

MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

Brücken bauen: Das Zusammenwachsen der Grenzregion
Österreich-Slowakei an der March.
Grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur und
Zusammenarbeit. Hürden und Potenziale am Weg zu einer
gemeinsamen Region.

verfasst von | submitted by

Patrick Maximilian Hansy BA MSc (WU)

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien | Vienna, 2024

Studienkennzahl lt. Studienblatt | Degree
programme code as it appears on the
student record sheet:

UA 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree
programme as it appears on the student
record sheet:

Masterstudium Raumforschung und Raumordnung

Betreut von | Supervisor:

Univ.-Prof. Mag. Dr. Alois Humer

Abstract – Deutsch

Die Masterarbeit beschäftigt sich wissenschaftlich mit dem Thema Grenzen und Infrastruktur, wie auch mit dessen Zusammenhang an der March zwischen Österreich und der Slowakei. Sowohl die Forschung in der Materie der Grenzen, mit ihren Funktionen und Wirkungsweisen, als auch die Infrastruktur und ihre Bereitstellung, haben in den letzten Jahren neuen Aufschwung bekommen, was unter anderem mit der Erweiterung der EU und deren Möglichkeiten, wie auch mit dem Fokus auf Infrastruktur durch den „infrastructural turn“ zu tun hat. Die 91 Kilometer lange Staatsgrenze am Fluss March stellt hierbei einen besonders interessanten Untersuchungsgegenstand dar, da sie mit einer Reihe von Spezifika einherkommt. So bildete sie lange die Grenze zwischen Österreich und Ungarn in der Habsburgermonarchie, während sie im 20. Jahrhundert als Grenze des Eisernen Vorhangs zwischen Ost- und Westeuropa präsent war. Auch die Natur der March, welche ein großes Überschwemmungs- und Naturschutzgebiet vorweist, wie auch das Wohlstandsgefälle zwischen den beiden Staaten, bilden Spezifika dieser Grenze. Letztendlich ist jedoch der Vergleich zwischen der österreichisch-slowakischen Grenze südlich der Donau mit lebendigem Austausch und der Situation an der March mit nur wenigen infrastrukturellen Verbindungen ein wesentlicher Treiber des Forschungsinteresses. Zur Untersuchung der Grenze wurde sich auf ihre heutige Rolle, Nutzbarmachung als Ressource, wie auch ihren Hürden und Potenziale zur Stärkung einer grenzüberschreitenden Region mit entsprechender Verkehrsinfrastruktur konzentriert. Hierzu wurden sechs qualitative Expert:inneninterviews geführt. Drei davon mit Bürgermeister:innen von Gemeinden mit Grenzinfrastuktur und drei mit Regionalentwicklern in Österreich und der Slowakei. Die Ergebnisse können dabei wie folgt beschrieben werden: Die Marchgrenze wird im Vergleich zur Südgrenze der Donau weniger als nutzbare Ressource betrachtet, obwohl Orte wie Angern und Hohenau als regionale Verkehrsgateways fungieren und Hohenau durch die einzige Autobrücke wirtschaftlich profitiert. Menschen aus der Slowakei nutzen die Grenze eher für wirtschaftliche Vorteile, während gute infrastrukturelle Anbindungen weiterhin fehlen, obwohl größere Verkehrsprojekte wie die Marchegger-Ostbahn und die Marchfeldschnellstraße Potenzial haben, ähnliche Entwicklungen wie südlich der Donau voranzutreiben, solange sie die Region nicht untertunneln. Zur Bildung einer grenzüberschreitenden regionalen Identität kann die March mit ihren Auen, welche bereits als Bildungs- und Freizeitraum genutzt werden, dienen.

Abstract – English

The Master's thesis deals scientifically with the topic of borders and infrastructure, as well as their connection at the river Morava between Austria and Slovakia. Both research into the subject of borders, with their functions and modes of operation, and infrastructure and its provision have received a new boost in recent years, which has to do with the enlargement of the EU and its possibilities, as well as with the focus on infrastructure through the “infrastructural turn”. The 91-kilometre-long state border on the river Morava is a particularly interesting object of study here, as it has a number of specific features. For example, it long formed the border between Austria and Hungary in the Habsburg Monarchy, while in the 20th century it was present as the border of the Iron Curtain between Eastern and Western Europe. The nature of the Morava, which has a large floodplain and nature reserve, as well as the prosperity gap between the two countries are also specific features of this border. Ultimately, however, the comparison between the Austrian-Slovakian border south of the Danube with lively exchange and the situation on the Morava with only a few infrastructural connections is a key driver of research interest. To investigate the border, the focus was on its current role, its utilization as a resource, as well as its obstacles and potentials for strengthening a cross-border region with corresponding transport infrastructure. Six qualitative expert interviews were conducted for this purpose. Three of these were with mayors of municipalities with border infrastructure and three with regional developers in Austria and Slovakia. The results can be summarized as follows: The Morava border is seen less as a usable resource compared to the southern border of the Danube, although places like Angern and Hohenau act as regional transport gateways and Hohenau benefits economically from the only motorway bridge. People from Slovakia tend to use the border for economic benefits, while good infrastructural connections are still lacking, although major transport projects such as the Marchegger-Ostbahn and the Marchfeldschnellstraße have the potential to drive similar developments as south of the Danube, as long as they do not tunnel under the region. The Morava River with its floodplains, which are already used as an educational and leisure area, can serve to create a cross-border regional identity.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Theoretischer Hintergrund	4
2.1. Staatsgrenzen	6
2.2. Haselsbergers Ansatz: Dekodierung der Grenze	8
2.2.1. Dicke und dünne Grenzen	9
2.2.2. Schnittstellen zwischen geopolitischen, soziokulturellen, wirtschaftlichen und biophysikalischen Grenzen	10
2.2.3. Die relationale Geographie.....	13
2.3. Sohns Ansatz: Die Grenze als Ressource	13
2.3.1. Drei Ansätze zur grenzüberschreitenden Integration	14
2.3.2. Fünf Arten der Nutzbarmachung der Grenze als Ressource.....	15
2.3.3. Zwei Referenzmodelle.....	17
2.3.4. Vier Konfigurationen als Beispiele.....	18
2.4. Die Rolle der Infrastruktur	20
2.4.1. Was ist Infrastruktur?.....	21
2.4.2. Die Regionalisierung der Infrastruktur.....	22
2.4.3. Private und Staatliche Infrastruktur – Dienstleistungen von allgemeinem Interesse.....	23
2.5. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die EU	27
2.5.1. Die EU bei drei Generationen von Hürden der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.....	27
2.5.2. Die Kohäsionspolitik der EU	29
2.5.3. Grenzüberschreitende Regionalkooperationen: Euregio und Co.	31
2.6. Forschungsstand	33
2.6.1. Soziale Wirklichkeiten in der Grenzregion Österreich-Slowakei.....	33
2.6.2. Die Suburbanisierung von Bratislava nach Österreich	39
2.6.3. Die Identität Österreichs und die soziokulturelle Barriere zur Slowakei	43
3. Methodik.....	46
3.1. Das Expert:inneninterview	46
3.2. Die Inhaltsanalyse nach Mayring.....	48
3.3. Auswahl der Interviewpartner:innen	50
3.4. Methodische Vorgehensweise	51
4. Die Grenzregion	53
4.1. Die March und ihre Natur	54

4.2.	Geschichte der Grenze	56
4.3.	Der Bezirk Gänserndorf	57
4.4.	Die Region Bratislava (Die Záhorie)	59
4.5.	Die verkehrstechnische Infrastruktur	61
4.5.1.	Historische Infrastruktur	61
4.5.2.	Aktuelle Infrastruktur	64
4.5.3.	Die Marchfeldschnellstraße S8	68
4.5.4.	Die Marchegger Ostbahn	70
5.	Ergebnisse der Interviews	72
5.1.	Infrastruktur	72
5.1.1.	Fähre und Autobrücke: Der Ist-Zustand nach den Experten	72
5.1.2.	Was weiteren Autobriden im Weg steht	75
5.1.3.	Marchfeldschnellstraße und Schnellbahn-Ausbau	79
5.1.4.	Fahrradbrücken	82
5.1.5.	Potenzial als mentale Brücke und Zusammenwachsen	84
5.2.	Dekodierung der Grenze: soziokulturell, wirtschaftlich, biophysisch und politisch-administrativ	87
5.2.1.	Soziokulturelle Situation	87
5.2.2.	Wirtschaft	91
5.2.3.	Biophysische Grenze und Natur	96
5.2.4.	Politisch-Administrative Situation	97
5.3.	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit	101
5.3.1.	Gemeinsame Projekte	102
5.3.2.	Ausgestaltung der Zusammenarbeit	105
5.4.	Wünsche für die Zukunft	108
6.	Diskussion	109
6.1.	Infrastruktur, Hürden und Potenziale	109
6.2.	Die Nutzbarmachung der Marchgrenze	113
6.3.	Limitierungen	118
6.4.	Weiterführende Forschung	119
7.	Fazit	120
8.	Literaturverzeichnis	125
9.	Anhänge	137
9.1.	Interviewleitfaden	137

9.2.	Transkripte.....	140
9.2.1.	Regionalentwickler 1	140
9.2.2	Bürgermeister 1.....	161
9.2.3.	Bürgermeister 2	171
9.2.4.	Bürgermeister 3	184
9.2.5.	Regionalentwickler 2	193
9.2.6.	Regionalentwickler 3	202

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Interreg Slowakei-Österreich (Interreg Slovakia-Austria 2018).....	31
Abbildung 2: Barrieren der grenzüberschreitenden Kooperation (eigene Darstellung auf Basis von FRIDRICH 2011: 78)	38
Abbildung 3: Aktuelle baumregion (NÖ.Regional 2022a)	41
Abbildung 4: Die Grenzregion mit den Verwaltungseinheiten die in den folgenden Kapiteln Erwähnung finden (eigene Darstellung auf Basis von Wikimedia 2017 und RADVANSKY und DOMONKOS 2010)	53
Abbildung 5: Die March bei der Mündung in die Donau in Devín (mit Burg), im Norden Devínska Nová Ves (Wikimedia 2008).....	54
Abbildung 6: Der Bezirk Gänserndorf inkl. Orte mit Grenzverkehr (eigene Darstellung auf Basis von Wikimedia 2022).	57
Abbildung 7: Verwaltungsgliederung im Westen der Slowakei in "Krajs", die gleichzeitig NUTS-3 Regionen sind (RADVANSKY und DOMONKOS 2010).....	59
Abbildung 8: Historische Marchquerungen auf Basis des Textes (eigene Darstellung, Google Maps 2024).....	62
Abbildung 9: Grenzübergänge Österreich-Slowakei (aktualisiert und verändert nach FRIDRICH 2011: 71).....	64
Abbildung 10: Eisenbahnbrücke Marchegg (Weinviertel Management 2014: 12).....	64
Abbildung 11: Fährverbindung zwischen Angern und Záhorská Ves (Aeroview 2023).....	65
Abbildung 12: Stahlbrücke in Hohenau (Wikimedia 2012).	66
Abbildung 13: Fahrradbrücke der Freiheit von Schlosshof nach Devínska Nová Ves (Weinviertel Tourismus o.J.b).	66
Abbildung 14: Verlauf der S8 (eigene Darstellung, Wikimedia Karten o.J.).	68
Abbildung 15: Streckenführung der Marchegger Ostbahn (Wikimedia 2023).....	70

1. Einleitung

Vor über 30 Jahren fiel der Eiserne Vorhang der Österreich von der ČSSR trennte. In diesen knapp 40 Jahren wurde die Slowakei sukzessive in das „westliche“ Europa und die EU integriert. Doch speziell die ca. 91km lange Marchgrenze ist augenscheinlich von einer zusammenwachsenden Region entfernt. Dies wird besonders deutlich, wenn man sich die technische Infrastruktur in Form der Marchquerungen ansieht: So gibt es eine nicht elektrifizierte eingleisige Schnellbahnbrücke in Marchegg, eine einspurige Autobrücke in Hohenau an der March, welche nachts gesperrt wird und eine Autofähre in Angern an der March, welche es neben den zwei Fahrradbrücken erlaubt die Grenze zu überwinden. Allein infrastrukturell ist hierbei kein zielführendes Zusammenwachsen der Regionen ersichtlich. Viel mehr kann die Tatsache, dass zwischen 2005 und 2023 nur zwei Fahrradbrücken, aber keine sonstigen infrastrukturellen Flussquerungen gebaut wurden, als Abgrenzung verstanden werden, welche zwar ein kurzzeitiges „Besuchen“ der jeweils anderen Seite erlaubt, aber regelmäßigen grenzüberschreitenden Austausch verhindert.

Anders sieht es jedoch südlich der Donau aus. Mit der Südostautobahn A6 ist seit 2007 die Hauptstraßenverbindung nach Bratislava gegeben. Auch die wichtigste Bahnverbindung zwischen Wien und Bratislava ist südlich der Donau vorzufinden. Hier ist das Entstehen einer grenzüberschreitenden Region – man kann von der erweiterten Stadtregion Bratislava sprechen – zu sehen. Etwa die Hälfte der neu Zugezogenen der Grenzgemeinde Berg kommt aus Bratislava (vgl. HUEMER 2018: 288). Auch BAUM – Das Bratislava Umland Management – fokussierte seine Arbeiten in der ersten Projektauflage auf die grenzüberschreitende Siedlungsentwicklung in Bratislava, in denen 14 grenznahe österreichische Gemeinden eingebunden wurden, welche alle südlich der Donau liegen (vgl. HUEMER 2018: 289f. und BAUM o.J.).

Doch eine kleine Trendwende ist abzusehen: Es zeichnet sich über 30 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs langsam ein Infrastrukturausbau an der Marchgrenze ab. Die Bahnstrecke „Marchegger Ostbahn“, die nördlich der Donau zwischen Wien und Bratislava verläuft, soll voll elektrifiziert, die sieben Bahnhöfe im Marchfeld saniert und die Strecke zweigleisig ausgebaut werden. Schlussendlich soll im Vollausbau eine Zuggeschwindigkeit von 200km/h erreicht werden, was diese Strecke mit 40 Minuten von Wien nach Bratislava zur schnellsten Verbindung machen würde (vgl. HANZL-WEISS et al. 2018: 9 und ORF 2018, 30. August). Das

zweite große Infrastrukturprojekt im Norden, die Marchfeldschnellstraße S8, welches Wien mit Bratislava verbinden soll, scheiterte jedoch bislang an der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. Der Standard 2021). Somit ist nicht nur eine bessere Anbindung, sondern auch ein Wandel der Funktionen der Marchgrenze, wie sie nach HASELSBERGER (2014) und SOHN (2014) beschrieben werden, absehbar. Aber auch das wirtschaftliche Potenzial der Grenzregion an der March wird zunehmend erkannt: So meinte etwa der Obmann der Wirtschaftskammer Gänserndorf, Ing. Andreas Hager: „Die Wirtschaftsbetriebe im Bezirk Gänserndorf würden von besser ausgebauten Grenzübergängen profitieren.“ (Weinviertel Management 2014: 9).

Die Infrastruktur macht jedoch eines deutlich: Die Staatsgrenze nördlich der Donau zur Slowakei bietet Entwicklungspotenzial, welches lange nicht genutzt wurde und auch heute nur zaghafte genutzt wird. Die Infrastruktur dient hier nur als einer von vielen Indikatoren, warum speziell diese Grenze ein interessanter Untersuchungsgegenstand ist. Andere Besonderheiten ergeben sich auch an der Kombination der Faktoren Flussgrenze, dem europäischen Integrationsprozess (EU Beitritt SK 2004, Schengenbeitritt SK 2007, Entfall der Beschränkungen zum Österreichischen Arbeitsmarkt für Slowak:innen 2011) sowie dem großen Wohlstandsgefälle zwischen den beiden Seiten.

In dieser Arbeit sollen nun die Herausforderungen und Potenziale einer nur sehr langsam zusammenwachsenden Grenzregion untersucht werden. Ebenso soll die Frage gestellt werden, welche Funktionen die Grenze in Zukunft noch erfüllen soll. Die Forschungsfrage ergibt sich jedoch aus der Kombination der Faktoren „Staatsgrenze“ und „Infrastruktur“ und lautet demnach:

Inwiefern wächst die Grenzregion zwischen Österreich und der Slowakei an der March durch Verkehrsinfrastruktur, grenzüberschreitender Zusammenarbeit und gelebten Austausch zusammen?

Die Beantwortung dieser Frage splittet sich in folgende Unterfragen:

- *Inwiefern können bessere verkehrsinfrastrukturelle Anbindungen an der Marchgrenze die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den gelebten Austausch der beiden Grenzregionen verbessern?*

Diese Frage ist deshalb komplex, da man genau so gut Fragen könnte, ob eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit und ein funktionierender Austausch erst notwendig

sind, damit weitere grenzüberschreitende Infrastruktur gebaut wird. Die Frage der Infrastrukturellen Anbindung bezieht sich in Ansätzen auf den „Infrastructural Turn“ und die Regionalisierung von Infrastruktur, setzt den Fokus aber darauf, inwieweit und in welcher Form grenzüberschreitend Zusammenarbeit wie auch alltäglicher Austausch in der Grenzregion stattfindet. Theoretisch wird hierbei auf die „Dekodierung der Grenze“ nach HASELSBERGER (2014) Bezug genommen, welche mit der Kategorisierung in geopolitischen, soziokulturellen, wirtschaftlichen und biophysikalischen Grenzen wie auch deren Schnittstellen unterschiedliche Betrachtungsfokusse beleuchtet.

- *Inwiefern wird die Marchgrenze heute als Ressource nutzbar gemacht?*

Mit dieser Frage soll im Sinne der grenzüberschreitenden Integration generell hinterfragt werden, ob die Marchgrenze als Ressource begriffen und nutzbar gemacht wird. Eine Nutzbarmachung kann sich sowohl auf die Regionalentwicklung als auch die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur auswirken. Hierzu wird die Theorie von SOHN (2014) zur „Grenze als Ressource“ verwendet, um fünf Arten der Nutzbarmachung von Grenzen als Ressourcen wie auch die beiden Referenzmodelle, die er entwickelt, zu diskutieren.

- *Welche Potenziale und Hürden mit Fokus auf die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur und Grenzregion lassen sich an der Marchgrenze ausfindig machen?*

Da die Arbeit auch einen zukunftsorientierten Fokus vorweisen soll, ist die Identifizierung und Analyse von Potenzialen und Hürden unerlässlich.

Somit soll die Arbeit primär die Hürden und Potenziale durch den Bau von infrastrukturellen Anbindungen an der Marchgrenze mit Fokus auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit aufzeigen, wie auch die Frage der aktuellen und gewünschten Funktionen der Grenze beantworten. Darüber hinaus sollen weitere konkrete Probleme und Herausforderungen identifiziert werden. Ebenso soll diese Arbeit dazu beitragen, die Kohäsion der beiden Regionen zu fördern und gleichzeitig einen Ansatz bieten, um lokale Probleme und Herausforderungen in einen nachvollziehbaren und sinnstiftenden Überblick über ihren aktuellen Zustand zu integrieren. Im Fokus steht dabei auch die Frage, wie viel verkehrsinfrastrukturelle Anbindungen dazu beitragen können.

Erwartbare Ergebnisse wären demnach, dass sich die von FRIDRICH (2011) identifizieren Herausforderungen wie etwa der Sprachbarriere, unterschiedliche Wohlstandsniveaus und Mentalitätsunterschiede bestätigen und einem aktiven Brückenbau (hier vor allem im wahrsten Sinne des Wortes zu verstehen) im Wege stehen. Des Weiteren könnte auch eine gewisse Angst, begründet auf Vorurteilen über „das arme Osteuropa“, auf der österreichischen Seite ein hemmender Faktor sein, da der Austausch der letzten Jahre augenscheinlich nur wenig zugenommen hat und demnach Stereotype durch Gespräche und Interaktionen mit Slowak:innen kaum abgebaut wurden.

Letztendlich könnten neue Infrastrukturprojekte einen höheren Austausch von Arbeitskräften und damit verbunden kulturellen Kapitals bedeuten. Beispielsweise ist das VW-Werk Bratislava mit tausenden Arbeitsplätzen an der Marchgrenze, wohingegen auf der österreichischen Seite, im agrarisch geprägten Marchfeld, kaum Industrie vorhanden ist. Somit wäre auch ein potenzielles Ergebnis, dass eine regionale Kooperation in dieser Hinsicht Chancen bietet. Fraglich ist jedoch, ob ein Wille des Austausches hier überhaupt erwünscht ist. Die tatsächlichen Ergebnisse werden im Ergebnis- und Diskussionsteil der Arbeit ausgewertet und in letzterem auch mit der wissenschaftlichen Literatur bzw. den Forschungsstand in Verbindung gesetzt.

2. Theoretischer Hintergrund

Zum besseren Verständnis der Bedeutung von Grenzen, ihrer Funktionen und Folgen, auch im Zusammenhang mit grenzüberschreitender Kooperation und der Rolle der Infrastruktur, werden unter anderem Ansätze aus der wissenschaftlichen Literatur diskutiert, um später die entsprechenden Erkenntnisse einordnen zu können. Einige werden an dieser Stelle kurz aufgeführt. Bevor dies passiert, wird zuerst das Thema Staatsgrenze im Theoretischen behandelt.

Die wesentlichen Theorien in Bezug zur Grenze, welche in dieser Arbeit behandelt und anschließend im empirischen Teil durch die Interviews auf den Fall slowakisch-österreichische Grenze angewandt werden, sind jene von HASELSBERGER (2014) und SOHN (2014). Als erstes wird HASELSBERGERS Ansatz zur Dekodierung von Grenzen dargestellt. Diese Dekodierung findet in zwei Schritten statt. Im ersten Schritt liegt der Fokus auf grenzüberschreitende Praktiken. Hier

gibt es die vier variablen Marktkräfte, staatliches Handeln, Kultur und Kontrolle durch die Bevölkerung (vgl. HASELSBERGER 2014: 517). Alle anfangs genannten Funktionen müssen auch mit ihren Beziehungen und Wechselwirkungen zueinander betrachtet werden. Im nächsten Schritt werden die relationalen Geografien betrachtet, sprich die Räume und deren Beziehungen zueinander. Im Fokus dieser Arbeit steht vor allem der erste Schritt.

SOHN (2014) hingegen konzentriert sich in "Modelling Cross-Border Integration: The Role of Borders as a Resource" auf grenzüberschreitende Integration und die Nutzbarmachung der Grenze als Ressource. Er analysiert den vielschichtigen und kontextabhängigen Prozess dahinter. Eine grenzübergreifende Regionalisierung entsteht nicht allein durch die Öffnung der Grenze, sondern durch strategisches Verhalten von Akteur:innen, die die Grenze als Ressource mobilisieren (vgl. SOHN 2014: 589). Er entwickelt hierzu zwei gegensätzliche Modelle: Ein ökonomisches Modell, welche den Nutzen, der aus den unterschiedlichen Vorteilen der Grenzen entsteht, in den Vordergrund stellt. Sprich jenen aus dem Arbeitsmarkt, dem grenzüberschreitenden Produktionsnetz, dem grenzüberschreitenden Einkauf und dem Wohnungsmarkt (vgl. SOHN 2014: 597). Die Unterschiedlichkeiten der Regionen werden so instrumentalisiert und nutzbar gemacht, teils auch mit steigenden Disparitäten. Beim zweiten Modell, dem „territorialen Projekt“, steht die Hybridisierung der Grenze im Vordergrund. Sie wird territorialisiert und zu einem Ort des gegenseitigen Lernens. Die Grenze wird also zum Anerkennungsobjekt. Die Integration funktioniert bei diesem Modell über Wissen und ideellen Verbindungen, die Wahrnehmung und Einstellung ist wichtiger als tatsächliche Unterschiede und Ungleichheiten. (vgl. SOHN 2014: 599f.).

Was diese Theorien und auch konkreten Forschungen verbindet, sind die Suche nach einer grenzüberschreitenden Identität, wie auch die Schwierigkeiten und Möglichkeiten, die sich aus den Funktionen der Grenze ergeben. Da sich diese Theorien gut ergänzen, werden sie für die perspektivische Analyse für den Fall der österreichisch-slowakischen Grenze herangezogen. Des Weiteren wird, da diese Arbeit ebenfalls einen Fokus auf Infrastruktur vorweist, dieses Thema im Sinne des *Infrastructural Turn* und den *Dienstleistungen von allgemeinem Interesse* behandelt, um es in den Expert:inneninterviews konkret miteinzubeziehen um dessen Rolle im Zusammenspiel mit den Grenzdynamiken einordnen zu können. Wie besonders bei SOHN (2014) zu erkennen sein wird, ist besonders technische Infrastruktur nicht unbedingt ein Zeichen einer sich annähernden, konvergenten Entwicklung,

sondern oft ein Zeichen einer sich durch Unterschiede definierenden Grenze, welche zunehmend als Ressource verstanden wird.

Ebenfalls wird die Rolle der EU mit der Kohäsionspolitik vorgestellt und eingehend diskutiert. Im nächsten Schritt wird der Forschungsstand zum Thema österreichisch-slowakische Grenze wiedergegeben. Hier wird besonders die Forschung von FRIDRICH (2011) vorgestellt, welcher Ansässige im Grenzgebiet interviewte und seinerzeit bereits viele Hürden für eine grenzüberschreitende Region identifizieren konnte. Im Weiteren wird die Arbeit von HUEMER (2018), welche sich der grenzüberschreitenden Entwicklung südlich der Donau widmet, behandelt, um auch hier einen Kontrast zur Nordseite hervorzuheben bzw. die Potenziale zu erkennen. Seine Forschung wirft ebenfalls implizit die relevante Frage auf, wieso so eine vergleichbare Entwicklung nördlich der Donau nicht stattfindet. Als dritte Forschung zum Thema wird auf HASELSBERGERS (2014) Analyse zur Identität Österreichs, die sie für mitverantwortlich zur soziokulturellen Eigenheit des Landes hält, vorgestellt und ein Fokus auf die Schwierigkeiten bei der Zusammenarbeit zwischen Österreich und der Slowakei bei der Frage, wie die ehemalige Grenze des Eisernen Vorhangs zwischen den Staaten genutzt werden soll, gelegt.

2.1. Staatsgrenzen

Staatsgrenzen sind überaus komplex, da sie nicht nur oberflächlich zwei geographische Einheiten trennen, sondern auch eine kulturelle, wirtschaftliche, administrative, geopolitische und soziale Barriere darstellen (sieh dazu auch DONNAN und WILSON 1999; NEWMAN 2003; PAASI 2005; POPESCU 2012; SCOTT 2012; VAN HOUTUM 2011; WILSON und DONNAN 2012a, 2012b). Mit einer Grenze kann somit entweder eine zusammenhängende soziokulturelle Region künstlich getrennt oder auch der vorher bestehende Unterschied deutlich gemacht werden. Nach HASELSBERGER (2014) sind sie ebenso ein Ort, der durch politische, kulturelle und soziale Machtverhältnisse definiert wurde wie auch von diesen weiter aufrechterhalten wird (vgl. HASELSBERGER 2014: 505). HEINTEL et al. (2018) definiert Grenzen als eine abstrakte oder gedachte Linie, die dazu dient, Unterscheidungen zu treffen und Dinge durch Differenzen zu identifizieren (HEINTEL et al. 2018: 1). VAN HOUTUM (2011) beschreibt wiederum eine Grenze als eine erfundene Wahrheit (VAN HOUTUM 2011: 51). Gemeint ist damit, dass Grenzen produziert,

reproduziert und gerechtfertigt werden. Die Wissenschaften, welche sich mit dem Thema (Staats)grenzen und deren Überschreitungen beschäftigen, sind oft interdisziplinär und wird von vielen Disziplinen wie der Literatur- und Sprachwissenschaften, der Geschichtswissenschaft, aber natürlich auch der raumbezogenen Wissenschaft behandelt (vgl. HEINTEL et al. 2018: 2).

Zuerst einmal ist zu sagen, dass Staatsgrenzen nichts Unveränderliches sind, gerade in Europa veränderten sich diese in den letzten 100 Jahren so sehr, dass gerade einmal noch 10 der heute 47 Ländern noch die Grenzen wie vor 100 Jahren vorweisen (vgl. WALLACE 1992). Europa war auch davor, zu Zeiten der Kaiser und Könige, von ständigen Veränderungen durch Grenzziehung unterworfen: „So wie das dynastische Reich nicht einheitlich war, war es auch nicht klar abgegrenzt“ (BIGGS 1999: 385). Erst der Westfälische Friede von 1648 schaffte zum ersten Mal jene Voraussetzungen für modernen Staaten, welche unter anderem die Grundsätze der nationalstaatlichen Souveränität und auch des nationalen Selbstbestimmungsrechts ausformten. Dies führte schlussendlich zum heutigen Verständnis von modernen Staaten. Die wirkliche Bedeutung von Grenzen, also jene, die eine gänzlich trennende Wirkung entfalten, zeigte sich jedoch erst mit Beginn des 19. Jahrhunderts. Jedoch waren auch zu jener Zeit die Grenzen noch durchlässiger als sie in der Zeit des „Kalten Krieges“ (1945 – 1991) wurden. Jene Zeit stellte den Höhepunkt von scharf abgegrenzten und stabilen Staatsgrenzen in Europa dar. Gleichzeitig erlangte der Staat ein überaus großes Ausmaß an Kontrolle über die Politik, die Wirtschaft, wie auch über die Kultur der Bürger:innen. Ebenso erlangte er die Fähigkeit grenzübergreifende Ströme zu kontrollieren und zu regulieren (vgl. HASELSBERGER 2014: 507f.).

In der heutigen Zeit sind die Grenzen jedoch dank der EU wieder durchlässiger, dennoch sind nach dem „Kalten Krieg“ und dem Zerfall der Sowjetunion wesentlich mehr neue Staatsgrenzen in Europa entstanden. In Summe wurden nach 1991 über 8.000 Meilen neue politische Grenzen in Europa errichtet – im ganzen 20. Jahrhundert wurden 60% der heutigen Staatsgrenzen in diesem Kontinent gezogen (vgl. FOUCHER 1998: 235). Ein Grund hierfür ist, dass durch die Monarchien und autoritären Systeme viele ehemalige Grenzen zwischen Nationen mit Souveränitätsbestrebungen abgeschafft und unterdrückt wurden. Beispielfhaft wären hier der Vielvölkerstaat Österreich-Ungarn, wie auch das Großreich der Sowjetunion zu nennen (vgl. HASELSBERGER 2014: 508). POPSECU (2012) meinte hierzu, dass die Globalisierung eher mehr als weniger Grenzen geschaffen hat, was die Komplexität zusätzlich erhöht hat (vgl.

POPESCU 2012: 154). Seiner Meinung nach haben Grenzen die Funktion, die Gesellschaft zu ordnen (vgl. POPESCU 2012: 8). So sind Grenzen in den vier von HASELSBERGER genannten Kategorien (siehe Kapitel 2.2.) – geopolitisch, soziokulturell, wirtschaftlich und biophysisch – als konkrete Raumbegrenzungen zu verstehen, wohingegen eine Grenze ebenfalls als eine feste juristische Linie im Raum mit einer sich überschneidenden Menge von Grenzen oder auch als Zone („Grenzregion“) definiert werden kann (vgl. HASELSBERGER 2014: 508ff.).

Grenzen sind in jener Form notwendig, damit Territorien, im besten Falle möglichst einheitlich (im sozialen, kulturellen bis wirtschaftlich Sinne) verwaltet werden können. Erst durch die Abgrenzung von geographischen Räumen lassen sie das menschliche Zusammenleben kollektiv gestalten. Sie dienen somit auch der Unterscheidung in ein „sie“ und „wir“ und ermöglicht das Entstehen regionaler und nationaler Identitäten. In der Raumplanung selbst ist die Eingrenzung von Gebieten wichtig, um diese erst entwickeln zu können (vgl. HASELSBERGER 2014: 510). Des Weiteren sind Grenzüberschreitungen heute zu einer festen Praxis geworden und finden auf vielen Ebenen statt. So ist die Überwindung der nationalstaatlichen Grenzen für Unternehmen und Personen eine der wichtigsten Errungenschaften der EU (vgl. HEINTEL et al. 2018: 2).

Die Erforschung von Grenzen ist aufgrund dessen, dass sie sich im permanenten Wandel befinden, immer aktuell. Grenzen verändern sich jedoch nicht nur als Linie im Raum, sondern bekommen neue Funktionen, verlieren alte, bekommen andere Bedeutungen und Wirkungsweisen (vgl. HEINTEL et al. 2018: 3). Viele dieser Funktionen, Bedeutungen und Wirkungsweisen sind in Ansätzen und Theorien behandelt worden, um sie analysierbar zu machen. Genau auf solche Ansätze und Theorien wird auch in dieser Arbeit zurückgegriffen, um die Erkenntnisse aus der Empirie aus Kapitel 5 einordnen zu können.

2.2. Haselsbergers Ansatz: Dekodierung der Grenze

HASELSBERGER (2014) gibt in ihrem Paper „Decoding borders. Appreciating border impacts on space and people“ einen Ansatz Grenzen zu dekodieren und auf verschiedene Weisen zu verstehen. Dieser theoretische Ansatz, den HASELSBERGER jedoch nicht als „allgemeine oder statische Theorie“ (HASELSBERGER 2014: 506) verstanden haben will, bietet in dieser Arbeit den ersten Analysegrundsatz um die österreichisch-slowakische Grenze mit ihren Funktionen und

Hürden, speziell für die Grenzregion und -infrastruktur, zu analysieren. HASELSBERGERS Ansatz stellt somit zusammen mit SOHNS Theorie den wichtigsten Teil in Bezug zur Grenze selbst dar.

2.2.1. Dicke und dünne Grenzen

Das Konzept von „dicken“ und „dünnen“ Grenzen, welches HASELSBERGER erklärt, beruht darauf, dass „dicke“ Grenzen mehrere Arten von „Grenzen“ vorweisen und demnach schwerer zu überwinden sind. „Dicke“ Grenzen können etwa über die Zeit mehrere Funktionen akkumulieren und so erst entsprechend undurchlässig werden. Gemeint sind hierbei sowohl physische als auch mentale Grenzen. Doch die genannte Einteilung kann im weiteren Sinne nur standhalten, wenn die Grenze als ein bestimmendes Hindernis wahrgenommen wird (vgl. HASLESBERGER 2014: 510).

Eine „dicke“ Grenze ist demnach extrem starr, sie stört die zusammengehörige lokale Geographie und bietet dementsprechend politisches Konfliktpotenzial. Beispiel wären etwa Grenzen entlang einer gemeinsamen kulturellen Identität bzw. ethnischer Zugehörigkeit wie etwa bei den Kurd:in im Nahen Osten, die auf viele Staaten aufgeteilt sind, jedoch keinen Nationalstaat besitzen. Oder auch wenn ebendiese Staaten streng geteilt werden wie bei der historischen innerdeutschen oder noch heute existierenden innerkoreanischen Grenze. Die berühmteste „dicke“ Grenze stellt wohl der Eiserne Vorhang dar, der nicht nur damals, sondern auch in der Zeit nach dem Abbau zu einer strukturellen Benachteiligung der ehemaligen Grenzregionen führte (vgl. HASELSBERGER 2014: 510).

Im Gegensatz dazu stehen „dünne“ Grenzen. Sie sind zumindest in einer Hinsicht bzw. Art durchlässig. Sie gliedern zwar den Raum politisch und administrativ ebenso, jedoch ermöglichen sie eine gewisse Form des gesellschaftlichen Zusammenlebens über diese Barriere hinweg. HASELSBERGER nennt hierbei etwa die Grenze zwischen dem Innviertel in Österreich und Niederbayern in Deutschland. Trotz der Grenze, die auch natürlich durch den Inn bestand hat, besteht ein hoher gesellschaftlicher Austausch mit vielen grenzüberschreitenden Interaktionen und Institutionen. Die Grenzregionen forcieren, die Grenze nicht mit zusätzlichen Funktionen zu belasten, um auf diese Weise eine durchlässige Grenze mit einer weichen Region zu gewährleisten (vgl. HASELSBERGER 2014: 510f.).

Interessant ist ebenfalls, die EU als eine Institution zu betrachten, in der die Binnengrenzen „dünner“ gemacht werden sollten. Die Europäische Kommission erklärte etwa, dass Grenzen jene Orte sein, an denen sich der Erfolg der europäischen Integration erweisen wird (vgl. CORVERS 2001: 372). Die Kommission ist also stark darauf forciert, entsprechende Grenzen aufzuweichen und damit durchlässiger zu gestalten.

2.2.2. Schnittstellen zwischen geopolitischen, soziokulturellen, wirtschaftlichen und biophysikalischen Grenzen

Zur Analyse von Grenzen setzt HASELSBERGER in Anlehnung an NEWMAN (2003) den Fokus auf grenzüberschreitende Praktiken. Sie beschreibt zunächst den „dynamischen Grenzinterpretationsrahmen“. Wichtig hierbei ist, dass alle vier Variablen, geopolitische, soziokulturelle, wirtschaftliche und biophysische Grenzen gleichwertig behandelt werden. Sie sollen helfen das Thema Grenzen besser zu fassen, ihre Machtverhältnisse und Funktionen zu erkennen und zu kategorisieren. In anderen Worten, analytisch nutzbar zu machen. Diese Kategorisierung nach HASELSBERGER wird in abgewandelter Form im Kapitel 5.2., in welchem die Ergebnisse aufbereitet werden, wie auch zur Kodierung nach Mayring, Verwendung finden. Des Weiteren gilt es für Planer:innen, die sich überschneidenden Funktionen von Grenzen zu bedenken, welche nicht immer widerspruchsfrei sind.

Als erstes ist die Beziehungen zwischen geopolitischen und soziokulturellen Grenzen zu nennen: Im politischen Sinne dienen sie der Organisation einer Gemeinschaft, im soziokulturellen Sinne schützen sie Gruppeninteressen. Somit ergibt sich, dass Diskurse und Rahmungen der soziokulturellen Grenzpraktiken auf geopolitische Sachverhalte angewandt werden. Daraus ergibt sich etwa ein Problem mit der Identität, denn Menschen identifizieren sich ausschließlich mit kollektiven Institutionen, wenn sie subjektiv gesehen davon profitieren. Also beispielsweise Wohlstand und Sicherheit erhalten. Staaten sind nun bedacht, diese Eigenschaften und somit die nationale Identität ihrer Bürger:innen hervorzuheben und damit auch gleichzeitig eine gewisse Distanz zur Außenwelt zu schaffen. Dies geschieht etwa mit Stereotypisierung. Nach HASELSBERGER ist es nun die Pflicht eines guten Planers bzw. einer guten Planerin nicht nur auf die geopolitische Grenze zu achten, auch wenn diese oft als selbstverständlich vorausgesetzt wird, sondern ebenfalls die ‚unsichtbare‘ soziokulturelle

Grenze zu sehen und aktiv in Planungsentscheidungen mitzudenken. Dies soll im Weiteren heißen, dass Planungsprozesse in den unterschiedlichen Kontexten des Planungssystems, des Planungsrechts, der Rechtsstruktur im Allgemeinen und der Regulierungen der Länder bedacht wird, aber gleichzeitig auch die lokale Bevölkerung bzw. Interessengruppen und die Governance miteingebunden wird (vgl. HASELSBERGER 2014: 514f.).

Aber auch die Schnittstelle zwischen geopolitischer und wirtschaftlicher Grenze gilt es zu beachten. Hierbei hat die Globalisierung dazu geführt, dass viele geopolitische Funktionen, insbesondere die Schutzfunktion, beeinträchtigt wurden. HASELSBERGER nennt in Bezug auf HAUGHTON (2009) das Beispiel der US-amerikanisch-karibischen Grenze. Die US-Heimatschutzbehörde hat die Aufgabe die US-Grenze vor illegaler Einwanderung zu schützen, gleichzeitig muss sie jedoch auch viele Beschränkungen lockern, um den weltweiten Warenverkehr nicht zu behindern. So heist es etwa bei CHALFIN (2012), "border security is as much economic as political in orientation, fundamentally shaped by material processes and logics" (CHALFIN 2012: 284). Zu beachten gilt es deswegen aus Planungsperspektive, dass die Infrastruktur an der Grenze in das Planungsnetz beider Staaten eingebettet werden muss. Also beim Bau eines Einkaufszentrums nicht nur der lokale Bebauungsplan zu Hand genommen werden muss, sondern ebenfalls eine räumliche Verknüpfung mit dem Grenzareal (Verkehr, Wohnen, Forschung und Entwicklung etc.) stattfinden muss. Bei asymmetrischen Grenzen mit entwicklungstechnischen Gefällen gilt es auch harte Faktoren wie ein besseres Verkehrsnetz, Arbeitsmarkt, Steuern, Geschäftsklima, Lebens- und Umweltqualität etc. und die Affinität der Unternehmen im jeweiligen Land ansässig zu werden zu bedenken (vgl. HASELSBERGER 2014: 515).

Bei der Schnittstelle zwischen geopolitischen und biophysikalischen Grenzen muss einem zuerst bewusst sein, dass jede biophysikalische Grenze ohnehin den Lebensraum teilt bzw. durchschneidet (vgl. CUNNINGHAM 2012: 375). Jedoch können politische Grenzen auf den Lebensraum große Auswirkungen haben, beispielsweise wenn diese durch einen Zaun gesichert sind und Tiere ihn nicht durchqueren können und somit den Genpool schmälern. Ähnlich sieht es mit Ressourcen und Umwelt aus. Deswegen ist auch hier aus planerischer Sicht ein gemeinsames Denken in Umweltaspekten (z.B. Hochwasserschutz und -management) essenziell – die geopolitische Grenze bedeutet häufig für die Natur nicht den Horizont der Ereignisse (vgl. HASELSBERGER 2014: 515f.)

Bezüglich den soziokulturellen und wirtschaftlichen Grenzbeziehungen meint HEYMAN (2012), dass keine Volkswirtschaft ohne soziale Beziehungen und kulturelle Kodierung funktionieren kann – denn asymmetrische Beziehungen sind auf Ebene der Grenzwirtschaft wie auch auf Ebene der Grenzkultur existent (vgl. HEYMAN 2012: 59). Ein Beispiel hierfür ist die US-mexikanische Grenze, auf welcher einerseits grenzüberschreitende wirtschaftliche Transaktionen stattfinden, die aber andererseits auch tausende Menschen auf dem Weg zur Arbeit überqueren. HEYMAN betont hier den Aspekt, dass diese Menschen zu sprachlichen „Hybriden“, die „Spanglish“ sprechen werden und womöglich auch mit einsprachigen mexikanischen Einwander:innen polarisieren (vgl. HEYMAN 2012: 58). Auch in diesem Aspekt gibt HASLSBERGER zu bedenken, dass Planer:innen über neue Instrumente nachdenken müssen, die sowohl wirtschaftlichen als auch sozialen Dynamiken gerecht werden (vgl. HASLSBERGER 2014: 516).

Die soziokulturelle und biophysische Grenzbeziehung kann in der Form betrachtet werden, dass natürliche Objekte oder Gegebenheiten wie etwa ein Berg oder ein Fluss für die Kultur zu einem identitätsstiftenden Symbol bzw. Ankerpunkt werden können. So nimmt diese Funktion etwa der Berg Ararat für Armenien ein und ist sowohl das Symbol des Landes wie auch auf deren Währung abgebildet. Das, was diesen Berg jedoch in Sachen Grenzbeziehungen besonders macht, ist, dass er heute in der Türkei liegt und die Bevölkerung stetig an den Völkermord der Türken an den Armeniern von 1915 erinnert – was sich auf deren Beziehung zur Türkei auswirkt (vgl. EGOYAN 2002). Deswegen ist es als Planer:in ebenso wichtig, auf diese lokalen, identitätsstiftenden und natürlichen Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen und sie gegebenenfalls zu fördern bzw. Strategien zu entwickeln, um das natürliche und kulturelle Erbe als wichtiges Potenzial für räumliche Entwicklungen zu verwenden. Wichtig ist jedoch, die Balance zwischen Kultur und Naturerbe zu finden (vgl. HASLSBERGER 2014: 516f.).

Als letztes sind die Beziehungen zwischen wirtschaftlichen und biophysikalischen Grenzen zu erwähnen. Hierbei ist speziell das Potenzial der Wirtschaft, bleibende Veränderungen oder konkrete Schäden an der Natur zu hinterlassen, zu erwähnen. Als Beispiel nennt HASLSBERGER in Anlehnung an CUNNINGHAM (2012) die Ölpest im Golf von Mexiko, die durch den Untergang der Ölplattform Deepwater Horizon ausgelöst wurde und viele Küstengebiete in den USA und Mexiko bedrohte. Somit wird klar, dass wirtschaftliche Aktivitäten erheblichen Einfluss auf die Lebensqualität haben. Strategien zur Schadensbegrenzung müssen mitbedacht werden,

jedoch müssen auch Vorsorgemaßnahmen, wie dies bei Naturkatastrophen der Fall ist, mitbedacht werden (vgl. HASELSBERGER 2014: 517).

2.2.3. Die relationale Geographie

Mit dem Wechsel zur relationalen Geographie wird der Fokus auf die räumlichen Auswirkungen von Grenzen, im speziellen auf ökologische, wie auch menschliche Tätigkeiten inklusive deren Wechselwirkungen gelegt. Funktionale Räume müssen jedoch nicht immer mit politisch-administrativen oder natürlichen Räumen übereinstimmen. Sollten hier Abweichungen vorhanden sein, wird von der Politik oft eine entsprechende Anpassung durchgeführt. Eine solche Anpassung ist von menschlich gemachten Grenzen, also allen bis auf die biophysischen, leicht möglich. Somit werden die entsprechenden Grenzen funktional reicher und dicker. HASELSBERGER meint hierzu, dass mit diesen Prozessen soziale Praktiken und Diskurse produziert, reproduziert, wie auch gerechtfertigt werden. Jedoch sind die entsprechenden Prozesse widersprüchlich mit der Natur, vielschichtig und nicht unproblematisch, da (dicke) Staatsgrenzen oft ohne eine konkrete evolutionäre Notwendigkeit oder eines demokratischen Prozesses entstanden sind – sondern viel eher durch Kriege und Eroberungen (vgl. HASELSBERGER 2014: 518f.).

2.3. Sohns Ansatz: Die Grenze als Ressource

SOHN hinterfragt und konventionalisiert in seinem Artikel die „cross-border integration“ bzw. zu Deutsch die „grenzüberschreitende Integration“ neu. Dies beinhaltet bislang vor allem einen grenzüberschreitenden Regionalismus, die Intensivierung von wirtschaftlichen Transaktionen wie auch die Entwicklung institutioneller Zusammenarbeit bzw. deren Vorstellungen. Aber auch er kritisiert an dieser Herangehensweise, ähnlich wie HASELSBERGER, dass der Fokus viel zu wenig auf die Mehrdimensionalität von Grenzen liegt. Damit sind konkret auch jene funktionalen, politischen und ideellen Dimensionen des Integrationsprozesses gemeint. Dazu gesellen sich asymmetrische Rahmenbedingungen wie auch normative Vorstellungen, wie sie von Institutionen aller Art und der EU verbreitet werden, dass grenzüberschreitende Integration immer etwas Positives und Wünschenswertes

sei. Gewisse Unterschiede können jedoch auch als Chance der Integration und Zusammenarbeit gesehen werden. Ebenfalls stellt SOHN die Frage, warum grenzübergreifende Integration stattfindet (vgl. SOHN 2014: 588).

Er modelliert in den weiteren zwei gegensätzlichen Modellen bzw. Idealtypen dieser Integration, die zum Ziel haben, die inhärente Komplexität der Integrationsdynamiken zu erfassen. Wichtig dabei ist, dass es sich um vereinfachte idealisierte Modelle handelt, die jedoch aufzeigen sollen, wodurch ein gemeinsamer theoretischer Rahmen geschaffen werden kann und was letztendlich spezifisch ist (vgl. SOHN 2014: 589).

2.3.1. Drei Ansätze zur grenzüberschreitenden Integration

Der erste Ansatz bezieht sich darauf, dass die Entwicklungen der Wirtschaft und sozialen Interaktionen beider Seiten miteinander steigen. In der Regional- und vor allem Wirtschaftsgeographie dominiert dieser „Flow-Ansatz“, der sich auf den Austausch von Beziehungen von ehemals getrennten sozialen Einheiten bezieht. Hierbei wird die Grenze als etwas Künstliches gesehen, dass den zuvor natürlich stattfindenden wirtschaftlichen und sozialen Austausch gestört hat. Zwangsweise erodiert damit der Barriere-Effekt der Grenze. Verwendet wurde der Ansatz beispielsweise in den 80er und 90er Jahren, als die Globalisierung zunahm und US-Städte an der Grenze mit mexikanischen zusammenwuchsen, was zu Interdependenzen im wirtschaftlichen, aber auch ökologischen Sinne führte. Etwa mit Arbeitskräften, die die Grenze überquerten (vgl. SOHN 2014: 590)

Der Zweite Ansatz versucht nun die Verringerung von Unterschieden in den an sich verbundenen sozialräumlichen Einheiten in den Mittelpunkt zu stellen. Hierbei geht es nicht nur um die Anwesenheit von Interaktionen, da diese nicht zwingend eine Konvergenz der Grensräume bedeuten. Hierbei gibt es den objektiven Ansatz, der die materielle Dimension und den subjektiven Ansatz, der die mentale Dimension betont. Ersterer betont, dass zusammenwachsende Regionen oder Metropolen auch jeweils unterschiedlich bleiben können, letzterer bezieht sich auf die Vorstellung eines Zugehörigkeitsgefühls und den Einstellungen der Menschen und betrachtet grenzüberschreitende Entitäten als soziale Konstrukte. Ein Begriff hier ist die „binationale“ Stadt, die zwar geteilt ist, aber deren Bewohner:innen ein geteiltes Zusammengehörigkeitsgefühl haben (vgl. BUURSINK 2001: 17).

Somit wird eine gemeinsame Kultur, sprich eine gemeinsame Identität, die für eine grenzüberschreitende Integration notwendig ist, geschaffen (vgl. SOHN 2014: 590f.).

Im Dritten Ansatz wird sich auf die Motive der Akteur:innen, welche in einem grenzüberschreitenden Integrationsprozess beteiligt sind, fokussiert. Nach DE BOE et al. (1999) müssen funktionale Interaktionen nicht zwangsweise von allen Beteiligten geteilt werden oder auch für alle profitabel sein. So kann eine starke Dissymmetrie der Ströme auch zu politischen Spannungen und Vorurteilen in den jeweiligen Gesellschaften führen. Demnach ist die Bereitschaft zu einer Zusammenarbeit essentiell, um sicherzustellen, dass alle Akteur:innen auch ein gemeinsames Interesse und eine gemeinsame Vision über die zukünftige gemeinsame Regionalentwicklung verfolgen (vgl. SOHN 2014: 591). Geht man nach PERKMANN, bedeutet dies „this implies that a CBR [cross-border region] is not only understood as a functional space, but as a socio-territorial unit equipped with a certain degree of strategic capacity on the basis of certain organizational arrangements“ (PERKMANN 2003: 157).

Somit beleuchten diese drei Ansätze jeweils einen anderen Aspekt der cross-border Integration. Klar sollte aber auch sein, dass es keine einheitliche oder eindeutige Vorgehensweise bei der cross-border Integration gibt, sondern viel eher unterschiedliche Strategien und Dynamiken, die deutlich von den spezifischen politischen, historischen wie auch geoökonomischen Kontexten beeinflusst werden (vgl. SOHN 2014: 592f.).

2.3.2. Fünf Arten der Nutzbarmachung der Grenze als Ressource

Die erste Art baut auf der Abgrenzungsfunktion auf. Grenzgebiete können so den Standortvorteil erlangen, um zu einem „Gateway“ zu werden, wodurch internationale Waren- und Personenströme abgefertigt und erfasst werden können. Andererseits ergibt sich der Vorteil der Nähe zu ausländischen Märkten, was für Exportunternehmen attraktiv ist (vgl. NIEBUHR und STILLER 2002). Ein weiterer Vorteil ist raumintensive Aktivitäten auf die andere Seite der Grenze zu verlagern, ohne, dass diese dann zu weit abseits wären, um sie weiter zu steuern (vgl. SOHN 2014: 594f.).

In der zweiten Art wird sich die Grenzfunktion der Trennung zu Nutze gemacht, hierbei geht es um den Transaktionsnutzen. Dadurch, dass auf beiden Seiten unterschiedliche wirtschaftliche, kulturelle, politische, rechtliche und administrative Systeme vorhanden sind,

gibt es auch Transaktionskosten für jene, die mit den benachbarten Grenzregionen interagieren. So kann das Nebeneinander von nationalen Vorschriften eine Vergleichbarkeit schaffen, welche sich von grenzüberschreitenden Akteur:innen (z.B. in den Bereichen Bankdienstleistungen oder am Immobilienmarkt) gekonnt zunutze gemacht werden können (vgl. SOHN 2014: 595).

Bei der dritten Art geht es wiederum um das Ausnutzen der Unterschiede bei den Faktorkosten (Land, Währung, Arbeit etc.) oder auch um Unterschiede bei Vorschriften oder Steuern. Dies hängt auch eng mit dem Standortvorteil zusammen. So kann sich etwa ein Niedriglohnsektor gut entlang einer Grenze mit großen Disparitäten entwickeln. Genau so kann ein grenzüberschreitender Arbeitsmarkt geschaffen werden, welcher besonders im europäischen Schengenraum sehr aktiv ist. Für Arbeitgeber mit zyklischer Beschäftigung kann die Beschäftigung von Grenzgänger:innen ebenso interessant sein, da diese wieder entlassen werden können, ohne die nationale Arbeitslosenversicherung zu belasten. Die Wohnwanderung und das Einkaufsverhalten, das sich durch unterschiedliche Lebensqualitäten ergibt, sind hier nur weitere Beispiele (vgl. SOHN 2014: 595f.).

Die vierte Art bezeichnet die Grenze als Ort der Hybridisierung. Im Zentrum steht die Konfrontation verschiedener Werte, Vorstellungen und Ideen, wie auch die Überwindung von Zwängen durch Verhandeln und Innovation. Hierbei geht es also um gegenseitiges Lernen und das voneinander Profitieren durch täglichen Kontakt. Somit werden gegenseitige Unterschiede aufgewertet und Anpassungsprozesse gestartet. Damit ist die Grenze zu einer Kontaktzone geworden. Beide Seiten können im Bereich Kultur, Sprache oder auch im künstlerischen gegenseitig voneinander profitieren (vgl. SOHN 2014: 596).

Die fünfte und letzte Möglichkeit, wie eine Grenze eine Ressource darstellen kann, ist durch die symbolische Dimension. Sie nimmt die affirmative Funktion in den Fokus und interpretiert diese neu. Die recht neue Relativierung der Grenze, weg vom staatshoheitlichen Symbol ergibt viele neue Möglichkeiten, die von jene, die sich für die Entwicklung eines grenzüberschreitenden territorialen Projektes einsetzen, nutzbar gemacht wird. Hierzu wird sie oft zum Objekt der Anerkennung, welches beispielsweise den internationalen Charakter der Region im Sinne des territorialen Marketings hervorhebt. Ebenso kann aus dem multikulturellen Charakter ein Nutzen gezogen werden. Das macht die Grenze zu einer symbolträchtigen Ressource, die nicht zuletzt auch von Metropolen selbst in Szene gesetzt

wird, wie beispielsweise mit der Öresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö. Genau so können internationale Veranstaltungen mit Grenzkontext abgehalten werden (vgl. SOHN 2014: 596).

2.3.3. Zwei Referenzmodelle

SOHN meint nun, dass die Rolle der Grenze in grenzüberschreitenden Integrationsprozessen mitbetrachtet werden muss, um Muster und Trends zu verstehen. Deswegen schlägt er eine Neuinterpretation vor (vgl. SOHN 2014: 597).

Ein erstes Modell fokussiert sich auf den geoökonomischen Charakter der Grenze. Das heißt der Hauptnutzen der Grenze liegt beim Ausnutzen der unterschiedlichen Vorteile der Regionen. Was diese Nutzen sind, kann sehr breit verstanden werden, jedoch sind es am häufigsten der Arbeitsmarkt, grenzüberschreitendes Einkaufen, der Wohnungsmarkt aber auch grenzüberschreitende Produktionsnetze. Somit sind hier die räumliche Entfernung wie auch Kosten und Preise wesentliche Faktoren. Statt eine territoriale Konvergenz steht hier die funktionale Aufteilung und ein sozioökonomischer Gegensatz im Vordergrund. Jedoch sind auch ungleiche Entwicklungsprozesse, von denen eine Seite mehr als die andere profitiert, von Interesse. Somit ist zu sagen, dass in diesem Fall der Erhalt der Ungleichheit zumindest wirtschaftlich angestrebt wird, was oft einer stärkeren politischen Integration im Wege steht (vgl. SOHN 2014: 597).

Jedoch ist zumindest im raumordnerischen Sinne eine Zusammenarbeit erstrebenswert. So kann etwa der wirtschaftliche Nutzen des Grenzgefälles erhöht werden, indem beispielsweise Verkehrsinfrastruktur oder andere grenzüberschreitende Services verbessert werden, was einerseits den internationalen Warenverkehr, andererseits die Mobilität der Grenzgänger:innen erhöht. Aber auch Unsicherheiten im Bezug von cross-border Transaktionen kann entgegengewirkt werden. Zu guter Letzt können ebenfalls negative externale Effekte, die beispielsweise durch Umweltverschmutzung entstehen, gemeinsam entgegengetreten werden (vgl. SOHN 2014: 598f.).

Das zweite Modell bezieht sich auf die Betrachtung als „territoriales Projekt“, das bedeutet, dass sich auf die „Schaffung eines Ortes“ konzentriert wird (vgl. SACK 1986). Hierbei soll also die Grenze im Sinne der Hybridisierung als ein Objekt der territorialen und symbolischen

Anerkennung prozesshaft entstehen. Der Fokus liegt also auf der Annäherung wie auch der Innovationsbildung. SOHN nennt hier etwa das Auftreten von „Spanglish“ an der US-mexikanischen Grenze als Beispiel. Jedoch ist dies nicht auf den kulturellen Bereich beschränkt, sondern kann auch auf wirtschaftlicher oder institutioneller Ebene und der Raumplanung stattfinden – etwa, wenn ein Stadtgebiet an der Grenze entwickelt werden soll. Um die Grenze auf diese Art als Anerkennungsbjekt zu mobilisieren, ist oft eine Strategie von wirtschaftlichen und politischen Eliten notwendig, die über bloßes Marketing hinausgeht. Dennoch sind gegenseitige Sympathie, Vertrauen und ein Zusammengehörigkeitsgefühl der lokalen Akteur:innen von zentraler Bedeutung. Leider ist dazu oft erst eine Beseitigung großer (sozioökonomischer) Ungleichheiten notwendig. Dies kann bei einem gewünschten Annäherungsprozess politisch angestrebt werden. Im Wesentlichen soll also eine neue Identität der Grenze, die durch eine gemeinsame Vision gekennzeichnet ist, aufgebaut werden (vgl. SOHN 2014: 599f.).

Diese beiden Modelle will SOHN als Idealtypen verstanden haben. Reale Fälle weisen jedoch meist eine Tendenz zu einem der beiden Modelle auf, wenn auch nicht alle Dynamiken und Muster erkennbar sind. Auch schließen sich die genannten Dynamiken nicht zwangsweise gegenseitig aus. Die Einteilung in nur zwei Modelle bedeutet jedoch nicht, dass konkrete Fälle zwangsläufig auch einfach sind (vgl. SOHN 2014: 600).

2.3.4. Vier Konfigurationen als Beispiele

SOHN identifiziert im Weiteren vier Konfigurationen, wie sich eine grenzüberschreitende Integration entwickelt. Dabei ist es wichtig zu bedenken, dass diese keine bewusst geplanten Ergebnisse darstellen, sondern oft aus einer Kombination beider Modelle entstehen. SOHN nennt hier vier Beispiele (vgl. SOHN 2014: 600).

Zum einen wäre **Typ 1**, dieser folgt überwiegend oder gar ausschließlich dem geoökonomischen Modell. Also Beispiel nennt SOHN Luxemburg mit seinem Arbeitsmarkt der 150.000 Pendler:innen, die in den umliegenden Nachbarländern wohnen und 44% der Angestellten in Luxemburg ausmachen. Grund hierfür war vor allem der schnell wachsende Finanzsektor, dazu kommen gewisse Vorteile wie z.B. steuerliche oder regulatorische Schutzmaßnahmen für ausländische Arbeitskräfte. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

fand hier in Vergangenheit vor allem zur Begünstigung der Tagependler:innen mit Verkehrsinfrastruktur oder gezielten Dienstleistungen statt. Aufgrund der sozioökonomischen Asymmetrie zugunsten Luxemburgs fehlt der politische Wille andere Kooperationen bzw. Entwicklungsmodelle zu fördern (vgl. SOHN 2014: 600f.)

Typ 2 ist jene die dem zweiten Modell der Gestaltung von Orten im Sinne der grenzüberschreitenden Interaktion folgt. Der Eurodistrikt Straßburg-Ortenau im Oberrheintal zwischen Frankreich und Deutschland wäre hierfür ein gutes Beispiel. Hierbei haben der französische Präsident und der deutsche Kanzler im Jahr 2003 eine gemeinsame Erklärung zum 40-jährigen Jubiläum des Elysée-Vertrags zu Völkerfreundschaft erlassen. Somit ist die Kooperation der beiden Grenzregionen von großer symbolischer Bedeutung. Ziel ist es mit dem „Eurodistrikt“ ein Modell der europäischen Werte und des gelungen cross-border Zusammenlebens zu schaffen. Der Distrikt weist etwa einen extraterritorialen Status bezüglich Steuern und Vorschriften vor, um etwaige Transaktionskosten, welche normal typisch für Grenzen sind, zu beseitigen. Zur Schaffung eines geteilten Identitätsgefühls wurden weitreichende Kooperationen in den Bereichen Gesundheit, Mehrsprachigkeit, Mobilität und Kultur gefördert. Es wurden ebenso zusätzliche Fußgängerbrücken über den Rhein als Zeichen der Verbundenheit gebaut. Leider ist jedoch zu sagen, dass dieses Projekt der Schaffung einer gemeinsamen Identität aufgrund von politischen Kämpfen unterminiert wurden und das Projekt so nicht als erfolgreich angesehen werden kann (vgl. SOHN 2014: 601f.).

Typ 1 und Typ 2: Wie bereits erwähnt gibt es auch den Fall, dass beide der Referenzmodelle erfüllt werden. Dies wäre beispielweise bei der Öresundregion zwischen Kopenhagen und Malmö der Fall. Am markantesten ist wohl die Öresundbrücke, die beide Städte miteinander verbindet und nach MATTHIESSEN (2004) von Anfang an mit Fokus zur Schaffung einer funktional integrierten grenzüberschreitenden Metropolregion gebaut wurde. Die Krisen der 1990er und frühen 2000er haben beide Länder veranlasst, eine neue gemeinsame Entwicklungsstrategie zu entwickeln, welche vor allem die internationale ökonomische Wettbewerbsfähigkeit steigern sollte, aber auch ein Gemeinsames Fundament für Wissenschaft, Institutionen und Netzwerke über den Öresund hinweg schaffen sollte (vgl. HANSEN und SERIN 2007). Der Unterschied zwischen den Wohnungspreisen, den Löhnen und dem Markt ist hier die Triebfeder der cross-border Integration, gleichzeitig stellt die Brücke aber auch ein starkes Symbol der Zusammenarbeit und gemeinsamen Vision beider Länder da (vgl. SOHN 2014: 602).

