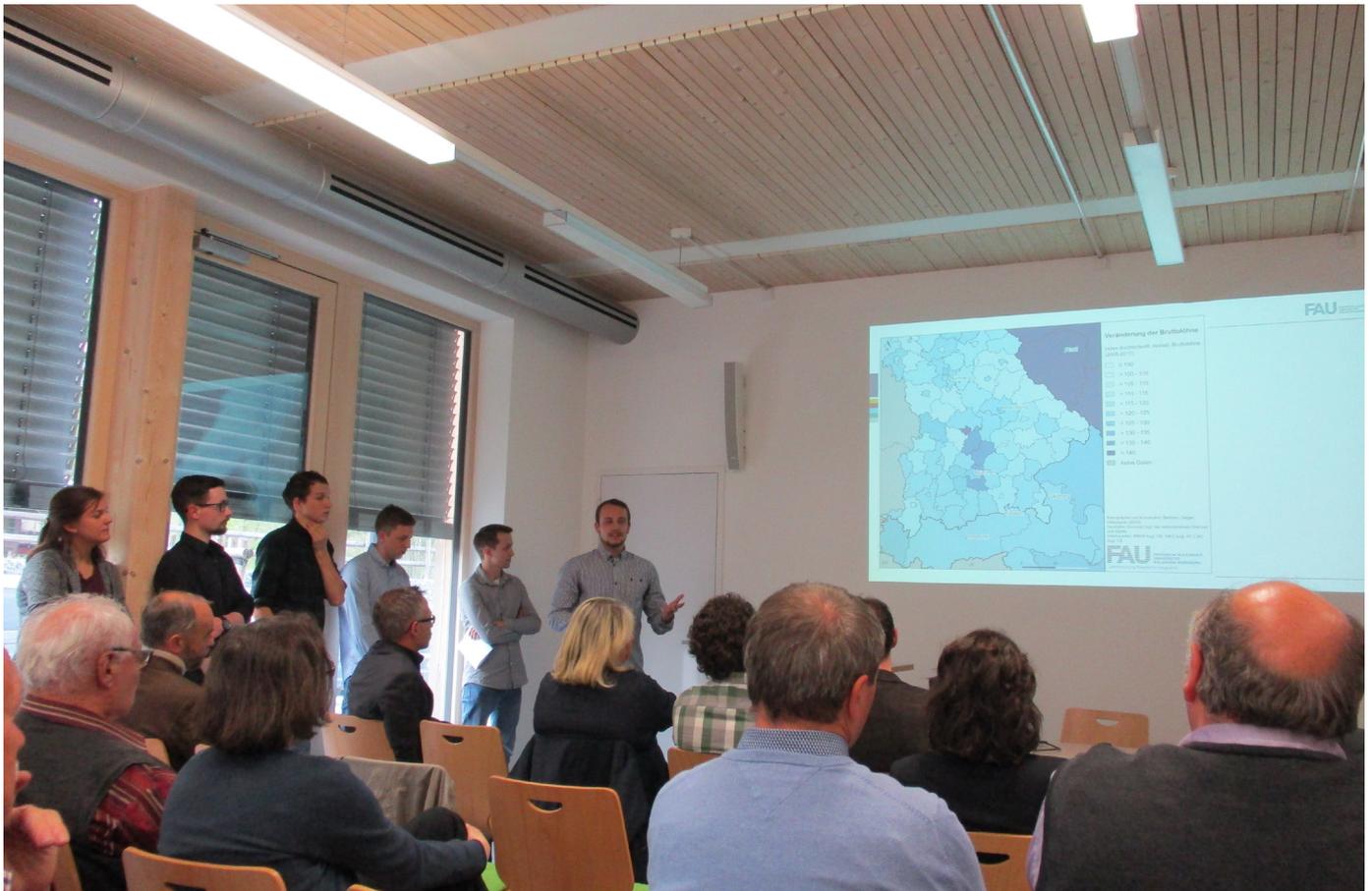


Abbildung 2: Ergebnispräsentation beim Regionalmanagement Oberallgäu im Rahmen der Europawoche 2019



In der Europawoche des Mai 2019 durften wir ausgewählte Ergebnisse bereits bei einer bayerisch-österreichischen Veranstaltung präsentieren, als uns das Regionalmanagement Oberallgäu in Person von Frau Dr. Weizenegger nach Immenstadt einlud (siehe Abb. 2).

In Form eines Science-Slams haben wir aus unserem reichhaltigen Material geschöpft und vor allem darauf hingewiesen, wie facettenreich

und dynamisch sich Grenzräume entwickeln, und wie viele Erscheinungsformen räumliche Integration hat. Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurde in der Diskussion dann betont, dass Grenzräume auch heute noch unter vielfältigen Barrierewirkungen leiden, und die Rolle als ‚Labore Europas‘ mitnichten den Alltag prägt. Vielmehr stehen Herausforderungen im Bereich des infrastrukturellen Ausbaus, der verschiedenen Politik- und Sozial-

systeme, aber auch unterschiedliche politische und gesellschaftliche Wahrnehmungen noch häufig im Wege.

Der vorliegende Bericht bereitet die Ergebnisse unserer Untersuchungen in systematischer und zugleich komprimierter Weise auf und hofft dabei, einen Beitrag zu einer weiteren positiven Raumintegration in Grenzräumen zu leisten.

Tobias Chilla, Juli 2019

2 Konzeptioneller Rahmen

Konzeptionell setzt der Bericht an Überlegungen zur sogenannten ‚Räumlichen Integration‘ an, welche, wie bereits erwähnt, weit weniger Bekanntheit erlangt hat als ihre politischen oder auch ökonomischen Pendanten. Das the-

oretische Fundament, auf welchem räumliche Integration fußt, ist in der Grenzraumforschung, den sogenannten *border studies*, zu finden. Um den konzeptionellen Rahmen dieser Untersuchung entsprechend einordnen zu können, werden in

diesem Kapitel zunächst die Grenzraumforschung im Generellen sowie das Konzept der „räumlichen Integration“ im Besonderen ausführlich erörtert.

2.1 Border Studies: Die Erforschung von Grenzen

Grenzen sind allgegenwärtig. Innerhalb der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union rückten diese zuletzt im Zuge der temporär wiedereingesetzten Grenzkontrollen, vor allem an der Grenze zwischen Deutschland und Österreich, erneut in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung. Grenzen unterscheiden aber nicht nur Staaten und Territorien voneinander, sondern werden in unterschiedlichen gesellschaftlichen Kontexten gezogen (PAASI 1998: 72). „Grenzen, Grenzbeziehungen und Grenzüberschreitungen sind [daher]“, wie HEINTEL et al. (2018: 1) es ausdrücken, „zutiefst verinnerlichte Abstraktions- und Handlungspraxis.“ Aktuelle Arbeiten im Bereich der *border studies* sind demzufolge auch durch ein hohes Maß an Diversität wie Interdisziplinarität gekennzeichnet (SCOTT 2011: 127). Beides ist darauf zurückzuführen, dass die *border studies* in den vergangenen Jahrzehnten einerseits einen enormen Bedeutungszuwachs sowie andererseits paradigmatische Neuausrichtungen erfahren haben. Insbesondere letztere haben dabei den Fokus von bis dato eher „traditionellen“ Blickwinkeln und Ansatzpunkten auf die soziale Konstruktion und Konstitution

von Grenzen verlagert (NEWMAN 2011: 33; WEICHHART 2018: 44).

Von traditionellen Abgrenzungen zu einer *borderless world*

Die traditionelle Grenzraumforschung befasst sich hauptsächlich mit formellen Gebietsabgrenzungen (z.B. Staaten) und ethnisch-kulturellen Räumen (KOLOSOV/SCOTT 2013: 3). In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sind die *border studies* stark von funktionalistischen Ansätzen, von einem deterministischen Verständnis von Grenzen („demarcation of boundaries“), geprägt (SCOTT 2011: 126f.). Bei solchen geodeterministischen Ansätzen, wie etwa von Ratzel, sind „Lage und Raum“ jene Kategorien, die für den Verlauf einer Grenze maßgeblich sind (Nissel 2018: 73). Es wird hier mit einem „engen“ Grenzbegriff gearbeitet und politische Grenzen werden als Ausdruck staatenzentrierter Systeme verstanden (ANDERSON/O'DOWD 1999: 597). Erst mit den Umstrukturierungen in Europa nach 1945 rückt auch die Grenzraumforschung in einen empirischen, positivistischen Fokus und war geprägt durch einen westlich-nordamerikanischen Einfluss (NISSEL 2018: 77). Die *border studies* werden in diesem Zeitabschnitt von

Einzelfallstudien dominiert, welche aber weitgehend deskriptiv formuliert sind und das „Unsichtbare“ (soziale und politische Prozesse) nicht mit einbeziehen (NISSEL 2018: 77).

Die politischen Umbrüche der späten 1980er und frühen 1990er Jahre hatten wesentlichen Einfluss auf die Bedeutungen, Funktionen und Wahrnehmungen von Grenzen. Diese veränderten Rahmenbedingungen, die immer stärker in den Vordergrund tretenden Effekte der Globalisierung und nicht zuletzt der disziplinenübergreifende Einfluss des *cultural turns* prägten auch die Grenzraumforschung. Überlegungen einer „deterritorialiserten“ und „grenzenlosen“ Welt standen zur Diskussion (NEWMAN 2011: 39; SCOTT 2011: 130). Anfang des Jahrtausends waren es, unter anderem und wohl am prägendsten, die Ereignisse des 11. Septembers und die darauffolgenden Debatten, oftmals unter der Bezeichnung *securitization discourse* gefasst, die die Entwicklungen der vorhergegangenen Jahre konterkarierten (NEWMAN 2011: 34, 39). Fragen und Themen, die den Zusammenhang von Grenzen mit Diskurs, Identität und Macht adressierten, hielten Einzug in die

Grenzraumforschung (PAASI 1998: 73). *Bordering as a process*, die „soziale Gemachtheit“ und „Konstruktion“ von Grenzen, wurde zum neuen Paradigma, das auch heute noch im Mittelpunkt steht (KOLOSOV/SCOTT 2013: 4, SCOTT 2011: 124).

Aktuelle Ansätze der Grenzraumforschung: *bordering as a process* Diskurs, Identität und Macht, von verschiedenen Seiten als zentrale Dimensionen einer *bordering-as-a-process*-Perspektive charakterisiert (z.B. NEWMAN 2011; PAASI 1998), stehen dabei in wechselseitigem Zusammenhang und sind in vielfacher Hinsicht miteinander verwoben.

Grenzen werden im alltäglichen Leben oftmals nicht scharf gezogen. Grenzen als „Ergebnis[se] kognitiver Prozesse“ (WEICHHART 2018: 43) sind vielmehr individuell konstituiert und somit stets veränderbar. Sie unterliegen je nach Skalierung unterschiedlicher Wahrnehmung und Relevanz, welche je nach Betrachtungsebene (regionaler, kleinräumiger Fokus oder überregionale, globale Betrachtung) unterschiedliche Gewichtung innerhalb der interdisziplinären Ausrichtung der *border studies* nach sich zieht (KOLOSOV/SCOTT 2013: 3). Es entstehen beispielsweise virtuelle *vernacular regions*, alltagsweltliche Regionen, wenn etwa Stadtviertel unterschiedlich abgegrenzt werden (WEICHHART 2018: 56). Grenzen spielen aber auch in der Konstruktion von „Wir“ und den „Anderen“ eine zentrale Rolle. Diese Konstruktion erfolgt zum Beispiel über Narrative und Erzählungen, die zugleich inklusiv wie exklusiv wirken und die

je nach lokalem Kontext variieren können. Diese Unterscheidung kann sich aber auch auf Staatsgrenzen als institutionalisierte Normen und Werte stützen (NEWMAN 2011: 41; PAASI 1998: 75f.).

Aus diesen Zusammenhängen zwischen Grenzen, Diskurs und Identität ergeben sich schließlich auch Fragen nach Macht und Interessen. Wer „macht“ Grenzen, wie und warum (KOLOSOV/SCOTT 2013: 3; NEWMAN 2011: 35f.)? Die Auseinandersetzung mit den Verhältnissen von Grenzen und Macht(-asymmetrien) erlangte vor allem im Nachgang der Ereignisse von ‚9/11‘ und den damit verbundenem intensivierten öffentlichen und medialen Sicherheitsdiskurs Bedeutung (NEWMAN 2011: 34). Auch im Zuge der intensivierten Fluchtbewegungen in die Europäischen Union wurden Grenzen und deren Schließung vermehrt in einen Sicherheitsdiskurs eingebettet (NISSEL 2018: 77).

Europäische Integration, Grenzraumforschung und methodische Werkzeuge

Nach SCOTT (2011: 131f.) hat sich in den *border studies* in den vergangenen Jahren ein weiterer Forschungsstrang herausgebildet. Vor allem im Kontext der europäischen Integration und damit verbundenen Grenzfragen lässt sich dieser Ansatz als pragmatisch, also problemlösungsorientiert, charakterisieren, ohne dabei der „sozialen Gemachtheit“ von Grenzen und den damit verbundenen, oben ausführlich behandelten Implikationen und Überlegungen zu entsagen.

Angesichts des umfangreichen statistischen Repertoires, welches

nationale und europäische Behörden bieten, ist es in diesem Zusammenhang umso erstaunlicher, dass die methodischen Werkzeuge mit der Entwicklung auf der theoretisch-konzeptionellen Ebene nicht Schritt halten konnten. KOLOSOV und SCOTT (2013: 11) kritisieren, dass es bis heute einen Mangel an vergleichbaren und vor allem quantitativen Ansätzen gibt, wodurch die Operationalisierung des theoretisch-konzeptionellen Rahmens erschwert wird.

Als ein solcher hat sich im Kontext des „pragmatischen“ Ansatzes etwa die Arbeit von O’DOWD (2002: 32), in welcher der Europäische Integrationsprozess bereits als „*reconfiguring borders as both barriers and bridges*“ charakterisiert wurde, als richtungsweisend behauptet. In weiterer Folge stellte die Europäische Grenzraumforschung dabei etwa auch grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Generellen sowie die Schaffung, Etablierung und Funktionsweise von Euregios im Speziellen ab (SCOTT 2011: 135).

Der Ansatz der räumlichen Integration greift diese Überlegungen von O’DOWD und anderen auf und bietet sich im Kontext dieser Lehrforschung als theoretisch-konzeptioneller Anknüpfungspunkt an.

2.2 Räumliche Integration

Integration ist seit Jahrzehnten ein wichtiges Forschungsfeld der Sozialwissenschaften. Der Begriff beschreibt Prozesse der Einbeziehung und des Abbaus von Barrieren innerhalb einer Gesellschaft. In der Geographie existiert der Begriff auch, jedoch ist er in diesem Zusammenhang jünger, da die dahinterliegenden konzeptionellen Überlegungen erst seit einigen Jahren erhöhte Aufmerksamkeit erhalten. Auch in der politischen Debatte wurde die Idee einer raumbezogenen territorialen Integration erst deutlich nach der Verankerung der sozialen und ökonomischen Integration eingebracht (DE BOE et al. 1999: 7). Im Zuge der Fachdiskussion um räumliche Integration – also den Abbau von Barrieren zwischen Regionen – liegt der Fokus folglich speziell auf der *Cross-Border Integration*, bei der es im Kern um die Wahrnehmbarkeit der Grenze geht (NEWMAN 2011: 38). In der Forschung lassen sich dabei drei Stränge der Annäherung an das Thema der räumlichen Integration unterscheiden (VAN HOUTUM 2000: 59ff.):

(A) **Verflechtungsansatz:** Schon in der klassischen raumwirtschaftlichen Phase ab den 1940er Jahren postuliert (ebd.: 59f.).

(B) **Kooperationsansatz:** Seit den 1990er Jahren eine neue Strömung aus den Borderland Studies (ebd.: 63f.).

(C) **Personenansatz:** Entstand in den 1980er Jahren und ist auch heute populär. Im Kern geht es um die Konstruktion und Produktion von Grenzen (ebd.: 67f.).

Es wird betont, dass die bisheri-

ge Forschung den kontingenten und polyvalenten Charakter der Cross-Border Integration erfassen konnte, jedoch weiterhin viele Fragen unbeantwortet sind (SOHN 2014: 588). Daran möchte dieses Projekt anknüpfen und bezieht sich dabei schwerpunktmäßig auf die Analyse der Verflechtungen und des Institutionengefüges.

Definition

Räumliche Integration wird nach DE BOE et al. 1999 als „system of links (...) between territories which is the emerging result of concrete social, economic, and cultural relationships“ (DE BOE et al. 1999: 30) definiert, wobei diese Struktur, wiederum die Entwicklung neuer sozialer, ökonomischer und kultureller Verflechtungen beeinflusst oder sogar determiniert. Räumliche Integration beschreibt demnach eine Struktur der Interaktion und Verflechtung zwischen Gebieten. Einige Autoren unterscheiden zusätzlich zwischen einer negativen Integration, die einen Abbau der Personen, Waren und Dienstleistungen einschränkenden Barrieren beschreibt, und einer positiven Integration, die die Erzeugung einer gemeinsamen Souveränität durch den Umbau existierender und die Schaffung neuer Institutionen meint (DECOVILLE/DURAND 2018: 135).

Den Gedanken des Verflechtungsansatzes postulierte LÖSCH bereits 1944 indem er beschrieb, dass Grenzgebiete in Bezug auf die (ökonomischen) Verflechtungen häufig weniger in den nationalen

Markt eingebunden sind (LÖSCH 1944: 140ff.). Diese Standortnachteile zum Beispiel in Bezug auf den Arbeitsmarkt, die aus der Nähe zur Grenze resultieren, nehmen jedoch infolge der grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Integration an Bedeutung ab, sodass auch die speziellen Vorzüge und Ressourcen von Grenzgebieten diskutiert werden (DECOVILLE/DURAND 2018: 135; NIEBUHR/STILLER 2006: 59). SOHN argumentiert dagegen, dass Integration kein Automatismus im Zuge der Grenzliberalisierungen ist, sondern stark vom strategischen Verhalten der einzelnen Akteure abhängt (SOHN 2014: 587). Allgemein gesprochen deutet ein „*barrier effect*“ (DE BOE et al. 1999: 37), also das Vorhandensein von Barrieren, jedoch auf fehlende räumliche Integration zwischen zwei Gebieten hin, denn eine fortschreitende Integration beseitigt Barrieren (SOHN 2014: 590).

Formen und Dynamiken räumlicher Integration

Es können drei Formen räumlicher Integration unterschieden werden: Konvergenz, Metropolisierung/Polarisierung und Tunnel-Effekt. Wie Tabelle 1 zeigt, liegen modellhaft jeweils zwei Siedlungsräume dies- und jenseits der Grenze vor.

Bei einer Konvergenz verringern sich die Disparitäten in der Grenzregion, die Räume nähern sich also einander an. Direkt in der Grenzregion sind die Verflechtungen hoch und die wirtschaftlichen Strukturen und Transportnetzwerke ent-

wickeln sich symmetrisch (DE BOE et al. 1999). Bisherige Studien zeigen, dass sich grenznahe Regionen häufig ähneln. Doch das lässt noch nicht auf Konvergenz schließen, da sich viele Grenzregionen auch vor der Grenzöffnung schon ähnelten (CHILLA/SIELKER 2017: 66). Die reine Ähnlichkeit von Grenzregionen ist keine Konvergenz, sondern das Konzept beschreibt die Annäherung der Regionen.

Die Polarisierung findet sich insbesondere dort, wo die Räume z.B. siedlungsstrukturell unterschiedlich sind. Das ist dann der Fall, wenn eine Region metropolitaner geprägt ist als die benachbarte Region. Aus den dennoch hohen Verflechtungen folgt i.d.R. eine asymmetrische, divergente Entwicklung zum Beispiel

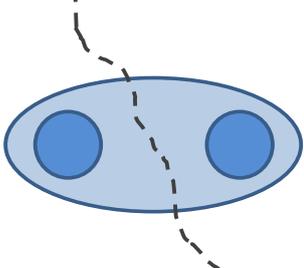
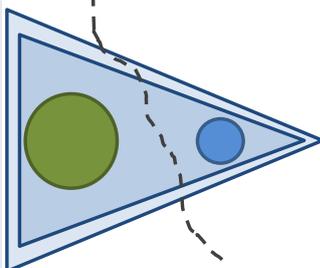
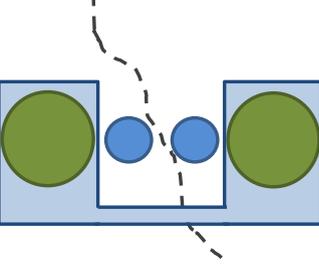
in Bezug auf das Pendlerverhalten. Die Agglomeration zieht hier auch grenzüberschreitend viele Arbeitskräfte aus benachbarten Regionen an (DECOVILLE/DURAND 2018; ESPON Metroborder 2011; CHILLA/EVRARD 2014). In einigen Grenzräumen wie rund um Luxemburg oder Genf zeigt sich dieser dominante Trend (CHILLA/SIELKER 2017: 66).

Der Tunneleffekt beschreibt, dass die direkt an der Grenze liegenden Räume homogen, jedoch durch eine naturräumliche Barriere voneinander getrennt sind. Die Verflechtungen zwischen den direkt an der Grenze liegenden Regionen sind gering, da möglicherweise zudem die Infrastruktur darauf ausgerichtet ist, eher die weiter entfernt liegenden Regionen zu verbinden. Die Regio-

nen in Grenznähe profitieren davon kaum und werden peripher (TOPALOGLU et al. 2005; CHILLA/SIELKER 2017: 66).

Diese Formen beschreiben Dynamiken im Grenzraum auf analytische Weise. Normativ kann räumliche Integration mit der Debatte um räumliche Gerechtigkeit verknüpft werden. Ist es nun gerecht, wenn Asymmetrien vorliegen? Sind Tunneleffekt und Polarisierung immer für einige Regionen ungerecht? Und ist andersherum die Konvergenz immer für alle Regionen gleichermaßen fair? Diese Fragen müssen aus analytischer Sicht mit Vorsicht betrachtet werden, da die Situation meist komplex ist und sehr unterschiedlich argumentiert werden kann.

Tabelle 1: Thesen zur räumlichen Integration aus der Literatur

Integrationsdynamik	Konvergenz	Metropolisierung/ Polarisierung	Tunnel-Effekt
Darstellung			
Disparitäten in den Grenzregionen	gering	hoch	gering
Entwicklung der Grenzregionen	symmetrisch	asymmetrisch	symmetrisch
Ausmaß der Verflechtungen in der Grenzregion	hoch	hoch	gering
Auswahl an Quellen	DE BOE et al. 1999	DECOVILLE/DURAND 2018, ESPON Metroborder 2011, CHILLA/EVRARD 2014	TOPALOGLU et al. 2005

Wenn zwischen Gebieten Asymmetrien in den Verflechtungen vorliegen, impliziert dies eine Asymmetrie sozialer und ökonomischer Beziehungen, die in der Folge zu politischen Spannungen führen kann (DE BOE et al. 1999: 13). Einige Autoren betonen deshalb, dass eine Metropolisierung mit ihrer asymmetrischen Entwicklung ungerecht sei. Andere argumentieren dagegen, dass auch beide Regionen profitieren können. Exemplarisch zeigt dies die Großregion SaarLorLux, wie Regionen vom Vorhandensein einer Metropole profitieren können – ein Drittel der in Luxemburg arbeitenden Personen sind Grenzpendler, die im Ausland leben (MOLL/NIEDERMEYER 2008: 354f.). Metropolisierung kann somit ambivalent bewertet werden, der Tunneleffekt wird dagegen eher negativ gesehen, da er nicht unbedingt zu territorialer Kohäsion beiträgt (CHILLA/SIELKER 2017: 66).

Territoriale Kohäsion und räumliche Homogenität

Die verschiedenen Formen räumlicher Integration legen nahe, dass Interaktionen unterschiedlich ausgeprägt sein können. Doch welche Zusammenhänge zwischen räumlicher Homogenität und Interaktionen gibt es tatsächlich? Und wie hängt dies mit territorialer Kohäsion zusammen? Inwiefern sich räumliche Homogenität oder Heterogenität und räumliche Interaktionen bedingen, muss differenziert beschrieben werden. Hier zeigt sich erneut die dem Konzept innewohnende Mehrdeutigkeit. Eine engere Verflechtung in einem Bereich muss nicht zwangsläufig zu engeren Verflechtungen in einem anderen Be-

reich führen (SOHN 2014: 591f.). Das Vorhandensein von Interaktionen impliziert nicht, dass Konvergenz vorherrscht (ESPON Metroborder 2010: 37). Räumliche Unterschiede können als Hemmnis – als Barriere – für räumliche Interaktion und damit Integration wirken, da Differenzen in Bereichen wie der Sprache, der kulturellen Mentalität oder der sozio-ökonomischen Situation die Möglichkeiten für Integration einschränken (DE BOE et al. 1999: 17). Gleichzeitig können sie jedoch als Katalysator für eine gesteigerte Integration bewertet werden, da gerade die Unterschiede zu intensiveren Verflechtungen, z.B. im Bereich des Arbeitsmarkts, zwischen den Regionen führen können (CHILLA/EVRARD 2013: 44; SOHN 2014: 591f.). Disparitäten per se können entweder als Ergebnis fehlender räumlicher Integration oder als Ergebnis intensiver, aber asymmetrischer räumlicher Integration gesehen werden.

Deshalb formt die „*willingness to cooperate*“ (DE BOE et al. 1999: 13), also gemeinsame Interessen und Visionen für die Entwicklung der Grenzregionen, eine weitere wichtige, mentale Komponente (SOHN 2014: 592). Hier zeigt sich deutlich, dass eine reine Analyse der Verflechtungen in einem Raum nicht ausreicht, um das Maß der räumlichen Integration vollumfänglich zu erfassen. Auch der aufmerksamen Untersuchung der strategisch wichtigen Akteure wie Institutionen, aber auch Einzelpersonen kommt eine wichtige Bedeutung zu, um räumliche Integration in allen Aspekten zu verstehen (ebd.).