Typ 1 ergänz durch Typ 2: Im Weiteren ist auch der Typ 1 ergänzt durch den Typ 2 verbreitet. Hier wäre die Metropole Genf ein gutes Beispiel. Typ 1 äußert sich etwa durch die hohen wirtschaftlichen Aktivitäten, vor allem den Bankensektor, aber auch die höheren Löhne und den besseren Arbeitsmarkt in der Schweiz, verglichen mit der eher peripher gelegenen französischen Grenzregion. Im Jahr 2013 gab es somit etwa 110.000 grenzüberschreitende Tagespendler:innen in der Region (vgl. OCSTAT 2013). Dies hat mit der sehr starken Asymmetrie zutun, da 75% der Arbeitsplätze in der Grenzregion auf Genfer Seite liegen, während jedoch Wohnbau vor allem auf französischer Seite stattfindet. Neben der Entwicklung von Verkehrsverbindungen, die typisch für Typ 1 wären, gibt es seit den 1990er Jahren auch kooperative Stadtentwicklungsstrategie, welche sich der Ortsgestaltung im Sinne der Verringerung von sozioökonomischen Ungleichheiten zwischen beiden Seiten widmet. Das „Agglomerationsprojekt Franco-Valdo-Genf“ versucht damit, einen gemeinsamen Raum durch Governance-Strukturen und der Stärkung einer gemeinsamen Identität durch den gemeinsam imaginierten Raum zu bekräftigen. Denn besonders die französischen Tagespendler:innen werden von konservativen Schweizern ungern gesehen (vgl. SOHN 2014: 602f.).

Nach SOHN würde es theoretisch auch einen fünften Typ, jenen Typ 2, der durch Typ 1 ergänzt wird, geben, jedoch ist es sehr unwahrscheinlich, dass ein Typ 2 durch asymmetrische Interaktionen vervollständigt wird, da zumeist ein zusätzlicher (ökonomischer) Unterschied selten angestrebt wird (vgl. SOHN 2014: 603).

2.4. Die Rolle der Infrastruktur

Um die Bedeutung der Infrastruktur zu beleuchten, wird sich auf den „infrastructural turn“ bezogen, dieser wird bei SCHORN und HUMER (2021) im Artikel „Editorial: The Geography and governance of infrastructure provision“ wie bei GREINKE et al. (2022) in „Exploring urban and regional infrastructure from a spatial perspective“ erläutert und diskutiert. Ebenfalls soll die Regionalisierung der Infrastruktur nach ADDIE et al. (2020) miteinfließen. Alle drei Artikel geben einen Überblick über die Debatten rund um das Thema der Bereitstellung von Infrastruktur in der Regionalwissenschaft, wie auch dem aktuellen Stand der infrastrukturellen Forschung. Sie sind wichtig, um die Grundproblematik, mit der sich diese Arbeit beschäftigt,

aus der Sicht der Infrastrukturbereitstellung darzulegen und zu diskutieren. Somit ergibt sich neben der Grenzthematik eine weitere wesentliche theoretische Perspektive: Jener der Bereitstellung von Infrastruktur, die in der Untersuchungsregion, wie später zu sehen ist, nur langsam Fahrt aufnimmt.

2.4.1. Was ist Infrastruktur?

Im ersten Schritt stellt sich die Frage, was Infrastruktur ist. Infrastrukturdebatten haben sich seit 2000 vermehrt und zu einer interdisziplinären Wende geführt. Infrastruktur kann im weitesten Sinne auch als „gebaute Netzwerke verstanden werden, die den Fluss von Gütern, Menschen oder Ideen erleichtern und ihren Austausch im Raum ermöglichen“ (LARKIN 2013: 328). Infrastruktursysteme werden im globalen Norden gemeinhin als materielles Netzwerk zur Ermöglichung von Waren-, Menschen-, Energie-, Wasser-, Abfall-, aber auch Informationsflüssen verstanden. In dieser Form sind sie als politische Objekte aber auch nicht unumstritten. So sind sie etwa ein wesentliches Sinnbild für diverse potenzielle Entwicklungsperspektiven (vgl. ADDIE et al. 2020: 10). Ein ähnliches Verständnis haben auch STEELE und LEGACY (2017). Dieses besagt, dass Infrastruktur als „multidimensionales und gelebtes Phänomen“ ausgeprägte politische, soziale und ökologische Faktoren beinhaltet. Somit geht es nicht nur um Rohre, Gerüste und Beton, sondern genauso um Kultur, Ökologie und den Ort (vgl. STEELE und LEGACY 2017: 3). Infrastruktur produziert aber auch Raum in Form von soziotechnischen „Betriebssystemen“ (vgl. EASTERLING 2014: 11-14). Bei der Analyse gibt es ebenfalls verschiedene Regulierungsperioden der regionalen staatlichen Raumstrategien – angefangen vom distributiven räumlichen Keynesianismus, bis zum neoliberalistischen, wettbewerbsorientierten Bereitstellen von selektiver Infrastruktur (vgl. BRENNER 2004: 245). Das Thema Infrastruktur behandeln im Weiteren auch die politische Ökonomie der Bereitstellung, des Ausbaus, der Verfügbarkeit und dessen Zugang zu ebendieser (SIMONE und PIETERSE 2017: 39).

Entsprechend ist die Erforschung auch breit angelegt. So kann man etwa Machtmechanismen im Hinblick auf deren Bereitstellung analysieren wie bei REEVES (2017) und ROGELJA (2020), sie selbst als Ausdruck von Staatsmacht ansehen wie bei MEEHAN (2014), man kann die Kosten und deren Überschreitung betonen, wie dies bei FLYBJERG (2009) der Fall ist, oder auch die

regionale Bedeutung von Infrastrukturprojekten für die Stadt bzw. Region herausstreichen wie bei GRIMES (2003) oder LATHAM und LAYTON (2019).

2.4.2. Die Regionalisierung der Infrastruktur

Auch gibt es den Ansatz des „infrastrukturellen Regionalismus“, welcher von ADDIE et al. (2020) geprägt wurde. Dieser beschäftigt sich mit den Interdependenzen zwischen der regionalen Entwicklung und der Infrastruktur, welche in dieser Arbeit von großer Bedeutung sind. Ausschlaggebend ist hier mit der geographischen Perspektive im Sinne von „thinking about infrastructure through the region“ anzusetzen wie auch die konzeptionelle und empirische Problemhaftigkeit der Infrastruktur dementsprechend nutzbar zu machen, um Prozesse in der Region im Sinne von „thinking about the region thorough infrastructure“ zu hinterfragen (ADDIE et al. 2020: 11).

Die Regionalisierung von Infrastruktur ist ebenfalls eine interessante Perspektive für diese Arbeit, da die Grenzregion an der March tendenziell eine Region im Hinterland darstellt. ADDIE et al. (2020) versteht regionale Infrastruktur nicht als komplett eigenständiges Analyseobjekt, sondern fokussiert sich vor allem auf die Beziehung zwischen Infrastrukturen und Regionen. Genau so sollen die Fähigkeiten der Schaffung von neuen räumlichen Vorstellungen im Vordergrund stehen. Auch die Autor:innen verstehen Infrastruktur im weiteren Sinne nicht nur materiell, sondern als soziales, geschäftliches oder kulturelles Netzwerk. Des Weiteren spielen sich soziale Kämpfe um und innerhalb von Infrastruktur ab. So stehen eben auch soziale und politische Machtkonfigurationen im Vordergrund, wie auch Ungleichheitsfaktoren (vgl. ADDIE et al. 2020: 12f.).

Infrastruktur regional zu verstehen, macht insofern Sinn, da urbane Infrastruktur mit den Agglomerationsräumen verbunden ist und einen „Zirkulationsraum der Stadt“ erlaubt (vgl. SCOTT und STORPER 2015: 8). Genauso verbindet sie auch verschiedene Agglomerationen. Dabei wird nicht alles vom Staat finanziert und so stehen Regionen im Fokus. Wie die Menschen ihre Region erleben oder definieren, hängt dabei maßgeblich auch von der vorhandenen und geplanten Infrastruktur ab. Mit Autobahnen wird etwa Hinterland erschlossen, genauso verbinden Flughäfen überregional. Dabei ist die Art und Weise, wie Infrastruktur produziert wird und funktioniert, wesentlich für den Regionalisierungsprozess (vgl. ADDIE et al. 2020: 16).

Nach ALLEN et al. (1998) existieren Regionen nicht nur in Bezug zu bestimmten Kriterien und warten auch nicht, entdeckt zu werden. Vielmehr sind sie unsere Konstruktion (vgl. ALLEN et al. 1998: 2). Die Infrastruktur offenbart damit auch wichtige Arten, wie eine Region sein kann bzw. wird (vgl. PAASI und METZGER 2017: 27). Genau so gibt es die Kräfte, die diesen Raum auf regionaler Ebene beeinflussen, allen voran auch Interessensgruppen. Diese Gruppen miteinzubeziehen ist besonders wichtig aufgrund ihrer relativen Perspektive und den unterschiedlichen Wahrnehmungen, wie die Region zu seinen hat (vgl. ADDIE et al. 2020: 17).

Beim Blick auf die Regionen ist zu berücksichtigen, dass diese gewissen Strukturen und eine Geschichte vorweisen und sie die Entscheidungen über Infrastrukturentwicklungen selbst prägen. Sie sind der Kontext, in der nicht nur die Infrastruktur, sondern auch alle sozioökonomischen Muster stattfinden. (vgl. ADDIE et al. 2020: 17). ADDIE et al. (2020) plädieren deshalb für einen interdisziplinären Ansatz zur Erforschung regionalen Infrastruktur.

2.4.3. Private und Staatliche Infrastruktur – Dienstleistungen von allgemeinem Interesse

Nicht zuletzt steht Infrastruktur spätestens seit der Zeit des Neoliberalismus der 1970er und der damit einhergehenden Privatisierungswelle auch im Fokus des kapitalistischen Marktes und demnach von Profitinteressen (vgl. SCHORN und HUMER 2021: 7). So beschreibt etwa FURLONG (2020) zwei angebliche Versprechen hinter der Finanzialisierung von Infrastruktur. Zum einen das der Wohlstandsgenerierung. Hier engagieren sich Städte durch staatliche Unternehmen in Finanzaktivitäten und Infrastrukturprojekten (vgl. FURLONG 2020: 574). Zum anderen das Versprechen der Wohlstandsgewinnung, in welcher die Infrastruktur zu einer Art „Anlageklasse“ wird. Diese große Privatisierungswelle führe jedoch auch dazu, dass nur mehr in sehr rentable Infrastruktur investiert wurde, da diese hohe Gewinne versprach (SALENTO und PESARE: 2016). Dies führe etwa zu einer Besserstellung von städtischen gegenüber von ländlichen Gebieten (HUMER und GRANQVIST 2020). Somit wird jedoch auch wieder deutlich, dass der Staat ein wichtiger Akteur ist, um Basisdienstleistungen bereit- und sicherzustellen, wie auch um übermäßige Disparitäten im Hinblick auf regionale Ungleichheiten entgegenzuwirken (vgl. SCHORN und HUMER 2021: 8).

Deswegen gibt es beispielsweise Dienstleistungen im allgemeinen Interesse, welche seit den 2010er Jahren in die Raumordnungsdebatte eingeflossen sind. Hierbei handelt es sich um ebenjene infrastrukturellen Dienstleistungen, welche nicht dem freien Markt überlassen werden sollten, da sie beispielsweise für diesen aufgrund der geringen Rentabilität uninteressant wären. Diese notwendigen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse werden meist von öffentlichen Unternehmen erbracht. Was hierunter zu verstehen ist, weicht jedoch von Land zu Land ab, allgemein sind jedoch Dienstleistungen im wohlfahrtspolitischen und solidarischen Sinne gemeint (vgl. SCHORN und HUMER 2021: 8).

Der Unterschied zwischen den Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und einfachen öffentlichen Dienstleistungen besteht darin, dass erstere teilweise marktwirtschaftlich organisiert sind. Zu diesen Dienstleistungen zählen nicht nur Sozial- und Gesundheitsdienstleistungen, sondern auch die Bereitstellung und Wartung von technischer Infrastruktur. Diese Dienstleistungen sollen dabei durch die Wirtschaftsnähe ebendiese fördern und aufrechterhalten, jedoch von einigen Regeln des freien Marktes bzw. Wettbewerbs, ähnlich wie öffentliche Dienstleistungen, ausgenommen werden. Auch die Mittel der Regionalpolitik der EU können zur Entwicklung solcher Dienstleistungen von allgemeinem Interesse verwendet werden (vgl. FRANZ und HUMER 2021: 219).

Zur Verdeutlichung können die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse (DAI) in zwei Kategorien unterteilt werden, zum einen in jene von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI). Hierzu zählt der Bereich Verkehr und Energie, wie auch Kommunikations- und Postnetze, welche sukzessive in den europäischen Binnenmarkt integriert wurden. Aber auch Banken, Notar:innen oder Einzelhandelsunternehmen. Zur zweiten Kategorie zählen Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse (SDGI). Diese sind vom Wettbewerb des freien Marktes und vom öffentlichen Auftragswesen ausgenommen. Sie können damit auch weiterhin als staatliches Monopol betrieben und zur Gänze öffentlich finanziert werden. Konkret umfasst das etwa das Bildungswesen und viele Pflegedienstleistungen. Der rechtliche Rahmen ist dabei so gefasst, dass konkrete Dienstleistungen zwischen den beiden Kategorien wechseln können (vgl. FRANZ und HUMER 2021: 219f.).

Geht man nach BJÖRNSSEN et al. (2015) sollten Dienstleistungen allgemeinen Interesses universell zugänglich geschaffen werden (BJÖRNSSEN et al. 2015: 62). Was jedoch diese Formen der Infrastruktur eint, sind die Sichtweise auf die soziale Konstruktion von Infrastruktur wie

auch auf die politischen Mechanismen hinter deren Bereitstellung. Die Untersuchung der Infrastruktur kann somit die ungleichmäßige Verteilung von grundlegenden Dienstleistungen wie auch ungleiche Chancen für territoriale und individuelle Entwicklung aufzeigen (vgl. SCHORN und HUMER 2021: 9).

Wesentlich bei der Bereitstellung von Infrastruktur ist auch die Betrachtung, wo diese geographisch bereitgestellt werden. Nicht nur global, sondern auch auf der regionalen Ebene sind diese in unterschiedlicher Menge und Qualität vertreten. So ist beispielsweise die Infrastruktur in Zentren weitaus besser ausgebaut als in der Peripherie. Die ist auch Teil des Kern-Peripherie-Konzeptes bzw. eine Frage der städtischen Hierarchie und deren vertikalen Bedeutung. Erwähnenswert ist hier etwa die Zentrale-Orte-Theorie (auch „Central place theory“, kurz CPT) von Walter Christaller, welche besagt, dass eine Stadt mehr und vor allem höherwertige Infrastruktur bekommt, wenn mehr Menschen in ihr und dem Umland wohnen. Diese Theorie hat sich in den letzten Jahrzehnten als Leitprinzip für die regionale Infrastrukturplanung in Deutschland und Österreich bewährt und gilt auch in der Raumforschung bzw. unter Fachkreisen als solides Leitkonzept (vgl. SCHORN und HUMER 2021: 9).

Dennoch gehören die Mechanismen der Infrastrukturbereitstellung hinterfragt. So meint etwa WISNIEWSKI et al. (2021), dass die Frage gestellt werden muss, wo die ‚natürliche‘ räumliche Verteilung eines bestimmten Phänomens endet und folglich wo der Punkt ist, ab dem die Erreichbarkeit ‚ungerecht‘ wird (vgl. WISNIEWSKI et al. 2021: 57). Hier sei erwähnt, dass ein Abbau von Infrastruktur, speziell in der Daseinsvorsorge, dazu führen kann, dass ohnehin strukturschwache, von der Demografie durch Schrumpfung betroffene Orte einen überproportional großen Abschwung erleben können. Dieser macht sich dann auch als Standortnachteil bemerkbar, was einen Gegentrend verhindert und die Peripherisierung vorantreibt (vgl. SCHORN und HUMER 2021: 9).

Neben den demographischen Trends sind jedoch auch gesellschaftliche Trends wie Pluralisierung und Individualisierung Faktoren, welche allgemeines Interesse an neuen oder anderen Formen von öffentlichen Dienstleistungen verlangen. Durch die Ungleichverteilung von demographischen und sozialen Trends variiert auch die Bereitstellung von öffentlichen Dienstleistungen zwischen einzelnen Raumkategorien (vgl. SCHORN und HUMER 2021: 10).

So haben periphere Gebiete oft Probleme, die nötige kritische Masse für die Bereitstellung von allgemeinen Dienstleistungen zu erreichen, während sich Städte am Rand der Auslastung befinden. Beispielsweise in Sachen Verkehrsinfrastruktur. Während diese in großen Agglomerationen oft überlastet ist, befindet sich in ländlichen Gegenden kaum öffentliche Verkehrsinfrastruktur bzw. wird diese sogar abgebaut (vgl. GRUBER et al. 2015: 152). Somit ist die Bereitstellung von Infrastruktur bzw. der ‚richtigen‘ Infrastruktur eine schwer zu erfüllende Aufgabe, die im Planungsprozess ein reflexives Handeln der Akteur:innen, soziale, demographische und politische Trends wie auch die geographische Lage berücksichtigen muss (vgl. SCHORN und HUMER 2021: 10).

Wesentlich ist auch die ungleiche Verteilung zwischen den Ländern Europas. So hat etwa das ESPON SeGI-Projekt (vgl. FASSMANN et al. 2015) diese unterschiedliche Verteilung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse aufdecken können. Eine Erkenntnis war hier etwa, dass reiche Länder diese Aufgabe sehr viel besser erfüllen (vgl. HUMER und PALMA 2013). Wesentlich sind jedoch auch territoriale Dynamiken und geografische und politische Faktoren (etwa die Zugänglichkeit zu letzteren Organisationen) (vgl. DA COSTA et al. 2015: 101). So definierte DA COSTA (2015: 114-118) etwa vier europäische Cluster: Im Ersten befinden sich die europäischen Großstädte wie Paris, Wien oder London. Diese weisen eine hervorragende Ausstattung von Infrastruktur vor – von Autobahnen bis Breitband über Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen. Im zweiten Cluster sind wohlhabende Regionen, etwa in Skandinavien, Norditalien oder Südfrankreich. Der dritte Cluster weist jedoch ein eher schwaches Dienstleistungsangebot vor, hier sind eher ärmere Regionen, wie Ostdeutschland oder Süditalien. Im vierten Cluster sind jene Länder, welche das geringste BIP pro Kopf vorweisen und ebenso eine ältere Bevölkerung und hohe Arbeitslosigkeit haben. Entsprechend sind diese Regionen auch schwach mit Infrastruktur ausgestattet. Diese Regionen sind vor allem in Osteuropa zu finden. Hierbei wird deutlich, dass nicht nur das Wohlstandsniveau der Region eine Rolle spielt, sondern dass auch die Infrastrukturversorgung und -qualität einen Zusammenhang zur regionalen Entwicklung vorweist. In anderen Worten: Wo keine Autobahn- oder Zugverbindung vorhanden ist, da siedeln sich auch keine Unternehmen mit Arbeitsplätzen an. Mehr und qualitativ hochwertige Infrastruktur bedeutet demnach auch, dass Disparitäten abgebaut werden können. Denn eine ausgezeichnete Infrastruktur ist zwingend, um im Wettbewerb um Betriebe und Arbeitskräfte bestehen zu können (vgl. SCHORN und HUMER 2021: 10f.).

Im Weiteren behandelt auch Kapitel vier des „Achten Berichts über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt“ der EU zur „Kohäsion in Europa bis 2050“ die bessere Vernetzung Europas, hierbei wird auch besonders der Ausbau der Infrastruktur von Straßen- und Schieneninfrastruktur betont (vgl. DIJKSTRA et al. 2022: 103-135). Im folgenden Unterkapitel wird sich deswegen besonders auf das Thema Kohäsion in der EU konzentriert.

2.5. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die EU

Da die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, wie in den folgenden Kapiteln, insbesondere Kapitel 2.6., zu sehen sein wird, nicht immer einfach ist, stellt die Europäische Union (EU) den Mitgliedsstaaten gewisse Institutionen und Budgets zur Verfügung, die es den grenzüberschreitenden Regionen ermöglichen, eine gemeinsame Basis der Kooperation und des Zusammenwachsens zu schaffen. In diesem Kapitel soll einerseits auf den Weg der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und die Rolle der EU eingegangen werden und im Folgenden auch die Maßnahmen der EU zur Förderung eben dieser erläutert werden.

2.5.1. Die EU bei drei Generationen von Hürden der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Hauptaugenmerk bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist es, Hürden zu überwinden. Seien es juristische, materielle oder auch natürliche Hürden – beispielsweise durch einen Tunnel, der durch einen Berg führt. Sieht man genauer hin, können wiederkehrende Charakteristika von Hürden unterschieden werden, die sich in zeitlichen, historischen und territorialen Zusammenhängen befinden (vgl. LAMBERTZ und RAMAKERS 2013: 61).

Die erste Generation stellen dabei physische Grenzhemmnisse dar. Der Abbau dieser Hemmnisse wurde mit dem Schengen-Abkommen im Jahr 1985 wie auch dem Schengener Durchführungsabkommen von 1990 ermöglicht. Es half dabei die Grenzkontrollen in der EU abzuschaffen, genauso wie auch Zollkontrollen, die final durch den gemeinsamen Binnenmarkt, der 1992 durch den Vertrag von Maastricht und 1995 durch den Vertrag von Amsterdam geschaffen wurde, überflüssig wurden. Was blieb, waren jedoch die Grenzen in

den Köpfen. In den folgenden Jahren mussten viele infrastrukturelle Verbindungen zwischen den Staaten erst gebaut werden, um einen Austausch zu ermöglichen. Viele dieser Grenzinfrastrukturen wurden hierbei mit den Mitteln der EU-Strukturfonds realisiert. Zu beachten gilt es auch, dass die Hürden der Grenzkontrollen für die neuen EU-Staaten, die 2004-2007 beitraten erst ab 30. März 2008 entfielen (vgl. LAMBERTZ und RAMAKERS 2013: 62).

Diese Generation der Hürden ist jedoch final erst dann überwunden, wenn das Überschreiten der Grenze für die meisten Menschen zur Alltagsroutine geworden ist. Doch damit entstehen neue Herausforderungen, wie etwa das fremde System des Nachbarlandes mit all ihren Gesetzen, der Sprache und der Kultur. Dies ist die zweite Generation von Hürden. Dies wurde besonders deutlich in der Euregio Maas-Rhein, wo sich in der Region Aachen-Lüttich-Maastricht drei Mitgliedsstaaten mit drei Sprachen und unterschiedlichen juristisch-administrativen Strukturen treffen. Der *Ausschuss der Regionen* der EU empfahl aufgrund dieser Hürden die Einrichtung einer eigenen „Task-Force Grenzgänger“. Ziel war es hierbei vor allem die juristischen Hürden zu analysieren und im Weiteren Lösungsvorschläge zu formulieren. Diese „Task-Forces“ stellt dann die Lobby für die Menschen in den entsprechenden Mitgliedsstaaten da. Mittlerweile gibt es mehrere solche „Task-Forces“, die sich miteinander vernetzt haben, um Erfahrungswissen und Best-Practice-Beispiele auszutauschen (vgl. LAMBERTZ und RAMAKERS 2013: 62f.).

Die Dritte Generation von Hürden sind jene, die bei Kooperationsräumen entstehen und auch speziell die Raumordnung betreffen. Die Rede ist hier von der Entstehung von grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen, die eine eigene, neue Raumentwicklungspolitik auf nationaler und EU-Ebene notwendig macht bzw. entstehen lässt. Ein Beispiel ist hier etwa im Kapitel 2.6.2. mit der Suburbanisierung Bratislavas nach Österreich zu sehen. Zur Lösung der Probleme werden hierbei auch Strategien für die Euregios wie den Donaauraum oder die Adria entwickelt. Diese Strategien befassen sich hauptsächlich mit den Bereichen Verkehr, Umwelt, Energie und Sicherheit (vgl. LAMBERTZ und RAMAKERS 2013: 63f.).

2.5.2. Die Kohäsionspolitik der EU

Wie im Kapitel 2.2. und 2.3. anhand der Theorien erwähnt und auch in Kapitel 2.6.1 und 5 deutlich werden wird, ist der wirtschaftliche, territoriale und soziale Zusammenhalt, kurz die Kohäsion, ein wesentliches Element, dass es auch zwischen zwei Staaten und demnach auch in den Grenzregionen zu berücksichtigen gilt. Die Europäische Union verfolgt die Kohäsion besonders um „eine harmonische Entwicklung der Gemeinschaft als Ganzes zu fördern und die regionalen Entwicklungsunterschiede zu verringern.“ (ÖROK o.J.). Die Kohäsionspolitik der EU ist im Artikel 174 des EG-Vertrags festgeschrieben und wird in der Praxis in Programmperioden unterteilt. In jener bis 2007 stand beispielsweise der wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt im Vordergrund, während 2007-2013 die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit zentral war (vgl. ÖROK o.J.). Der aktuelle Programmzeitraum 2021-2027 hat neben dem Umweltbereich ebenfalls das Ziel transeuropäische Netze im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu fördern (vgl. Europäisches Parlament 2023a).

Die EU setzt mit ihrer Kohäsionspolitik vor allem finanzielle Anreize und Kofinanzierungsregelungen. Finanziert werden die Projekte dabei vor allem aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Kohäsionsfonds (KF) und dem Europäischen Sozialfonds (ESF). Ziel der Fonds ist es, eine harmonische und ausgewogene Entwicklung in Europa zu fördern. Besonders von Bedeutung in dieser Arbeit ist das Ziel des territorialen Zusammenhalts, welches mit dem Vertrag von Lissabon aufgenommen wurde. Diese wurden vor allem auf Antrag der Randregionen der EU aufgenommen, da sie der Ansicht waren, dass das Ziel um den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt für sie nicht zielführend wäre. Offen bleibt jedoch, was konkret mit dem territorialen Zusammenhalt gemeint ist. Die Formulierung ist hierbei bewusst vage gehalten, um einer Vielfalt an Visionen Platz zu geben. Der Begriff „Kohäsion“ ist hierbei ebenfalls recht breit, um die entsprechende Mittelverwendung an sich ändernde politische Prioritäten anzupassen (vgl. SIELKER et al. 2021: 1-4). Die Gelder des Kohäsionsfonds werden dabei jenen Ländern zur Verfügung gestellt, die unter 90% des EU-Durchschnitts-Bruttonationaleinkommens vorweisen. Die Slowakei wird in dieser Periode beispielsweise mit 1,868 Mio. Euro zur Realisierung von entsprechender Umwelt und Infrastrukturprojekten im Sinne der Kohäsionspolitik gefördert (vgl. Europäisches Parlament 2023a).

Am wichtigsten für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit dürfte jedoch die Initiative zur Europäischen territorialen Zusammenarbeit, kurz ETZ sein. Sie ist seit 1990 ein wesentlicher Teil der Kohäsionspolitik, welche zur Lösung von grenzüberschreitenden Problemen beitragen aber auch die Potenziale der Regionen erschließen soll. Die ETZ besteht im Wesentlichen aus drei Komponenten: Der grenzüberschreitenden, der transnationalen und der intraregionalen Zusammenarbeit. Finanziert werden die Maßnahmen mit dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, kurz EFRE. Für den Zeitraum 2021-2027 werden 8 Mrd. Euro für die ETZ bereitgestellt (vgl. Europäisches Parlament 2023b).

Im Wesentlichen besteht die ETZ aus der Interregionalen Zusammenarbeit, kurz „Interreg“, welche in vier Aktionsbereichen aufgeteilt ist. Interreg-Aktionsbereich A beschreibt dabei die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen zwei oder mehr NUTS-III-Regionen aus verschiedenen angrenzenden Mitgliedsstaaten. Mit diesem Aktionsbereich A sollen gemeinsame Hürden und Herausforderungen bewältigt werden, die im Vorfeld gemeinsam in den jeweiligen Grenzregionen ermittelt wurden. Somit sollen Kooperationsprozesse für eine harmonische Entwicklung der EU geschaffen und gleichzeitig ungenutztes Wachstumspotenzial ausgeschöpft werden. Für den Interreg-Aktionsbereich A stehen mit 5,8 Mrd. Euro bzw. 72,2% des ETZ-Budgets bereit. Im Weiteren gibt es noch den Interreg-Aktionsbereich B, der sich der transnationalen Zusammenarbeit widmet, den Aktionsbereich C, der für die interregionale Zusammenarbeit auf gesamteuropäischer Ebene zuständig ist und den Aktionsbereich D, welcher die Zusammenarbeit in Gebieten mit äußerster Randlage bedient (vgl. Europäisches Parlament 2023b).

Wesentlich für das Untersuchungsgebiet und diese Arbeit ist somit Interreg-Aktionsbereich A. Hier ist im speziellen das Projekt „Interreg Slovakia – Austria“ („Interreg V-A Slovakia-Austria“) zu verorten. Im Zuge dieses Projekts wurde ein Partnerschaftsvertrag zwischen der Slowakei und Österreich im Rahmen eines umfassenden Programmes geschlossen. Ziele sind hier unter anderem einen Beitrag zu einer smarten und integrativen grenzüberschreitenden Region zu leisten, die Umwelt in der Grenzregion zu schützen, unter anderem mit umweltfreundlichen Verkehrslösungen, die grenzüberschreitende Governance und institutionelle Zusammenarbeit zu fördern und die Stärkung der Kooperation zwischen Bildungsinstitutionen (vgl. Interreg Slovakia-Austria 2018).



Abbildung 1: Interreg Slowakei-Österreich (Interreg Slovakia-Austria 2018).

2.5.3. Grenzüberschreitende Regionalkooperationen: Euregio und Co.

Im speziellen seien hier Europaregionen, auch „Euregio“ genannt, erwähnt. Sie sind grenzüberschreitende Zusammenschlüsse von regionalen und lokalen Regionen in der EU. Der Fokus liegt dabei auf kultureller, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Kooperation. Das wesentliche Ziel ist jedoch, den Zusammenhalt der Grenzregionen zu fördern, indem sie miteinander besser vernetzt werden, was auch dem europäischen Bewusstsein zugutekommen soll. Sie dienen jedoch auch dabei, die grenzüberschreitende Raumordnung, den gemeinsamen Fremdenverkehr oder auch das Abwassersystem kooperativ zu regeln. Jedoch ist hier zu sagen, dass jeder Euregio eine andere Organisationsstruktur vorweist und die Tiefe der Zusammenarbeit auch unterschiedlich ausgeprägt ist. Die Finanzierung kommt hierbei meist von den Interreg-Programmen (vgl. bpb 2020).

In Bezug auf das Untersuchungsgebiet wurde bereits im Jahr 1997 ein konkretes Abkommen zur Schaffung der Euregio Weinviertel-Südmähren-Westslowakei unterzeichnet. Die Mitarbeiter:innen dieser Euregio, sollen „durch Information, Organisation, Beratung und Vermittlung im Bereich grenzüberschreitender Nachbarschaft (..) mentale Grenzen überwinden helfen“, viele „Initiativen wurden seitdem gesetzt [und] viele grenzüberschreitende Projekte realisiert“ (FRIDRICH 2011: 72). Die NÖN spricht hierbei von knapp 1000 Projekten, jedoch ist die Kooperation mit Südmähren um ein Vielfaches höher als mit der Westslowakei. Demnach ist davon auszugehen, dass die allermeisten der Projekte mit Tschechien umgesetzt wurden (vgl. NÖN 2018, 27. Jänner).

Nach FRIDRICH muss das Bewusstsein mehr gefördert werden, um die Hemmschwelle sich bei der Euregio-Servicestelle zu informieren. Diese stellt Projektberatung, Projektdatenbanken, Partnerbörsen uvm. zur Verfügung. Die Euregio-Servicestelle leistet jedoch intensive Arbeit hierzu, so können desinteressierte Gemeindeglieder:innen mit mehr Informationen, wie auch Freizeit- und Kulturmöglichkeiten zu einem Austausch angesprochen werden, damit diesen auch die positiven Vorteile vor Augen geführt werden. Auch auf die gemeinsame Kultur von einst könnte sich besonnen werden, um ein Gemeinschaftsgefühl aufzubauen. Des Weiteren ist es sinnvoll bereits in einem frühen Alter mit einer positiven Sozialisierung in Bezug zur Slowakei anzufangen, um Vorurteile und Stereotype abzubauen (vgl. FRIDRICH 2011: 79f.).

Auch das Projekt CENTROPE, welches 2003 mit dem Hintergrund des EU-Beitritts der Staaten Ungarn, Tschechien und der Slowakei ins Leben gerufen wurde ist hier von Bedeutung. Diese Region umfasst 54.500m² in 4 Ländern mit einer Bevölkerung von 7 Mio. Einwohner:innen (vgl. Stadt Wien o.J.a). Hier gab es unter anderem Mobilitäts- und Infrastrukturprojekte wie z.B. den Twin-City-Liner, aber auch Projekte im Bildungsbereich. Jedoch ist die regionale Zusammenarbeit bei diesen Projekten auf freiwilliger Basis, ohne gemeinsamen Budget, ohne zentrales Management und mit nur mehr wenigen Projekten (vgl. Stadt Wien o.J.b: 29-34; 11). Die Beurteilung des Projekts fällt eher negativ aus: bis auf „Tagungen, Broschüren und Webseiten hinaus [...] [ist] sehr wenig geschehen“, außerdem seien viele Projekte nicht nachhaltig gewesen und seien nach Auslaufen von Förderungen beendet worden, auch seien keine dauerhaften Institutionen geschaffen worden (vgl. MATZNETTER 2016: 313f.). Klare Worte findet auch HANZEL-WEISS et al. (2018) mit: “[The] CENTROPE programme [...] started in 2003 with many interesting ideas, but seems to have reduced its activities over time” (HANZL-WEISS

et al. 2018: 21). Eine weitere sehr wichtige Kooperation in diesem Sinne ist die Bratislava-Umland-Kooperation „baumregion“, diese wird im Forschungsstand, Unterkapitel 2.6.2, in dem die Forschung von HUEMER (2018) zur Suburbanisierung thematisiert und ausführlich behandelt.

2.6. Forschungsstand

Der Forschungsstand zum Untersuchungsgebiet, der österreichisch-slowakischen Grenze, beschäftigt sich vor allem mit den sozialen Wirklichkeiten an der Marchgrenze, der Suburbanisierung Bratislavas, die der Region an der Marchgrenze bei einem potenziellen Infrastrukturausbau womöglich noch bevorsteht, wie auch der soziokulturellen Barriere die durch die österreichische Identität entstanden ist. An dieser Stelle soll ein sehr kurzer Einblick in diesen Forschungsstand gegeben werden, der vor allem die Hindernisse zusammenfasst.

2.6.1. Soziale Wirklichkeiten in der Grenzregion Österreich-Slowakei

Der wohl wichtigste Forschungsstand für diese Arbeit ist jener von CHRISTIAN FRIDRICH (2011) der in seinem Artikel „zur sozialen Wirklichkeit in der Grenzregion Österreich-Slowakei“ wichtige Erkenntnisse zu diesem Grenzraum lieferte. So kam er zur Schlussfolgerung, dass die größten Hürden, die das Entstehen einer grenzübergreifenden Region hemmen, vor allem die Sprachbarriere, fehlende Grenzübergänge, mentale Barrieren, die unterschiedlichen Wohlstandsniveaus und Mentalitätsunterschiede aber auch Minderwertigkeitsgefühle von der slowakischen Bevölkerung seien. Die Arbeit von Fridrich gibt damit einen direkten Anknüpfungspunkt mit wesentlichen Erkenntnissen was einer grenzüberschreitenden Region wie auch dem Ausbau der Infrastruktur an der Grenze im Wege steht. Einziges Manko ist, dass die Forschungsdaten aus den Jahren 1999 und 2009 stammen und somit ein Wandel stattgefunden haben könnte. Dennoch bieten die Erkenntnisse eine gute Forschungsbasis, auf die in der Empirie aufgebaut werden kann. Demnach wird dieser Artikel genauer beleuchtet.

Die Fragestellung von FRIDRICHs Analyse war, welche Auswirkungen der Funktionswandel der Grenze auf die grenzüberschreitenden Handlungen der jeweiligen Anwohner:innen beiderseits der Grenze hatten. Dabei stand die Frage, welchen Einfluss der Bedeutungs- und

Funktionswandel die österreichisch-slowakische Grenze auf die Konstitution von mentalen Bildern zur Grenze und Grenzöffnung hat im Vordergrund. Ebenso war die Frage welche Mechanismen der Reproduktion nationaler Stereotype zu identifizieren waren und inwieweit sich eine Fragmentierung der sozialen Wirklichkeit im Sinne der mentalen Wahrnehmung erkennen lässt (vgl. FRIDRICH 2011: 72).

Im Jahr 1999 wurde dabei in drei österreichischen und drei slowakischen Grenzgemeinden 128 Menschen zufällig ausgewählt und mit einem Interviewleitfaden mit 20 offenen Fragen befragt, wobei auch die Wahrnehmung der Menschen von 1989 zu dieser Thematik abgefragt wurde, dabei wurden auch Expert:innen zu Rate gezogen. Im Jahr 2009 fand schließlich eine zweite Befragung mit Anwohner:innen und Expert:innen statt, um einen möglichen Wandel aufzuzeigen (vgl. FRIDRICH 2011: 72).

Der Eiserne Vorhang selbst wurde von beiden Seiten nicht als Gefahr aufgefasst, lediglich die starke Einschränkung der Bewegungsfreiheit war ein großer Einschnitt. Auf österreichischer Seite gewöhnte man sich an das Leben mit der dicken Ostgrenze, während in der heutigen Slowakei von dem Gefühl des Eingesperrtseins gesprochen wurde. Die empfundene Distanz zu Österreich wurde ebenfalls ungewollt größer. In Österreich fühle man sich abgesperrt, in der Slowakei eingesperrt. Beide Seiten entfremdeten sich somit (vgl. FRIDRICH 2011: 73).

Die Grenzöffnung selbst wurde von Slowak:innen in den Grenzgemeinden als positiv wahrgenommen, auf österreichischer Seite überwogen gemischte Gefühle. Der größte Teil der Österreicher:innen zeigten Desinteresse oder Ablehnung gegenüber der Grenzöffnung. Dies ist für grenzüberschreitende Kooperationen eine wichtige Erkenntnis. Die Slowak:innen organisierten etwa Wanderungen über die Grenze mit tausenden Teilnehmer:innen, mussten jedoch auch schnell feststellen, dass die Grenze nun zu einer Wohlstandsgrenze geworden war. Obwohl ärmer, kamen die Slowak:innen nach Österreich einkaufen, was für viel Verkehrsaufkommen auf österreichischer Seite sorgte und den Anwohner:innen sehr negativ auffiel. Auch vermehrte Eigentumsdelikte wie Geschäftseinbrüche oder Autodiebstähle wurden gemeldet. Jene Österreicher:innen, die gegen die Öffnung waren, bezogen sich zumeist auf Vorurteile, etwa gegenüber slowakischen Roma. Die österreichische Grenzbevölkerung hatte kaum Hoffnungen auf eine bessere Zukunft nach der Öffnung, es herrschte eher Skepsis mit Ängsten und Befürchtungen (vgl. FRIDRICH 2011: 73f.).

Zehn Jahre nach der Öffnung fand Ernüchterung statt, da es keinen großen wirtschaftlichen Aufschwung und auch kein Zusammenwachsen der Region gab. Dies wurde massiv beklagt. Hoffnungen auf Know-how Transfers, Wirtschaftskontakte, grenzübergreifende Beziehungen oder Brücken wurden kaum oder gar nicht erfüllt. Lediglich die Erwartungen in Bezug auf die Reisefreiheit wurden erfüllt. „Verlierer“ der Grenzöffnung finden sich vor allem auf österreichischer Seite. Slowak:innen sind billige Arbeitskräfte in Österreich, dies bedeutet aber mehr Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt. Ebenso finden illegale Grenzübertritte zumeist nach Österreich statt. Vor allem gaben die österreichischen Befragten jedoch an, dass das Schlepperunwesen und illegale Grenzgänger:innen ihre größte Sorge sind. Das Sicherheitsgefühl nahm also deutlich ab. Auf Seite der befragten Slowak:innen hingegen überwiegen weiterhin die Vorteile. Vor allem jene der Privatkontakte mit der Reisefreiheit. An zweiter Stelle kommen wirtschaftliche Vorteile wie Arbeitsmöglichkeiten, an dritter Stelle das „Lernen von Österreich“ bezüglich Demokratie und Lebensstil. Interessanterweise meinten auch die Österreicher:innen, dass die Slowak:innen viel von ihnen lernen könnten, was auch viel über die Beziehung zueinander aussagt (vgl. FRIDRICH 2011: 74f.).

Assoziationen bezüglich des „neuen“ Nachbarn gab es von österreichischen Befragten eher negative. Slowak:innen sehen den Staat jedoch als reiches, schönes Land mit hohem Lebensstandard, Freiheit, Demokratie und Arbeitsmöglichkeiten – und betonen im selben Atemzug die Rückständigkeit ihres Landes. Vor allem nennen Slowak:innen, dass in den Österreichischen Grenzgemeinden ein höheres Ausmaß an Ordnung und Sauberkeit herrscht, was dazu führt, dass diese als Vorbilder gesehen werden (vgl. FRIDRICH 2011: 75).

Sehr häufig und wiederkehrend wird die objektive Tatsache des im Schnitt geringeren Wohlstandsniveaus der Slowakei genannt, was zu einer Empfindung der Unterlegenheit oder gar zu der Minderwertigkeit gegenüber Österreicher:innen führt. Umgekehrt gab es auch die Beobachtung, dass sich diese überlegen fühlten. Dies führte zu großen mentalen Barrieren und einer sozialen Hierarchie zwischen den Bürger:innen, welche durch den Unterschied der durchschnittlichen Wohlstandsniveaus befeuert wird (vgl. FREIDRICH 2011: 76).

Bezüglich der Mentalität betonen viele österreichische Befragte, dass sich Slowak:innen nicht an ihre Mentalität anpassen, was impliziert, dass sie die ihrige für „besser“ erachten. FRIDRICH meint hierzu: „Ähnlich wie ein ehemaliges Kolonialland sollte Österreich die Maßstäbe vorgeben, die dann von den Nachbar/innen nachzuvollziehen sind – eine derartige Sichtweise

kann als ‚chauvinistisch‘ bezeichnet werden.“ (FRIDRICH 2011: 76). Als Grund für die „schlechtere“ Mentalität wird etwa angegeben, dass die Slowak:innen durch die Jahre der Planwirtschaft eine mangelnde Arbeitshaltung vorweisen würden. Teilweise wird sogar von einem primitiven Volk gesprochen. Auf der anderen Seite bezeichnen Slowak:innen im Grenzgebiet die Österreicher:innen indirekt als reserviert, distanzier und arrogant (vgl. FRIDRICH 2011: 76f.).

Die Intensität der grenzüberschreitenden Beziehungen variiert von Gemeinde zu Gemeinde. Als wichtig bezeichnet Fridrich die Marchbrücke in Hohenau und verwandtschaftliche Beziehungen mit entsprechenden Sprachkenntnissen. Die zwei Hauptbereiche dieser Beziehungen sind Kulturveranstaltungen und der Sport. Jedoch gibt es auch andere Drehscheiben für den Austausch, wie etwa die EUREGIO-Servicestelle mit Unterstützungen aus den Kleinprojektfonds (vgl. FRIDRICH 2011: 77).

Wirtschaftlich ergibt sich ein interessantes Bild: Während die Bevölkerung nur illegale Beschäftigungsmöglichkeiten für slowakische Arbeiter:innen, vor allem in der Landwirtschaft und bei Baustellen betont, verweisen die Bürgermeister:innen nur auf legale Arbeitskräfte in Gewerbeberufen. In anderen als den genannten Bereichen arbeiten angeblich keine Slowak:innen, womit diese schwerwiegend unterrepräsentiert perzipiert werden. Auch hier wurden die Hoffnungen der Slowak:innen auf einen Arbeitsmarkt in Österreich, zumindest für das Jahr 1999, enttäuscht (vgl. FRIDRICH 2011: 78).

Zum Abbau von Stereotypen und Vorurteilen wird besonders bei Aktivitäten auf Schulebene angesetzt. Gemeinsame Schulprojekte, Schulpartnerschaften, Feste aber auch Treffen finden zur Beförderung des Austausches und spannungsfreier Beziehungen statt. Auf österreichischer Seite wird dies von einigen Lehrer:innen jedoch auch teilweise ablehnend gesehen, wohingegen die slowakische Seite wieder einmal sehr positiv und aufgeschlossen zu diesen Aktivitäten steht (vgl. FRIDRICH 2011: 78).

Als Kooperationsbarrieren nannten vor allem die Expert:innen (Bürgermeister:innen, Lehrer:innen etc.) auf österreichischer Seite vor allem die Sprachbarriere, auf slowakischer Seite vor allem die fehlenden Grenzübergänge an der March. Beide Seiten kritisieren auch die mentalen Barrieren, aber nennen auch die finanziellen Mittel der slowakischen Gemeinden, was grenzüberschreitende Projekte oft von vornherein verhindert. Problem Nummer eins ist für die Slowakei jedoch jenes der fehlenden finanziellen Mittel (vgl. FRIDRICH 2011: 78f.).

Im Vergleich zu 1999 kann gesagt werden, dass 2009 immer noch problematische Meinungen zum jeweiligen Nachbarland vorhanden sind, diese jedoch in ihrer Quantität abgenommen haben. Weiterhin vorhanden ist jedoch das Desinteresse der Österreicher:innen an der Slowakei, was zu einem Fehlen an Information über das Land führt. Somit muss das Ziel auch eine verbesserte integrierte Regionalkommunikation sein, welche wiederum zum Ziel hat, vertrauensbildende Maßnahmen zu schaffen, wobei hierbei die EUREGIO Weinviertel-Südmähren-Westslowakei bereits gute Erfolge vorweisen kann (vgl. FRIDRICH 2011: 80).

Zur Zeit der Forschung im Sommer 2009 existierten drei Übertrittsmöglichkeiten über die March: Eine in Hohenau, eine Fähre zwischen Angern und Záhorská Ves wie auch eine Eisenbahnbrücke zwischen Marchegg und Devínska Nová Ves (vgl. FRIDRICH 2011: 81). Wie im Kapitel 4.5.2. zu sehen sein wird, hat sich die Situation bis 2024 nicht wirklich geändert lediglich zwei Fahrradbrücken kamen hinzu. Südlich der Donau sieht die Anbindung wesentlich besser aus.

FRIDRICH gibt vor allem dem jahrelangen Abwarten und der defensiven Haltung der Gemeinden auf österreichischer Seite die Schuld für die relativ geringe Zahl der Grenzübergänge. In der Slowakei befindet sich in der Grenzgemeinde Devínska Nová Ves ein großes VW-Werk mit 7.000 hochqualifizierten Mitarbeitenden. Um hier von österreichischer Seite mitzuprofitieren wurde im Jänner 2002 ein Kooperationsvertrag zwischen dem Bundesland Niederösterreich, der ECO-Plus, wie auch der Grenzgemeinde Marchegg unterzeichnet. Ziel war es, einen Wirtschaftspark mit 44 ha Fläche zu errichten, bis Sommer 2009, nach Ende der Untersuchung, siedelte sich jedoch kein einziges Unternehmen an. Der Hauptgrund ist wohl, dass es in diesem Bereich keine Autobrücke über die March gibt und sich Autozulieferer lieber direkt auf der slowakischen Seite ansiedeln (vgl. FRIDRICH 2011: 81).

Barrieren der grenzüberschreitenden Kooperation nach ihrem nationalen sowie internen bzw. externen Ursprung sowie ihrer Entwicklungstendenz

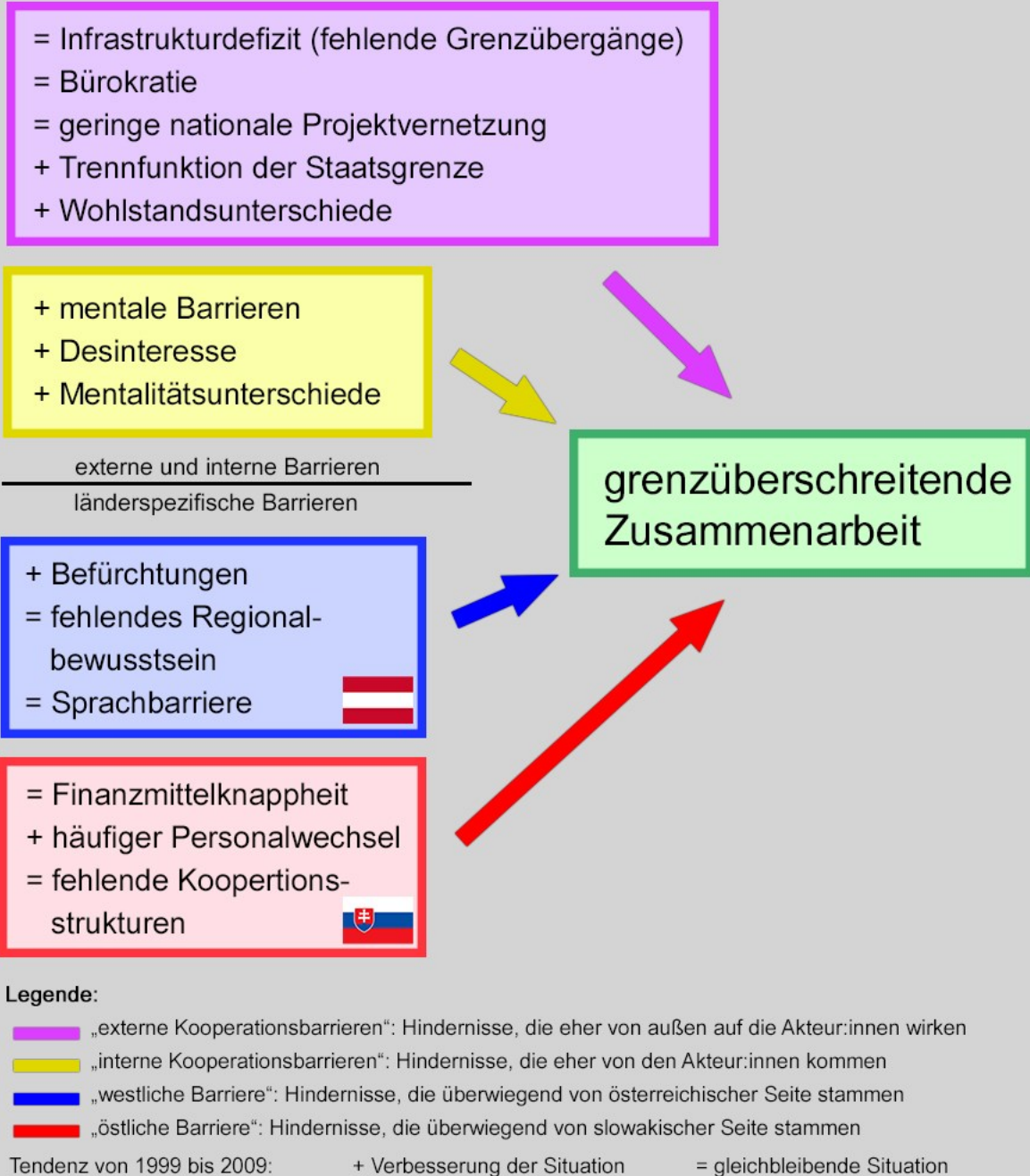


Abbildung 2: Barrieren der grenzüberschreitenden Kooperation (eigene Darstellung auf Basis von FRIDRICH 2011: 78).

2.6.2. Die Suburbanisierung von Bratislava nach Österreich

Der Sammelband von HEINTEL, MUSIL und WEIXELBAUMER (2018) gibt einen sehr umfassenden Einblick in die Thematik der Grenzen, von theoretischen und konzeptionellen Zugängen über die Planungspraxis bis hin zur Handlungspraxis. Mit „Achtung Staatsgrenze! Die Suburbanisierung von Bratislava kennt keine Grenzen!“ von JOHANNES HUEMER befindet sich auch ein Artikel über die österreichisch-slowakische Grenze im Sammelband, auch wenn diese den Fokus zunächst auf den Raum südlich der Donau legt, hat diese im Jahr 2017 und 2021 zwei Nachfolgeprojekte bekommen, die sich auch dem nördlichen Donaauraum widmen.

Bis zum Jahr 2030 wird für die gesamte Ostregion Österreichs, also Wien mit Umland plus Nordburgenland, ein großes Bevölkerungswachstum prognostiziert (vgl. FASSMANN et al. o.J.: 64ff.). Dieses soll größtenteils durch Abwanderung aus den großen Metropolen, im speziellen Wien und insbesondere Bratislava stattfinden. In Bratislava ist in den vergangenen Jahren ebenfalls eine dynamische Suburbanisierung zu bemerken. Das Umland Bratislavas wächst sowohl im Norden bei Devínska Nová Ves als auch südlich der Plattenbausiedlung Petržalka (vgl. HUEMER 2018: 282ff.).

Von der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum Fall des Eisernen Vorhangs waren die Gemeinden an der Grenze zur ehemaligen Tschechoslowakei von einem Bevölkerungsrückgang geprägt. Dies änderte sich langsam ab 1989 und im Weiteren durch den EU- und Schengen-Beitritt der Slowakei. Die Bevölkerungszuwächse zwischen 2001 und 2016 schwanken seither zwischen 3% in Marchegg und circa 60% in Kittsee. Was jedoch offensichtlich ist: Die Gemeinden südlich der Donau, an direkter Grenze zu Petržalka, wachsen besonders stark. Ein Grund hierfür ist, dass diese Grenze keine natürliche Barriere wie die March im Norden darstellt. Besonders im burgenländischen Bezirk Neusiedl am See steigt im Norden die Bevölkerungszahl, was unter anderem an dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch eine Autobahn und eine Schnellbahnlinie lag (vgl. KAPPELLER und HUEMER 2015: 20ff.). Dies führte dann in weiterer Folge zu einer verstärkten Suburbanisierung durch die bessere Erreichbarkeit (vgl. HUEMER 2018: 285f.).

In der Gemeinde Kittsee, welche unmittelbar an Bratislava angrenzt, ist ab den späten 2000er Jahren ein starker Zuzug von slowakischen Staatsbürger:innen zu verzeichnen. Etwa die Hälfte der neuen Einwohner:innen kommen aus der Slowakei (KAPPELLER und HUEMER 2015: 43f.).

Gründe hierfür sind nach MARTIN ŠVEDA (2011), dass in den österreichischen Grenzgemeinden niedrigere Immobilien- und Grundstückspreise als in Bratislava vorherrschen und die Verkehrsanbindung sehr günstig ist (vgl. ŠVEDA 2011: 20). Aufgrund dieser Dynamiken und den prognostizierten Bevölkerungswachstums wurde bereits 2004 das Projekt „Stadt-Umland Kooperation Bratislava“ (KOBRA) gegründet. Dieses sollte als Grundlage zu einer abgestimmten räumlichen und nachhaltigen Entwicklung in den Grenzgemeinden der Agglomeration Bratislava dienen. Im Zuge dessen sollten auch Strukturen zum Austausch der österreichischen Gemeinden und Bratislava geschaffen werden, um eine langfristige Planung zu ermöglichen. Ziel war ein regionales, grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept (vgl. PGO 2004: 36ff.).

Die Suburbanisierung Bratislava fand in Phasen statt, wobei sich die Suburbanisierung immer weiter ausdehnte. In der vierten Phase seit etwa 2007 wird die Staatsgrenze zu Österreich überschritten. Gebaut werden von slowakischen Familien vor allem große Einfamilienhäuser, jedoch seit 2010 auch vermehrt Mehrfamilienhäuser und Geschosswohnungen. In Kittsee zeigte sich beispielsweise, dass die Entwicklung, die dort durch diese Projekte stattfanden, relativ unkontrolliert vonstattenging und nicht voraussehend war. Dies führte zu viel Kritik und folglich zu einer Bausperre (vgl. HUEMER 2018: 295).

Bis in die späten 2000er Jahre herrschte ein mangelndes Bewusstsein über den Einfluss der Siedlungstätigkeiten in Bratislava auf die österreichischen Grenzgemeinden. In der Entwicklungsstrategie des Nordburgenlands von 2007 lässt sich hier z.B. kaum noch etwas finden, außer die befürchtete Gefahr, dass die Region zu einer Pendler:innenregion wird. Auch die Entwicklungsleitbilder der drei Grenzgemeinden Kittsee, Pama und Deutsch-Jahrndorf aus dem Jahr 2013 zeigen noch kein großes Bewusstsein über den Siedlungsdruck aus Bratislava. Im Gegensatz dazu zeigt der Raumordnungsplan der Region Bratislava vom selben Jahr klar die Entwicklung Richtung der österreichischen Grenzgemeinden auf (vgl. KAPPELLER 2015: 33f. und HUEMER 2018: 301).

Das Projekt BAUM – Bratislava Umlandmanagement wurde schließlich Anfang 2011 ins Leben gerufen, um die Entwicklung zwischen Bratislava und den österreichischen Grenzgemeinden zu koordinieren (vgl. KACHLÍK und JANKOVIČOVÁ 2014: 6). Der Informationsmangel sollte mit der sogenannten „Harmonisierten Informationsbasis“ aus dem Weg geschafft werden, indem alle relevanten raumplanerischen Unterlagen beider Seiten zusammengefasst wurden. Ziel war

dann im Weiteren die Erstellung eines grenzüberschreitenden Entwicklungskonzepts (vgl. HUEMER 2018: 302.). Eine wesentliche Zielvorgabe ist so etwa die Schaffung einer „grünen Achse“ entlang der österreichisch-slowakischen Grenze (vgl. KACHLÍK und JANKOVIČOVÁ 2014: 33ff.). Auch sollten die Pläne dazu dienen, dass die österreichischen Grenzgemeinden gemeinsam stärker gegenüber Bratislava auftreten können. Das Projekt BAUM konnte des Weiteren ein gemeinsames Ziel definieren: Zu verhindern, dass die Stadt Bratislava ungeplant mit den südöstlichen österreichischen Gemeinden zusammenwächst (vgl. HUEMER 2018: 302).

Somit wird auch deutlich, dass die Siedlungs- und Wohnbauentwicklung der Region Bratislava mit jenen der angrenzenden Gemeinden in Österreich nicht mehr unabhängig voneinander betrachtet werden kann. Es werden infolgedessen gut überlegte infrastrukturelle Maßnahmen notwendig, genauso wie eine Strategie für die Wohnqualität in Zusammenhang mit dem Erhalt der Kulturlandschaft (vgl. HUEMER 2018: 305).

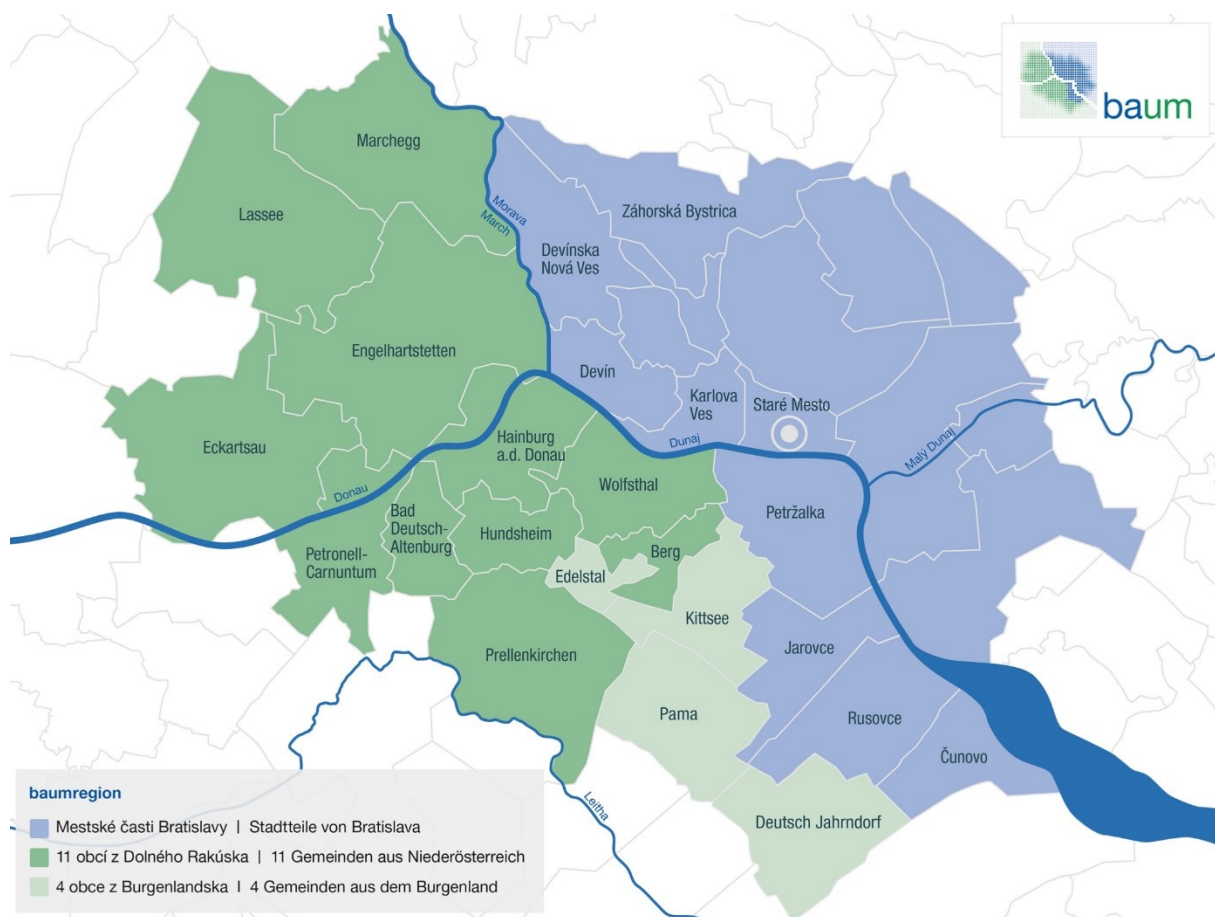


Abbildung 3: Aktuelle baumregion (NÖ.Regional 2022a).

Da sich HUEMERS Artikel vor allem auf die Zeit des ersten BAUM-Projekts bezieht, dieses aber im neuen Interreg SK-AT mit „baum2020“ und „baum_cityregion“ zwei Nachfolger bekam, die nun durchaus auch Gemeinden nördlich der Donau einschließt, wird das Projekt auch für diese Arbeit relevanter. Der erste Nachfolger „baum2020“ hatte zum Ziel, intensivere und breitere Kooperationen aufzubauen. Neben dem „Raum und Umwelt“ Thema kamen „Mobilität“ und „Lokale Kooperation“ hinzu. Ebenfalls konnte ein gemeinsames Projektbüro in Bratislava installiert werden wie auch regelmäßige Konferenzen und Veranstaltungen (vgl. NÖ.Regional 2022b: 4).

Das neueste Projekt „baum_cityregion“ wird von der Stadtgemeinde Bratislava, NÖ.Regional und der Wirtschaftsagentur Burgenland getragen und hat zum Ziel im Projektverlauf eine gemeinsame, grenzüberschreitende Organisation vorzureiten. Die Projektinitiative übernimmt jedoch bereits jetzt entsprechende Funktionen als eine Plattform der Zusammenarbeit und koordiniert grenzüberschreitende Projekte. So wurde beispielsweise die kommerzielle Busverbindung zwischen Bratislava und Hainburg im November 2021 eingestellt, hierbei koordinierte die baum_cityregion die Gespräche, um die Linie in neuer Form im Jahr 2022 wieder auferstehen zu lassen. Seit 2021 steht neben Mobilität und Raum-Umwelt auch das Themenfeld der Kultur im Mittelpunkt. Zur Gründung einer gemeinsamen Organisation wurde im September 2021 bereits ein Memorandum unterschrieben, welches über den Sommer als Kooperationsvertrag erarbeitet wurde. Ebenfalls gibt es nun grenzüberschreitende Bratislava-Umland-Konferenzen. Das Projekt baum_cityregion ist jedoch mit nur 2 Projektjahren sehr kurz angesetzt, weswegen ein inhärentes Ziel ebenfalls die Erarbeitung eines Strategiepapiers „Strategie baum2023+“ war (vgl. NÖ.Regional 2022a: 2-8.).

Die Strategie soll bis 2027 die Punkte Kultur und Tourismus, Natur- und Klimaschutz, Raum und Mensch, sowie Mobilität umfassen. So stehen etwa die Förderung des Ökotourismus an den Flüssen March und Donau, gemeinsame Klimaschutz- und Klimawandelanpassungen, aber auch Informationen und gemeinsame Meinungsbildungen über grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte wie auch die Ausarbeitung einer grenzüberschreitenden Mobilitätsstrategie für die baumregion im Fokus (vgl. NÖ.Regional 2022b: 4).

Interessante Projekte zur kulturellen Identitätsbildung sind hierbei etwa das gemeinsame Kulturerbe mit römischer, aber auch jüdischer Vergangenheit zu betonen. So soll es viele

Veranstaltungen in Kooperation mit entsprechenden Städten, Pop-Up-Museen oder auch Border-Walks geben. Ebenfalls ist die Verbesserung des bilingualen Angebots mit Feriencamps, Schulinitiativen und öffentlichen bilingualen Pilotschulen angedacht. Im Bereich Mobilität sollen vor allem grenzüberschreitende Bus-, Bahn-, Rad- und Schiffsnetze ausgebaut aber auch Machbarkeitsstudien zu Ausbauprojekten und ein Gesamtkonzept erarbeitet werden (vgl. NÖ.Regional 2022b: 7).

2.6.3. Die Identität Österreichs und die soziokulturelle Barriere zur Slowakei

Besonders die soziokulturelle Barriere wird von HASELSBERGER (2013) am Beispiel eines INTERREG IIIA-Projekts entlang der Grenze geschildert, welches aufgrund von Meinungsverschiedenheiten und fehlenden Vertrauen beider Seiten scheiterte (vgl. HASELSBERGER 2014: 522)

“The lesson learnt is that the social affiliation to each group’s own country (on both sides of the border) was much stronger and more developed than the desire for cooperation with any other country. Because of this, each group’s own interests (irrespective of the other group’s interest) were favoured at every stage of the project.” (HASELSBERGER 2014: 522).

Wie schon im Abschnitt zur HASELSBERGERS Dekodierung von Grenzen hat sie sich selbst hierzu mit dem Fall von Österreich beschäftigt. Nach dem ersten Weltkrieg und dem Ende der Habsburgermonarchie 1918 wurde die neue Republik Deutschösterreich, wie sie sich zu Anfang selbst nannte, geboren. Dieser neue Staat umfasste nur mehr 17% der ursprünglichen Fläche und 20% der Bevölkerung der ehemaligen Österreich-Ungarischen Monarchie. Daraus ergab sich ein Gefühl der Heimatlosigkeit, welches von der einfachen Bevölkerung bis zur hohen Politik deutlich wurde (vgl. HASELSBERGER 2014: 518f.)

So hieß es etwa aus der verfassungsgebenden Nationalversammlung von 1918 „Gott behüte uns alle, dass wir Österreicher werden“ (KLUGE 1984: 18). Bis zum Anschluss an das Deutsche Reich 1938 konnte sich diese Identität nicht festigen, danach wurde sie sogar bekämpft. Erst nach der Besatzungszeit zwischen 1945 und 1955, die Österreich in vier Besatzungszonen mit harten Grenzen (= Überquerung nur mit Genehmigung) gliederte, konnte Österreich durch den Staatsvertrag und die Neutralitätserklärung seine Souveränität wiedererlangen. Somit

kann davon gesprochen werden, dass Österreich erst ab 1955 in seinen heutigen Grenzen existiert und eine Nation mit eigener Identität geworden ist (vgl. HASELSBERGER 2014: 519).

Dies war jedoch keine Selbstverständlichkeit. So hieß es von viele Stimmen, dass Österreich als kleines Land im Herzen Europas kaum Überlebenschancen hätte. Der Bundespräsident Karl Renner meinte etwa 1949, bei der ersten Chance den Staatsvertrag zu unterzeichnen, noch „Wenn der österreichische Staatsvertrag unterzeichnet würde und damit Österreich ein eigener Staat würde, würde er [Anm.: Karl Renner] diesen Tag zum Trauertag der Österreicher erklären“ (STEININGER 2005: 176).

Diese neue Identität wurde jedoch nicht sofort von allen angenommen, genauer gesagt von weniger als der Hälfte der Österreicher:innen, deswegen musste das Staatsgebiet auch wohlüberlegt definiert und grenztechnisch multifunktional gezogen werden. Kulturell und vor allem politisch wurde somit begonnen, ein neues Bewusstsein zu schaffen, jenes, das die österreichische und nicht die deutsche Geschichte zu betonen vermag, um eine konkrete Distinktion ins Bewusstsein der Leute zu setzen. Die soziokulturellen und wirtschaftlichen Funktionen wurden somit zunehmend mit der geopolitischen Grenze in Einklang gebracht. Alle innerhalb der neuen Nationalgrenze sollten somit Österreicher:innen (und nicht etwa Deutsche) sein und sich dementsprechend auch so fühlen (vgl. HASELSBERGER 2014: 519f.)

Entsprechend gab es eine Reihe von Identität stiftenden historischen Symbolen, etwa eine neue Bundeshymne, die Inszenesetzung des Staatsvertrags mit dem Figl-Bild und den Worten „Österreich ist frei“ wie auch den Nationalfeiertag, an dem die letzte Besatzungstruppe Österreich verließ. Des Weiteren wurde die Schulbildung entsprechend angepasst um sich von der geistigen und kulturellen Abhängigkeit von Deutschland zu lösen und die eigene Geschichte der Habsburgermonarchie wie auch jene großer Österreicher:innen zu behandeln. Wesentlich wie auch problematisch war jedoch die Opferthese, die Österreich zum „ersten Opfer“ Nazideutschlands erklärte (vgl. HASELSBERGER 2014: 520f.) Bis zum Jahr 2007 stieg schließlich der Prozentsatz jener, die sich als „Österreicher:in“ identifizierten auf 82% (vgl. ULRAM und TRIBUTSCH 2008: 47).

Jedoch, so HASELSBERGER, erleichtert das Erreichen einer stabilen nationalen Identität das Leben der Planer:innen in Bereichen wie der Einbeziehung von Stakeholdern in Entscheidungsprozesse. Doch sorgen die Grenzanpassungsprozesse dafür, dass die Grenze „dicker“ und somit komplexer wird. Der Containereffekt wird also verstärkt, da

grenzüberschreitende Planung somit auch auf wesentliche soziokulturelle Herausforderungen trifft (vgl. HASLESBERGER 2014: 521).

Mit all diesen symbolischen Artefakten und operativen Erziehungspraktiken ist nun ein neuer Kollektivismus entstanden, der von einer Generation in die Nächste weitergegeben wird. Es wurden neue Unterschiede zu wesentlichen Bezugspunkten geschaffen, was es schwierig oder gar unmöglich macht, frühere relationale Geografien wiederherzustellen. In Anlehnung an NEWMAN (2003) meint HASLESBERGER, dass es naiv ist zu glauben, dass Grenzöffnungsprozesse allein, die das Auftreten von Unterschieden in Bezug zur Grenzziehung ermöglicht haben, automatisch alle Barrierefunktionen der Grenze beseitigen würden. Eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit, welche den Containereffekt überwinden will, demnach Beziehungsgeographien, die durch die Grenze gestört werden, aufspüren und entsprechend Lösungen erarbeiten (vgl. HASLESBERGER 2014: 522).

Besonders die Grenze zur Slowakei hat eine historische Bedeutung und eine sehr lange gemeinsame Geschichte, die von 1526 bis 1918 reicht. Für die heutige Zeit jedoch bedeutend ist in diesem Fall die Tatsache, dass diese Grenze lange eine war, die der „Eiserne Vorhang“ getrennt hat, was zu einer vollkommen getrennten Entwicklung in diesen gut 30 Jahren geführt hat und auch noch heute, nach der Öffnung, Auswirkungen hat. Durch den „Eisernen Vorhang“, so meint Halsberger, wurden nicht nur dicke physische Grenzen geschaffen, sondern geistige und emotionale. Dies bedeutet, dass auch in der heutigen Zeit die soziokulturelle Grenze weiterbesteht, was sich vor allem in Form von gegenseitigem Misstrauen und Antipathie zeigt. Dies behindert im Weiteren jegliche effektive Zusammenarbeit, was HASLESBERGER selbst im Rahmen des INTERREG IIIA-Projekt in den Jahren 2005-2006 erleben durfte (vgl. HASLESBERGER 2014: 522).

So meinte sie, dass in diesem Projekt starke Interessenskonflikte bestanden. Konkret sollte im INTERREG Projekt ein grenzüberschreitender Masterplan für die Grenzregion Österreich-Slowakei entstehen. Hierbei wollte die slowakische Seite das Gebiet für exklusive Immobilien der gehobenen Klasse verwenden, wohingegen die österreichische Seite die ökologische Netzwekinitiative „Europäisches Grünes Band“ unterstützte. Diese setzt sich für einen Grünstreifen entlang der ehemaligen Grenze des Eisernen Vorhangs ein. Insgesamt wussten die beiden Staaten jeweils, die Situation zu ihren Gunsten auszunutzen. Dies führte in Verbindung mit der zugrundeliegenden Komplexität der Grenze zu einem Scheitern des

Masterplans. So wurden keine Lösungen erarbeitet, um soziokulturelle Grenzen zu überwinden. Einen konkreten Willen zum Abbau dieser Grenzfunktion gab es nicht, dafür den Wunsch, sich mit Bezug auf die soziale Zugehörigkeit des Landes einen Vorteil zu verschaffen (vgl. HASELSBERGER 2014: 522).

3. Methodik

3.1. Das Expert:inneninterview

Diese Arbeit nutzt vor allem das Expert:inneninterview als qualitative Methode der empirischen Sozialforschung um Fachwissen zu einem eingegrenzten Gebiet durch qualifizierte Personen zu erhalten. Diese Form des Interviews stellt eine effektive Methode dar, um wesentliche Daten zu einem spezifischen Thema im Kontext der Forschungspraxis und -ökonomie zu sammeln. Speziell im soziologischen, aber auch humangeographischen und raumwissenschaftlichen Kontext hat das Expert:inneninterview eine bedeutende Rolle in der empirischen Forschung eingenommen. So ist die Forschung mit Interviews eine der ältesten Methoden der qualitativen Forschung und kann auf den Journalismus zurückgeführt werden, aus dem es in die Sozialwissenschaften kam (vgl. STRUBING 2018: 89). Im Folgenden soll nun die Methode der Expert:inneninterviews theoretisch erklärt werden, um zu beschreiben, in welchem Kontext und Verständnis diese in dieser Arbeit zum Einsatz kommen. Bezogen wird sich hier hauptsächlich auf die Literatur der Sozialforscher:innen von BOGNER et al. (2002 und 2014). Die Autor:innen definieren die Interviewform durch zwei zentrale Fragen: *Wie charakterisiert sich ein bzw. eine Expert:in?* Und zweitens, *welches Wissen können Expert:innen vermitteln?* Die erste Frage beantworteten BOGNER et al. (2002) damit, dass Expert:innen Menschen sind,

"[...] die sich – ausgehend von spezifischem Praxis- oder Erfahrungswissen, das sich auf einen klar begrenzten Problemkreis bezieht – die Möglichkeit geschaffen haben, mit ihren Deutungen das konkrete Handlungsfeld sinnhaft und handlungsleitend zu strukturieren." (BOGNER et al. 2002: 45).

Prinzipiell könnte hierbei davon ausgegangen werden, dass jeder Mensch als Expert:in gedeutet wird, wenn nur der Begriffsrahmen entsprechend ausgedehnt wird. Doch eine solche offene Deutung des Expert:innenbegriffs ist nicht zielführend. Der Begriff Experte bzw.

Expertin wird viel eher vom Forschenden zugeschrieben, der aufgrund des spezifischen Forschungsinteresses eine konkrete Person bzw. Personengruppe als solchen bzw. solche adressiert. Somit ist der Expert:innenstatus einerseits ein individuelles Konstrukt des Forschenden, andererseits ein Status für Personen, die eine hervorgehobene soziale Position vorweisen und entsprechend in diesem Zusammenhang handeln (vgl. BOGNER et al. 2014: 10f.).

Auch ist auch entscheidend, welche Form des Wissens von dem bzw. der Expert:in erfasst werden soll. So unterscheidet man drei Wissensformen. Das *technische Wissen* behandelt Daten, Fakten, Tatsachen oder sachliche Informationen. Meist verfügen die Interviewten hierbei über einen privilegierten Zugang zu spezifischen Informationen, die nur einem kleinen Kreis bekannt sind. Typisch wäre das bekannte Fachwissen. Prinzipiell kann dieses Wissen auch niedergeschrieben werden, jedoch können Expert:innen dieses einerseits in Kontexte setzen und präzise erläutern, andererseits ist dieses Wissen oft sonst nicht einfach zugänglich. Eine weitere Form ist das *Prozesswissen*. Es umfasst die Einsicht in Interaktionen, organisationale Konstellationen, Handlungsabläufe, Ergebnisse etc. der Befragten. Somit ist diese Form des Wissens eher Erfahrungswissen als Fachwissen. Es ist subjektiv und an Personen gebunden – wer nicht dabei war, kann davon nicht direkt berichten. Die dritte Form ist das *Deutungswissen*. Mit ihr werden Sichtweisen, Interpretationen, Deutungen, Relevanzen, Sinnentwürfe oder auch Erklärungsmuster abgefragt. Es geht also auch um das Bewerten oder gewisse Zielsetzungen. Die individuelle Perspektive steht im Vordergrund, der bzw. die Forscher:in betrachtet den bzw. die Expert:in nicht als jemanden mit konkreten „Wissensvorsprung“. Dieses Wissen ist explizit perspektivisch und ist nicht geteiltes kollektiven Wissen (vgl. BOGNER et al. 2014: 17ff.).

In dieser Arbeit soll besonders das Prozesswissen mit Abläufen, Hintergründen und Ereignissen von Exper:innen erklärt und eingeordnet werden. Dabei werden jedoch auch die anderen Formen des Wissens abgefragt, nämlich jenes technische Wissen der Expert:innen, welches gar nicht oder zumindest nicht leicht öffentlich zugänglich ist wie auch das Deutungswissen, also Bewertungen, Interpretationen etc. Denn auch die subjektive Wahrnehmung der Expert:innen trägt zum Verständnis der Situation an der Marchgrenze bei.

In jedem Falle handelt es sich dabei um exklusives Erfahrungswissen, welches nur von Menschen erworben werden kann, die auch proaktiv im jeweiligen Gebiet mitwirken bzw. mitwirkten. Die primäre Zielsetzung des Interviews besteht darin, dieses spezifische und

exklusive Wissen für die Forschung zugänglich und nutzbar zu machen, indem es in den Fokus gerückt wird (vgl. FLICK 2014: 95). Für den präzisen Erkenntnisgewinn dient ein Interviewleitfaden, der je nach Erkenntnisinteresse eng oder breit formuliert werden kann. Ziel ist dabei, das Interview zu strukturieren, zu leiten aber auch konkret die „Erfassung von praxisgesättigtem Expertenwissen“ (MEUSER und NAGEL 1997: 481). Ein Leitfaden dient aber auch dazu, dass sich der bzw. die Forschende in der Interviewsituation durch verschiedene Themenblöcke leichter orientieren kann. In erster Linie soll er die zu interviewende Person jedoch „zum Reden“ verleiten (vgl. BOGNER et al. 2014: 28). STRUBING (2018) beschreibt den Interviewleitfaden als Gedächtnisstütze für den bzw. die Forscher:in, um stets die Übersicht zu behalten und letztendlich auch die vorhandenen Themen erschöpfend in der vorhandenen Zeit zu behandeln. Ziel ist jedoch nicht eine vergleichbare kontrollierte Situation zu schaffen, wie dies etwa bei einem quantitativen Fragebogen üblich wäre (vgl. STRUBING 2018: 103).

3.2. Die Inhaltsanalyse nach Mayring

Die Auswertung der Expert:inneninterviews bietet eine Fülle von Möglichkeiten im Hinblick auf verschiedene Auswertungsverfahren. So gibt es etwa bei der „Grounded Theory“ codebasierte Methoden oder auch generell qualitative Inhaltsanalysen, die hier Verwendung finden können. Die Wahl des konkreten Auswertungsverfahrens kann stark variieren und hängt von den spezifischen Anforderungen sowie den Zielen der Untersuchung ab (vgl. BOGNER et al. 2022: 71).

Diese Arbeit nutzt, ähnlich wie FRIDRICHS Paper zu den sozialen Wirklichkeiten in der Grenzregion in Kapitel 2.6.1., die Methode der qualitative Inhaltsanalyse. Die Inhaltsanalyse, in diesem Fall nach MAYRING, wird hier als eine Forschungsmethode eingesetzt, die zum Ziel hat, Kommunikationsinhalte in einer breiten Palette von Medien systematisch zu erfassen und analysierbar zu machen (vgl. DIEKMANN 2001: 481). Diese Analyseart kann also auch bei Medien wie beispielsweise Filmen, Tonaufnahmen oder Bildern Anwendung finden und ist nicht nur auf Texte beschränkt. Mit der Methode können nicht nur offensichtliche, sondern auch versteckte, latente Informationen ausgewertet werden. Sie ermöglicht eine Untersuchung des (Text-)Inhalts, die über das Gesagte hinausgeht, indem sie auch das "Nicht-Gesagte" in den Fokus rückt (vgl. HÄDER 2010: 321).

Das konkrete Vorgehen bei der Inhaltsanalyse nach MAYRING besteht darin, bestimmte Elemente des Interviews auszuwählen, zu kategorisieren und systematisch aufeinanderfolgend auszuwerten. Hierbei findet die Bearbeitung in Schritten statt. Wichtig dabei ist, Kategorien zu bilden und diese zur Gliederung heranzuziehen. Dabei werden auch die Aussagen in Zusammenhang gesetzt. Mit dieser Art der Analyse können einerseits relevante Themen ausfindig und in Kategorien eingeordnet werden, aber andererseits auch verkettete oder argumentative Aussagen aus dem Interview hervorgehoben bzw. herausgearbeitet werden. Wichtig ist bei MAYRING die Reihenfolge der zuvor erwähnten Schritte. Als erstes müssen die Daten in einem Kommunikationszusammenhang eingebettet werden. Dies dient dazu, um den Textinhalt einerseits in dessen Kontext interpretieren zu können und andererseits, um dessen Wirkung zu analysieren. Die Analyse des Textes erfolgt anschließend mit Fokus auf den gebildeten Kategorisierungsschemata, die an den Gegenstand der Untersuchung angepasst sind. Die Kategorien bilden hierbei immer den Fokus der Untersuchung und sind der zentralste Bestandteil der Analysemethode (vgl. MAYRING 2010: 48-101).

Die Vorgehensweise wird dabei von HÄDER (2010) im Konkreten dreistufig beschrieben. Als erstes wird, in diesem Fall das Interview, zusammengefasst. Dabei werden die wichtigsten Abschnitte und Aussagen aus den Interviews konsolidiert und auf bestimmte Kategorien eingegrenzt. Darauf folgt der zweite Schritt der Explikation. Hier erfolgt eine Analyse der Aussagen, die als problematisch erscheinen, wobei gegebenenfalls weitere Materialien konsolidiert werden, um den Untersuchungsgegenstand besser zu verstehen. Als dritter Schritt findet die Strukturierung statt. Hier werden die strukturellen Merkmale des Interviews durch Anwendung des Kategoriensystems identifiziert und herausgefiltert (vgl. HÄDER 2010: 335).

Nach HÄDER (2010) ist die Analyse nach MAYRING sehr gut mit der Begutachtung eines interessant wirkenden Felsbrockens vergleichbar:

„Zunächst wird aus der Ferne das Teil an sich betrachtet (erster Schritt: Zusammenfassung) und dessen Auffälligkeiten herausgestellt. Danach geht es darum, besonders interessante Details zu analysieren (zweiter Schritt: Explikation) und dazu auch andere Informationsquellen zu aktivieren. Schließlich wird die innere Struktur des Felsbrockens erforscht, dieser wird sinnbildlich aufgebohrt, um tiefere Einsichten zu erhalten (dritter Schritt: Strukturierung)“ (HÄDER 2010: 335).

3.3. Auswahl der Interviewpartner:innen

Durchgeführt wurden Interviews mit Regionalentwicklern, aber auch Bürgermeistern der Grenzgemeinden. Da alle Interviewten männlich waren, werden diese im Folgenden stets in der männlichen Form adressiert. Eine Auswahl aufgrund des Geschlechts fand nicht statt. Die Methode der Interviews gibt die Möglichkeit, direkt informelles wie auch ergänzendes formelles Wissen bei den zuständigen bzw. involvierten Personen und Institutionen einzuholen. Dies trägt dazu bei, den aktuellen Status zu erfassen, Probleme und Potenziale sichtbar zu machen und anschließend konkrete Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Das Feld der Interviewpartner ist dabei in zwei Bereiche unterteilt: Jenes der Experten, die konkretes, institutionelles und Erfahrungswissen zur grenzüberschreitenden Regionalentwicklung im Untersuchungsgebiet bereitstellen können und jenes der politischen Vertreter in den Grenzgemeinden. Letztere können durch ihre Funktion kleinräumlicheres und konkreteres Wissen bereitstellen und stehen meist auch mit niederschwelligeren Interessensgruppen wie z.B. den Einwohner:innen im Austausch, was eine umfassendere Analyse erlaubt und auch die Regionalisierung von Infrastruktur nach ADDIE et al. (2020: 17), wie im Kapitel 2.4.2. beschrieben, besser abdeckt.

Zur Vereinfachung werden diese als „Regionalentwickler“ und „Bürgermeister“ benannt. Die interviewten Regionalentwickler gehören dabei Institutionen, wie dem Regionalbüro Weinviertel, dem LEADER- und CENTROPE-Programm, der Stadt Bratislava, dem Bratislava Umland Management BAUM und weiteren Institutionen mit Bezug zur Grenzregion an. Die Bürgermeister wurden aufgrund der vorhandenen grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur in ihrer Gemeinde ausgewählt. Zu dieser Kategorie gehören also jene Menschen, die Erfahrungs- und Prozesswissen aus politisch-administrativer Sicht zu den Sachverhalten der Infrastrukturentwicklung wie auch der Kooperation in der Grenzregion vorweisen können. Die Interviewten sind hier im Konkreten die Bürgermeister bzw. Vizebürgermeister der Gemeinden Marchegg (Eisenbahnbrücke, Marchfeldschnellstraße), Angern an der March (Rollfähre) und Hohenau an der March (einzige Autobrücke). Es konnten insgesamt sechs Interviews mit drei Regionalentwickler und drei Bürgermeistern an Gemeinden mit Grenzinfrasturktur durchgeführt werden.

Datum	Interviewpartner / Kürzel	Funktion und Beschreibung
23.01.2024	Regionalentwickler 1 (RE1)	Ehem. Regionalmanager Weinviertel, LEADER-Zuständiger für grenzüberschreitende Zusammenarbeit AT-SK, CENTROPE-Koordinator, Vorstandsmitglied der österreichisch-slowakischen Gesellschaft.
24.01.2024	Bürgermeister 1 (BM1)	Landtagsabgeordneter, Vizebürgermeister und Amtsleiter der Gemeinde Angern an der March, in der sich die Rollfähre nach Záhorská Ves befindet.
31.01.2024	Bürgermeister 2 (BM2)	Bürgermeister der Gemeinde Hohenau an der March, in welcher sich die einzige Autobrücke über die March befindet.
01.02.2024	Bürgermeister 3 (BM3)	Bürgermeister der Stadtgemeinde Marchegg, durch die die Schnellbahnverbindung „Marchegger-Ostbahn“ verläuft und wo die Marchfeldschnellstraße S8 entstehen soll.
01.02.2024	Regionalentwickler 2 (RE2)	Ehem. Regionalentwickler für die Stadt Bratislava im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Österreich, Projektmanager für das slowakische Raumentwicklungskonzept.
02.02.2024	Regionalentwickler 3 (RE3)	Regionalentwickler für NÖ.Regional, Koordinator des Projekts BAUM (Bratislava Umland Management) in Bratislava.

3.4. Methodische Vorgehensweise

Im ersten Schritt werden die entsprechenden Expert:innen aus beiden Kategorien jeweils per E-Mail oder Telefon für ein Interview angefragt. Die Interviewlänge war je nach Expert:in etwa 45 Minuten angedacht. Tatsächlich betrug die Länge im Schnitt 58 Minuten, wobei das längste Interview 105 Minuten (1:45h) und das kürzeste 34 Minuten dauerte. Die Interviews mit den Regionalentwicklern waren dabei im Schnitt um 29 Minuten (72:43) länger als jene mit den Bürgermeistern.

Für den Feldzugang und um entsprechende Interviewpartner mit Expert:innenstatus zu finden wurde dabei jeweils bei den bereits kontaktierten Befragten um die potenzielle Auskunft über weitere Personen in diesem Bereich gebeten. Dies soll dazu dienen, das Thema erschöpfender

zu behandeln wie auch verschiedene Perspektiven, Erfahrungen und Wissensquellen anzuzapfen.

Die Interviews wurden mittels Leitfanden, wie in Kapitel 3.1. erläutert, durchgeführt. Dabei kamen leicht verschiedene Leitfäden, angepasst auf die jeweiligen Experten, zum Einsatz. Der Leitfaden enthält dabei zwei Teile: Der erste thematisiert die Beziehung und die grenzüberschreitende Regionalentwicklung zwischen Österreich und der Slowakei, der zweite Teil fokussiert sich auf die grenzüberschreitende Infrastruktur, im speziellen auf die Verkehrsinfrastruktur. Diese beiden Teile werden noch einmal jeweils in Allgemeinfragen und Fachfragen aufgeteilt. Die Allgemeinfragen wurden dabei allen Befragten gestellt und sollen neben dem Erkenntnisgewinn auch eine vergleichbare Situation schaffen, um gewisse Sichtweisen und Bewertungen zu Prozessen vergleichbar zu machen. Sie dienen ebenfalls dazu Prozesswissen und Deutungswissen nach Kapitel 3.1. abzufragen. Die Fachfragen werden an den jeweiligen Befragten angepasst und unterscheiden sich auch je nachdem, aus welcher Kategorie nach Kapitel 3.3. die Person einzuordnen ist, stärker. Der Leitfaden liegt im Anhang dieser Arbeit bei.

Die Durchführung der Interviews findet an einem von dem zu Interviewenden gewünschten Platz, jedoch vorzugsweise Face-to-Face statt. In zwei Fällen wurde das Interview auch per Online-Videokonferenz durchgeführt. Die Interviews wurden mittels Smartphone und Audioaufnahmegerät aufgezeichnet, das Aufnahmegerät stellt dabei ein Backup da. Die Befragten wurden vor der Aufzeichnung über die Verwendung und die Tonaufnahme informiert, eine Anonymisierung wurde allen Interviewpartnern angeboten, von diesen aber abgelehnt. Die Aufzeichnung des Audios wurde anschließend transkribiert, um es entsprechend Kapitel 3.2. für die Inhaltsanalyse nach MAYRING auswertbar zu machen.

Die Transkription erfolgte dabei komplett und vereinfacht. Dies bedeutet, dass bei der Transkription auf die Protokollierung auf Nachdenkpausen oder andere Laute (z.B. „ähm“ oder „hm“) verzichtet wurde. Die Verschriftlichung findet dabei auf Standarddeutsch mit österreichischem Einschlag (Redensart, Satzstruktur, Umgangssprache etc.) statt, was eine bessere Lesbarkeit wie auch dem Erhalt Redensart bzw. Redensweise dient. Eine lautsprachliche oder phonetische Transkription findet somit nicht statt. Die Transkripte liegen ebenso im Anhang bei. In Kapitel 5 und 6 wird sich auf die Interviewpartner mit den Kürzeln RE# für „Regionalentwickler“ und BM# für Bürgermeister bezogen. Die Zahl dahinter gibt die

Reihenfolge, in welcher das Interview mit dem Experten stattgefunden hat, wieder. Dieses System wird einerseits verwendet, um die Zitation zu kürzen, andererseits soll die Unterscheidung zwischen Bürgermeister und Regionalentwickler weitestgehend deutlich bleiben. Im Fließtext wird sich mit Regionalentwickler 1-3 auf ebendiese bezogen, zur besseren Zuordenbarkeit wird sich bei den Bürgermeistern direkt auf die Gemeinde statt der Nummer bezogen.

4. Die Grenzregion

Bevor nun der Fokus auf die Interviews gerichtet wird, erfolgt in diesem Kapitel eine Beschreibung und Bestandsaufnahme des Grenzgebiets an der Marchgrenze. Wie im Folgenden klar wird, ist die March jener Fluss, der schon lange auch eine trennende Funktion innehat, die besonders in der Errichtung des Eisernen Vorhangs gipfelte. Entsprechend



Abbildung 4: Die Grenzregion mit den Verwaltungseinheiten die in den folgenden Kapiteln Erwähnung finden (eigene Darstellung auf Basis von Wikimedia 2017 und RADVANSKY und DOMONKOS 2010).

verschieden verlief auch die Entwicklung der Region östlich und westlich der Grenze, was noch heute, 30 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs, zu wesentlichen Unterschieden führt, welche einem Zusammenwachsen zusätzlich im Weg stehen könnten. Letztendlich wird in diesem Kapitel auch deutlich, dass in der Grenzregion doch einige mehr oder weniger umstrittene Infrastrukturprojekte geplant sind. Allen voran hier der späte Ausbau der „Marchegger Ostbahn“ und im Besonderen die Marchfeldschnellstraße S8.

4.1. Die March und ihre Natur

Der Fluss March, auch „die March“ genannt, im slowakischen „Morava“, ist neben der Thaya und der Donau der wichtigste Fluss im Nordosten Österreichs. Die March entspringt am Glatzer Schneegebirge in Tschechien, an der tschechisch-polnischen Grenze und mündet nach 358km in der Thebener Pforte bei Devín gegenüber von Hainburg in die Donau. Bemerkenswert ist hierbei die Burg Devín (dt. Theben), welche sich auf einer felsigen Anhöhe



Abbildung 5: Die March bei der Mündung in die Donau in Devín (mit Burg), im Norden Devínska Nová Ves (Wikimedia 2008).

an der March-Donau Mündung befindet. Besonders bedeutend ist der Fluss für die tschechische Region Mähren, für die der besagte Fluss namensgebend ist. 91km der March stellen dabei, bedingt durch viele Mäander (Schlingen), die Grenze zwischen der Slowakei und Österreich dar. Der wichtigste Nebenfluss der March ist die Thaya, welche in Hohenau an der March im Dreiländereck Österreich-Tschechien-Slowakei in die March mündet. Das gesamte Einzugsgebiet der March beträgt 26.000 Quadratkilometer. Durch die starken Verästelungen des Flusslaufes ist jedoch im größten Teil kein Schiffbetrieb möglich. Einzig der untere Lauf ist schiffbar. Die Wälder an der unteren March stellen dabei die letzte flussdynamische Auenlandschaft Mitteleuropas dar (vgl. weitwanderweg o.J. und Mein Bezirk 2020a, 28. Februar).

Wichtig für diese Region ist das Natura 2000 und Europaschutzgebiet „March-Thaya-Auen“. Diesen Status hat die Flussregion speziell aufgrund ihrer gefährdeten Tier- und Pflanzenwelt bekommen. Nebst der Auenlandschaft sind Kopfweiden, als Weiden, welche „gestümmelt“, heißt, als Jungbaum nach 1-3 Meter gekürzt werden, typisch. Die March-Thaya-Auen stellen ebenfalls seit 2007 ein Ramsargebiet auf 54.000 ha Fläche dar. Die Ramsar Konvention von 1971, benannt nach der iranischen Stadt Ramsar, zielt dabei auf die Erhaltung wie auch die naturverträgliche Nutzung von Feuchtgebieten ab (vgl. weitwanderweg o.J. und Weinviertel Tourismus o.J.a).

Zusätzlich zu diesen Naturschutzinitiativen befindet sich seit 1978 das 1.100 ha große WWF-Auenreservat Marchegg zwischen den Gemeinden Marchegg und Zwerndorf. Der WWF nutzt

diese Region speziell als Modellbetrieb für eine nachhaltige Land- und Forstwirtschaft. Jedoch wurden ebenfalls Kernzonen für den Horstschutz und für Naturwaldreservate, in denen die Natur sich selbst überlassen wird, gebildet. Besonders bekannt ist das Reservat jedoch für seine Weißstorchkolonien, welche bis zu 50 beflogene Horste, die sich zumeist auf alten Aulbäumen befinden, beherbergen (vgl. WWF o.J.).

Was die Erschließung des Gebietes zusätzlich schwierig macht, ist die Tatsache, dass das unmittelbare Marchgebiet oft für viele Wochen überflutet ist. Besonders im Frühling durch die Schneeschmelze und im Sommer durch den Rückstau des Donau-Hochwassers. Jedoch sind die höhergelegenen Bereiche im Sommer ebenfalls von Trockenheit geprägt. Dieses Zusammenspiel der periodischen Hochwässer ist für das vielfältige Auensystem überlebensnotwendig und wird mit dem INTERREG-Projekt 3E Morava Nature durch Habitatmanagement und Ökozentren für Bewusstseinsbildung unterstützt (Weinviertel Tourismus o.J.a).

Um die umliegenden Orte vor dem Hochwasser zu schützen, wurde im Jahr 2021 ein 68 km langer Damm eröffnet. Dieser Hochwasserschutzdamm stellt dabei eines der größten Hochwasserschutzprojekte Europas dar. Schon im Vorfeld gab es jedoch Dämme zum Schutz, die nicht immer hielten. So kam es beim Jahrhunderthochwasser im April 2006 zu großen Überflutungen in den Gemeinden. Der neue Damm schützt 18.000 Menschen in zehn Gemeinden entlang der March auch vor hundertjährigen Hochwassern (vgl. Heute 2021, 14. September).

Wie nun zu sehen ist, trennt der Fluss die Siedlungsgebiete der Menschen beider Seiten durch die Wildnis der Auenlandschaft mit regelmäßigen Überschwemmungen wie auch durch Naturschutzbestimmungen zu dessen Erhaltung. Wie in den nächsten Kapiteln, aber auch in den Interviews deutlich wird, sind dies nicht die Hauptgründe, die die Region vom Zusammenwachsen bzw. vom Bau von Infrastruktur an dieser Grenze behindert.

4.2. Geschichte der Grenze

Die Grenze zur Slowakei stellt aus österreichischer Sicht die jüngste politische Grenze dar, sie entstand in ihrer heutigen Form am 1.1.1993 mit der friedlichen Teilung der Tschechoslowakei in zwei neue Nationalstaaten: Tschechien und die Slowakei, wobei die neue österreichisch-slowakische Grenze besonders im Fokus stand, da sich die Hauptstadt des neuen Staates nun auf ihr befand. Die Grenze selbst vollzog über die Zeit einen großen Bedeutungswandel. Schon im 11. Jahrhundert trennte die March, der heutige Grenzfluss, das Siedlungsgebiet der bayrischen Einwanderer im Weinviertel von den im Osten ansässigen Slawen (vgl. SCHEUCH 1994: 27 und TÄUBLING und NEUHAUSER 1999: 60). Das Marchland hatte aber auch schon zu Zeiten der Kelten und Germanen und des großmährischen Reiches eine strategische Bedeutung in Mitteleuropa (vgl. KOLLAR et al. 1996: 23). Bereits zu Römerzeiten entstand am unteren Ufer der March ein Grenzkastell in Verbindung der unweit davon liegenden Römersiedlung Carnuntum (vgl. Mein Bezirk 2020a, 28. Februar). Zu dieser Zeit wies das Gebiet auch eine für die Zeit hohe Bevölkerung auf. Das Gebiet verlor jedoch mit der Bildung des ungarischen Staates seine strategische Bedeutung und wurde zum Grenzgebiet in Österreich-Ungarn (vgl. KOLLAR et al. 1996: 23).

Prinzipiell kann gesagt werden, dass die March im speziellen seit dem frühen Mittelalter die Grenze zwischen Österreich und Ungarn bildet. Das Marchfeld als östlicher Teil Österreichs und die Záhorie, die vor dem 16. Jahrhundert ebenfalls Marchfeld genannt wurde, war zu jener Zeit der westlichste Teil von Ungarn (vgl. MRVA 2013: 59-62). Ab 1526 wurde sie somit zur Grenze zwischen Österreich und Ungarn, welche bis 1850 auch als Zollgrenze fungierte (vgl. TÄUBLING und NEUHAUSER 1999: 76). Die teilende Funktion der Grenze trug allmählich dazu bei, die Bevölkerung ethnisch aufzuteilen, obwohl die Region in den Zeiten davor durchaus eine gemischtere ethnische Struktur vorwies, als dies heute der Fall ist. Am deutlichsten wird dies am Sprachunterschied. Während westlich der March Deutsch gesprochen wird, ist die Muttersprache der Menschen östlich der March slowakisch. Trotzdem entwickelten sich die beiden Regionen über die Jahrhunderte sowohl kulturell als auch politisch recht ähnlich. Als sich im zweiten Viertel des 16. Jahrhunderts Österreich und Ungarn unter den Habsburgern vereinigte, blieb zwar die Grenze bestehen, wurde aber wesentlich durchlässiger, was die gegenseitigen Beziehungen stärkte und dazu führte, dass in den letzten beiden Jahrhunderten der Monarchie ein reger Wirtschaftsverkehr in der Region entstand. Dies führte dazu, dass

moderne Trends und Kultur von Wien in die Záhorie transportiert wurden und die Region somit in vielfältiger Weise bereicherten. Die Záhorie wurde in jener Zeit, bedingt durch die wirtschaftlichen Vernetzungen zu Österreich, die Region Ungarns mit dem höchsten Lebensniveau. Nach Zerfall der Habsburgermonarchie und der Bildung zweier souveräner Staaten - Österreich und der Tschechoslowakei – nahmen die Beziehungen an der Grenze ab, verstummten jedoch nicht komplett (vgl. MRVA 2013: 59-63).

Nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1989 wurde die Grenze besonders hart und trennte nicht nur zwei Staaten, sondern zwei Systeme: Den marktwirtschaftlichen Kapitalismus auf österreichischer Seite von dem planwirtschaftlichen Kommunismus auf tschechoslowakischer Seite. Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs wurde auch eine Wohlstandsgrenze deutlich. Von 1997 bis 2007 fungierte sie schließlich als Schengen-Außengrenze, seit 2004 ist sie EU-Binnengrenze. Jedoch, so stellt Fridrich fest, fehlen auch jetzt noch ausreichend Grenzübergänge (vgl. FRIDRICH 2011: 71f.).

„Um die Entwicklung von zwei nebeneinander mit mehr oder minder stark ausgeprägten Beziehungen existierenden Grenzgebietsteilen, nämlich einem österreichischen und einem slowakischen, zu einem künftig integrierten Grenzgebiet zu fördern, sind – so vorweg die Conclusio – die Errichtung neuer Grenzübergänge im Marchgrenzabschnitt und die Verbesserung des Informationsflusses mit der Öffnung neuer Informations- und Kommunikationskanäle von zentraler Bedeutung.“ (FRIDRICH 2011: 79).

4.3. Der Bezirk Gänserndorf

Der Bezirk Gänserndorf stellt die einzige Verwaltungsregion in Österreich dar, die an der March an die Slowakei grenzt. Im Bezirk lebten mit Stand 1. Jänner 2023 108.178 Menschen, die Bevölkerung stieg in den letzten Jahren stark, mit Ausnahme der nördlichen Grenzgemeinden (vgl. Statistik Austria 2023). Für diese Arbeit wird der Bezirk Gänserndorf als Grenzregion definiert, womit sich als Verwaltungseinheit eine vereinfachte Betrachtung ermöglichen lässt. Eine Analyse auf NUTS-Level gestaltet sich schwer, da die entsprechenden Grenzregionen AT125 und vor allem AT126 sich sehr weit in den Westen und teilweise über 5 Bezirke erstrecken.

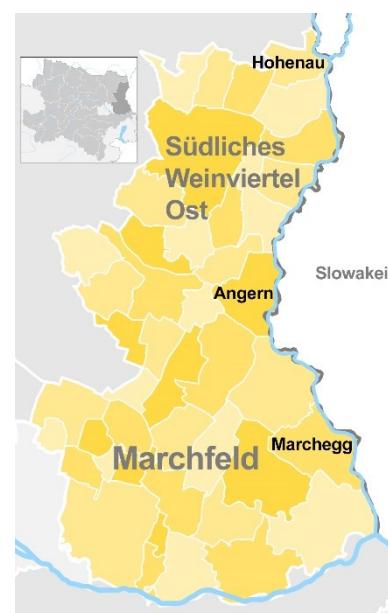


Abbildung 6: Der Bezirk Gänserndorf inkl. Orte mit Grenzverkehr (eigene Darstellung auf Basis von Wikimedia 2022).

Geographisch besteht der Bezirk im Süden aus dem Marchfeld, welches Teil des Wiener Beckens ist und im Norden aus dem Weinviertler Hügelland. Das Marchfeld nimmt dabei den größeren Teil des Bezirks ein. Insgesamt gibt es 44 Gemeinden und 103 Katastralgemeinden im Bezirk, der insgesamt eine Größe von 1.271 km² vorweist. Geologisch und auch wirtschaftlich bedeutend sind die Erdölfelder im Bezirk (vgl. Wirtschaftskammer o.J.).

Wirtschaftlich herrscht im Bezirk vor allem die Landwirtschaft vor, sie ist besonders im Marchfeld vertreten, welches zu den landwirtschaftlichen Hauptproduktionsgebieten in Österreich zählt. Der Gemüse- und Getreideanbau macht hierbei den Löwenanteil aus. Die entsprechenden Betriebe fallen im österreichischen Vergleich groß aus. Auch die Produktveredelung hat eine große Bedeutung. Besonders die Anzahl der Biobetriebe konnte zwischen 2010 und 2019 um 122% von 100 auf 222 im Marchfeld gesteigert werden. Die Großbetriebe mit über 250 Mitarbeiter:innen sind in den Sektoren Landwirtschaft und Handel tätig. Wirtschaftlich wird die Region jedoch von Klein- und Mittelbetrieben getragen, vor allem die Sparten Gewerbe, Handwerk und Handel sind im Aufwärtstrend. Der Tourismus ist jedoch schwach entwickelt und profitiert vom Ausflugstourismus im Raum Wien und Bratislava. 2017 gab es in der LEADER Region Marchfeld 48.445 Übernachtungen und 26.576 Ankünfte, im Schnitt dauerte ein Aufenthalt 3 Tage. Dass Schloss Orth mit dem Nationalpark-Zentrum, wie dass Schloss Hof, der Nationalpark Donau-Auen, das kaiserliche Jagdschloss Eckartsau sowie das Eisenbahnmuseum Strasshof sind hierbei die touristischen Hotspots. Der Radtourismus, speziell an der Donau und den March-Thaya-Auen ist ebenfalls ein Tourismusmagnet (vgl. LEADER Marchfeld 2023: 7ff.). Im Norden des Bezirkes befindet sich die LEADER Region Südliches Weinviertel Ost, welche auch den gesamten Bezirk Mistelbach umfasst. Diese Region ist ebenso von Auspendler:innen nach Wien, der Landwirtschaft (jedoch tendenziell eher der Weinwirtschaft) und dem sanften Tourismus geprägt. Der touristische Schwerpunkt liegt hier neben dem Radfahren auf Wein & Kulinarik und dem Pilgern. Die touristische Aktivität ist insgesamt allerdings auch hier gering (vgl. LEADER Südliches Weinviertel Ost 2023: 11). Die wirtschaftlichen und sozialen Verflechtungen mit der Slowakei sind im gesamten Bezirk spärlich. Seit Anfang der 2000er Jahre wird jedoch in den Kindergärten des Bezirks Slowakisch und Tschechisch wie auch das Brauchtum und die Traditionen vermittelt (vgl. Weinviertel Management 2014: 7)

Die meisten erwerbstätigen sind laut Arbeiterkammer und AMS-Daten im Jahr 2022 in der öffentlichen Verwaltung (9.018) und im Handel (7.267) tätig. Die Arbeitslosenquote beträgt 7,5%, was im Vergleich zum Bundesland Niederösterreich mit 5,9% leicht erhöht ist. Bildungstechnisch liegt der Bezirk ebenfalls leicht unter den Werten des Bundeslandes, die meisten 25–65-Jährigen haben im Jahr 2020 als höchsten Abschluss eine Lehre (36%), gefolgt einem BMS-Abschluss (17,3%) und einem Pflichtschulabschluss (17,1%). Die Quote an Akademiker:innen liegt mit 10,6% unter dem des Bundeslandes mit 14% (vgl. Arbeiterkammer 2023). Weitere Wirtschaftsdaten werden der besseren Gegenüberstellung mit der Region Bratislava im Folgekapitel dargestellt.

4.4. Die Region Bratislava (Die Záhorie)

Von den acht „Kraj“, übersetzt etwa „Region“, „Kreis“ oder „Landesbezirk“, der Slowakei grenzen zwei an Österreich. Im Norden der Kraj Trnavský, bei dem jedoch nur die Gemeinden Sekule und Moravský Svätý Ján an Österreich grenzen und letztere über eine einspurige Autobrücke mit Hohenau an der March in Österreich verbunden ist. Der Großteil des Grenzgebiets auf slowakischer Seite gehört jedoch zum Kraj Bratislavský, speziell die Okresy (Verwaltungseinheit zwischen Landesbezirk und Gemeinde) Bratislava IV, V und Malacky. Definiert man den Kraj Bratislavský und das Orkes Senica im Kraj Trnavský als Grenzgebiet zu Österreich, so leben nach der Volkszählung von 2021 779.286 Menschen in der Grenzregion zu



Abbildung 7: Verwaltungsgliederung im Westen der Slowakei in "Krajs", die gleichzeitig NUTS-3 Regionen sind (RADVANSKY und DOMONKOS 2010).

Österreich. In der näheren Definition der Okresy, die direkt an die March grenzen (Bratislava IV, Malacky und Senica) sind es 243.130 Grenzbewohner:innen, davon mit 105.245 Einwohner:innen die meisten in Bratislava IV. Die Bevölkerung in der Region steigt in den letzten Jahren stetig (vgl. Scitanie 2021). Zusammen mit Österreich leben somit etwa 350.000 Menschen im Marchgrenzgebiet. Zur einfacheren Analyse wird bei der näheren Betrachtung

jedoch vor allem das Kraj Bratislavský, also die „Region Bratislava“, herangezogen, das ebenfalls eine eigene NUTS-3 Region bildet.

Geographisch ist das Marchland auf der slowakischen Seite jenem auf österreichischer recht ähnlich. Was in Österreich das Marchfeld ist, ist in der Slowakei die Záhorská nížina (Záhorská-Tiefebene) oder auch „Záhorie“. Die Erhebungen der kleinen Karpaten im Osten von Malacky grenzen dieses Gebiet ein, das sich 75km in Nord-Süd-Richtung und 35km in West-Ost-Richtung erstreckt. Der Name „Záhorie“ bedeutet „hinter den Bergen“ und bezieht sich damit auf die Berge der kleinen Karpaten. Die höchste Erhebung bildet dabei der zentrale Teil „Záruby“ mit 768m über dem Meeresspiegel (vgl. KOLLAR et. al 1996: 9ff.).

Die Region Bratislava wird wirtschaftlich durch die Hauptstadt dominiert. In der Region Bratislava betrug das Brutto-Inlandsprodukt im Jahr 2012 noch 20.469 Mio. Euro, während es im Jahr 2020 auf 26.481 Mio. Euro (39.300 Euro/Person) stieg. Die angrenzenden NUTS-III Regionen in Österreich, „Wiener Umland/Nordteil“ und „Weinviertel“ erwirtschafteten 2020 jedoch nur 9.827 Mio. Euro (29.400 Euro/Person) bzw. 3.103 Mio. Euro (24.800 Euro/Person). Dies wird relativiert, wenn man bedenkt, dass ein großer Teil der Wirtschaftsleistung im nahen Wien mit einem BIP von 95.385 Mio. Euro (49.800 Euro/Person) erwirtschaftet wird und die Bevölkerung somit einpendelt (vgl. Eurostat o.J.a). Mit einer Beschäftigungsquote von 83,4% der 20–65-Jährigen laut Eurostat liegt die Region Bratislava ebenfalls über dem EU-Schnitt und jenem vom angrenzen Niederösterreich (77,5%) im Jahr 2021 (vgl. Eurostat o.J.b). Klar wird jedoch auch bei der rohen Betrachtung der Wirtschaftsdaten, dass die Region Bratislava heute keinesfalls zu einer, wie in Kapitel 2.6.1. nahegelegten, armen Region gehört. Dies beschreib beispielsweise HANZL-WEISS (2018) bereits, der in seiner Arbeit das BIP von 2016 nach Kaufkraftparität (KKP) verglich und zum Schluss kam, dass die Region Bratislava (53.700 Euro) sogar vor Wien (44.700 Euro) liegt (vgl. HANZL-WEISS 2018: 2).

Was besonders in der Wirtschaftsstruktur der Region Bratislava auffällt, ist jedoch der Anteil an Beschäftigten im Fahrzeugbau. Nach HANZL-WEISS, der sich auf Eurostat-Daten beruft, waren im Jahr 2016 etwa 19.000 Menschen in der Region Bratislava im Fahrzeugbau beschäftigt, dies fällt besonders auf, wenn man diesen Wert mit dem drei Mal so großen Wien gegenüberstellt, wo lediglich etwas mehr als 4.000 Personen im Fahrzeugbau tätig sind (vgl. HANZL-WEISS 2018: 3ff). Grund hierfür ist vor allem das Volkswagenwerk in Devínska Nová Ves. Dass die Automobilindustrie in Bratislava nach wie vor sehr vital ist, wurde wieder im Jahr

2020 deutlich, als Volkswagen meldete, das Werk in Bratislava um knapp 1 Mrd. Euro auszubauen (vgl. Kurier 2020, 8. November). Neben der Automobilindustrie sind auch die Sektoren Tourismus, Nahrungsmittelverarbeitung, Landwirtschaft und Energie- und Umwelttechnologien ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor. Die Betriebsstruktur ist in der Region Bratislava im Vergleich zu Österreich von Großbetrieben dominiert (vgl. Weinviertel Management 2014: 9).

4.5. Die verkehrstechnische Infrastruktur

In diesem Unterkapitel wird die Verkehrsinfrastruktur im Sinne von passierbar gemachten Stellen über die March behandelt. Dies behandelt im Speziellen die Infrastruktur in Form von Straßen und Schienen, schließt jedoch ebenfalls Fähren, Fußgänger:innen- und Radbrücken mit ein. Kurz gesagt wird hier die historische, aktuelle und geplante Infrastruktur behandelt, die den sozialen und wirtschaftlichen Austausch zwischen den Grenzregionen fördert. Dieses Unterkapitel dient somit einerseits als infrastrukturelle Bestandsaufnahme (im Kontrast zur sozialen und wirtschaftlichen im vorherigen Unterkapitel), andererseits dazu, die Interviews im Sinne der Infrastruktur zu kontextualisieren, zu analysieren und zu verorten.

4.5.1. Historische Infrastruktur

Die Verkehrsverbindungen waren im Marchgebiet besonders zahlreich, was mit dem starken Handelsverkehr zu tun hatte. Die Bernsteinstraße (Jantárová cesta) war hierbei die erste bedeutende Verkehrsstraße, die schon zur Bronze- und Eisenzeit, etwa im Jahr 900 v.Chr., ihren Lauf entlang der March hatte. Zu Anfang wurde hier, wie der Name schon sagt, Bernstein, aber auch andere Waren wie Felle, Metalle, Leder oder Salz transportiert, später zu Römer- und Germanenzeiten wurde sie für Militärfeldzüge genutzt. Die Bernsteinstraße verlief zwar auf heute österreichischer Seite entlang der March, hatte jedoch eine Vielzahl an Querstraßen. Dokumentiert ist beispielsweise die „Böhmische Straße“, die bei Hohenau in die slowakische Záhorie führte und seit der Bronzezeit dokumentiert ist. Entlang dieser Straße findet sich heute die einzige mit dem Auto passierbare Marchbrücke. Etwas weiter südlich verband eine Straße Dürnkrut mit Malacky. Die Marchquerung fand hierbei an Furten oder im Winter über das Eis statt (vgl. KOLLAR et al. 1996: 21f).

Eine erste organisierte Querung fand sich im Jahr 1499 beschrieben. Zwischen Zwerndorf und Vysoká pri Morave wurden hier ein Fährbetrieb, zuerst mit Booten, dann mit einer richtigen Fähre, betrieben. Genutzt wurde diese Verbindung vor allem von slowakischen Gemüsehändler:innen und Arbeiter:innen, die zu den Wiener Märkten wollten. Im Jahre 1649 fand die Fährverbindung Drösing – Velké Leváre erstmals Erwähnung. Diese Verbindung soll sehr frequentiert und mit einer großen Fähre ausgestattet gewesen sein. In einer Quelle aus dem Jahr 1888 wird berichtet, dass 190 Personen, 19 Pferde oder auch vier Wagen mit Doppelgespann auf einmal von einem Ufer auf das andere übersetzt werden konnten. Ebenfalls fanden sich an den Fährhäfen große Schenken. Von Velké Leváre verliefen auch Straßen über Furten nach Jedenspeigen und Sierndorf über die March an denen vor allem Kieferholz für die Ziegelbrennerei übergesetzt wurde (vgl. KOLLAR et al. 1996: 22).

Die erste Brücke wurde im 16. Jahrhundert in Angern erbaut, jedoch bald wieder geplant zerstört. Im Jahr 1771 wurde schließlich auf Anordnung von Maria Theresia eine Brücke über die March hinter dem Schloss Hof errichtet. Die nächste Brücke

wurde von Hohenau nach Moravský Sv. Ján im Jahr 1833 gebaut, jedoch 1925 vom Eis zerstört und um Jahr 1994 in Form einer Pontonbrücke wiedererrichtet. Im Jahre 1847 wurde schließlich die Eisenbahnbrücke zwischen Marchegg und Devínska Nová Ves gebaut. Sie war zu jener Zeit die größte Eisenbahnbrücke der Monarchie und aus Stein gebaut (vgl. KOLLAR et al. 1996: 22). Die Eisenbahnverbindung an der Grenze bei Marchegg existiert jedoch bereits seit 1838 als Pferdeeisenbahnverbindung nach Bratislava (vgl. KOLLAR 1996: 233). Auch Dürnkrot wurde mit Gajary durch eine hölzerne Brücke im Jahr 1868 verbunden. Hier wurde

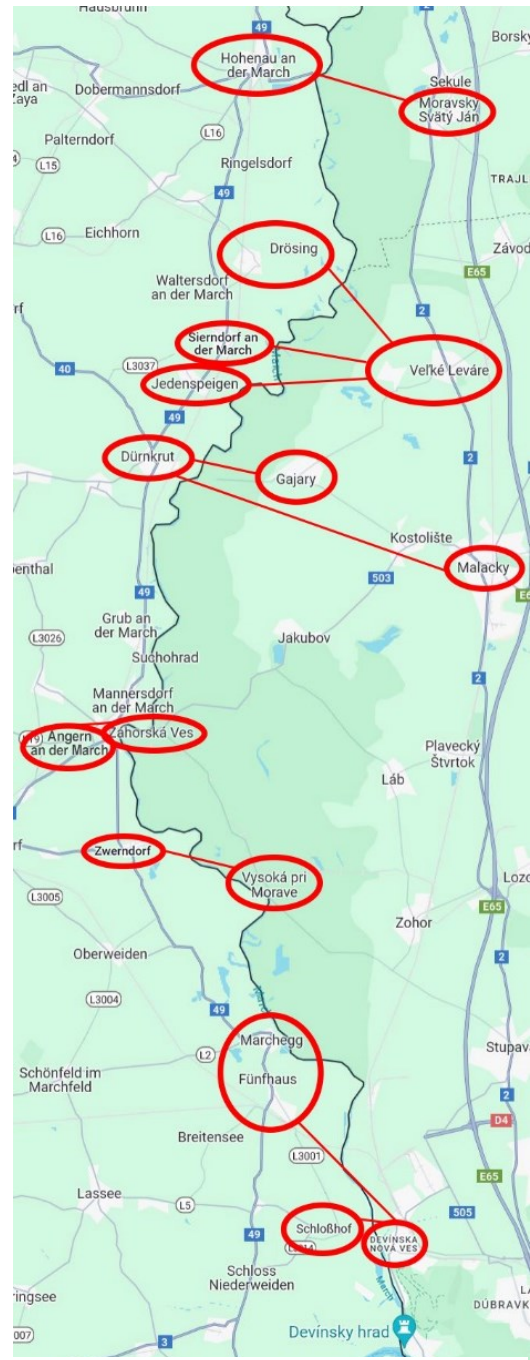


Abbildung 8: Historische Marchquerungen auf Basis des Textes (eigene Darstellung, Google Maps 2024).

vor allem Holz aus der Záhorie ins Sägewerk Dürnkrut gebracht, aber auch der nahe Bahnhof war ein Grund, die Brücke nach Dürnkrut zu überqueren. Entlang der March auf österreichischer Seite führte und führt auch heute noch die Nordbahn mit zahlreichen Bahnhöfen entlang der Grenzorte. Schließlich wurde durch die aufkommende Industrialisierung der Region im Jahr 1870 die Brücke zwischen Angern und Záhorská Ves wiedererrichtet. Über sie wurden mittels Schmalspurbahn Zuckerrüben in die Zuckerfabrik Záhorská Ves transportiert (vgl. KOLLAR et al. 1996: 22).

Auch der ehemalige Regionalmanager des Weinviertels und Konsulent für grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Region Marchfeld, HERMANN HANSY (2022), betont die March als Begegnungsraum mit seinem einst lebendigen Austausch. Um das Jahr 1900, im industriellen Aufschwung, gab es 5 Brücken und 7 Überfuhren. Doch die March ist kein einfach zu überbrückender Fluss. So wurden die errichteten Brücken der Vergangenheit oft durch Hochwasser, Eisstoss oder kriegerische Konflikte immer wieder zerstört und neu aufgebaut. Besonders in der späten Habsburgermonarchie blühte jedoch der Handel mit Holz, agrarischen Produktion sowie der Austausch von Arbeitskräften. Aber auch Ausflüge und Wallfahrten über die March waren beliebt. Nach Ende der Monarchie 1918 sorgte der nun härtere Grenzübergang für einen Einbruch dieses Austausches, der durch die politischen Veränderungen der nächsten Jahrzehnte zu einem nahezu völligen Erliegen führte. Im Jahr 1945 wurden schließlich jegliche Brücken bis auf die Eisenbahnbrücke in Marchegg zerstört. (vgl. HANSY 2022: 8f.).

Somit wird deutlich, dass in der Grenzregion seit jeher Infrastruktur zur Überquerung des Flusses gebaut wurde. Die Interaktionen der Region waren zahlreich und wurden durch die Industrialisierung des 19. Jahrhunderts intensiviert. Dr. MICHAEL PLATZER (2020) vom „Strassendienst Niederösterreich“ nennt hierbei insgesamt 13 historische Marchübergänge mit Fähren und Brücken im heutigen Gebiet zwischen Österreich und der Slowakei, die sich gleichmäßig über die Länge der March verteilten. Ebenso verweist er auf aktuell fünf Marchquerungen, wobei drei am unteren Flussverlauf liegen. Dies wären zwei Radbrücken (2012, 2022), eine Eisenbahnbrücke (1848), eine Fähre (2001) und eine Straßenbrücke (2005) (vgl. PLATZER 2020: 3ff.). Die aktuelle Infrastruktur wird nun im nächsten Kapitel ausführlich behandelt.

4.5.2. Aktuelle Infrastruktur

Wie im letzten Unterkapitel deutlich wurde, waren die Verbindungen über die March zahlreich. Durch Furten, über das Eis, mit Booten, Fähren, Holz- und Steinbrücken überquerten die Menschen die March an vielen Stellen, was eine historisch zusammengewachsene Region zu jener Zeit darstellte. Dieser Austausch wurde, vor allem durch die Zeit nach 1945 und den bald darauffolgenden Eisernen Vorhang, fast vollständig zum Erliegen gebracht.

Die einzige Brücke zu jener Zeit stellte die Eisenbahnbrücke über Marchegg dar. Der Grenzübergang erlang im Jahr 1977 große Bekanntheit, als sich eine Geiselnahme von sowjetischen Juden durch syrische Terroristen in einem Zug aus Bratislava in Marchegg ereignete, welche zwar mit Schusswechseln, jedoch unblutig endete, aber zu internationalen Zerwürfnissen führte (vgl. ORF 2022, 8. Juli). Die Hochzeiten der Bahnverbindung waren in der späten Monarchie. Bevor der Erste Weltkrieg im Jahr 1914 begann, passierten täglich 150 bis 175 Züge den Bahnhof in Marchegg (vgl. KOVACEVICOVA 1992: 27). Dies steht im starken Kontrast zur Nutzung nach dem Fall des Eisernen Vorhangs. So wurde laut ÖBB-Fahrplan 2000/2001 die Strecke nur mehr mit 13 Personenzügen bedient, bis 2009 stieg diese Zahl auf 21 Züge (vgl. FRIDRICH 2011: 81). Nach dem Fahrplan für 2024 vom 10.12.2023 fährt der REX8 17-mal, tagsüber stündlich, über Marchegg vom Wiener Hauptbahnhof nach Bratislava und wieder zurück. Damit ergeben sich



Abbildung 9: Grenzübergänge Österreich-Slowakei (aktualisiert und verändert nach FRIDRICH 2011: 71).



Abbildung 10: Eisenbahnbrücke Marchegg (Weinviertel Management 2014: 12).

insgesamt 34 tägliche Fahrten mit Personenzügen über die Grenze für das Jahr 2024 (vgl. Stadt Wien 2023). Erwähnenswert ist, dass diese Verbindung seit jeher eingleisig und mit Dieselloks betrieben wird, eine Elektrifizierung fand erst im Jahr 2022/23 statt (vgl. ÖBB o.J.). Es liegen jedoch weitreichende Ausbaupläne für die Bahnstrecke vor, wie in Kapitel 4.5.4. ersichtlich sein wird.

Die witterungsabhängige Rollfähre zwischen Angern an der March und Záhorská Ves wurde nach jahrelangen Gesprächen am 6. Mai 2001 in Betrieb genommen. Die Fähre selbst ist jedoch nur eine Kompromisslösung zwischen Brückengegner:innen, die sich bei einer Abstimmung hierzu übergangen fühlten und den



Abbildung 11: Fährverbindung zwischen Angern und Záhorská Ves (Aeroview 2023). Mit freundlicher Genehmigung des Urhebers. © Aeroview / Thomas.

Brückenbefürworter:innen, die eine Fähre noch immer besser als den Status Quo beurteilten. Mit der Fähre hält sich sowohl die Verkehrsbelastung in Grenzen wie auch die befürchtete „Invasion“ von slowakischen Roma. Sie trägt somit auch wesentlich dazu bei, wirtschaftliche Kontakte zu knüpfen und Alltagsbegegnungen zwischen den Menschen zu fördern (vgl. FRIDRICH 2011: 81f.). Im Jahr 2022 meinte der Bürgermeister von Angern gegenüber „Mein Bezirk“, dass die Fähre täglich bis zu 900 Bewegungen registriert. Das Vorhaben, die Fähre durch eine Brücke zu ersetzen, stagniert jedoch. Im Jahr 2014 hat die Bevölkerung von Angern gegen eine Brücke an der Stelle der Fähre gestimmt. Für eine Brücke südlich der Fähre, außerhalb der Ortschaft, wurde jedoch bereits ein Korridor definiert. Dieser ist jedoch auf slowakischer Seite aufgrund des Naturschutzes mit einem aufwendigen Prüfungsverfahren verbunden, was zu einem Interessenkonflikt führte (vgl. Mein Bezirk 2022, 9. August).