Ähnlich verhält es sich mit räumlicher Homogenität, die entweder

auf fehlende Interaktion (z.B. auch durch einen Tunnel-Effekt) oder auf Konvergenzprozesse zurückzuführen ist. Im Umkehrschluss führt eine Verstärkung von Interaktionen aber nicht zwangsläufig zu Konvergenz oder höherer Homogenität (DECOVILLE/DURAND 2018: 136; TOPALOGLOU et al. 2005: 87). Homogenität und Heterogenität in Grenzregionen ist, so DE BOE et al., weder ein Grund für, noch ein Effekt von räumlicher Integration. Vielmehr ist sie Indikator und Sichtbarmacher latenter Phänomene räumlicher Integration (DE BOE et al. 1999: 17). Eine erhöhte Interaktion führt nicht unbedingt zu einer erhöhten Kohäsion (ebd.).

Insgesamt lässt sich bei fortgeschrittener Integration die Entwicklung der Grenzregionen mit der von Binnenregionen vergleichen. Auch Regionen im Landesinneren können sich konvergent oder divergent entwickeln oder durch den Tunnel-Effekt von übergeordneten Entwicklungen abgekoppelt sein. Unterschiede bestehen dahingehend, als dass in Grenzgebieten weitere Aspekte, wie kulturelle Differenzen, mentale Barrieren und landesspezifische Kompetenzen und Fertigkeiten, zum Tragen kommen können (NIEBUHR/STILLER 2006: 72). Da die Kenntnis über Verflechtungen und deren fördernde oder hemmende Faktoren sowie die Beschreibung der räumlichen Muster bezüglich demographischer und ökonomischer Parameter nicht ausreicht, um das Ausmaß der räumlichen Integration bestimmen zu können, ist es nötig, sich dem Thema auch auf qualitative Weise zu nähern.

Für die empirische Analyse kann daraus geschlossen werden, dass

die Analyse von Verflechtungen im Zentrum stehen muss, jedoch durch Aspekte wie ein *Institutional Mapping* zu ergänzen ist. Gleichzeitig ist offensichtlich, dass die räumli-

che Integration nicht ausschließlich über einen Indikator abgebildet werden kann, sondern stattdessen einen weiteren empirischen Blick erfordert. Die folgende Analyse

wird sich auf den ersten großen Aspekt räumlicher Integration, die Analyse von Verflechtungen, sowie den zweiten Aspekt, die institutionelle Zusammenarbeit, stützen.

3 Fragestellung und Thesen

Dieser Bericht geht der Frage nach, welche Formen der räumlichen Integration an Bayerns Grenzen festzustellen sind. Der Fokus liegt hierbei auf den bayerisch-tschechischen und bayerisch-österreichischen Grenzräumen. Von besonderem Interesse sind dabei die treibenden Faktoren und die intensiven Dynamiken. Des Weiteren werden die Fragen nach

den Gefahren und Chancen, die sich dabei für die Zukunft ergeben, diskutiert und letztlich schlussgefolgert, mit welchen Maßnahmen hierauf sinnvoll reagiert werden kann. Im Laufe der Exkursion in den bayerischen Grenzgebieten wurden im Rahmen der primärstatistischen Datenerhebung kontinuierlich und aufbauend auf sekundärstatistischen Auswertungen Thesen er-

arbeitet. Diese lassen sich in vier inhaltlich verschiedene Themenbereiche differenzieren. Die Teilgruppen des Seminars beschäftigten sich mit den Themen Verkehr, Arbeitsmarkt-Wirtschaft-Tourismus, Einzelhandel-Daseinsvorsorge und Personen-Institutionen. Dabei sind folgende Thesen erarbeitet worden und werden im folgenden Bericht diskutiert.

Tabelle 2: Thesen der Seminargruppe

Verkehr	Arbeitsmarkt, Wirtschaft, Tourismus	Einzelhandel	Personen, Institutionen
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverbindungen werden geprägt durch Relief und Siedlungsstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitspendlerverflechtung nimmt zu, je größer die Lohnunterschiede zwischen benachbarten Ländern sind 	<ul style="list-style-type: none"> Je größer die Preisunterschiede für spezifische Waren und Dienstleistungen sind, desto stärker sind die grenzüberschreitenden Verflechtungen 	<ul style="list-style-type: none"> Räumliche Integration ist stark von dem Willen und Durchsetzungsvermögen einzelner Personen abhängig
<ul style="list-style-type: none"> Strukturstärke ist Bedingung für räumliche Integration 	<ul style="list-style-type: none"> Je stärker die wirtschaftlichen Verflechtungen sind, desto mehr gleicht sich die Branchenstruktur im Grenzgebiet an 		<ul style="list-style-type: none"> Räumliche Integration ist stark von der politischen Ausrichtung der benachbarten Regionen/Länder abhängig
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsplanung muss im Großen und Kleinen grenzüberschreitend gedacht werden 	<ul style="list-style-type: none"> Durch grenzüberschreitende Tourismuskoooperationen profitieren Grenzräume ökonomisch nachhaltig 		<ul style="list-style-type: none"> Der sogenannte ‚multi-level-mismatch‘ erschwert räumliche Integration
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverflechtungen und Grad der räumlichen Integration hängen voneinander ab 			<ul style="list-style-type: none"> Euregios dienen als Instrument, die kognitive Grenze abzubauen

4 Methodik

Die Methodik, die den Ergebnissen zugrunde liegt, besteht aus mehreren unterschiedlichen Bausteinen. Im ersten Teil wird auf Basis von Literaturrecherchen eine sekundärstatistische Datenrecherche durchgeführt. Die im vorangegangenen Kapitel aufgestellten Thesen werden dabei mit Hilfe der Statistik und der Literatur überprüft. In raumbezogenen Diskursen geographischer Forschungsprozesse wird darüber hinaus der Erhebung und Aufbereitung von quantitativem Datenmaterial eine hohe Relevanz zugeschrieben. Im zweiten Teil wird eine nicht repräsentative Primärdatenerhebung vorgenommen. Diese wird in drei Einzelbestandteile unterteilt, nämlich Warenkorberhebungen, Verkehrszählungen und Expertengespräche. Im Folgenden werden die unterschiedlichen Sekundärdaten-Erhebungen kurz erläutert.

Bei einer Warenkorberhebung werden Produkte betrachtet, welche zu den sogenannten Standardprodukten gehören. Diese kann man überall in ähnlicher Form käuflich erwerben, außerdem zählen sie zu den Produkten des täglichen Bedarfs, wodurch sie von einem Großteil der Bevölkerung in kurzen Intervallen konsumiert werden. Hierzu gehören beispielsweise Waren wie Milch, Eier, Butter oder Nudeln. Pro Land gab es jeweils drei Erhebungsstandorte, um unterschiedliche Preisniveaus abzudecken: Einen Discounter, einen Verbrauchermarkt und ein SB-Warenhaus. Die

Preise der Produkte wurden dann während des Geländeaufenthaltes erhoben und im Anschluss daran ausgewertet.

Unter steter Berücksichtigung der Frage nach räumlicher Integration war die Einbindung einer Verkehrs- und Nummernschildzählung an ausgewählten Standorten im bayerisch-tschechischen sowie bayerisch-österreichischen Grenzraum unabdingbar. Durch die Analyse der erhobenen Daten zum grenzüberschreitenden Verkehr konnten letztlich wichtige Aussagen für die untersuchten Grenträume, die im weiteren Forschungsprozess bei der Frage nach räumlicher Integration von zentralem Nutzen waren, formuliert werden.

Als letzte Form der Primärdatenerhebung wurden während des Feldaufenthaltes Experteninterviews durchgeführt. In den insgesamt 12 durchgeführten Interviews wurden Experten befragt, welche in Institutionen mit grenzüberschreitenden Aufgaben tätig sind. Die Gespräche wurden im Nachgang analysiert und ausgewertet. Daraus ergaben sich Grundtendenzen und Auffälligkeiten, welche zur Beantwortung der Fragestellung beitragen. Anhand der gewonnenen Erkenntnisse konnten anschließend ‚Comics‘ bzw. Zeichnungen angefertigt werden, welche die Kernaussagen der Interviews in diesem Bericht anschaulich darstellen. Weitere Details finden sich in der vollständigen Beschreibung der Methodik, die im

Anhang (Kapitel 8) eingesehen werden kann.

Die erhobenen Primärdaten ergänzen die verfügbare Sekundärstatistik und beide komplementieren sich bei der Frage der räumlichen Integration in den bayerischen Grenzgebieten. So stellen die Resultate beider Datenerhebungen die Grundlage für das nun folgende Ergebniskapitel, den Atlas der räumlichen Integration dar.

5 Atlas der räumlichen Integration

Im Folgenden werden die Ergebnisse der primär- und sekundärstatistischen Erhebung dargestellt. Als Atlas der räumlichen Integration zeigt dieses Kapitel anhand verschiedenster Darstellungsweisen die Dynamiken der bayerischen Grenz-

räume auf. So werden die Themenfelder Raumstruktur und Verkehr, Arbeitsmarkt, Wirtschaft und Tourismus, Einzelhandel und Daseinsvorsorge, soziokultureller Kontext sowie Personen und Institutionen anhand von Karten und ‚Comics‘

visualisiert. Dabei spielen vor allem die Aussagen aus den Experteninterviews, welche in den Comics dargestellt sind, und die Sekundärdaten in den Karten eine besondere Rolle.

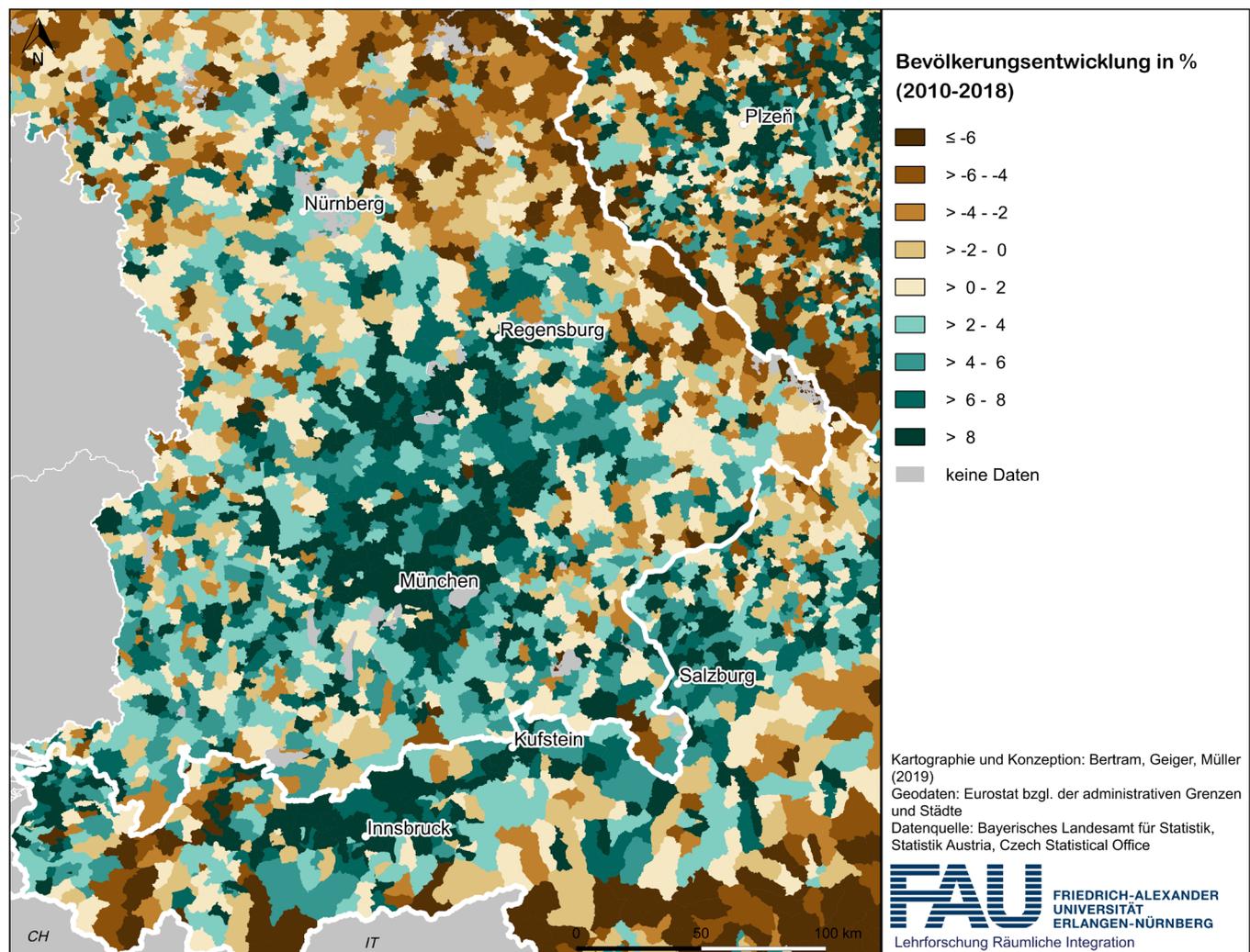
5.1 Raumstruktur und Verkehr

Ein erster Gesichtspunkt, der die räumliche Integration in Grenzregionen betrifft, ist die Demographie. Gebiete mit hoher grenzüberschreitender Interaktion können sich wechselseitig beeinflussen,

sodass sich Bevölkerungsprozesse beidseits zunehmend annähern. Neben der Angleichung der Bevölkerungsstruktur ist es durchaus möglich, dass sich die Regionen aufgrund von unterschiedlichen Gege-

benheiten gegensätzlich entwickeln. Um dahingehende Bevölkerungsmuster in den bayerisch-tschechischen und bayerisch-österreichischen Grenzräumen zu erkennen, müssen regionale Bevölkerungssta-

Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet auf Gemeindeebene (2010-2018)

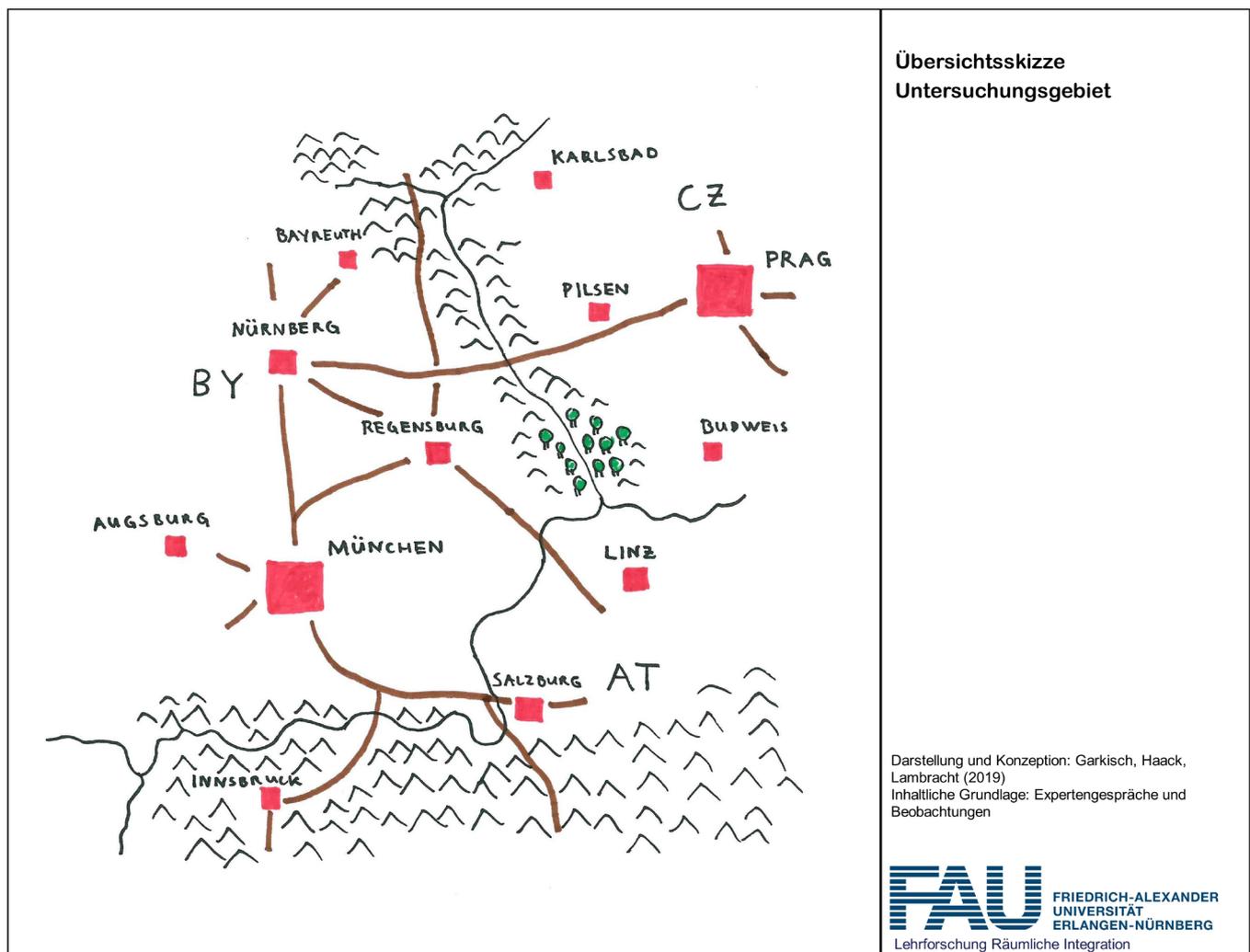


tistiken verglichen werden. Diesem Vorgehen folgt die Abbildung 3. Hierfür wurden die absoluten Bevölkerungszahlen der Gemeindeebene Bayerns, Österreichs und Tschechiens zwischen den Jahren 2010 und 2018 herangezogen und umgerechnet. Die daraus resultierende prozentuale Bevölkerungsentwicklung wird in dieser Abbildung dargestellt. Einerseits ist die Bevölkerungszunahme in metropolitanen Regionen auffällig: In den Großräumen von München, Regensburg, Innsbruck, Salzburg und Pilsen stieg die Bevölkerung im abgebildeten Zeitraum um mehr als acht Prozent. Andererseits sind ländlichere Räume im Os-

ten Bayerns, im Süden Österreichs und im Westen Tschechiens von demographischen Rückgängen betroffen. Zu diesen Regionen gehört auch das bayerisch-tschechische Grenzgebiet. In unmittelbarer Grenznähe sinkt die Bevölkerung in den Gemeinden beider Länder. Jedoch ist der Grenzraum Bayerns durchaus negativer zu bewerten, da sich dieser Bevölkerungsrückgang tiefer in das Landesinnere ausbreitet. Ein Erklärungsansatz der beidseitigen Rückgänge ist der schon erwähnte ländlich geprägte Raum. Die Gemeinden im bayerisch-österreichischen Grenzraum weisen hingegen weitestgehend positive Bevölke-

rungsentwicklungen auf. Allerdings ist auch in diesem Grenzraum die bayerische Seite aufgrund einer höheren Anzahl von grenznahen Gemeinden mit Bevölkerungsrückgang etwas negativer einzuschätzen. Dass das bayerisch-österreichische Grenzgebiet insgesamt von einer positiven Bevölkerungsentwicklung gekennzeichnet ist, kann durch die Grenznähe metropolitaner Räume erklärt werden. Diesen Prozess verstärken die hohe Dichte an mittelständischen Unternehmen und das höhere Aufkommen von touristischen Aktivitäten im Grenzgebiet. Insgesamt lässt sich in Hinblick auf die räumliche Integration und De-

Abbildung 4: Schematische Übersichtsskizze des Untersuchungsgebietes



mographie sagen, dass sich diese Grenzgebiete ähnlich entwickeln. Die grenznahen Gemeinden in Bayern und Tschechien nähern sich hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung an. Dieses Bild weist auch der bayerisch-österreichische Grenzraum auf.

Neben einem ersten demographischen Überblick über das Untersuchungsgebiet liegt es auf der Hand, sich anschließend über die infrastrukturelle und topographische Struktur zu informieren. In Abbildung 4 ist eine vereinfachte Übersichtskizze des Untersuchungsgebietes ersichtlich. Allgemein lässt sich erkennen, dass die bayerischen Grenzen nach Tschechien und Österreich stark mit den naturräumlichen Gegebenheiten übereinstimmen. An der Grenze zwischen Bayern und Tschechien befindet sich im Norden das Fichtelgebirge und etwas weiter südlich der Oberpfälzer Wald. Ganz im Süden stellen der Bayerische Wald und der Böhmerwald natürliche Grenzen zwischen den beiden Ländern dar. Betrachtet man die bayerisch-österreichische Grenze, so offenbart sich ein ähnliches Bild. Im Osten verläuft die Grenze zu einem Großteil parallel mit dem Inn, im Süden grenzen die Alpen Österreich von Bayern ab. Weitere wichtige Einflussfaktoren im Grenzraum sind die Metropolen in den drei Ländern, welche in der Skizze in Rot gekennzeichnet sind. Die einwohnerstärksten Städte sind dabei München und Prag, welche dadurch auch starke Anziehungseffekte in diesem Gebiet auslösen. Die Hauptverkehrsachsen sind in der Abbildung in braun eingezeichnet. Aufgrund der vermuteten großen

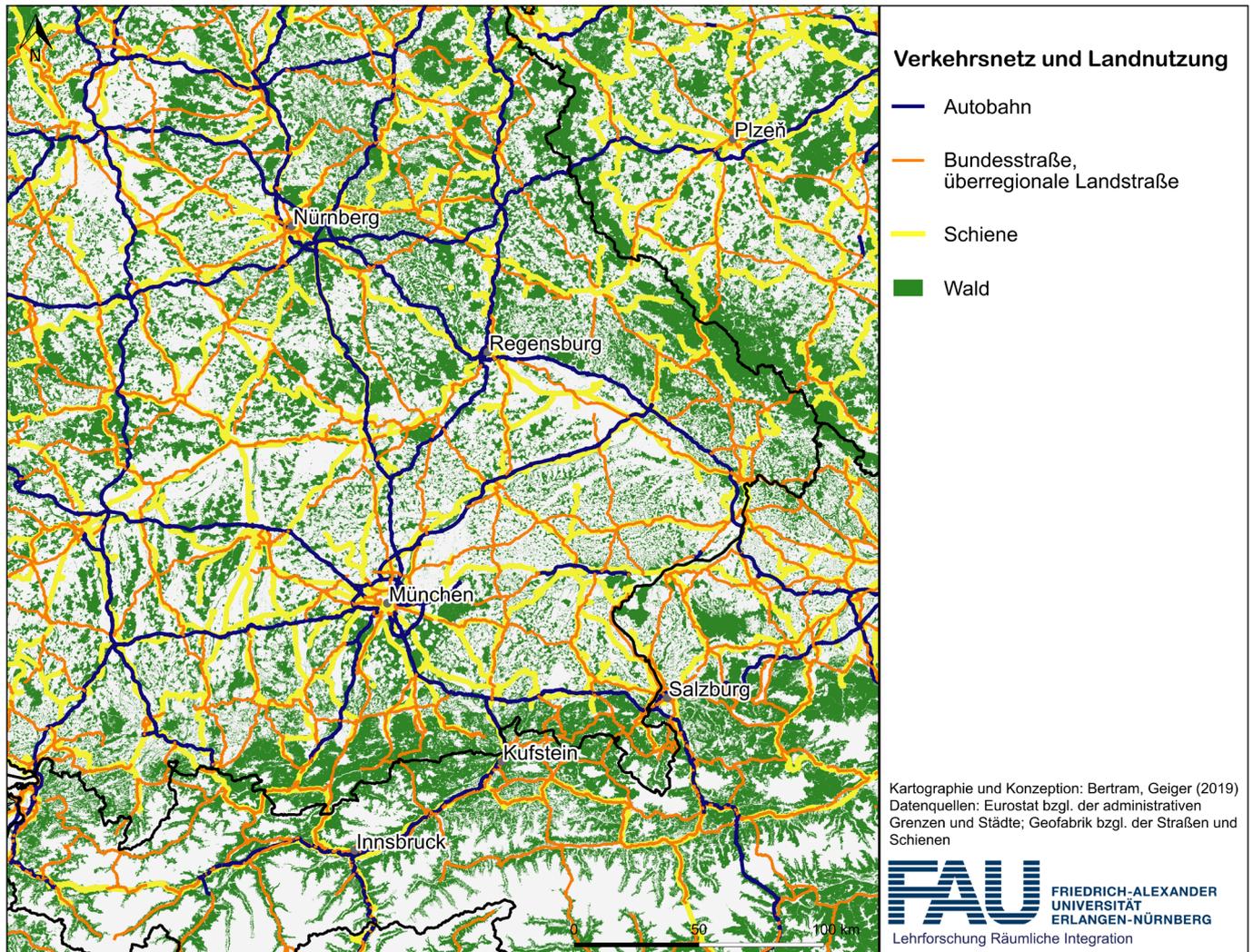
Bedeutung der Straßeninfrastruktur und der Topographie in Bezug auf die räumliche Integration in Grenzräumen, lohnt es sich, neben der schematischen Darstellung eine detailliertere Ansicht des Verkehrsnetzes zu betrachten. In Abbildung 5 sind dazu die Autobahnen in Bayern, West-Tschechien und großen Teilen Österreichs in blauer Signatur zu sehen. Die orangefarbenen Linien zeigen die Bundesstraßen und überregionalen Landstraßen und in gelber Farbe ist die Schiene markiert. In grüner Farbe ist die Landnutzung Wald angezeigt, um auf die topographischen Barrieren in den Grenzgebieten aufmerksam zu machen. So sieht man beispielsweise entlang der bayerisch-tschechischen Grenze auf deutscher Seite den Bayerischen Wald und den Oberpfälzer Wald und auf tschechischer Seite den Böhmer Wald recht gut.