Die erste neue Brücke über die March entstand von Hohenau an der March nach Moravský Svätý Ján und wurde 1994 provisorisch errichtet. Zu diesem Zweck kaufte die niederösterreichische Landesregierung im September 1994 eine slowakische Pontonbrücke, welche das Übersetzen für PKWs und Kleinbusse bis zu einem Gewicht von 3,5 Tonnen

ermöglichte. Bei einer Volksbefragung in der Gemeinde Hohenau über den Bau einer Brücke in die Slowakei stimmten 71% der Hohenauer Bevölkerung mit „Ja“. Zehn Jahre später, am 7. Julie 2005 wurde eine neue Brücke, die ursprünglich eine Eisenbahnbrücke war und zu einer Straßenbrücke umgebaut wurde, eröffnet. Die neue Brücke ist bis zu einem Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen (bzw. Busse bis 18 Tonnen) und wegen naturschutztechnischer Gründe nur zwischen 5 und 24 Uhr befahrbar (vgl. Hohenau o.J.). Diese neue Brücke ist eine einspurige Stahlbrücke mit beidseitiger Gehsteiganlage und einer vier Meter breiten Fahrbahn. Der Verkehr wird durch eine Ampelanlage geregelt (vgl. weitwanderweg o.J.). Die Brücke ist jedoch trotz der Stahlkonstruktion ein Provisorium, die durch die periodischen Hochwässer mehrere Wochen pro Jahr nicht befahrbar ist. Bereits 2013 gab es den Wunsch, hier Abhilfe zu schaffen und die Zufahrten hochwassersicher zu gestalten. Damals hieß es, dass 50 Straßenmeter auf österreichischer Seite und 600 Meter auf slowakischer Seite auf ein hochwassersicheres Niveau angehoben werden müssten (vgl. Mein Bezirk 2013, 18. Dezember). Auch im Jahr 2024 wird jedoch noch darauf hingewiesen, dass die Brücke des Öfteren wegen Hochwasser nicht befahrbar ist (vgl. Hohenau o.J.).



Abbildung 92: Stahlbrücke in Hohenau (Wikimedia 2012).

Auffällig in der Region sind jedoch die Radbrücken über die March. Zwar wurde seit 2005 keine neue Auto-, Fahren- oder Eisenbahnquerung errichtet, jedoch erfreuen sich Radbrücken großer Beliebtheit bei der Bevölkerung wie auch den lokalen Entscheidungsträger:innen. Im Jahr 2012 wurde die erste Fußgänger:innen- und Fahrradbrücke mit Namen „Brücke der Freiheit“ errichtet. Sie entstand an der Stelle, an der Maria Theresia 1771 bereits die Brücke zwischen Schlosshof und Devínska Nová Ves errichten ließ. Jährlich überqueren die Brücke bis zu 140.000 Personen in beide Richtungen, womit sie als touristisch erfolgreich gesehen wird (vgl. HANSY 2022: 8f.).



Abbildung 103: Fahrradbrücke der Freiheit von Schlosshof nach Devínska Nová Ves (Weinviertel Tourismus o.J.b). Mit freundlicher Genehmigung des Urhebers. © Weinviertel Tourismus / Erwin Haiden.

Eine zweite Fußgänger:innen- und Fahrradrücke wurde im März 2022 von Marchegg nach Vysoká pri Morave errichtet. Sie trägt den Namen „VysoMarch“ und wurde in Verbindung mit der Niederösterreichischen Landesausstellung „Marchgeld Geheimnisse“ errichtet. Auch an dieser Stelle befand sich bis ins Jahr 1918 eine Überfuhr (vgl. HANSY 2022: 8f.). Diese Brücke wurde jedoch nicht ohne Gegenwind gebaut. So gab es in Marchegg einen Protest des parteiübergreifenden Bürger:innenforums, welches zu einer „Trauerkundgebung um die verlorengegangene Natur“ aufrief. Beanstandet wurde auch, dass sich eine Befragung im Vorfeld, welche sich gegen die Brücke ausgesprochen hatte, ignoriert wurde, da sie eine sehr geringe Beteiligung aufwies. Das Bürger:innenforum hatte sich zuvor mit der Aktion „Fähre = fair“ für einen Übergang mit Fähre eingesetzt. Begründet wurde dies aber nicht nur mit dem Naturschutz, sondern auch Sicherheitsbedenken, denn mit der Fähre wäre ein nächtlicher Grenzübertritt nicht möglich (vgl. Mein Bezirk 2020b, 8. Dezember).

Eine dritte Fahrradbrücke wurde in Drösing oder Dürnkrut angedacht und sollte durch ein Interreg-Programm gefördert werden. Gebaut wird die Brücke jedoch vorerst nicht, da sich die Bevölkerung in Dürnkrut, entgegen der damaligen mehrheitlichen Meinung im Gemeinderat, bei einer Bürger:innenbefragung gegen eine Fahrradbrücke ausgesprochen hat. Nichtsdestotrotz ist der Fahrradtourismus für die Region ein wesentlicher Tourismus- und Wirtschaftsfaktor. Die „Brücke der Freiheit“ zwischen Schlosshof und Devínska Nová Ves wurde im zweiten Quartal 2022 insgesamt 95.735-mal überquert, was 43.000 mehr Querungen als im Vorjahr bedeutet. Bei der neueren Radbrücke „Vysoka pri Moravy“ in Marchegg wurden 22.145 Radüberquerungen gezählt, was fast doppelt so viel wie im Vorjahr bedeutet (vgl. Mein Bezirk 2022, 9. August).

Schon FRIDRICH (2011) meinte, dass erst mit slowakischen Wirtschaftskontakten den Österreicher:innen das Potenzial der Slowak:innen offenbart werden kann. Dafür notwendig sind jedoch in allen Bereichen feste Brücken über die March. Neben der Normalisierung von Beziehungen und Alltagsbegegnungen sind sie essenziell für wirtschaftliche Kontakte. Genauso werden die Projektförderungen der EU in den Bereichen Umweltschutz, Unternehmen, Infrastruktur und Kultur nur erfolgreich sein, wenn es Grenzübergänge im Sinne von Straßen und leichter Erreichbarkeit gibt (vgl. FRIDRICH 2011: 80f.).

Die nächsten beiden Kapitel beschäftigen sich nun mit den aktuellen Ausbauplänen der Verkehrsinfrastruktur über die Marchgrenze. Die beiden wichtigsten Verbindungen stellen

dabei die Marchfeldschnellstraße S8 und die Marchegger-Ostbahn dar. Beide Verbindungen werden die Grenze südlich von Marchegg überqueren und nördlich von Devínska Nová Ves in die Slowakei münden. Nach aktuellen Recherchen bestehen keine Pläne, weitere Verbindungen, etwa anstelle der Rollfähre in Angern an der March oder in Hohenau, zu errichten. Auch die Zukunft der dritten Fahrradbrücke ist fraglich.

4.5.3. Die Marchfeldschnellstraße S8



Abbildung 114: Verlauf der S8 (eigene Darstellung, Wikimedia Karten o.j.a).

Die Marchfeldschnellstraße S8 ist ein Schnellstraßenprojekt der ASFINAG und soll Wien mit Bratislava verbinden. Anders als die bereits seit 2007 bestehende Verbindung über die Autobahnen A4 und A6, verläuft die Schnellstraße nördlich der Donau über das Marchfeld und soll schließlich bei Marchegg die Grenze überqueren und in der geplanten Nordwestumfahrung von Bratislava münden. Der Bau der S8 ist dabei in zwei Abschnitte, die nacheinander fertiggestellt werden sollen, unterteilt. Der erste Abschnitt vom Knoten Raasdorf (S1) bis Gänserndorf soll die Ortschaften Raasdorf, Deutsch-Wagram, Markgrafneusiedl, Strasshof an der Nordbahn, Obersiebenbrunn und Gänserndorf umfahren und ist 14,4km lang. Ziel dabei ist vor allem die Verlagerung des Großteiles des Verkehrs auf die Schnellstraße, der aktuell zu Morgenstau auf der B8 Angerer Straße Richtung Wien führt.

Damit sollen die stark belasteten Ortsdurchfahrten entlastet und eine höhere Verkehrssicherheit geschaffen werden (vgl. BMK o.J.).

Der Zweite Abschnitt soll schlussendlich von Gänserndorf nach Marchegg über die Grenze nach Bratislava führen. Die konkrete Planung des zweiten Abschnitts „Ost“ folgt nach Fertigstellung des „Abschnitt West“, es gibt allerdings einen Planungskorridor (vgl. BMK/ASFINAG 2010). Die Umweltverträglichkeitserklärung aus dem Jahr 2010 nennt als wesentlichen Ziele unter anderem:

„Schaffung einer hochrangigen Verbindung der Städte Wien und Bratislava sowie deren Einzugsbereiche; Lückenschluss zum „Regionenring“ durch Verbindung mit der S 1 [...] Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen, Attraktivierung der Standorte Wien und Bratislava (Infrastruktur, Nahversorgung), dadurch Erhöhung der Attraktivität bestehender Wirtschaftsstandorte und Schaffung von Rahmenbedingungen für zukünftige Entwicklungen [sowie] Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region und Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb“ (BMK/ASFINAG 2010: 50).

Die Marchfelds Schnellstraße ist in ihrer Gesamtheit jedoch kein Projekt ohne Kritik. So engagieren sich gegen den Bau diverse Umweltinitiativen wie etwa die „Bürgerinitiative Marchfeld“ oder die Organisation VIRUS, die vor allem den Umwelteinfluss im Auge haben. So wird der Verlauf der Trasse auch durch ein Natura-2000 Naturschutzgebiet stark kritisiert, das Aussterben des Triels (Vogel) ist ebenfalls durch das Projekt stark gefährdet und 2/3 der Landwirtschaftlichen Fläche im Marchfeld sind ebenfalls betroffen (vgl. Kurier 2020b, 22. Jänner). Politisch kritisieren vor allem die Grünen das Straßenprojekt. So meinte die grüne Landtagsabgeordnete Helga Krismer, dass lokale kleinräumige Umfahrungen in Kombination mit dem besseren Ausbau des öffentlichen Verkehrs besser wären, als Millionen Euro in „eine Schnellstraße ins Nirgendwo zu stecken“ (OTS 2021, 18. September). Befürworter:innen der S8 sind jedoch die Parteien ÖVP, SPÖ und FPÖ, die eine überparteiliche Demonstration zur Umsetzung des Projekts unterstützen. Grund hierfür ist die bereits erwähnte Entlastung, so würden täglich mehr als 350.000 Fahrzeuge – 6.000 davon LKWs – durch die Gemeinden fahren. Dass das Straßenbauprojekt eines ist, dass stark polarisiert, wurde auch im November 2023 deutlich. So veranstaltete der ORF für die Sendung „Ein Ort am Wort“ eine Diskussion mit Gegner:innen und Befürworter:innen zum Thema „Marchfeld-Schnellstraße – Wichtig oder Wahnsinn“ (vgl. NÖN 2023, 23. November und Kurier 2021, 22. August).

Im Fokus stand hier vor allem die Umweltthematik und nicht die Grenzthematik, was jedoch der Tatsache geschuldet sein dürfte, dass zunächst der Abschnitt West zur Diskussion steht. Ein späterer Fokus auf die Grenzthematik beim Abschnitt Ost ist somit ebenfalls möglich.

Der Bau der Marchfeldschnellstraße verzögerte sich im Allgemeinen sehr lange. Am 16. April 2019 ging das ursprüngliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren positiv aus und so wurde der ASFINAG und dem Land Niederösterreich die Genehmigung zum Bau des Westabschnitts erteilt. Jedoch wurden hiergegen Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht, was schließlich dazu führte, dass der Bescheid von 16. April 2019 mit Beschluss vom 13. September 2021 aufgehoben wurde. Dies führte wiederum dazu, dass gegen dieses Urteil beim Verfassungsgerichtshof und beim Verwaltungsgerichtshof Beschwerde bzw. Revision eingelegt wurde. Somit wurde der Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. September 2021 durch den Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs am 6. Februar 2023 wieder aufgehoben. Die ASFINAG evaluierte das Projekt im Zuge des „ASFINAG Bauprogramms 2021“ ebenfalls neu und prüft es parallel zum laufenden S8-Verfahren Alternativen. Grund hierfür sind die Ansprüche eines besseren Klimaschutzes und Ressourcenverbrauches (vgl. BMK o.J.).

4.5.4. Die Marchegger Ostbahn

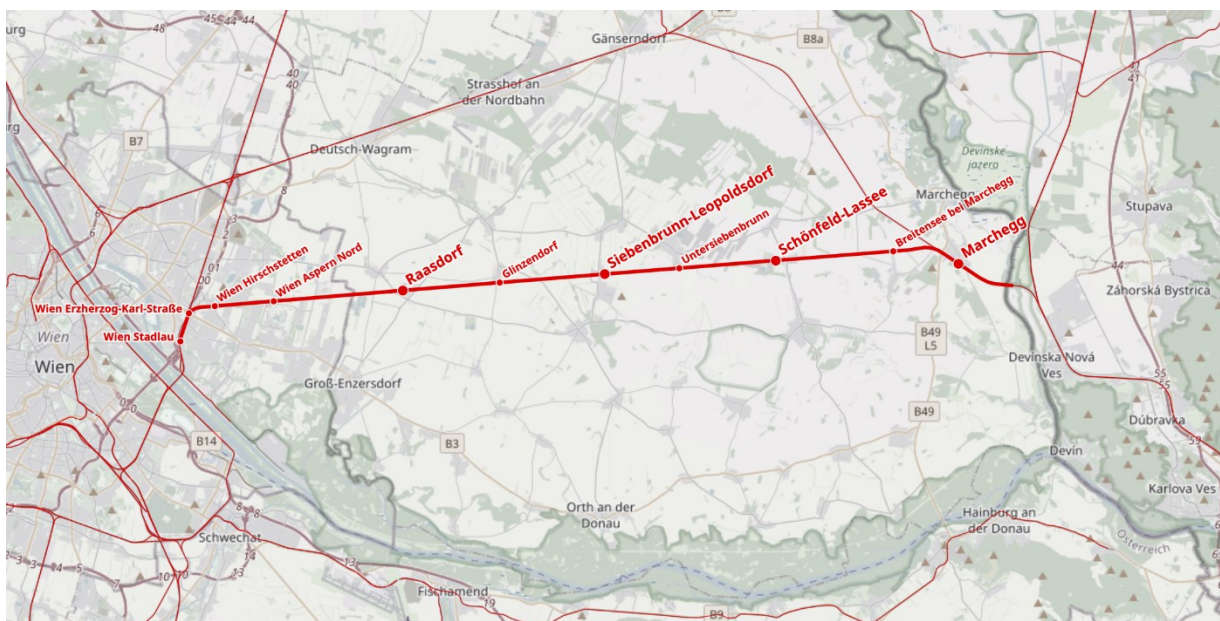


Abbildung 15: Streckenführung der Marchegger Ostbahn (Wikimedia 2023).

Wie bereits in Kapitel 4.5.2 erwähnt, beginnt die Geschichte der Marchegger Ostbahn bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Seither wird die Strecke eingleisig und nicht-elektrifiziert betrieben. Im Jahr 2016 wurden jedoch die ersten Ausbaupläne der Strecke bekannt. Schon damals schrieb der ORF von einer „lahmen“ Bahn und in dessen Zusammenhang von einem großen Aufholbedarf der Verkehrsverbindungen zwischen Wien und Bratislava. Ebenfalls wurde erwähnt, dass dies wohl der Grund sei, dass der Wirtschaftsraum Wien-Niederösterreich-Bratislava nicht zusammenwachse, obwohl die Hauptstädte nur 55km auseinander lägen (vgl. ORF 2016, 3. Juli).

In der Meldung von 2016 wurde beschlossen, die 37,5km lange Marchegger Ostbahn bis 2023 vollständig zu elektrifizieren und bis 2030 zweigleisig auszubauen. Außerdem sollen auch die sieben österreichischen Bahnhöfe entlang der Strecke modernisiert werden. Aktuell wird die Strecke von Wien-Hauptbahnhof nach Bratislava-Zentralbahnhof in 66 Minuten zurückgelegt, Ziel ist es, nach Fertigstellung die Strecke in 40 Minuten zu bewältigen. Im Vergleich werden bei der Verbindung südlich der Donau über die Ostbahn 59 Minuten nach Bratislava benötigt. Die Strecke durch das Marchfeld stellt mit einer Geraden von 30 Kilometer die längste gerade Schienenstrecke in Österreich dar und bietet somit das Potenzial eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zu werden. Von bis zu 200km/h wird hierbei gesprochen. Bezeichnend ist hierbei, dass die Bahn bis ins Jahr 2023 lediglich mit langsamen Diesel-Locks befahrbar war. Im Vergleich hierzu wurde etwa die Mariazellerbahn bereits im Jahr 1906 elektrifiziert. Auf Anfrage des ORF an das Infrastrukturministerium, wieso der Ausbau so lange auf sich warten ließ, antwortete dieses mit der Begründung, dass bis jetzt andere Projekte wie etwa der viergleisige Ausbau der Westbahn und Tunnelprojekte im Bundesgebiet Priorität hätten. Der Spatenstich im Wiener Abschnitt fand im September 2016, der in Niederösterreich im August 2018 statt. Sukzessive soll die Strecke bei vollem Betrieb ausgebaut werden. Auf der Website der ÖBB wird gemeldet, dass der komplette zweigleisige Ausbau nun bis 2025 fertiggestellt werden soll (vgl. ORF 2016, 3. Juli; ORF 2018, 30. August und ÖBB o.J.).

Jedoch ist auch zu beachten, dass die ÖBB die Strecke nur bis zur Staatsgrenze ausbaut. Der Ausbau wie auch die Elektrifizierung auf slowakischer Seite zwischen der Staatsgrenze und Devínska Nová Ves wird erst bis 2025 geschehen. In dieser Periode soll auch die Eisenbahnbrücke umgebaut werden, um Geschwindigkeiten von 140km/h zu ermöglichen, während die restliche Strecke für Geschwindigkeiten von bis zu 200km/h ausgelegt wird. Für

den Ausbau zuständig ist die österreichische Firma Porr, sie ist der Gewinner der Ausschreibung, der im Juni 2023 bekannt gegeben wurde (vgl. Yimba 2024, 24. Jänner).

5. Ergebnisse der Interviews

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Interviews in den vorher gebildeten Kategorien, wie in Kapitel 3.2. beschrieben, zusammengefasst und aufbereitet. Die Kategorien wurden mithilfe der Theorie aus Kapitel 2 und Kapitel 5 gebildet. Somit steht die Infrastruktur wie auch die Funktionen der Grenze in Anlehnung an HASLSBERGER (2014) aus Kapitel 2.2. im Vordergrund. Aber auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wie in Kapitel 2.5. erläutert ist in Unterkapitel 5.3 zu finden. Durch die Betrachtung all dieser Felder kann schlussendlich auch ein besseres Verständnis der Probleme, Hürden und Potenziale generiert werden. Alle Aussagen und Sachverhaltsdarstellungen in diesem Kapitel beziehen sich dabei auf Schilderungen aus den Interviews, sofern dies nicht explizit anders erwähnt wird.

5.1. Infrastruktur

In der ersten Unterkategorie der Infrastruktur schlüsseln sich die Ergebnisse in die Kategorien Fähre, Straße und Autobrücke, die eher im regionalen Kontext, also mit Handhabe der Gemeinden und des Landes verstanden wird (siehe Kapitel 2.4.2.), Autobahn und Schnellbahn, welche auf Bundesebene geregelt werden, Radbrücken und das Potenzial der Infrastruktur als mentale Brücke inklusive des Zusammenwachsens der Region auf.

5.1.1. Fähre und Autobrücke: Der Ist-Zustand nach den Experten

Die Fähre bildet aktuell, neben der Brücke in Hohenau, das Rückgrat des grenzüberschreitenden Autoverkehrs zwischen Österreich und der Slowakei an der Marchgrenze. So passieren laut dem Vizebürgermeister und Amtsleiter der Gemeinde Angern, in welcher sich die Fähre befindet, täglich etwa 800 bis 900 Autos die Grenze mit der Fähre (vgl. BM1 2024: Zeile 75). Auch Regionalentwickler 1 schätzt die Zahl der täglichen PKW-querungen auf 900 bis 1.000. Außerdem meint er, dass die Fähre zu einem

Mobilitätsmagneten geworden ist (vgl. RE1 2024: Zeile 54ff.). Das große Problem ist jedoch die Thematik über das periodische Hochwasser. Die Fähre kann bis zu einem Wasserstand von 3,20 – 3,30m fahren. Ist das Hochwasser jedoch höher, muss der Fährbetrieb eingestellt werden. Dies Hochwasserzeiten mit eingestelltem Fährbetrieb betragen in etwa 10-15% der gesamten Betriebszeit. Jene Personen, welche die Grenze passieren wollen, müssen somit entweder über Hohenau an der March oder den Grenzübergang Berg, welcher sich südlich der Donau befindet, ausweichen. Jedoch ist die Brücke in Hohenau ebenfalls nicht hochwassersicher, was im Normalfall bedeutet, dass die Einstellung des Fährbetriebes meist parallel mit der Sperre der Brücke Hohenau – Moravský Svätý Ján einhergeht. Ob die March ein so hohes Hochwasser führt, ist ebenfalls vom unkontrollierten Ablass von Wasser aus den Stauseen in Tschechien abhängig, über das die Gemeinde keine Informationen erhält (vgl. BM1 2024: Zeile 76-96).

Die Fähre wird von der Gemeinde Záhorská Ves betrieben und die Gemeinde Angern ist Lizenznehmer (vgl. BM1 2024: Zeile 157f.). Grund hierfür ist, dass die Kosten für den Fährbetrieb, insbesondere die Lohnkosten in der Slowakei, niedriger als in Österreich sind (vgl. BM1 2024: Zeile 163-168). Ebenfalls von Bedeutung für die Menschen der Gemeinde ist der Fakt, dass durch das Fährpersonal eine ständige indirekte Kontrolle der Menschen, welche die Grenze passieren, stattfinden. Das ist, so der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern, nicht nur psychologisch, sondern auch praktisch von Vorteil und schafft ein größeres Sicherheitsgefühl als dies bei einer Brücke möglich wäre: „Wer dort die Fähre bedient, kann natürlich den einen oder anderen aufhalten. Wenn du sagst, du stoppst die Fähre, dann kann er nicht weiter. Das ist sicher das eine oder andere Mal schon vorkommen.“ (BM1 2024: Zeile 194ff.).

Wie bereits in Kapitel 4.4.2. erläutert, existiert neben der Fähre aktuell nur eine Autobrücke über die March in Hohenau. Die erste Brücke nach dem Fall des Eisernen Vorhangs war eine Pontonbrücke, die ursprünglich rein wirtschaftlichen Zwecken zur Belieferung der Zuckerfabrik gedient hat und schon bei geringem Hochwasser unpassierbar wurde (vgl. BM2 2024: Zeile 115-121). Deswegen und weil man eine Brücke für den kleinen Grenzverkehr schaffen wollte, kam schnell die Idee auf, eine dauerhafte Brücke zu schaffen. Der Bürgermeister von Hohenau, der damals selbst als Gemeinderat involviert war, streicht hier besonders hervor, dass seine Gemeinde in dieser Hinsicht mit Weitblick gehandelt hat und

dass damals auch sehr viel Bewusstsein in der Gemeinde für den Grenzübergang geschaffen wie auch darüber aufgeklärt wurde (vgl. BM2 2024: Zeile 123-127). Im Endeffekt sprachen sich laut Angaben des Bürgermeisters ungefähr 72% der Gemeindebevölkerung für die Brücke aus. Der Grund, wieso die Brücke nur einspurig und mit Gewichtslimit ausgestattet ist, ist damit zu begründen, dass die Gemeinde befürchtet, dass zu viel Verkehr angezogen werden könnte. Zu einer größeren Brücke hätte die Gemeindeführung nur in Verbindung mit einer Umfahrung zugestimmt (vgl. BM2 2024: Zeile 128-135). Aber auch die Finanzierung war ein Grund (vgl. BM2 2024: Zeile 290). Als Beispiel, warum eine Umfahrung notwendig ist, nannte er die Situation des unweit entfernte Poysdorf nahe der Grenze zu Tschechien, das erst durch die A5 eine Umfahrung bekam:

„Poysdorf zum Beispiel hat da sehr viel mitgemacht und zum Glück die A5, die vorbeifährt und das ist ein ganz anderes Leben für die Poysdorferinnen und Poysdorfer. Und das will sich natürlich kein Bürgermeister für seine Leute vorstellen, so eine schreckliche Situation, wie es in Poysdorf war, dass du ihn [Anm.: den Verkehr] in die Gemeinde kriegst.“ (BM2 2024: Zeile 299-303).

Um die Brücke in Hohenau auszubauen, ist jedoch auch viel Verwaltungsaufwand nötig, so müssen auch das Land und der Bund ins Boot geholt werden. Auch die Zufahrtsstraßen sind hier ein Problem. Durch das große Überschwemmungsgebiet müssen diese sehr lange gemacht werden, im besten Falle baut man eine sehr lange Brücke, die sehr weit ins Landesinnere führt. Hier stellt sich dann wieder die Frage, wer diese bezahlt (vgl. BM2 2024: Zeile: 309ff. und 318-321).

Aktuell ist an der Verbindung jedoch das Hochwasser ein großes Problem. Durch die Begradigung des Flussbettes konnte hier zwar schon Abhilfe geschaffen werden, trotzdem war die Brücke im letzten Jahr für drei bis vier Wochen gesperrt. Der Bürgermeister meint hier, dass dies ein „Drama“ ist und die Brücke eigentlich von Anfang an hochwassersicher gemacht werden müsste, da es sonst ja keinen wirklichen Grenzübergang gibt und die Umfahrungen sehr weiträumig sind (vgl. BM2 2024: Zeile 323-329). Interessant ist hierbei auch die Technik zur Information über das Hochwasser. Auf österreichischer Seite muss die Brücke von der Straßenmeisterei Zistersdorf manuell gesperrt werden, auf slowakischer Seite existiert ein elektronisches System. Grund hierfür ist die stärkere Technologisierung der Slowakei, die aufgrund der vormals veralteten Strukturen eine schnelle nachholende Entwicklung vorweist (vgl. RE1 2024: Zeile 478-489).

Die Zufahrtsstraßen zur Brücke in ihrer jetzigen Form hochwassersicher zu machen, ist auf österreichischer Seite recht einfach, da man auf der Dammkrone fährt, nur direkt vor der Brücke ist eine Absenkung. Auf slowakischer Seite ist dies jedoch viel kritischer, da hier die Zufahrtsstraße 500-800 Meter unter dem Überschwemmungsniveau durch das Gebiet bis zum Damm führt. Um die Brücke hochwassersicher zu machen, fehlt jedoch das Geld, vor allem auf slowakischer Seite, mutmaßt der Bürgermeister (vgl. BM2 2024: Zeile 339-342 und 347f.). Warum die Brücke vor allem wirtschaftlich und sozial ein Segen für die Gemeinde ist, wird in Kapitel 5.2.1. und 5.2.2. genauer beschrieben. Konkrete zukünftige Vorhaben und Entwicklungen werden im nachfolgenden Unterkapitel 5.1.2. dargestellt.

5.1.2. Was weiteren Autobrücken im Weg steht

Die Frage „Warum keine Autobrücke?“ ist für diese Arbeit zentral und die erste Frage, die sich in diesem Zusammenhang stellt, ist jene, wieso die Fähre in Angern nicht schon längst durch eine Autobrücke ersetzt wurde. Diese Frage hat sich bereits drei Mal gestellt. Einmal in den 90er Jahren, dann 2007/08 und zuletzt im Jahr 2014. Der Amtsleiter und Vizebürgermeister meint hierzu, dass das zentrale Problem die Lage der Verbindung ist. Denn die Fähre, die einfach mit einer Brücke ersetzt werden könnte, befindet sich mitten im Ortsgebiet von Angern wie auch von Záhorská Ves. Die Gemeinde Angern hat jetzt schon eine Belastung von 6.000 bis 7.000 Autos täglich und mit einer Brücke, die mitten ins Ortsgebiet führt und dazu auch noch eine der beiden Brücken wäre, würde die Verkehrsbelastung massiv erhöhen. Die Gemeinde Angern setzt sich deswegen für einen Brücke südlich des Ortsgebietes ein. Dagegen spricht sich jedoch die slowakische Grenzgemeinde Záhorská Ves aus, die diese lieber an der Stelle der Fähre sehen würde (vgl. BM1 2024: Zeile 18-27). Der Grund, wieso die Gemeinde Záhorská Ves die Brücke nicht südlich des Ortsgebietes errichten will, hängt mit dem Überschwemmungsgebiet zusammen. Während dies in Angern kein Problem darstellt, müsste in Záhorská Ves eine Vorlandbrücke gebaut werden (vgl. BM1 2024: Zeile 54f.). Die Lösung der Brücke an der Stelle der Fähre wäre jedoch auch finanziell die einfachste, weswegen sie von der slowakischen Gemeinde auch bevorzugt wird. Der Vizebürgermeister und Amtsleiter von Angern meint hierzu, dass dies für die Leute jedoch die Schlechteste ist. Es ist zwar für den aktuellen Zeitpunkt eine Lösung, jedoch befürchtet er, dass der Verkehr in diesem Szenario in den nächsten Jahren massiv zunehmen wird (vgl. BM1 2024: Zeile 64-69). Dass es nach über

30 Jahren nach Fall des Eisernen Vorhangs noch immer keinen hochwassersicheren Übergang in die Slowakei gibt, bezeichnet er als „Katastrophe“ und „Bankrotterklärung“. Aber trotzdem betont er, weder die billigste Lösung umzusetzen, noch Entscheidungen über die Köpfe der Menschen hinweg zu fällen (vgl. BM1 2024: Zeile 69-73). Seine Lösung für die Situation ist nicht *eine* Brücke, sondern *viele* Brücken entlang der March, an denen sich der Verkehr aufteilt:

„Die müssen zeitgleich oder zumindest in geringem Abstand zueinander errichtet werden, weil sonst schluckt irgendeiner die Kröte entlang der B49, beziehungsweise B8, solange es keine S8 und keine große Brücke, keine internationale Brücke, auch für den Schwerverkehr gibt.“ (BM1 2024: Zeile 146ff.).

Gegen mehrere Brücken spricht jedoch die Aussage von Regionalentwickler 2, der meint, dass es speziell in Richtung Norden, weg von den Ballungszentren Wien und Bratislava, wohl nicht mehr die „kritische Masse“ in der Region, die den Bau von zusätzlichen Brücken notwendig macht, gibt (vgl. RE2 2024: Zeile 114f.). Regionalentwickler 1 übt an der Situation in Angern auch Kritik, da diese mit dem Land und dem Bund bereits gemeinsam an einer Brückenlösung gearbeitet hat, aber die Gemeinde in dieser Phase ihre Meinung änderte und einseitig beschloss die Brücke doch südlich zu errichten. So haben sich die Menschen der Gemeinde Angern etwa gegen eine Brücke ausgesprochen, obwohl diese schon in Planung war, was die Gemeinde dann veranlasste, die Pläne zu verwerfen und den erwähnten Vorschlag zu machen. Dieser berücksichtigt jedoch nicht, dass auf slowakischer Seite ein Naturschutzgebiet ist, in dem sich der Brückenbau als äußerst schwierig gestaltet (vgl. RE1 2024: Zeile 251-256).

„Nur, dass man halt so abstrus wie in Angern dann sagt: ‚Na, jetzt machen wir es südlich‘, obwohl man die ganzen Jahre vorher mit dem Land immer geplant hat. Nur weil es dann haarig wird, oder dann die Stimmung plötzlich kippt, [...] dann schieben wir es halt südlich. Ja, okay. [...] Aber wir müssen schauen, was der Partner macht. Du kannst die Brücke immer nur gemeinsam planen.“ (RE1 2024: Zeile 515-519).

Jedoch ist diese Entscheidung gegen die Brücke nicht nur einseitig in Angern gefallen, in der sich etwa 70% der Bevölkerung gegen die Brücke ausgesprochen haben. Auch in Záhorská Ves gab es etliche Stimmen gegen das Projekt, vor allem auch von den Umland-Bürgermeistern (vgl. RE1 2024: Zeile 310-316). Regionalentwickler 1 würde sich jedoch trotzdem für eine Autobrücke, nun südlich von Angern, aussprechen, wenn diese in Verbindung mit der Marchfeldschnellstraße S8 kommt. Somit würde der Stadtverkehr nördlich von Bratislava über die S8 abfließen und nicht die Brücke belasten. Im nördlich von Bratislava gelegene Devínska

Nová Ves ist nämlich ein großes Stadtentwicklungsgebiet in dem 30.000 bis 40.000 Menschen leben sollen geplant, was den nahen Grenzübergang zusätzlich ohne S8 stark belasten würde (vgl. RE1 2024: Zeile 331-337). Der Vizebürgermeister und Amtsleiter von Angern schätzt jedoch, dass das Brückenthema in seiner Gemeinde mit dem Bau der Marchfeldschnellstraße S8 an Relevanz verlieren wird (vgl. BM1: Zeile 38ff.).

Neben der potenziellen Brücke in Angern stand in Vergangenheit jedoch auch eine Brücke in Marchegg im Raum, welche nun durch die sich in der Schwebe befindenden Schnellstraße S8 in Form einer hochrangigen Verbindung umgesetzt werden sollte. Auch hier ist fraglich, ob diese Verbindung jemals kommt, weswegen eine Analyse zu einer niederrangigen Autobrücke durchaus interessant ist, denn eine Autobrücke stand schon im Raum. Das Projekt war so konkret, dass sogar schon die Brückenpfeiler fixiert wurden. Die Brücke sollte zweispurig werden und den Wirtschaftspark Marchegg mit dem VW-Werk Devínska Nová Ves verbinden. Der Grund, weshalb die Brücke jedoch nicht gebaut wurde, hat mit einem Umschwenken auf slowakischer Seite zu tun. Geldmittel, die für diese Verbindung reserviert wurden, flossen in die kostenintensive Autobahnverbindung nach Trenčin, wo ein KIA-Werk gebaut wurde, dass diesen Anschluss dringender benötigte (vgl. RE1 2024: 104-109). Der Bürgermeister von Marchegg meint, dass nun auch keine Autoverbindung in die Slowakei mehr geplant ist, wobei er auch die gute Rad- und Bahnverbindung lobt (vgl. BM3 2024: 143-147). Das Problem ist hierbei auch, dass sich die Gemeinden auf der slowakischen Seite tendenziell weiter weg vom Fluss befinden als Marchegg, was im Weiteren bedeutet, dass eine Autobrücke über die March „im nirgendwo“, also im Naturschutzgebiet enden würde, in welchem es lediglich Feld- bzw. Radwege gibt. Die nächste Gemeinde ist etwa acht Kilometer entfernt und die einzig vernünftige Streckenführung wäre, so der Bürgermeister, entlang der Ostbahn nach Bratislava (vgl. BM3 2024: Zeile 153-157). Auch Regionalentwickler 2 meint, dass es abseits der Verbindung mit dem Wirtschaftspark wenig Interesse von österreichischer Seite gab die Brücke zu bauen. So ist wohl auch die Verkehrsvermeidung ein wesentlicher Punkt, weshalb statt einer Autobrücke nur eine Fahrradbrücke in Marchegg entstanden ist. Ebenfalls meint er, dass wohl Vorurteile und die Angst vor einer höheren Kriminalität eine Rolle spielen würde (vgl. RE2 2024: Zeile 85-89). Jedoch meint auch Regionalentwickler 3 vom BAUM-Projekt, dass dem Marchfeld eine Verbindung ins nahe Devínska Nová Ves durchaus Vorteile bringen würde, da dort im Bory-Viertel schon jetzt ein riesiges Einkaufszentrum steht und auch noch ausgebaut wird:

„[...] eines der größten Viertel von Bratislava entsteht in der Nähe vom Marchfeld, das Boryviertel, [...] direkt bei Devínska Nová Ves, wo jetzt schon das riesengroße Bory-Einkaufszentrum steht, [...] da entsteht ein großes Krankenhaus, ein Rieseneinkaufszentrum, da wird ausgebaut. Und das ist eigentlich was, wo die gesamte Marchfelder Bevölkerung davon profitieren könnte, wenn es eine Brücke gäbe, weil die ganze Infrastruktur ist dort, man müsste sich nicht mehr bis zum Wiener Stadtrand vorkämpfen.“ (RE3 2024: Zeile 546-552)

Abseits dessen gibt es jedoch noch allgemein einiges zum Bau von potenziellen Brücken zu sagen. Im Allgemeinen ist eines der Probleme, besonders im Süden des Marchfeldes, dass man mit einer Brückenanbindung an die Slowakei von einer „bequemen Randlage“ in die Vorstadt von Bratislava mit all seinen Konsequenzen, vor allem den Verkehr, rutscht (vgl. RE1 2024: Zeile 82-85). Ebenfalls ist das Auengebiet an einigen Stellen dichter als an anderen, was sowohl umwelttechnisch als auch kostentechnisch herausfordernd werden kann (vgl. BM1 2024: Zeile 36f.). Auch der Bürgermeister von Marchegg betont hierbei die finanzielle Herausforderung beim Brückenbau besonders (vgl. BM3 2024: Zeile 162ff.). Im Allgemeinen gibt es jedoch das Verlangen nach Brücken durchaus, wenn auch wesentlich stärker von der slowakischen Seite (vgl. RE2 2024: Zeile 41-46). Auch Regionalentwickler 3, welcher ebenfalls die slowakische Seite gut kennt, kann dies bestätigen und verortet die Gründe für das Scheitern vor allem auf der österreichischen Seite:

„Ich kann von den Leuten, von denen ich höre und darüber gesprochen habe sagen, dass die meisten sagen, sie verstehen nicht, warum keine Brücken über die March gebaut werden, weil von slowakischer Seite ist es ja gewünscht. Das ist so der Tenor, den ich höre. Das heißt, von dem, was ich höre, würde es nicht an der slowakischen Seite scheitern, sondern die Schwierigkeit ist irgendwo auf der österreichischen Seite.“ (RE3 2024: Zeile 413-417).

Im Weiteren meint er, dass die aktuelle Strategie mit Radbrücken wohl das Vorgehen in kleinen Dosen wäre, um den Menschen das jeweils andere Gebiet selbst näherzubringen. Zu Bedenken gibt er auch hier, dass es beim Bau von Brücken immer Gewinner und Verlierer gibt. Verlierer könnten dabei die Menschen, welche direkt an den Durchzugsstraßen bei der Brücke leben, sein – bedingt durch den Verkehrslärm. Andererseits meinen Gemeinden in zweiter Reihe bzw. jene südlich der Donau, dass Brücken bzw. Grenzübergänge durchaus begrüßenswert sind. Das Thema um die Brücken ist aus Gemeindesicht als ein klassischer Fall von „not in my backyard“ (vgl. RE3 2024: Zeile 10-20). Im Weiteren ist auch die Suburbanisierung von Bratislava zu bedenken, was besonders südlich der Donau ein starker Faktor ist. Mit einer Marchbrücke im südlichen Marchfeld würde auch hier die

Suburbanisierung beginnen, wenn auch durch die Distanz wohl in kleinerem Ausmaße (vgl. RE3 2024: Zeile 159-164). Diese findet aktuell nicht statt, da die Slowak:innen, welche sich ansiedeln, im Normalfall eine Verbindung in die Heimat benötigen, da sie zwar oft den Wohnsitz verlegen, jedoch nicht den gesamten Lebensmittelpunkt (vgl. RE2 2024: Zeile 105-109).

5.1.3. Marchfeldschnellstraße und Schnellbahn-Ausbau

Die Thematik der Marchfeldschnellstraße S8 und der Schnellbahn sind nun im Gegensatz zu den vorherigen infrastrukturellen Verbindungen jene, die zum jetzigen Zeitpunkt in Planung bzw. in Umsetzung sind. So betont der Bürgermeister von Marchegg, durch welche die Marchfeldschnellstraße führen soll, dass bereits im Jahr 2012 mit dem Bau begonnen werden sollte und auch schon der Spatenstich für die Vorarbeiten neben der Eisenbahnbrücke erfolgte. Das Projekt ist dann aufgrund diverser Widerstände, allen voran dem Naturschutz eingeschlafen (vgl. BM3 2024: Zeile 51ff. und 70ff.).

Auch auf slowakischer Seite ist die Autobahnbrücke bei Marchegg nach Devínska Nová Ves, wie auch die Weiterführung schon fixiert. So ist einen Zubringer zur slowakischen Autobahn D1 [Anm.: gemeint wird die D4 sein] wie auch eine Untertunnelung der kleinen Karpaten geplant. Aber auch auf slowakischer Seite ist dieses Projekt fraglich, da es viele Diskussionen gibt, ob speziell die Untertunnelung jemals kommt. Jedoch existiert bereits der Autobahnabschnitt, an dem die S8 anschließen soll (vgl. RE3 2024: Zeile 459-469.). Das Regionalbüro Weinviertel hat ebenfalls schon eine Untersuchung, wie sich die Schnellstraße auf die Erreichbarkeiten, die Wirtschaft und allgemein die Region als Metropolregion zwischen zwei Hauptstädten auswirkt und wie man diese nutzen kann, durchgeführt. Wichtig war es hier, regionale Anker zu setzen, wie dies beispielsweise schon mit dem Industriepark Strasshof-Markgrafneusiedl passiert ist (vgl. RE1 2024: Zeile 116-122). Für diesen Wirtschaftspark war die Idee, dass er direkt an einer Ausfahrt der Marchfeldschnellstraße liegt und sich so als Fixpunkt zwischen Wien und Bratislava etablieren kann, ebenfalls war eine Fachhochschule angedacht, die jedoch an Widerständen in der Region gescheitert ist (vgl. RE1 2024: Zeile 719-725). Wichtig ist, dass im Vorfeld definiert wird, was entlang der Autobahn entstehen soll bzw. wie das Gebiet herum auch touristisch und wirtschaftlich attraktiver werden kann, um nicht nur eine Verbindung zwischen zwei Städten zu erreichen. Als Beispiel

gibt Regionalentwickler 1 hier die Planung der A5, welche von Wien, über Mistelbach nach Brünn in Tschechien führt:

„Die A5, die Autobahn, wurde im Prozess mit der Region umgesetzt. Da hat man, bevor die Autobahn gebaut wurde definiert, von welchen Autobahnabfahrten man touristische Zentren einschließen kann. Wir haben den Wirtschaftspark A5 geplant. Wir haben gesagt, mit den Tschechen. Die Tschechen haben das auf ihrer Seite gemacht, dass die Leute nicht zwischen Wien und Brünn durchfahren und nichts da lassen [Anm.: Wirtschaftskraft] in der Region.“ (RE1 2024: Zeile 99-103).

Eine Verkehrsinfrastruktur hat also nur Sinn für die Region, wenn es an „Highlights“ andocken kann, so könnte beispielsweise das touristisch beliebte Schlosshof von einer Anbindung an das sehr nahe Devínska Nová Ves, in dem wie bereits erwähnt ein großer Stadtteil entsteht, stark profitieren (vgl. RE1 2024: Zeile 385-391). Auch Regionalentwickler 2 spricht hier, sowohl in Verbindung mit der Schnellstraße, als auch der Schnellbahnverbindung, von der Gefahr einer „Untertunnelung der Region“, in welcher die Region zwischen Wien und Bratislava ausgelassen wird und dadurch nicht profitieren kann (vgl. RE2 2024: Zeile 66-69).

Schon konkreter ist das Projekt des Ausbaus der Marchegger-Ostbahn absehbar. Im Gegensatz zur Marchfeldschnellstraße als großes Projekt, ist der Ausbau der Schnellbahnstrecke eher „still und leise“ passiert, auch weil dieser politisch besser verkaufbar war (vgl. RE1 2024: Zeile 129ff.). Warum dieser Ausbau nicht schon früher passiert ist, ist zum Teil an der Randlage der Region am ehemaligen Eisernen Vorhang und den Prioritäten, welche lange nicht in Richtung Ostverbindungen ging, geschuldet (vgl. BM1 2024: Zeile 129-132). Regionalentwickler 1 war bei Besprechungen zum Ausbau involviert und kann diese Sichtweise ebenfalls bestätigen. So meint er, dass jene, die nicht aus der Region sind, ebenfalls die Vertreter von der ÖBB, die Region Marchfeld als „das Land hinter Wien“, in dem sich nichts tut, in Erinnerung. Auch das Land hinter dem Fluss wird nicht gesehen:

„Jeder hat noch das Land hinter Wien [im Kopf], da tut sich nichts. Da ist dann der Fluss und dahinter, wir wissen nicht was da ist, dass dort fast eine Million Menschen leben... Das sich da letztlich auch eine Hauptstadt entwickelt und pulsierend [...] entwickelt [wird nicht gesehen].“ (RE1 2024: Zeile 289-293).

Den Bürgermeister:innen der Region war dies aber bewusst, deswegen machten sie den Vorschlag, die Bahnstrecke zu kaufen, was den ÖBB Vertreter verwunderte und schlussendlich einen Denkprozess anstieß, der zum Resultat hatte, dass die Verbindung mit hoher Priorität ausgebaut wurde (vgl. RE1 2024: Zeile 293-295). Der Ausbau ist speziell auch für den

Bürgermeister von Marchegg interessant, da vom Bahnhof Marchegg der Hauptbahnhof Bratislava aktuell schon in nur 15 Minuten erreichbar ist. Der Ausbau ist somit einerseits für Tourist:innen, die speziell von Österreich bzw. Marchegg nach Bratislava fahren, aber auch für Berufspendler:innen interessant. So meint der Bürgermeister etwa, dass er auch sehr viele Leute kenne, die in ihrer Freizeit am Nachmittag nach Bratislava fahren und am Abend wieder zurück. Durch die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau erhofft man sich hier eine weitere Verbesserung der Situation, die auch zu einem weiteren Zusammenwachsen führen kann (vgl. BM3 2024: Zeile 91-99). Für Marchegg ist auch die Gleisanbindung an den Gewerbepark wichtig, denn neben der nicht gebauten Autobrücke und der sich in der Schwebe befindenden Schnellstraße ist die Gleisanbindung nun die einzige Verbindung, in der neben Personen auch Güter in die Slowakei transportiert werden können (vgl. BM3 2024: Zeile 283-288). Dieser wirtschaftliche Austausch durch Güterzüge findet auch statt (vgl. BM3 2024: Zeile 120-123.). Der rege Güterverkehr findet sowohl auf der Ostbahn als auch auf der Nordbahn (Anm.: hoch nach Tschechien) über Marchegg statt. Der Bahnhof Marchegg war laut Bürgermeister früher auch schon einer der größten Verschubbahnhöfe der „westlichen Welt“ und dadurch hat der Bahnhof auch die Kapazität (vgl. BM3 2024: Zeile 310-316).

Beim Ausbau der Strecke in eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ist jedoch fraglich, wo die Bahn Halt machen wird. Viele Pendler:innen steigen beispielsweise schon in Devínska Nová Ves ein, um von dort aus in 40 Minuten in Wien bei der Arbeit zu sein. Regionalentwickler 3 meint hier, dass dies zunehmen wird (vgl. RE3 2024: Zeile 496-500). Fraglich ist jedoch, ob der Zug, welcher die schnelle Verbindung gewährleisten soll, ebenfalls an den regionalen Bahnhöfen halten wird, wie dies beispielsweise beim Bahnhof Tullnerfeld zwischen Wien und St. Pölten der Fall ist (vgl. RE3 2024: 488ff.). Einen Denkanstoß neben der Marchegger-Ostbahn im Sinne von Grenzübergängen auf Schienen gibt Regionalentwickler 3 ebenfalls: Nämlich gibt es entlang der March viele Bahnstrecken, die nahe nebeneinander verlaufen und wo bereits Bahnzubringer existieren, die einfach verbunden werden könnten. Er nennt hier etwa Angern an der March, aber auch Hohenau, wo die slowakische Bahn nicht weit entfernt sein würde. Jedoch schätzt er die tatsächliche Schließung solcher Bahnlücken für kurzfristig unrealistisch ein (vgl. RE3 2024: Zeile 580-585).

5.1.4. Fahrradbrücken

Der Beitrag von Fahrradbrücken als infrastrukturelles Mittel, damit die Region näher zusammenwächst wird von den Experten kritisch gesehen, wenn auch insgesamt positiv. So meint etwa Regionalentwickler 2, dass eine Fahrradbrücke viel zu wenig leistet, um einen intensiven Austausch zu ermöglichen. So verhindert sie etwa das Pendeln zum Arbeitsplatz oder zur Schule und kann niemals eine Autobrücke ersetzen (vgl. RE2 2024: Zeile 90-95). Regionalentwickler 3 nennt Fahrradbrücken eine „homöopathische Intervention“ und stellt damit in Frage, wie viel sie wirklich zur Region beitragen können, da sie doch das Minimum an infrastruktureller Anbindung darstellen und das langsame Tempo des Zusammenwachsens symbolisieren (vgl. RE3 2024: Zeile 9f.). Für den Bürgermeister von Hohenau an der March sind Fahrradbrücken ein wichtiger Bestandteil für den lokalen Tourismus und demnach eine gute Sache, aber trotzdem braucht es vernünftige Übergänge: „Aber jetzt, wenn man übertrieben ausgedrückt noch zehn Radlbrücken macht, ersetzt es halt keinen richtigen Übergang“ (BM2 2024: Zeile 377f.). Der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern an der March betont zwar, dass eine Fahrradbrücke als Symbolik für die Verbindung zu der Slowakei wichtig ist, aber ähnlich wie die Sichtweise in Hohenau, keine Autobrücke ersetzt: „Es ist zwar schön, wenn man mit dem Rad rüberfahren kann, aber das löst nicht unser Problem.“ (BM1 2024: Zeile 143f.). Die neueste Fahrradbrücke bei Marchegg ist so einerseits wegen der Landesausstellung und andererseits, weil man keine Autobrücke zustande bekommen hat, aber die EU-Gelder abholen wollte, entstanden (vgl. BM1 2024: Zeile 138-140).

Der Bürgermeister von Marchegg betont jedoch den Erfolg des gemeinsamen Projekts der Fahrradbrücke „VysoMrach“, dessen Name auf die beiden Gemeinden, die es verbindet, „Marchegg“ und „Vysoká pri Morave“, zurückgeht (vgl. BM3 2024: Zeile 21-25). Die Fahrradbrücke ist beispielsweise so geplant, dass sie im Notfall von Einsatzfahrzeugen überquert werden kann, jedoch mündet sie in einem entsprechenden Radweg auf slowakischer Seite und ist demnach wirklich nur im Notfall benutzbar. Selbst haben sie dies schon mit dem Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr getestet (vgl. BM3 2024: Zeile 216-270). Regionalentwickler 1 sieht in den Fahrradbrücken einen wesentlichen Nutzen für die beiden Grenzregionen, vor allem im touristischen, aber auch zwischenmenschlichen Bereich:

„Man erlebt dann plötzlich in Devín, wenn man dort sitzt oder dort geht oder von einem Gespräch mit der Frau Bürgermeister kommt und dann sitzen plötzlich Radfahrer da, die aus der Region einen Ausflug gemacht haben, dorthin essen gehen, sich was anschauen und wieder nach Hause fahren. Also dieser Austausch ist auf einmal spürbar geworden.“ (RE1 2024: Zeile 51-54).

Jedoch ist es in der Realität auch schon schwer, allein so eine Fahrradbrücke zustande zu bringen, da es auch hier Widerstände gibt. In Marchegg wurde beispielsweise intensiv diskutiert, wieso es eine Fahrradbrücke braucht, wenn es doch 20km entfernt in Schlusshof schon eine gibt (vgl. RE1 2024: Zeile 139-145). Der Wert des Radtourismus wird hier oft nicht gesehen, so wird die dritte Radbrücke, welche von Dürnkrot nach Gajary führen soll und sich in Diskussion befindet, von Dürnkrot abgelehnt, während der Bürgermeister von Gajary in der Slowakei stark für das Projekt eintritt. Regionalentwickler 1 war hier bei der Bürger:innendiskussion beteiligt. So war ein Argument etwa, dass die Brücke mit vier Metern zu breit wäre. Diese Breite muss jedoch eingehalten werden, damit Einsatzfahrzeugen die Brücke passieren können. Die Befürchtung geht hier auch in die Richtung, dass die Brücke theoretisch in eine Autobrücke umgewandelt werden könnte (vgl. RE1 2024: Zeile 403-415). Im Weiteren bestätigt er auch den Erfolg der Radbrücken, welche sehr gut angenommen werden. Für die „Brücke der Freiheit“ spricht er von 180.000 Querungen hin und retour (vgl. RE1 2024: Zeile 416-418). Besonders interessant ist auch das Erleben des Zusammenwachsens im Sinne vom Erkunden des Nachbarlands. So geht es beim Radtourismus an der March vor allem auch darum, die Grenze im Kopf abzubauen:

„Und ich glaube, ich spüre schon, dass die Leute, die dann rüberfahren, das schon als ein ... einerseits man fährt in neues Land, also dieses Thema, man fährt ins Ausland, das ist schon da, es ist was anderes. Aber man spürt eben, dass man eigentlich etwas gemeinsam nutzen kann. Das würde ich schon meinen. Die Leute, die da fahren erleben das immer wieder. Auch wenn man nur um ein Bier herüberfährt und so weiter, weil es extrem günstig ist.“ (RE1 2024: Zeile 434-439).

Abseits dessen betont Regionalentwickler 1, dass das Thema Radtourismus auch im Trend ist und gerade auch in Kombination mit der Grenze ein Thema ist, dass in der Fachwelt auffällt, wenn es um Klimamobilität, Green Deal oder Ökologisierung geht. Denn wenn die Bevölkerung keine Autobrücke will, dann muss sie entsprechend mit dem Fahrrad für eine Überquerung vorliebnehmen (vgl. RE1 2024: Zeile 888-896).

5.1.5. Potenzial als mentale Brücke und Zusammenwachsen

Die Frage, wie eine infrastrukturelle Anbindung auch die mentale Brücke überwinden und so das Zusammenwachsen fördern kann, ist zwar im gesamten Kapitel Thema, jedoch wird es in diesem Abschnitt nun konkreter. Auch hier sind sich die meisten Interviewpartner einig, dass es mehr Brücken braucht, um ein Zusammenwachsen der Regionen zu fördern. Der Bürgermeister von Marchegg betont jedoch, dass der Austausch der Regionen seiner Meinung nach nicht von Straßenbrücken abhängig ist, weil dieser ohnehin schon gut funktioniert. Beispielsweise gibt es viele Einladungen zu Aktivitäten auf slowakischer Seite, auch der Kontakt zu den Bürgermeistern und Institutionen ist schon sehr gut, besonders mit den Feuerwehren. Von einer Straßenbrücke ist das laut ihm nicht abhängig (vgl. BM3 2024: Zeile 85-91). Im Gegensatz dazu denkt der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern, dass es definitiv eine Straßenanbindung, bzw. eine Anbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln braucht, um die Regionen näher zusammenzubringen (vgl. BM1 2024: Zeile 110-113). Er sieht hier die eingeschränkte Sichtweise der Entscheidungsträger:innen bzw. der Bevölkerung als Problem, die denkt, dass bedingt durch den ehemaligen Eisernen Vorhang „hinter Wien“ nicht mehr viel los ist und es so nichts mehr zu erschließen gibt (vgl. BM1 2024: Zeile 108ff.). Allgemein würden die Regionen durch Brücken nur profitieren, einerseits wirtschaftlich, denn schon zu Monarchie-Zeiten fand schon ein großer wirtschaftlicher Austausch statt, andererseits sozial, da es noch immer viele Familien gibt, die durch die March getrennt sind (vgl. BM1 2024: Zeile 174-183).

Bei den Regionalentwicklern herrscht vor allem eine Meinung vor: Die Regionen müssen zusammenwachsen und die Infrastruktur ist dafür nötig bzw. beides bedingt einander. So meint etwa Regionalentwickler 2: „Also ich denke, die hat eine sehr hohe Bedeutung, wenn das nicht am ersten Platz ist, denn nur durch die Infrastruktur kann der Austausch passieren und kann die Grenze überschritten werden.“ (RE2 2024: Zeile 28f.). Auch Regionalentwickler 1 meint „[...] es steht außer Zweifel, dass eine grenzüberschreitende Infrastruktur einen Austausch bewirkt [...]“ (RE1 2024: Zeile 46f.). Zu bedenken gibt jedoch Regionalentwickler 3, dass es auch immer Gruppen gibt, welche keinen Austausch wollen, weil sie entweder nicht wirtschaftlich profitieren oder mit den Schattenseiten wie beispielsweise den Verkehrslärm konfrontiert sind (vgl. RE3 2024: Zeile 99-104).

Besonders interessant ist hier der Vergleich mit der Region südlich der Donau, welche keine natürliche Trennlinie zwischen den beiden Staaten vorweist. Hier sind die Möglichkeiten, die Grenze zu überschreiten und das mit großer Kapazität, viel höher und somit kann das Gebiet zum Teil als Modell für die Region nördlich der Donau gesehen werden (vgl. RE2 2024: Zeile 33-36). Wenn auch die Regionalentwickler 1 und 3 meinen, dass es wohl nicht 1:1 so laufen wird, zumindest was den Zuzug betrifft (vgl. RE3 2024: Zeile 168ff. und RE1 2024: Zeile 669f.). So bewirken etwa die slowakischen Grenzgänger:innen im Süden eine viel höhere Kooperation, was im Norden, eben bedingt durch fehlende Grenzübergänge, nicht der Fall ist (vgl. RE1 2024: Zeile 664-669). Regionalentwickler 3 berichtet etwa davon, dass früher der Erhalt von Kindergärten und Schulen in der Region teilweise gefährdet war, heute haben sie eher das gegenteilige Problem, nämlich jenes, dass sie „explodieren“. Er bezeichnet dies aber als „Luxusproblem“. Genauso profitiert die lokale Wirtschaft. Die Einkaufszentren in Hainburg und Kittsee sind etwa auch nur durch die Kaufkraft, die von den slowakischen Nachbarn zusätzlich kommt, möglich (vgl. RE3 2024: Zeile 149-157).

„Das sind diese Luxusprobleme, die die Region südlich der Donau schon hat. Und natürlich sehen das auch die Gemeinden nördlich der Donau, wo es noch ruhig ist, zumindest an der Grenze zur Slowakei. Die Wien-Nähe hat man ja sowieso, wo es einen Einfluss gibt. Aber ich glaube, da sehen viele: Das ist das, was passiert, wenn da Brücken gebaut werden. Wobei ich sagen muss, ganz das Gleiche wird nicht passieren, weil das Stadtzentrum von Bratislava vom Marchfeld wesentlich weiter weg ist als von dem Gebiet südlich der Donau.“ (RE3 2024: Zeile 159-164).

Insgesamt meint er aber, dass durch die offene Grenze die Slowak:innen aktuell mehr profitieren, da sie sich in mehreren Funktionen grenzüberschreitend bewegen, da sie in sehr großem Ausmaß das Wohnangebot und den Arbeitsmarkt in Österreich nutzen. Umgekehrt passiert dies jedoch nicht. So sind es etwa nur 700 Österreicher:innen, die in der Slowakei leben, während es alleine in Kittsee etwa 1.500 bis 2.000 Slowak:innen gibt – je nachdem ob man Nebenwohnsitzer:innen mitzählt (vgl. RE3 2024: Zeile 106-113). Jene Österreicher:innen, die in den österreichischen Grenzorten südlich der Donau leben, pendeln jedoch immer noch mit großer Mehrheit nach Wien als ins viel nähere Bratislava, das ist bei der ungarischen Grenzgemeinde Rajka beispielsweise anders, dort ist auch für die einheimische Bevölkerung Bratislava interessanter als die nächstgelegene ungarische Stadt (vgl. RE2 2024: Zeile 340-348). Schlussfolgernd müsste Bratislava für Österreicher:innen als attraktives Ziel wahrgenommen werden, um hier Änderungen herbeizuführen. Die Region an der March kann

eben durch die fehlenden Brücken nicht an dem Zusammenwachsen partizipieren, was auch damit zutun hat, dass viele Slowak:innen die Pendelverbindungen in die Heimat dringend benötigen würden, um sich dauerhaft niederzulassen: „[...] ich habe Leute gekannt, die haben nachgedacht, ein Grundstück im Marchfeld zu kaufen, aber die haben dann gefragt, okay, wann kommt eine Brücke? Okay, es kommt keine Brücke, dann will ich diesen Grundstück nicht kaufen.“ (RE2 2024: Zeile 103ff.).

Regionalentwickler 1 setzt sich dafür ein, im aktiven Zusammenwachsen mutigere Wege zu gehen. So könnten beispielsweise Angern und Záhorská Ves ein grenzüberschreitendes Dorfentwicklungskonzept festlegen – auch in dem Sinne, dass früher ein gemeinsames Gewerbeareal mit der Zuckerfabrik existierte, was man damit wieder besser integrieren könnte. Jedoch spricht er auch vom teilweisen Scheitern eines grenzüberschreitenden Regionalkonzeptes, welches jedoch, von ihm scherzhaft ausgesprochen, durch einige korrupte Menschen „verseucht“ ist (vgl. RE1 2024: Zeile 172-178). Für den Anfang könnte auch nur eine Wirtschaftsbrücke gebaut werden, welche für den normalen Verkehr nicht freigegeben ist. Dies könnte sowohl in Angern und Záhorská Ves, also auch für Marchegg und Devínka Nová Ves eine Option sein, um hier mit wirtschaftlichen Kooperationen zu starten und so die beiden Regionen auch mehr anzunähern und die Grenze nutzbar zu machen. Die Ideen reichen hier bis hin zu einer speziellen Brücke, die man für diesen Wirtschaftspark andockt (vgl. RE1 2024: Zeile 361-371).

Der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr ist ebenfalls wesentlich von der Grenzinfrastruktur abhängig und stellt auch aktuell in der Wahrnehmung ein Problem dar. So wird etwa die Möglichkeit, bis Angern mit der Nordbahn zu fahren, dort über die Grenze zu gehen und in das Busnetz der Slowakei einzusteigen, vom VOR, dem Verkehrsverbund Ost-Region, wenig gepusht. Dies ist jedoch eine Frage des Marketings, die erst zur bewussten Wahrnehmung der Menschen, dass es auf slowakischer Seite ebenfalls ein funktionierendes öffentliches Verkehrsnetz gibt, führt (vgl. RE1 2024: Zeile 239-245). Eine grenzüberschreitende öffentliche Linie zwischen Österreich und der Slowakei gibt es jedoch nur mit der Buslinie 901 von Bratislava nach Hainburg, welche zu Pandemiezeiten aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt wurde. Hier hat etwa das Projekt BAUM Verhandlungen geführt und sowohl die Stadt Bratislava als auch das Land Niederösterreich an einen Tisch geholt, um diese Linie schlussendlich erfolgreich wiederzubeleben (vgl. RE3 2024: Zeile 310-315). Abseits dessen gibt

es jedoch auch zwischen Mikulov in Tschechien und Poysdorf in Niederösterreich eine weitere Buslinie mit dem Namen „Touristbus“, die auch gleichzeitig touristisch in Szene gesetzt wird (vgl. RE3 2024: Zeile 572-574).

5.2. Dekodierung der Grenze: soziokulturell, wirtschaftlich, biophysisch und politisch-administrativ

An dieser Stelle wird in Anlehnung zum Ansatz von HASELSBERGER (2014) aus Kapitel 2.2. die Grenze den Kategorien aufgeschlüsselt und damit dekodiert werden. In Erweiterung zu HASELSBERGER wurde hier die politisch-administrative Kategorie inkludiert, die jedoch auch in ihren Kategorien omnipräsent ist. Somit wird in diesem Abschnitt auch das zwischenmenschliche, behördliche, planerische und unternehmerische Handeln wie auch die Sichtweisen der Interviewpartner zu diesen Themen wiedergegeben.

5.2.1. Soziokulturelle Situation

„Die böhmische Großmutter ist [bei uns] gang und gäbe, das gibt es in der Slowakei nicht.“ (RE1 2024: Zeile 185f.).

„[...] [Eine Bekannte] hat einmal gesagt: ‚Mein Mann kommt heute am Wochenende, wo können wir denn hinfahren, dass wir was Spannendes sehen?‘ Die sind beide Lehrer. Da hab ich gesagt, wenn ihr was sehen wollt, schaut euch die Brücke ... die Fähre Záhorská Ves an und dann fahrt ihr rüber und schaut in die Slowakei. Und die ist am Abend zurückgekommen und hat gesagt: ‚Wir waren wirklich in einer anderen Welt‘. Die ist aus dem Wechsel. Roma-Kinder hat die noch nie auf der Straße gehen gesehen.“ (RE1 2024: Zeile 879-585).

Sowohl sozial als auch kulturell gibt es eine Reihe Gemeinsamkeiten aber auch Unterschiede. Wie sehr sich auf Verbindendes oder Trennendes bezogen wird ist die Frage, schlussendlich beeinflusst dies den Willen, neue Verbindungen zu schaffen ungemein. So erklärt etwa Regionalentwickler 1, dass es in Vergangenheit zwar zahlreiche Brücken über die March gegeben hat, diese jedoch stets aus wirtschaftlichen Gründen errichtet wurden und zumeist auch Gutsbetrieben gehörten. Ob die Bevölkerungen der beiden Seiten historisch tatsächlich einen engen Austausch pflegten, ist fraglich. Auch aus verwaltungstechnischer Sicht macht dies Sinn, denn die Slowakei war damals Oberungarn, Niederösterreich war wie Tschechien Teil der österreichischen Krone. Dieser Unterschied, so denkt er, dürfte offensichtlich noch

immer in den Menschen stecken (vgl. RE1 2024: Zeile 179-185). Auch Regionalentwickler 2 betont die Existenz der Grenze zwischen Österreich und Ungarn, die neben der Tatsache an einem Fluss zu liegen, auch immer schon trennend wirkte (vgl. RE2 2024: Zeile 156ff.). Das es jedoch einen gewissen kulturellen und sozialen Austausch gab, steht außer Frage. Das betont besonders der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern:

„Es sind viele herübergegangen beziehungsweise in die Slowakei gegangen. Es gibt heute noch Familien, die drüben sehr viel Verwandtschaft haben. Auf der anderen Seite herüben haben sie viele Verwandtschaften. Da sieht man, dass diese Region zusammengehört hat.“ (BM1 2024: Zeile 180-183).

Auch von den anderen beiden Bürgermeistern wird diese kulturelle Ähnlichkeit betont, so meint etwa der Bürgermeister von Hohenau: „Wenn du den Hohenauer Friedhof durchgehst, und dann den Friedhof in Moravský-Svätý-Ján durchgehst, findest du die gleichen Namen.“ (BM2 2024: Zeile 551ff.). Für den Bürgermeister von Marchegg ist die kulturelle Ähnlichkeit ein Grund, weshalb sich gerne Slowaken in seiner Gemeinde ansiedeln (vgl. BM3 2024: Zeile 182ff.). Allgemein gibt es in Marchegg und Umgebung auch eine relativ große Community an slowakischen Staatsbürger:innen, die hier wohnen und regelmäßig in die Slowakei pendeln (vgl. BM3 2024: Zeile 116ff.). Den guten kulturellen und sozialen Austausch betont besonders der Bürgermeister von Hohenau. Er funktioniert besonders gut im kulturellen und sportlichen Bereich, wo die Grenze nicht mehr spürbar wird (vgl. BM2 2024: Zeile 18ff.). So spielen beispielsweise die Kinder vom lokalen Tennisverein auch bei Turnieren in der Slowakei mit Umgekehrt laden Museen in der Slowakei zu Ausstellungen ein und Slowak:innen werden ebenfalls zurückeingeladen (vgl. BM2 2024: Zeile 478-482). Mit den Kleinprojektefonds werden Radausflüge in die jeweils andere Gemeinde mit geselligem Beisammensein veranstaltet, in dem man sich gegenseitig besser kennenlernen und austauschen kann (vgl. BM2 2024: Zeile 204-208). Im Großen und Ganzen sieht der Bürgermeister, in dessen Gemeinde sich die einzige Autobrücke befindet, die Grenze zur Slowakei kaum mehr als Barriere. Auch die Bevölkerung sieht dies laut ihm ähnlich, indem sich immer Mehr Slowak:innen in Hohenau ansiedeln, zum Einkaufen kommen oder ihre Kinder hier in den Kindergarten schicken, was für die Gemeinde auch kein Problem ist. Er betont, dass es am Anfang eher eine Einbahnstraße von der Slowakei nach Österreich war, aber heute heiraten auch Österreicher:innen auf die andere Seite der Grenze (vgl. BM2 2024: Zeile 453-460).

Doch so gut die Menschen miteinander auskommen, Hürden gibt es trotzdem. Zwei Hürden sind hier besonders auffällig. Das eine ist die Angst vor dem Fremden, die aber schon am Abnehmen ist, das andere die Sprachbarriere. Die Angst vor dem Fremden ist dabei auf österreichischer Seite wesentlich größer als auf slowakischer. Diese Angst fokussiert sich vor allem auf Roma, welche im Grenzgebiet angesiedelt wurden. Dies ist beispielsweise auch einer der Gründe, wieso es eine Fähre und keine Brücke in Angern gibt. Denn angeblich würden Roma auch das Wasser scheuen (vgl. RE1 2024: 165-169). Die Angst vor den Roma wurde von Fridrich (2011) im Kapitel 2 dieser Arbeit ebenfalls erwähnt. Auch der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern bestätigt Vorbehalte der Bevölkerung gegenüber dem Grenzübergang aufgrund von Einbruchsdelikten, die sehr oft stattfinden (vgl. BM1 2024: Zeile 185). Regionalentwickler 2 sieht hier vor allem die Angst der Österreicher:innen vor einer steigenden Kriminalität gepaart mit Vorurteilen als ein wesentliches Hemmnis des Zusammenwachsens mit der Slowakei (vgl. RE2 2024: Zeile 89f.). Der Bürgermeister von Hohenau hingegen meint, dass die Kriminalität in seiner Gemeinde nicht gestiegen ist, allgemein profitiert die Gemeinde fast nur von der Brücke und man ist froh, dass man sie hat (vgl. BM2 2024: Zeile 135-139). Vorurteile und Ängste gibt es jedoch auch auf slowakischer Seite, so berichtet Regionalentwickler 1 auch von der Angst eines Vizebürgermeisters aus Malacky, der meinte, dass mit einer Brücke die Türk:innen aus Österreich kommen würden (vgl. RE1 2024: Zeile 321f.).

„Die einen haben Angst vor den Türken. Wir haben vor den Roma [Angst]. Das geht so hin und her. Das siehst du schon an der Fähre. Wenn der große Mercedes aus Wien kommt und Roma Frauen aussteigen und dann über die Fähre zurückfahren. Auch diesen Verkehr gibt es.“ (RE1 2024: Zeile 327ff.).

Jedoch ist mittlerweile das wesentlich größere Hindernis die Sprachbarriere. Dies meint etwa auch Regionalentwickler 2, der die Sprache wie auch die kulturelle Barriere nach der biophysischen auf Platz zwei verortet (vgl. RE2 2024: Zeile 154ff.). Auf der slowakischen Seite war in früheren Zeiten Deutsch eine sehr beliebte Fremdsprache, was vor allem an Ostdeutschland, welcher ein wichtiger Wirtschaftspartner für die Tschechoslowakei war, lag. Heute hat die Popularität von Deutsch jedoch abgenommen (vgl. RE2 2024: Zeile 164-171). Auch Regionalentwickler 3 bestätigt, dass Deutsch eher von den älteren Generationen gesprochen wird, während die Jüngeren und vor allem die Menschen in Bratislava Englisch sprechen (vgl. RE3 2024: Zeile 202-206). Den wichtigen Austausch bewirken jedoch jetzt die

jungen Generationen. Da tendenziell immer mehr Slowak:innen nach Österreich ziehen und ihre Kinder hier in die Schule kommen, wachsen diese zweisprachig auf und leisten somit einen wichtigen Teil für das Zusammenleben an der Grenze (vgl. RE3 2024: Zeile 56-59). In Marchegg soll es sogar slowakische Betreuer:innen geben, die dafür sorgen, dass es keine Sprachbarrieren gibt und den Kindern so ein zweisprachiges Aufwachsen ermöglichen (vgl. BM3 2024: Zeile 130-137). Allgemein lernen die Kinder in den Kindergärten der österreichischen Grenzgemeinden slowakisch, so auch der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern. Jedoch ist das große Problem, dass dies nicht mehr in den Schulen weitergelehrt wird. Ein entsprechendes Projekt hierzu, dass das Land Niederösterreich gefördert hat, wurde nicht verlängert (vgl. BM1 2024: Zeile 290ff.). Dass man bei uns das Erlernen der Sprache so wenig fördert bedauert er, aber er verortet hier auch einen gewissen Stolz der Österreicher:innen: „Wir haben den Stolz, wir sind wir und die sind die und wir brauchen das nicht. Das ist nur in den Köpfen der Leute drinnen“ (vgl. BM1 2024: Zeile 306f.). Jedoch betont Regionalentwickler 3, dass es mit dem Projekt BIG Sprachförderunterricht an österreichischen Schulen für slowakisch gibt. Er meint jedoch, dass dies noch mehr intensiviert werden müsste (vgl. RE3 2024: Zeile 219-222). Außerdem benötigt es eine zweisprachige Schule in der Grenzregion:

„[...] es fehlt mindestens eine zweisprachige deutsch-slowakische Schule oder Gymnasium im Grenzraum. Eigentlich braucht es eine südlich der Donau. Und wenn die Entwicklung so weitergeht, irgendwann auch einmal nördlich. Das ist definitiv so.“ (RE3 2024: Zeile 223-225).

Die Sprachbarriere macht sich jedoch auch bei Kooperationen bemerkbar, so tun sich die Slowak:innen leichter mit den Tschech:innen aufgrund der sehr ähnlichen Sprache und auf der anderen Seite, im Süden gibt es die Ungar:innen, wo ebenfalls eine starke Minderheit in der Slowakei lebt, während bei uns oft auf Englisch kommuniziert werden muss (vgl. RE1 2024: Zeile 871-875). Der Bürgermeister in Hohenau meint jedoch, dass Kooperationen auf Gemeindeebene zumindest bei ihm gut funktionieren:

„Die meisten können Deutsch. Ich würde gern so gut Slowakisch können, wie sie Deutsch können. Oft haben sie aber irgendjemanden mit. Die Amtsleiterin oder die Sekretärin. Irgendwer von ihnen kann perfekt Deutsch. Wenn sie es brauchen, dann haben sie es mit. Oder wir verständigen uns mit Händen und Füßen.“ (BM2 2024: Zeile 466-469).

Auch in Marchegg ist man mit der Kommunikation auf Gemeindeebene mit der slowakischen

Seite zufrieden, auch wenn diese auf Englisch stattfindet (vgl. BM3 2024: Zeile 186-191). Einige touristische Institutionen, wie etwa die Marchfeldschlösser, Museen oder im speziellen der Nationalpark Donau-Auen, welche sogar slowakische Führungen anbieten, stellen sich zunehmend auf die slowakische Seite ein (vgl. RE1 2024: Zeile 699-703). Jedoch gibt es auf institutioneller Ebene doch noch gewisse kleinere Hürden im kulturellen Verständnis bzw. der gemeinsamen Vergangenheit. So schlug beispielsweise die österreichische Seite beim Bau der „Brücke der Freiheit“ in Schlosshof den Namen „Prinz-Eugen-Brücke“ und „Maria-Theresien-Brücke“ vor, dies wurde aber aufgrund des slowakischen Blicks auf die Monarchie abgelehnt (vgl. RE1 2024: Zeile 425-428).

Eine weitere Hürde, die noch vom Regionalentwickler 1 angeführt wurde, ist jene des Stadt-Land-Konfliktes. Diese kommt besonders im südlichen Marchfeld zu tragen, da hier auf der einen Seite mit Orten wie Marchegg, Markthof und Schlosshof sehr „bäuerliche“ Orte in Österreich direkt auf die Vorstadt von Bratislava mit Devín und Devínska Nová Ves stoßen. (vgl. RE1 2024: Zeile 301-307).

5.2.2. Wirtschaft

Die Wirtschaft an der Grenze ist wohl eines der wichtigsten Themen und gibt viel Aufschluss über den Austausch und die Zusammenarbeit, aber auch über die Potenziale und Hürden der Infrastruktur an der Grenze selbst. Historisch war die Agrarwirtschaft sehr stark. Hier gab es viel wirtschaftlichen Austausch durch Zuckerfabriken auf beiden Seiten, wo die Feldarbeiter:innen diese aus beiden Seiten belieferten (vgl. RE1 2024: Zeile 739-746). Die Marchgrenze liegt an der Nordbahn, der ältesten Bahnstrecke der Monarchie mit einer Vielzahl an Bahnhöfen, was das Gebiet für die Industrialisierung erschlossen hat. Der Grund, warum die Nordbahn auf der österreichischen Seite liegt, hat nicht nur administrative Gründe, sondern ist auch dem Gelände geschuldet. Die Kante des Wagrams hat hier Schutz vor den Überschwemmungen der March geboten. Somit war auch historisch die österreichische Seite weitaus industrialisierter als die slowakische Seite, welche bis 1989 kaum Wirtschaftsentwicklung erfahren hat. Die Nordbahn attraktiviert auch heute noch die österreichische Seite für Betriebsansiedelungen (vgl. RE1 2024: Zeile 24-37 und Zeile 742-746).

Allgemein profitiert vor allem die österreichische Seite wirtschaftlich von der Öffnung der Grenze. Der Bürgermeister von Hohenau berichtet hier ausführlich. Die Tatsache, dass hier die einzige Autobrücke über die March existiert, zieht viel Kaufkraft aus der Slowakei an und ermöglicht dem Ort einen Standortvorteil und das wirtschaftliche Gedeihen der Betriebe:

„Wirtschaftlich bringt die Brücke und der Übergang über die March ... wirtschaftlich bringt uns der natürlich schon einen Standortvorteil gegenüber anderen, weil die Slowaken, die kaufen bei uns ein. Also Hohenau hat eine Größenordnung von 2.750 bis 2.800 Einwohner, da dazwischen schwanken wir so und wenn man jetzt durch die Gemeinde schaut, wir haben im Verhältnis zu unserer Größe doch sehr viel zu bieten an Märkten. [...] das kommt nicht nur von unseren Leuten, diese Kaufkraft.“ (BM2 2024: Zeile 86-92).

So hat es auch einen Wandel über die Jahre gegeben. Anfangs fuhren die Leute aus Österreich in die Slowakei einkaufen, weil es billiger war. Doch durch das Anpassen der Preisniveaus, der Qualität der österreichischen Waren und den Slowak:innen, die in Österreich arbeiten, hat sich dies in den letzten 10-15 Jahren gewandelt (vgl. BM2 2024: Zeile 91-108). Die gewaltige Kaufkraft, die durch die Menschen aus der Slowakei kommt, bestätigt auch Regionalentwickler 1:

„Aber es bringt Hohenau [etwas]. Ein Dorf, wo mehr Pensionisten [...] wohnen, das schon einen Bevölkerungsrückgang hatte, hat die meisten Supermärkte, weil Slowaken einkaufen gehen, weil Slowaken zur Bahn fahren [...] [und] bevor sie heimfahren, noch einkaufen.“ (RE1 2024: Zeile 154-157).

Die meisten Slowak:innen, die in Hohenau und Umgebung arbeiten, sind in den Bereichen Pflege, Medizin, Gastronomie und Bauwirtschaft tätig (vgl. BM2 2024: Zeile 496ff.). Umgekehrt gibt es aber nur selten Österreicher:innen, die in der Slowakei arbeiten, da das Lohngefälle noch immer zu groß ist (vgl. BM2 2024: Zeile 500). Besonders bemerkbar machten sich die slowakischen Pendler:innen zur Zeit der Corona-Lockdowns. Da ein Großteil der slowakischen Arbeitskräfte in Österreich in der Pflege und im Gesundheitssektor tätig war, konnten sie ohne strenge Vorgaben die Grenze passieren und in Österreich weiterarbeiten. Dies führte jedoch auch dazu, dass die sehr gute Einkaufsinfrastruktur durch die Grenzgänger:innen aus der Slowakei lahmgelegt wurde:

„Und alle, die da beruflich tätig waren, die auch notwendig waren, Pflegerinnen, Pfleger, Ärzte, die haben schon herüber dürfen. Die sind auch kontrolliert worden, aber die haben ein Papier gehabt, das hat sie dann zum Einreisen berechtigt und die waren dann halt alle einkaufen. Gleich für die ganze Familie, die da drüben eingesperrt war. Also da waren unsere Märkte ausverkauft, bei gewissen Sachen. Und für unsere eigenen war es schwierig, weil die waren halt im Lockdown“ (BM2 2024: Zeile 71-76).

Jedoch sieht der Bürgermeister hier auch die guten Seiten. Wenn auch die Märkte teilweise leer waren, so hat die Kaufkraft Arbeitsplätze gesichert und es musste niemand in Teilzeitarbeit geschickt werden, weil nichts los war (vgl. BM2 2024: Zeile 358-389). Eine Entwicklung in die Richtung, dass auch Menschen aus Österreich in die Slowakei einkaufen gehen, ist nur in gewissen Maßen nahe der Stadt Bratislava. Hier schwärmte beispielsweise ein Bürgermeister im Marchfeld gegenüber Regionalentwickler 2, dass er gerne von dem billigeren Kulturangebot in der Slowakei, speziell der Oper, Gebrauch macht und auch die Sonntagsöffnungszeiten der Baumärkte nutzt (vgl. RE2 2024: Zeile 146-149).

Das Thema Arbeit ist ein wesentliches, ähnlich wie in Hohenau berichtet auch der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern, dass die meisten Arbeitskräfte im Gesundheitssektor und der Gastronomie arbeiten. Umgekehrt kennt er aber keine Person aus Österreich, die in der Slowakei arbeitet (vgl. BM1 2024: Zeile 234-242). Ähnliche Aussagen kommen auch vom Bürgermeister von Marchegg (vgl. BM3 2024: Zeile 159ff.) und vom Regionalentwickler 3 (vgl. RE3 2024: Zeile 175ff.). Grund hierfür ist immer der Unterschied im Lohnniveau. Doch laut Regionalentwickler 3 soll sich dies in den nächsten Jahren ändern. In einigen Bereichen wie der EDV sind die Löhne wesentlich gestiegen und laut dem Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche (WIIW) soll es bereits im Jahr 2030 einige Branchen geben, die in der Slowakei bessere oder zumindest gleiche Löhne wie in Österreich zahlen. Im Weiteren soll es dann auch Menschen geben, die von Österreich in die Slowakei pendeln (vgl. RE3 2024: Zeile 140-146).

Auch für Betriebe wird die Grenze mit entsprechenden Verbindungen wichtig sein, doch hier findet entsprechender Austausch noch zaghaft statt. Der ursprüngliche Plan, durch einen Wirtschaftspark in Marchegg von der Automobilindustrie in Devínska Nová Ves zu profitieren, scheiterte bereits, wie im Kapitel 2 von Fridrich (2011) erklärt. Jedoch, so der Bürgermeister von Marchegg, entwickelt sich der Ecoplus-Wirtschaftspark langsam. So gab es erst jüngst zwei Bauverhandlungen mit Firmen. Eine davon ist ein Gartenbetrieb, welcher eine Betriebsansiedelung plant. Der Wirtschaftspark wurde mit einer Gleisanbindung sowohl zur Nordbahn als auch zur Ostbahn mit der sich in Ausbau befindlichen Grenzinfrastuktur ausgestattet, was auch die Option des grenzüberschreitenden Handels nicht ausschließt (vgl. BM3 2024: Zeile 274-283). Insgesamt meint der Bürgermeister jedoch, dass viele Firmen sich

aufgrund der fehlenden Straßenanbindung nicht ansiedeln würden. Im Speziellen stellt die sich in der Schwebe befindende Marchfeldschnellstraße S8 hier das Hauptproblem dar, weswegen letztendlich nur Firmen, die von der Gleisanbindung profitieren, Interesse haben (vgl. BM3 2024: Zeile 283-288).

Für die ganze Grenzregion gesprochen kann jedoch gesagt werden: Will man wirtschaftliche Kontakte in die Slowakei knüpfen, wird dies eher still und leise bzw. „unter der Hand“ gemacht, auch wenn es gewisse Plattformen und Förderangebote für Unternehmer:innen gibt (vgl. RE1 2024: Zeile 793-796). Jedoch sorgte die Möglichkeit einer potenziellen Straßenverbindung in die Slowakei auch zu Ängsten in der lokalen Wirtschaft: „Sicher auch die Angst, dass die Wirtschaft durchaus auch Bedenken gehabt hat, dass plötzlich dann Betriebe in der Slowakei rüberarbeiten könnten, was sie mit Tschechien ja machen.“ (RE1 2024: Zeile 85ff.). Jedoch ist einerseits zu sehen, dass in Hohenau lokale Betriebe profitieren und auf der anderen Seite dient wiederum die Grenzregion südlich der Donau als Beispiel. Regionalentwickler 3 betont, dass einst sowohl die Region um Hainburg wie auch das Marchfeld am Ende der westlichen Welt gesehen wurden, jedoch die Region um Hainburg, Berg und Kittsee nun durch die slowakischen Grenzgänger:innen massiv wirtschaftlich wächst (vgl. RE3 2024: Zeile 149-155). Auch Regionalentwickler 2 betont den Effekt der wirtschaftlich starken Region Bratislava auf die umliegenden Gemeinden in Österreich, der nicht nur mit Grenzgänger:innen, sondern auch durch Zuzüge zu einer Stärkung der Region geführt hat (vgl. RE2 2024: 197-211).

Ein Sektor, der in der Marchregion jedoch stark durch den Austausch wächst, ist jener des Tourismus. So gibt es im Schloss Marchegg beispielsweise slowakische Angestellte, welche Führungen auf Slowakisch anbieten (vgl. BM3 2024: Zeile 232-239). Im Schlosshof stammen ganze 30% der Besucher:innen aus der Slowakei, was Regionalentwickler 1 als „sehr, sehr viel“ bezeichnet. Auch umgekehrt gibt es immer mehr Österreicher:innen die durch den Radtourismus die slowakische Seite nach Devín entlangfahren und den Ribiselwein genießen (vgl. RE1 2024: Zeile 444-447). Allgemein setzt die Region auf den boomenden Natur- und Radtourismus, der einerseits die Menschen beider Seiten verbindet und andererseits auch eine gewisse Wertschöpfung für die Region bringt (vgl. BM3 2024: Zeile 345ff. und BM1 2024: Zeile 369-376).

Einen ebenso wichtigen Faktor für die Wirtschaft stellen Slowak:innen, welche nach Österreich ziehen, dar. In Österreich, speziell südlich der Donau, bekommen diese laut Regionalentwickler 3 Einfamilienhäuser zu vergleichbaren Konditionen wie in der Slowakei. Jedoch sind diese in der Metropolregion Bratislava bereits Mangelware. Ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor ist hier aber, dass diese Slowak:innen vermehrt aus der gebildeten oberen Mittelschicht bzw. sogar Oberschicht kommen (vgl. RE3 2024: Zeile 177-186). Eine umgekehrte Entwicklung, dass Österreicher:innen nach Bratislava ziehen, gibt es jedoch nicht, da es hier keinen Anreiz gibt, da sogar die Grundpreise teurer sind (vgl. RE3 2024: Zeile 115ff.). Regionalentwickler 2 bestätigt diese Entwicklung ebenfalls:

„[...] es hat sich aber auch gezeigt, dass diejenigen, die umziehen ... die sind überdurchschnittlich gebildet und die verdienen überdurchschnittlich auch im Vergleich zu Bratislava und im Vergleich zu den österreichischen Gemeinden ist es ein noch größerer Unterschied. Also wirtschaftlich wächst damit die Gemeinde sozusagen. Es kommen diejenigen, die besser gebildet sind und die besser verdienen sozusagen.“ (RE2 2024: Zeile 212-216).

Speziell in dieser Gruppe gibt es auch eine Vielzahl an Menschen, die sich das „Beste aus beiden Welten“ holen und sowohl günstig in Österreich wohnen, aber die billigeren Dienste in der Slowakei (z.B. Ärzt:innen und Freizeitaktivitäten) in Anspruch nehmen (vgl. RE2 2024: Zeile 191ff.). Auch Regionalentwickler 1 spricht hier davon, dass sich diese Grenzgänger:innen das „Beste aus beiden Welten“ holen. Er spricht in diesem Zusammenhang auch davon, dass dies nur von den Slowak:innen so ausgenutzt wird. Auf der anderen Seite betont er, dass man so etwas im Marchfeld nur im Kleinen entwickeln sollte, um nicht „so eine überhitzte Situation“ wie im Süden vorzufinden (vgl. RE1 2024: 682-689). Eine Nutzbarmachung der Grenzunterschiede findet also vor allem durch Slowak:innen statt.

Ideen für die Zukunft der Wirtschaft an der Grenze nennt er hierbei ebenfalls: So kann durch eine bessere Anbindung durchaus auch unternehmerisch von der Nähe zu Bratislava profitiert werden. Das Potenzial muss hierfür nur entdeckt werden und ins Bewusstsein dringen. Ebenso ist die Idee vom Automobilcluster durch den potenziellen Bau der Marchfeldschnellstraße noch nicht komplett vom Tisch, wenn auch unrealistischer und mit diversen Hürden, wie etwa den Lohnunterschieden, die Österreich als Standort benachteiligen würden, versehen (vgl. RE1 2024: Zeile 752-761).

5.2.3. Biophysische Grenze und Natur

„Es trennt immer noch, Wasser trennt. Es verbindet nicht, und solange es keine vernünftigen Verbindungen – in der Mehrzahl – gibt, ist das ein Problem.“ (BM1 2024: Zeile 249f.).

Die March, als vergleichsweise breiter Fluss, stellt die natürliche biophysische Grenze zur Slowakei nördlich der Donau dar. Bei näherer Betrachtung fallen in diesem Zusammenhang immer wieder die gleichen Faktoren auf, die ein Zusammenwachsen der Region erschweren. Einer dieser Gründe ist die Tatsache, dass die March, bedingt durch viele Seitenarme ein großes Überschwemmungsgebiet darstellt, dass sich vor allem auf slowakischer Seite stärker zeigt, da die österreichische Seite an der Kante zum Wagram liegt und so eine nähere Siedlung bzw. Industrialisierung an der March zulässt, was sich auch am Verlauf der Nordbahn zeigt (vgl. RE1 2024: Zeile 24-31). Wie bereits in vorhergehenden Unterkapiteln beschrieben, besteht durch dieses Überschwemmungsgebiet etwa in Hohenau, aber auch bei potenziellen anderen Standorten die Notwendigkeit, dass Zufahrtsstraßen länger geführt werden und nur schwer hochwassersichergemacht werden können (vgl. BM2 2024: Zeile 318-321). Der Bürgermeister von Marchegg meint hierzu ebenfalls, dass der nächste Ort von Marchegg etwa 8 Kilometer hinter der Grenze liegt und nicht wirklich eine Anbindung hätte (vgl. BM3 2024: Zeile 153-157). Hinzu kommt, dass der Fluss regelmäßig Hochwasser führt, was sowohl den Fährbetrieb in Angern als auch die Brücke in Hohenau für mehrere Wochen lahmlegt (vgl. BM1 2024: 75-80 und BM2 2024: Zeile 323-329). Näheres zur Hochwasser- und Überschwemmungsproblematik wurde im Unterkapitel 5.1.1. dargestellt.

Ein weiterer Aspekt, der hier trennend wirkt und Brückenbauvorhaben erschwert, ist der Naturschutz. So sind viele Abschnitte, wie etwa jenes der Dolný les in der slowakischen Gemeinde Vysoká pri Morave hochqualifizierte Naturschutzgebiete (vgl. RE1 2024: Zeile 253-256). Die Interviewpartner erklären stets die Wichtigkeit des Naturschutzes, aber eben auch dessen mächtige Stellung, der ihm eine Vorrangstellung einräumt:

„[...] das ist oft nicht einfach. Der Naturschutz ist wichtig, aber auch mächtig. Und auch da gibt es Auflagen, die sind nicht so ohne. Also wenn man da eine Brücke macht, muss man auf alles Mögliche [...] aufpassen, naturschutzrechtlich.“ (vgl. BM2 2024: Zeile 315-317).

Jedoch, und das ist an dieser Stelle wichtig, gibt es ein Kommittent bzw. einen „Deal mit dem Naturschutz“, wie es Regionalentwickler 1 nennt. An ehemals bestandenen Grenzübergängen

ist demnach die Errichtung von Brücken erlaubt (vgl. RE1 2024: Zeile 520-525). „Dort wo bereits einmal was war, wo meistens ein alter Weg bestanden hat, dort ist dann auch ein Grenzübergang möglich.“ (RE1 2024: Zeile 528f.). Dies würde die Anzahl an möglichen Brücken oder Fähren in Anlehnung an Kapitel 4 auf maximal 13 festlegen.

Regionalentwickler 1 und der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern geben noch einen weiteren Aspekt zu bedenken: Im Grunde ist das Marchfeld bzw. der Bezirk Gänserndorf nicht nur an der Marchgrenze von der Slowakei getrennt, sondern auch an der Donau vom Bezirk Bruck/Leitha. Hier wurde erst in den 1970er Jahren eine Donaubrücke von Stopfenreuth nach Deutsch-Altenburg bei Hainburg geschaffen. Eine zweite existiert nicht. Diese Abgeschiedenheit mit wenig Infrastruktur hat jedoch auch das Marchfeld als landwirtschaftliche Region bzw. als „Kornkammer Österreichs“ geprägt (vgl. RE1 2024: Zeile 619-629 und BM1 2024: Zeile 208-215). Der Donaauraum ist naturschutzrechtlich ähnlich geschützt und bildet über die gesamte Länge des Bezirks Gänserndorfs bzw. des Bezirks Bruch/Leitha den Nationalpark Donau-Auen. Dieser Nationalpark soll im Rahmen eines Projektes, indem auch mit der österreichischen Seite zusammengearbeitet wird, auf die slowakische Seite erweitert werden, um den Raum zu erhalten und vor Verbauung zu schützen (vgl. RE1 2024: Zeile 637-638).

5.2.4. Politisch-Administrative Situation

Die Unterschiedlichkeit der beiden rechtlichen und politischen Vorgaben, der Zuständigkeiten wie auch die unterschiedliche Planungskultur machen eine problemlose Zusammenarbeit wesentlich herausfordernder. Dies berichten die meisten der Interviewpartner. Ein unerwartetes Hindernis bei der Planung von Infrastruktur, im speziellen Brücken, ist hierbei die Tatsache, dass Österreich und die Slowakei andere Meereshöhen verwenden (vgl. RE1 2024: Zeile 261-264). Dies ist in Vergangenheit nur durch eine Evaluierung aufgefallen:

„Das ist insofern interessant, weil am Anfang hat an das niemand gedacht. Dann hat man halt die Daten verglichen und wenn man da nicht evaluiert hätte, gesagt [hätte]: ‚Aha, wir müssen uns um 57 Zentimeter anders orientieren‘, dann wären die Brücken in der Mitte eine höher gewesen und eine niedriger.“ (RE1 2024: Zeile 263-266).

Des Weiteren berichtete Regionalentwickler 1, dass die Planung mit den Slowaken aufgrund deren Verwaltungs- und Planungskultur äußerst schwierig ist. Ein Slowake hat ihm dies so erklärt, dass die Slowakei erst seit 1993 selbstverwaltet wird. Davor war Prag verantwortlich, davor Ungarn etc. und somit hat sich eine eigenwillige, strenge und „überkorrekte“ Auslegung von manchen Rechten ergeben. Dies hat einerseits mit der Ausbildung in den Universitäten zutun, auf der anderen Seite versucht man jedoch auch mit einer solchen strengen Auslegung Korruption zu verhindern (vgl. RE1 2024: Zeile 536-555).

Von den Unterschieden, welche auch von Österreich bedacht werden müssen, berichtet auch der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern, dass die Verwaltungsstruktur der Straßen in der Slowakei anders funktioniert:

„Man muss wissen, da drüben funktioniert die Welt ein bisschen anders, da ist jetzt nicht das Land zuständig, zum Beispiel für die Landesstraßen oder Bundesstraßen, sondern die Gemeinde zur Erhaltung, dementsprechend ist die Infrastruktur nicht die allerbeste und die wünschenswerteste [...]“ (vgl. BM1 2024: Zeile 27ff.).

Relativ ähnlich sind jedoch die Interessenskonflikte zwischen Gemeinde und Land bzw. Kreis (vgl. BM1 2024: Zeile 55ff.). Jedoch berichtet er auch davon, dass es eine Herausforderung sei, dass in der Slowakei die politischen Verantwortungsträger:innen so oft wechseln und dadurch wenig Planungssicherheit gegeben ist (vgl. BM1 2024: Zeile 59-62). Jedoch betont er auch die gute Zusammenarbeit der Gemeinden Angern und Záhorská Ves, was jedoch auch an den guten Deutschkenntnissen des dortigen Bürgermeisters liegt (vgl. BM1 2024: Zeile 224). Allgemein dürften beide Seite jedoch andere Ansätze verfolgen, was auf die unterschiedlichen administrativen Systeme zurückzuführen sind. Hierbei ist die Bürokratie und Administration definitiv eine Hürde (vgl. BM1 2024: Zeile 282-285). Im Gegensatz dazu sieht der Bürgermeister von Marchegg keinerlei politische oder administrative Hürden (vgl. BM3 2024: Zeile 173). Jedoch ist die Zusammenarbeit nicht so eng wie mit österreichischen Gemeinden, weil die slowakischen Gemeinden auch nicht in Institutionen wie dem Gemeindebund oder Städtebund vertreten sind. Die Zusammenarbeit findet dann eher in Bereichen wie Veranstaltungen und gemeinsamen Projekten bzw. Interreg-Projekten statt (vgl. BM3 2024: Zeile 239-244).

Die größten behördlichen Einschränkungen und Hürden der vergangenen Jahre fanden jedoch einerseits in den Coronajahren und andererseits durch die Migration von 2015 statt.

Besonders in den Coronajahren fanden Rückschritte in der Kooperation statt, da man sich hier mehr auf die eigene Grenze als auf das Verbindende fokussiert hat: „[...] was grenzüberschreitend war, war in dem Fall weniger wichtig, weil es ja um die Eindämmung der Pandemie geht. Und das waren äußerst schwierige Zeiten, sage ich mal.“ (RE3 2024: Zeile 48ff.). Auch Hohenau hat die Pandemie durch Hamsterkäufe von Grenzgänger:innen besonders hart erlebt: „da hat sowas wie Hamsterkauf, der Begriff, in unserer Gemeinde ganz, ganz andere Dimensionen dann noch bekommen“ (BM2 2024: Zeile 27ff.). Wobei man hier auch sehr froh war, dass die slowakischen Kräfte im Pflege- und Gesundheitsbereich die Grenze zwar mit Kontrolle und Einreisebestätigung, aber doch passieren durften. Ohne diese Arbeitskräfte hätte man laut dem Bürgermeister von Hohenau die Krise nicht so einfach bewältigen können (vgl. BM2 2024: Zeile 31-38 und Zeile 71-76). Die zweite große Herausforderung fand durch die Migrationskrise von 2015 statt. Ab 2015 kam es hierbei wieder zu fast durchgehenden Grenzkontrollen, womit die Grenze wieder spürbar wurde. So kam es an starken Einkaufssamstagen an der Grenze in Berg oft zu einer Staubildung mit Wartezeiten: „Und da kann es schon mal passieren, dass man eine halbe Stunde wartet oder länger an der Grenze. Dadurch, dass einfach jedes Auto angehalten wird und geschaut wird, ob eh kein Flüchtling drinnen sitzt“ (RE3 2024: Zeile 231ff.). Auch in Hohenau war dies eine große Herausforderung, wobei man hier letztendlich Angst hatte, dass der kleine Grenzübergang als Ausweichroute von Schlepper:innen benutzt werden würde (vgl. BM2 2024: Zeile 14ff.). Der Bürgermeister hat hierbei beim Land und Bund interveniert, damit die Grenze kontrolliert wurde, was jedoch auch dazu führte, dass die Polizei ihren anderen Tätigkeiten kaum noch nachkam (vgl. BM2 2024: Zeile 44-64). Allgemein war die illegale Einwanderung jedoch sonst nie ein großes Thema in Hohenau (vgl. BM2 2024: Zeile 24ff.).

Eine große Hürde bei gemeinsamen Projekten spielt die Bürokratie in Österreich. Hier gibt es laut dem Bürgermeister von Hohenau viel zu viele Kriterien und Vorgaben, welche genau erfüllt werden müssen. So gibt es ein langes Hin und Her mit der Förderstelle, bis etwas passte. In der Slowakei läuft dies jedoch besser, da sich hierum nicht die Gemeinde, sondern die Region oder das Ministerium kümmert, die dafür sorgt, dass hier die Förderungen besser ausgeschöpft werden. Somit bleibt viel Potenzial auf österreichischer Seite auf der Strecke (vgl. BM2 2024: Zeile 153-164). Konkret erklärt er dies so: Eine Gemeinde in Österreich muss grenzüberschreitende Projekte vorfinanzieren, die Förderung wird jedoch erst später ausbezahlt und hierbei ist fraglich, wie hoch die Förderquote ist, je nachdem, was im Projekt

beachtet wurde und wie dies ausgelegt wird. Somit ist es für die Gemeinden ein Risiko solche grenzüberschreitenden Projekte umzusetzen, da nie klar wird, ob man nun 85% oder doch nur 40% Förderung bekommt. Dadurch, dass dies jedoch auch noch auf mehrere Zwischenabrechnungen aufgeteilt und sehr lange bearbeitet wird, entsteht zusätzlicher Mehraufwand. So berichtet er, dass das letzte Projekt bereits am 31.12.2022 abgeschlossen wurde, die administrative Kraft zur Abrechnung, welche extra für dieses Projekt angestellt wurde, jedoch noch immer angestellt ist, da die Abrechnung so lange dauert. Diese Kraft muss die Gemeinde jedoch selbst zahlen (vgl. BM2 2024: Zeile 165-179). Die Förderquote ist jedoch auch davon abhängig, wie viele Projekte eingereicht wurden und somit teilt sich das Geld noch einmal auf. Der Bürgermeister meint, dass dies in der Slowakei viel besser organisiert ist, da hier Bund und Land die Förderungen direkt bekommen und die Gemeinden unkomplizierter unterstützen (vgl. BM2 2024: Zeile 187-197).

Auf konkrete Beispiele zu den bürokratischen Hürden gefragt, meint der Bürgermeister von Hohenau, dass man jedes Meeting nachweisen musste, um die Personalkosten der teilnehmenden Personen bezahlt zu bekommen. Ein unterschriebenes Protokoll reicht jedoch nicht, es mussten auch Fotos mit den Teilnehmer:innen gemacht werden. Hier gab es bereits Probleme, weil zu wenig Fotos vorhanden waren. Diese Fotos durften auch ausgedruckt verschickt werden, was dazu führte, dass die Gemeinde 200 Fotos ausdruckte und in einen Ordner verschickte und selbst das reichte nicht, da aus den ausgedruckten Fotos kein Datum hervorging (vgl. BM2 2024: Zeile 217-229). Er skizziert auch ein anderes Beispiel, wo es um eine Biologin geht, die im Rahmen eines Projekts Aufzeichnungen machte. Für sie reichte hierbei eine A4-Seite, für das Land jedoch nicht (vgl. BM2 2024: Zeile 232-240). Allgemein ist es bei Interreg-Projekten ebenfalls immer so, dass es einen Lead-Partner benötigt. Hier merkt der Bürgermeister auch an, dass dies stets ein Partner in der Slowakei war, jedoch nie jemand in Niederösterreich (vgl. BM2 2024: Zeile 249-252). Aber auch auf slowakischer Seite gibt es Hürden, so ist dort das Vergabewesen komplizierter und das eigentliche Projekt abzuarbeiten ist ebenfalls schwieriger (vgl. BM2 2024: Zeile 272-277). Auch Regionalentwickler 3 meint, dass die Interreg-Mittel einerseits ein wichtiger Motivator für die Regionalentwicklung und die Zusammenarbeit ist, jedoch besonders für kleinere Partner einen großen Aufwand bedeutet:

„Vor allem im Weinviertel gibt es Gemeinden, die da sehr aktiv waren in der Vergangenheit, zum Beispiel Marchegg oder Hohenau. Aber das ist eher so die Ausnahme, weil das für Gemeinden eigentlich schwierig ist, für so eine kleine Organisation, sich da Mittel abzuholen, weil es einfach komplex ist in der Abwicklung. Es ist jetzt einfacher geworden, aber es ist nach wie vor für kleinere Organisationen eine gewisse Komplexität.“ (RE3 2024: Zeile 62-66)

Solche Hürden sind auch mitverantwortlich, weswegen sich die Regionen in Wirklichkeit parallel nebeneinander entwickeln. Regionalentwickler 1 meint hier, man müsste eine gemeinsame Entwicklung besser abstimmen und es benötigt Menschen oder Institutionen, die so etwas lenken (vgl. RE 2024: Zeile 802-805). Regionalentwickler 3 stellt jedoch ebenfalls bürokratische Hürden speziell bei den Grenzgänger:innen fest. So ist es ein Problem, dass die Slowak:innen in Niederösterreich – im Gegensatz zu Wien – nicht als Volksgruppe anerkannt werden, obwohl es bereits eine große Gemeinschaft südlich der Donau gibt. Umzüge sind jedes Mal eine große Herausforderung, da alles umgemeldet werden muss, deswegen hat das BAUM-Projekt eine Broschüre, die Slowak:innen dabei hilft, herausgegeben (vgl. RE3 2024: Zeile 228-257). Jedoch betont er auch, dass es an vielen Stellen gut funktioniert, man fällt nirgendwo „raus“, vieles wird gegenseitig angerechnet etc. Das hat jedoch vor allem mit der EU zutun (vgl. RE3 2024: Zeile 259-262). Aber auch hier gibt es Menschen, die sich diese administrative Situation zunutze machen. So sind auf österreichischer Seite die Sozialleistungen höher, die Familienbeihilfe ist in der Slowakei jedoch auch schon auf einem ähnlichen Niveau. Eine Autoanmeldung ist jedoch noch in der Slowakei günstiger (vgl. RE3 2024: Zeile 275-281) Somit können sich einige Menschen an der Grenze die Situation zunutze machen.

5.3. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Grenzüberschreitende Projekte führen zu mehr Austausch, schaffen eine gemeinsame Basis und stärken das gegenseitige Vertrauen. Zumindest wenn die Zusammenarbeit erfolgreich verläuft. Doch sie verlaufen auch nicht immer erfolgreich. Die Interviewpartner haben von zahlreichen Projekten, ihren Potenzialen und Schwierigkeiten berichtet. In dem nächsten Unterkapitel geht es um die gemeinsamen Projekte wie auch um die Ausgestaltung des Austausches zwischen Österreich und der Slowakei. Dabei wird kurz auf die von den Interviewpartnern als wichtig empfundenen Projekte eingegangen.

5.3.1. Gemeinsame Projekte

Die wichtigsten Projekte sind den Bereichen Natur, Kultur, Know-how Transfer, Mobilität und Tourismus zuzurechnen. Dabei sind die meisten Projekte auf Förderungen aus dem Interreg-Programm angewiesen. Regionalentwickler 1 betont hierbei, dass mit Interreg eine völlig neue Form der Grenzregionenförderung geschaffen wurde, die die entsprechenden Regionen wesentlich aufgewertet haben:

„Früher hat eine Förderstelle gesagt: ‚Was, da in Bernhardsthal oben? Was? touristische Infrastruktur fördern? Unterstützen? Da oben im Eck, wo keiner hinkommt, im nordöstlichsten Eck Österreichs?‘. Mit Interreg sind die Länder, die Landkreise verpflichtet, Mittel für diese Aktivitäten bereitzuhalten. Das heißt, als kleine Gemeinde kannst du sagen, ich bin Interreg, ich mache das mit meinem Nachbarn, der braucht das auch, wir beide kriegen das. Eigentlich vom Prinzip her logisch. Wie vieles wird es ein bisschen ... alles zu kompliziert und rechtlich schwieriger, aber umgekehrt: Man kommt zusammen.“
(RE1 2024: Zeile 843-849).

Somit kann Interreg als ein Segen für die Grenzregionen gesehen werden, mit dem Projekte gefördert werden, für die das Land oder der Bund ehemals keine Mittel bereitstellen wollten. Leider meint der Regionalentwickler, dass das Interreg-Programm aktuell wieder mehr ins Hintertreffen gerät, obwohl es viele Perspektiven bietet, die genutzt werden müssen (vgl. RE1 2024: Zeile 860ff.). Für das Thema Mobilität betont Regionalentwickler 3 jedoch, dass es in der aktuellen Periode keine Förderpriorität für Mobilität gibt, was das Einreichen solcher Projekte aktuell schwieriger macht (vgl. RE3 2024: Zeile 357-360). Jedoch, so Regionalentwickler 2, bleiben die Mittel für Infrastrukturprojekte wie Autobahnen und Eisenbahnen wichtig (vgl. RE2 2024: Zeile 310ff.).

Regionalentwickler 3 bewertet das Projekt „Mosquito Bioregulation“ zur biologischen Gelsenregulierung entlang der March und in Bratislava als das erfolgreichste Projekt. Hier hat es einen enormen Know-how-Transfer von Österreich in die Slowakei gegeben. Denn die Gelsen werden in den Gemeinden entlang der March wie auch in Bratislava aufgrund ihrer Anzahl zu einem großen Problem. Durch die geteilte Erfahrung aus Österreich ist es den Gemeinden und der Stadt Bratislava gelungen, das Problem in den Griff zu bekommen (vgl. RE3 2024: Zeile 374ff.). So kann der Regionalexperte selber berichten:

„Also ich wohne ja selbst in Bratislava, ich kriege das ja auch mit, dass das tatsächlich weniger geworden ist, dass das teilweise extrem war mit der Gelsenplage da, sogar in der Altstadt, und seit die das umgesetzt haben, muss ich sagen, funktioniert das. Ich würde sagen, das ist schon ein Verdienst von dem Projekt, weil dadurch Mittel hereingeholt werden konnten und auch die österreichische Seite hat natürlich profitiert, weil die hat ja auch Dinge finanzieren können über das.“ (RE3 2024: Zeile 376-381).

Das Projekt „Mosquito Bioregulation“ wurde mithilfe des BAUM-Projekts und den Regionen imitiert, nicht etwa vom Land Niederösterreich. In Hohenau gibt es hierzu auch den Verein zur biologischen Gelsenregulierung (vgl. RE3 2024: Zeile 341-344). Die Wichtigkeit dieses Projekts betont auch der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern, der die Regulierung von Gelsen auch als wichtigen Bestandteil für den Tourismus sieht (vgl. BM1 2024: Zeile 276-279). Der ebenfalls involvierte Bürgermeister von Hohenau betont bei der Gelsenregulierung den guten Austausch und die Kooperation in diesem zweijährigen Projekt (vgl. BM2 2024: Zeile 144-147 und Zeile 196-200). Ein Teil dieses Projekts war etwa auch die Bestimmung der Moskitos durch eine Biologin (vgl. BM2 2024: Zeile 236f.).

Ein weiteres Projekt, das ebenfalls im Naturraum angesiedelt ist, sind die Ökozentren zur Umweltbildung. Laut dem Bürgermeister von Hohenau gibt es aktuell fünf Umweltzentren, drei davon in der Slowakei und zwei in Österreich, die gemeinsam gestaltet wurden (vgl. BM2 2024: Zeile 210f.).

„Ziel von dem Projekt war im Öko-Management zu zeigen, wie wertvoll die March-Thaya-Auen sind und dass man das auch der Bevölkerung aufzeigt. Wir haben da in Hohenau zum Beispiel eine Ausstellung über das Projekt finanziert und das Bewusstsein geweckt, dass es gut wäre, wenn wir die March-Thaya-Auen erhalten“ (BM2 2024: Zeile 211-214).

In Bratislava wird aktuell ein großes Ökozentrum gebaut, weitere befinden sich etwa in Devínska Nová Ves, in Stupava, in Marchegg im Schloss und in Hohenau mit der Thematik der March-Thaya-Auen. Diese Ökozentren dienen wiederum auch der Förderung des Tourismus. Insbesondere der Bürgermeister von Marchegg betont, dass es hier einen regen Austausch gibt mit Schulen aus der Slowakei, die eine Exkursion nach Österreich machen und umgekehrt (vgl. BM3 2024: 32-37 und RE1 2024: Zeile 912-919). Aber auch beim Tourismus setzt man auf einen sanften Naturtourismus mit Fahrradwegen an beiden Seiten, die auch entsprechend gemeinsam geplant werden und wo auf gegenseitige Wünsche eingegangen wird, etwa bei der Beschilderung der Radwege (vgl. BM3 2024: Zeile 345ff. und Zeile 375-379).

Speziell in der Region um Bratislava ist das bereits in Kapitel 2 erwähnte Projekt BAUM mit diversen Initiativen aktiv, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit voranzutreiben. So ist dieses vielerorts als „Geburtshelfer“ aktiv und hat bis jetzt sechs Interreg-Projekte veranlasst. Viele Projekte benötigen dabei auch die entsprechenden finanziellen Mittel und bestehen sonst nur aus ca. drei Workshops (vgl. RE3 2024: Zeile 299-302). Diese sechs Projekte umfassen ein Budget von mehreren Millionen Euro und wären ohne die Initiative vom BAUM wohl schwer möglich geworden. Darüber hinaus gab es auch mehrere kleine Projekte (vgl. RE3 2024: Zeile 305-310). Schwierig gestaltet sich die Situation jedoch, wenn sich etwa keine Institution bereiterklärt Interreg-Partner zu sein. In solchen Fällen wird pausiert (vgl. RE3 2024: Zeile 350ff.). Oft passiert hier auch einige Zeit lang nichts und ein bis zwei Jahre später wird das Projekt wieder aufgegriffen und umgesetzt (vgl. RE3 2024: Zeile 642-648). Fraglich bei vielen Projekten ist auch, wie es nach der Förderperiode weitergeht (vgl. RE3 2024: Zeile 387-389).

Ein von BAUM initiiertes Projekt im Bereich Mobilität stellt beispielsweise die Wiederbelebung der Buslinie 901 zwischen Bratislava und Hainburg dar, ebenfalls war BAUM der Initiator des auch für das Marchfeld relevanten Projekts „Clean Mobility“. In diesem Projekt sollte saubere Mobilität zwischen der Slowakei und Österreich gewährleistet werden. So etwa mit Transportmöglichkeiten, aber auch mit dem Fahrrad, etwa mit Fahrradboxen (vgl. RE3 2024: Zeile 310-315 und Zeile 225-232). Das Projekt BAUM stützt sich ebenfalls für das Kanu-March Projekt ein, bei dem eine Kanu-Infrastruktur entlang der March mit Anlegeplätzen auf beiden Seiten entstehen soll, um hier den sanften Tourismus und den Wassersport zu fördern. Aktuell gibt es nur eine legale Kanuanlegestelle an der March im slowakischen Gajari. BAUM recherchiert hierzu seit 2019 und hat auch Studien in Auftrag geben. Dazu wird auch versucht ein Projektkonsortium zu bilden. Auf österreichischer Seite haben sich fünf Gemeinden bereit erklärt, Anlegepunkte zu schaffen, nur leider ist für das EU-Projekt der ursprüngliche Lead-Partner, die Region Bratislava, abgesprungen, weswegen das Projekt nun pausiert ist (vgl. RE3 2024: Zeile 599-635).

Auch durch die „Culture Across“ und „Terasures“ Interreg-Projekte kam es zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Im Zuge dieser Kultur-Projekte hat etwa das Schloss Marchegg mit der Burg Devín und dem Museum Bratislava zusammengearbeitet. In Marchegg ist der Schlosspark und das Speichergebäude saniert worden, die Burg Devín hat von einer

neuen Besucherinfrastruktur profitiert (vgl. BM3 2024: Zeile 17-25). In Hohenau freut man sich ebenfalls über kulturelle Projekte, wie etwa gemeinsame Ausstellungen, etwa zuletzt mit dem Museum Skalica (vgl. BM2 2024: Zeile 479-482). Und auch vom BAUM wurden Kulturprojekte initiiert, so gibt es im Stadtteil Bratislava-Rusovce römische Ruinen. Hier wurde vom BAUM eine Kooperation mit Petronell-Carnuntum hergestellt (vgl. RE3 2024: Zeile 321-326).

Abseits dessen berichten die Bürgermeister von kleineren Projekten. In Hohenau spricht der Bürgermeister von einigen Kleinprojektfonds, aus denen etwa gemeinsame Radausflüge finanziert werden, um sich besser kennenzulernen und zu vernetzen (vgl. BM2 2024: Zeile 204-208). In Angern wurde die Nachbargemeinde Záhorská Ves bei der Kläranlage und der Einrichtung der Schule unterstützt und es wurden auch Feuerwehrfahrzeuge weitergegeben (vgl. BM1 2024: Zeile 267-273). Auch in Marchegg wurde ein gebrauchtes Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr an Devínska Nová Ves verkauft. Bei der Übergabe war der österreichische Botschafter in der Slowakei anwesend, der diesen Deal eingefädelt hatte. Dies war jedoch nicht alles, denn im Zuge dessen kam es zu einem Dialog, der damit geendet hat, dass nun die Feuerwehren besser kooperieren. So gibt es jetzt etwa gemeinsame Schulungen und Übungen, speziell auch über das lokale Spezifikum der Gasstationen. Bei größeren Einsätzen können sich so die Feuerwehren beider Länder besser gegenseitig unterstützen (vgl. BM3 2024: Zeile 38-43 und Zeile 246-258).

Andere wichtige und vielversprechende Projekte sind etwa „Youth Without Borders“, wo es um die Zusammenarbeit in der Jugendsozialarbeit geht, wie auch das BIG-Projekt zur Sprachförderung (vgl. RE3 2024: Zeile 382-398).

5.3.2. Ausgestaltung der Zusammenarbeit

Nachdem im vorherigen Unterkapitel die Projekte dargestellt wurden, wird in diesem der Fokus auf die Ausgestaltung des Austausches bzw. der Zusammenarbeit gelegt. Somit werden hierbei die Bewertungen der Interviewpartner, die Prozesse und Dynamiken wie auch die Probleme und Potenziale der Zusammenarbeit – auch abseits von Projektzielen – deutlich. Dass der Austausch auf planerischer Seite und auch im Sinne der Planungskultur eine Herausforderung ist, wurde bereits im Kapitel 5.2.4. ausführlich dargelegt.

Besonders interessant ist, wie sich der Austausch in den Grenzgemeinden selbst gestaltet. So berichtet etwa der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern, dass der Bürgermeister von Záhorská Ves einmal in der Woche zu ihnen kommt und sie etwa alle 14 Tage bei ihm sind. Er bezeichnet diesen Austausch als sehr intensiv, was aber auch damit zu tun hat, dass ein freundschaftliches Verhältnis vorliegt (vgl. BM1 2024: Zeile 338-341). Auch der Bürgermeister von Hohenau berichtet, dass er sich im stetigen Austausch mit drei Bürgermeistern in der Slowakei befindet, mit denen er sehr gut auskommt. Er vergleicht hier den Austausch mit der etwa gleich weit entfernten Gemeinde Großkrut im Bezirk Mistelbach. Da der Austausch und die Zusammenarbeit etwa vergleichbar mit dieser österreichischen Gemeinde im Nachbarbezirk ist. Die Grenze ist damit für ihn keine Barriere (vgl. BM2 2024: Zeile 448-452). Ein Vorteil ist auch, dass die meisten Bürgermeister:innen oder deren Angestellte in der Slowakei Deutsch können (vgl. BM2 2024: Zeile 466-469). Ähnlich verhält es sich auch in Marchegg. Hier betont der Bürgermeister, dass es einen sehr engen Kontakt zu den Bürgermeister:innen aller Grenzgemeinden an der March gibt (vgl. BM3 2024: Zeile 88ff.). Die Zusammenarbeit findet jedoch nur in einem einzelnen Bereich wie etwa der Kultur und im Tourismus statt und nicht wie mit österreichischen Gemeinden in anderen Bereichen wie in der Wirtschaft und der erneuerbaren Energie. Auch meint er, dass die Austauschmöglichkeiten durch weniger gemeinsame Institutionen limitiert ist (vgl. BM3 2024: Zeile 239-345). Sprachlich wird auch vieles durch eine Dolmetscherin geregelt (vgl. BM3 2024: Zeile 226-231). Auch betont er, dass das Projekt der Beschilderung der Radwege sich durch besonders gute Kommunikation ausgezeichnet hat. Hier wurden sie gefragt, was sich Österreicher:innen auf der slowakischen Seite wünschen und ihnen mitgeteilt, was sich Slowak:innen auf österreichischer Seite wünschen. Die LEADER-Büro und Weinviertel bzw. Bratislava Tourismus habe hier ebenfalls stark zusammengearbeitet (vgl. BM3 2024: Zeile 375-381).

Eine Besonderheit, die Marchegg ebenfalls auszeichnet, ist die Fahrradbrücke, die Marchegg mit dem etwa zwölf Kilometer entfernten Stupava verbindet. Hier meint der Bürgermeister: [...] wir fahren zum Beispiel zu Besprechungen und Sitzungen in die Slowakei zu den Partnergemeinden [...] mit dem Fahrrad, weil ich fahre zwölf Kilometer mit dem Rad nach Stupava und mit dem Auto 44 Kilometer.“ (BM3 2024: 60ff.). Ähnliches berichtet Regionalentwickler 1 von den LEADER-Büros. Das Büro Marchfeld befindet sich in Marchegg, jenes der Dolné Záhorie in Stupava. Die neue Fahrradbrücke über die March begünstigt somit

diesen Austausch und der Regionalentwickler berichtet, dass auch die Angestellten zu Terminen auf der jeweils anderen Seite mit dem Fahrrad fahren (vgl. RE1 2024: Zeile 901-906).

Regionalentwickler 1 berichtet auch von der Arbeit bei den Ökozentren, bei denen zwar zusammengearbeitet wurde, jedoch einige Prozesse übersehen wurden, womit teilweise jede Seite für sich gearbeitet hat:

„[...] da wurden Ökozentren gebaut, jeder hat seins gebaut und dann hat die eine mal gesagt: ‚Aber es wäre so schön gewesen, wenn wir auch so Giveaways hätten.‘ Ich war nicht dabei, ich hab da nur gedacht: ‚Die Slowaken haben Giveaways, jede Menge produziert, habt ihr das bei euren Besprechungen nicht mitgekriegt?‘. ‚Nein, wir haben da nur immer so technische, administratives...‘. Es fehlt auch der Zugang dazu. Jeder schaut immer auf sein eigenes Börserl, ist ja auch durchaus legitim, aber da müssen es auch gemeinsame Produkte geben.“ (RE1 2024: Zeile 823-829).

Das Initiieren des Austausches ist auch ein zentraler Bestandteil des BAUM-Projekts. Um ein Projekt zu starten, gibt es bei BAUM zwei verschiedene Möglichkeiten: Entweder nimmt eine Person oder Institution Kontakt zum Büro des Bratislava Umland Managements auf und bittet aktiv um Hilfe, oder das Büro arbeitet selbst an Initiativen und wendet sich an die entsprechenden Partner:innen zur Umsetzung. Hier hat das BAUM etwa eine Strategie, mit der sie gewisse Sachverhalte identifizieren kann, bei denen sie denken, dass eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit Sinn machen könnte. Bei solchen Vorhaben schafft dann auch BAUM die entsprechende Basis, beispielsweise mit Workshoprunden. Bei der Landesausstellung im Marchfeld wurde so etwa auch mit Akteur:innen aus Bratislava zusammengearbeitet um Synergien zu schaffen (vgl. RE3 2024: Zeile 326-331).

Ebenfalls engagiert sich BAUM dabei Arbeitstreffen im Kleinen zu fördern. So gibt es etwa regelmäßige Bürgermeister:innentreffen, letztes Jahr etwa zwei Mal. Des Weiteren gab es 24 grenzüberschreitende Arbeitstreffen in kleineren Runden, bei der sich die Organisation genau die Akteur:innen aussuchte, die zusammenarbeiten sollen oder wollen bzw. mit denen das BAUM-Projekt zusammenarbeiten möchte. In diesen kleinen Arbeitstreffen passiert die eigentliche Arbeit und dort werden die wesentlichen Kooperationen entwickelt, so Regionalentwickler 3 (vgl. RE3 2024: Zeile 290-296). Auch Regionalentwickler 2 berichtet hier von Fachgruppen, die sich in bestimmten Themenbereichen kooperieren (vgl. RE2 2024: Zeile 295-298).

Besonders die Covid-Zeit war für viele grenzüberschreitende Initiativen jedoch eine „absolute Katastrophe“ (RE3 2024: Zeile 41). Denn die regionale Entwicklung ist davon abhängig, dass sich Leute austauschen, grenzüberschreitend reisen und gemeinsam Ziele verfolgen. Nicht nur, dass dies nicht möglich war, es wurden sogar Rückschritte gemacht, wie etwa mit der Einstellung der Buslinie Bratislava-Hainburg, die jedoch später wiederbelebt werden konnte (vgl. RE3 2024: Zeile 41-47).

5.4. Wünsche für die Zukunft

In dieser Kategorie wurde gefragt, was sich die Interviewpartner für die Zukunft der Marchgrenze wünschen. Anfangs als Abschlussfrage gedacht, gibt dies doch gut wieder, wohin der Weg in Zukunft geebnet werden muss und was den Interviewpartnern am wichtigsten ist.

Der Amtsleiter und Vizebürgermeister von Angern wünscht sich, dass gleichzeitig mehrere Verkehrsbrücken über die March gebaut werden, an eben jenen Stellen, an denen ehemals Übergänge existierten. Eine einzelne Brücke sieht er dagegen kritisch, da sonst die Gemeinde an dieser Brücke im Verkehr erstickt (vgl. BM1 2024: Zeile 361ff.).

Ähnlich sieht dies auch Regionalentwickler 3, der sich ebenfalls nicht nur eine sondern den Bau von mehreren Marchbrücken wünscht. Dazu betont er die Wichtigkeit von grenzüberschreitender Mobilität. So würde er sich südlich der Donau noch eine weitere Buslinie und auch die Weiterführung der Preßburger Bahn wünschen. Nördlich der Donau sollte es nach dem Bau von Brücken ebenfalls eine grenzüberschreitende Buslinie geben und zum Abbau der zwischenmenschlichen Barriere wäre sein Wunsch, dass mehr Leute in der Grenzregion slowakisch lernen (vgl. RE3 2024: Zeile 558-569).

Regionalentwickler 2 wünscht sich mehr Verständnis und gegenseitiges Zuhören mit dem Willen, sich gegenseitig zu verstehen. Denn er meint, in der Vergangenheit war es oft ein „Clash von zwei verschiedenen Kulturen, weil auf der einen Seite ist es eine Stadt, auf der anderen Seite sind es kleine Gemeinden, auf der einen Seite Slowakei, Österreich, hier Osteuropa, Westeuropa“ (RE2 2024: Zeile 354ff.). Somit wünscht er sich mehr Kontakt zwischen Österreicher:innen und Slowak:innen mit mehr Gesprächen und mehr Verständnis (vgl. RE2 2024: Zeile 352-358).

Der Bürgermeister von Hohenau sieht das vorrangige Ziel dabei, die Grenzen weiter abzubauen und den Frieden zwischen den beiden Völkern somit zu sichern. Der kulturelle Austausch, sowohl kulturell auf Vereinsebene, wirtschaftlich und in der Gemeinde soll weitergehen und voranschreiten. Die Völker sollen (wieder) ein Volk werden und so etwas wie einen Eisernen Vorhang soll es nie wieder geben (vgl. BM2 2024: Zeile 535-554).