Darauf aufbauend fällt auf, dass zwischen Bayern und Tschechien nur ein Grenzübergang mit einer Autobahn ausgestattet ist. Dies ist die A6 zwischen Nürnberg, Pilsen und Prag weiter im Osten. Weitere Grenzübergänge wie in Bayerisch Eisenstein oder Phillipsreuth sind eher ländlich geprägt und verlaufen über Bundesstraßen. Die Tatsache, dass die Städte Nürnberg und Pilsen mit einer Autobahn verbunden sind, begünstigt den Verkehr zwischen diesen zentralen Orten und stellt die Grundlage für einen Tunnelleffekt zwischen den beiden dar, da der Raum dazwischen dabei als eine Durchgangsregion zu beschreiben ist. Des Weiteren fällt besonders zwischen Bayern und Tschechien die Rolle von topographischen Barrieren in Bezug auf die räumliche Integration auf. Man sieht sehr deutlich,

dass außer der A6 die Autobahnen parallel zur Grenze verlaufen ohne sie zu queren. Es ist klar zu sehen, dass die A3 entlang der Endkante des Bayerischen Waldes verläuft und der unmittelbare Grenzbereich mit seinen weiteren Grenzübergängen nur mit Bundesstraßen oder überregionalen Landstraßen ausgestattet ist. Die Exkursionsgruppe hat während des Feldaufenthaltes selbst bemerkt, dass es in diesem Bereich recht schwierig ist, pünktlich von A nach B zu gelangen.

Auch an der österreichisch-bayerischen Grenze wird der Einfluss der Topographie auf die Verkehrsinfrastruktur sehr deutlich. Es ist zu sehen, wie allein der Indikator Wald die Alpenkette sichtbar macht. Je höher ein Gebiet gelegen ist, desto stärker lässt die Vegetation nach. Man sieht dadurch die Täler sehr deutlich, in denen in Österreich auch die viel befahrenen Straßen verlaufen. Beispielsweise das Inntal oder das Tal entlang der Salzach, die an den Grenzübergängen Kufstein-Kiefersfelden und Freilassing-Salzburg zu erreichen sind. Ein weiteres Grenzphänomen ist in den Allgäuer Alpen zu finden. Man erkennt auch hier wieder deutlich die Höhenlagen anhand der bewaldeten Täler. Hier verläuft auf deutscher Seite die A7 bis zur Grenze, endet dort und geht dann in die hierarchisch untergestellte Fernpassstraße über. Insgesamt wird durch diese Abbildung deutlich, dass Verkehrsverbindungen maßgeblich durch Relief und Siedlungsstruktur geprägt werden, was die eingangs aufgeworfene These bestätigt. Inwiefern die Strukturchwäche eine Bedingung für räumliche Integration ist, kann an dieser

Abbildung 5: Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet



Stelle jedoch noch nicht bewertet werden.

In der nachfolgenden Abbildung 6 sind die Ergebnisse visualisiert, die im Rahmen der Verkehrszählungen während des Forschungsprozesses vor Ort an mehreren Orten erhoben wurden. In einem festgelegten Zeitraum von 60 Minuten wurden sämtliche Fahrzeuge in beiden Verkehrsrichtungen erfasst, die den Standort der Zählstelle passiert haben, um somit solidere Aussagen über das Ausmaß der räumlichen Integration formulieren zu können. Der Beginn der Verkehrszählung an der bayerisch-tschechischen Grenze

am Standort Waidhaus lieferte dabei ein relativ ausgeglichenes Ergebnis hinsichtlich des Verkehrsaufkommens zwischen Bayern und der Region Pilsen. Differenziert wurde an diesem Standort explizit zwischen Fahrzeugen in Grenznähe, die tatsächlich die Grenze passierten und zwischen Fahrzeugen, die zwar in Grenznähe erfasst wurden, aber durch Nutzung anderer Autobahnabfahrten in Bayern verblieben. Im Erhebungszeitraum von 16:40-17:40 Uhr wurden letztlich 38 Grenzübergänge ermittelt, von denen 19 Kennzeichen aus der Region Pilsen stammten. Dies entspricht einem Anteil von exakt 50 %. Die relativ

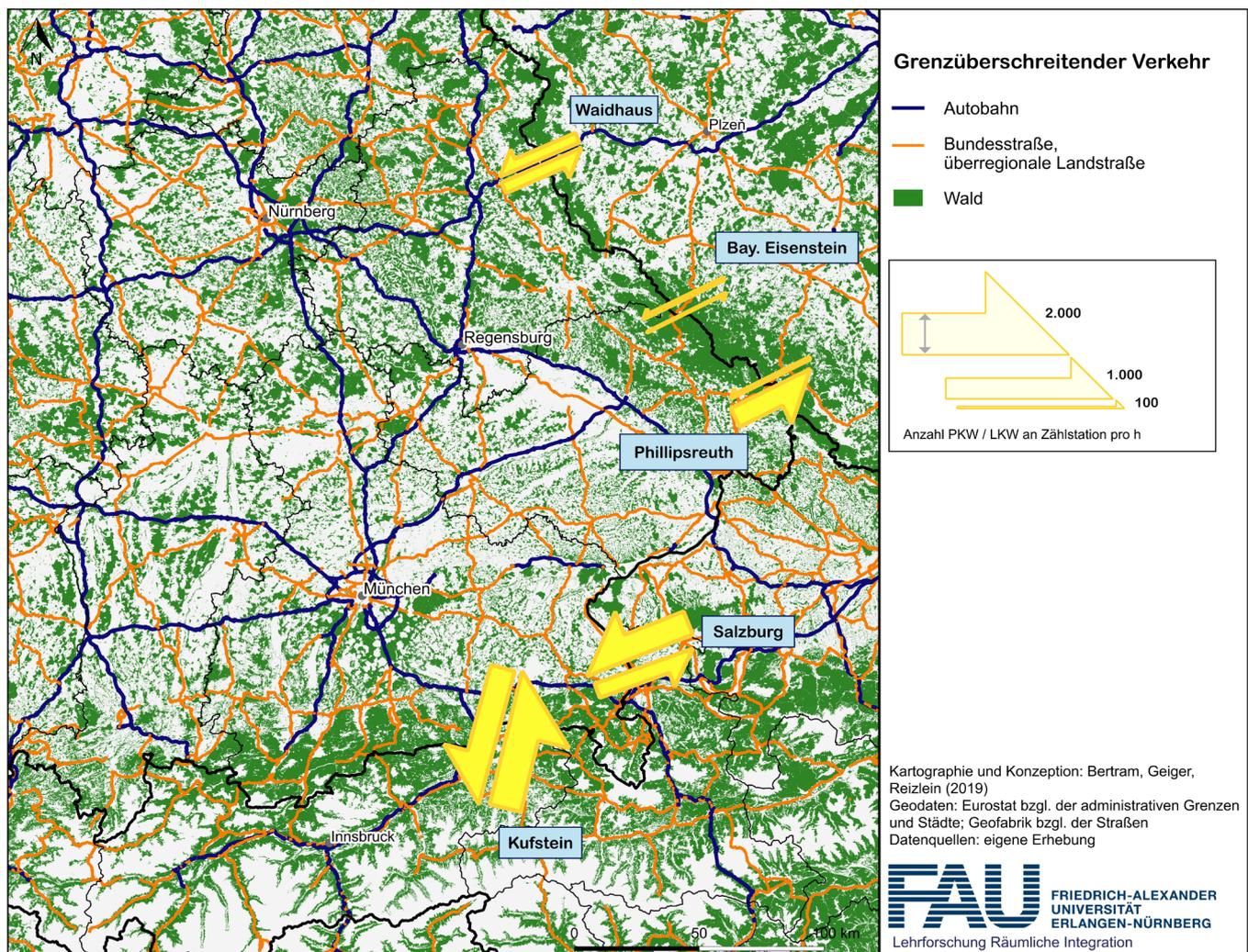
ausgeglichene Situation am Standort Waidhaus lässt sich vor allem durch die grenzüberschreitende Autobahn (A6) und den dadurch auftretenden Verkehr in beiden Richtungen erklären. Die nächsten Standorte im bayerisch-tschechischen Grenzraum in Bayerisch Eisenstein sowie Phillipsreuth zeigen wesentlich auffallendere Differenzen auf. Am Standort Bayerisch Eisenstein wurden demnach im Zeitraum von 07:25-08:25 Uhr 136 Kennzeichen von Tschechien nach Bayern erfasst, von denen 86 Kennzeichen aus der Region Pilsen stammten. Dies entspricht einem Anteil von 63,2% und legt ein hohes Pendleraufkommen nahe.

Am Standort Phillipsreuth hingegen fiel das verhältnismäßig hohe Verkehrsaufkommen nach Tschechien auf (398 Erfassungen in Richtung Tschechien). Den signifikantesten Anteil nahmen dabei Fahrzeuge mit südböhmischem Kennzeichen ein („C“; Anteil von 48,8%). Diese Beobachtung im gemessenen Erhebungszeitraum von 16:45-17:45 Uhr könnte erneut mit einem hohen Pendleraufkommen begründet werden. Die Muster der Erhebungen im bayerisch-österreichischen Grenzraum unterscheiden sich im direkten Vergleich deutlich von denen des bayerisch-tschechischen Grenzraums. Zum einen unterschieden sich die erfassten Dimensionen

signifikant vom bayerisch-tschechischen Grenzraum. Verdeutlicht wird dies besonders am Standort Salzburg-Freilassing mit insgesamt 1921 Erfassungen. Im Erhebungszeitraum von 16:25-17:25 Uhr liegt auch in diesem Fall nahe, dass das hohe Verkehrsaufkommen nach Bayern durch Grenzpendler zu erklären ist. Auffälligstes Merkmal war in diesem Rahmen das Kennzeichen für den Landkreis Berchtesgadener Land („BGL“, „BGD“, „LF“; Anteil von 35,6%). Durch die Zählung in unmittelbarer Grenznähe bei Innsbruck konnte ebenfalls ein äußerst hohes Verkehrsaufkom-

men registriert werden. Auffallende Pendlerstrukturen konnten dabei im Zeitraum von 16:40-17:40 Uhr für den Landkreis Rosenheim beobachtet werden („WS“, „RO“, „AIB“; Anteil von 10,6 %). Weitaus intensiver konnte hingegen der internationale Verkehr wahrgenommen werden. Mit einem internationalen Verkehrsanteil von 39,2 % unterstreicht die Beobachtung die zentrale Transitfunktion des Brenner-Korridors. In Abbildung 7 werden die Pendler auf einer detaillierteren Ebene betrachtet. Die kurzen, grenznahen Pfeile stellen den Lokalverkehr dar. Der Transitverkehr ist durch die großen, längeren Pfeile gekenn-

Abbildung 6: Ergebnisse der Verkehrszählungen an ausgewählten Grenzübergängen



zeichnet. So zeigt sich, dass sich in Salzburg-Freilassing und Bayerisch Eisenstein der Großteil des Verkehrsaufkommens auf den Lokalverkehr beschränkt. Am Grenzübergang Kiefersfelden-Kufstein und Philippsreuth besteht der Verkehr überwiegend aus dem überregionalen Transitverkehr. Im Grenzzort Kufstein liegt dies vor allem an der dort verlaufenden Brenner-Achse, welche im Alpenraum eine Hauptverkehrsachse für den Transport darstellt.

Zusammenfassend zeigen die Auswertungen der Verkehrszählungen drei Dinge auf: Erstens wird deut-

lich, dass Strukturstärke, sprich das Vorhandensein einer Autobahn über einen Grenzübergang, den grenzüberschreitenden Verkehr positiv beeinflusst und damit als eine Verstärkung für räumliche Integration vor allem in großräumiger Hinsicht bezeichnet werden kann. Zweitens zeigt die Tatsache, dass die transnationale Brenner-Achse den Grenzverkehr bei Kufstein-Kiefersfelden in die Höhe treibt, einen Zusammenhang von Verkehrsverflechtungen und dem Grad der räumlichen Integration auf. Drittens muss der grenzüberschreitende Verkehr auch immer auf einer Mikroebene betrachtet werden, um zwischen Tran-

sit- und Lokalverkehr differenzieren zu können. Grenzüberschreitender Verkehr ist aber nicht gleich grenzüberschreitender Verkehr und so sollte somit die Verkehrsplanung im Großen, aber auch im Kleinen grenzüberschreitend gedacht werden.

Abbildung 8 veranschaulicht grundlegende Verkehrsszenarien und -entwicklungen im Alpenraum, deren Entwürfe aus den Erkenntnissen unterschiedlicher Expertenbefragungen hervorgingen und die essenzielle Transitfunktion des Brenner-Korridors im Alpenraum verdeutlichen sollen. Die Skizze linkerhand repräsentiert dabei die

Abbildung 7: Pendlerverflechtungen an Grenzübergängen auf Mikroebene

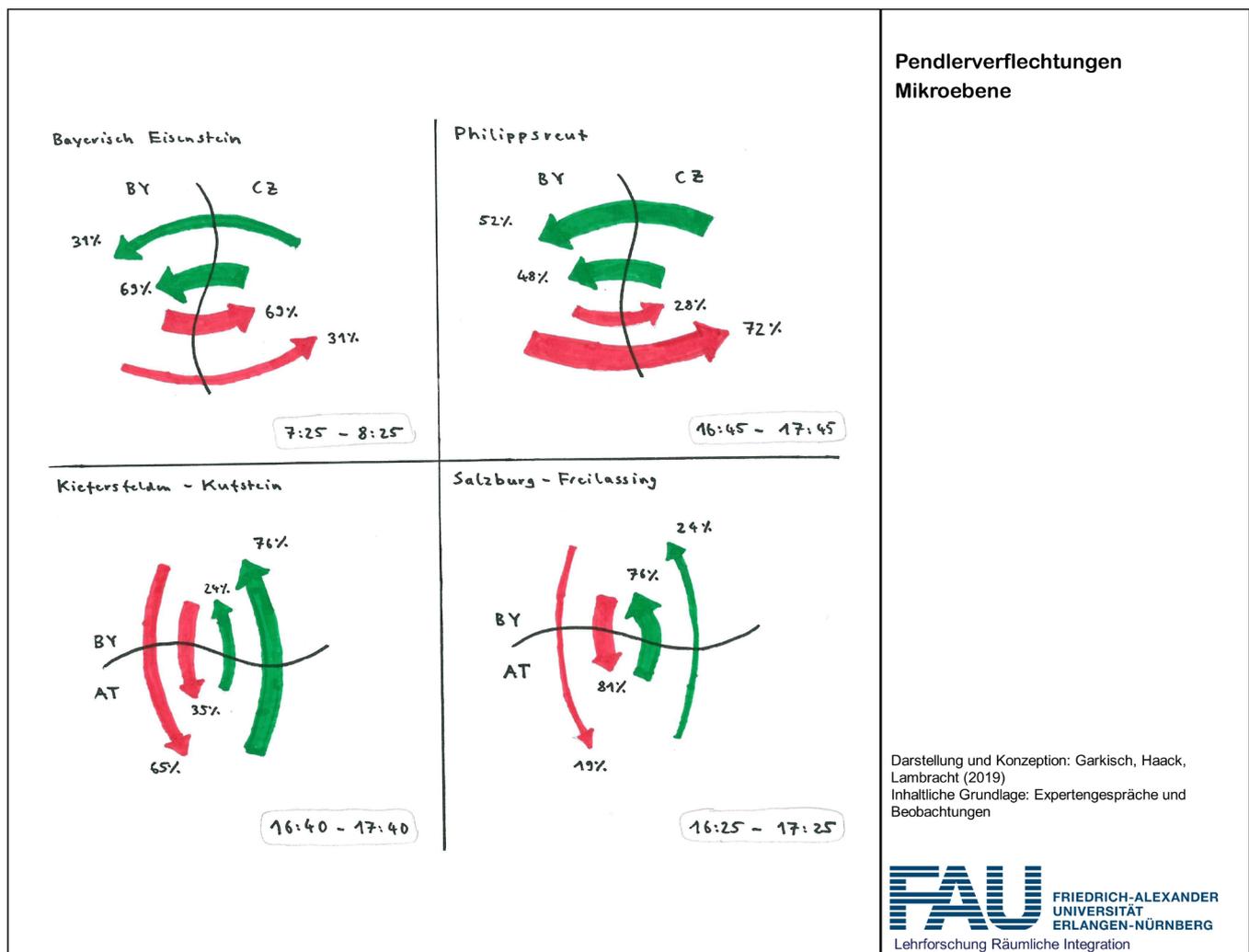
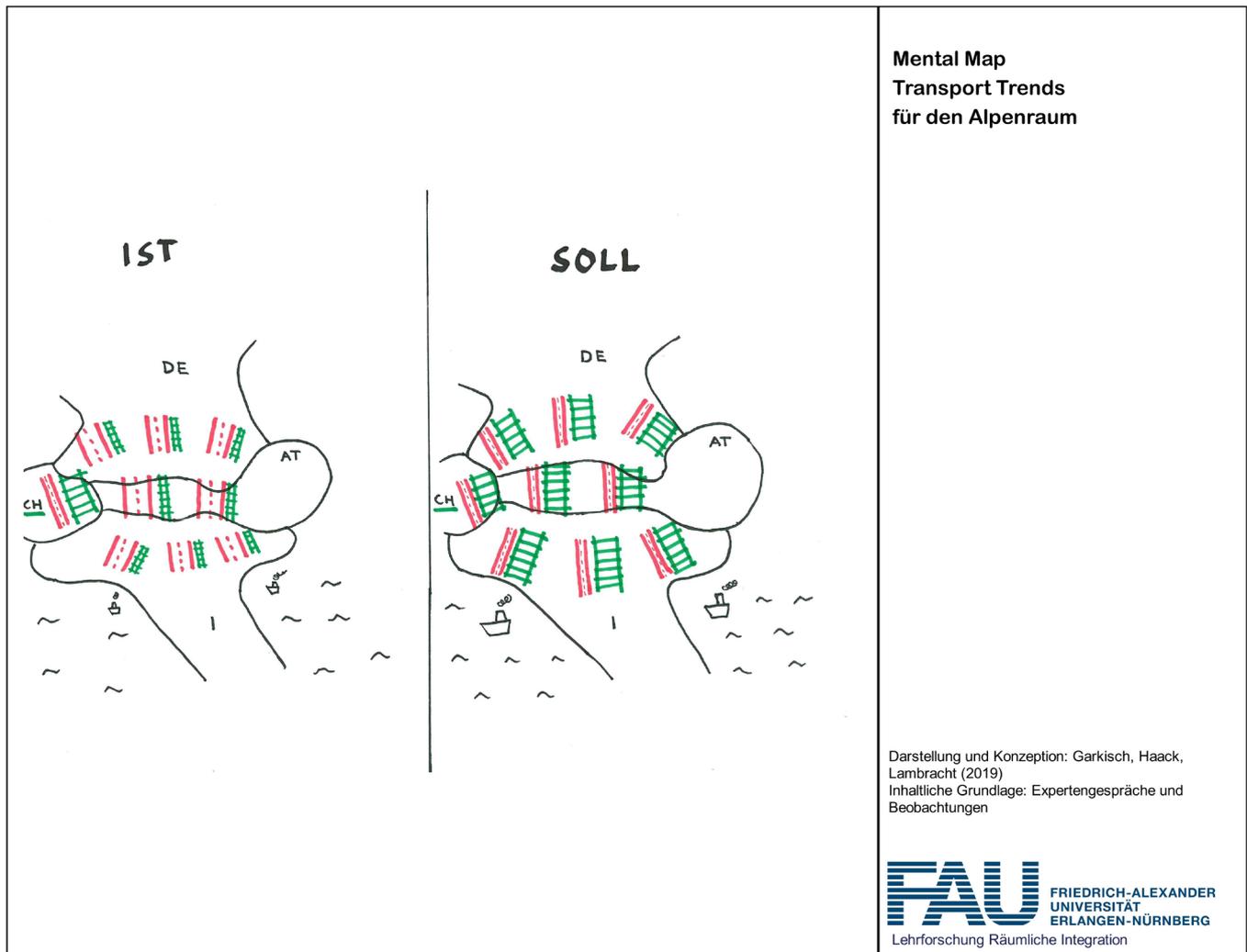


Abbildung 8: Skizze zu aktuellen Trends und möglichen Szenarien im Transportwesen im Alpenraum



gegenwärtige Situation im Bereich des Transports. Die Verbindungen und Transporte, einschließlich der zentralen Tunnelverbindungen des Gotthard-Tunnels, des Brennerbasistunnels und des Tauerntunnels, erfolgen demzufolge primär über das Straßennetz (rot), wohingegen der Transport über das Schienennetz (grün) weniger Gewichtung erhält. Unter Bezugnahme auf verschiedene Gespräche vor Ort wurde ein Bestreben erkennbar, in welchem sich für eine in naher Zukunft veränderte Gewichtung zwischen Straße und Schiene ausgesprochen wird (Skizze rechterhand). Unter dem Begriff des „*modal split*“ wird

eine Verkehrsverlagerung im Bereich des Transports angestrebt, die einen Anteil von 70% über das Schienennetz und einen Anteil von 30% über das Straßennetz ausmachen soll. Darüber hinaus wurde für eine Planung von Strecken plädiert, die ausschließlich dem Zweck des Güterverkehrs dienen sollen. Beispielhafter Bezug wurde hier auf die Schweiz genommen, in der jene prozentuale Verteilung bereits erfolgreich umgesetzt wurde.

// Zusammenfassung

In beiden Grensräumen lässt sich in direkter Grenznähe eine Konvergenz hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung erkennen. Zudem ist das Grenzpendeln stark von der gegebenen Infrastruktur abhängig, die wiederum, vor allem im Alpenraum, von der Morphologie und Topographie der Umgebung beeinflusst wird. Auf den Hauptverkehrsachsen durch die Alpen sind weniger Grenzpendler, sondern vor allem Transitverkehr unterwegs, weshalb in der zukünftigen alpinen Verkehrsplanung der ‚Modal Split‘ mit dem Übergang auf den Schienengüterverkehr angepasst werden sollte.

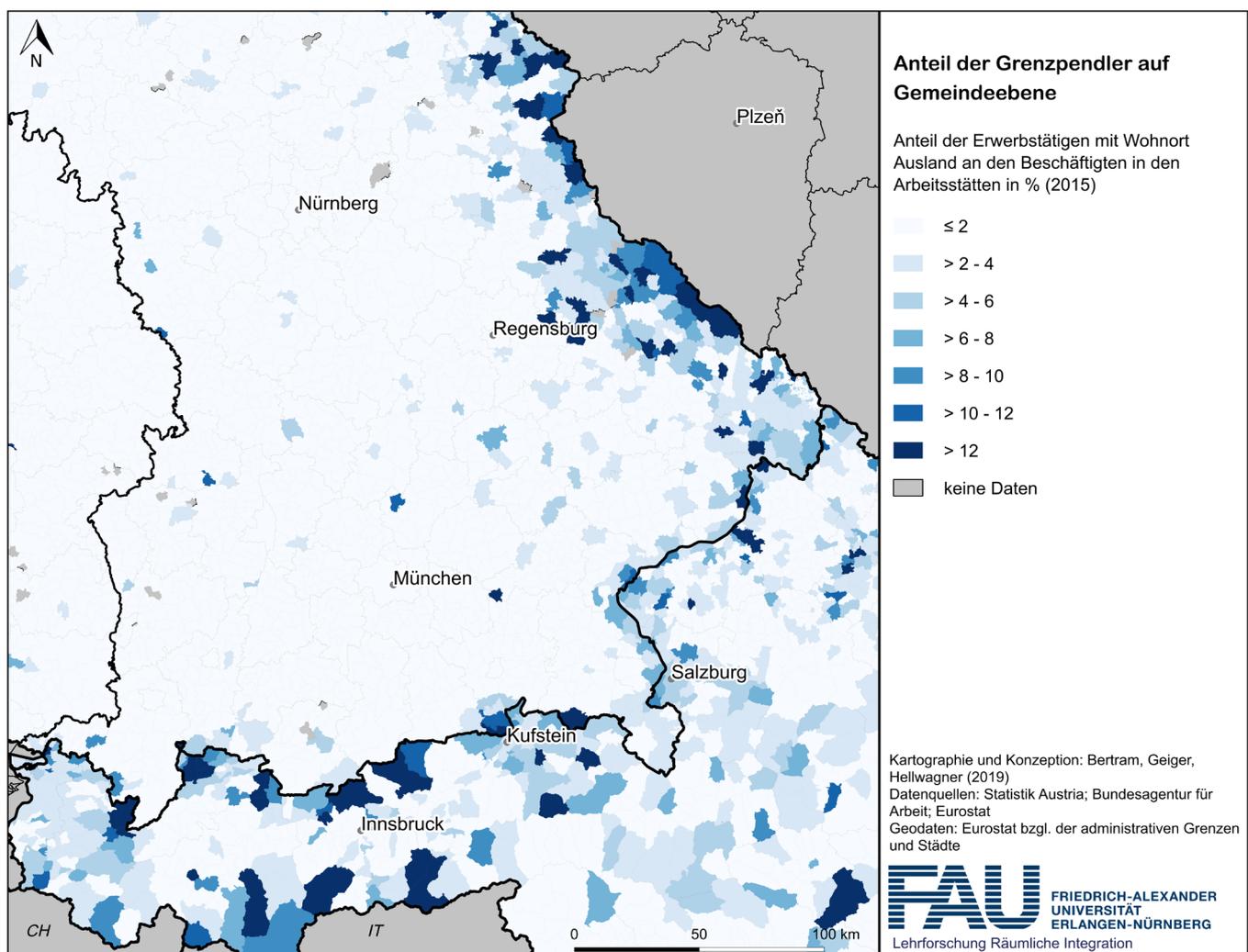
5.2 Arbeitsmarkt, Wirtschaft und Tourismus

Nach der Betrachtung der Siedlungs- und Verkehrsstruktur sowie den punktuell gemessenen Pendlerverflechtungen aus primärstatistischen Erhebungen, richtet sich der Fokus nun auf grundle-

gende Fragen der Wirtschafts- und Arbeitsmarktstrukturen in den Grenzregionen. Die vorliegende Abbildung 9 vermittelt vor dem Hintergrund der Frage nach räumlicher Integration eine detaillier-

te Übersicht über den Anteil der Grenzpendler (Personen mit Wohnsitz im Ausland, die im Rahmen der Erwerbstätigkeit regelmäßig die nationalstaatliche Grenze passieren) auf Gemeindeebene des Jahres 2015.