Ähnlich gestaltet sich der Wunsch des Marchegger Bürgermeisters, der sich mehr Zusammenarbeit und mehr touristische Entwicklung wünscht. In den vergangenen Jahren hat es hierzu bereits einen positiven Trend gegeben, dieser soll anhalten (vgl. BM3 2024: 368f.).

Die Wünsche des Regionalentwicklers 1 sind ebenfalls jene der besseren Zusammenarbeit, damit Projekte wie jenes der Ökozentren besser verlaufen (vgl. RE1 2024: Zeile 822-828), aber auch eine besser Planungskoooperation mit mehr Flexibilität gegeben ist (vgl. RE1 2024: Zeile 536-547). Sehr wichtig ist ihm jedoch vor allem, dass sich die Regionen nicht weiter parallel nebeneinander entwickeln, sondern intensiver miteinander und aufeinander abgestimmter entwickeln. Hierfür muss es auch weiterhin Menschen und Institutionen geben, die so etwas orchestrieren (vgl. RE1 2024: Zeile 802-808).

6. Diskussion

In diesem Kapitel werden die Erkenntnisse in Bezug zur Theorie diskutiert und eingeordnet. Im ersten Abschnitt findet eine generelle Diskussion in Bezug zur Infrastruktur, den Hürden und Potenzialen statt. Im Zweiten Abschnitt steht die Diskussion der Nutzbarmachung der Marchgrenze nach SOHN (2014) im Vordergrund. Ebenfalls wird die Forschungsmethode mit ihrer Reichweite und Limitationen diskutiert und Vorschläge für weiterführende Forschung gemacht. In diesem Kapitel befinden sich ebenfalls Handlungsempfehlungen, welche aus den Ergebnissen abgeleitet wurden.

6.1. Infrastruktur, Hürden und Potenziale

Deutlich zu sehen war, dass die Experten der Errichtung von neuer Infrastruktur in Form von Brücken und Straßenverbindungen positiv gegenüberstehen, jedoch auch viele Faktoren zu berücksichtigen sind.

Im Kapitel 2.4.3. zur Infrastruktur analysieren GRUBER et al. (2015: 152), dass sich Verkehrsinfrastruktur vor allem entlang der Agglomerationen befindet und diese in ländlichen Gebieten oft rückgebaut wird. Als Grund nennen Gruber et al. vor allem das Fehlen der „kritischen Masse“. Betrachtet man hier jedoch etwa das weit im Norden, weg von den Ballungsräumen gelegene Hohenau. Ein „ein Dorf, wo mehr Pensionisten [als junge Leute] schon wohnen, dass schon einen Bevölkerungsrückgang hatte“ (RE 1 2024: Zeile 153f.), dann ist hier zu beobachten, dass mit der einzigen dauerhaften Brückenverbindung eine Stabilität und Zukunftsperspektive als Standort mit vielen Einkaufsmärkten geschaffen wurde (vgl. RE 1 2024: Zeile 153f. und BM2 2024: Zeile 86-90). Die von GRUBER et al. beschriebene oft fehlende „kritische Masse“ für Infrastruktur in abgelegenen Regionen wird somit durch die Funktion einer Gateway-Gemeinde (siehe auch SOHN 2014 bzw. Kapitel 6.2.) wett gemacht, durch die all jene, die in einem größeren Umkreis von der Slowakei nach Österreich und umgekehrt wollen, passiert werden muss.

Von vielen Interviewpartnern wird auch der grenzüberschreitenden Verbindung mit der sich in der Schwebe befindlichen Marchfeldschnellstraße bzw. dem Ausbau der Marchegger Ostbahn viel Potenzial zugeschrieben. Schon bei SCHORN und HUMER (2021: 10f.) wird hier das Potenzial von qualitativ hochwertigen und hochrangigen Verkehrsverbindungen zum Abbau von Disparitäten, Erhalt von Arbeitsplätzen und zur Stärkung des Standortes erläutert. So wurde etwa bereits ein Wirtschaftspark Strasshof- Markgrafneusiedl gebaut, der in Zukunft an die Marchfeldschnellstraße, die Wien mit Bratislava verbindet, andocken soll (vgl. RE1 2024: Zeile 752-761). Ebenfalls würden die Menschen im östlichen Marchfeld Zugang zu den Einkaufsmöglichkeiten im nahen und sich schnell entwickelnden Devínska Nová Ves bekommen, in dem sich ein sehr großes Einkaufszentrum im Bory-Viertel befindet (RE3 2024: Zeile 546-552). Nicht zuletzt ist auch ein wie von SCHORN und HUMER beschriebener Effekt durch die Verkehrsverbindung bei in Hohenau ersichtlich, wie schon im letzten Absatz erläutert. Bezüglich der Mechanismen der Infrastrukturbereitstellung von WISNIEWSKI et al. (2021) ist anzumerken, dass Hohenau, als zentrumsferne Gemeinde mit ihrem frühen Einsatz für den Bau der Brücke ein Schicksal wie das Beschriebenes des Abbaus der Daseinsvorsorge erspart blieb (vgl. BM2: Zeile 123-127 und 86-95).

Eine konkrete Dienstleistung von allgemeinem Interesse konnte jedoch im Verkehrsinfrastrukturbereich nicht identifiziert werden. So ist beispielsweise der Betrieb der

Fähre zwischen Angern und Záhorská Ves zwar wegen Kostengründen in Záhorská Ves ansässig, jedoch wurde im Interview mit dem Vizebürgermeister und Amtsleiter von Angern deutlich, dass diese eher als öffentliche Dienstleistung zu betrachten ist, da sie nicht marktwirtschaftlich organisiert ist und allem Anschein nach vor allem Kostendeckend arbeiten soll (vgl. BM1 2024: Zeile 163f.). Anderenfalls könnte man sie auch als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) betrachten.

Konkrete Hürden ließen sich ebenfalls identifizieren. Was sich zumindest in den Interviews nicht bestätigen ließ, war, dass wie bei FRIDRICH (2011) die „Angst vor dem Fremden“ in Form der Slowak:innen vorhanden ist, was jedoch weiterhin ein Faktor zu sein scheint ist ein gewisses Unbehagen gegenüber Roma (vgl. RE1 2024: Zeile 165-169) wie auch die Angst vor Schlepper:innen (vgl. BM2 2024: Zeile 44-64). Entsprechend äußert sich auch der Vizebürgermeister und Amtsleiter von Angern, dass man auf einer Fähre zumindest durch das Fährpersonal die Menschen indirekt kontrollieren kann (vgl. BM1 2024: Zeile 194ff.). Eine gewisse Angst als Hemmnis gegenüber dem Bau von Verkehrsbrücken ist demnach nicht von der Hand zu weisen. Jedoch besteht trotzdem noch die alltägliche Barriere der Sprache, welche Interaktionen wie auch Kooperationen erschwert (vgl. RE2 2024: Zeile 154ff.). Auch wenn verhältnismäßig viele Slowak:innen Deutsch können, so passiert aktuell wenig um diese Hürde abzubauen (vgl. BM1 2024: Zeile 290ff.). Im Weiteren besteht jedoch auch die Angst vor einer nicht vorherzusehenden Verkehrsbelastung durch eine Brücke (vgl. BM1 2024: Zeile 18-27 und BM2 2024: Zeile 128-132). Eine Umfahrung könnte hier eine Lösung sein (vgl. BM2 2024: Zeile 299-303). Ebenfalls sind finanzielle Herausforderungen mitzudenken (vgl. BM2 2024: Zeile 290), wenngleich es nicht scheint, als wären diese die Hauptfaktoren, die Brücken im Wege stehen. Viel eher besteht ein Spezifikum in der Grenzregion wohl auch darin, dass der Osten Österreichs noch immer als „Hinterland nach Wien“, in dem nichts passiert, aufgefasst wird, anstatt die Region als Verbindungsraum zwischen zwei Großstädten zu sehen (vgl. RE1 2024: Zeile 289-293). Zusätzlich gestaltet sich auch die Kooperation mit der Slowakei auf politisch-administrativer Ebene schwer. Wie schon von FRIDRICH (2011) berichtet, bestätigt sich, dass wechselnde Zuständigkeiten ein Problem darstellen (vgl. BM1 2024: Zeile 59-62). Darüber hinaus andere Referenzwerte (vgl. RE1 2024: Zeile 261-266) und eine andere, strengere Planungskultur (vgl. RE1 2024: Zeile 536-55). Neben diese Faktoren stellt die biophysische Barriere in Form der Marchauen und den Naturschutzgebieten ebenfalls eine Herausforderung dar. So erfordern die periodischen Hochwasser und

Überschwemmungsgebiete zusätzliche Anstrengungen, um die Zufahrtsstraßen Hochwassersicher zu machen (vgl. BM2 2024: Zeile 318-321). Die slowakischen Gemeinden befinden sich deswegen auch tiefer im Landesinneren (vgl. BM3 2024: Zeile 153-157). Durch den Naturschutz kommen auch viele Gebiete an der March nicht als Brückenstandorte in Frage (vgl. RE1 2024: Zeile 253-256).

Große Potenziale der Region in Form der Infrastruktur werden jedoch oft liegen gelassen bzw. sind in ihrer Umsetzung unrealistisch. So gibt es entlang der Bahnlinien die beidseitig entlang der March verlaufen, Bahnzubringer, die einfach verbunden werden könnten (vgl. RE3 2024: Zeile 580-585). Mit zusätzlichen Brücken wäre auch eine Buslinie möglich, welche Alltagsbegegnungen, wie sie FRIDRICH (2011: 81f.) beschreibt, stark fördern würde (vgl. RE3 2024: Zeile 558-569). Ein grenzüberschreitendes Dorfentwicklungskonzept zwischen einer österreichischen und einer slowakischen Grenzgemeinde hat ebenfalls das Potenzial, vorbereitend für eine verbindende Infrastrukturlösung zu wirken (vgl. RE1 2024: Zeile 172-178). Zu den wichtigsten Potenzialen der Region zählt jedoch ebenfalls der Naturraum, der die March-Region zu einem Spezifikum in Mitteleuropa macht. So wird dieser bereits für Bildungs-, wie auch Freizeit- und Sportareal in Szene gesetzt, die Ökozentren (vgl. BM2 2024: Zeile 211-214), die Fahrradwege- und Brücken (vgl. BM3 2024: Zeile 345ff. und RE1 2024: Zeile 416-418), wie auch das Kanu-March Projekt (vgl. RE3 2024: Zeile 599-635) sind hier Zeugnisse. Ein großes Entwicklungspotenzial, speziell für die österreichische Seite dürfte wohl mit der Marchfeldschnellstraße und dem Ausbau der Marchegg-Ostbahn einhergehen, da hiermit – eine entsprechende Abfahrt/Haltestelle vorausgesetzt – das Marchfeld von der Bratislava-Nähe profitieren kann. Wie schon Regionalentwickler 3 berichtet, hat das die Region südlich der Donau massiv aufgewertet (vgl. RE3 2024: Zeile 149-164). In Verbindung mit der Marchfeldschnellstraße ist das Potenzial, einen erweiterten Automobilcluster zu schaffen, ebenfalls denkbar (vgl. RE1 2024: Zeile 752-761).

Was in dieser Arbeit ebenfalls deutlich wurde, ist, dass auch die Kategorisierung in Anlehnung zu HASELSBERGER (2014) sinnhaft und bereichernd zum Forschungsprozess beitragen hat, indem sie Spannungsfelder und Probleme aufzeigt. Die Grenze zur Slowakei scheint heute so dünn wie noch nie bzw. wie einst zur Zeit der Monarchie. Trotzdem bestehen weiterhin die oben beschriebenen Hürden, welche sich in die Kategorien soziokulturell, wirtschaftlich, biophysikalisch und geopolitisch (bzw. hier abgewandelt und erweitert als politisch-

administrativ) einordnen lassen. So wurde etwa deutlich, dass gewisse Schnittstellen ebenfalls bearbeitet werden. Die Schnittstelle zwischen geopolitischer und biophysikalischer Grenze etwa durch Projekte wie der „Mosquito-Bioregulation“, in dem Know-how von Österreich erfolgreich mit der Slowakei geteilt wurde (vgl. RE3 2024: Zeile 374ff.). Denn „[...] die Gelsen kennen keine Staatsgrenze. Die fliegt rüber und herüber“ (BM1 2024: Zeile 62f.). Das Projekt sitzt dabei sogar auf der Schnittstelle zwischen biophysischer und wirtschaftlicher Grenze, da die Bekämpfung der Gelsenlage essenziell für den Outdoor-Tourismus der Region ist (vgl. BM1 2024: Zeile 276-279). Eher zaghaft stellt sich die Realität bei der Schnittstelle zwischen soziokulturellen und wirtschaftlichen Grenzziehungen dar. So gibt es etwa Slowak:innen, die in Österreich wohnen oder aufgrund der slowakischen Sprache in österreichischen Kulturstätten arbeiten und so den Austausch vorantreiben, während sie dabei ihre Kinder in den österreichischen Kindergarten geben, damit sie zweisprachig aufwachsen (vgl. BM3 2024: Zeile 232-239 und BM2 2024: Zeile 453-460). Jedoch ist der Austausch noch auf einem so geringen bzw. frühen Niveau, dass noch kein, wie von HEYMAN (2012: 85) beschriebenes Phänomen wie die Hybridisierung der Sprache á la „Spanglish“ entstehen konnte. Sehr viel kulturelles fußt generell auf einer gemeinsamen Vergangenheit in der Habsburgermonarchie und nicht auf neueren Tendenzen. Die Schnittstelle zwischen soziokultureller und biophysikalischer Grenze stellt unweigerlich das Auengebiet und die March selbst da, die wie bereits gesagt durch Ökozentren und Tourismus gemeinsam genutzt wird und zunehmend das Potenzial hat, ein gemeinsames Symbol der Grenzregion zu werden.

6.2. Die Nutzbarmachung der Marchgrenze

Der Ansatz zur Nutzbarmachung der Grenze nach SOHN (2014) wurde im Kapitel 2.3. ausführlich beschrieben. So wurden hierbei die fünf Arten der Nutzbarmachung der Grenze als Ressource erläutert, wie auch die beiden Referenzmodelle, die SOHN entwickelt. Anhand dieser fünf Arten der Nutzbarmachung und der Referenzmodell sollen die Ergebnisse nun in diesem Unterkapitel diskutiert werden.

In der ersten Art, welche sich auf die Abgrenzfunktion bezieht, werden die Grenzgebiete zu Gateways für internationale Waren- und Personenströme. Somit ergibt sich für das Grenzgebiet ein Standortvorteil (vgl. SOHN 2014: 594f.). Dieses Phänomen kann tatsächlich in

der Gemeinde Hohenau beobachtet werden, da sich hier die einzige Brückenverbindung befindet, findet ein großer Teil des Verkehrs über diese Gemeinde statt. Hohenau wird somit zu einem der beiden Gateways der 93 Kilometer langen Marchgrenze zur Slowakei. Der Bürgermeister meint hierzu selbst, dass sie für ihre Größe eigentlich unverhältnismäßig viele Märkte vorweisen, die nur aufgrund des Grenzverkehrs aus der Slowakei zustande kommen (vgl. BM2 2024: Zeile 86-90). Diese Funktion betont ebenfalls Regionalentwickler 1: „Aber es bringt Hohenau etwas, einem Dorf, wo mehr Pensionisten schon wohnen, das schon einen Bevölkerungsrückgang hatte, das hat die meisten Supermärkte, weil Slowaken einkaufen gehen, weil Slowaken zur Bahn fahren und nachher, bevor sie heimfahren, noch einkaufen“ (vgl. RE1 2024: Zeile 153ff.). Dieser wirtschaftliche Gateway-Effekt findet jedoch vor allem einseitig auf österreichischer Seite statt, was auch damit zu tun hat, dass es wesentlich mehr Grenzgänger:innen aus der Slowakei gibt. Somit kaufen mehr Slowak:innen in Österreich ein als umgekehrt (vgl. RE1 2024: Zeile 158f.). Von einem solchen Gateway-Effekt wird jedoch am Grenzübergang mit Fähre in Angern nicht berichtet. Ähnlich bzw. noch viel stärker sieht es aktuell südlich der Donau aus, wo durch die Grenz:gänger aus der Slowakei entlang der Gemeinden die lokale Wirtschaft ungemein gestärkt wird (vgl. RE3 2024: Zeile 149-157).

Die zweite Art nach SOHN beruht auf dem Transaktionsnutzen. Die unterschiedlichen Gegensätze in Wirtschaft, Kultur, Recht und Administration werden sich hier zunutze gemacht. Dies ähnelt auch dem dritten Ansatz, bei dem sich die Faktorkosten zunutze gemacht werden bzw. die Unterschiede in den Vorschriften bzw. Steuern (vgl. SOHN 2014: 595.). Auch hier konnten entsprechende Dynamiken gefunden werden, wenngleich diese vor allem südlich der Donau gehäuft auftreten. So ziehen immer mehr Slowak:innen nach Österreich, da hier die Grundstückspreise billiger als in der Region Bratislava sind. Die dortige Grenzinfrastuktur ermöglicht es schnell wieder, in die Slowakei zu sein und dort von billigeren Dienstleistungs- und Freizeitangebot zu profitieren. So sind auf österreichischer Seite etwa die Sozialhilfen höher, auf slowakischer Seite gibt es andere Vorteile, wie beispielsweise der Besitz eines Autos (vgl. RE2 2024: 191ff. und RE3 2024: Zeile 259-281). Das Projekt BAUM hilft auch hier beim grenzüberschreitenden Lebensstil und stellt entsprechend Broschüren zur Verfügung (vgl. RE3 2024: Zeile 259-262). Von diesem Transaktionsnutzen profitieren jedoch vor allem Slowak:innen, da nur sehr wenige Österreicher:innen in die Slowakei ziehen oder dort arbeiten. Der Grund sind die höheren Grundstückspreise aufgrund der Nähe zu Bratislava und die geringeren Löhne (vgl. R3 2024: Zeile 110ff. und BM2 2024: Zeile 500 und RE1 2024:

Zeile 677-684). Regionalentwickler 1 meint dabei „die holen sich das Beste aus beiden Welten“ (RE1 2024: Zeile 684). Laut Regionalentwickler 1 wird die Situation, die aktuell südlich der Donau herrscht, in abgeschwächter Form durch mehr infrastrukturelle Anbindungen ebenfalls nördlich der Donau so kommen: „Es gibt schon in Marchegg Slowaken, die sich ansiedeln, weil sie natürlich jetzt auch mit der Bahn fahren können. Also es wird sicher bei uns auch kommen, aber in einer anderen Form oder nicht so intensiv, ja.“ (RE1 2024: Zeile 669ff.).

Besonders für die dritte Art der Nutzbarmachung ist die Idee des Wirtschaftspark in Marchegg für Zulieferbetriebe zum VW-Werk in Devínska Nová Ves, wie auch vom Marchegger Bürgermeister erklärt wurde (vgl. BM3 2024: Zeile 274-283), allgemein fraglich. Beachtet man etwa die bereits erwähnten Lohnunterschiede und Mehrkosten im teureren Österreich, so ist fraglich, ob dieses Projekt aufgrund der eigentlich ungünstigeren Lage im teureren Österreich für entsprechende Betriebe überhaupt lukrativ wäre. Eine Autobrücke hätte hier sicher einen zusätzlichen Anreiz geboten, jedoch dürften die Grenzunterschiede eine wesentlich größere Rolle zuungunsten Österreichs spielen. Wo jedoch die Grenze wieder nutzbar wird, ist im Bereich der Arbeitspendler:innen, die vor allem in der Gastronomie und im Gesundheits- und Pflegewesen tätig sind und jeden Tag über die Grenze passieren (vgl. BM2 2024: Zeile 71-76 und Zeile 496-498). Diese profitieren selbst von den höheren Löhnen, auf der anderen Seite profitieren die Menschen auf der österreichischen Seite von den Fachkräften. So meint auch der Bürgermeister von Hohenau, dass diese Kräfte zu Coronazeiten ein Segen waren: „[...] weil die waren als Pflegerin oder Pfleger, als Arzt bei uns tätig und wie hätten wir die Pandemie geschafft, ohne diese Verstärkung im Bereich der Pflege?“ (BM2 2024: Zeile 32f.).

Die vierte Art der Nutzbarmachung der Grenze als Ressource ist als Ort der Hybridisierung, indem unterschiedliche Werte, Vorstellungen und Ideen aufeinandertreffen. Hier soll gegenseitiges Lernen stattfinden und durch täglichen Kontakt voneinander profitiert werden. Unterschiede werden aufgewertet und Anpassungsprozesse gestartet, Kontaktzonen entstehen (vgl. SOHN 2014: 596). Diese vor der Nutzbarmachung ist wahrscheinliche jene, die am wenigsten sichtbar wurde. Ein gegenseitiges Lernen bzw. eine Kontaktzone konnte zumindest in den durchgeführten Interviews nicht identifiziert werden. Zwar findet in gewissen Projekten ein Know-How Transfer statt, wie beispielsweise beim Projekt „Mosquito Bioregulation“ (vgl. RE3 2024: Zeile 374-381), jedoch dient dies zur aufholenden Entwicklung

der Slowakei. Allgemein wird nicht von Know-how-Transfer aus der Slowakei berichtet. Die Kontaktzone wird am ehesten durch den Fahrradtourismus aufgebaut, die jedoch oft ein gegenseitiges „Beschnuppern“ als einen tatsächlichen Anpassungsprozess darstellt. Dies wird auch in der Erzählung des Lehrer:innenpaars aus dem Wechselgebiet deutlich, die sich in einer „andere Welt“ wiedergefunden haben (vgl. RE1 2024: Zeile 579-584). Jedoch finden auch kultureller Austausch im Vereinswesen wie im Austausch mit den örtlichen Tennisvereins (vgl. BM2 2024: Zeile 142ff.) oder bei der Feuerwehr (vgl. BM3 2024: Zeile 252-258) statt. Während hier durchaus Anpassungsprozesse passieren, findet jedoch nicht unbedingt ein Aufwerten der Unterschiede auf dieser Ebene statt, wie in der Theorie beschrieben.

Die fünfte Art stellt die symbolische Dimension dar. Ziel ist die Relativierung der Grenze, weg vom staatshoheitlichen Symbol hin zum grenzüberschreitenden territorialen Projekt. Die Grenze wird zum Objekt der Anerkennung von internationalem Charakter und ein gemeinsames territoriales Marketing steht im Vordergrund (vgl. SOHN 2014: 596). Eine solches Projekt wird durchaus im Regionalmarketing sichtbar. Hierbei wird einerseits die geteilte historische Kultur nutzbar gemacht, wie auch der ehemalige Unterschied durch den Eisernen Vorhang Ansicht. Die Tatsache, dass die Grenze ein Fluss mit einer Auenlandschaft ist, macht sie ebenfalls speziell. Die ideelle Dimension kommt jedoch speziell bei den Fahrradwegen zum Vorschein. So trägt die Fahrradbrücken „Brücke der Freiheit“ zwischen Schlosshof und Devínska Nová Ves nicht grundlos diesen Namen. Entlang dieses Fahrradweges, der wie bereits erwähnt von beiden Seiten sehr intensiv genutzt wird wurde der Eisernen Vorhang mit Schaubunker entlang der Radwege nachgebaut, um hier die Geschichte der Trennung und Verbindung zu symbolisieren (vgl. RE1 2024: Zeile 429-439). Das Projekt Kanu-March (vgl. RE3 2024: Zeile 599-610), für das sich das Bratislava Umland Management einsetzt, hat ebenfalls das Potenzial, die symbolische Dimension der Grenze als Barriere durch die Sichtbarmachung der Durchlässigkeit verschwinden zu lassen. Somit wird die March von der Grenze zum Symbol für Freizeit und Sport. Und durch die Ökozentren (vgl. BM3 2024: Zeile 210-214) kann ebenfalls ein Fokus auf die geteilte Natur und weg von der Barrierefunktion gelenkt werden. All diese Projekte tagen somit zur Relativierung der Grenze als staatshoheitliches Symbol bei und erlauben eine gemeinsame Sichtweise auf die March, einerseits als kultureller Ort der ehemaligen Trennung, andererseits als verbindender Natur- und Freizeitraum.

Aus diesen fünf Arten der Nutzbarmachung der Grenze bildet SOHN zwei Referenzmodelle, wobei das erste den Fokus auf den geoökonomischen Charakter legt. Hier wird der Hauptnutzen der Grenze auf das Ausnutzen von Vorteilen, die sich durch Unterschiede der Grenzen ergeben, gelegt. Dies ist in seiner Breite zu verstehen und inkludiert Themenfelder wie Wohnungsmarkt, Arbeitsmarkt, Einkaufsmöglichkeiten usw. Statt einer Konvergenz steht als die funktionale Aufteilung im Vordergrund (vgl. SOHN 2014: 597). Beim zweiten Referenzmodell steht die Schaffung des „territorialen Projekts“ im Vordergrund, dass die Grenze als symbolischen Ort der Anerkennung und der Annäherung neu definiert. Gegenseitige Annäherung und Vertrauen stehen im Vordergrund, Barrieren verschwinden (vgl. SOHN 2014: 599f.). Wenn auch SOHN betont, dass diese Referenzmodelle Idealtypen darstellen, so wird nun anhand der Analyse der fünf Arten der Nutzbarmachung doch deutlich, dass die Situation an der Marchgrenze vor allem dem ersten Referenzmodell entspricht. Wie ersichtlich wurde, besteht noch immer ein großer Unterschied zwischen den beiden Grenzregionen, in dem die Nutzbarmachung von Unterschieden durchaus ein wichtiges Thema für Grenzgänger:innen darstellt. Die österreichische Region profitiert vor allem von den Arbeitskräften in gewissen Berufsfeldern, wie auch von der Kaufkraft, welche diese in die Grenzregion bringen. Die slowakische Region profitiert vom Know-how welches aus Österreich kommt und von den höheren Löhnen, die die Grenzgänger:innen in Österreich verdienen und in die Slowakei bringen. Dennoch konnten auch Spuren des zweiten Referenzmodells gefunden werden, indem durchaus eine Annäherung und Schaffung eines gemeinsamen Ortes stattfindet. Dies geschieht durch die gemeinsame Geschichte an der March, wie auch der Schaffung des Marchraums als gemeinsame Freizeit- und Sportregion, durch welche die Barrieren der Grenze, vor allem auch im Kopf, verschwinden. Was bleibt ist jedoch die sprachliche Barriere. Nach Kapitel 2.3.4. würde dies vor allem dem Typ 1 ergänzt durch Typ 2 entsprechen. Was jedoch die Marchgrenze von den Beispielen aus diesem Kapitel unterscheidet, ist die Intensität der Nutzbarmachung im Gesamten. So ist der Austausch wohl nach wie vor als zaghaft zu bezeichnen.

6.3. Limitierungen

Eine der offensichtlichsten Beschränkungen ist die Anzahl der Befragten. In der Forschung wurde sich auf Expert:innen aus der Regionalentwicklung und der Gemeindepolitik bzw. -verwaltung beschränkt, um hier sowohl die Regionalebene als auch die Gemeindeebene in den betroffenen Grenzgemeinden abzubilden. Damit wird ein spezifischer Teil der Prozesse, Sichtweisen und Sachverhalte im Bezug zur Grenze beleuchtet. Das Ziel der Forschung war demnach nicht, Expert:innen aus vielen Bereichen oder die Bevölkerung miteinzubeziehen, um ein größeres Gesamtbild abzudecken. In dieser Arbeit wurde sich auf sechs qualitative Interviews beschränkt, um hier Wissen aus der Tiefe statt der Breite des ohnehin sehr breiten Themas zu generieren. Daher wurden die Interviewpartner durchschnittlich ca. eine Stunde ausführlich befragt, um tiefgreifendere Ergebnisse zu erzielen, wobei der Dauer generell keine Grenze gesetzt wurde, was unter anderem zu einem Interview von 1:45h Länge führte. Ziel war es hierbei, einen Beitrag zur Forschung von Grenzinfrastruktur, grenzüberschreitender Zusammenarbeit und der Nutzbarmachung von Grenzen zu leisten. Jedoch sollte ebenfalls ein grundlegendes Verständnis der Marchgrenze zwischen Österreich und der Slowakei geschaffen werden, an das zukünftige Forschung in diesem Bereich anschließen kann.

Limitierend wirkt auch die Tatsache, dass im Forschungsdesign keine Grenzgemeinden ohne Grenzinfrastruktur miteingebunden wurden, womit Vergleichsaussagen, speziell zum Thema grenzüberschreitende Zusammenarbeit und gelebter Austausch zwischen solchen und den Gemeinden mit Grenzübergängen nur schwer möglich sind. Ebenfalls wurden keine Bürgermeister:innen auf slowakischer Seite befragt, was bedeutet, dass Aussagen über die jeweiligen Interessen und Prozesse der slowakischen Grenzgemeinden nur aus zweiter Hand getätigt wurden. Perspektiven aus slowakischer Sicht wurden jedoch vom slowakischen Regionalentwickler 2, wie auch dem für NÖ.Regional in Bratislava tätigen Regionalentwickler 3 gegeben. Insgesamt ist der Fokus der Arbeit auf die österreichische Grenzregion jedoch deutlich und sollte beim Lesen der Arbeit mitbedacht werden.

6.4. Weiterführende Forschung

Wie im Kapitel 6.3. diskutiert, ist es sinnvoll, größere Gruppen miteinzubeziehen, um ein umfassenderes Bild der Lage zu bekommen. Beispielsweise könnten dies Vertreter:innen der Arbeiter- und Wirtschaftskammer sein, da sowohl Arbeits- und Wirtschaftsverkehr ein wesentlicher Punkt waren. Genau so könnten kulturelle Verbände hinzugezogen werden, die einen genaueren Einblick geben. Expert:innen im Naturschutz, Tourisitiker:innen oder auch entsprechende infrastrukturplanende Institutionen wie die ÖBB-Infrastruktur AG oder die ASFINAG etc. könnten je nach Forschungsinteresse Interviewpartner:innen sein. Sollte die Forschung nicht allumfassend angelegt werden, ist es empfehlenswert, den Fokus auf eine der Kategorien zu legen, sei es die Natur, die Wirtschaft, die Administration oder die soziokulturelle Situation. Erstrebenswert wäre auch ein Mixed-Methode Forschungsdesign, dass groß angelegt erst die aktuellen Hürden und Potenziale der Menschen im Grenzgebiet analysiert und im zweiten Schritt qualitativ mit entsprechenden Expert:innen Erkenntnisse darüber gewinnt. Somit würden die Potenziale und Hürden auf einem gesicherteren Fundament stehen, als wenn nur einige Expert:innen diese ansprechen. Eine im soziokulturellen Bereich ähnliche Herangehensweise wurde in dieser Arbeit durch die Miteinbeziehung des Forschungsstand von FRIDRICH (2011) zu den sozialen Wirklichkeiten an der Grenze miteingebunden.

Weiterführende Forschung zur Infrastruktur könnte sich auch den Potenzialen einer Infrastrukturart an der Grenze widmen. Beispielsweise könnte hier der tatsächliche Effekt einer Fähre auf die gefühlte oder tatsächliche Sicherheit erforscht werden. Im Interview ist deutlich geworden, dass dies ein Faktor ist, weshalb die Fähre besser angenommen wird als eine Brücke (vgl. BM1 2024: Zeile 194ff.). Forschungsdesigns in diese Richtung könnten quantitativ die Einstellungen der Einwohner:innen der Grenzgemeinden dazu abfragen, jedoch könnten auch Sicherheits:expertinnen und Statistiken herangezogen werden, um den tatsächlichen Effekt zu untersuchen.

In den Ergebnissen kam ebenfalls ein großer Unterschied zwischen der österreichisch-slowakischen Grenze südlich und nördlich der Donau zum Vorschein. Dies hat einerseits mit der Flussgrenze nördlich und andererseits mit dem geographisch näherliegenden Stadtzentrum von Bratislava an der Südgrenze zu tun, die auch infrastrukturell besser durch die Eisen- und Autobahn angebunden ist. Da sich abzeichnet, dass die infrastrukturelle

Anbindung nördlich der Donau bald besser sein wird und in den Ergebnissen durchaus mit einer ähnlichen, wenn auch nicht so intensiveren Entwicklung gerechnet wird, macht eine vergleichende oder wegbereitende Forschung Sinn (vgl. RE1 2024: Zeile 669ff.). So könnten Effekte und Potenziale für die Region, welche sich durch die Grenzgänger:innen südlich der Donau ergeben, weiter erforscht werden, um dem Norden als Vorbereitung zu dienen. Das Projekt BAUM ist in dieser Hinsicht eine empfohlene Anlaufstelle.

Nicht zuletzt könnte eine weiterführende Forschung im Sinne der Theorie von SOHN und speziell dem zweiten Referenzmodell des „territorialen Projekts“ stattfinden. So wird die ehemalige „dicke“ Grenze durch den Eisernen Vorhang aktuell schon durch den Fahrradweg in Szene gesetzt (vgl. RE1 2024: Zeile 429-439). Genau so wird die March und deren Auen als von beiden Seiten geteiltes Naturschutzprojekt gesehen (vgl. BM3 2024: Zeile 210-214). Dies bildet erste Ansätze weitere kulturelle Potenziale in der Region zu forschen, um die Grenzregion weiter im Sinne des territorialen Projekts, als verbindende, neue und gemeinsame Identität nutzbar zu machen. Hierzu könnten quantitative Methoden mit einer Befragung der kulturell als wichtig empfundenen Eigenschaften der Region auf beiden Seiten stattfinden um einen „common ground“ zu bilden. Ein erfolgreiches Projekt, das auf eine solche Forschung aufbaut, könnte im Weiteren auch zu mehr Austausch und Verbindungen, auch infrastrukturellen führen.

7. Fazit

Nachdem im vorherigen Kapitel die Ergebnisse, wie auch die Beschränkungen und weiterführende Forschung eingehend diskutiert wurden, wird hier das Fazit mit der Beantwortung der initialen Forschungsfrage gezogen. Die Forschungsfrage lautete:

Inwiefern wächst die Grenzregionen zwischen Österreich und der Slowakei an der March durch Verkehrsinfrastruktur, grenzüberschreitender Zusammenarbeit und gelebten Austausch zusammen?

Da die Frage weitestgehend durch die Unterfragen, in die sie sich aufsplittet, beantwortet wird, ist generell zu sagen, dass die Grenzregion in gemäßigttem Tempo zusammenwächst und der Wille hierzu grundsätzlich gegeben ist. Der Bau von Verkehrsinfrastruktur gestaltet sich aus diversen Gründen schwierig. Diese reichen von sozialen Ängsten wie jene vor dem

Schlepperwesen über natürliche Gründe wie dem Naturschutz an der March bis hin zu politisch-administrativen Schwierigkeiten wie unterschiedlichen Planungskulturen. Jedoch lassen sich auch Potenziale durch Infrastruktur erkennen, die die Region wirtschaftlich stärken und sozial zusammenwachsen lassen können. Ähnliches ist auch für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den gelebten Austausch zu sagen, welcher weitestgehend zur Zufriedenheit der Interviewten stattfindet, obwohl es auch hier sehr viel Ausbaupotenzial und Optimierungsbedarf gibt. So finden etwa Kooperationen abseits von Interreg-Programmen nur vereinzelt statt. Auch eine vereinfachte Bürokratie würde zu häufigeren Projekten und besseren Projektabläufen führen. Die Frage, Inwiefern die Grenzregion letztendlich zusammenwächst, wird aufgeteilt in den Unterfragen ausführlich behandelt.

Inwiefern können bessere verkehrsinfrastrukturelle Anbindungen an der Marchgrenze die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den gelebten Austausch der beiden Grenzregionen verbessern?

Zunächst scheint es so, als würde die Frage einfach zu beantworten sein. Denn natürlich haben bessere verkehrsinfrastrukturelle Anbindungen immer das Potenzial, die regionale Zusammenarbeit wie auch den Austausch zu verbessern. Wie bei Fridrich theoretisch schon erläutert, gab es in der Vergangenheit viele Phasen, in denen vor allem die Unterschiede deutlich wurden und die Regionen eher nebeneinander als miteinander funktionierten. Die Interviews haben jedoch gezeigt, dass besonders in den Grenzgemeinden der Nachbarort jenseits der March kein Fremder mehr ist und durchaus auch mehr infrastrukturelle Anbindungen erwünscht sind. So gaben alle interviewten (Vize-) Bürgermeister an, dass die Zusammenarbeit gut bis sehr funktioniert. In Marchegg, wo es nur eine Fahrradbrücke gibt, wird sowohl von der Gemeinde als auch von den Angestellten im LEADER-Büro die Strecke zu Terminen auf der jeweils anderen Seite mit dem Fahrrad zurückgelegt, soweit dies möglich ist. Sollte dies nicht möglich sein, ist jedoch ein Umweg von ca. 44km notwendig, womit sich das Fehlen einer Autobrücke jedoch bemerkbar macht. Die beiden Fahrradbrücken haben allerdings das Potenzial eines grenzüberschreitenden Austausches und einer funktionierenden Zusammenarbeit im Bereich des Tourismus offenbart, welche zu zunehmenden Alltagsbegegnungen der Menschen beider Seiten der Grenze führt. Fahrradbrücken- und Wege erweisen sich somit als ein wirkungsvoller Schritt gegenseitiges

Vertrauen aufzubauen. Am Beispiel Hohenau wurde auch deutlich, dass die Gemeinde, welche zwar am weitesten weg von Zentren wie Wien oder Bratislava entfernt liegt, trotzdem einen sehr großen Austausch vorweist. So fungiert die dortige Brücke als Gateway und macht die Gemeinde zur ersten Station auf österreichischer Seite für Slowak:innen. Dies führt zu einem erhöhten Kontakt mit der Bevölkerung und einem Standortvorteil für die lokale Wirtschaft. Jedoch muss auch gesagt werden, dass die Bevölkerung nach wie vor skeptisch gegenüber Brücken eingestellt zu sein scheint. So wurde das Projekt einer dritten Fahrradbrücke abgelehnt und auch in Angern schätzt man die Funktion der Fähre, die eine gewisse Kontrolle jener, die mit ihr die Grenze passieren wollen, erlaubt. In letzterer Gemeinde unterhält man zwar freundschaftliche Beziehungen mit der Nachbargemeinde in der Slowakei. Die Bestrebungen, die Fähre durch eine Brücke abzulösen, stocken allerdings, da die Gemeinde die Brücke wegen des Durchzugsverkehrs außerhalb, statt wie von der Nachbargemeinde gewünscht, innerhalb der Gemeinde gebaut haben will. Diese Lösung würde wohl für die Nachbargemeinde Záhorská Ves zu zusätzlichen Kosten führen, da aufgrund der Überschwemmungsgebiete südlich der Gemeinde eine lange Vorlandbrücke notwendig wäre. Größere Verkehrsprojekte wie etwa der Ausbau der Marchegger Ostbahn und die Marchfeldschnellstraße besitzen grundsätzlich nur das Potenzial, die Zusammenarbeit und den Austausch zu festigen, wenn diese entsprechende Haltestellen bzw. Ausfahrten vorweisen, anstatt die Region zu untertunneln. Alles in allem könnten durch eine bessere verkehrsinfrastrukturelle Anbindung jedoch ein ähnlicher, wenn auch abgeschwächter grenzüberschreitender Austausch und eine Zusammenarbeit wie aktuell in der Grenzregion südlich der Donau stattfinden.

Inwiefern wird die Marchgrenze heute als Ressource nutzbar gemacht?

Wie sich in der Forschung zeigte, wird die Marchgrenze im Vergleich zur Grenze südlich der Donau noch in wesentlich geringeren Ausmaß als Ressource, welche nutzbar gemacht wird, verstanden. Die Grenzorte Angern an der March und Hohenau an der March, in welchem sich die einzige Infrastruktur zur Überquerung der Grenze mittels Autos befindet, fungieren hier als Gateway für den regionalen Verkehr. Speziell Hohenau, in welchem sich die einzige Autobrücke befindet, profitiert stark von dieser Rolle, indem sich viele Märkte aufgrund des regen Grenzverkehrs ansiedelten, was der ansonsten recht abgelegenen Gemeinde einen

Vorteil in Sachen Einkaufsinfrastruktur und Wettbewerb bringt. Die Grenze wird jedoch vor allem von Menschen aus der Slowakei als Ressource verstanden, welche durch geringere Grundstückspreise, höhere Löhne und gewisse Sozialhilfen profitieren, während sie weiterhin das Freizeit- und Dienstleistungsangebot in Bratislava nutzen können. Es zeigt sich auch hier wieder, dass dies im Vergleich zur Südgrenze an der Marchgrenze eher vereinzelt vorkommt, da die infrastrukturelle Anbindung noch zu einem großen Teil fehlt. Der Ausbau der Marchegger-Ostbahn und der Bau der Marchfeldschnellstraße haben hier das Potenzial, eine ähnliche Entwicklung wie südlich der Donau voranzutreiben. Österreich profitiert von dieser Bewegung durch Grenzgänger:innen aus der Slowakei vor allem durch die Qualifikationen und die Kaufkraft, die Menschen aus der Slowakei mitbringen. Jene, die sich ansiedeln, weisen ebenfalls einen höheren Bildungsgrad und mehr Kaufkraft vor. Eine ideelle Instandsetzung der Grenze, die nicht die Unterschiede ausnutzt, sondern einen gemeinsamen Ort schafft, geschieht durch das gemeinsame Grenzverständnis einer ehemals sehr restriktiven Grenze des Kalten Kriegs mit Bildungsinfrastruktur wie Schaubunkern und einer Nachbildung des Eisernen Vorhangs auf einer Fahrradstrecke. Kulturell wird die Grenze als gemeinsames Naturreservat mit Ökozentren vermarktet, die für Austausch sorgen, wie auch als Freizeit- und Sportgebiet, in dem vom Natur-, Fahrrad- und bald auch Kanutourismus profitiert wird und die Grenze somit eine neue Rolle bzw. Funktion bekommt. Nach der Theorie von SOHN würde dies im gesamten eher dem ersten, geoökonomischen Referenzmodell entsprechen, wobei durchaus auch Teile des „territorialen Projekts“ vorhanden sind. Demnach lässt sich die Grenze vorsichtig in die Konfiguration „Typ 1 ergänzt durch Typ 2“ einordnen. Was sich auch daran begründen lässt, dass eine gemeinsame kulturelle Identität, wie sie vom „territorialen Projekt“ verstanden wird, heute noch nicht vorhanden ist.

Welche Potenziale und Hürden mit Fokus auf die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur und die Grenzregion lassen sich an der Marchgrenze ausfindig machen?

Als große Hürde stellt sich weiterhin die Sprachbarriere dar, welche aktuell leider nur in unzureichenden Maßen abgebaut wird. So lernen immer weniger Slowak:innen Deutsch und auch die Sprachförderung in Österreich ist verbesserungswürdig. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit profitiert jedoch stark von den Deutschkenntnissen auf slowakischer Seite.

Die Zunahme von Englisch unter den jüngeren Slowak:innen stellt zwar eine gemeinsame Basis her, jedoch entspricht eine Sprache, die keine Muttersprache der beiden Grenzregionen darstellt, nicht unbedingt dem Sinne einer zusammenwachsenden Region. Die Angst vor dem Fremden, welche in der Forschung von FRIDRICH erwähnt wird, scheint größtenteils überwunden, jedoch ist noch immer eine Angst vor gewissen Gruppen wie Roma vorherrschend und durch die Flüchtlingskrise von 2015 wird Verkehrsinfrastruktur an der Grenze ebenfalls als Einfallstor für das Schlepperwesen betrachtet. Der wichtigste Grund gegen eine grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur ist jedoch der zunehmende Verkehr, der die entsprechenden Gemeinden belasten würde, weswegen eine „Not in My Backyard“-Einstellung verbreitet ist und gleichzeitig Entlastungen wie Umfahrungen gefordert werden. Das Naturschutzgebiet der March-Auen und die Überschwemmungsgebiete stellen jedoch ebenfalls eine nicht zu unterschätzende Hürde bei der Planung von Straßeninfrastruktur dar und beschränken potenzielle Standorte. Ebenfalls sind administrative Hürden wie auch die verschiedenen Planungskulturen eine Herausforderung, durch welche ein reibungsloses Zusammenspiel schwierig ist. Dies beginnt bei den verschiedenen Meereshöhen und zieht sich über die Auslegung von Rechten wie auch Zuständigkeiten und bürokratischen Anforderungen. Auch die historische Betrachtung des Marchfelds als „Land hinter Wien, in dem nichts ist“, wie dies zu Zeiten des Eisernen Vorhangs war, stellt ein Hindernis in der Wahrnehmung von Potenzialen dar.

Potenziale für den grenzüberschreitenden Austausch wie auch die Regionalentwicklung bestehen vor allem im Ausbau der Marchegger Ostbahn wie auch der Umsetzung der Marchfeldschnellstraße, welche zu einer schnellen und starken Verbindung mit Bratislava führen würde. Dadurch wären ähnliche Entwicklungsprozesse wie in der Grenzregion südlich der Donau denkbar, die dazu führten, dass die Region wirtschaftlich, infrastrukturell, aber auch kulturell aufgewertet würde. Entwicklungsmöglichkeiten bis hin zu einem erweiterten Automobilcluster durch das VW-Werk in Devínska Nová Ves sind hierbei denkbar. Zur Vorbereitung und Schaffung von zusätzlichen Brücken könnten Ideen wie grenzüberschreitende Dorfentwicklungskonzepte erarbeitet werden. Da es Bahnstrecken entlang der March gibt, die parallel verlaufen und Zubringer existieren, die einfach mit Brücken verbunden werden könnten, besteht auch hierin ein Potenzial, die Regionen zu verbinden. Nicht zuletzt besteht auch in der March selbst das Potenzial den Natur- und

Freizeit Tourismus auszubauen und intensiver als Ort des kulturellen und sozialen Austauschs zu etablieren, um somit eine gemeinsame Identität des Marchlandes zu festigen.

8. Literaturverzeichnis

ADDIE J. P. D., GLASS M. R. und NELLES J. (2020): Regionalizing the infrastructure turn: A research agenda. – In: *Regional Studies, Regional Science* 7 (1), 10-26.

Aeroview (2023): Fähre Angern; © Aeroview / Thomas Bartonik, online 10.2023, <https://www.google.com/maps/@48.3824803,16.8332685,3a,52.4y,3.49h,66.2t/data=!3m8!1e1!3m6!1sAF1QipOqKxQUUlgI67cyBLos2VFJ5sricmosF1RtOvgf!2e10!3e11!6shttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipOqKxQUUlgI67cyBLos2VFJ5sricmosF1RtOvgf%3Dw203-h100-k-no-pi0-ya142.43808-ro0-fo100!7i8192!8i4096?entry=ttu> (27.1.2024).

ALLEN J., MASSEY D., und COCHRANE A. (1998): *Rethinking the region*. - London: Routledge.

Arbeiterkammer (2023): Gänserndorf. Daten, Fakten, Informationen; online 21.6.2023, <https://noe.arbeiterkammer.at/service/zeitschriftenundstudien/daten/Gaenserndorf.pdf> (25.1.2024).

BAUM (o.J.): Projektziele; online, http://www.projekt-baum.eu/de/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=700029&id_ktg=1004&p1=1027 (28.12.2023).

BIGGS M. (1999): Putting the state on the map: Cartography, territory, and European state formation. – In: *Comparative Studies in Society and History* 41, 374–405; auch online unter: <http://journals.cambridge.org/action/displayIssue?jid%4CSS&volumeld%41&seriesld%40&issueId%02> (31.12.2023).

BJÖRNSSEN H. M., FOSS O. und JOHANSEN S. (2015): The concept and definition of SGI. – In: FASSMANN H., RAUHUT D., DA COSTA E. M. und HUMER A. (Hrsg.): *Services of General Interest and Territorial Cohesion* – Wien: V&R Unipress, 49-72.

BMK (o.J.): S8 Marchfeld Schnellstraße; online, <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/projekte/schnellstrassen/s8.html> (14.1.2024).

BMK/ASFINAG (2010): S8 Marchfeld Schnellstraße. Abschnitt West. Einreichprojekt 2010; online, <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:15a79f8d-b937-46f1-9147-b3efd049ba26/uve.pdf> (14.1.2024).

BOGNER A., LITTIG B. und MENZ W. (2002): *Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung*. – Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

BOGNER A., LITTIG B. und MENZ W. (2014): *Interviews mit Experten*. - Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

bpb (2020): Euregio; online, <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/das-europalexikon/176832/euregio/> (5.1.2024).

BRENNER N. (2004): *New state spaces: Urban governance and the rescaling of statehood*. – Oxford: Oxford University Press.

BUURSINK J. (2001): The Binational Reality of Border-Crossing Cities. – In: *GeoJournal* 54 (1), 7–19.

CHALFIN B. (2012): Border security as late-capitalist “fix”. – In: WILSON T. M. und DONNAN H. (Hrsg.): *A companion to border studies*. – Chichester: Wiley-Blackwell, Blackwell Companions to Anthropology, 283-300.

CORVERS F. (2001): European policies for European border regions: An active space approach. – In: VAN GEENHUIZEN M., VAN GEENHUIZEN M. und TATTI R. (Hrsg.): *Gaining advantage from open borders. An active space approach to regional development*. – Aldershot: Ashgate, 369–387.

CUNNINGHAM H. (2012): Permeabilities, ecology and geopolitical boundaries. – In: WILSON T. M. und DONNAN H. (Hrsg.): *A companion to border studies*. – Chichester: Wiley-Blackwell, Blackwell Companions to Anthropology, 371–386.

DA COSTA E. M., PALMA P. und DA COSTA N. M. (2015): Regional Disparities of SGI provision. – In: FASSMANN H., RAUHUT D., DA COSTA E.M. und HUMER A. (Hrsg.): *Services of General Interest and Territorial Cohesion*. – Wien: V&R Unipress, 91-122.

DE BOE P., GRASLAND C. und HEALY A. (1999): *Spatial Integration, Final Report*; online, http://www.mcrit.com/spesp/SPESP_REPORT/spatial_integration.pdf (31.12.2023).

Der Standard (2021): *Marchfeld-Schnellstraße: Chronologie des Versagens*; online 25.09.2021, <https://www.derstandard.at/story/2000129924319/s8-marchfeld-schnellstrasse-chronologie-des-versagens> (6.7.2023).

DIEKMANN A. (2001): *Empirische Sozialforschung: Grundlagen, Methoden, Anwendungen*. – Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

DIJKSTRA L., GRZEGORZEWSKA M., MONFORT P., BRONS M., DE DOMINICIS L., ANNONI P. und WARD T. (2022): *Kohäsion in Europa bis 2050*. – Luxembourg: Publications Office.

DONNAN H. und WILSON T.W. (1999): *Borders: Frontiers of identity, nation and state*. – Oxford und New York: Berg.

EASTERLING K. (2014): *Extrastatecraft: The power of infrastructure space*. – London: Verso.

EGOYAN A. (2002): *Ararat*. – Film: Momentum Pictures World Cinema Collection.

Europäisches Parlament (2023a): *Kohäsionsfonds*; online 10.2023, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/96/el-fondo-de-cohesion> (4.1.2024).

Europäisches Parlament (2023b): Europäische territoriale Zusammenarbeit; online 10.2023, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/98/europaische-territoriale-zusammenarbeit> (4.1.2024).

Eurostat (o.J.a): Regionen und Städte illustriert. Wirtschaft; online, <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCI/#?vis=nuts3.economy&lang=de> (25.1.2024)

Eurostat (o.J.b): Regionen und Städte illustriert. Arbeitsmarkt; online, <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCI/#?vis=nuts2.labourmarket&lang=de> (25.1.2024)

FASSMANN H., GÖRGL P. und HELBICH V. (o.J.): Atlas der wachsenden Stadtregion. – In: Materialienband zum Modul I des Projekts „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“.

FASSMANN H., RAUHUT D., DA COSTA E. M. und HUMER A. (Hrsg.) (2015): Services of general interest and territorial cohesion: European perspectives and national insights. – Wien: V&R Unipress.

FLICK U. (2014): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung. – Reinbek: Rowohlt.

FLYBJERG B. (2009): Survival of the unfittest: Why the worst infrastructure gets built and what we can do about it. – In: Oxford Review of Economic Policy 25 (3), 344-367.

FOUCHER M. (1998): The geopolitics of European frontiers. – In: ANDERSON M. und BORT E. (Hrsg.): The frontiers of Europe. – London: Continuum, 235–250.

FRANZ I. und HUMER A. (2021): EU Cohesion Policy: towards grounded cities and regions. – In: RAUHUT D., SIELKER F. und HUMER A. (2021): EU Cohesion Policy and Spatial Governance. – United Kingdom: Edward Elgar Publishing.

FRIDRICH C. (2011): Fragmentierung sozialer Wirklichkeiten im österreich-slowakischen Grenzgebiet 1989-1999-2009. – In: Europa Regional 17/2009 (2), 70-83; auch online unter: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48040-3> (18.12.2023).

FURLONG K. (2020): Geographies of infrastructure 1: Economies. – In: Progress in Human Geography 44 (3), 572-582.

GREINKE L., FRANZ Y., HUMER A., KAZEPOV Y. und DANIELZYK R. (2022): Exploring urban and regional infrastructure from a spatial perspective. – In: European Journal of Spatial Development 19 (4), 99–104.

GRIMES S. (2003): The digital economy challenge facing peripheral rural areas. – In: Progress in Human Geography 27 (2), 174-193.

GRUBER E., FASSMANN H. und HUMER A. (2015): Demographic change changing SGI demands: The example of Austria. – In: FASSMANN H., RAUHUT D., DA COSTA E. M. und HUMER A. (Hrsg.): Services of General Interest and Territorial Cohesion. – Wien: V&R Unipress, 149-166.

HÄDER M. (2010): Empirische Sozialforschung. – Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2. überarbeitete Auflage.

HANSEN P. A. und SERIN G. (2007): Integration Strategies and Barriers to Co-Operation in Cross-Border Regions: Case Study of the Øresund Region. – In: Journal of Borderlands Studies 22 (2), 39–56.

HANSY H. (2022): Begegnungsraum March - von Brücken und Fähren. – In: Amtsblatt Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf 122 (11), 8–9.

HANZL-WEISS D., HOLZNER M. und RÖMISCH R. (2018): BRATISLAVA and VIENNA: Twin Cities with big Development Potentials – In: Policy Notes and Reports 24, Oktober 2018, Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche (Hrsg.).

HASELSBERGER B. (2014): Decoding borders. Appreciating border impacts on space and people. – In: Planning theory & practice 15 (4), 505–526.

HAUGHTON S. A. (2009): The US-Caribbean border: An important security border in the 21st century. – In: Journal of Borderlands Studies 24 (3), 1–20; auch online unter: <http://journals.uvic.ca/index.php/borderlands/article/view/533> (31.12.2023).

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

Heute (2021): Hochwasser-Schutzdamm an der March eröffnet; online 14.09.2021, <https://www.heute.at/s/hochwasser-schutzdamm-an-der-march-eroffnet-17805661> (27.1.2024).

HEYMAN J. MCC. (2012): Culture theory and the US-Mexico border. – In: WILSON T. M. und DONNAN H. (Hrsg.): A companion to border studies. – Chichester: Wiley-Blackwell, Blackwell Companions to Anthropology, 48–65.

Hohenau (o.J.): March – Brücke; online, https://www.hohenau.at/Unsere_Gemeinde/Interessantes_Wissenswertes/March-Bruecke (28.1.2024).

HUEMER J. (2018): Achtung Staatsgrenze! Die Suburbanisierung von Bratislava kennt keine Grenzen! – In: HEINTEL M., MUSIL R. und WEIXLBAUMER N. (Hrsg.): Grenzen Theoretische, konzeptionelle und praxisbezogene Fragestellungen zu Grenzen und deren Überschreitungen. – Wiesbaden: Springer.

HUMER A. und GRANQVIST K. (2020): The gradual city-ness and town-ness of public service locations: towards spatially sensitive sector policies. – In: Geoforum 113, 81-91.

HUMER A. und PALMA P. (2013): The provision of Services of General Interest in Europe: regional indices and types explained by socio-economic and territorial conditions. – In: Europa XXI 23, 85-104.

Interreg Slovakia-Austria (2018): Über das Programm Skizze des Kooperationsprogramms (CP) Interreg V-A Slowakei – Österreich. – In: Ministerium für Investitionen, regionale Entwicklung und Informatisierung der Slowakischen Republik (MIR-RI SR); auch online unter: <https://www.sk-at.eu/de/periode-2014-2020/ueber-das-programm> (14.12.2023).

KACHLÍK R. und JANKOVIČOVÁ Z. (2014): Städtebauliche Studie der Entwicklung des Grenzgebietes Bratislava und den umliegenden österreichischen Gemeinden – BAUM, Hlavné mesto SR Bratislava (Hrsg.), 1-159, auch online unter: http://www.projekt-baum.eu/de/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=700029&id_dokumenty=1091 (4.3.2024).

KAPELLER V. (2015): Bevölkerungs- und Siedlungsdynamik im Grenzgebiet Nordburgenland und Bratislava. – In: KAPELLER V. und HUEMER J. (Hrsg.): Aktuelle und zukünftige Wohnbauentwicklung im Grenzgebiet Nordburgenland und Bratislava. – Wien: Österreichische Akademie der Wissenschaften, 23–35.

KAPELLER V. und HUEMER J. (Hrsg.) (2015): Aktuelle und zukünftige Wohnbauentwicklung im Grenzgebiet Nordburgenland und Bratislava. – Wien: Österreichische Akademie der Wissenschaften.

KLUGE U. (1984): Der österreichische Ständestaat 1934–1938. Entstehung und Scheitern. – Wien: Verlag für Geschichte und Politik.

KOLLAR D. (1996): Geographische Aspekte der Ostöffnung am Beispiel der Slowakischen Republik. – In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 138, 223-246.

KOLLAR D., OVEČKOVÁ J. und OVEČKOVÁ M. (1996): Österreichisch-Slowakisches Marchland. – Bratislava: DAJAMA Verlag.

KOVACEVICOVA S. (1992): Von Hohenau bis Theben – Brücken, Fähren und Furten über den Marchfluss. – In: Unsere Heimat. Zeitschrift des Vereins für Landeskunde von Niederösterreich 63., 23-30.

Kurier (2020a): Volkswagen investiert in Bratislava knapp eine Milliarde Euro; online 8.11.2020, <https://kurier.at/wirtschaft/volkswagen-investiert-in-bratislava-knapp-eine-milliarde-euro/401090799> (17.1.2024).

Kurier (2020b): Marchfeld-Schnellstraße S8: Der Triel als Sorgenkind der Straßenbauer; online 22.1.2020, <https://kurier.at/chronik/oesterreich/marchfeld-schnellstrasse-s8-der-triel-als-sorgenkind-der-strassenbauer/400733961> (14.1.2024).

Kurier (2021): 400 Teilnehmer bei Demo für den Bau der S8 im Marchfeld; online 22.8.2021, <https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/400-teilnehmer-bei-demo-fuer-den-bau-der-s8-im-marchfeld/401479828> (14.1.2024).

LAMBERTZ K. und RAMAKERS J. (2013): Vielfalt und Hürden kennzeichnen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Europa. – In: BECK J. und WASSENBERG B. (2013): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit leben und erforschen: Beiträge aus dem Kolloquium "Grenzen überbrücken: auf dem Weg zur territorialen Kohäsion in Europa", 18. und 19. Oktober 2010, Straß / . Band 5, Integration und (trans-)regionale Identitäten. – Stuttgart: Franz Steiner Verlag.

LARKIN B. (2013): The Politics and Poetics of Infrastructure. – In: Annual Review of Anthropology 42 (1), 327-343.

LATHAM A. und LAYTON J. (2019): Social infrastructure and the public life of cities: Studying urban sociality and public spaces. – In: Geography Compass 13 (7), Artikel e12444.

LEADER Marchfeld (2023): Lokale Entwicklungsstrategie Marchfeld 2023-2027. Mensch. Kultur. Natur – im Einklang miteinander entwickeln; online 7.2023, https://www.ama.at/getattachment/a34d3367-ef76-44ca-a280-3e14a32bd57a/LAG-Marchfeld_v1.pdf (28.1.2024).

LEADER Südliches Weinviertel Ost (2023): Lokale Entwicklungsstrategie 2023-2027. Ein guter Platz Für Ideen!; online 7.2023, https://www.weinviertelost.at/fileadmin/Dateien/3_Unsere_Region/3_2_Lokale_Entwicklungsstrategie/LES_Weinviertel_Ost.pdf (29.1.2024).

MATTHIESSEN C. W. (2004): The Öresund Area: Pre-and Post-Bridge Cross-Border Functional Integration: The Bi-National Regional Question. – In: GeoJournal 61 (1), 31–39.

MATZNETTER W. (2016): Wien-Bratislava: Ein bipolarer, grenzüberschreitender Metropolraum. – In: DANIELZIK R., MÜNTER A. und WIECHMANN T. (Hrsg.): Polyzentrale Metropolregionen. – Lemgo: Verlag Dorothea Rohn, 291–318.

MAYRING P. (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. – Weinheim und Basel: Beltz.

MEEHAN K. M. (2014): Tool-power: Water infrastructure as wellsprings of state power. – In: Geoforum 57, 215-224.

Mein Bezirk (2013): Drei Brücken über die March; online 18.12.2013: https://www.meinbezirk.at/gaenserndorf/c-lokales/drei-bruecken-ueber-die-march_a785521#gallery=null (28.1.2024).

Mein Bezirk (2020a): Unsere March - Lebensader der Region; online 28.2.2020, https://www.meinbezirk.at/gaenserndorf/c-lokales/unsere-march-lebensader-der-region_a3951585#gallery=null (27.1.2024).

Mein Bezirk (2020b): Trauer um die Marchlandschaft; online 8.12.2020, https://www.meinbezirk.at/gaenserndorf/c-lokales/trauer-um-die-marchlandschaft_a4388318 (28.1.2024).

Mein Bezirk (2022): Marchbrücke Drösing oder Dürnkrut - zwei in der engeren Wahl; online 9.8.2022, https://www.meinbezirk.at/gaenserndorf/c-lokales/marchbruecke-droesing-oder-duernkrut-zwei-in-der-engeren-wahl_a5514259 (28.1.2024).

MEUSER M. und NAGEL U. (1997): Methoden der vergleichenden Politik- und Sozialwissenschaft. – Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

MILSTEIN A. (2015): The Legal Aspects of SGI. – In: FASSMANN H., RAUHUT D., DA COSTA E. M. und HUMER A. (Hrsg.): Services of General Interest and Territorial Cohesion. – Wien: V&R Unipress, 27-48.

MRVA I. (2013): Za mostom: Hinter der Brücke. – Bratislava: Bratislavský Samoprávny Kraj.

NEWMAN D. (2003): On borders and power: A theoretical framework. – In: Journal of Borderlands Studies 18, 13–25; auch online unter: <http://journals.uvic.ca/index.php/borderlands/article/view/1529> (31.12.2023).

NIEBUHR A. und STILLER S. (2002): Integration Effects in Border Regions: A Survey of Economic Theory and Empirical Studies. – HWWA discussion paper, online, <http://www.econstor.eu/handle/10419/19341> (31.12.2023).

NÖN (2018): 20 Jahre Zusammenarbeit mit Westslowakei und Südmähren; online 27.1.2018, <https://www.noen.at/mistelbach/poysdorf-20-jahre-zusammenarbeit-mit-westslowakei-und-suedmaehren-regionalverband-europaregion-fotos-75446704> (9.1.2023).

NÖN (2023): Hitzige Diskussionen über S8 im Strasshofer Zündwerk; online 23.11.2023, <https://www.noen.at/gaenserndorf/marchfeld-schnellstrasse-hitzige-diskussionen-um-s8-im-strasshofer-zuendwerk-396146138> (14.1.2024).

NÖ.Regional (2022a): Fortschrittsbericht 04/2021 – 12/2021; online 2.2022, https://www.noeregional.at/fileadmin/user_upload/2021_Fortschrittsbericht_baum_END.pdf (28.1.2024).