Abbildung 9: Pendlerverflechtungen in den jeweiligen Grensräumen zu Österreich und Tschechien (2015)



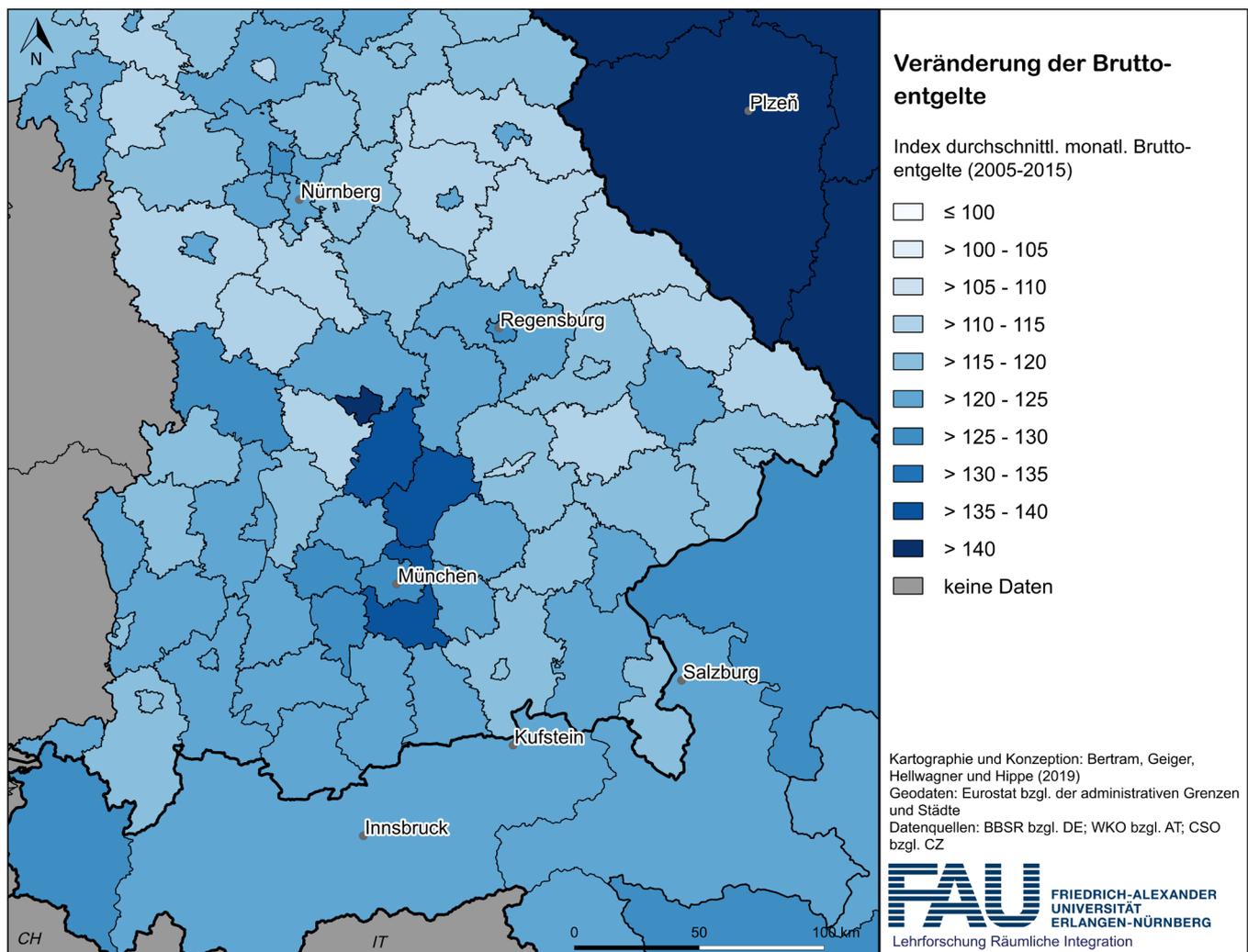
Bei der Untersuchung der Grenzregion zwischen Bayern und Österreich wurde zunächst im Bereich des Allgäus ein intensives Grenzpendleraufkommen identifiziert. Ein signifikantes Beispiel innerhalb dieses Raums ist das Kleinwalsertal auf österreichischer Seite der Grenze, das primär durch seinen Status als eines der größten Tourismusziele Österreichs durch ein ausgeprägtes Pendleraufkommen auffällt (Beispiel: Gemeinde Mittelberg im Kleinwalsertal mit Pendleranteil von 13,2 % / 323 von 2439 Erwerbstätigen). Ein zusätzlich prägender Faktor des Kleinwalsertals ist auf die hiesige Morphologie zurückzuführen.

Die alpine Geländestruktur führt folglich dazu, dass das Kleinwalsertal ohne direkte Verkehrsanbindung zum restlichen Bezirk Bregenz nur über Deutschland erreicht werden kann. Diese morphologische Gegebenheit wirkt wiederum als Antriebsfaktor für die räumliche Integration. Ein vergleichbar hohes Pendleraufkommen ließ sich in zahlreichen Bereichen des österreichischen Grenzraums feststellen. Darunter waren die Bereiche von Innsbruck und des Brenner-Korridors sowie Kufsteins. Der bayerisch-österreichische Grenzraum offenbart letztlich eine auffällige Asymmetrie, da

der Anteil der Grenzpendler an allen Beschäftigten in Österreich deutlich höher ist als in Bayern. Salzburg tritt im Rahmen dieser Darstellung, obgleich seiner 5791 Grenzpendler, weniger dominant in Erscheinung, da die Pendler in Relativität zur Gesamtzahl an Erwerbstätigen weniger Gewichtung erhalten (Pendleranteil von 5,1 % / 5791 von 113 220 Erwerbstätigen).

Der Blick auf die parallel untersuchte Grenzregion zwischen Bayern und Tschechien gewährt eine andere Perspektive. Obgleich für tschechische Regionen im Rahmen der Untersuchung keine Daten zur

Abbildung 10: Entwicklung der durchschnittlichen Veränderungen der Bruttoarbeitsentgelte (2005-2015).



Verfügung standen, wird das hohe Grenzpendleraufkommen auf bayerischer Seite der Grenzregion deutlich. Hier ist gebietsweise mehr als jeder zehnte Erwerbstätige ein Einpendler aus dem Ausland. Ein besonders auffallendes Beispiel stellt die touristisch geprägte Gemeinde Lohberg im Oberpfälzer Landkreis Cham dar. Rund 66 der 252 Erwerbstätigen haben ihren Wohnort im Ausland und pendeln im Rahmen ihrer Erwerbstätigkeit regelmäßig über die Grenze. Dies entspricht einem Anteil von 26,2%. Zusammenfassend zeichnen sich im direkten Vergleich beider Grenzregionen zwei deutlich voneinander abweichende Situationen ab. Im Bereich der bayerisch-tschechischen Grenze konnte vor allem ein starkes Grenzpendleraufkommen von Tschechien in Richtung Deutschland identifiziert werden. Im Bereich der bayerisch-österreichischen Grenze hingegen konnten umfangreiche Grenzpendlerströme von Deutschland in Richtung Österreich festgestellt werden. Parallel dazu weist neben der unterschiedlichen Richtung der Grenzpendlerströme zudem die Anzahl der Grenzpendler eine signifikante Differenz auf. Der bayerisch-österreichische Grenzraum tritt mit 17073 Grenzpendlern weit auspränter in Erscheinung als der bayerisch-tschechische Grenzraum mit 7380 Grenzpendlern.

Ein möglicher Grund für diese Grenzpendlerzusammenhänge sind die unterschiedlichen Arbeitsmarktverhältnisse in den Grenzregionen.

Aus diesem Grund werden im Folgenden räumliche Unterschiede bezüglich des Arbeitsmarktes ana-

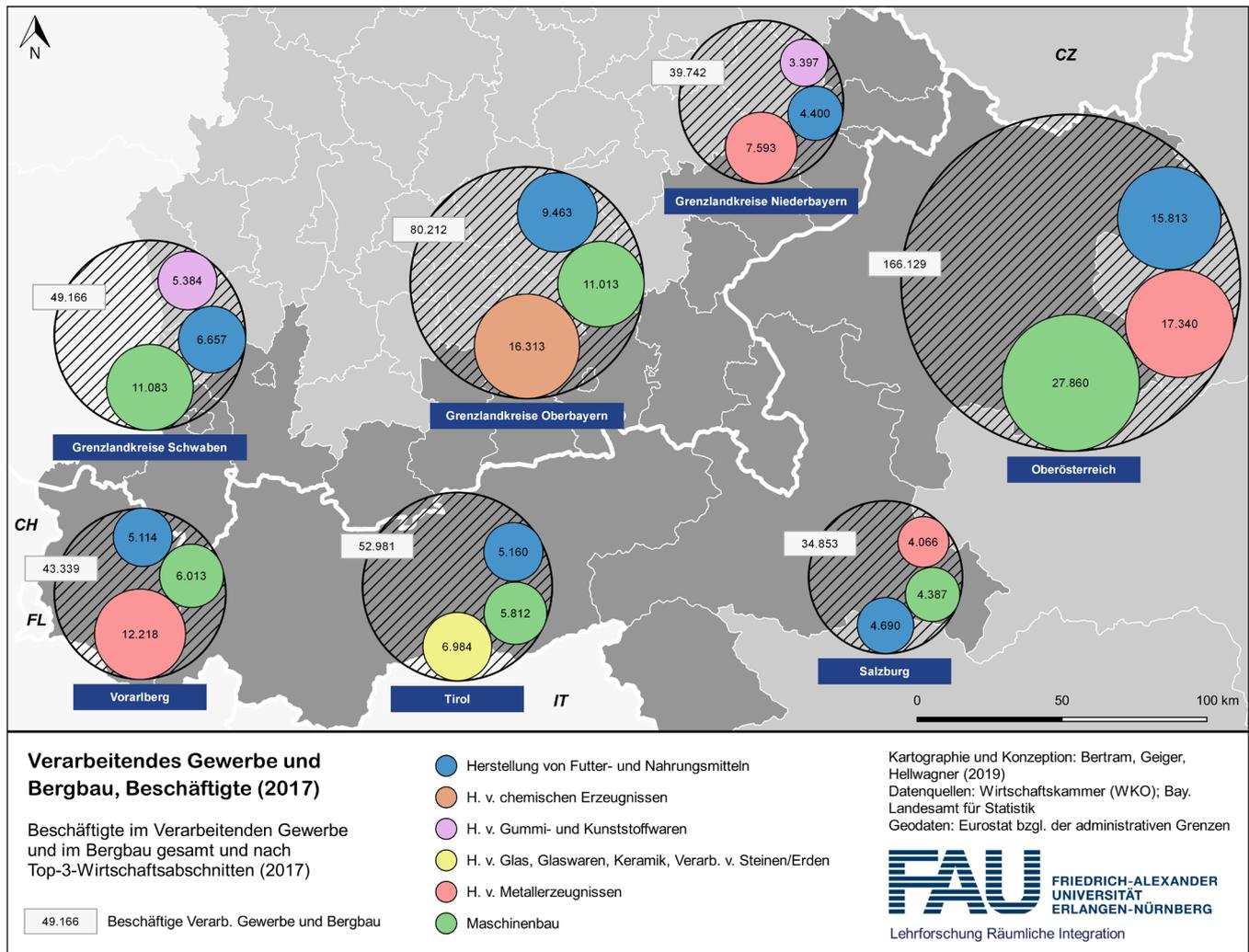
lysiert. Ein wichtiger Indikator hierfür sind die durchschnittlichen Veränderungen der Bruttoentgelte der Arbeitnehmer (im Folgenden auch als Bruttolöhne bezeichnet). Diese sind sowohl bei der Wohn- als auch bei der Arbeitsraumsuche ein großer Standortfaktor. Aufgrund dessen ist ein Vergleich des Lohnniveaus über die untersuchten Grenzen hinweg unabdingbar. Der durchschnittliche monatliche Bruttolohn aller Arbeitnehmer im Jahre 2014 in Österreich liegt nur knapp hinter dem Wert Bayerns. Hingegen beträgt das betrachtete Einkommen in der Tschechischen Republik lediglich etwa ein Drittel der Zahlen Österreichs und Bayerns (Statista 2019). Mit diesem grundsätzlichen Wissen zur Lohnverteilung innerhalb der zu betrachtenden Regionen lässt sich Abbildung 10 erklären. In der dargestellten Karte ist die indizierte Veränderung der durchschnittlichen monatlichen Bruttolöhne von 2005 bis 2015 dargestellt. In allen Regionen hat sich das Lohnniveau erhöht - je stärker, desto dunkler ist die entsprechende Raumeinheit in der Abbildung dargestellt. Bei der genaueren Betrachtung der Grafik fällt auf, dass sich für den Freistaat Bayern ein relativ ausgeglichenes Verteilungsmuster ergibt. Rund um die Metropolregionen, vor allem den Raum München, ist jedoch ein überdurchschnittlicher Lohnanstieg zu verzeichnen. Dieses Erstarken der Metropolen deutet auf eine Polarisierung innerhalb Bayerns hin. Je weiter östlich die Raumeinheiten Bayerns gelegen sind, desto geringer ist die Steigerung der durchschnittlichen Löhne. Auf der anderen Seite der bayerisch-tschechischen Grenze ist

im Gegensatz hierzu ein starker Anstieg der Werte erkennbar. Dieses Muster deutet auf eine Annäherung bzw. Konvergenz der Bruttolöhne zwischen Bayern und der Tschechischen Republik hin, da der absolute Lohnniveauunterschied zwischen den beiden mit dem Faktor drei zu beschreiben ist. Österreich weist ein ähnliches Bild zu Bayern auf. Beide Regionen entwickeln sich nahezu gleich, jedoch ist vor allem in den Grenzregionen Berchtesgadener Land / Salzburg und Allgäu / Tirol auffällig, dass die Löhne in Österreich etwas mehr steigen als in Bayern. Auch hier ist aufgrund der absoluten Zahlen somit von einer Konvergenz zu sprechen, welche jedoch schon fortgeschrittener ist, als dies im bayerisch-tschechischen Grenzgebiet der Fall ist.

Mit Hinblick auf Fragen der räumlichen Integration ist die Wirtschaftsstruktur in Grenzgebieten ebenso von großer Bedeutung. Im Sinne einer zunehmenden grenzüberschreitenden Integration kann eine ähnliche Wirtschaftsstruktur beiderseits der Grenze möglicherweise kooperationsfördernd wirken. Genauso können aber gerade die beruflichen Optionen, die sich durch unterschiedliche Strukturen beiderseits der Grenze ergeben, zum Pendeln animieren und auf diese Weise räumliche Integration befördern.

Die Abbildungen 11 und 12 visualisieren Ähnlichkeiten und Unterschiede in der Wirtschaftsstruktur in den bayerischen Grenzgebieten. Den Abbildungen liegen die Beschäftigtenzahlen im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe, unterteilt nach Wirtschaftsabschnitten

Abbildung 11: Beschäftigte (Verarbeitendes Gewerbe & Bergbau) im bayerischen Grenzraum zu Österreich



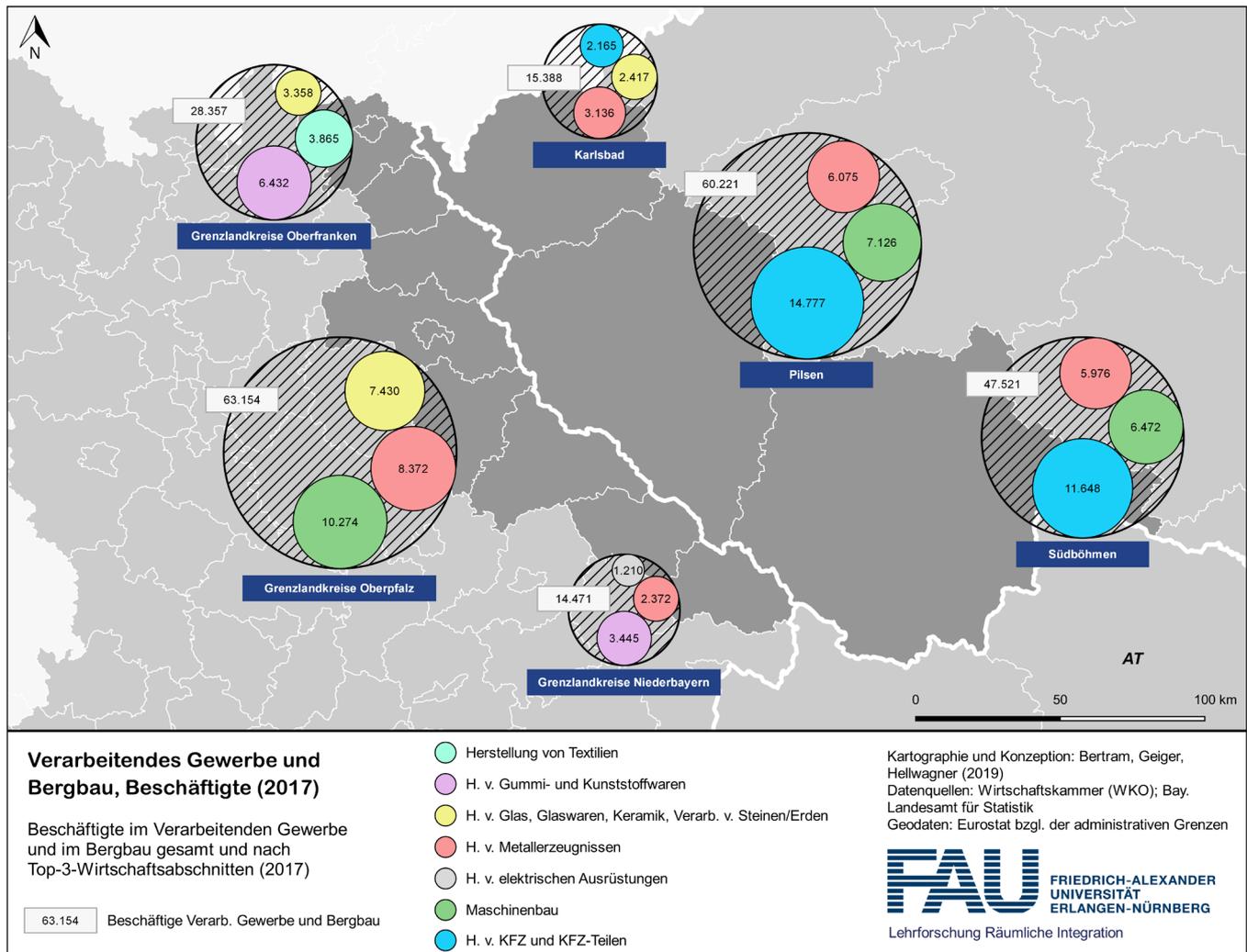
(WZ08), zu Grunde. Es handelt sich um Momentaufnahmen aus dem Jahr 2017. Während in Österreich die Grenzbundesländer Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg und in Tschechien die Grenzregionen Karlsbad, Pilsen und Südböhmen abgebildet werden, wurde auf bayerischer Seite die erste Landkreisreihe mit den kreisfreien Städten (Kempten, Kaufbeuren und Rosenheim bzw. Hof und Weiden) ausgewählt. Durch diese Begrenzung in Verbindung mit der entsprechenden Datenverfügbarkeit konnten Gebiete mit ähnlichen Beschäftigtenvolumina identifiziert und dargestellt werden.

Im bayerisch-österreichischen Grenzraum handelt es sich grundsätzlich um eine relativ homogene Struktur im Verarbeitenden Gewerbe und Bergbau. Von Vorarlberg bis Oberösterreich sowie von Schwaben bis Niederbayern dominieren die Wirtschaftsabschnitte Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln, Herstellung von Metallserzeugnissen sowie Maschinenbau. Diesen homogenen Strukturen zum Trotz, lassen sich vereinzelt, jedoch bedeutende regionale Spezialisierungen ablesen. So etwa in Tirol, wo die Herstellung von Glas, Glaswaren, Keramik und die Verarbeitung von Steinen und Erden den

größten Wirtschaftsabschnitt stellt. Diese Bedeutung ist vor allem auf die traditionelle Glasindustrie im Unterinntal zurückzuführen (Tirol-Atlas o.J.). In Oberbayern dominiert hingegen die Herstellung von chemischen Erzeugnissen, getrieben durch große Arbeitgeber im bayerischen Chemiedreieck, insbesondere in Burghausen.

Im bayerisch-tschechischen Grenzraum gestaltet sich die Struktur im Verarbeitenden Gewerbe und Bergbau wesentlich heterogener. Vor allem in den Regionen Pilsen und Südböhmen dominieren die Herstellung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahr-

Abbildung 12: Beschäftigte (Verarbeitendes Gewerbe & Bergbau) im bayerischen Grenzraum zu Tschechien.



zeugteilen. Das modifiziert zu Teilen den Befunden aus dem Entwicklungsgutachten Bayern-Tschechien, die den bayerischen Regierungsbezirken ebenso eine starke Dominanz der Automobilbranche attestierte (Grontmij GmbH 2015: 20ff.). Durch die Begrenzung auf die erste Kreisreihe wurde dieser Faktor jedoch stark abgedämpft – auf bayerischer Seite befinden sich die Automobilstandorte, etwa Deggendorf, weiter im Hinterland. Aber auch für Bayern und Tschechien lassen sich grenzüberschreitende Ähnlichkeiten feststellen. So kristallisiert sich im Norden des Grenzraumes, in den Regierungsbezirken Oberfranken

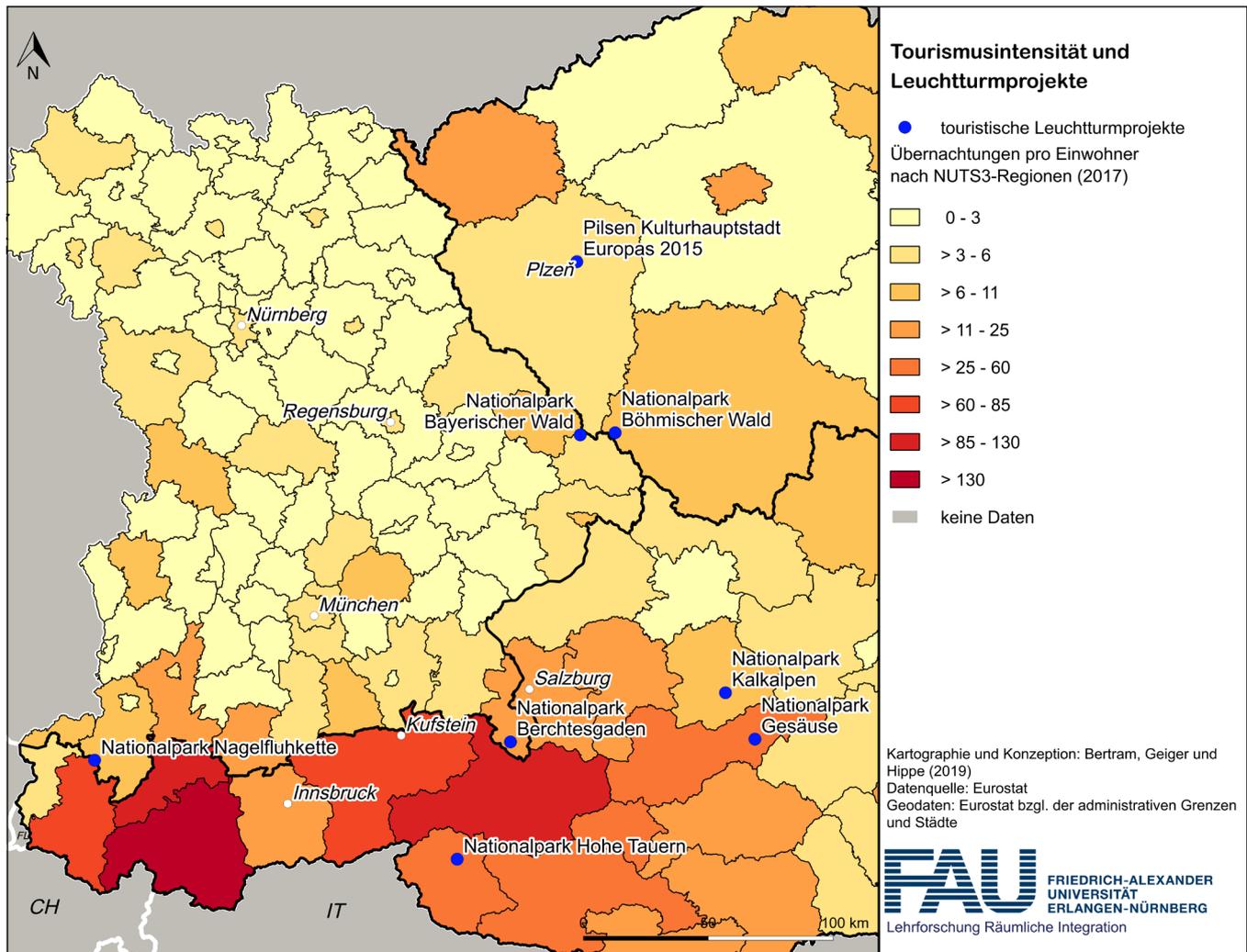
und Oberpfalz sowie der Region Karlsbad, ein grenzübergreifender Glas- und Keramikcluster heraus.

Mithilfe von touristischen Kennzahlen lassen sich zusätzlich Aussagen über die grenzüberschreitende Wirtschaftskooperation treffen. Denn in aktiven Kooperationen können grenznahe Regionen in Tourismusprojekten zusammenarbeiten und somit beidseitig aus dieser Gemeinschaftsproduktion ökonomisch nachhaltig profitieren.

Um solche grenzüberschreitenden Aktivitäten im Forschungsraum aufzuzeigen, bildet Abbildung 13

die Tourismusintensität in den bayerisch-tschechischen und bayerisch-österreichischen Grenzräumen ab. Hierfür wurden die absoluten Übernachtungszahlen der bayerischen, tschechischen und österreichischen NUTS-3-Regionen für das Jahr 2017 verwendet. Angesichts von unterschiedlich großen NUTS-3-Regionen und dadurch entstehende Schwierigkeiten in der Vergleichbarkeit der absoluten Zahlen werden die Übernachtungen durch die jeweiligen Einwohnerzahlen des Jahres 2017 relativiert. Zur besseren Einordnung der Zahlen werden zudem touristische Leuchtturmprojekte im grenznahen

Abbildung 13: Übersichtskarte zu Tourismusintensität und Leuchtturmprojekte im Untersuchungsgebiet (2017)



Raum herausgehoben.

Betrachtet man die bayerisch-österreichische Grenzregion, wird ein Unterschied in der Tourismusintensität deutlich. Während die österreichischen Regionen sehr hohe Übernachtungszahlen je Einwohner aufweisen, verfügen die bayerischen Regionen über deutlich geringere Anteile. Dies wird insbesondere im westlichen Grenzraum ersichtlich, wo in Österreich Schwerpunkte des alpinen Tourismus aufkommens liegen. Die bayerisch-tschechische Grenzregion hingegen wird insgesamt weniger intensiv bereist. Auch in diesem Falle entsteht der

Eindruck, dass die bayerischen Regionen über niedrigere Übernachtungszahlen je Einwohner verfügen. Ein möglicher Grund hierfür ist die grobe NUTS-3-Einteilung Tschechiens. Dadurch können größere Städte, die ein höheres Tourismusaufkommen aufzeichnen und nicht in der Grenzregion liegen, das Ergebnis verzerren.

Allgemein lässt sich sagen, dass im bayerisch-tschechischen Grenzraum noch nicht genutzte Potenziale liegen. Durch stärkere Zusammenarbeit der Nationalparks Bayerischer Wald und Böhmischer Wald könnten die umliegenden Re-

gionen von einem höheren Tourismus aufkommen profitieren. Zudem ist es möglich, dass durch die Vergabe der Kulturhauptstadt Europas an Pilsen im Jahre 2015 errichteten Infrastrukturen und neu erworbenen Expertisen verwendet werden können, sodass die naheliegenden Regionen daraus Vorteile ziehen können. Eine solche Kooperation von Nationalparks wäre für die bayerisch-österreichische Grenzregion ebenso ein Tourismusmagnet. Hier gibt es jedoch abgesehen vom Naturpark Nagelfluhkette keine beidseitigen und grenznahen Nationalparks.

Grundsätzlich ist jedoch die Bereitschaft zur Zusammenarbeit in Tourismusprojekten größer als in anderen Wirtschaftsbereichen, wo die Barrieren deutlich höher sind. So gibt es beispielsweise gemeinsam konzipierte Tourismusmarketingkonzepte, die grenzübergreifend angelegt sind (Bsp.: Simbach (D) und Braunau am Inn (AT) betreiben gemeinsames Stadtmarketing). Im Bereich der anderen Wirtschafts-

sektoren wird die andere Seite der Grenze allerdings oftmals als „Konkurrenz“ wahrgenommen, was zwar zu grenzüberschreitenden Verflechtungen durch Berufspendler führt, aber keine Zusammenarbeit der jeweiligen landesinternen Wirtschaftsstrukturen nach sich zieht (Bsp.: Arbeitspendler im Raum Salzburg-Freilassing oder Grenzpendler zu den Chemiewerken in Burghausen). Das Potenzial zur grenzüber-

schreitenden Kooperation hinsichtlich des Tourismus und weiteren wirtschaftlichen Bereichen ist definitiv vorhanden.

// Zusammenfassung

Die Pendlerzahlen der Arbeitnehmer sind in beiden Grenzregionen jeweils asymmetrisch. Während an der bayerisch-tschechischen Grenze vor allem tschechische Staatsbürger pendeln, so sind es an der bayerisch-österreichischen Grenze primär deutsche Arbeitnehmer, welche über die Grenze hinweg fahren, um im benachbarten Land zu arbeiten. Ein Grund hierfür sind unter anderem Unterschiede des Lohnniveaus und unveränderbare naturräumliche Gegebenheiten, welche die räumliche Integration begünstigen. Unterstützend hinzu kommt eine festzustellende Ähnlichkeit der Wirtschaftsstruktur. Viele Unternehmen beiderseits der Grenzen sind im gleichen Wirtschaftssegment tätig, wodurch eine Interaktion und Kooperation über Staatsgrenzen hinweg möglich ist. Im Bereich des Tourismus ist festzuhalten, dass eine hohe Bereitschaft der Zusammenarbeit in Tourismusprojekten vorliegt. Positive Beispiele sind vor allem der gemeinsame Schutz und die Vermarktung vorhandener Naturräume wie dem Bayerischen-/ Böhmerwald oder der Nagelfluhkette in den Allgäuer Alpen. Hieraus lässt sich sagen, dass der Wirtschafts- und Arbeitsmarkt sowie der Faktor Tourismus einen hohen Einfluss auf Prozesse der räumlichen Integration in Grenzräumen haben.

5.3 Einzelhandel und Daseinsvorsorge

Einangangs wurde die These aufgeworfen, dass größere Preisunterschiede für spezifische Waren und Dienstleistungen die grenzüberschreitenden Verflechtungen fördern. Davon abgesehen wird diskutiert, ob grenzüberschreitende Kooperation die räumliche Integration verstärkt. Dazu wird auf der Ebene der Landesplanung begonnen, die landesplanerischen Doppelzentren im bayerisch-tschechischen und -österreichischen Grenzraum vorgestellt und anschließend auf die grenzüberschrei-

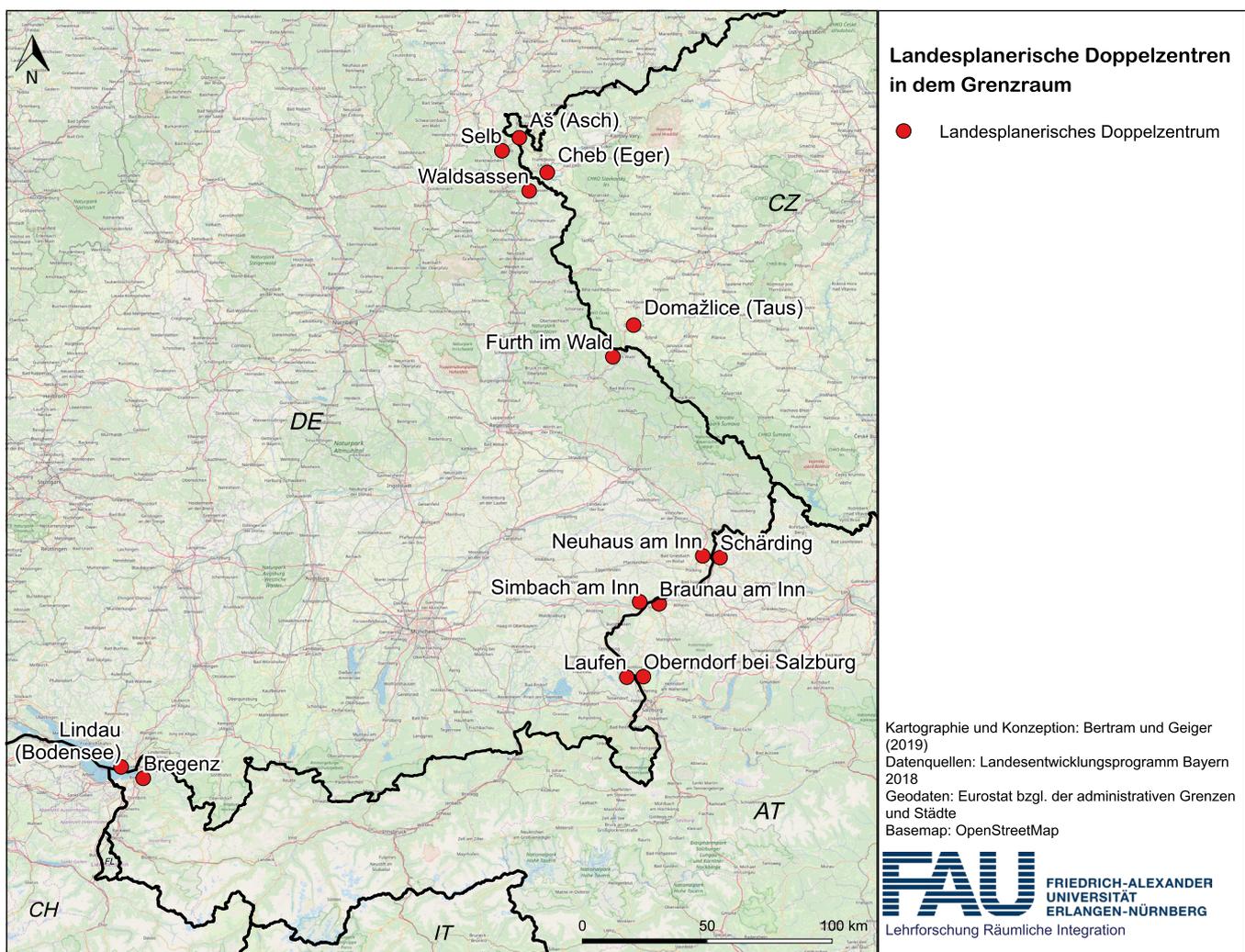
tende Kooperation im Rettungswesen eingegangen.

Wie die landesplanerischen Doppelzentren in der Praxis aussehen, lässt sich in Abbildung 14 erkennen, welche die im bayerischen Landesentwicklungsprogramm festgelegten Verknüpfungen darstellt. Hier kann man erkennen, dass von den sieben grenzüberschreitenden Planungsbereichen drei an der bayerisch-tschechischen Grenze liegen und vier an der Grenze zu Österreich. Die Zentren Lindau/Bregenz, Selb/Asch

und Waldsassen/Eger sind dabei als Oberzentren gekennzeichnet, die restlichen als Mittelzentren.

Der Sinn dieser grenzüberschreitenden Doppelzentren wird im LEP 2018 als folgender Grundsatz geführt: „Die grenzüberschreitend festgelegten Zentralen Orte mit Österreich und Tschechien sollen die grenzüberschreitende Entwicklung und Zusammenarbeit besonders vorantreiben“. Die landesplanerische Einteilung als gemeinsame Zentren soll einerseits der integrativen grenzüberschreitenden Entwicklung

Abbildung 14: Übersichtskarte zu landesplanerischen Doppelzentren in den Grenzräumen



dienen, andererseits ist die Sinnhaftigkeit dieser Einteilung dadurch gegeben, dass der Raum durch die geöffneten Grenzen durchaus auch gemeinsame, grenzüberschreitende Verflechtungsbereiche aufweist und gegebenenfalls ergänzende Einrichtungen der Versorgung bereithält oder darauf angewiesen ist.

Als Beispiel für einen grenzüberschreitenden Verflechtungsbereich lässt sich die bereits angesprochene Tourismusregion Braunau/Simbach anführen, die bereits seit 2015 ein gemeinsames, europaweit erstmaliges, Stadtmarketing eingerichtet hat. Ziel des gemeinsamen Stadtmarketings ist nicht nur die Stärkung der Tourismusregion, sondern vor allem auch der Bereich der Wirtschaftsförderung für einen zufriedenstellenden grenzüberschreitenden Versorgungsraum hinsichtlich der „services of general interest“, vor allem auch im Hinblick auf die Nahversorgung.

Wie bereits erwähnt, wurde für

Tschechien, Österreich und Bayern ein identischer Warenkorb mit Standardprodukten erstellt. Pro Land gab es jeweils die drei Erhebungsobjekte Discounter, Vollsortimenter und SB-Warenhaus, welche in Abbildung 15 jeweils in orange, blau und grün dargestellt sind. Auf der Y-Achse ist zudem der Preis in Euro aufgetragen, um zu sehen, wie teuer der jeweilige Warenkorb ist. Wie man erkennen kann, sind die Warenkörbe in Tschechien mit Ausnahme von „Billa“ am günstigsten. Vor allem die niedrigen Preisniveaus von „Lidl“ und „Tesco“ fallen auf. Etwas höher ist das allgemeine Preisniveau in Bayern, nur der Verbrauchermarkt „Rewe“ ist etwas günstiger als „Billa“ in Tschechien. Am höchsten ist das Preisniveau jedoch in Österreich. Dort wurden bei allen drei Standorten die höchsten Preise erhoben. Wo die Unterschiede im Detail liegen, kann man an den vier Kategorien Fleisch und Wurst, Obst und Gemüse, Trockenprodukte und Milchprodukte und Eier

Eier sehen, welche in der Grafik rechts aufgetragen sind. Allgemein sind diese unterschiedlichen Preisniveaus ein wichtiger Faktor bei der räumlichen Integration, da niedrigere Preise ein Grund für einen Grenzübertritt darstellen. Sind bestimmte Produkte jenseits der Grenze günstiger, machen Menschen tendenziell öfter den Umweg in das andere Land, um dort einzukaufen. Insgesamt kann man daher, unter Beachtung der Interviewergebnisse, die aufgestellte These, dass dort, wo die Unterschiede zwischen Ländern besonders groß sind, auch die Interaktion höher ist, untermauern.

Die vorliegende Abbildung 16 soll eine allgemeine Übersicht über das grenzüberschreitende Rettungswesen vermitteln. Unter Bezugnahme auf mehrere Interviews, die während des Forschungsaufenthalts vor Ort geführt wurden, konnten unterschiedliche Szenarien identifiziert werden. Folglich lässt sich vor allem für den bayerisch-tschechischen

Abbildung 15: Ergebnisse der Warenkorbhebung (02/2019)

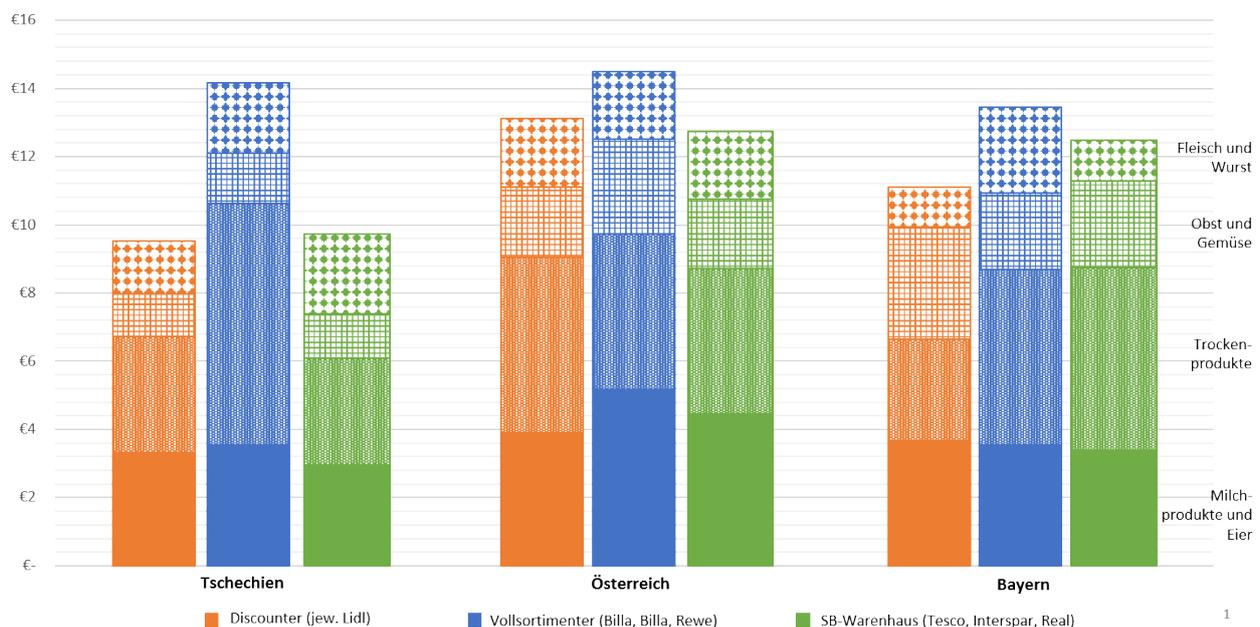
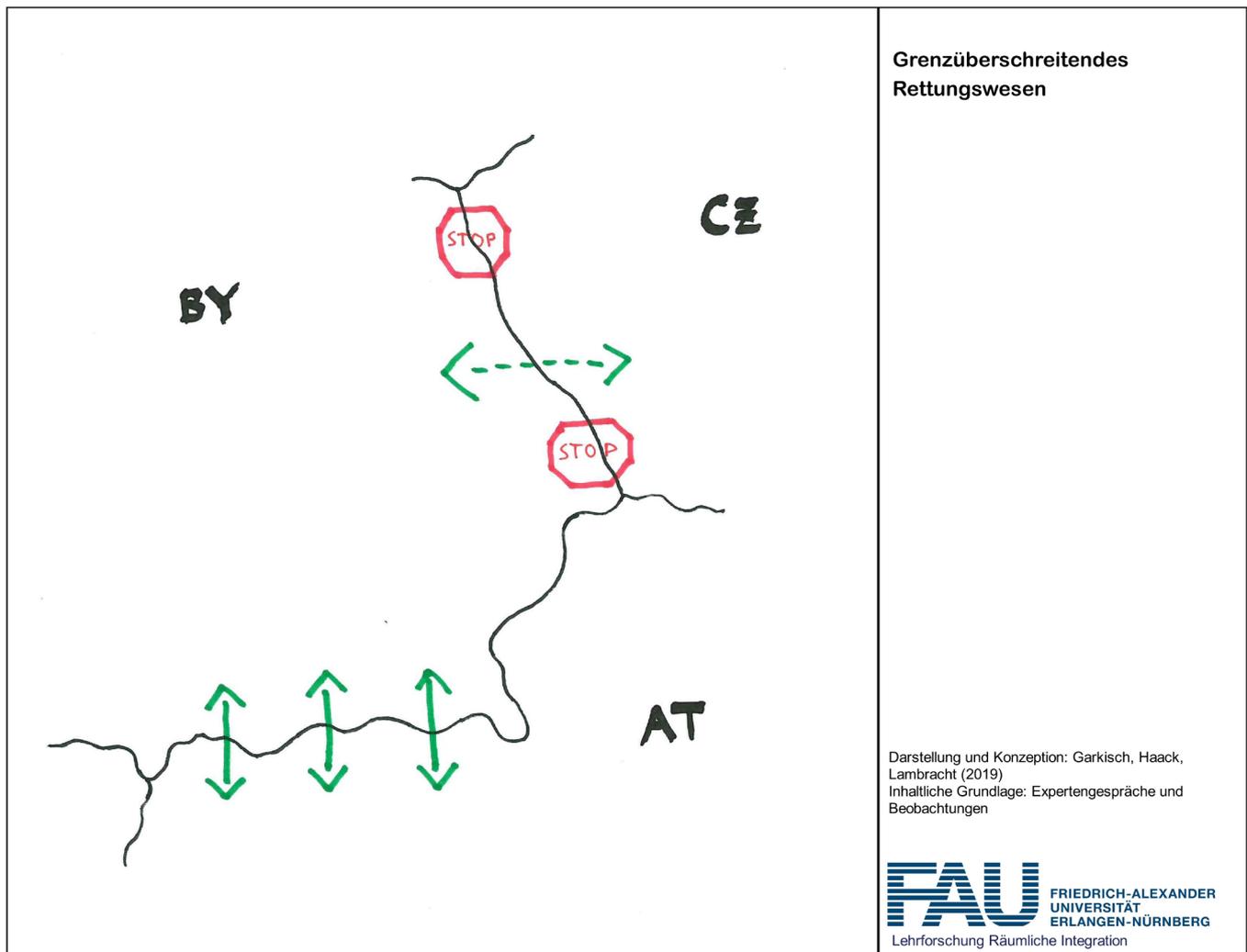


Abbildung 16: Skizze zu grenzüberschreitendem Rettungswesen in den Grenzräumen



Grenzraum das Bild eines relativ undurchlässigen Grenzraums für das grenzüberschreitende Gesundheitswesen bzw. für den Rettungsdienst abstrahieren. Parallel dazu tritt der bayerisch-österreichische Grenzraum mit einem deutlich fortgeschrittenerem Regularium in Erscheinung. Nichtsdestotrotz konnten auch einige wenige Ausnahmen identifiziert werden, die von der Norm abweichen. So konnte aus den Interviews entnommen werden, dass an ausgewählten Orten auf kleinräumiger Ebene (besonders im Grenzraum zwischen Oberpfalz und der Pilsner Region) eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen dem

deutsch-tschechischen Rettungswesen voranschreitet. Anhand dieses Beispiels lässt sich feststellen, dass die grenzüberschreitende Kooperation maßgeblich mit der Integration in räumlicher Hinsicht zusammenhängt.

Wie schwierig und langwierig derartige Prozesse sind und welche Ebenen davon direkt und indirekt betroffen sind, lässt sich anhand des nachfolgenden Kapitels erkennen, in welchem die zeitliche Abfolge wichtiger Ereignisse im soziokulturellen Kontext analysiert wird.

// Zusammenfassung

Die Potenziale zur grenzüberschreitenden Kooperation werden im bayerischen Landesentwicklungsprogramm aufgegriffen. In Form von grenzüberschreitenden Doppelzentren wird die Zusammenarbeit verstärkt (z.B. gemeinsames Stadtmarketing von Simbach am Inn und Braunau am Inn). Ein treibender Faktor der räumlichen Integration sind unterschiedliche Preisniveaus in den Grenzregionen. Um günstigere Einkäufe zu tätigen, wird der Grenzübertritt genutzt. Hinsichtlich der Daseinsvorsorge sind die bayerisch-tschechischen und die bayerisch-österreichischen Grenzräume unterschiedlich strukturiert. Dies wird insbesondere im Rettungswesen deutlich. Während der bayerisch-österreichische Raum grenzüberschreitenden Rettungsdienst zulässt, wird dieses Vorhaben nur an ausgewählten Orten im bayerisch-tschechischen Grenzraum diskutiert bzw. genutzt.

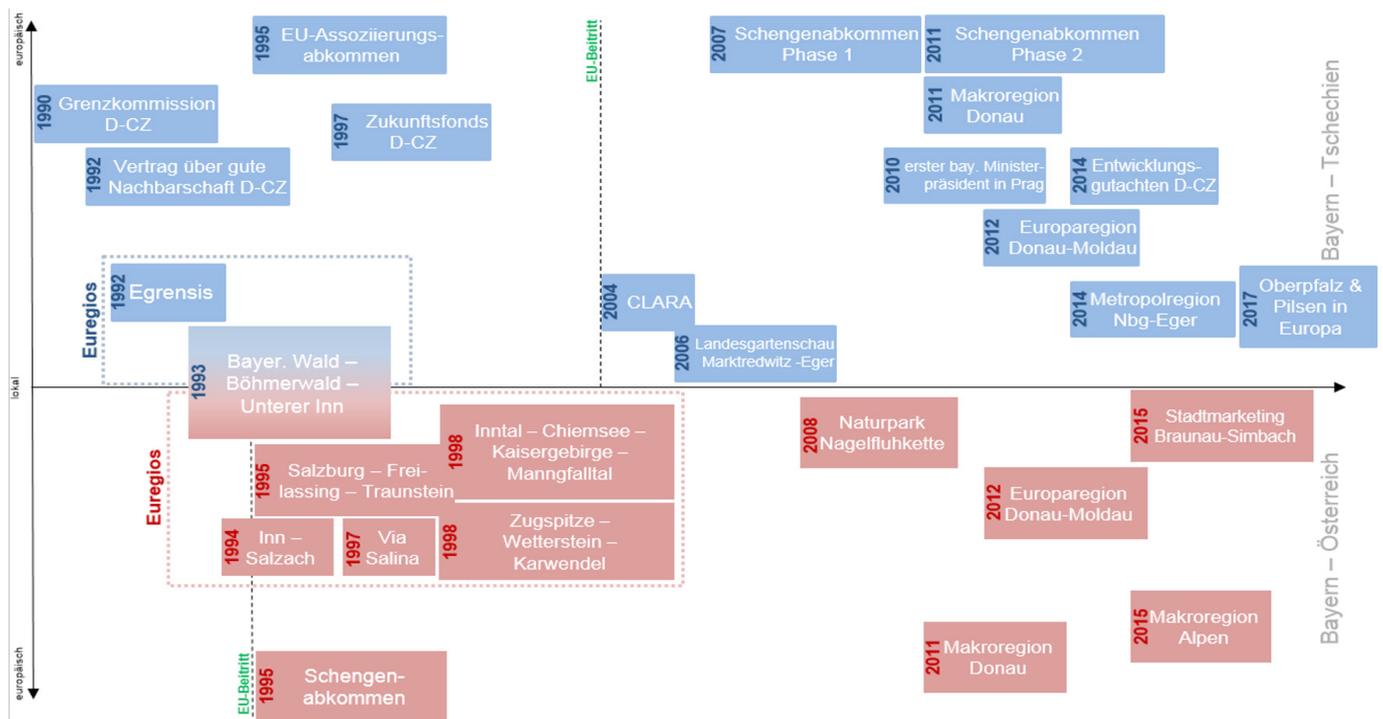
5.4 Soziokultureller Kontext

In Abbildung 17 lässt sich die chronologische Abfolge einer Auswahl der wichtigsten Meilensteine der politischen Integration der Anrainerstaaten an den bayerischen Grenzen ab dem Jahr 1990 erkennen (für BY-CZ basierend auf CHILLA et al. 2018: 74). Auf der ver-

tikalen Achse wird die räumliche Ausdehnung des Einflusses des jeweiligen Meilensteins abgetragen. Mittig wird eine sehr lokale räumliche Ausdehnung dargestellt, während der räumliche Einflussbereich nach oben (Grenzraum BY-CZ) und nach unten (Grenzraum BY-AT) zu-

nimmt. Zwei wichtige Kernelemente der beiden Staaten sind die jeweiligen EU-Beitritte, Österreich 1995 und Tschechien 2004. Während in Österreich das Schengener Abkommen bereits mit dem Beitritt in Kraft trat, wurde es für Tschechien in zwei Phasen aufgeteilt, die erst 2007

Abbildung 17: Übersicht zu Meilensteinen der Integration in den bayerischen Grenzräumen



und 2011 in Kraft getreten sind. Das Schengener Abkommen ist in der Abbildung mit größerem räumlichen Wirkungsmaßstab angedeutet, hat aber natürlich speziell in lokalen Grensräumen eine enorm große Bedeutung, da grenzüberschreitende Kooperationen und Pendlerströme ohne die Freizügigkeit wesentlich erschwert werden würden.