NÖ.Regional (2022b): Strategie baum2023+; online 26.11.2022, https://www.noeregional.at/fileadmin/user_upload/DE_Strategie_baum_2023__FINAL_2022-12.pdf (28.1.2024).

ÖBB (o.J.): Ausbau Marchegger Ostbahn. Rund um den Bau; online, <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-marchegger-ostbahn/rund-um-den-bau> (15.1.2024).

OCSTAT (2013): Laut OCSTAT waren im Jahr 2013 63.000 Grenzgänger:innen registriert, zu denen noch etwa 9.000 internationale Beamte und 40.000 Schweizer:innen, die in

Frankreich lebten und in Genf arbeiteten, hinzukamen. Online, https://statistique.ge.ch/domaines/apercu.asp?dom=03_05 (10.12.2023).

ORF (2016): „Lahme“ Bahn nach Bratislava wird ausgebaut; online 3.7.2016: <https://noe.orf.at/v2/news/stories/2783504/> (15.1.2024).

ORF (2018): Marchfeld: Bau der Bahnstrecke nach Bratislava; online 30.8.2018: <https://noe.orf.at/v2/news/stories/2933097/> (15.1.2024).

ORF (2019): Das Jahr 1989 und seine Auswirkungen; online 3.10.2019, <https://noe.orf.at/stories/3015539/> (28.1.2024).

ORF (2022): Geiselnahme löst blutige Terrorwelle aus; online 8.6.2022: <https://noe.orf.at/magazin/stories/3163315> (26.1.2024).

ÖROK (o.J.): EU-Kohäsionspolitik; online, <https://www.oerok.gv.at/region/programmperioden-vor-2014/eu-strukturfonds-in-oesterreich-2007-2013/eu-kohaesionspolitik> (5.1.2024).

OTS (2021): Grüne Landessprecherin kritisiert mangelnde Lösungskompetenz der ÖVP, die den Menschen im Bezirk Gänserndorf Lebensjahre kostet; online 18.9.2021, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210918_OTS0021/gruene-landessprecherin-kritisiert-mangelnde-loesungskompetenz-der-oevp-die-den-menschen-im-bezirk-gaenserndorf-lebensjahre-kostet (14.1.2024).

PAASI A. (2005): The changing discourses on political boundaries. Mapping the backgrounds, contexts and contents. – In: VAN HOUTUM H., KRAMSCH O. und ZIERHOFER W. (Hrsg.): *B/Ordering space*. – Farnham: Ashgate, 17–31.

PAASI A. und METZGER J. (2017): Foregrounding the region. – In: *Regional Studies* 51 (1), 19–30.

PERKMANN M. (2003): Cross-Border Regions in Europe. Significance and Drivers of Regional Crossborder Co-operation. – In: *European Urban and Regional Studies* 10 (2), 157.

PGO (Planungsgemeinschaft Ost) (Hrsg.) (2004): *Jahresbericht 2004*. – Wien.

PLATZER M. (2020): Brückenschlag über die March. Nachhaltige Mobilität in der Grenzregion SK-AT. – In: Vortragsfolien des Strassendienstes NÖ von DI Dr. MICHAEL PLATZER vom 7. September 2020.

POPESCU G. (2012): *Bordering and ordering the twenty-first century. Understanding borders*. – Plymouth: Rowman & Littlefield.

RADVANSKY M. und DOMONKOS T. (2010): Regional disparities under different types of cohesion policy: Case of Slovakia; online, https://www.researchgate.net/figure/Slovak-NUTS-3-regions_fig2_315100430 (16.1.2024).

- REEVES M. (2017): Infrastructural Hope: Anticipating 'Independent Roads' and Territorial Integrity in Southern Kyrgyzstan. – In: *Ethnos* 82 (4), 711-737.
- ROGELJA I. (2020): Concrete and coal: China's infrastructural assemblages in the Balkans. – In: *Political Geography* 81 (2), Artikel 102220.
- SACK R. D. (1986): *Human Territoriality: Its Theory and History*. – Cambridge: Cambridge University Press, 7. Auflage.
- SALENTO A. und PESARE G. (2016): Liberalisation and Value Extraction. The Trajectory of Railways in the Neo-Liberal State. – In: *Partecipazione e Conflitto* 9 (2), 466-494.
- SCHEUCH M. (1994): *Historischer Atlas Österreich*. – Wien.
- SCHORN M. und HUMER A. (2021): Editorial: The Geography and Governance of Infrastructure Provision. – In: *Europa XXI* 41, 5-17.
- Scitanie (2021): Obyvatelia - Základné výsledky [dt: Bevölkerung - Grundlegende Ergebnisse]; online, <https://www.scitanie.sk/obyvatelia/zakladne-vysledky/pocet-obyvatelov/OK/SK0106/OK> (25.1.2024).
- SCOTT A. J. und STORPER M. (2015): The nature of cities: The scope and limits of urban theory. – In: *International Journal of Urban and Regional Research* 39 (1), 1–15.
- SCOTT J. W. (2012): European politics of borders, border symbolism and cross-border cooperation. – In: WILSON T. M. und DONNAN H. (Hrsg.): *A companion to border studies*. – Chichester: Wiley-Blackwell, Blackwell Companions to Anthropology, 83–99.
- SELKER F., RAUHUT D. und HUMER A. (2021): EU Cohesion Policy and European spatial governance: an introduction to territorial, economic and social challenges. – In: RAUHUT D., SELKER F. und HUMER A. (Hrsg.): *EU Cohesion Policy and Spatial Governance*. – United Kingdom: Edward Elgar Publishing Limited.
- SIMONE A. M. und PIETERSE E. (2017): *New urban worlds: Inhabiting dissonant times*. – Cambridge: Polity Press.
- SOHN C. (2014): Modelling Cross-Border Integration: The Role of Borders as a Resource. – In: *Geopolitics* 19 (3), 587–608.
- Stadt Wien (o.J.a): Centrope, Europäische Angelegenheiten, Wien; online, <https://www.wien.gv.at/wirtschaft/eu-strategie/centrope.html> (20.12.2022).
- Stadt Wien (o.J.b): centrope CENTRAL EUROPEAN REGION, Europäische Angelegenheiten, Wien; online, <https://www.wien.gv.at/wirtschaft/eu-strategie/pdf/centrope.pdf> (20.12.2023).

Stadt Wien (2023): ÖBB-Fahrplan 910; online, https://www.stadt-wien.at/fileadmin/content/Medien_-_PDF/S-Bahn/2023/Fahrplan_s80_2023.pdf (14.1.2024).

Statistik Austria (2023): Bevölkerung zu Jahresende; online, <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/bevoelkerung-zu-jahres-/-quartalsanfang> (25.1.2024).

STEININGER R. (2005): Österreichs Weg zum Staatsvertrag. – In: RAUCHENSTEINER M. und KRIECHBAUMER R. (Hrsg.): Die Gunst des Augenblicks. Neue Forschungen zu Staatsvertrag und Neutralität. – Wien, Köln und Weimar: Böhlau Verlag, 273–290.

STEELE W. und LEGACY C. (2017): Critical urban infrastructure. – In: Urban Policy and Research 35 (1), 1–6.

STRUBING J. (2018): Qualitative Sozialforschung. – Berlin, München und Boston: Walter de Gruyter GmbH.

ŠVEDA M. (2011): Časové a priestorové aspekty bytovej výstavby v zázemí Bratislavy v kontexte suburbanizácie [dt: Zeitliche und räumliche Aspekte des Wohnungsbaus im Hinterland von Bratislava im Zusammenhang mit der Suburbanisierung]. – In: Urbanismus a územni rozvoj – ROČNÍK XIV – ČÍSLO 3, 13–22.

TÄUBLING A. und NEUHAUSER G. (1999): Die Geschichte der Landschaft. – In: Umweltbundesamt (Hrsg.): Fließende Grenzen. Lebensraum March-Thaya-Auen. – Wien, 57–77.

ULRAM P. A. und TRIBUTSCH S. (2008): Das österreichische Geschichtsbewußtsein und seine Geschichte. – In: SCHAUSBERGER F. (Hrsg.): Geschichte und Identität. – Wien, Köln und Weimar: Böhlau Verlag, 37–50.

VAN HOUTUM H. (2011): The mask of the border. – In: WASTL-WALTER D. (Hrsg.): The Ashgate Research companion to border studies. – Farnham: Ashgate, 49–61.

WALLACE W. (1992): The dynamics of European integration. – London: Pinter.

Weinviertel Tourismus (o.J.a): Naturjuwel March-Thaya-Auen; online, <https://www.weinviertel.at/march-thaya-auen> (27.1.2024).

Weinviertel Tourismus (o.J.b): Marchfelder Brücken Radtour; © Weinviertel Tourismus / Erwin Haiden, online, <https://www.weinviertel.at/a-marchfelder-bruecken-radroute> (5.3.2024) bzw. <https://noew.infomaxnet.de/data/imxplatformj/images/httpsimgoastaticcomimg66285690.jpg> (28.1.2024).

Weinviertel Management (2014): Im Zentrum neuer Chancen. Wirtschaft- und Lebensraum Weinviertel-Záhorie; online, <https://docplayer.org/46529806-Im-zentrum-neuer-chancen-wirtschafts-und-lebensraum-weinviertel-zahorie.html> (28.1.2024).

Weitwanderweg (o.J.): Die March, ein Nebenfluss der Donau in Niederösterreich + Mäander, Auwald, Tschechien, Slowakei, Österreich, Karte, Outdoorführer; online, <https://www.weitwanderweg.at/a/fluss/march> (27.1.2024).

Wikimedia (2008): The confluence of the Morava and the Danube; CC BY 3.0 User: Jaroslav Kubec, online 3.12.2008, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:DOE_Devin.jpg (5.3.2024).

Wikimedia (2012): Straßenbrücke über die March zwischen Hohenau und Moravský Svätý Ján. Blick von der slowakischen Seite; CC BY-SA 3.0 User: Herzi Pinki, online 11.11.2012, https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Road_bridge_over_the_Morava_River_between_Hohenau_and_Moravsk%C3%BD_Sv%C3%A4t%C3%BD_J%C3%A1n?uselang=de#/media/File:Morava_bridge_01.jpg (5.3.2024).

Wikimedia (2017): Karte NOE Viertel beschriftet Bezirk; CC BY 3.0 User: Ailura, online 4.2.2024, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_NOE_Viertel_beschriftet_Bezirke.svg (25.1.2024).

Wikimedia (2022): Municipalities Gänserndorf; CC BY-SA 4.0 User: Gnlpft12, online 24.11.2022, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Municipalities_Bezirk_G%C3%A4nserndorf.svg (25.1.2024).

Wikimedia (2023): Strecke der Marchegger Ostbahn, CC BY-SA 4.0 User: Simon04, online 3.5.2023, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Marchegger_Ostbahn.png (5.3.2024).

Wikimedia Karten (o.J.): Marchfeld Schnellstraße, online, https://de.wikipedia.org/wiki/Marchfeld_Schnellstra%C3%9Fe#/maplink/0 (5.3.2024).

WILSON T. M. und DONNAN H. (Hrsg.) (2012a): A companion to border studies. – Chichester: Wiley-Blackwell, Blackwell Companions to Anthropology.

WILSON T. M. und DONNAN H. (2012b): Borders and border studies. – In: WILSON T. M und DONNAN H. (Hrsg.): A companion to border studies. – Chichester: Wiley-Blackwell, Blackwell Companions to Anthropology, 1–25.

Wirtschaftskammer (o.J.): Der Bezirk Gänserndorf. Beschreibung der Beschaffenheit des Bezirks Gänserndorf; online, https://www.wko.at/noe/statistik/gaenserndorf#heading_lage (25.1.2024).

WIŚNIEWSKI R., STĘPNIAK M. und SZEJGIEC-KOLENDA B. (2021): Accessibility of public services in the age of ageing and shrinking population: Are regions following trends. – In: Geografiska Annaler: Series B, Human Geography 103 (1), 55-74.

WWF (o.J.): Das WWF-Auenreservat Marchegg; online, <https://www.wwf.at/artikel/das-wwf-auenreservat-marchegg/> (27.1.2024).

Yimba (2024): Rýchlejšie do Viedne. Železničná trať do Marcheggu sa zmodernizuje, iné úseky čakajú [dt: Schneller nach Wien. Die Bahnstrecke nach Marchegg wird modernisiert, weitere Abschnitte warten]; online, <https://www.yimba.sk/clanky/rychlejsie-do-viedne-zeleznicna-trat-do-marcheggu-sa-zmodernizuje-ine-useky-cakaju?fbclid=IwAR2nWS2P12wvUikALUjliLVnQXExJFJkLxJDBRqUKzUMRbeqvDvI7DSi-FU> (4.2.2024).

9. Anhänge

9.1. Interviewleitfaden

Für Interviews mit Expert:innen aus der Regionalentwicklung und politischen Vertreter:innen.

Das Interview wird zur Transkription aufgenommen, auf Wunsch kann auch eine Anonymisierung in der Arbeit vorgenommen werden.

Im Mittelpunkt des Interviews stehen Ihr Wissen und Ihre Erfahrungen rund um die Marchgrenze zwischen Österreich und der Slowakei. Konkret geht es hierbei um die Frage grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Koordination, Projekte, Erfolge und wie sie diese erlebt bzw. Niederlagen und eingeordnet habe etc.) mit dem Fokus auf die Frage, wieso sich eine infrastrukturelle Anbindung an der Marchgrenze zwischen den beiden Grenzregionen so schwierig gestaltet.

Die Fragen unterteilen sich dabei in drei Kategorien: Jene zur verkehrstechnischen Infrastruktur, jene zur Grenze selbst und jene zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

Legende:

Allgemeinfragen (**für alle gleich, kein Kürzel**)

Fachfragen (**RE für Regionalexpert:in, BM für Bürgermeister:innen**)

Einführungsfrage:

- Stellen Sie sich bitte kurz einmal vor.
- Wie haben Sie als Bürgermeister/Regionalentwickler die Grenze zur Slowakei in den letzten Jahren wahrgenommen? *(sehr offen, um ins Thema zu kommen)*

Themenfragen nach der konkreten Infrastruktur:

- (RE) Welche Bedeutung hat Infrastruktur für die Regionalentwicklung im Grenzgebiet?
- Warum denken Sie, dass es in über 30 Jahren nach Fall des Eisernen Vorhangs noch immer keine vernünftige Autobrücke über die March gibt?
- Glauben Sie, können die Marchfeldschnellstraße und der Ausbau der Marchegger-Ostbahn den Austausch und die Beziehungen zwischen den Grenzregionen auf beiden Seiten verbessern?
 - (BM) Wie sieht ihre Gemeinde das Projekt? Auch wirtschaftlich gesehen?

- In den letzten 15 Jahren sind drei Fahrradbrücken an der March gebaut worden – beispielsweise die „Fahrradbrücke der Freiheit“. Werden die Fahrradbrücken von der Bevölkerung als symbolkräftig verstanden und auch genutzt?
- Welche Rolle spielen die Gemeinden beim Austausch und der Bereitstellung von Infrastruktur? Gibt es hier aktive Bestrebungen diese auszubauen?
- (BM) Gibt es durch eine Flussquerung Ihrer Meinung nach mehr negative oder positive Auswirkungen für Ihre Gemeinde/die Region?
 - Warum?
- (RE) Warum wird nördlich der Donau so wenig technische Infrastruktur gebaut?
 - (RE) Gibt es wirtschaftliche, gesellschaftliche oder finanzielle Gründe?

Themenfragen zur Grenze selbst (generell):

- Was steht dem Zusammenwachsen der Grenzregionen Ihrer Meinung nach vor allem im Weg?
 - Sind es soziokulturelle, wirtschaftliche, biophysische oder politische Gründe?
- *Sehen Sie die Grenze eher als eine „dicke“, schwer zu überwindende oder eine „dünne“ leicht zu überwindende Grenze (sowohl physisch als auch sozial, kulturell, wirtschaftlich und politisch)?*
- In welche Richtung bewegen sich Ihrer Meinung nach die Grenzregionen, profitieren sie heute voneinander?
 - Arbeiten viele Menschen aus der Slowakei in Österreich und umgekehrt?
 - Gibt es viel Wirtschaftsaustausch, der die Unterschiede der Regionen ausnutzt?
 - Nähern sich die Regionen kontrolliert und spürbar aneinander an?

Themenfragen grenzüberschreitende Zusammenarbeit (+ latente „Grenzfunktionen“)

- Provokant gefragt: Ist mehr Austausch bzw. eine intensivere grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit der Slowakei überhaupt gewünscht bzw. Ihrer Meinung nach sinnvoll?
- Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen Österreich und der Slowakei an der Marchgrenze heute?
- Warum findet (anscheinend) so wenig grenzüberschreitende Zusammenarbeit statt?
 - (RE) Bzw. wieso dauerte es so lange bis die Zusammenarbeit begann?

- (BM) Ist Ihre Gemeinde an grenzüberschreitenden Projekten beteiligt?
 - (BM) Wenn ja, welches und worum geht es? Wie beurteilen sie dieses?
- Von welchen grenzüberschreitenden Projekten sind Sie am überzeugtesten, dass sie sich positive auf die Region auswirken? Von welchen am wenigsten?
- (BM) Stehen Sie im Austausch mit Bürgermeister:innen, Planern etc. auf der slowakischen Seite? Und sind Sie in Entscheidungen, die beide Seiten der Grenze betreffen miteingebunden?
- (RE) Wie gestaltet sich die grenzüberschreitende Regionalentwicklung mit der Slowakei im Vergleich zu Tschechien oder Ungarn? Bzw. nördlich und südlich der Donau?
- (RE) Wie haben Sie die EU-Ziele bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erlebt? Können sie gut umgesetzt werden oder finden sie in der Praxis wenig Beachtung?

Abschlussfrage:

- Was würden sie sich für die Zukunft der Grenzregion wünschen?

9.2. Transkripte

9.2.1. Regionalentwickler 1

Interviewpartner:in: Regionalentwickler 1

Ort: Gänserndorf

Zeit: Dienstag, 23. Jänner 2024, 14 Uhr

Dauer des Interviews: 105 Minuten (1:45h)

I = Interviewer:in (fett gedruckt)

B = Befragte:r

1 **I: So, die erste Frage ist, stellen Sie sich bitte kurz einmal vor.**

2 **B:** Ja, mein Name ist [entfernt], ich war seit 1993 als Regionalmanager in der Region
3 Weinviertel und mit dem EU-Beitritt seit 1997 oder 96 dann sehr intensiv mit den
4 grenzüberschreitenden Programmen beschäftigt. Als Weinviertler war es mir mit dem Fall des
5 Eisernen Vorhangs 1989 dann besonders wichtig, dass die Region auch in diesem neuen Gefüge
6 abseits des Eisernen Vorhangs mit den neuen Verbindungen zu positionieren und hier auch
7 entsprechend mit der Unterstützung der Europäischen Union hier Projekte zu initiieren. Nebenbei
8 war ich auch noch dann seit 2011 CENTROPE-Koordinator für Niederösterreich, also im Rahmen
9 dieser großen Initiative. Da ging es natürlich auch, war das Thema Mobilität und Verkehr, das Wissen,
10 wie die Regionen, die alten Grenzregionen sich erschließen, beiderseits der Grenze ein ganz wichtiges
11 Anliegen. Und nebenbei bin ich auch noch im Vorstand der österreichisch-slowakischen Gesellschaft
12 und versuche auch hier weiterhin dieser Arbeit gerade in der Grenzregion zu agieren damit.

13 **I: Also ein richtiger Experte kann man sagen. Sehr gut. Gut, dann ist die nächste Frage, wie hast du,**
14 **wie hast du als Regionalentwickler vor allem die Grenze zur Slowakei in den letzten Jahren so**
15 **wahrgenommen?**

16 **B:** Also nachdem ich auch hier an der March groß geworden bin, aufgewachsen bin, kenne ich die
17 March-Grenze seit meiner Geburt sozusagen, kann man sagen. Also ich habe sie als Eiserner Vorhang
18 erlebt, wie auch dann nach 89, wie es plötzlich möglich wurde, dass man mit dem Nachbarn
19 kommuniziert. Und es war dann schon die Diskussion immer wieder, vor allem in der großen
20 Euphorie am Anfang, wir müssen wieder Verbindungen herstellen. Von der Geschichte an der March
21 hatte de facto jeder Ort entweder eine Brücke oder eine Überfuhr, die natürlich auch durch
22 Hochwasser bedingt, durch Wetterereignisse, das waren keine Stahlbrücken oder sowas, außer der
23 Eisenbahnbrücke zwischen Marchegg und Devinska Nova Ves, waren das Brücken, die
24 Wettereinflüssen entstanden sind und auch zum Teil politischen Einflüssen entstanden sind. Aber es
25 war sicher die March-Grenze nie durchlässig, aber sie hatte eine gemeinsame Ader, das war die
26 March und links und beiderseits der March haben sich dann Entwicklungen ergeben. Durch die
27 Übergänge, die es damals gab, ist die Industrialisierung gerade an den Grenzorten der March schon
28 sehr interessant, weil ja auch durch den Ausbau der Nordbahn, das ist auf österreichischer Seite
29 passiert, aber nicht jetzt, weil es Österreich war, sondern weil auch dort das Gelände hier, nämlich
30 die Kante des Wagrams hier ermöglicht hat, dass man hier hochwasserfrei mit der Eisenbahn fahren
31 konnte und so weiter. Also ich habe das immer miterlebt und war natürlich beruflich, wie die Ideen,
32 die so gesprochen sind, dann plötzlich mit EU-Mitteln war Geld da und dann konnte man diese ersten
33 Übergänge oder Brücken mit entsprechenden, mit finanziellen Mitteln aufbauen. Wobei, wie gesagt,
34 es sicher dann auch entsprechende, zum Teil Überraschungen gab, dass sich nach der Euphorie ein
35 bisschen, man überrascht war, so schnell wird vielleicht der wirtschaftliche Erfolg gar nicht passieren,

36 weil auf der drüberen Seite, auf der Seite in der Zahorie, das ist diese Region, das slowakische March,
37 weil ja auch kaum Industrieansiedlung oder Wirtschaftsentwicklung stattgefunden hat vor 1989. Und
38 dieses gemeinsame Erkennen, da waren schon dann auch kulturelle Unterschiede spürbar, die halt in
39 dieser Diskussion über die einzelnen Standorte, ich kann voll Stolz sagen, ich habe alle Diskussionen
40 entlang der March mit den Grenzübergängen mitgemacht, in allen möglichen Schattierungen. Ja, das
41 war schon auch eine sehr lehrreiche Zeit, ja.

42 **I: Ja, das hört sich auch so an. Genau. Gut, dann steigen wir gleich auch ein in die Themenfragen**
43 **zur konkreten Infrastruktur, weil das ist mein erstes Kapitel hier und erstmal eine ganz offene,**
44 **große Frage, welche Bedeutung hat die Infrastruktur speziell auch in der Grenze für die regionale**
45 **Entwicklung im Gebiet, im Grenzgebiet?**

46 **B:** Natürlich hat die, es steht außer Zweifel, dass eine grenzüberschreitende Infrastruktur einen
47 Austausch bewirkt, neue Möglichkeiten der Wirtschaftsentwicklung bedeutet. An der March war es
48 speziell jetzt gerade spürbar durch die Radbrücken, die entstanden sind oder durch diese Möglichkeit
49 des Radtourismus sind plötzlich touristische Entwicklungen möglich geworden und gerade die
50 touristische Entwicklung waren so die ersten Ansätze, denke ich, wo auch die Regionen wieder
51 zusammenwachsen. Man erlebt dann plötzlich in Devin, wenn man dort sitzt oder dort geht oder
52 nach einem Gespräch mit der Frau Bürgermeister kommst und dann sitzen plötzlich da Radfahrer, die
53 aus der Region einen Ausflug gemacht haben, dorthin essen gehen, sich was anschauen und wieder
54 nach Hause fahren. Also dieser Austausch ist einmal spürbar geworden. Letztlich auch die Fähre in
55 Angern ist ein Mobilitätsmagnet geworden. Die werden so circa jetzt bei 900 bis 1000 Überfahrten
56 pro Tag ist das gewaltig und wenn man dort steht und das beobachtet, es ist vor allem zu den
57 Betriebsstoßzeiten ein Betrieb. Es hat einen Austausch, wie es ihn auch früher gegeben hat, dass
58 Arbeiter aus der Slowakei im Weinviertel in Niederösterreich arbeiten, die kommen über die
59 Brücken. Das heißt, dieses Zusammenwachsen ist durchaus merkbar geworden im Kleinen. Ich sage
60 bewusst auch im Kleinen. Das ist anders als an der A5, wenn ich jetzt den Bezirk Gänserndorf so sehe.
61 Die Entwicklung an der A5 ist natürlich eine komplett internationale. Die Bernsteinstraße, das alte
62 Entwicklungsachse von der Ostsee vom Baltikum bis nach Aquileia, die entlang der Markt führt, die
63 ist halt vorbei. Diese internationale Schiene hat das nicht, aber für den kleinräumigen regionalen
64 Verkehr ist es schon spürbar. Das heißt, auch in der Pflege und so weiter, das Thema wächst
65 zusammen. Es ist ein einseitiger Verkehr, keine Frage, aber gerade beim touristischen Bereich ist es
66 ein beidseitiger Entwicklungsimpuls, der der Region, beiderseits der Markt, gut tut, weil es gab diese
67 touristische Perspektive bis 89 nicht. Da ist ja keiner hergefahren. Man hat die Angst vor der Grenze,
68 das spürt man überall. Das ist weltweit so. Jede Grenze ist eine ganz besondere Situation.

69 **I: Die nächste Frage ist, warum denkst du, dass es in über 30 Jahren nach dem Fall des Eisernen**
70 **Vorhangs noch immer keine vernünftige Autobrücke über die March gibt?**

71 **B:** Was heißt vernünftig? Ich stelle das bewusst in Frage, eine vernünftige Autobrücke.

72 **I: Eine zweispurige Autobrücke, nicht unbedingt eine Autobahn, aber es gibt, wenn man sich die**
73 **March anschaut, auf 91 oder 93 Kilometer, eine wirkliche Autobrücke.**

74 **B:** 60 Kilometer in etwa, glaube ich, nicht so viel.

75 **I: Der Fluss zumindest. Vielleicht ist die Grenze ein bisschen anders.** Auf jeden Fall gibt es in
76 Hohenau ja diese eine Brücke. Die ist ja auch ab 22 Uhr gesperrt in der Nacht und nur einspurig.

77 **B:** Und mit Ampelanlage und so weiter.

78 **I: Genau. Und sonst gibt es keine wirkliche Autobrücke drüber. Es gibt eine Fähre und es gibt die**
79 **Eisenbahnbrücke, die ja eigentlich auch nur einspurig und mit Dieselloks bis vor kurzem zumindest**

war. Demnach eine ziemlich lange Grenze, ohne wirkliche Möglichkeit, sie mit dem Auto zu passieren, was ja eigentlich dazu beitragen wird, dass der Grenzverkehr zunehmen wird.

B: Na ja, wie gesagt, da ist sicher die Skepsis, dass man, ich sage es jetzt einmal überspitzt, mit der neuen Infrastruktur plötzlich aus einer recht bequemen Randlage plötzlich so ein bisschen mit viel Verkehr. Und das war halt auch derzeit nicht gewünscht oder ist negativ behaftet, dass Verkehr Unwohlsein erzeugt. Das war das eine. Sicher auch die Angst, dass die Wirtschaft durchaus auch Bedenken gehabt hat, dass plötzlich dann Betriebe in der Slowakei rüberarbeiten könnten, was sie mit Tschechien ja machen. Ich muss auch bewusst sagen, es war das Thema der Grenzdiskussion, jetzt schwenke ich bewusst ab, auch von der slowakischen Grenze. Ich habe die Diskussionen auch mit Südmähren, also mit der tschechischen Grenze gehabt. Dort war die Diskussion eine komplett andere. Da hat man zwar vielleicht gesagt, boah, bauen wir dort Grenzweg, aber das war ein Gemeinderatsbeschluss und okay, da hat vielleicht in einigen Gemeinden der FPÖ-Gemeindevertreter gemurrt, weil er das halt gemacht hat. Aber dann hat man ohne viel Pipapo und viel Diskussionen und so weiter die Grenzübergänge hergerichtet, asphaltiert und tschüss. Das ist irgendwie an der March das Sonderbare, dass man hier besonders erfinderisch ist, was Argumente betrifft, warum man so eine Verkehrsinfrastruktur macht. Und die Ausgangslage ist halt auch hier, dass die Verkehrsinfrastruktur-Diskussion natürlich auch eine Abstimmung mit der Region ist. Es hat keinen Sinn, eine Verkehrsinfrastruktur zu errichten, über die Leute drüber zu fahren, sondern das muss im Prozess erfolgen. Das ist jetzt auch von der Regionalentwicklung her mein Ansatz gewesen. Die A5, die Autobahn, wurde im Prozess mit der Region umgesetzt. Da hat man, bevor die Autobahn gebaut ist, definiert, von welchen Autobahnabfahrten man in touristische Zentren einschließen kann. Wir haben den Wirtschaftspark A5 geplant. Wir haben gesagt, mit den Tschechen, die Tschechen haben das auf ihrer Seite gemacht, dass die Leute nicht zwischen Wien und Brunn durchfahren und nichts da lassen in der Region. Dasselbe ist natürlich auch in Marchfeld oder mit den Übergängen gewesen. Die eine Diskussion einer Autobrücke bei Marchegg war ja geplant. Da hat man sogar den Brückenpfeiler schon fixiert gehabt für eine zweispurige Straße. Man hat einen Wirtschaftspark in Marchegg schon geplant. Dann hat die Slowakei plötzlich umgeschwenkt, weil sie das KIA-Werk in Trencin gebaut hat. Die Koreaner haben gesagt, wenn wir das Werk dort errichten, dann brauchen wir dort eine Autobahn hin. Die Geldmittel sind dort hingeflossen. Das Projekt ist gescheitert. Sonst hätten wir wahrscheinlich dort schon längst eine zweispurige Brücke für LKWs. Die den Wirtschaftspark in Marchegg erschließt, der derzeit nach wie vor unerschlossen steht, weil der gebaut worden ist. Das ist oft ein Ping-Pong-Spiel in der Geschichte. Und auch die Diskussion, da ist S8 Marchfeld-Schnellstraße. Wir haben das im Rahmen einer Studie. ERAM heißt das, ERAM-SCAD, die Zukunftsregion der Wirtschafts- und Lebensraum-Weinviertel-Zahorie. Wenn wir durch eine neue Infrastruktur, sprich die S8-Marchfeld-Schnellstraße, mit einer Brücke, bei Devinska Nova Ves auf slowakischer Seite schon fixiert ist, wo die Straße fahren wird, und die er dann in das slowakische Autobahnnetz einmündet. Die Planungsunterlagen sind da. Wir wissen heute aus verschiedensten Gründen, warum derzeit die S8 nicht gebaut wird. Punkt. Und wir haben hier schon deutlich untersucht, in welchen Effekten es wirtschaftlich funktionieren könnte, wie sich Erreichbarkeiten durch eine gute Infrastruktur vermitteln. Und wo auch in der Region, das ist auch wichtig, weil natürlich diese Metropolregion mit ihren zwei Standorten ist in erster Linie auch ein Verkehr zwischen zwei Hauptstädten. Aber dass man zum Beispiel auch in der Region Anker setzen kann, wie diesen Gewerbe und Industriepark-Strasshof-Marktgrafneusiedl, der dann ja entstanden ist. Der wurde auch schon gebaut, wie wir immer gewartet haben. Nein, jetzt wird er schon gebaut, es wird schon gebaut. Das sind halt die Tücken der Planung, jetzt gar nicht so sehr technischer Natur, sondern in erster Linie auch in der Diskussion, im Prozess in der Region, wie man sowas annimmt. Will man so etwas? Die Furcht aller möglichen Aspekte von Kriminalität und so weiter. Und mehr Verkehr und Belastung sieht man sehr kritisch. Ich meine, ich bin überrascht, selbst bei der Eisenbahn

gab es natürlich Diskussionen, aber zumindest wird jetzt der zweispurige Ausbau des Marchegg-Astes betrieben, auch mit der Abzweigung Gänserndorf-Marchegg, die Elektrifizierung nach Bratislava weg vom Diesel und mit den Stationen, mit dem Ausbau der Infrastruktur im Eisenbahnbereich. Der ist eigentlich relativ still und leise gegangen, weil er halt auch politisch besser verkaufbar war. Aber auch der Autoverkehr hätte natürlich schon auch einen Punkt. Und wir haben auch die Anbindung an das Busnetz. Auf beiden Seiten hätte es schon einen Charme, hier dieses Gebiet zu vernetzen, weil auch die Stadt Bratislava diskutiert ein Parksystem für ihre Innenstadt. Würde ja auch nicht sagen, wir können nicht die Autos in die Stadt reinlassen. Das heißt, der öffentliche Verkehr, die öffentliche Anbindung ist für die Region spannend und interessanterweise und Gott sei Dank auch schon geglückt. Nur trotzdem fehlt es hier wirklich mit einer attraktiven Verbindung im Individualverkehr. Jetzt, wie gesagt, ich selber muss es bei aller Diskussion, oft ist ja das nicht faktenbasiert zu diskutieren, sondern emotional nicht. Und dafür muss ich sagen, okay, dann sind wir froh, dass wir zumindest Radbrücken zusammenbringen, weil selbst die werden ja angefeindet, auch Realität. Die Radbrücke Marchegg, was da für Diskussionen waren, dass wir die wollen. Wir haben in zehn Kilometern unten schon eine Radbrücke, was brauchen wir da oben eine? In Wirklichkeit sind das, wenn ich das fahren muss, 20 Kilometer. Das ist für einen E-Bike-Fahrer natürlich ein Klacks, aber für Familien, es hat sich ja gezeigt, was für positive Effekte das touristisch oder für den Radausflug bringt. Die Chancen nutzen müssen dann die Regionen selber oder die Gemeinden, die da betroffen sind. Also das ist eine interessante Diskussion, die man so miterlebt und auch Überraschungen mit sich bringt. Zum Beispiel in Angern, in Hohenau war es so, naja, okay, wir brauchen die Brücke, weil wir sind so abgeschieden, wir brauchen das. Da gab es dann die Agranerbrücke, wo zumindest über eine Pontonbrücke seinerseits der erste Verkehr möglich war. Dann gibt er dann eine Liste, eine genaue Auflistung, wie, wann, wo was gebaut wurde. Dann mit der Brücke, eine Brücke, da muss man dann eine Umfahrung bauen, nur dass man nicht den Ort, also selbst dort hat es dann die Aufregung gegeben, dass man plötzlich eine Brücke baut und die Autos fahren dann durch den Ort, das ist ja schlecht. In Wirklichkeit, die Umfahrung wurde Gott sei Dank nie gebaut, die irgendwie dann im Deal vereinbart war. Aber es bringt Hohenau etwas, einem Dorf, wo mehr Pensionisten schon wohnen, das schon einen Bevölkerungsrückgang hatte, das hat die meisten Supermärkte, weil Slowaken einkaufen gehen, weil Slowaken zur Bahn fahren und nachher, bevor sie heimfahren, noch einkaufen. Wir haben ja zum Beispiel mit der Slowakei jetzt nicht der Bezirk Gänserndorf, sondern eher der Brucker Raum und da sieht man den Vorteil des Verkehrs. Wir haben da ja eher ein positives, wie nennt sich das jetzt geografisch, also es kaufen mehr Slowaken bei uns ein als Österreich, als wir drüben. Während in Tschechien ist es ja oft im Waldviertel, da fahren ja manche Leute rüber, weil die großen Städte drüben sind und bei uns ist es ja umgekehrt. Der Pressburger, der hat schon auch, das ist eine Stadt-Umland-Region, der schaut nach guten Produkten, der sagt, okay, dann fahre ich da nach Österreich rüber einkaufen. Das heißt also, die Vorteile nur, wer nimmt die wahr. Oder es nehmen sie vielleicht viel zu wenige wahr. Und das ist halt in der Brückendiskussion immer wieder ein Thema, in den Angeln war es halt auch so, wie man dann plötzlich draufgekommen ist, halt am Anfang mit der Euphorie, wir zwei Städte, wir waren immer gut beisammen, wir Dörfer waren gut beisammen. Und wie man dann gesagt hat, okay, bauen wir was, kommt man plötzlich drauf, dass eigentlich dort so viele Roma wohnen. Jetzt sage ich, mit der Fähre kommen die nicht, weil Roma das Wasser scheuen. Oder lustigerweise, das ist ein Zugang, aber eine Brücke wäre sicher etwas anderes. Was sicher wichtig, oder was vielleicht bei den Radbrücken dann positiver schon passiert ist, zumindest für die, die sagen, ja, wir wollen die haben. In der Argumentation konnten wir schon zeigen, schaut, da ist dort und dort ist das möglich, da gibt es Radverbindungen oder es gibt einige Kooperationen der Gemeinden. Und wahrscheinlich hätte man zum Beispiel bei Angern Zahorska Ves gewesen, ein grenzüberschreitendes Dorfentwicklungskonzept festlegen müssen, damit man sich einmal weiß und kennt, um was man machen, was man hier entwickeln könnte. Auch im

176 alten Sinne. Früher war dort die Zuckerfabrik auf slowakischer Seite, dieses Gewerbeareal, das hätte
177 man zum Beispiel wahrscheinlich viel besser integrieren können, in ein grenzüberschreitendes
178 Regionalkonzept. Haben wir da zum Teil dann auch schon. Aber da war das schon verseucht von
179 irgendwelchen korrupten Menschen. Ja, wie gesagt, das ist sicher. Die Geschichte zeigt es unbedingt,
180 dass zwar die Orte immer Brückenübergänge hatten, aber die waren rein wirtschaftlicher Natur, von
181 irgendwo privat, von Gutsbetrieben oder so weiter. Aber ob die Bevölkerung wirklich immer so
182 zusammengelebt hat, ist also aus der Geschichte, das war Oberungarn, gehörte zur ungarischen
183 Krone, wir gehörten zum österreichischen Teil. Die Tschechen hatten früher auch unter
184 Monarchiezeiten zum österreichischen Teil gehört. Und ich denke mir oft, das dürfte offensichtlich in
185 den Wurzeln so verknüpft sein. Die böhmische Großmutter ist gang und gäbe, das gibt es in der
186 Slowakei nicht. Und es war sicher, wahrscheinlich auch mit der Slowakei, eine begleitende Aufklärung
187 oder Kooperationszusammenarbeit, die war viel zu emotional oder wurde vielleicht viel zu wenig
188 analytisch betrachtet. Eben zum Beispiel das Thema mit den Kroaten. Das ist dann in dem Buch, das
189 haben wir dann zur Radbrücke Schlosshof-Devinska Nova Ves, wurde so ein Buch herausgegeben für
190 die Gemeinden dort, wo man zumindest über die Geschichte ein bisschen was erfährt. War vielleicht
191 zu historisch für mich, aber man merkt man halt, wie viel war da gemeinsam. Ein Wallfahrtsort und
192 so weiter. Es gab schon einige gemeinsame Themen, die dann halt im Zuge des Eisernen Vorgangs
193 der Zeit, in Wirklichkeit seit Ende der Monarchie, seit 1918, war das abgebrochen, im Wesentlichen.
194 Und irgendwie spürt man das nach. Dann war wahrscheinlich gerade auch mit der Slowakei die Nähe
195 der Russen oder der Sowjets, das waren wahrscheinlich auch so Aspekte, wo man halt ein bisschen
196 vorsichtig war. Und dann die Ansiedlung der Roma gerade in Grenzgebieten, die halt während der
197 Sowjetzeit ja auch nicht gerade sehr elegant betrieben wurde. Das hat sich ja auch dazu geführt, dass
198 halt die, die die gemeinsamen Wurzeln sehen, die gibt es immer weniger. Auch in Marchfeld, auch
199 unsere Region, da kommen ja sehr viele, die gar nicht da wohnen, nicht groß geworden sind, die das
200 nicht kennen. Die sehen halt den Raum. Okay, wir wohnen da, was da drüben ist. Und drüben ist es
201 zum Teil genauso. Im Bratislava-Umland kommen sehr viele, die sich ansiedeln aus der Ostslowakei,
202 weil die halt in Bratislava Arbeit finden, in der Millionenstadt, in ihrer Hauptstadt. Der kennt die
203 grenzüberschreitenden Wurzeln oder die gemeinsamen Wurzeln nicht mehr so sehr.

204 **I: Okay, jetzt haben wir ganz viele Themen ja auch schon angeschnitten, viele wahrscheinlich auch**
205 **schon gut erklärt behandelt. Ich würde dann nochmal den Fokus setzen jetzt auf die größeren**
206 **Infrastrukturprojekte. Mit der nächsten Frage, ich glaube, ein paar können wir uns jetzt eher schon**
207 **sparen von da, aber vielleicht hast du noch was dazu zu sagen. Ja, genau. Die Frage, glaubst du,**
208 **dass die Marchfeld-Schnellstraße und der Ausbau von der Marchegger-Ostbahn auch den**
209 **Austausch und die Beziehungen zwischen den Grenzregionen beider Seiten verbessern können**
210 **oder ist das eher so ein überregionales Projekt, das wenig der Region bringt?**

211 **B:** Man darf den Ausbau des Marchegger Astes, hat zwei Aspekte. Einerseits den internationalen
212 Aspekt, weil ganz einfach Leute von Wien nach Bratislava fahren können und von Bratislava nach
213 Wien und damit von der Straße auf die Schiene umsteigen. Der Marchegger Ast, der Ausbau hat
214 natürlich absolut auch einen regionalen Aspekt, nämlich dass es in diesen Agrarorten im Marchfeld
215 plötzlich attraktive Zustiegs- und Einstiegsmöglichkeiten gibt, nämlich auch die Pendeltätigkeit weg
216 von der Straße auf die Schiene. Das muss man entscheiden sehen. Ob das Projekt, da ist das Interreg-
217 Thema wirklich nur ein Förderinstrument für Bund und Land und für die Slowakei, dass sie ihre
218 Infrastruktur mithilfe der EU-Mitteln ausbauen können. Natürlich auch zum Aspekt, dass man rüber
219 kann. Der Vorteil ist schon auch, ich brauche jetzt nicht mehr mich mit dem Auto nach Bratislava
220 quälen, weil ich dort eh keinen Parkplatz kriege, weil, wie gesagt, die auch in dem Trend wie in Wien
221 sagen, die Altstadt muss autofrei werden und das wird auch diskutiert, sondern ich kann in Marchegg
222 einsteigen, fahre mit dem Zug zum Hauptbahnhof nach Bratislava, steige dort um in die Straßenbahn

223 und ich lasse mein Auto in Marchegg stehen. Also der Aspekt, den öffentlichen Verkehr
224 grenzüberschreitend zu stärken, der ist mit dem Marchegger Ast wirklich gut gelungen oder mit dem
225 Ausbau der Infrastruktur, das finde ich also wirklich gut, weil es auch, es gab hier ein Projekt, das
226 heißt Clean Mobility, also saubere Mobilität, auch mit dem Rad-Thema, ich könnte auch mit dem Rad
227 nach Bratislava fahren oder mit der Radbrücke. Wir haben ja das auch mit untersucht, dass man z.B.
228 auch mit der Marchegger Radbrücke, dass die Leute auch, sowohl die Slowaken, die in Wien arbeiten
229 oder wollen, die können mit dem Rad nach Marchegg zum Bahnhof fahren. Vice versa könnten wir,
230 nachdem wir ins Grenoble-Ouest fahren, unser Rad, jetzt weiß ich nicht, ob es dort Radboxen gibt,
231 sage ich einmal, aber zumindest die Möglichkeit ist da, dass ich mir dann dort mit dem öffentlichen
232 Verkehr nach Wien fahren kann. Also da glaube ich, dass dieser Ausbau, soweit ich das jetzt auch, ich
233 habe da einmal ein Seminar an der deutsch-belgisch-holländischen Grenze, die waren ganz weg, was
234 wir da zusammensetzen könnten, was wir da eigentlich geschaffen haben. Also das ist schon, in
235 dieser Metropolregion ist schon einiges passiert. Es gibt ja dann südlich der, also Hainburg, eine
236 Busverbindung. Da fährst du direkt zum, wenn du in Bratislava bei dem Kreisdorf beim Martin's Dom,
237 dort gibt es den Busbahnhof, mit dem du nach Deutsch-Altenburg fahren kannst. Oder vice versa
238 umgekehrt. Also hier ist wirklich schon viel passiert, das viel zu wenig hervorgehoben wird, sage ich
239 einmal. Du hättest das ja auch sogar bei Angern - Zahorska Ves. Du könntest mit dem, ist noch zu
240 wenig bekannt und wurde leider auch vom VOR bewusst noch viel zu wenig gepusht. Du kannst auch
241 nach Angern fahren mit dem Zug, rüberfahren nach Zahorska Ves und dort in ein regionales
242 Bussystem einsteigen. Auch die haben ein Busnetz, so wie es wir haben. Also das noch
243 hervorzuheben, das ist auch ein bisschen so eine Frage des Marketings. Zu sagen, Leute, das haben
244 wir, das habt ihr hier drüben auch. Oder mit dem Machfeld-Mobil umzusteigen und ich fahre damit,
245 ich kann jeden erreichen. Jeder Slowake könnte, der muss nicht mit dem Auto um Bratislava rum
246 oder runter über die Donau und dann da rüberfahren. Der könnte das auch mit dem öffentlichen,
247 sagen wir mal ein guter Radfahrer ist auch mit der Mobilität nützen. Also ich sehe das heute
248 gespalten ein bisschen, als ich es früher vielleicht fachlich getan habe, dass ich sage, okay, vielleicht
249 ist auch die March-Region eher die Region, die auch den ökologischen Aspekt mehr in den
250 Vordergrund schieben sollte. Weil wir eben mit den Menschen in der Diskussion kommen wir nicht
251 zu Stande, dass sie eine Autobrücke akzeptieren. Angern ist das Beispiel dazu. Lange Zeit den Mund
252 zu halten, das Land plant und plant und wie es dann hart auf hart geht, dann plötzlich sagen, wir
253 wollen sie südlich von Angern haben. Und durch den Naturschutz kommt dann dazu, dass wir
254 natürlich, wir hätten das südlich, machen wir es halt südlich, kein Problem. Nur das ist wieder auf
255 slowakischer Seite das Naturschutzthema. Dieses Dolnyles ist ein hochqualifiziertes
256 Naturschutzgebiet, da kannst du nichts bauen. Also es ist immer alles so eine Zuschiebung, der hat
257 oder der kann nicht die tun, die Österreicher machen. Wir könnten, oder das ist immer so ein
258 Wechselspiel, man muss halt in einem Flussgebiet, in einer Flussregion, oder gerade in dieser
259 Flussregion auch sich dann anschauen, wo geht was, wo ist was, was aus Naturschutzgründen
260 möglich oder auch aus Gründen des Unterschiedes. Und einen Aspekt bringe ich jetzt noch ein, egal
261 wie, wir dürfen auch nicht vergessen, das ist bei der Planung, dass wir unterschiedliche Höhen haben.
262 Wir arbeiten nach der, über Meter über Meer, nach dem Adria-System. Und in der Slowakei ist das
263 das baltische System, Königsgraderlevel. Wir haben Triester Meereshöhe und Königsgrader level. Das
264 ist insofern interessant, weil am Anfang hat dann das niemand gedacht. Dann hat man halt die Daten
265 verglichen und wenn man da nicht evaluiert hätte, gesagt, aha, wir müssen da um 57 Zentimeter uns
266 anders orientieren, dann wären die Brücken in der Mitte eine höher gewesen und eine niedriger. Das
267 ist nur ein Bonmont. Das gibt es in der Realität schon auch. Das könnte ein reales Problem sein, der
268 Technik. Also das war lange Zeit, okay, tauschen wir das aus und passt schon. Du musst deine
269 Planungen evaluieren, erst dann kannst du wirklich eine Brücke bauen, die keine Stufe hat in der
270 Mitte. Das habe ich auch nicht gewusst. Aber es zeigt auch diese typischen Unterschiede, was die

271 Meereshöhen betrifft. Es hat ja auch die Zugspitze oder der Sonnblick. Ich glaube der Sonnblick ist
272 der Grenz. Nein, die Zugspitze ist in Bayern um so viel niedriger als in Österreich. Oder höher, weil die
273 halt nach dem Nordsee. Das ist nur ein Bonmont, aber es ist ganz spannend zu sagen, so kompliziert
274 ist es an der Grenze. Das ist nicht so einfach, das zu planen, neben der soziologischen Geschichte.

275 **I: Das sind dann so richtig, man kann schon sagen, administrativ planbare Unterschiede, die doch**
276 **dahin führen. Das ist richtig interessant.**

277 **B:** Genau, das ist absolut interessant. Die haben andere Höhenangaben. Die bauen die Dämme so
278 hoch und wir haben sie so niedrig. Das bedeutet, die haben ein anderes Maß.

279 **I: Ich glaube, da gibt es ein reales Beispiel. Ich glaube, das war durch Schweiz und Deutschland, wo**
280 **sie auch eine Brücke gebaut haben. Da ist das selbe. Das waren ein paar Zentimeter.**

281 **B:** Das gibt es überall. Dadurch sage ich, unsere Region ist nicht bereit dazu. Dann werde ich mich als
282 Regionalentwickler mit dem Thema auseinandersetzen. Ich kann es auch noch so statistisch
283 beweisen oder bezeugen, was da entsteht. Entweder man plant und sagt, man macht es jetzt. Bei der
284 S8 Marchfeldschnellstraße war es so, dass man dann auch sagt, ok, sie kommt nicht, weil irgendwie
285 da jetzt das *Reutersuppe* [?] von der Ministerin so betrachtet wird. Jetzt steht das Ganze. Sonst
286 könnte man zumindest diesen Aspekt so ähnlich wie bei der Eisenbahn auch weiter tun. Ich war bei
287 einer der ersten Besprechungen mit den Gemeinden. Da wurde auch über das Thema der Marchegg
288 Ast, die alten Bahnhöfe, diese einspurige, eingleisige Situation diskutiert. Es hat ein Vertreter, der ist
289 nicht mehr bei der ÖBB, gesagt, na ja, was tun wir da? Jeder hat noch das Land hinter Wien, da tut
290 sich nichts. Da ist dann der Fluss und dahinter, wir wissen nicht, was da ist, dass dort fast eine Million
291 Menschen leben... Das sich da letztlich auch eine Hauptstadt entwickelt und pulsierend sich
292 entwickelt [wird nicht gesehen]. Und dann haben die Bürgermeister damals gesagt, eher schmissig,
293 aber es hat gesessen, na ja, dann kaufen wir die Bahnstrecke und machen was draus. Dann hat der
294 von der ÖBB, der Manager, so einmal geschaut und ist gegangen. Und dann plötzlich war der
295 Marchegger Ast eigentlich das wichtigste Verbindungsglied. Die kürzeste Bahnverbindung zwischen
296 zwei Hauptstädten in Europa.

297 **I: Eine gerade auch.**

298 **B:** Und eine kerzengerade, das ist ja auch verblüffend, wenn man das so sieht. Das hat bei einer
299 Landesausstellung einer gezeichnet. Einer nicht aus der Gegend. Die Bahn ist gerade. So eine gerade
300 Bahn, das ist ein markantes Zeichen dieser Bahnstrecke, dass die wirklich quer durchgeht. Also das
301 war sicher bei der Bahn. Ich sage, heute ist mit der ökologischen oder mit dieser Variante vor allem
302 im Umlandbereich und wir müssen auch, es ist auch die grenzüberschreitende Kooperation oder der
303 Konflikt oder die Schwierigkeit oder wie immer, liegt auch, glaube ich, in dem Stadt-Land-Konflikt. Die
304 Bratislava, das wirst du vielleicht auch in dem Devinska Nova Ves merken, das ist in Wirklichkeit ein
305 urbanes Milieu. Und auf unserer Seite haben wir Markhof, bäuerlich, Schlosshof. Eher, also nicht
306 städtisch, sage ich mal, kein städtisch. Die Leute haben mit den Stadtmenschen, mit dem
307 Kulturangebot wenig zu tun. Das Bratislava-Kulturangebot wird von Städtern aus Wien, die halt mit
308 dem Zug rüberfahren, wahrgenommen. Aus der Region. Und übrigens offen oder eher bescheidenes
309 Kulturangebot wahrzunehmen. Das ist irgendwie schon spürbar. Das ist im Nordenbereich ein ganz
310 anderes Thema. Und Zahorska Ves per se, jetzt greife ich davor, das wird der René da nicht erzählen.
311 In Zahorska Ves ist halt. Jeder sagt, es waren nur unsere Leute schuld. Natürlich hat man dann
312 gesagt, 70 Prozent der Angerer haben gesagt, wir wollen keine Brücke mehr. Aber drüben haben
313 dann auch einige gesagt, wir wollen keine Brücke. Aber weil der Bürgermeister hat auch keine Lobby
314 gehabt. So wie letztlich auch Angern. Da haben sie zwar schon gesagt, machen wir es. Aber jeder hat
315 gesagt, es ist trotz allem die Entscheidung des Ortes. Aber drüben haben die Bürgermeister gesagt,

316 es wird nie eine Brücke mehr. Ich sage, wieso glaubt ihr das? Und es stimmt, so viele haben das gar
317 nicht wollen. Auch drüben nicht.

318 **I: Weil sie gesagt haben, ja.**

319 **B:** In Zahorska Ves ist es nicht. Die meisten haben gesagt, entweder wir wollen den Bürgermeister
320 weg haben. Oder wir wollen die Österreich nicht. Weil da kommen die Türken rüber.

321 **I: Wirklich? In die Richtung geht das auch?**

322 **B:** Nein, nein. Ein Vize-Bürgermeister aus Malacky hat gesagt, wenn die Brücke kommt, dann
323 kommen die Türken zu uns einkaufen. Aus Österreich. Das ist verrückt. Das Mitteleuropa ist
324 spannend für jemanden wie du, für Studenten oder für Soziologen. Ein unheimlich spannendes
325 Thema. Nur diese unterschiedlichen Kulturkonflikte sind schon wahnsinnig.

326 **I: Die einen, haben Angst vor den Türken.**

327 **B:** Die einen, haben Angst vor den Türken. Wir haben vor den Römern. Das geht so hin und her. Das
328 siehst du schon an der Fähre. Wenn der große Mercedes aus Wien kommt und Römische Frauen
329 aussteigen und dann über die Fähre zurückfahren. Auch diesen Verkehr gibt es. Es ist schon ein
330 buntes Feld. Aber das man trotz allem auch bearbeiten muss. Ab man da ein großes Mehrverständnis
331 für die Brücke. Für eine bessere Autobridge. Es wird wahrscheinlich, wenn dann innovative Lösungen
332 brauchen, noch ein Thema, ein Aspekt. Wenn diese Marchfeldschnellstraße mit der Brücke kommt.
333 Ich habe in der Zwischenzeit eine andere Denkweise. Ich würde schauen, dass man südlich von
334 Angern eine Autobridge hinbringt. Erstmal, dass man nicht den Stadtverkehr aus Bratislava, der jetzt
335 über die A10 nach Wien fährt, der dann, wenn die Brücke käme und die S8 oder die Brücke über die
336 March bei Zahorska Ves, der zieht dann da hin. In Devínska Nová Ves sind noch die Ausbaureserven
337 für Bratislava für die Stadt. Da kommen 30.000, 40.000 Leute hin. Dass da in unserem ländlichen
338 Raum einer sagt, das halte ich nicht aus, verstehe ich. Rein von der Logik her, unsere Dörfer, die
339 leiden eh schon durch die Donaustadt usw. Auch wenn es da auch positive Effekte gibt. Der ganze
340 Ausbau der Regionalvermarktung war früher mit den alten Donaustädtern, den kleinen Häuslern
341 sage ich jetzt einmal, oder die halt nicht möglich. Jetzt, wo dort auch Bevölkerung wohnt, die sich das
342 leisten wollen, der fährt raus ins Marchfeld und kauft ein Beispiel Spargel oder Habich. Da kaufen
343 nicht nur Einheimische ein, in erster Linie auch Wiener, die rausfahren und sagen, ich kaufe da ein,
344 die aus der Donaustadt kommen. In Bratislava könnte sich so etwas Ähnliches passieren. Aber wie
345 gesagt, man müsste auch wahrscheinlich hier wirklich von der Emotion, also auch sagen, dem Begriff,
346 er kommt. Bei der Landesausstellung ist es uns zumindest gelungen, immer wieder den Begriff
347 zwischen Wien und Bratislava, das Land zwischen Wien und Bratislava. Da gibt es zwar jetzt die
348 Superkritiker, die sagen, was dazwischen ist, ist immer schlecht. Aber du bist in einer Metropolregion
349 und du hast den Vorteil, touristisch von der Regionalvermarktung das unterzubringen. Und einige
350 Landwirte, die so bei dem Konzept mit den Regionalbetrieben bei der Landesausstellung mitgemacht
351 haben, haben das auch verwendet. Es geht ja, es geht. Aber man muss es wirklich permanent
352 bearbeiten, um das Verständnis zu haben. Und jetzt komme ich zurück zur Idee. Na gut, dann teilt
353 man bei Obersiebenbrunn wirklich die Marchfeld-Schnellstraße, einen Ast, der ja ursprünglich
354 möglicherweise geplant war. Vielleicht gelingt es wirklich, südlich von Angern und mit einer
355 Sondergenehmigung des Naturschutzes, eine Anbindung an Malacky zu schaffen. Dass man halt
356 wirklich die Regionen besser vernetzt und nicht die Stadt mit dem Umland, mit dem ländlichen
357 Umland und die andere Variante, die Marchfeld-Schnellstraße bis zur B49 in Marchegg ausbaut. Und
358 so ist es. Oder man könnte auch aus wirtschaftlicher Perspektive, wenn man wirklich wirtschaftlich
359 macht, Brücken bauen, die wirklich nur der Versorgung von zwei Wirtschaftsstandorten betreffen.
360 Der Zug ist wahrscheinlich bei Angern schon abgefahren. Man hätte zum Beispiel eine Autobridge, so

361 wie es früher war. Da gab es die Brücke mit einer Schiene, die von Zahorska Ves nach Angern in den
362 Bahnhof geführt hat. Da gab es eine Zugverbindung. Interessant. Könnte man zum Beispiel auch für
363 Autos machen. Dieses Gewerbegebiet in Zahorska Ves, das bekommt eine Brücke. Und man kann mit
364 der Brücke dort nur in dieses Gewerbegebiet fahren. Und von dort verteilt sich dann. Das könnten
365 zum Beispiel Österreicher nutzen können, einen grenzüberschreitenden Wirtschaftspakt zu machen.
366 Und wirklich nur eine Brücke zu bauen, die für diesen Bereich dient, so wie die Überlegung wäre in
367 Marchegg. Das war die ursprüngliche Idee. Und mit dem VW-Weg in Devinska Nova Ves auf
368 österreichischer Seite auch einen Anker zu machen. Natürlich haben die Manager drüben in der
369 Slowakei gesagt, die schlaun Österreicher, jetzt mitfahren. Aber man hätte zum Beispiel dort eine
370 spezielle Brücke andocken können, nur an den Park. Dann wären Wirtschaftsparken. Man hätte eine
371 grenzüberschreitende Kommunalkooperation aufbauen können. Da wären einige Ideen. Ich glaube,
372 da hat man oft viel zu wenig nachgedacht. Ich bin auch nicht überall durchgekommen. Das muss ich
373 auch so mit so Ideen. Wenn man zum Beispiel noch eine verrücktere Idee gehabt hat, das war der
374 damalige Geschäftsführer der Eco Plus, mit dem ich mich sehr gut verstanden habe, der auch von der
375 Wirtschaft eine Ahnung hatte, im Vergleich zu den jetzigen, Side-Step meinerseits, der gesagt hat, wir
376 machen die Bahnverbindung. Die ÖBB hat dann gesagt, dort kommt keine Autobrücke hin, weil das
377 ist unser Pfeiler. Wir bauen vielleicht einmal zweigleisig aus. Das war eine Idee. Aber es gab immer
378 wieder Leute, die etwas dagegen gewusst haben. Der hat zum Beispiel gesagt, wir bauen einen
379 Betriebsgleis. Das wäre sogar gefördert worden, von Devinska Nova Ves in den Eco Plus Park
380 Marchegg. Weil der liegt ja neben der Bahnlinie. Und dann hätte man sogar mit einer Bahn nach
381 Gänserndorf fahren können. Das wäre dann unter dem Bürgermeister Karl das Gewerbegebiet
382 ausgebaut. Das hat die Eco Plus, hat da eine Förderung hergegeben. Dann bis Gänserndorf und
383 darüber. Nur in Oberweiden durch uns fahren dann keine Güterzüge. Also es gibt überall Leute, die
384 für völlig normale Ideen. Der VW, was haben sie dort gebaut, den Tuareg, der wäre halt dann von da
385 nach Gänserndorf geführt worden und nach Marchegg und von dort dann irgendwo weiter. Also es
386 gäbe schon Ideen, innovative Verkehrslösungen genug, die nicht so simpel sind wie schnell bauen wir
387 Brücken ohne Hirn und ohne Sinn, sage ich jetzt auch bewusst. Sondern das war unser Konzept, auch
388 bei der Machfeldschnellstraße anzudocken an gewisse regionale Highlights. Dann hat eine
389 Verkehrsinfrastruktur Sinn. Also dadurch bin ich auch für die S8, aber ich verstehe an jedem, der
390 dann sagt, ich habe das jetzt noch nicht groß publiziert, wenn dort ein Stadtteil mit 40.000
391 Einwohnern entsteht, man könnte sie touristisch nutzen. Nur wie viel, außer Schlosshof, hat das noch
392 keiner kapiert. Nicht einmal die Marchegger leide. Weil halt da Leute sind, was brauchen wir die da
393 drüben. Die haben auch Geld. Das war am Anfang die Diskussion, wir müssen die Eintrittspreise
394 reduzieren. Ich sage, wieso? Die Slowaken können sich das da nicht leisten. Dann kommt halt nur
395 der, der es sich leisten kann. Und so ist es auch. In Schlosshof gibt es keinen Sondertarif für
396 Slowaken. Das ist auch Wettbewerbsrecht. Das macht man nicht, nur der zahlt. Wenn er reingeht,
397 zahlt er es und dann ist er der Kunde. Er leistet sich das. Oder in ein Wirtshaus, wenn er geht. Bei uns
398 ist es halt sowieso auch teuer. Ich gehe auch nicht in diese Wirtshaus. Spannend.

399 **I: Da waren jetzt wieder so viele interessante Aspekte, ob ich die gerne antragen würde. Ein paar**
400 **spezifische Fragen habe ich daher auch noch. Zu den Fahrradbrücken. In den letzten 16 Jahren sind**
401 **drei Fahrradbrücken entstanden.**

402 **B:** Zwei. Zwei Fahrradbrücken. Schlosshof - Devinska Nova Ves und die in Marchegg.

403 **I: Ist nicht eine dritte auch noch irgendwo im Norden mehr?**

404 **B:** Nein, die dritte wird diskutiert. Aber die will Dürnkrot nicht. Da will der Bürgermeister aus Gajary,
405 der will unbedingt die Radbrücke, aber Dürnkrot weigert sich. Also wie gesagt, es gibt das Argument,
406 auch die Diskussionen. Da war ich auch in Bürgerdiskussionen dabei. Das Argument ist, die Brücke ist

407 so breit. Man braucht Abstand. Wieso baut man vier Meter Brücke? Erstens werden die gebaut, dass
408 Einsatz, sprich Rettung. Wenn du so einen Unfall drüben hast, dann fährt die Rettung rüber, holt dich
409 und bringt dich ins Spital. Du kannst natürlich von einem slowakischen, einer hat gemeint, ich bin eh
410 versichert, dann wirst du halt geführt nach Malacky ins Krankenhaus. Da will ich nicht. Dann wurde
411 so gesagt, dann wird eine zweite Radbrücke gebaut. Dann haben wir plötzlich zwei vierspurige, also
412 zwei Brücken mit je vier Meter Fahrspur. Dann haben wir schon die Autobridgen da. Nein. Gegen das
413 Argument kannst du reden bis zum Exzess.