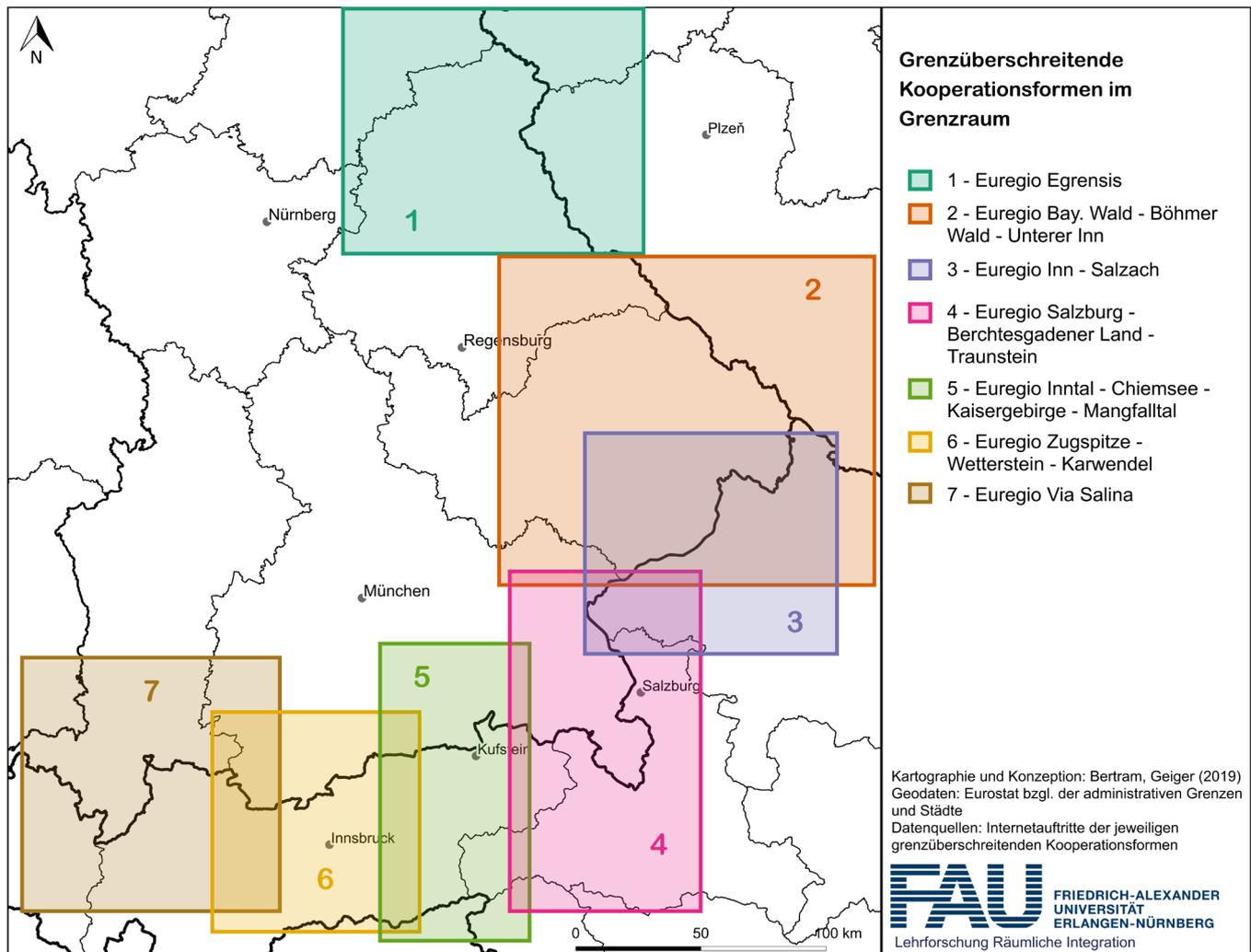
Zu erkennen ist auch, dass mit der Einrichtung der Euregios bereits früh begonnen wurde, für den Fall der bayerisch-tschechischen Grenze bereits zwölf Jahre vor dem offiziellen EU-Beitritt und sogar vor den Euregios an der bayerisch-österreichischen Grenze. Im gesamten

tschechisch-bayerischen Grenzraum existieren zwei Euregios, von der die südlich gelegene EUREGIO „Bayerischer Wald – Böhmerwald – Unterer Inn“ schon den österreichischen Grenzraum mitbedient. Zusammen mit dieser gibt es für den österreichisch-bayerischen Grenzraum sechs Euregios, die dementsprechend kleinräumigere Ausprägungen haben, in ihrem Projektvolumen aber dennoch sehr eingebunden sind. Anhand der politischen Integration lässt sich bereits feststellen, dass sich der bayerisch-österreichische Grenzraum im Vergleich zum tschechisch-bayerischen Grenzraum deutlich un-

terscheidet, da die Intensität und die Anzahl der Ereignisse sehr differenziert sind. Dementsprechend unterschiedlich sind die beiden Grensräume auch hinsichtlich ihrer räumlichen Integration, die, wie sich erkennen lässt, unweigerlich von der politischen Integration und den jeweiligen politischen Ausrichtungen der Nachbarländer abhängig ist. Dabei helfen die Euregios auf lokaler Ebene, die grenzüberschreitenden Aktionen zu unterstützen und somit die räumliche Mobilität und die daraus resultierende Integration zu fördern.

Untenstehende Karte (siehe Abb.

Abbildung 18: Grenzüberschreitende Kooperationsformen in Grenzraum



18) zeigt die grenzüberschreitenden Kooperationsformen im bayerischen Grenzraum in Form der Euregios. Nicht zu sehen sind hierbei räumlich weitläufigere Kooperationsformen wie beispielsweise die Internationale Bodenseekonferenz, die Lenkungsausschüsse, die Alpenkonvention oder die Europaregion-Donau-Moldau. Der Fokus liegt ganz bewusst auf den kleinräumigeren Euregios, die wie man sehen kann, unterschiedliche räumliche Ausdehnungen haben. So sind die EUREGIO EGRENSIS und die EUREGIO Bayerischer Wald – Böhmerwald – Unterer Inn im bayerisch-tschechischen Grenzraum räumlich sehr viel ausgedehnter als man die Institutionen im bayerisch-österreichischen Grenzraum beschreiben kann. Des Weiteren unterschieden sich die Anzahl der Kooperationsformen in beiden Grenzräumen stark voneinander, da mit der Inn-Salzach-EUREGIO, der EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein, der Euregio Chiemsee-Kaisergebirge-Mangfalltal, der EUREGIO Zugspitze-Wetterstein-Karwendel und der EUREGIO via salina gleich fünf Kooperationsformen die Grenze zwischen Bayern und Österreich abdecken.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich die Euregios neben der räumlichen Ausprägung auch in ihrer Konstitution und in ihrer Rechtsform unterscheiden, jedoch alle gemeinsam das Engagement in grenzübergreifender Zusammenarbeit unterstützen und auf die Finanzierung aus den INTERREG-Programmen zugreifen. Sie verfolgen das Ziel Grenzbarrieren abzubauen und räumliche Integration zu fördern.

Im Rahmen der Exkursion und der

erfahrenen Expertengespräche wurde deutlich, dass es die großen aber auch die sehr kleinen Projekte sind, die Barrieren abbauen und Zusammenhalt fördern. Im bayerisch-tschechischen Grenzgebiet werden Querverbindungen zur Europaregion Donau-Moldau sowie die Hochschulzusammenarbeit in Kooperationsthemen als Instrument angesehen, um grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu fördern. So äußern sich die Projekte unter anderem in Kommunalpartnerschaften, grenzüberschreitenden Radfernwegen, einem grenzüberschreitenden Verbraucherschutz oder einer Sprachoffensive in Form von Praxiswörterbüchern für die Feuerwehr und den Rettungsdienst. Aber auch vermeintlich kleinere Projekte, wie das Ermöglichen eines Gastschuljahres oder Jugendsommerlagers, bauen Sprachbarrieren ab und unterstützen räumliche Integration.

Im bayerisch-österreichischen Grenzraum wurde in der Planung der Projekte vor allem im Rahmen von grenzüberschreitenden Mobilitätskonzepten gesprochen. So stehen unter anderem Radverkehrsprojekte, Wanderwege und sogenannte ‚Brückenprojekte‘ im Vordergrund. Jedoch spielen auch an dieser Stelle die ‚people-to-people‘ Maßnahmen eine bedeutende Rolle für die räumliche Integration.

In der Durchführung der Projekte stehen die Euregios vor nicht unwesentlichen Herausforderungen. Im bayerisch-tschechischen Grenzraum wird davon gesprochen, dass noch kein gemeinsamer Verflechtungsraum vorliegt und oftmals Mandate fehlen, um beispielsweise einheitliche Entwicklungskonzepte im Rettungswesen zu erstellen.

Generell wurden nationale Unterschiede im Mehrebenensystem beklagt. Der sogenannte ‚multi-level-mismatch‘ führt durch verschiedene Ebenen in Staatssystemen zu Schwierigkeiten in der Lösungsfindung und Zuständigkeit. Dabei ergeben sich im Gegenüber der Grenzen verschiedene Verhandlungspartner auf unterschiedlichen Ebenen, was die Rolle von Einzelpersonen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit hervorhebt. Auf den ‚multi-level-mismatch‘ und die Rolle von Einzelpersonen wird in den nächsten Comics näher eingegangen.

Als weitere Herausforderungen nannten die Vertreter der Euregios für ihre Arbeit natürliche Hindernisse. So erschweren einerseits wenige Brücken über die Salzach die Zusammenarbeit zwischen Bayern und Österreich. Andererseits beeinflussen der Bayerische Wald sowie der Böhmerwald die räumliche Integration zwischen Bayern und Tschechien. Auch kulturelle Unterschiede und die vergleichsweise ‚frische‘ Öffnung des Eisernen Vorhangs in den 90er Jahren erschweren im bayerisch-tschechischen Grenzraum die Arbeit der Euregios. Dagegen profitiert die Kooperation zwischen Österreich und Bayern von einer längeren Zeitspanne politischer Verflechtungen und einem ähnlichen Kulturraum, der sich vor allem in der fehlenden Sprachbarriere zeigt. Einig war man sich bei der Bewertung der Grenzkontrollen zwischen Deutschland und Österreich, die als ein Rückschritt seit 2015 in der Zusammenarbeit angesehen werden.

Insgesamt wird den Euregios in der Förderung der räumlichen Integration von Grenzräumen eine be-

deutende Rolle zugeschrieben. Um ihre Arbeit erfolgreich zu gestalten, brauchen sie zwei gleich ‚starke‘ Kooperationspartner auf beiden Seiten der Grenze, um den ‚multi-level-mismatch‘ zu vermeiden. Neben den sogenannten ‚*taylor-made-institutions*‘, also maßgeschneiderten Institutionen, sind es die ‚people-to-people‘ Maßnahmen, die benötigt und gefördert werden, um die mentalen Barrieren abzubauen. Oft wurde davon gesprochen, dass die Kooperation gut funktioniert, wenn die Verkehrsinfrastruktur passt. Dabei spielen ‚Brückenprojekte‘ im bayerisch-österreichischen, aber auch im bayerisch-tschechischen

Grenzraum eine Rolle. Zusätzlich sind Projekte stets kontingent, da es die Entscheidung Einzelner ist, konkrete Projektideen im Grenzraum fördern und umsetzen.

Zusammengefasst kann räumliche Integration im Rahmen dieser Auseinandersetzung als das Ergebnis intrinsisch kooperierender Einzelpersonen über Grenzen hinweg, innerhalb einer auf den Raum angepassten Institutionalisierung verstanden werden, was die eingangs aufgeworfenen Thesen untermauert.

Der Comic Multi-Level-Governance/Mismatch (siehe Abb. 19)

hebt die Unterschiede in der Konstitution der verschiedenen innerstaatlichen Ebenen in Tschechien, Deutschland (in diesem Fall repräsentiert durch Bayern) und Österreich hervor. In den Gesprächen mit den Experten vor Ort kristallisierte sich zu dieser Thematik folgendes heraus: Problematiken, welche den direkten Grenzraum betreffen, wären am besten regional zu lösen, müssen aber oftmals auf überregionaler Ebene auf Grund fehlender Mandate bearbeitet werden. Dies kann zu Verzögerungen in der Umsetzung führen und kann somit den Lösungsprozess beeinträchtigen.

Abbildung 19: Skizze zum ‚multi-level-mismatch‘ zwischen Bayern, Österreich und Tschechien

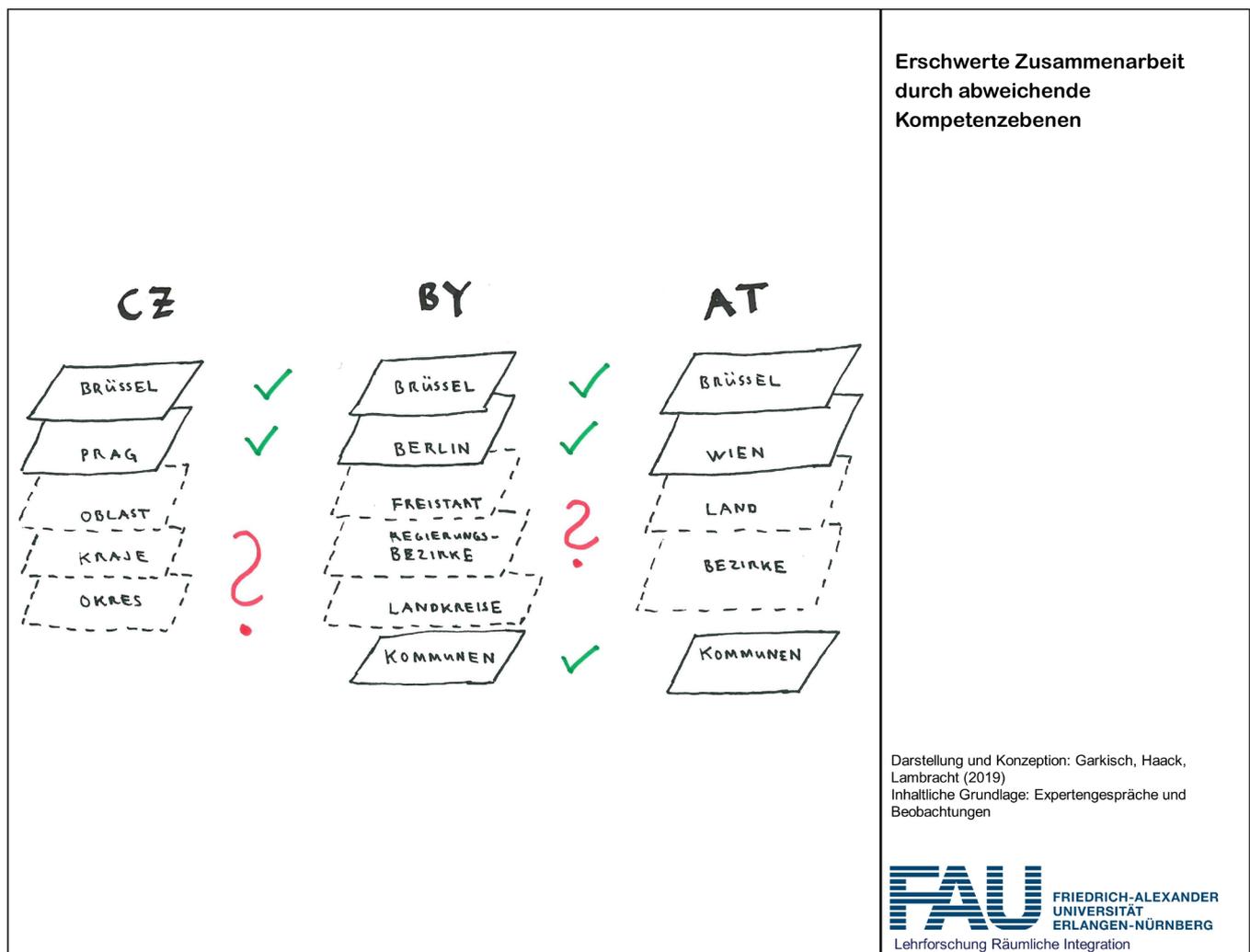
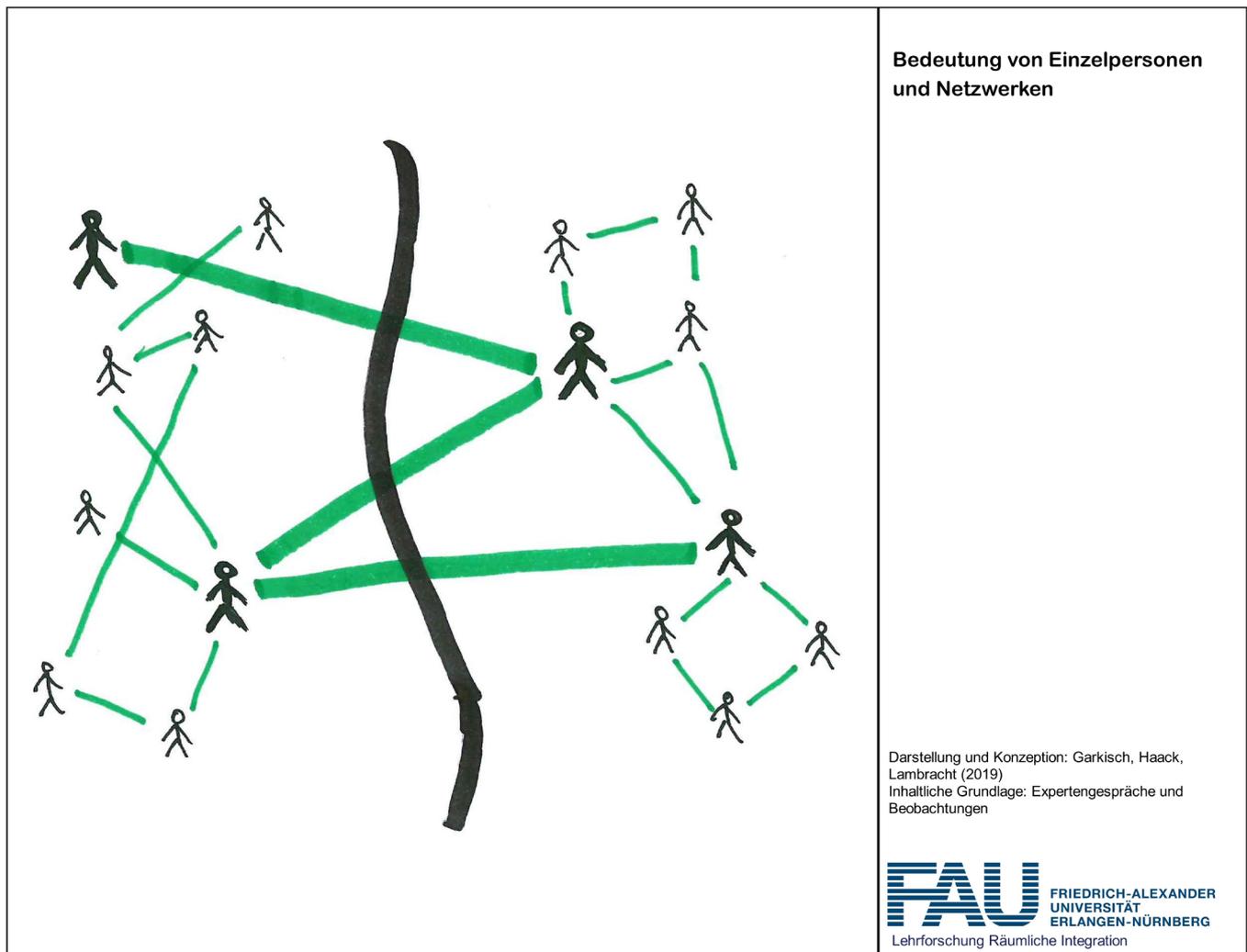


Abbildung 20: Bedeutung von Einzelpersonen und Netzwerken in der grenzüberschreitenden Kooperation



Diese Darstellung (siehe Abb. 20) reflektiert eine weitere Erkenntnis, die im Laufe des Forschungsprozesses gewonnen wurde. Unter Bezugnahme auf diverse Expertengespräche, die während der Feldforschung vor Ort geführt wurden, konnte die Vertiefung grenzüberschreitender Kooperation als aufwändiger und teils kräftezehrender Prozess identifiziert werden. Obgleich inzwischen zahlreiche Institutionen existieren, die sich für die Intensivierung von grenzüberschreitender Zusammenarbeit einsetzen, ist es vor allem das Engagement von Einzelpersonen, dem innerhalb dieses Prozesses eine entscheidende Funktion zukommt.

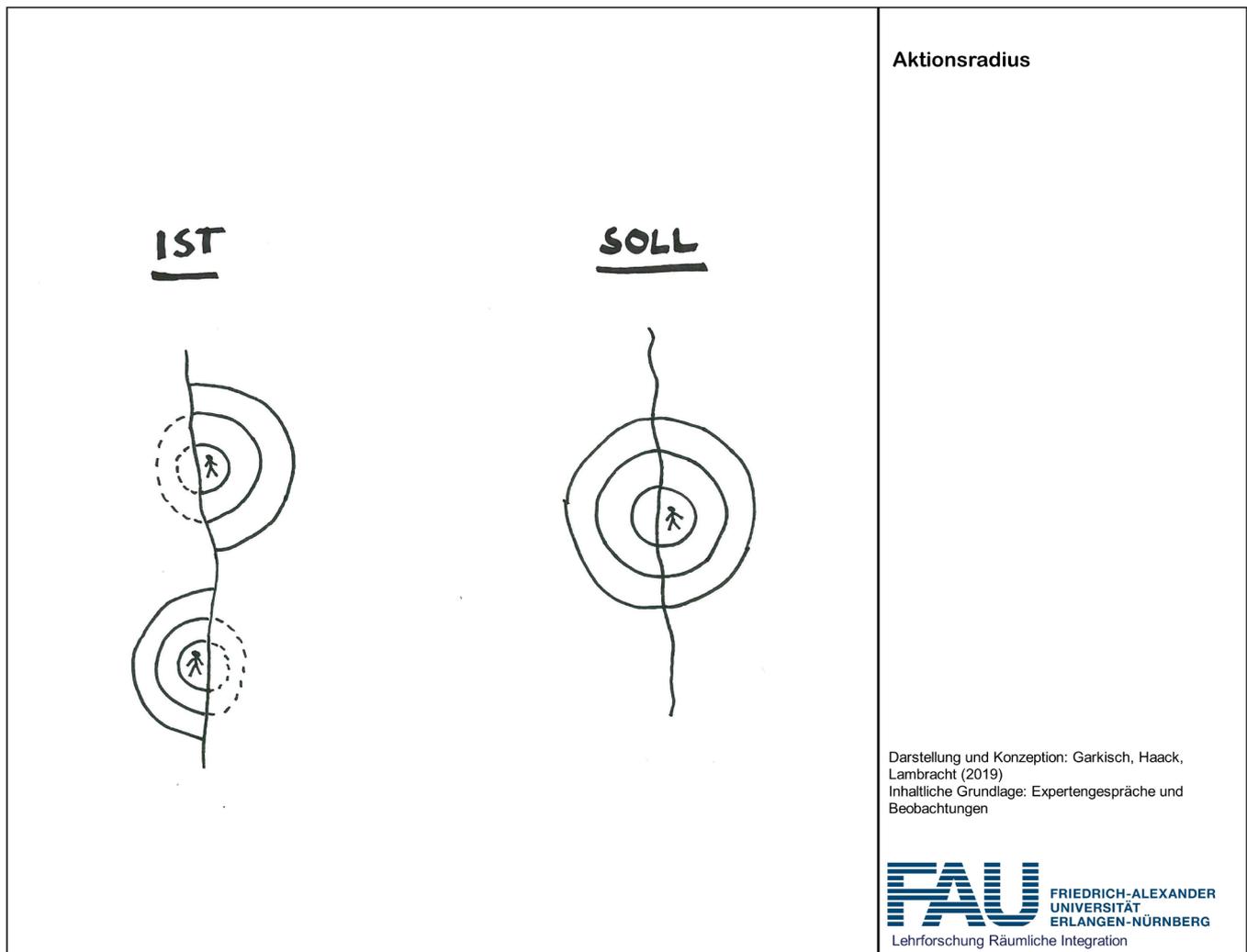
Durch die Zusammenarbeit der einzelnen Akteure und den grenzüberschreitenden Netzwerken, die dadurch entstehen, werden zentrale Notwendigkeiten adressiert und vorangetrieben und leisten somit einen elementaren Beitrag zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Kooperation.

Ein weiterer wichtiger Faktor von räumlicher Integration sind soziale Beziehungen und Verflechtungen über Grenzen hinweg. In den geführten Experteninterviews wurde jedoch oftmals die Situation beschrieben, dass der aktuelle Aktionsradius der Menschen im

Grenzraum eher eine Art Halbkreis darstellt, wie in Abbildung 21 links zu erkennen ist. Selten überschreiten die Menschen dort die Grenze, sie bewegen sich meist in einem Halbkreis im eigenen Land. Die Akteure im Grenzraum wünschen sich jedoch, dass die Aktionen der Menschen häufiger grenzübergreifend stattfinden und sich die Halbkreise schließen, wie in der Skizze rechts zu sehen. Die Euregios versuchen dies durch grenzübergreifende Projekte, Aktionen und Events zu ändern.

Der soziokulturelle Kontext räum-

Abbildung 21: Aktionsradius als Sinnbild für die kognitive Grenze



licher Integration umfasst im Alltäglichen auch das Heiratsverhalten der Personen in den Grenzgebieten. Mit angenommener steigender räumlicher Integration kann eine ebenso steigende Zahl von Eheschließungen zwischen Personen mit etwa deutscher sowie tschechischer oder deutscher sowie österreichischer Staatsbürgerschaft angenommen werden. Die empirische Überprüfung dieser Hypothese sieht sich jedoch mit einer dürftigen Datenlage konfrontiert. Wie Tabelle 5 im Anhang verdeutlicht, liegen Daten zu Eheschließungen zwischen Personen mit deutscher sowie nicht-deutscher Staatsbür-

gerschaft für die Jahre 2010 bis 2017 auf Ebene der Landkreise (NUTS 3) vor. Aus der Tabelle wird außerdem ersichtlich, dass die Grenzgebiete, insbesondere zu Tschechien, stark unterdurchschnittliche Eheschließungen zwischen Personen mit deutscher sowie nicht-deutscher Staatsbürgerschaft aufweisen. Hier ist anzunehmen, dass der grundsätzlich höhere Anteil an Einwohnern mit nicht-deutscher Staatsbürgerschaft in Städten diese Statistik verzerrt. Ohne tiefere Information zur tatsächlichen Staatsbürgerschaft der Personen lässt sich daher keine weitere Aussage im Kontext von räumlicher Integration und

Eheschließungen treffen.

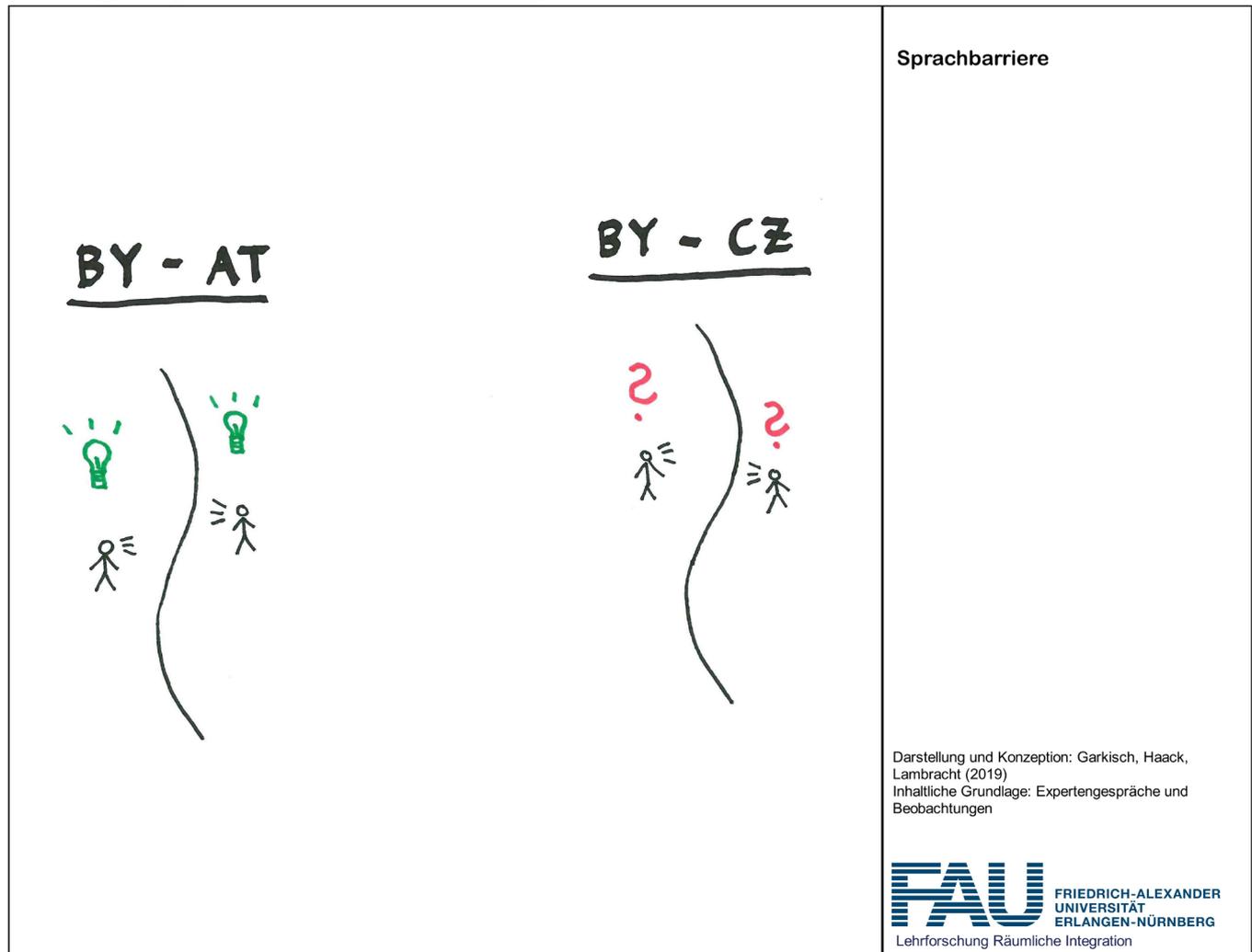
Schließlich stellt sich die Situation im Bereich der Sprache in den beiden Grenzräumen Bayern-Tschechien und Bayern-Österreich, wie in Abbildung 22 zu sehen ist, sehr unterschiedlich dar. Während es an der bayerisch-österreichischen Grenze keine Sprachbarriere gibt und auch die Kultur sehr ähnlich ist, sind die Sprachen Deutsch und Tschechisch komplett unterschiedlich. In Bayern beherrschen zudem nur wenige Menschen die tschechische Sprache. Und auch in Tschechien selbst nehmen die ehemals weit verbreiteten Deutschkenntnisse in der Bevölkerung immer weiter

ab. Hinzu kommt die jahrzehntelange „harte Grenze“ bis in die 1990er Jahre, bedingt durch den „eisernen Vorhang“. Die Euregios an der bayerisch-tschechischen Grenze sind

sich dieser Problematik bewusst und setzen sich dafür ein, die tschechische bzw. deutsche Sprache wieder mehr in die Lehrpläne der Schulen zu integrieren. Zudem sollen durch

Schüleraustausch Sprachbarrieren und kulturelle Unterschiede abgebaut werden.

Abbildung 22: Sprachbarriere als Unterscheidungsmerkmal zwischen den Grenzräumen



// Zusammenfassung

Räumliche Integration im soziokulturellen Kontext ist das Ergebnis intrinsisch kooperierender Einzelpersonen über Grenzen hinweg innerhalb einer auf den Raum angepassten Institutionalisierung. Die sogenannten ‚tailor-made-institutions‘ benötigen zwei gleich ‚starke‘ Kooperationspartner auf beiden Seiten der Grenze, um den ‚multi-level-mismatch‘ zu vermeiden. Damit mentalen Barrieren in Grenzräumen abgebaut werden können, sind es sowohl die vermeintlich kleineren ‚people-to-people‘ Maßnahmen als auch die größeren ‚Brückenprojekte‘, die benötigt werden. Bei der Umsetzung dieser Projekte ist dabei für Euregios das Schengener Abkommen von großer Bedeutung, um die räumliche Integration und Mobilität auf lokaler Ebene grenzübergreifend zu fördern. In diesem Kontext soziale Beziehungen und Verflechtungen über Grenzen hinweg wichtige Faktoren.

6 Synthese

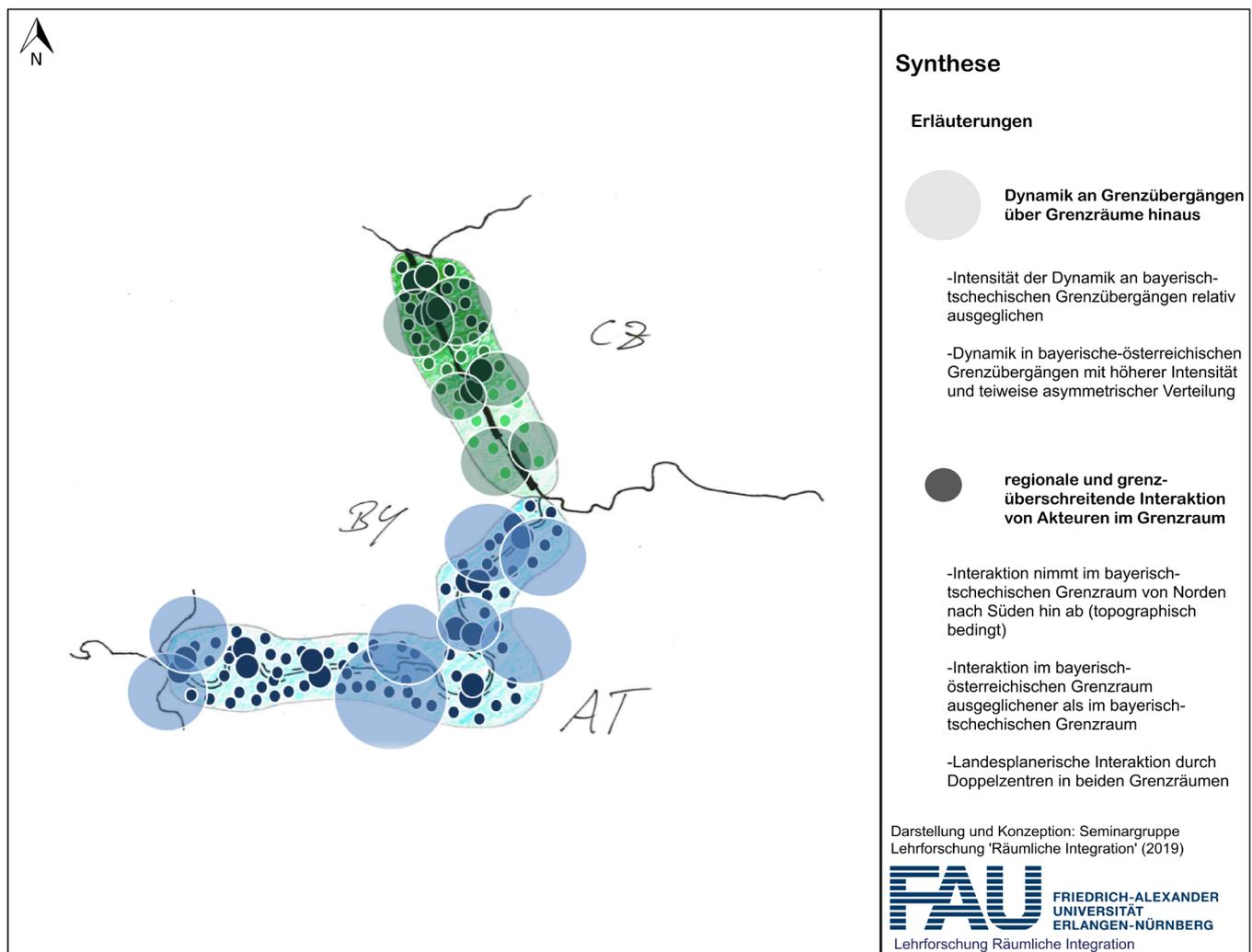
Die Komplexität räumlicher Integration und ihrer Formen wird in den Theorien stets betont und wurde auch am Beispiel der bayerischen Grenzregionen deutlich. Nicht nur unterscheiden sich die Grensräume zu Österreich und Tschechien grundlegend – auch innerhalb der Grenzregionen eröffnet sich räumliche Integration als ausgesprochen heterogen in Ausmaß wie Ausgestaltung (siehe Abb. 23). Das heißt, auf der konzeptionellen Ebene zeigt sich zum einen, dass die Grenzraumforschung auch knapp

drei Jahrzehnte nach ihrem Abgang und dem „end of geography“ weiterhin eine aktuelle wie höchst relevante Forschungsrichtung darstellt. Zum anderen eröffneten sich ebenjene Ansätze zu räumlicher Integration, die bislang eher außen vorgelassen wurden, als geeigneter Ansatzpunkt, um den vielfältigen Dynamiken in Grenzgebieten gerecht zu werden.

Grundsätzlich können fünf Haupttriebkräfte räumlicher Integration bestimmt werden. Zunächst ist hier

die Bedeutung von Ähnlichkeiten zu nennen. In diesem Zusammenhang zeigt sich etwa, dass Siedlungsstruktur und Urbanitätsgrad Einfluss auf die Stärke und Form räumlicher Integration nehmen. Das Raumstrukturkapitel untermauert, dass sich die Grensräume in Bezug auf die demographische Entwicklung ähneln, wobei hier der Einfluss grenznaher Metropolen wie Salzburg zur Wirkung kommt. Die Umlandgebiete dieser Ballungszentren entwickeln sich positiv.

Abbildung 23: Räumliche Integration als komplexes und heterogenes Phänomen



Zweitens kann die Bedeutung von Unterschieden am Beispiel der bayerischen Grenzräume bestätigt werden; deren Rolle ist jedoch nicht eindeutig bestimmbar. Im Fall der Gehaltsunterschiede zeigt sich, dass das niedrigere Gehalt in Tschechien Personen zum Pendeln nach Deutschland motivieren kann. Hier ist aber auch feststellbar, dass die Unterschiede im Lohnniveau stetig geringer werden. Andererseits gibt es für Arbeitnehmer offenbar auch andere Gründe zu einem Arbeitsplatz ins Ausland zu pendeln, wie das Beispiel des höheren Anteils bayerischer Grenzpendler nach Österreich im Vergleich zur Gegenrichtung bei ähnlichem Gehaltsniveau verdeutlicht. Dabei sind die Wirtschaftsstrukturen in den Grenzräumen grundsätzlich recht homogen, wobei es durchaus regionale Spezifika, wie etwa das Südostbayerische Chemiedreieck und die Glasherstellung in Tirol, gibt. Auch die Unterschiede, die bei den Warenkörben erhoben wurden, stellen Gründe für grenzüberschreitende Interaktion dar. Dagegen üben die kulturellen und linguistischen Unterschiede weiter eher eine Barrierewirkung an der bayerisch-tschechischen Grenze aus. An der Grenze zu Österreich ist weiter das ‚multi-level-mismatch‘ ein Unterschied, welcher die Zusammenarbeit hemmt.

Zum Dritten spielen Entfernungen und teilweise die Morphologie eine Rolle und müssen mitgedacht werden. Die Karte zum grenzüberschreitenden Verkehr illustriert anschaulich, dass die topographischen Bedingungen zumindest beim Infrastrukturausbau wirken. Sie können

jedoch nur gemeinsam mit anderen Faktoren wie Historie, Siedlungsstruktur und politischem Willen erklären, warum die Verkehrsverflechtungen nach Österreich intensiv sind, während sie sich nach Tschechien auf einige Korridore beschränken.

Zum vierten determinieren die politischen und institutionellen Voraussetzungen die räumliche Integration. Es wurde deutlich, wie wichtig die von DE BOE et al. (1999: 13) angesprochene „willingness to cooperate“ ist. Die Experten hoben die Bedeutung des Engagements von Einzelpersonen heraus und betonten gleichzeitig die Schwierigkeiten, die durch das ‚multi-level-mismatch‘ besonders in der überregionalen Zusammenarbeit auftreten. Gleichzeitig ist die Etablierung von Doppelzentren im bayerischen LEP ein zumindest symbolisch wichtiger Schritt. Deutlich wurde zudem, dass räumliche Integration stets in seiner nicht-linearen Prozesshaftigkeit betrachtet werden muss. So können (politische) Veränderungen großen Einfluss auf das fluide Gefüge des Grenzraumes haben, was sich am Beispiel der von Experten häufig kritisierten Grenzkontrollen zwischen Bayern und Österreich verdeutlichen lässt. Die Kritik richtete sich besonders darauf, dass die offensichtliche Abschottung einen Rückschritt in der politischen Zusammenarbeit darstellt, aber auch, dass die im Grenzraum lebenden Menschen, welche zur Arbeit oder zum Einkaufen ins Nachbarland fahren möchten, dadurch stark behindert werden. Es ist sicher kein Faktor, der den Abbau noch vorherrschender mentaler

Grenzen fördern kann.

Zuletzt ist es für das Verständnis räumlicher Integration entscheidend, die Fortschritte nach Themenfeldern zu betrachten. Die Tourismuszusammenarbeit funktioniert lokal sehr gut, wie einige Beispiele zeigen, wobei auch hier noch Potenziale vorhanden sind. Dahingegen werden die wirtschaftliche Zusammenarbeit ebenso wie das Gesundheitswesen und die Daseinsvorsorge als schwierige Themenfelder wahrgenommen.

Ob die unterschiedlichen Triebkräfte räumlicher Integration nun zu Konvergenz, wie im Falle der schrumpfenden Unterschiede in den Lohnstrukturen in Bayern und Tschechien, zu Polarisierung, wie im Falle des weitaus größeren Pendleranteils auf österreichischer gegenüber bayerischer Seite, oder zu einem Tunnel-Effekt, am Beispiel der schrumpfenden Bevölkerung im bayerisch-tschechischen Grenzraum im Vergleich zu den Metropolen im jeweiligen Hinterland zu sehen, führen, lässt sich nicht generell sagen, sondern muss kontextabhängig analysiert und herausgearbeitet werden. Im Rahmen dieser Untersuchung konnte die Koexistenz verschiedener Formen räumlicher Integration abhängig von betrachteten Themen- wie Grenzbereich festgestellt werden.

In methodischer Hinsicht bewährte sich dabei das deskriptive Vorgehen mit einer Mischung aus sekundärstatistischen Auswertungen und qualitativen Experteninterviews während des Feldaufenthaltes und führte zu inhaltlichen Informationsgewinnen, die sich in die akademi-

sche wie politische Diskussion einbetten lassen. Gleichzeitig muss aber auch darauf hingewiesen werden, dass die unterschiedliche Datenlage sowie die differente räumliche Auflösung, welche verfügbar waren und sind, Einfluss auf die Analyse wie auch Darstellung in den Karten

haben. Um den vielfältigen Dimensionen räumlicher Integration in den bayerischen Grenzgebieten zu Österreich und Tschechien gerecht zu werden, bedarf es vertiefter Auseinandersetzung in methodischer wie inhaltlicher Hinsicht. In methodischer Hinsicht eröffnen sich etwa

sekundärstatistische Auswertungen insbesondere auf Gemeindeebene als geeignet, um möglichen Verzerrungen vorzubeugen. In inhaltlicher Hinsicht erscheint jede der fünf identifizierten Triebkräfte als ein mögliches, ausgesprochen umfangreiches Forschungsfeld.

7 Literatur

ANDERSON, J. und L. O'DOWD (1999): Borders, border regions and territoriality: Contradictory meanings, changing significance. *Regional Studies* 33 (7): 593-604.

CHILLA, T. und E. EVRARD (2014): Spatial integration revisited – new insights for cross-border and transnational contexts. In: ESPON (Hrsg.): *Science in support of European Territorial Development and Cohesion: Second ESPON 2013 Scientific Report*: 44-49.

CHILLA, T. und F. SIELKER (2017): Spatial integration in economic dynamics. The Czech-Bavarian case. In: JANEČEK, P. (Hrsg.): *Opportunities and Threats to Current Business Management in Cross-border Comparison 2017*. Chemnitz: 65-70.

CHILLA, T., L. FRÁNĚ, F. SIELKER und J. WEBER (2018): Grenzüberschreitende Regionalentwicklung an der bayerisch-tschechischen Grenze - die Suche nach den ‚richtigen‘ Kooperationsformen. In: CHILLA, T. und F. SIELKER (Hrsg.): *Grenzüberschreitende Raumentwicklung Bayern. Dynamik in der Kooperation - Potenziale der Verflechtung. Arbeitsberichte der ARL (Akademie für Raumforschung und Landesplanung)* 23. Hannover: 72-89.

DECOVILLE, A. und F. DURAND (2018): Exploring cross-border integration in Europe: How do populations cross borders and perceive their neighbours? *European Urban and Regional Studies* 26 (2): 134-157.

DE BOE, P., C. GRASLAND und A. HEALY (1999): *Spatial Integration. Study programme on European spatial planning*.

FARHAUER, O. und A. KRÖLL (2013): *Standorttheorien. Regional- und Städtökonomik in Theorie und Praxis*. Wiesbaden.

GLÄSER, J. und G. LAUDEL (2009): *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse*. 3. überarb. Auflage. Wiesbaden.

Grontmij GmbH (Auftragnehmer) (2015): *Entwicklungsgutachten für den bayerisch-tschechischen Grenzraum*. München.

HEINTEL, M., R. MUSIL, M. STUPPHANN und N. WEIXLBAUMER (2018): *Grenzen – eine Einführung*. In: HEINTEL, M., R. MUSIL und N. WEIXLBAUMER (Hrsg.): *Grenzen. Theoretische, konzeptionelle und praxisbezogene Fragestellungen zu Grenzen und deren Überschreitungen*. Wiesbaden: 1-15.

KOLOSsov, V. und J. W. SCOTT (2013): *Selected Conceptual Issues*

in *Border Studies. Euborderscapes Working Paper* 4.

LAMNEK, S. (2010): *Qualitative Sozialforschung*. 5. überarb. Auflage. Weinheim.

LÖSCH, A. (1944): *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*. 2., neu durchgearb. Auflage. Jena.

Metroborder ESPON = ESPON & University of Luxembourg (2010): *Metroborder – Cross-border Polycentric Metropolitan Regions*. Luxemburg.

MATTISSEK, A., C. PFAFFENBACH und P. REUBER (2013): *Methoden der empirischen Humangeographie*. In: DUTTMANN, R., R. GLAWION, H. POPP, R. SCHNEIDER-SLIWA und A. SIEGMUND (Hrsg.): *Das Geographische Seminar*. 2. Auflage. Braunschweig.

MOLL, P. und M. NIEDERMEYER (2008): *Das „Zukunftsbild 2020“: Leitlinien und Perspektiven der grenzüberschreitenden Kooperation in der Großregion SaarLorLux*. In: LORIG, W.H. und M. HIRSCH (Hrsg.): *Das politische System Luxemburgs. Eine Einführung*: 344-363. Wiesbaden.

NEWMAN, D. (2011): *Contemporary Research Agendas in Border Studies: An Overview*. In:

WASTL-WALTER, D. (Hrsg.): The Ashgate Research Companion to Border Studies. Farnham u.a.: 11-32.

NIEBUHR, A. und S. STILLER (2006): Integration and labour markets in European border regions. Zeitschrift für ArbeitsmarktForschung 1/2006: 57-76.

NISSEL, H. (2018): Grenzen als Konstante in der Politischen Geographie und Geopolitik. In: HEINTEL, M., R. MUSIL und N. WEIXLBAUMER (Hrsg.): Grenzen. Theoretische, konzeptionelle und praxisbezogene Fragestellungen zu Grenzen und deren Überschreitungen. Wiesbaden: 65-88.

O'DOWD, L. (2002): The Changing Significance of European Borders. Regional and Federal Studies 12 (4): 13-36.

SCHIRMER, D. (2009): Empirische Methoden der Sozialforschung. In: DEGELE, N., C. DRIES und D. SCHIRMER (Hrsg.). Paderborn.

SCOTT, J. W. (2011): Borders, Border Studies and EU Enlargement. In: WASTL-WALTER, D. (Hrsg.): The Ashgate Research Companion to Border Studies. Farnham u.a.: 123-142.

SOHN, C. (2014): Modelling Cross-Border Integration: The Role of Borders as a Resource. Geopolitics 19 (3): 587-608.

Statista (2019): Durchschnittlicher Bruttomonatsverdienst von Vollzeitbeschäftigten in den Ländern der Europäischen Union im Jahr 2014. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/183571/umfrage/bruttomonatsverdienst-in-der-eu/> (zuletzt aufgerufen 29.05.2019).

TOPALOGLOU, L., D. KALLIORA, P. MANETOS und G. PETRAKOS (2005): A border regions typology in the enlarged European Union. Journal of Borderlands Studies 20 (2): 67-89.

VAN HOUTUM, H. (2000): III European perspectives on borderlands. An overview of European geographical research on borders and border regions. Journal of Borderland Studies 15 (1): 56-83.

WEICHHART, P. (2018): Grenzen, Territorien und Identitäten. In: HEINTEL, M., R. MUSIL und N. WEIXLBAUMER (Hrsg.): Grenzen. Theoretische, konzeptionelle und praxisbezogene Fragestellungen zu Grenzen und deren Überschreitungen. Wiesbaden: 43-64.

8 Anhang

Das zuvor kurz beschriebene methodische Vorgehen, das zur Entwicklung des Atlas führt, wird in diesem Anhang deutlich detaillierter ausgeführt. Neben der Beschrei-

bung der Methoden in Unterkapitel werden zusätzlich Tabellen, die für die räumliche Integration von Bedeutung wären, angefügt. Diese statistischen Daten können jedoch

aufgrund von mangelnder Datengrundlage und Verzerrung der Ergebnisse nicht für den Atlas genutzt werden.

8.1 Methodik der sekundärstatistischen Analyse

Für die sekundärstatistische Analyse wurden im Vorfeld drei Themenbereiche ausgewählt: Verkehr, Demographie und Arbeitsmarkt/Wirtschaft, für die dann in Kleingruppen wichtige Indikatoren auf Eurostat, den nationalen bzw. teilweise sogar lokalen Statistikämtern recherchiert wurden. Dabei wurden größtenteils frei verfügbare Daten abgerufen, es wurden aber auch einige kostenpflichtige Datensätze verwendet, die bereits erworben waren. Zudem gab es auch spezifischere Anfragen per E-Mail, bei denen Anfragen kostenlos beantwortet wurden.

Eine Problematik bei grenzübergreifenden statistischen Daten ist immer die Harmonisierung der Daten hinsichtlich räumlicher Auflösung (NUTS 0-3, LAU, lokal abweichende statistische Bezirke), Definition des Indikators und des zeitlichen Horizontes. Auf Basis der konzeptionellen Einbettung und der Datenverfügbarkeit wurden Thesen aufgestellt, die mithilfe der Sekundärstatistik verifiziert oder falsifiziert wurden. Die statistische Begründung der Thesen wurde visualisiert und vorgestellt, sowie nach ausgiebiger Diskussion mit den neuen Informationen weiterentwickelt.

Die harmonisierten Indikatoren für

die Überprüfung erstellter Thesen werden in der nachfolgenden Tabelle 3 dargestellt. Diese Daten sind zudem in einer Metadaten-Übersicht verständlich zusammengefasst worden, die diesem Dokument allerdings nicht beigelegt wird, auf Nachfrage aber gerne zur Verfügung gestellt wird.

Eine komplexere Berechnung wurde im Falle der Eheschließungen vorgenommen. Den Zahlen in Tabelle 5 liegt dabei der sogenannte

Lokalisations- oder Standortquotient zu Grunde. Dabei handelt es sich um ein regionalökonomisches Maß, welches unter- sowie überdurchschnittliche Ballungen bzw. Konzentrationen von Indikatoren in einem Gebiet (Landkreis) im Vergleich zu einem übergeordneten Bezugsraum (Bayern) anzeigt (FARHAUER/KRÖLL 2013: 300).

Tabelle 3: Indikatorenübersicht

Arbeitsmarkt / Wirtschaft	Verkehr	Demographie
<ul style="list-style-type: none"> • Pendlerströme • Beschäftigte nach Staatsangehörigkeit • Bruttomedianlöhne • Beschäftigte nach NACE-Klassifikation • Arbeitslose • Kaufkraftstandards pro Einwohner • Bruttoinlandsprodukt • Patentanmeldungen pro Einwohner • Beschäftigtenzahlen • Studierendenzahlen • Gewerbeentwicklung/ Unternehmensdemographie 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgäste im Schienen- und Linienverkehr • Kraftfahrzeugbestand • Straßen-, Eisenbahn- und Wassernetze in km • Straßenverkehrszählungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Wanderungssaldi • Lebenserwartung • Bevölkerungsdichte • Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit

8.2 Methodik der Expertengespräche

Um genauere Informationen zu den Verflechtungen zwischen den bayerisch-tschechischen bzw. bayerisch-österreichischen Grenzgebieten zu erlangen, wurden insgesamt zwölf Interviews mit ausgewählten Experten (siehe Tab. 4) durchgeführt. Die Gespräche sollten dabei helfen, die in der Lehrveranstaltung gestellte Fragestellung zu beantworten. Der Experte nimmt nach GLÄSER und LAUDEL (2012) hierbei die Rolle des Interviewpartners ein und dient als Quelle von praktischem Spezialwissen über die zu erforschenden regionalen und sozialen Sachverhalte. Die in der Tabelle 4 aufgeführten Experten wurden ausgewählt, da diese in Institutionen tätig sind, welche direkt an Prozessen der räumlichen Integration beteiligt sind und zumeist innerhalb der Grenzregion agieren. Somit verfügen die Interviewpartner über spezifisches Wissen, welches mit Hilfe der Experteninterviews erschlossen werden konnte (GLÄSER/LAUDEL 2009: 12).

Durchgeführt wurden die Interviews zwischen einem Interviewer, welcher jeweils ein Student der Lehrveranstaltung war, und dem zu befragenden Experten in Form eines problemzentrierten Interviews. Hierbei ist der Forscher mit einem theoretischen Konzept ausgestattet, welches mit Hilfe des Interviews in der sozialen Realität plausibilisiert, konfrontiert und modifiziert werden soll (LAMNEK 2010: 349). Es handelte sich dennoch um keine face-to-face Interviews, da die gesamte Forschungsgruppe passiv an

Tabelle 4: Übersicht der interviewten Expertinnen und Experten

Experten	Institution
<ul style="list-style-type: none"> • Harald Ehm • Martin Füßl 	<ul style="list-style-type: none"> • EUREGIO EGRENSIS • Regionalplanung Oberfranken Ost Regierung Oberfranken
<ul style="list-style-type: none"> • Jitka Staňková • Dr. Veronika Hofinger • Kaspar Sammer 	<ul style="list-style-type: none"> • INTERREG Büro Pilsen • Centrum Bavaria Bohemia • EUREGIO Bayerischer Wald - Böhmerwald - Unterer Inn e.V.
<ul style="list-style-type: none"> • Dr. Franz Leibl 	<ul style="list-style-type: none"> • Nationalparkverwaltung Bayerischer Wald
<ul style="list-style-type: none"> • Markus Meinke • Patrick Skonieczki • Brigitte Dieplinger • Steffen Rubach / Sarah Scheidler 	<ul style="list-style-type: none"> • Europaregion Donau-Moldau • EUSALP • EUREGIO Inn-Salzach • EUREGIO Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein
<ul style="list-style-type: none"> • Dr. Christian Salletmaier • Esther Jennings • Günther Salchner 	<ul style="list-style-type: none"> • Interreg IIIB Programm Alpenraum • EUREGIO Inntal • Regionalentwicklung Außerfern

dem Gespräch beteiligt war. Für alle Expertengespräche wurde vorab ein Leitfaden in Form einer Mindmap erstellt, sodass die Gespräche untereinander besser vergleichbar und auswertbar sind (siehe Abb. 24).

Die Frage der integrierten Raumentwicklung im Grenzgebiet wurde anhand vierer Themenkomplexe aufgeschlüsselt. Mit dem Thema „Grenze im Alltag“ wurde beispielsweise nach der Wahrnehmung der Grenze, den Unterschieden zwischen den Ländern oder Gründen für oder gegen eine Grenzüberschreitung gefragt. Unter dem Punkt „Kooperation“ sollte die Rolle der Institution, deren Finanzierung und Kooperationspartner erfragt werden. Des Weiteren wurde mit dem Themenkomplex „Aktuelles

Geschehen“ das momentane Handlungsfeld der Institutionen, deren Projektschwerpunkte und Einschätzung zu übergeordneten politischen Dynamiken beleuchtet. Zum Abschluss der jeweiligen Interviews wurden jedem Experten drei gleiche Fragen gestellt, sodass die Ansichten hierzu gut vergleichbar sind. Beinhaltet waren die Visionen, wie der Zustand im besten Fall in 20 Jahren ist, die Begründung, warum die grenzüberschreitende Entwicklung gut läuft, und die Analyse, durch was diese noch besser wäre. Die gewählte Interviewform beschreibt LAMNEK (2010) als asymmetrische Befragung der qualitativen Forschung. Der Interviewer geht hierbei auf das Gesagte ein und entscheidet anhand des Interviewverlaufs sein weiteres Vorge-

hen der Befragung. Somit kann eine freie und offene Gestaltung des Gesprächs erreicht werden. Hierdurch weicht die Asymmetrie der qualitativen Sozialforschung von der Form eines standardisierten Interviews ab und ähnelt eher einem Alltagsgespräch (LAMNEK 2010: 306).

Erfasst wurden die Interviews einerseits durch das Protokollieren der Studierenden und andererseits durch ein kleines Tonbandgerät, welches die Auswertung vereinfacht, da spezielle Gesprächspassagen erneut angehört werden können. Möglich war dies aufgrund der Zustimmung der einzelnen In-

terviewpartner, eine solche Tonaufnahme anzufertigen. Die Experteninterviews wurden im Nachgang durch eine generalisierende Analyse ausgewertet. Hierbei wird über das Einzelinterview hinausgeblickt und versucht, einen allgemeinen und theoretischen Erkenntnismehrwert zu erlangen. Methodisch wird speziell nach den Gemeinsamkeiten der Einzelinterviews gesucht, um die Aussagen zu generalisieren. Wichtig hierbei ist eine stetige Heterogenität, um auch die Differenzen der Interviews herauszuarbeiten (LAMNEK 2010: 368f.). Hieraus ergaben sich Grundtendenzen und Auffälligkeiten, welche bei der Be-

antwortung der Fragestellung weiterhelfen. Die durch die Auswertung erlangten Informationen wurde in diesem Ergebnisbericht vor allem in Form von Comics dargestellt. Anhand der kreierten Zeichnungen können Auffälligkeiten und genannte Probleme anschaulich dargestellt werden.

Abbildung 24: Leitfaden zu den Experteninterviews



8.3 Methodik des Warenkorb

Um die verschiedenen Preisniveaus in den Ländern Bayern, Tschechien und Österreich zu vergleichen, wurde während des Geländeaufenthaltes eine Warenkorbhebung durchgeführt. Diese hatte dabei von vornherein keinen Anspruch auf allgemeine Gültigkeit, die Ergebnisse sollen eher ein Gefühl dafür vermitteln, wie unterschiedlich bzw. gleich die Preisniveaus in den verschiedenen Ländern an der bayerischen Grenze und in Bayern selbst sind. Bei einem statistischen Warenkorb werden die Preise von Produkten betrachtet, welche sogenannte Standardprodukte sind. Das bedeutet, dass diese Produkte von dem Großteil der Menschen in einem Land täglich konsumiert werden und es diese auch überall in ähnlicher Form zu kaufen gibt. Als Beispiele sind hier Waren wie Milch, Eier, Butter oder Nudeln zu

nennen, welche Teil des erstellten Warenkorbes sind. Pro Land gab es jeweils drei Erhebungsstandorte, um möglichst unterschiedliche Preisniveaus abzudecken: Ein Discounter, ein Vollsortimenter bzw. Supermarkt und ein SB-Warenhaus. Als Discounter mit einem etwas niedrigeren Preisniveau wurde Lidl ausgewählt, da dieser in allen drei genannten Ländern vertreten ist. Für Bayern wurde der Supermarkt Rewe herangezogen und der vergleichbare Billa in den Ländern Österreich und Tschechien. Das SB-Warenhaus, welches in Tschechien betrachtet wurde, war Tesco, in Österreich Interspar und in Bayern Real. Die genauen Erhebungsstandorte wurden vor der Exkursion so ausgewählt, dass sie sich in der Nähe der Grenze befinden. Die Erhebung wurde dann in den meisten Fällen von unterschiedli-

chen Kleingruppen durchgeführt und die Preise mit vorher angefertigten Produkttabellen erfasst. Bei Waren, für die es mehrere Produktanbieter gab, wurde immer der Preis des günstigsten Produktes erhoben. Gab es bestimmte Produkte in unterschiedlichen Packungsgrößen, wurden die Mengen im Anschluss der Erhebung jeweils umgerechnet, um sie besser vergleichen zu können. Zudem kam es während der Exkursion noch teilweise zu Anpassungen des Warenkorbes. Bei der Auswertung wurde dann der Währungskurs am Tag der Erhebung herangezogen und die Preise in tschechischen Kronen entsprechend in Euro umgerechnet, wodurch sich die Preisniveaus in den unterschiedlichen Ländern vergleichen lassen. Die zusammengeführten Ergebnisse wurden anschließend in einem Säulendiagramm dargestellt.

8.4 Methodik der Nummernschildauswertung

„Quantitative Untersuchungen erheben Einstellungen, Orientierungsmuster, Handlungen und Strukturen auf standardisierte Weise, um sie dann in statistisch verarbeitbare Zahlen zu übersetzen“ (SCHIRMER 2009: 67). Das einleitende Zitat von SCHIRMER (2009) verdeutlicht die Richtung, in welche sich der voranschreitende Forschungsprozess bewegt. Die innerhalb dieses Abschnitts thematisierte Verkehrs- und Nummernschildzählung sollte demnach in erster Linie einen quantitativen Beitrag zur Beantwortung der Frage nach räumlicher Integration leisten. MATTIS-

SEK et al. (2013) unterstreichen die besondere Stellung dieses methodologischen Verfahrens, indem sie thematischen Kartierungen und Zählungen als Spezialformen der Beobachtung klassifizieren, denen spezifische Vorteile für Erhebungen im speziellen Kontext raumbezogener Fragestellungen zugeschrieben werden (MATTISSEK et al. 2013: 65f.)

Der Beobachtungsraum, der hierbei von Bedeutung war, erstreckte sich zum einen über die Grenzregion zwischen Deutschland und Tschechien. Im Zentrum der Beobachtung befanden sich vor allem grenz-

nahe Landkreise und Regionen auf beiden Seiten der Grenze. Die relevanten Regionen auf deutscher Seite der Grenze wurden durch die Regierungsbezirke Oberfranken, Oberpfalz und Niederbayern sowie deren Landkreise repräsentiert. Zentrale Beobachtungsregionen auf der tschechischen Seite der Grenze wurden durch die grenznahen Regionen (Kraje) Karlsbad, Pilsen und Südböhmen definiert.

In der zweiten Etappe verlief die weitere Untersuchung im Beobachtungsraum zwischen Deutschland und Österreich. Das methodische

Vorgehen orientierte sich dabei am vorangegangenen Erhebungsprozess an der deutsch-tschechischen Grenze. Somit wurden Daten in grenznahen (Regierungs-)Bezirken beider Seiten der Grenze erhoben und in die Untersuchung integriert. Die Ausgangssituation der Verkehrs- und Nummernschilderfassung stellten zunächst diverse verkehrsrelevante Datenrecherchen dar, die zu Beginn der Forschung einen Überblick in die Verkehrssi-

tuation im zu untersuchenden Forschungsraum ermöglicht haben. Auf Basis der Auswertung dieser Sekundärdaten gründete sich der weitere Forschungsprozess. Die zentralen Aufgaben innerhalb dieses Prozesses waren die Lokalisierung und Festlegung ausgewählter Erhebungsorte, an denen eine effiziente Verkehrszählung durchgeführt werden konnte. Aus den bisherigen Recherchen zum Thema Verkehr konnten dafür vier relevante Stand-

orte identifiziert und festgelegt werden (siehe Tab. 5).

Die Selektion und endgültige Festlegung der Erhebungsorte orientierten sich dabei an den jeweiligen Standortfaktoren, die eine erfolgversprechende Datenerhebung ermöglichen sollten. Die Auswahl wurde einerseits am Faktor der unmittelbaren Grenznähe des Standorts getroffen. Hierdurch sollte in Form eines Knotenpunkts ein unverfälschter

Tabelle 5: Übersicht der Standorte der Verkehrszählungen

Grenzraum	Standorte nach ihrer Chronologie
<p>Rozvadov/Roßhaupt „Regionale“ Kennzeichen Bayern: Neustadt a.d. Waldnaab (NEW,ESB,VOH), Tirschenreuth (TIR,KEM), Schwandorf (SAD) „Regionale“ Kennzeichen Tschechien: Pilsner Region (P), Karlsbader Region (K), Südböhmische Region (C)</p>	<p>Erster Standort an der deutsch-tschechischen Grenze im Raum zwischen Waidhaus und Rozvadov (Oberpfalz – Pilsner Region)</p>
<p>Bayerisch Eisenstein „Regionale“ Kennzeichen Bayern: Regen (REG), Freyung-Grafenau (GRA), Deggendorf (DEG) „Regionale“ Kennzeichen Tschechien: Pilsner Region (P), Karlsbader Region (K), Südböhmische Region (C)</p>	<p>Zweiter Standort an der deutsch-tschechischen Grenze (Niederbayern – Pilsener Region)</p>
<p>Freilassing-Salzburg „Regionale“ Kennzeichen Bayern: Berchtesgadener Land (BGL,BGD,LF,REI), Traunstein (TS), Rosenheim (WS,AIB,RO) „Regionale“ Kennzeichen Österreich: Salzburg-Stadt (S), Salzburg-Umgebung (SL), Hallein (HA)</p>	<p>Dritter Standort an der deutsch-österreichischen Grenze im Raum zwischen Freilassing und Salzburg (Oberbayern – Salzburg)</p>
<p>Kufstein „Regionale“ Kennzeichen Bayern: Rosenheim (WS,AIB,RO), Miesbach (MB), Traunstein (TS) „Regionale“ Kennzeichen Österreich: Kufstein (KU), Schwaz (SZ), Kitzbühel (KB)</p>	<p>Vierter Standort an der deutsch-österreichischen Grenze im Raum von Kufstein an ausgewählten Abfahrten der Autobahn (Oberbayern – Tirol)</p> <p><i>Nach Abwägung vor Ort:</i> Verlagerung des Standorts an den unmittelbaren Grenzübergang bei Kufstein (Autobahnbrücke)</p>

Einblick in das grenzüberschreitende Verkehrsgeschehen erlangt werden, bevor sich die Verkehrsströme nach dem Grenzübergang aufteilen. Der zweite Aspekt befasste sich mit der Auswahl potenziell stark frequentierter Verkehrsabschnitte in Grenznähe. Durch diese Vorgabe sollten möglichst viele Verkehrsteilnehmer erfasst werden können, was letztlich zu einer höheren Repräsentanz der Ergebnisse beitragen sollte. Unter steter Berücksichtigung der genannten Faktoren konnte sich auf die tabellarisch erfassten Standorte geeinigt werden. Bei den gewählten Standorten handelte es sich um zentrale, grenzüberschreitende Streckenabschnitte und Verkehrsachsen zwischen Bayern und Tschechien, sowie zwischen Bayern und Österreich, die ein relativ hohes Verkehrsaufkommen in den Untersuchungsräumen in Grenznähe aufwiesen. Eine spontane Abwägung des Standorts fand letztlich in Kufstein statt. Vor Ort wurde die Unzugänglichkeit des geplanten Standorts an den jeweiligen Abfahrten der Autobahn ersichtlich, weshalb die Datenerhebung in unmittelbarer Nähe zur Autobahn (Brücke) durchgeführt wurde. Durch die direkte Nähe zur Grenze zwischen Kufstein und Bayern konnten dadurch repräsentative Daten generiert werden. Für die Erfassung der relevanten Daten wurde im Vorfeld des Geländeaufenthalts ein Erfassungskonzept festgelegt. Dieses Konzept umfasste jeweils die drei nächstgelegenen Landkreise, die sich in unmittelbarer Nähe zum jeweiligen Standort befanden. Hierfür wurden die regionalen Kennzeichen (alle Optionen, die aus der Kennzeichenliberalisierung resultierten) zum

jeweiligen Standort identifiziert und als eigene Spalte aufgeführt. Darüber hinaus wurden nationale sowie internationale Kennzeichen, die nicht in diese Bereiche fielen, in separaten Spalten erfasst. Eine exakte Übersicht über die regionalen Kennzeichen zu jedem der Standorte befindet sich in Tabelle 4. Hierbei wurden sämtliche regionale Kennzeichen auf deutscher Seite, sowie auf tschechischer und österreichischer Seite eingetragen. Kennzeichen, die nicht unter diese Auswahl fielen, wurden in nationalen bzw. internationalen Spalten erfasst und als „überregional“ bewertet.

Durch die veranschaulichten Elemente des Erhebungsprozesses und dessen Durchführung konnten letztlich bedeutsame Daten und Eindrücke generiert werden, die in kartographischer Form dargestellt worden sind.

Tabelle 6: Übersicht zu absoluten Zahlen und Lokalisationsquotienten der Eheschließungen für die deutschen Landkreise (NUTS-3) im Grenzgebiet (Σ = alle Eheschließungen; D-A = Eheschließungen zwischen Deutschen und Personen mit ausländischer Staatsbürgerschaft)

Code	Name	Eheschließungen (absolut)										Lokalisationsquotient																					
		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
		Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A	Σ	D-A		
DE212	München (Stadt)	4737	1171	4713	1200	4765	1209	4688	1160	4895	1187	4944	1244	5047	1228	4974	1234	2.05	2.08	2.09	1.98	2.03	2.10	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99	1.99		
DE246	Bayreuth	557	27	515	28	521	30	548	30	560	24	614	29	613	31	597	23	0.40	0.44	0.48	0.44	0.36	0.39	0.41	0.41	0.31	0.31	0.31	0.31	0.31			
	Grenzgebiet zu AT	10948	1194	10877	1169	11375	1271	11072	1183	11360	1195	12062	1214	12123	1368	12440	1394	0.91	0.88	0.92	0.86	0.88	0.84	0.92	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90			
DE213	Rosenheim	207	43	213	42	233	55	225	48	210	35	193	27	255	53	272	57	1.72	1.61	1.95	1.71	1.40	1.17	1.70	1.70	1.68	1.68	1.68	1.68	1.68			
DE214	Altötting	552	72	579	55	561	49	557	59	586	69	584	78	581	78	626	83	1.08	0.77	0.72	0.85	0.99	1.11	1.10	1.10	1.06	1.06	1.06	1.06	1.06			
DE215	Berchtesgadener Land	498	69	583	100	534	77	516	78	565	84	619	101	585	100	665	93	1.15	1.40	1.19	1.21	1.25	1.36	1.39	1.39	1.12	1.12	1.12	1.12	1.12			
DE216	Bad Tölz-Wolf.	664	83	644	62	733	85	699	84	647	85	754	83	792	115	758	90	1.04	0.78	0.96	0.96	1.10	0.92	1.18	1.18	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95			
DE21D	Garmisch-Partenkirchen	702	77	681	54	730	80	728	60	737	68	750	59	737	81	760	73	0.91	0.64	0.90	0.66	0.77	0.66	0.90	0.90	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77			
DE21F	Miesbach	947	107	875	96	1001	118	1010	110	1053	119	1138	112	1258	136	1230	139	0.94	0.89	0.97	0.87	0.95	0.82	0.88	0.88	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91			
DE21K	Rosenheim	1458	139	1404	140	1370	136	1408	135	1502	139	1550	161	1614	176	1631	175	0.79	0.81	0.82	0.77	0.78	0.87	0.89	0.89	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86			
DE21M	Traunstein	985	89	970	108	1017	125	982	117	1004	115	1101	104	1043	106	1054	117	0.75	0.91	1.01	0.96	0.96	0.79	0.83	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89		
DE222	Passau	324	45	330	50	306	46	340	39	359	57	358	47	364	45	358	43	1.15	1.23	1.24	0.92	1.33	1.10	1.01	1.01	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96			
DE225	Freyung-Grafenau	380	14	382	16	385	20	369	18	360	20	419	18	427	28	403	27	0.31	0.34	0.43	0.39	0.47	0.36	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54			
DE228	Passau	966	81	895	71	924	81	820	69	921	70	887	62	879	60	924	82	0.70	0.65	0.72	0.67	0.64	0.58	0.56	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71		
DE22A	Rottal-Inn	465	52	499	34	546	50	527	50	483	44	546	49	504	32	517	62	0.93	0.56	0.76	0.76	0.76	0.75	0.52	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96		
DE272	Kaufbeuren	274	30	263	38	256	37	268	40	272	29	290	41	263	41	289	36	0.91	1.18	1.19	1.20	0.89	1.18	1.27	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
DE273	Kempten	287	48	314	63	310	50	311	49	320	53	347	46	308	47	338	62	1.39	1.64	1.33	1.26	1.39	1.11	1.25	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47	1.47		
DE27A	Lindau	508	74	507	82	577	82	510	57	476	59	469	62	515	79	488	65	1.21	1.32	1.17	0.90	1.04	1.10	1.25	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07		
DE27B	Ostallgäu	762	88	782	81	853	82	766	87	818	67	873	75	847	77	887	81	0.96	0.84	0.79	0.91	0.69	0.72	0.74	0.73	0.73	0.73	0.73	0.73	0.73	0.73		
DE27E	Oberallgäu	969	83	946	77	1039	98	1036	83	1047	82	1184	89	1151	114	1240	109	0.71	0.66	0.78	0.64	0.66	0.63	0.81	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71		
	Grenzgebiet zu CZ	4166	316	4034	294	4237	350	3988	326	4161	301	4484	356	4455	332	4417	346	0.63	0.59	0.68	0.66	0.61	0.66	0.61	0.63	0.63	0.63	0.63	0.63	0.63	0.63		
DE225	Freyung-Grafenau	380	14	382	16	385	20	369	18	360	20	419	18	427	28	403	27	0.31	0.34	0.43	0.39	0.47	0.36	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54		
DE229	Regen	398	16	437	18	443	20	436	16	441	20	484	25	499	25	506	33	0.33	0.34	0.37	0.29	0.38	0.43	0.41	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52	0.52		
DE233	Weiden i.d.OPf.	256	39	242	33	245	35	225	39	236	30	227	46	253	33	209	27	1.26	1.11	1.18	1.39	1.06	1.69	1.06	1.04	1.04	1.04	1.04	1.04	1.04	1.04		
DE235	Cham	643	43	622	28	633	49	613	46	656	31	690	47	664	36	677	40	0.55	0.37	0.64	0.60	0.40	0.57	0.44	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47		
DE237	Neustadt a.d.W.	443	59	388	58	425	54	404	50	396	38	451	49	486	45	460	33	1.11	1.28	1.05	0.99	0.80	0.91	0.76	0.58	0.58	0.58	0.58	0.58	0.58	0.58		
DE239	Schwandorf	768	48	716	45	751	53	703	60	735	49	890	61	827	53	794	69	0.52	0.51	0.58	0.68	0.56	0.61	0.52	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70		
DE23A	Tirschenreuth	348	23	363	25	378	25	329	20	362	25	399	27	342	20	391	34	0.55	0.56	0.55	0.49	0.58	0.58	0.48	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70		
DE244	Hof	222	28	215	33	212	33	188	21	221	30	229	35	205	33	194	29	1.05	1.25	1.29	0.90	1.14	1.27	1.31	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20		
DE249	Hof	402	20	388	18	426	31	395	31	418	25	409	22	438	30	429	25	0.41	0.40	0.60	0.63	0.50	0.45	0.56	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47		
DE24D	Wunsiedel i.F.	306	26	321	20	339	30	326	25	336	33	356	26	314	29	354	29	0.71	0.51	0.73	0.61	0.82	0.61	0.75	0.66	0.66	0.66	0.66	0.66	0.66	0.66		
	Bayern	59032	7121	59274	7272	61768	7481	59623	7436	62327	7442	65128	7808	66324	8129	66790	8326	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Juli 2019