414 **I: Bei den Brücken, die eine, die erste, heißt ja die Fahrradbrücke der Freiheit. Und da ist die Frage,**
415 **werden die Fahrradbrücken von der Bevölkerung auch in ihrer Symbolkraft verstanden und vor allem**
416 **auch genutzt?**

417 **B:** Genutzt, glaube ich, werden sie ja schon. Ich habe die aktuellen Zahlstatistiken. Da bist weg, wie
418 viele Leute fahren. 180.000 Querungen im Jahr in Devinska Nova Ves hin und retour. Da ist jeder
419 Donauradweg ist da, der kann sich.. Die sind wirklich unwahrscheinlich, auch für Vysoká pri Morave.
420 Ich schicke dir das dann zu, das kannst du auch verwenden. Das sind die Statistiken der Zählstellen in
421 Bratislava. Also das ist unwahrscheinlich. Die werden definitiv genutzt. Also unwahrscheinlich.

422 **I: Das andere ist die Symbolkraft eben dahinter, also Fahrradbrücke der Freiheit und so, also**
423 **grenzüberschreitende Region. Dass die Region zusammenwächst, ist den Leuten da auch, sagen wir**
424 **mal, bewusst. Das ist eine schwierige Frage.**

425 **B:** Naja, natürlich diese Brücke der Freiheit, nachdem Bratislava dort Projekt, das heißt ein Lead Partner
426 war. Man hat schon auch diskutiert, wie man sie nennt, die Brücke. Da gab es diese Internetgeschichte
427 dann, aber man hat auch diskutiert, man könnte sie Prinz-Eugen-Brücke nennen oder Maria Theresien-
428 Brücke. Das wollten halt die Slowaken nicht. Weil das ist eine Geschichte, das liegt in der
429 geschichtlichen Wurzel in der k.u.k. Monarchie begründet. Das wollten sie nicht und man hat sich, sie
430 haben dann gesagt, es waren ja dort, man fährt ja dort de facto am Eisernen Vorhang entlang. Der
431 Radweg ist ja am Eisernen Vorhang. Man nennt sie Brücke der Freiheit und man fährt, wenn man
432 drüberfährt, gibt es auf slowakischer Seite in Devinska, wie gesagt, das Areal. Da hat man so einen
433 Eisernen Vorhang nachgebaut, die verletzt, die gestorben sind. Das ist dort alles errichtet worden. Und
434 es gibt dort einen Bunker, das ist ein Schaubunker. Man erlebt das schon. Und ich glaube, ich spüre
435 schon, dass die Leute, die dann drüberfahren, das schon als ein, einerseits man fährt in neues Land,
436 also dieses Thema, man fährt ins Ausland, das ist schon da, es ist was anderes. Aber eben man spürt,
437 dass man eigentlich etwas gemeinsam nutzen kann. Das würde ich schon meinen. Die Leute, die da
438 fahren, erleben das immer wieder. Auch wenn man nur um ein Bier herumfährt und so weiter, weil es
439 extrem günstig ist. Oder es tut auch eine Sitzmöglichkeit, wenn man dort etwas ganz einfach erleben
440 kann. Grundsätzlich würde ich schon meinen, dass das spürbar wird. Und wie gesagt, die eine Gruppe,
441 die da einmal wieder in Devin auf einem Termin waren, dann sehe ich da die Zwerndorfer sitzen und
442 sage, wie geht's? Die machen das hin und wieder einen Ausflug. Es ist eine Erweiterung deines
443 Aktionsradius, deiner Bewegung. Man spürt, man macht das schon. Ob man da jetzt mehr meint, wenn
444 man zusammenwächst. Ja, das ist, da hängt sicher vielleicht einiges auch am unterschiedlichen Zugang,
445 was man sehen will. Schlosshof zum Beispiel. Schlosshof oder das Areal, das ist akzeptiert bei der
446 slowakischen Bevölkerung. Weil sie jetzt sagen, die haben 30 Prozent der Besucher in Schlosshof sind
447 Slowaken. Das ist schon sehr, sehr viel. Umgekehrt gibt es auch Leute, die gern noch die Marchentlang
448 zum Donauufer runterfahren. Die kennen Devin und so weiter auch. Den Ribiselwein. Man darf so
449 nichts trinken, 0,0 Prozent in der Slowakei ist. Also gewisse Punkte greift man schon an. Meine Idee ist
450 auch, diesen Devinska Kobel, den Devinska Kobeli, sozusagen als den Hausberg der Machfelder zu
451 finden. Erstmal siehst du den permanent, irgendwo, wo du fährst, siehst den Hügel, dann ist er dein
452 Hausberg. Du schaust ja rüber zum Semmering. Es gibt dann die Hausberge der Wiener mit dem

453 Schneeberg und der Rax. Und da gibt es den Kobeli, den man sich so nahe anschauen könnte. Aber wie
454 gesagt, es bringt eindeutig mehr Mobilität. Es kommen Leute rüber. Das spürt man eindeutig. Du hörst
455 so, wie es bei uns ein Radfahrer ist, der Slowakisch spricht. Und so erlebst du Radfahrer drüben, die
456 fahren und sagen, ah, da fährt auch ein Österreicher mit einem Rad da spazieren. Also das findet schon
457 eindeutig auch statt. Wobei auch hier wahrscheinlich von der Bevölkerung, wie gesagt, von der
458 Urbanität, vom Verhalten her, Leute mehr, natürlich aus der Stadt rauskommen, weil es
459 bevölkerungsmäßig stärker ist. Aber wie gesagt, auch diese Radwegverbindung, jetzt hat man den
460 Stempelbach-Radweg fertig gemacht. Also touristisch könnte das schon einiges bewirken, dass das,
461 vom Rathausplatz in Wien kannst du auf den Rathausplatz in Bratislava mit dem Rad fahren. Das ist
462 durchaus möglich. Mit attraktiven Verbindungen, teilweise attraktiven Verbindungen, ist auch nicht in
463 Bratislava alles so toll, was glänzt. Das muss man auch sagen. Die Radwegverbindung von Devin in die
464 Stadt Bratislava ist in Wirklichkeit eine Katastrophe. Weil, ja, das wissen auch die Slowaken. Aber per
465 se ist es möglich und man beschäftigt sich dadurch mit dem Nachbarn. Wenn ich rüber fahre,
466 beschäftige mich damit. Um das geht es in erster Linie. Das muss im Kopf offen sein. Und eigentlich,
467 wenn das dann nicht möglich wäre, müsste es da abgehen. Und das glaube ich eben, dass das den
468 Leuten abgeht, dass du jetzt plötzlich nicht über die Brücke fahren kannst. Da ist ja so ein LKW-Fahrer
469 mit dem Navi gefahren und der Navi hat ihm auf die Brücke geleitet, auf die Radbrücke. Und der ist
470 gefahren und von österreichischer Seite rüber und ist dann mitten irgendwo auf der Brücke da hat es
471 einen Irren auf. Dann musste die Brücke noch einmal statisch nachgemessen werden und so weiter.
472 Weil der mit dem Navi halt huschig war. Und dann hat man gefragt, warum hat der eigentlich fahren
473 können? Und da ist ja da ein Poller. Jetzt hat man ihn in den Schranken gemacht. In Österreich hat man
474 sich, glaubt man, er spart sich einen elektronischen Poller. Und an dem Tag war, hat der Landesrat
475 Aichtinger mit dem sich was anschauen wollen und dass der nicht so weit geht, hat man hat der
476 Gemeindegemeinschaft in der Früh den Poller umgekippt. Also dachte er sich, wenn der Herr Landesrat
477 kommt, kann er gleich weiterfahren. Braucht er nicht dort stehen. Und zufällig fährt der LKW und der
478 fährt halt weiter und hat den Poller nicht gesehen. Da gab es dann halt auch eine Riesendiskussion.
479 Auf slowakischer Seite hat man einen elektronischen Poller. Natürlich. Aber genauso wie wenn ein
480 Hochwasser an der Brücke in Hohenau ist, muss die Straßenmeisterei von Zistersdorf nach Hohenau
481 fahren und dann die Sperre machen, dass man nicht fahren kann mit dem Auto. Auf slowakischer Seite
482 macht das System das elektronisch.

483 **I: Und wir sind so hinten auch.**

484 **B:** Ich muss sagen, ist man wirklich schlichtweg hinten auch.

485 **I: Das würde man gar nicht erwarten.**

486 **B:** Auch bei den Planungen an der Niederösterreich-Südmähren unsere Bezirkshauptmann, also der
487 Mistelbacher Bezirkshauptmann und die Poysdorfer Straßenmeisterei sind halt gekommen mit Plänen.
488 Die anderen mit dem Computer. Alles reingetippt. Wir sind da gesessen und die haben das alles
489 elektronisch gehabt. Also manchmal gibt es schon zum Teil haben die halt nachgeholt und mussten das
490 schneller nachholen und haben den elektronischen E-Mail-Dienst viel schneller genutzt als bei uns.
491 Was braucht er? Die verstehe ich ja nicht. Entweder du lernst ein paar Worte Tschechisch mit einem
492 Google-Translator kannst heute alles machen. Könntest du machen oder man einigt sich über eine
493 Sprache wie Englisch. Dann wird das halt Englisch mitgeteilt, dass jetzt die Brücke Hohenau - Moravský
494 Svätý Ján gesperrt wird, weil natürlich die mit dem Überschwemmungsgebiet auf slowakischer Seite
495 früher dran sind. Und der tippt, der sperrt den schon. Und dann gibt es die Beschwerden, wieso man
496 da nicht fahren kann. Wir fahren da rüber, er fährt einmal erst drüben die Straßenmeisterei in
497 Zistersdorf, bis der dort hinfährt. Und so war das mit dem Poller auch. Man hätte den ja auch
498 elektronisch machen können. Geld wäre ja da gewesen.

499 **I: Genau, jetzt sind wir ja schon sehr weit. Darum die Frage, hast du eh noch Lust zu reden?**

500 **B:** Ja, solche Themen sind spannend.

501 **I: Wir sind im ersten Gebiet, ich habe euch drei, aber das ist sowieso das Hauptthemengebiet. Da**
502 **habe ich das eh auch als erstes hergesetzt. Genau, dann mach ich da gleich mal weiter. Nämlich die**
503 **Frage, welche Rollen spielen die Gemeinden beim Austausch und der Bereitstellung von**
504 **Infrastruktur? Gibt es hier aktive Bestrebungen, diese auszubauen? Ich glaube, du hast eh schon viel**
505 **darüber gesagt. Aber vielleicht gibt es auch kurz etwas.**

506 **B:** Grundsätzlich, wie gesagt, sind manche Gemeinden, sie müssen das in Kooperation mit dem Land
507 machen, so funktionieren das meiste. Also es gibt ein Regionalkonzept dazu. Dann, ich sage mal, in
508 manchen Fällen sind das Wünsche, auch von den Gemeinden her. Also es gab schon auch eine positive
509 Meinung, dass man sagt, man würde es. Und dann kombiniert man das mit dem Land. Wenn ich sage
510 mal, war die Fähre Angern genauso ein Wunsch von Angern, wie die Brücke in Hohenau, ein Wunsch
511 von Hohenau war, dass man dann sagt, das ist nur so, das ist eine andere Geschichte, aber da spielt
512 wieder vieles mit. Oder die Radbrücken. Die bei Schlosshof, es war immer ein Wunsch auch der
513 Gemeinden, zu sagen, wir wollen alte Grenzübergänge kultivieren. Und das geht auch nur so. Und in
514 Summe, das Land und der Bund haben auch immer nur dann entschieden, wenn die Gemeinden dafür
515 waren, dass die Brücke kommt, dann macht man es. Nur, dass man halt so abstrus wie in Angern dann
516 sagt: „Na jetzt machen wir es südlich“, obwohl man die ganzen Jahre vorher mit dem Land immer
517 geplant hat. Nur weil es dann haarig wird, oder dann die Stimmung plötzlich kippt, oder man hört,
518 dann schieben wir es halt südlich. Ja, okay. Wir haben immer gesagt, es geht ja. Aber wir müssen
519 schauen, was der Partner macht. Du kannst die Brücke immer nur gemeinsam planen. Und sie muss
520 halt angepasst werden. Auch an naturschutzrechtliche Gegebenheiten oder an und die Regelung ist
521 auch, das ist glaube ich schon wichtig für die March, wir haben immer dann auch den Deal mit dem
522 Naturschutz, dass wir nur an bestehenden, ehemals bestehenden Grenzübergängen dann auch die
523 Brücken errichten. Weil sie dort zum Teil, du musst eben der Lösung finden, dass man sagt, dort wo
524 schon einmal etwas bestanden hat, dort errichtet man es wieder.

525 **I: Wahrscheinlich auch irgendeinen Naturschutz.**

526 **B:** Eh wegen dem Naturschutz. Da haben wir sogar, also ich weiß nicht, ob ihr da mit Salzburger
527 Kollegen sagt, das haben sie zum Landrat gleich gesagt, das müssen wir bei uns auch so machen. Das
528 ist eigentlich gar keine blöde Idee zu sagen. Dort wo bereits einmal was war, wo meistens ein alter
529 Weg bestanden hat, dort ist dann auch ein Grenzübergang möglich.

530 **I: Das ist ein sehr interessanter Aspekt, weil die Frage war auch immer, entlang der March, es ist sehr**
531 **viel Naturschutzgebiet, wo macht man die Brücken und vor allem wie viel Einfluss hat da eben die**
532 **Natur?**

533 **B:** Natürlich einen sehr großen Einfluss. Es war immer ein großer Diskussionsprozess und da vor allem
534 auch auf slowakischer Seite, weil halt die Slowakei ist ein relativ junges Land und haben zum Teil sehr
535 eigenwillige Auslegungen von Rechten. Das muss man auch sagen.

536 **I: Das ist auch interessant.**

537 **B:** Ein Slowake hat mal gesagt, wir müssen erst Verwaltung lernen. Wir waren nie, wir waren unter den
538 Ungarn nie eigenständig. Wir waren unter den Tschechen, wo immer Prag hat gesagt, was passiert und
539 jetzt müssen wir das alles selber machen. Und da haben sie eine sehr eigenwillige Interpretation,
540 sondern eine sehr strenge und sehr überkorrekte Auslegung von manchen Rechten. Zum Teil, weil sie
541 auch glauben, sie können, wenn sie überkorrekt sind in den Rechten, die Korruption hinanhalten, was
542 auch nicht gelingt. Die suchen immer wieder Wege. Da haben sie sicher, da sind sie auch ein nicht so

543 einfacher Partner. Das muss man auch sagen. Also menschlich muss ich sagen, ist es mit Slowaken
544 spannend. Oft viel unkompliziert als mit Tschechen, das muss man auch sagen. Da sind Slowaken uns
545 wesentlich näher, wirklich. Aber bei Projekten und im Festlegen von Plänen und so weiter, da haben
546 sie eine eine Unflexibilität an den Tag, die da ist vieles sehr angelernt. Und das machen sie in
547 Wirklichkeit erst seit 1991. Das ist nicht lang. Da kommen halt auch durch die Ausbildungen in
548 Universitäten Sachen hervor. Die letzte, da haben wir da so einen Plan gemacht, den habe ich gemacht
549 zur institutionellen Kooperation. Da haben wir die slowakische Partnerin, wir haben super mit denen
550 zusammengearbeitet. Und die Jana, die war keine Fachfrau, aber eine überperfekte Managerin, die
551 hat das Projekt auch gut abgewickelt, aber da musste alles und so soon as possible hat sie das
552 gebraucht. Das ist quasi überkandidelt. Aber wie auch immer. Jetzt haben wir den Faden, ja. Jetzt habe
553 ich den Faden ein bisschen verloren.

554 **I: Aber es ist auch interessant, weil es sind so administrative Dinge. Die interessieren mich ja auch.**
555 **Nicht nur die sozialen, die kulturellen, die physische.**

556 **B:** Ein unterschiedlicher Zugang zur Planungskultur ist eindeutig auch da. Und manche Themen wie
557 regionale Kooperationen, gemeindeübergreifende ist dort noch unkultur. Das ist bei uns natürlich auch
558 wieder im Zuge im Weinviertel, gerade im Weinviertel hat es ja auch lang gedauert. Das war ja auch
559 mein Hauptthema, zu schauen, dass Gemeinden ein bisschen über den eigenen Gemeindegrund
560 schauen und mit der Nachbargemeinde sich vielleicht zu gemeinsamen Projekten einigen und so
561 weiter. Das ist in der Slowakei noch viel, viel schwieriger. Oder auch nach wie vor nicht Kultur. Weil
562 dort natürlich genau dasselbe Thema passiert. Gemeindezusammenlegung und so weiter. Das Thema,
563 das wir natürlich schon 1971, 72 zum Teil schon gemacht haben. Den Reformprozess haben die ja nicht.
564 Und da gibt es schon eigenwillige Leute, die so denken mit der Nachbargemeinde red ich nicht.
565 Zahorska Ves ist so ein Beispiel. Mit den Roma hat fast jede Gemeinde Probleme in der Slowakei. Nur
566 haben sie gesagt, so wie der das löst, kann man das nicht lösen. Ich meine, das hat natürlich kaum
567 einer gewusst. Da wird ja dann gleich vermutet, das wird irgendeine Soros-Universität oder so ein NGO,
568 die haben so besonderen Zugang nach Brüssel, was uns die da anpatzen und so weiter. Da wird ja vieles
569 erzählt.

570 **I: Okay, gehen wir mal weiter. Das ist ein sehr interessanter Aspekt. Es sind so viele interessante**
571 **Sachen drinnen.**

572 **B:** Nur Infrastruktur bauen ist nett und schön. Aber das spielt halt leider in den seltensten Fällen. Ich
573 meine, mit dem Roma, jetzt komme ich noch einmal darauf zurück. Das Thema Radboxen, zum Beispiel
574 wird es in Bratislava und in der Slowakei nicht geben. Wir haben in Marchegg beim Bahnhof im Zuge
575 der Brücke Radboxen. Das ist heute schon gegeben, dass das gesperrt war. Das ist da drüben noch
576 nicht in den Köpfen, sage ich einmal. Dafür wird keiner runterfahren mit dem Radl und es den ganzen
577 Tag dort stehen lassen und mit dem Bus nach Bratislava fahren. Das ist schon auch spannend.

578 **I: Ja, es ist schon spannend.**

579 **B:** Und ich habe einmal, noch ein paar Monate, ich bin ja auf der Reha in Pirawarth öfter, und da habe
580 ich dann eine Lehrerin, die kommt aus dem Wechselgebiet, die hat einmal gesagt: „Mein Mann kommt
581 heute am Wochenende, wo können wir denn hinfahren, dass wir was Spannendes sehen?“ Die sind
582 beide Lehrer, da hab ich gesagt, wenn ihr was sehen wollt, schaut euch die Brücke, die Fähre Zahorska
583 Ves an und dann fahrt ihr rüber und schaut in die Slowakei rüber. Und die ist am Abend zugekommen
584 und hat gesagt: „wir waren wirklich in einer anderen Welt“. Die, die ist aus dem Wechsel. Roma-Kinder
585 hat die noch nie auf der Straße gehen gesehen. Und dabei ist das, in Wirklichkeit muss man auch sagen,
586 ich kenne die Geschichte seit 1995, weil da war das erste Mal in Zahorska Ves mit dem Bürgermeister
587 Abraham, gegen jetzt, muss man sagen, und auch dort ist wirklich schon was passiert. Manche sagen,

588 das ist ja Wahnsinn wie es dort aussieht, aber vor 20 Jahren hat es dort noch ärger ausgesehen. Da
589 werden eh schon Häuser renoviert, Fenster eingesetzt, es hängt ja auch alles mit der Wirtschaft, also
590 es passiert dort Wirtschaftsentwicklung. Also viel ist schon gebessert geworden und trotzdem glaubt
591 man immer noch, das sieht so anders aus. Die Leute leisten sich was, die haben genauso Baumärkte
592 und kaufen jetzt und können sich was leisten. Und auch da drüben, auch durch die Fähre, muss ich
593 anzeigen, der Bürgermeister macht schon auch in manchen deutschen Magazinen werden seine
594 Integrationsprojekte präsentiert. Also er macht schon auch dazu was zur Integration. Er macht einen
595 Fußballklub, wo Roma und Slowaken spielen und so weiter. Und das Geld, das er von der Fähre kriegt,
596 steckt er nicht in die eigene Tasche. Gibt jetzt schon auch nach Angern was, weil das war ja auch ein
597 Thema und da hat man geglaubt, wir kriegen nichts. Wie die Diskussion mit der Brücke war, sag ich,
598 wir müssen da die Beleuchtung zahlen und so weiter. Sag ich, na dann red's mit dem Boris. Sag ich, das
599 ist unser gemeinsames Projekt, jetzt gibt er denen auch Geld plötzlich. Weil da hat der Meissel dann
600 einmal Angst gehabt, dass da die SPÖ zu sehr angeschossen wird, weil es denen alles geben und sie
601 aber nichts kriegen dafür. Jetzt glaube ich, hat er irgendwann einmal bekanntgegeben in einer
602 Neujahrsbotschaft, weil ich weiß ja, meine Schwiegereltern sind ja in der Großgemeinde, dass er
603 geschrieben hat, wir kriegen so 10.000 Euro oder irgendwas für die Beleuchtung des Zufahrtsbereiches.
604 Also man muss sich zu Lösungen finden. Man darf nicht herschenken, sondern gemeinsam was
605 entwickeln und anschauen. Das ist das Hauptthema. Dass man nicht glaube, die Armen und so tut ja
606 jeder oft, aber man muss das wirklich gemeinsam entwickeln und gemeinsam auch aufnehmen. Es
607 muss für beide eine Win-Win-Situation geben. Dann ist der Erfolg bei jedem Projekt auch mit der
608 Slowakei.

609 **I: Okay, nochmal wegen der Zeit die Frage, ist das eh kein Problem immer?**

610 **B:** Nein, nein, nein.

611 **I: Wir können da schneller auch mit denen weitermachen. Es ist so interessant nämlich auch das zu**
612 **hören. Ich habe da immer jetzt selber schon 70 Seiten geschrieben hat.**

613 **B:** Es ist zwischen Theorie und Infrastruktur, wo nicht nur für mich das schnell bauen und schauen, dass
614 die Planer schauen, dass die das Triester-Niveau mit dem Kaliningrader Niveau anpassen, sondern dass
615 man auch schauen muss, wo kann man dann drüben andocken. So, es geht schon.

616 **I: Genau, dann hätte ich noch die Frage, warum wird nördlich der Donau so wenig technische**
617 **Infrastruktur gebaut, vor allem auch im Vergleich zu südlich der Donau, wo eigentlich die grüne**
618 **Grenze ist, das wird es vielleicht schnell erklären, also die biophysische Grenze und gibt es**
619 **wirtschaftlich, gesellschaftlich und finanzielle Gründe dafür oder wo würdest du das eher verorten?**

620 **B:** In erster Linie gibt es wirklich natürliche Gründe, oder physisch natürliche Gründe, du musst einen
621 Fluss überqueren und es hat auch von der geschichtlichen Struktur her nie, war das Marchfeld oder
622 das Gebiet nördlich der Donau nie gut erschlossen, wir sind ja nicht einmal gut erschlossen mit der
623 Region südlich der Donau. Wir haben ja die Donaubrücke, die Hainburger, die sogenannte Hainburger
624 Donaubrücke ist ja erst in den 70er Jahren gekommen, vorher gab es eine Fähre von Stopfenreuth von
625 Stopfenreuth rüber nach Deutsch-Altenburg, wo ja der Wirt, auch der Mück, einer, der hat ja zur
626 Hansy-Familie auch gehört, aber sonst gab es da nichts, also wir haben sicher eine generelle
627 infrastrukturelle Abgeschlossenheit gegenüber südlich der Donau und gegenüber der Slowakei, also
628 gegenüber Donau und March, dafür waren wir auch, sind wir halt ein sehr abgeschlossener Raum
629 gewesen, oder man kann es auch so sagen, die Landwirtschaft war dafür eine sehr intensive und hat
630 halt auch die Kornkammer Österreichs hat dadurch auch nicht viel Infrastruktur vertragen und auch
631 gebraucht. Wie gesagt, die Bahnlinie war die historische Verbindung Wien-Marchegg-Budapest Wien-
632 Machegg- Pressburg, und Budapest, das war eine Verbindungslinie, aber auch nur für den Transport

633 von Warengütern, weniger immer für Menschen. Das ist sicher, dadurch ist sicher auch die die
634 Voraussetzung war dann eine andere. Ich würde es, wie gesagt, auch aus der Perspektive heute eher
635 als Vorteil sehen, also auch als Perspektive zu sagen, wir haben eine gewisse ökologische Funktion mit
636 dem Nationalparkgebiet Donau, das die Slowakei möglicherweise erweitern wird. Der Umweltminister
637 der alten Regierung hat im Rahmen dieses Projektes, wo wir zusammengearbeitet haben, gesagt, wir
638 werden auf der slowakischen Seite den Donauroum die Natur in dem Donauroum auch schützen und
639 erhalten und nicht nur verbauen. Also da war sicher eine gewisse, unsere Region da sehr stark, auch
640 von der Bahn, von der Bahninfrastruktur sowohl nach Norden als auch nach Osten dominiert und hat
641 sicher auch wirtschaftliche Nachteile gehabt, jetzt würde man es so sehen, aber aus lokaler Sicht oder
642 als ein Regionalmanager, der lokal da war, habe ich das durchaus auch als Perspektive gesehen, dass
643 Gebiet nicht mit den Fehlern, die südlich der Donau passieren, mit dem ausufernden infrastrukturellen
644 Themen zu bewahren. Dadurch bin ich auch immer einer, der geschrien wird, zur Entlastung
645 verschieben wir was nördlich der Donau, nein, nicht zur Entlastung, sondern wenn, muss es zur
646 Entwicklung passieren. Und wie gesagt, allein die S8 wäre sicher mit konzentrierten Impulsen, zum
647 Beispiel im Raum an Autobahn oder an Abfahrtsmöglichkeiten dort Entwicklungen zu fokussieren, das
648 wäre sicher, das ist so die Entwicklungsstrategie dabei. Und ich habe das, wir waren sicher, dadurch
649 das Land hinter Wien, und da war nichts los, das muss man sicher auch sagen, das merkt man auch in
650 jeder Farm heute, im Marchfeld, aber es ist heute durchaus auch eine Perspektive, eine Chance für
651 neue Entwicklungsimpulse. Man könnte zum Beispiel auch viel mehr junge Unternehmen hier in der
652 Region ansiedeln, die gerade mit dem Ballungsraum Bratislava auch kooperieren, das wird ja noch, an
653 das denkt noch keiner bei uns, weil auch die vielleicht die ökonomische oder die unternehmerische
654 Perspektive noch nicht so da ist. Aber auch das wäre zum Beispiel ein Potenzial, weil die Erreichbarkeit,
655 du musst nicht mit dem Auto fahren, das kannst du halt mit dem Zug machen.

656 **I: Das ist eine Frage, die kann ich jetzt kurz wegeklicken. Aber das passt jetzt gut, weil da kann man ja**
657 **einen Übergang machen zu der Grenze selber, und die Fragen, die haben wir eigentlich schon**
658 **mitbeantwortet, was steht da zusammen, müssen zusammenwachsende Grenzregionen ihrer**
659 **Meinung nach am ehesten im Weg.**

660 **B:** Was sicher auch dem Süden, natürlich was wir nicht haben, was der Süden hat, ist, dass natürlich
661 viele Slowaken, die Zusammenarbeit passiert in erster Linie südlich der Donau, weil ja Slowaken aus
662 Bratislava sich in Österreich ansiedeln, Hainburg, die BAUM Region, ich weiß nicht, ob du da mit dem
663 [entfernt.....] schon auch Kontakt hattest.

664 **I: Den will ich nämlich heute noch anrufen.**

665 **B:** Ja, ja, dann kannst du ihm gleich sagen, dass du schon mit... Da merkt man deutlich den Unterschied,
666 als südlich der Donau ist es intensiver, wobei wie gesagt auch dort von den Slowaken, von den
667 Städten, die sich am Land ansiedeln und die Kooperation bewirken, das haben wir hier in dem Raum
668 nicht. Das ist sicher, da unterscheiden wir uns von dem Raum südlich der Donau ganz eindeutig. Das
669 hat natürlich auch damit mit der Verkehrsinfrastruktur zu tun. Es gibt schon in Marchegg Slowaken,
670 die sich ansiedeln, weil sie natürlich jetzt auch mit der Bahn fahren können. Also es wird sicher bei uns
671 auch kommen, aber in einer anderen Form oder nicht so intensiv, ja.

672 **I: Okay, in welche Richtung, bewegt sich deiner Meinung nach die Grenzregion, also profitieren die**
673 **Regionen heutzutage voneinander, also sozusagen von Unterschieden oder gleichen sich die**
674 **Regionen eher an und vor allem arbeiten auch viele Menschen jetzt im jeweils anderen Gebiet, also**
675 **Slowaken, die bei uns sind oder Österreicher, die vielleicht auch im VW-Werk arbeiten zum Beispiel.**
676 **Gibt es da sowas?**

677 **B:** Gibt es nicht, weil das ganz einfach von der Einkommenssituation nicht passt. Also man muss
678 entwickeln, die Region entwickelt sich sicher vom Stadt-Land-Verhältnis her. Da hat man auch in der
679 Slowakei dieselbe Situation in den Dörfern wie bei uns. Bei uns ist es eher Wien-orientiert, also wir
680 haben sicher die paar Slowaken, die bei uns wohnen und in der Slowakei arbeiten oder zur Arbeit
681 rüberfahren, sind nicht so viel wie südlich der Donau, das muss man eindeutig sagen. Wie gesagt, da
682 sind es in erster Linie die Slowaken, die diesen Grenzverkehr ermöglichen. Ich würde immer
683 behaupten, so viele Hainburger fahren dort nicht rum und arbeiten drüben. Eben weil das Lohngefälle
684 schlichtweg unterschiedlich ist. Umgekehrt werden die Slowaken, die das machen, insofern ja auch
685 beneidet oder die mag man nicht, die holen sich das Beste beider Welten raus. Man holt sich das Beste
686 aus beiden Welten. Man wohnt in Österreich, man hat alles sauber, es passt, in der Slowakei arbeiten
687 wir, zahlt dort Steuern und da lebt man nur und zahlt nichts. Da gibt es ja auch ziemlich komische
688 Diskussionen und Sprüche. Aber jetzt für die Marchfeld-Region trifft das in Teilbereichen im Kleinen
689 zu. Die große Perspektive in der March-Region ist, glaube ich, dass man das im Kleinen auch entwickeln
690 kann und nicht so in einer überhitzten Situation vorfindet, wie es eben südlich der Donau oder in
691 Kittsee ist, wo dann an Stellen Siedlungen entstehen. Also das ist, diese Überfremdung jetzt nenne ich
692 das, findet sicher bei uns nicht statt. Hätte eher wirklich die Perspektive der Integration. Und das,
693 glaube ich, ist für mich eigentlich die große Perspektive der March-Region. Die Integration, die
694 ökologische Entwicklung, die man zum Teil durch den öffentlichen Verkehr und durch den
695 Radtourismus, durch Rad, Rad, Bahn und Bus, du kannst in die Stadt, du musst nicht mit dem Auto
696 nach Bratislava hineindrängen, trinken darfst eh nichts, froh, dass du wieder mit Zug anfangen darfst.
697 Also diese Perspektive wäre schon eine spannende Perspektive, in der man sich bewegen kann. Und
698 zwar sowohl gegenüber Wien als auch gegenüber Bratislava.

699 **I: Okay, aber also, dass die Regionen voneinander profitieren, das sieht man noch nicht aktiv, oder?**

700 **B:** Nein, ich glaube auch nicht, dass sie voneinander profitieren können, sie profitieren im touristischen
701 Aspekt. Das, glaube ich, das findet spürbar statt. Das weiß ich, wenn ich so mit Museumsbetreiber
702 rede, oder mit den Schlössern, die Slowaken kommen, das merkt man, also Nationalpark Donau und
703 die haben alle schon ihre slowakisch sprechenden Angestellten oder Personen, die das sofort
704 koordinieren und bearbeiten können. Man müsste hier, man muss hier gewisse Qualitätsbereiche oder
705 Wirtschaftsbereiche definieren, dort hat man eine Perspektive zum Entwickeln. Die Regionen
706 entwickeln sich gleich beiderseits, auch was das Brutto-Regionalprodukt betrifft, entwickeln sich beide
707 Regionen in eine positive Entwicklung und dann gibt es Bereiche, da könnte man es
708 grenzüberschreitend, oder da schafft man es grenzüberschreitend. So würde ich das definieren. Einen
709 grenzüberschreitenden Wirtschaftspark werden wir nicht an der March bauen können, außer dieses
710 Modell, außer das Modell, wo halt bestehende Industrieareale, das wäre in Wirklichkeit der einzige
711 Fall gewesen, wo man das entwickeln hätte können, auch durch die Nähe. Angern – Zahorska Ves dort
712 ist der Fluss am geringsten, die Städte, die Dörfer am nächsten. In Marchegg ist drüber der See ein
713 riesiges Überschwemmungsgebiet, da geht nichts. Dadurch sage ich, dann geht es dort nur wirklich
714 sich ökotouristisch, kulturtouristisch zu positionieren und dort ein Profil zu entwickeln. Der Rest ist ein
715 kultureller Ausgleich. Wie gesagt, die Idee, das müsste man aber entwickeln, dass sich zum Beispiel
716 Jungunternehmen oder Startups gemeinsam finden und von dort die Welt erobern. Da müsste es
717 Akteure geben, da müsste die Wirtschaft zum Beispiel sagen, da entwickeln wir was. Da könnten wir
718 uns hier in der Region mit so kleinen Startups oder so kleinen Unternehmerzentren entwickeln. Weil
719 die Idee, die man seinerzeit mit dem S8, das ist jetzt ein wichtiger Hinweis noch für dich, das war die
720 S8 mit der Anbindung von Devínska Nova Ves, nachdem das im Kleinen nicht gelungen ist, der
721 Wirtschaftspark, das Areal, da gibt Nordost in Strasshof, Markgrafneusiedl, war die Idee, die liegt genau
722 an einer S8 Abfahrt und Zufahrt. Dort zwischen, das war immer unser System zwischen zwei Städten,
723 in der Mitte einen Fixpunkt zu definieren, da wäre es die Fachhochschule gewesen, das ist dann leider

724 auch abgebrochen. Dort einen Wirtschaftsknoten, Bildungsknoten zu entwickeln, wo sich dann die
725 Region entwickeln kann. Ist nicht gelungen, muss man sagen, zum Teil auch durch Widerstände, in
726 erster Linie durch Widerstände auch in der Region mit der Fachhochschule. Das hat alles seine Ketten
727 gehabt. Es ist nicht alles gelungen mehr, das muss ich auch sagen. Wie gesagt, im Weinviertel, im
728 Mistelbacher Bezirk ist es leichter, weil dort die Position der Südmäherer, die im Weinviertel leben und
729 die Vertriebenen, dort wurde das anders aufgearbeitet und letztlich anders entwickelt auch.
730 Lustigerweise ist es schon ein Mentalitätsunterschied auch. Ist komisch, aber es ist so.

731 **I: Die Frage habe ich gestellt gehabt, auch deswegen, weil ich eine Theorie drinnen habe, da geht es**
732 **um die Nutzbarmachung der Grenze und es gibt zwei Referenzmodelle, das eine schaut so aus, dass**
733 **eine Grenzregion zusammenwächst und eine neue Identität findet mit ideellen Vorstellungen und**
734 **eben diese Annäherungsprozesse, auch wirtschaftlich, die angeglichen werden. Das andere ist, dass**
735 **die Grenze in ihrer Verschiedenheit, also die Regionen nutzbar gemacht werden, zum Beispiel mit**
736 **Wohlstandsgefällen, mit niedrigeren Produktionskosten auf der einen Seite als in der anderen und**
737 **mit Grenzgängern, die davon profitieren, dass offen ist die Grenze. Aber wenn ich dich das mal so**
738 **fragen kann, wo würdest du das eher einordnen? Ist das Ziel, dass die Grenzregionen**
739 **zusammenwachsen?**

740 **B:** Ich würde eher das zweite Modell. Das würde ich immer so sehen an der Grenze. Wie gesagt, auch
741 früher zur Monarchie um 1900 sind immer die Leute rübergekommen über die March und haben in
742 den Industrien bei uns gearbeitet. Da gab es in Hohenau die Zuckerfabrik, in Dürnkrot die Zuckerfabrik,
743 in Zahorska Ves gab es die Zuckerfabrik zwar auf slowakischer Seite oder auf damals ungarischer Seite,
744 aber dafür gab es Industrien auf Angerer Seite und die Nordbahn war immer auf österreichischer Seite
745 und wurde nicht auf slowakischer Seite gebaut. Dadurch war immer dieses Gefälle und auch heute ist
746 das so, war vielleicht die Zulieferbetriebe, es würden sich eher vielleicht Zulieferbetriebe z.B. auf
747 österreichischer Seite ansiedeln, wenn sie sagen, wart gewisse Sicherheiten, gerade in der heutigen
748 Zeit, wo man sagt, wie wird sich der Ukraine-Russland-Konflikt vielleicht einmal auswirken. Ich würde
749 eindeutig die zweite Version glauben, das war auch damals so.

750 **I: Aber jetzt ist weniger Industrie in Österreich zumindest in der Seite, oder?**

751 **B:** Das VW-Werk ist sicher eine Sonderstellung drüben gewesen, dort hat früher Skoda ein Werk gehabt
752 und die VW hat halt dann diese neue Situation schon früher genutzt und hat sich dort eingekauft. Das
753 ist eher die Ausnahme, sonst wäre auch, das war sicher auch die Industrie in Österreich, die Industrie
754 in der March, war eine sehr rohstofforientierte Industrie und die stirbt irgendwann. Man müsste da
755 etwas Neues erfinden. Da muss man sicher sagen, man müsste da etwas Neues definieren und das
756 geht aber halt mangels einer Straßenbrücke nicht. Wie gesagt, wir haben das probiert im Rahmen des
757 Netzwerkes CENTROPE, wenn man sagt, der Industriepark in Strasshof Markgrafneusiedl, wenn der in
758 der S8 liegt, andockt an VW-Werk Devinska Nova Ves mit der Autobahn, dann könntest du nach Győr
759 fahren, dort ist Audi und dann hättest du schon einen Automobilcluster, der sicher im Hochpreisland
760 Österreich andere industrielle Voraussetzungen braucht, aber die Firma Gebauer & Griller
761 beispielsweise in Poysdorf, die ja Kabelstränge auch für die Automobilindustrie liefert hat, auch in
762 Poysdorf, in Mikulov und auch jetzt in in Velké Leváre, ob es das noch hat, weiß ich jetzt gar nicht,
763 müsste ich nachfragen. Velké Leváre - Großschützen, das liegt auf der Höhe von Drösing auf
764 slowakischer, diese Ortschaft ist so eine schöne Barockkirche, die sieht man so bei uns, eine
765 Wallfahrtskirche, die haben dort ein Werk, also es ist möglich, also man hätte dann schon etwas
766 entwickeln können, die also da gäbe es schon Perspektiven, auf alle Fälle glaube ich eher, in der
767 jetzigen Phase wo wir sind, eher die zweite Version, wie gesagt, und das Thema Metropolregion, das
768 verkaufe ich jetzt auch immer wieder, dieses Thema, weder die Twin City klingt für mich nur für die
769 zwei Städte, ich bin eher der Metropol, ich sage eher die Metropolregion, weil da sind wir dann Teil

770 dieser Metropolregion, wo wir uns auch positionieren können, sei es jetzt einerseits vielleicht mit
771 durchaus auch mit der landwirtschaftlichen Vermarktung, warum nicht, das ist unser Potenzial, und
772 auch die Zahorie ist ein Landesgebiet, ja, ein landwirtschaftliches Gebiet, ja.

773 **I: Okay. Ich finde das eh auch interessant, das Ganze zu hören, vor allem mit der Automobilindustrie**
774 **in der Slowakei, weil das will ich nur so kurz mal einwerfen, ich war ja da oben auch schon mit einer**
775 **Exkursion in irgendeinem Werk, ich weiß gar nicht mehr, wie das geheißen hat, aber im Norden von**
776 **der Slowakei.**

777 **B:** In Martin, Martin oder Trenčin wahrscheinlich, nicht?

778 **I: Ich weiß nicht, es war so in der bergigen Region, da in der Tatra, da oben, und da haben wir uns**
779 **eine Werksbesichtigung und sowas angemacht, also ja, da gibt es, die Automobilindustrie ist ja sicher**
780 **ein treibender Faktor, darum habe ich mir auch gedacht, dass die Region vielleicht mehr**
781 **industrialisiert ist auf der slowakischen Seite, und bei uns eher Landwirtschaft, weil Marchfeld,**
782 **Kornkammer und so weiter.**

783 **B:** Nein, wie gesagt, vor allem war dort die Ausbildung, in der Ausbildung waren ja Landwirte sind ja
784 drüben nicht ausgebildet worden, sondern wenns waren, waren dort die technisch-fachlichen
785 Ausbildungen und der Umstieg von der Rüstungsindustrie zur Automobilindustrie war auch letztlich,
786 der Schlosser ist halt umgeschult worden, ja.

787 **I: So, ich schau mal, welche Fragen vielleicht noch interessant sein könnten. Vielleicht ein bisschen**
788 **kürzer dann antworten, weil ich glaube, die meiste haben wir jetzt eh. Ja, 1:30 sind wir jetzt schon.**
789 **Aber war jetzt auch viel interessant, da vielleicht noch, ja, ist, wird von der slowakischen Seite auch**
790 **mehr Austausch und eine intensivere grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit der Slowakei und**
791 **umgekehrt überhaupt oft gewünscht, oder sinnvoll, oder tun sich die Regionen gerne, sagen wir mal,**
792 **geschlossen voneinander entwickeln? Wenn man es so sagen kann. Auch im wirtschaftlichen**
793 **natürlich.**

794 **B:** Also wirtschaftlich, auf regionaler Ebene würde ich keine, kaum, es ist so, wenn jemand
795 wirtschaftliche Kontakte knüpft, dann macht er das nicht laut, sondern das läuft so unter der Hand. Es
796 gibt gewisse Plattformen, es gibt Förderangebote, wenn ein Unternehmer das will, dann findet er das
797 und macht es. Oder wenn durch irgendwelche Kontakte man weiß, dort gibt es einen Unternehmer,
798 der produziert etwas, das ich auch brauchen kann, dann wird das mein Zulieferbetrieb vielleicht. Also
799 es gibt so kleine Einzelfälle schon, auch der, der die Insektengitter plant in Österreich, der in Angern
800 sitzt, der auch, Grünefeld, Grünefeld auch, der hat natürlich in der Slowakei auch in der Zwischenzeit
801 ein Unternehmen gegründet, also es gibt schon einige Fälle, weil natürlich auch drüben die Gelsen
802 sind. Also so gewisse Notwendigkeiten gibt es schon, findet aber, ich sage einmal, nicht organisiert
803 statt, außer wie gesagt im Kleinen und man findet dann schon die Kontakte. Was war noch die Frage,
804 ob die Regionen in Wirklichkeit entwickeln sie sich parallel daneben. Man müsste das alles
805 orchestrieren, also das heißt, in Wirklichkeit braucht es, hat es so Leute gebraucht, wie mich, oder
806 braucht es die das abstimmen und sagen, und in Wirklichkeit kommt schon eines zum, was auch schon
807 bemerkbar ist, ich meine es gibt zum Beispiel LEADER-Regionen in Österreich und auch eine LEADER-
808 Regionen in der Slowakei, nur wenn man es weiß, und die Ideen sind da durchaus die ähnlichen, also
809 so unterschiedlich sind wir gar nicht, im Denken oder im Ansatz, wie wir unsere Region entwickeln.
810 Also ich glaube auch, oder zum Beispiel das Denken was Naturschutz oder Klima, mit den Klimathemen,
811 das kommt schon auch durch, es ist vielleicht oft nicht die Notwendigkeit, weil in diesen Dörfern oft
812 eine andere Infrastrukturnotwendigkeit ist zum Aufbau der dörflichen Infrastruktur, aber formal ist
813 durchaus das Verständnis da, dass man sich entwickelt, aber ob man das gemeinsam macht, an das
814 denkt man ja nicht. Aber was peinlicherweise auch im Tourismus passiert, jeder Touristiker, der

815 gestandene Touristiker sieht nur sein sich und der denkt nicht, dass man das gemeinsam
816 grenzüberschreitend macht. Da braucht es regionale Moderatoren, ohne dem geht es nicht.

817 **I: Ich hab da ja auch mal in meiner Theorie drinnen von der Haselberger, dass sie ein Projekt einmal**
818 **mit betreut hat und da ist irgendwas an der Grenze genau gegangen und die slowakische Seite und**
819 **die österreichische haben nur auf sich selber geschaut, wie sie profitieren können und nicht wie die**
820 **anderen.**

821 **B:** Das passiert so häufig.

822 **I: Weil eben keine Rücksicht aufeinander genommen wurde.**

823 **B:** Naja, einmal gab es ein Projekt, Remorava Nature, eigentlich ein ganz nettes Projekt, da wurden
824 Ökozentren gebaut, jeder hat seins gebaut und dann hat die eine mal gesagt: „Aber es wäre so schön
825 gewesen, wenn wir auch so Giveaways hätten.“ Ich war nicht dabei, ich hab da nur gedacht: „Die
826 Slowaken haben Giveaways, jede Menge, produziert, habt ihr das bei euren Besprechungen nicht
827 mitgekriegt?“. „Nein, wir haben da nur immer so technische, administratives...“. Es fehlt auch der
828 Zugang dazu. Jeder schaut immer auf sein eigenes Börserl, ist ja auch durchaus legitim, aber da müssen
829 es auch gemeinsame Produkte geben. Und die eine hat dann erst, wenn ihr es genau wisst, von dem
830 Umweltzentrum Devinska Nova Ves, die Natalia, hat dann gesagt, ich hab dir gesagt, wolltest du das
831 nicht haben, da hat sich nie jemand gerührt. Gibt es solche Produkte? Nein, das wissen wir nicht. Die
832 haben produziert, Teufel komm raus, Slowakisch und Deutsch und keiner hat sich gegenseitig
833 ausgeteilt. Jeder hat gesagt, bei mir gibt es das, bei mir auch, also es gibt schon Bereiche, aber es
834 braucht auf alle Fälle hier wirklich zur Regionalentwicklung, sollte es auch Moderatoren geben, die
835 braucht es für gewisse Themen. Sonst läuft es irgendwie.

836 **I: Ich habe noch zwei kurze Fragen. Das eine ist, weil es knüpft auch gleich ein bisschen an, wie hast**
837 **du die EU-Ziele der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erlebt? Sind die präsent und können sie**
838 **gut umgesetzt werden oder finden sie in der Praxis eigentlich kaum Bedeutung? Was die EU will und**
839 **man macht halt die Interreg-Programme, weil es Geld gibt.**

840 **B:** Das letzte kommt bald zu. Es war ein Entwicklungsprozess wie vieles. Das Interreg-Programm war in
841 erster Linie, wie es begonnen hat, die ersten Male eine völlig neue Form der Förderung, eine typische
842 Grenzregionenförderung und hat eigentlich die Grenzregionen sehr aufgewertet, nämlich auch im
843 eigenen Land. Früher hat eine Förderstelle gesagt: „Was, da in Bernhardsthal oben? Was, touristische
844 Infrastruktur fördern? Unterstützen? Da oben im Eck, wo keiner hinkommt, im nordöstlichsten Eck
845 Österreichs?“ Mit Interreg sind die Länder, die Landkreise verpflichtet, Mittel für diese Aktivitäten
846 bereitzuhalten. Das heißt, als kleine Gemeinde kannst du sagen, ich bin Interreg, ich mache das mit
847 meinem Nachbarn, der braucht das auch, wir beide kriegen das. Eigentlich vom Prinzip her logisch. Wie
848 vieles wird es ein bisschen alles zu kompliziert und rechtlich schwieriger, aber umgekehrt: Man kommt
849 zusammen. Also so würde ich das trotz allem sehen. Und man muss ein bisschen schauen, also das
850 Interreg-Thema, diese Interreg-Programme halte ich, diese transnationalen Programme generell, sind
851 schon sehr wichtig. Sie werden für mich jetzt oft sehr kompliziert, aber sie erhöhen die Verbindung
852 zwischen Land und der Grenzregion. Oder zwischen Zentrale und Grenzregion. Und das ist das, das hat
853 sicher die Europäische Union, der EU-Beitritt gebracht, weil früher die Grenzregionen Förderung, die
854 es da von der EU oder die es da von der ÖROK gab, die war für die Fische. Heute hat sie und das muss
855 man nüchtern betrachten, faktisch sehen, was sich da alles in Grenzgebieten tut, was sich dafür nichts
856 getan hat. Das hat sicher, das ist so wie jetzt das LEADER-Programm, das auch so ein Entwicklungsschub
857 ist, wo man sagt, jetzt kann man da selber was machen, kriegt das gefördert, man kann sich das selber
858 mitentscheiden und hier kann ich das mich einbringen und in einen komplizierten, wie gesagt, es wird
859 leider auch kompliziert, gerade mit der Slowakei ist es am kompliziertesten, mit Ungarn ist es nicht so

860 schwierig, mit Tschechien, weil die Slowaken 100.000 Sachen brauchen und das muss man dann
861 gemeinsam machen, das ist schwierig. Aber formal würde ich sagen, hat das INTEREG-Programm sicher
862 eine Perspektive, die ein bisschen jetzt wieder ins Hintertreffen gerät oder momentan nicht so begehrt
863 ist, aber eine absolute Perspektive darstellt, die man viel mehr nutzen könnte. Vor allem, wie gesagt,
864 wenn ich Gäste oder wenn ich die Region und da Bratislava oder die Slowakei eigentlich hätte, da super
865 Voraussetzungen besser nutzen könnte.

866 **I: Okay. Jetzt hast eh schon was angesprochen, weil das hat mich am Anfang noch interessiert und**
867 **das wäre jetzt eh schon die letzte Frage, nämlich wie gestaltet sich die grenzüberschreitende**
868 **Regionalentwicklung mit der Slowakei im Vergleich zu jetzt Tschechien oder auch Ungarn, weil jetzt**
869 **auch gemeint hast, dass das ein bisschen schwieriger ist mit denen, also administrativ.**

870 **B:** Es ist administrativ schwierig, was uns sicher, also das Thema Naturraum, wie soll ich das sagen, es
871 ist sicher die Entwicklung mit der Slowakei ist eine etwas Schwierigere durch die Komplexität der
872 Entscheidungsstrukturen. Man darf auch nicht vergessen, dass die Slowakei letztlich auch ein Land ist,
873 das viele Grenzen hat. Im Bratislava entscheidet sich der, entweder macht er es mit Ungarn, sie haben
874 eine ungarische Minderheit, eine starke. Es gibt sehr viele Projekte mit Ungarn, mit Tschechien, weil
875 dort oft das Sprachthema wegfällt. Das muss man auch sagen, das ist oft ein Problem, wir müssen das
876 alles in Englisch definieren, während mit Tschechen und Slowaken machen sie vieles so aus. Dadurch
877 ist zum Beispiel auch die Zusammenarbeit im Bezirk Mistelbach mit Breclav und so weiter nicht so gut,
878 weil einerseits belastend durch Lichtenstein ein bisschen, der Lichtenstein, da haben wir eine Zeit lang
879 einige Bürgermeister, glaubt, wenn Lichtenstein was macht, die wollen uns wieder was wegnehmen
880 oder Lichtenstein will sich wieder in Tschechien einkaufen, da gab es ja einen Riesen, da wurde er sehr
881 spät, da hat sich der mit der tschechischen Regierung geeinigt auf einen Deal oder der wollte ja immer
882 seine Besitzungen zurückhaben der Lichtenstein, da konntest du Schwerprojekte machen und zum Teil
883 sagen die Leute, mit Tschechien geht es, mit Slowakei geht es leichter, weil ich kein Sprachproblem
884 habe, mit Österreich braucht es einen Dolmetsch, du musst was übersetzen, das ist auch ein bisschen
885 mit der Slowakei ein Thema und dasselbe ist mit Burgenland und Ungarn, es ist mit Burgenland und
886 Ungarn haben wir in Wirklichkeit einmal Westungarn, Burgenland hat ja zu Ungarn gehört, also da ist
887 sicher auch manchmal einiges etwas einfacher, weil es halt auch Leute gibt in Ungarn, die Ungarisch
888 können, aus der Geschichte her, das haben wir halt in der Form nicht, umgekehrt, wie gesagt, wir
889 haben gerade mit, trotz allem jetzt europaweit gesehen, mit den Brücken, mit den Themen sind wir
890 schon bekannt geworden, dass eine Region sich mit dem Thema der Mobilität, bewusst auch mit dem
891 Thema der Öko- oder der Klimamobilität, der klimafreundlichen Mobilität hier positioniert hat, das
892 kannst du regional nicht so verkaufen, aber in der Fachwelt glaube ich, oder in der Fachwelt ist das
893 schon, fällt das schon auf, zu sagen, eigentlich haben wir da, und ich muss auch sagen, ich habe das
894 auch aus dem herausgegeben, na gut, wenn die Leute nicht wollen, dann fahrt ihr mit dem Radl, dann
895 fahrt ihr mit dem öffentlichen Verkehr, wir sind im Trend, hat uns eine Journalistin, eigentlich seid ihr
896 im Trend, ich sage, ja genau so ist es, mit dem Thema der Ökologisierung, das Green Deal, weil
897 eigentlich gerade die Region Marchfeld mit der Zahorie sind wir im Trend.

898 **I: Aus der Not eine Tugend.**

899 **B:** Man macht aus der Not eine Tugend, auch das muss man so sehen, und dann arbeitet man in die
900 Richtung, und dann findet man auch die Gemeinsamkeiten, das muss ich auch sagen, jetzt mit der
901 Radbrücke, letzter Punkt, in ganz Österreich sind keine zwei LEADER-Büros, also dieses, das kennst du
902 ja wahrscheinlich von deiner Gemeindearbeit, keine zwei LEADER-Büros über die Grenze so nah
903 beisammen wie hier, die fahren jetzt mit dem Radweg in Marchegg, das Marchfeldbüro ist jetzt in
904 Marchegg im Schloss, in Stupava, sieben Kilometer entfernt ist das LEADERbüro für die untere Zahorie,
905 für den Bezirk Malacky, die fahren sieben Kilometer, wenn sie da einen Termin ausmachen, setzen sie

906 sich auf Radl, fahren herüber, die brauchen nicht mit dem Auto da einen Quer machen. Ist doch schön.
907 Super, super Thema, fahren auf einem super Radweg in die Stadt hinein und treffen sich. Naja, das sind
908 die Perspektiven, das muss man, aha, so ist das, so wächst man, in Wirklichkeit wachsen wir so
909 zusammen, wenn so eine gemeinsame, in dieser Metropolregion spielen wir das so, ohne die Konflikte,
910 die oft manchmal sind, und je mehr das machen, umso schöner würde das wachsen dann, ja.

911 **I: Das ist auch die geografische Nähe ein bisschen, dann.**

912 **B:** Genau, und auch jetzt mit den Ökozentren, das nächste Beispiel, wenn man es genau anschaut,
913 Marchegg ist so jetzt ein bisschen schwächelt, aber wir haben so ein Projekt mit Ökozentren, da gibt
914 es in Bratislava wird jetzt ein großes Umweltbildungszentrum gebaut, wie an der Donau, in Orth an der
915 Donau, dafür ist auch die Regierung, wir bauen den Nationalpark weiter, in Richtung Ungarn, dann gibt
916 es in Neusiedlersee einen Orth an der Donau, Devinska Nova Ves hat eines, Marchegg hat das
917 Storchhaus, in Hohenau gibt es dieses March-Thaya-Ökozentrum, die Region hat eigentlich eine
918 super Infrastruktur gemeinsam entwickelt für den Tourismus, man sollte nicht kapiert haben, dass
919 eigentlich, dass man sich als Marchegger sagt, jetzt gibt es mir auch was, obwohl die das eh schon
920 angeboten haben, ist eine andere Geschichte, aber ich zeige dir, das habe ich der Valentina, meiner
921 Enkeltochter schon mitgebracht, die haben tolle Produkte, und da könnte man sich positionieren, das
922 macht deine St. Pölten, das kannst du selber machen, das ist die Perspektive der Region dabei.

923 **I: Ok, jetzt wären wir ja schon am Ende, ich habe noch einmal die Abschlussfrage, was sich die Leute**
924 **noch wünschen, für die Grenzregion, also wenn du noch was dazu sagen willst, ich glaube, das ist**
925 **jetzt eh auch durchdrungen.**

926 **B:** Ich würde dir nur, wenn du willst, kann ich dir noch was dazu schicken, sagst du mir deine E-Mail-
927 Adresse?

928 **I: Ich stoppe mal die Aufnahme. Ja. Ist das eh lang geworden, 1 Stunde 45.**

9.2.2 Bürgermeister 1

Interviewpartner:in: Vizebürgermeister und Amtsleiter von Angern

Ort: Gemeindeamt Angern an der March

Zeit: Mittwoch, 24. Jänner 2024, 11 Uhr

Dauer des Interviews: 34 Minuten

I = Interviewer:in (fett gedruckt)

B = Befragte:r

1 **I: Das läuft, das läuft. Dann wäre die erste Frage gleich. Stell dich bitte mal kurz vor.**

2 **B:** Ich bin der [entfernt]. Ich bin Amtsleiter in der Marktgemeinde Angern, Vizebürgermeister
3 und für die Region Abgeordneter zum Niederösterreichischen Landtag.

4 **I: Die erste wichtige Frage ist eine sehr offene, nämlich, wie hast du als Amtsleiter vor allem und**
5 **Vizebürgermeister oder auch Landtagsabgeordneter, wahrscheinlich eher erster der bei der Sache,**
6 **die Grenze zur Slowakei in den letzten Jahren wahrgenommen?**

7 **B:** Also bei uns ist es immer noch ein Grenzfluss, auch 30 Jahre oder mehr als 30 Jahre, nach dem Fall
8 des Eisernen Vorhang ist es immer noch eine Grenze, die die zwei Ortschaften trennt, obwohl wir
9 relativ nah an der Nachbargemeinde sind, also ich kann von meinem Büro ins Büro, also auf die
10 Gemeinde der slowakischen Nachbarn herüberschauen, aber es ist trotzdem noch eine Barriere da
11 und das ist auch das Wasser da.

12 **I: Okay, dann können wir gleich mit den Themenfragen zur konkreten Infrastruktur beginnen. Die**
13 **sind auch recht allgemein gefasst, also für die Fähre würde es mich natürlich am meisten**
14 **interessieren. Gleich mal, warum denkst du, dass es in den letzten 30 Jahren nach dem Fall des**
15 **Eisernen Vorhangs noch immer keine vernünftige Autobrücke über die Macht gibt?**

16 **B:** Warum es das noch nicht gibt, das ist eine gute Frage, natürlich, weil infrastrukturell im Bezirk
17 von Haus aus wenig weitergegangen ist, Stichwort S8, S1, da warten wir auch schon 30 Jahre drauf.
18 Bei uns hat es das Projekt Brücke ja schon des Öfteren gegeben, in den 90ern war es das erste Mal
19 mit Volksbefragungen, dann im Jahr 2007, 2008 ist es dann einmal ganz konkret geworden und zum
20 Schluss jetzt im Jahr 2014. Das größte Problem ist, zum Beispiel bei uns am Standort, dass der
21 Brückenstandort mitten in der Ortschaft gewesen wäre. Und jetzt haben wir heute schon eine
22 Belastung von 6.000 bis 7.000 Autos am Tag, wenn wir jetzt einen Brückenstandort, in Zeiten wie
23 diesen, in die mitten in die Ortschaft eingebaut sind, ist klar, dass da jetzt keine große Freude
24 aufkommt. Wir haben einen Vorschlag abgegeben, zu einem Brückenstandort südlich von Angern, zu
25 dem stehen wir heute noch, es geht natürlich nur in der Zusammenarbeit mit den Slowaken, die
26 slowakische Seite, vor allem die Gemeinde will einen Standort in der Ortschaft, wir wollen einen
27 außerhalb der Ortschaft, also da ist schon die Diskrepanz. Man muss wissen, da drüben funktioniert
28 die Welt ein bisschen anders, da ist jetzt nicht das Land zuständig, zum Beispiel für die Landesstraßen
29 oder Bundesstraßen, sondern die Gemeinde zur Erhaltung, dementsprechend ist die Infrastruktur
30 nicht die allerbeste und die wünschenswerteste, dass viele Leute durch die Ortschaft fahren. Das ist
31 eine Kopfgemeinde, das heißt wir Kopfbahnhof, da ist alles aus, da fährt man hin und weiter kommt
32 man nicht, natürlich haben die mit dem Verkehr jetzt auch nicht so Probleme wie wir an der B8
33 beziehungsweise an der B49, wo wir einen großen Durchzugsverkehr haben, deswegen ist für uns
34 wichtig, einen Brückenstandort außer der Ortschaft und nicht mitten in der Ortschaft drin. In den

35 anderen Gemeinden, Stichwort Hohenau, gibt es auch Pontonbrücke, da sind es natürlich
36 kostenintensive Anstrengungen, weil wir in der links und rechts der March natürlich viel March-Auen
37 haben, die über Brücken gehören, das ist natürlich eine umwelttechnische Frage auch und runter zur
38 March, Richtung Marchegg runter, muss man natürlich sagen, ist das auch abhängig vom Weiterbau
39 der S8. Es wird jetzt eine S8 geben, da kommt eine große Autobahnbrücke, kommt die S8 nicht, wird
40 es das Thema Brücke weiterhin geben.

41 **I: Was steht da konkret im Weg bei der Brücke?**

42 **B:** Also bei der Brücke in Angern steht nichts mehr im Weg, das ist klar südlich von Angern, also in
43 Höhe der Kläranlage kann die gebaut werden. Was da dazugehört, ist ganz klar, dass man die anderen
44 Gemeinden auch nicht im Stich lässt, sondern auch z.B. Tallesbrunn umfährt, weil sonst fährt
45 natürlich alles durch Tallesbrunn durch, die werden auch nicht die Glücklichen dann sein. Und wenn
46 man ganz ehrlich ist, man muss dann vor Gänsendorf, nach Weikendorf, bevor man auf Gänsendorf
47 kommt, abzweigen können, zumindest am ersten Teil der S8, das wäre schon mal ein großer Vorteil,
48 weil dann würde man keine Gemeinde im Bezirk berühren, und dann wäre eine Brücke südlich von
49 Angern möglich. Da muss man natürlich sagen, da haben wir den Vorteil, auf der österreichischen
50 Seite, dass wir nicht viel Vorlandbrücke brauchen, wir können ohne ein Hochwassergebiet zu
51 überfahren, bis zur March hin, auf dem Standort, was wir haben. Auf der slowakischen Seite ist
52 natürlich sehr viel ein Überschwemmungsgebiet, wo eine Vorlandbrücke dann vonnöten sein wird,
53 um das Projekt zu umsetzen. Aber das machbar ist alles in der heutigen Zeit, man muss nur wollen.

54 **I: Und die slowakische Seite ist mit dem nicht zufrieden, oder hat die finanziellen Mittel nicht?**

55 **B:** Auf der slowakischen Seite gibt es zwei verschiedene Paar Schuhe, im Kreis Bratislava, so wie bei
56 uns im Land NÖ, dort gibt es die Gemeinde, die da natürlich mitspricht, die Gemeinde ist anderer
57 Meinung als das Land, ungefähr so wie bei uns, wir haben halt da andere Voraussetzungen, die
58 Gemeinde innerhalb der Ortschaft, der slowakischen, im Kreis Bratislava, weiß ich nicht, die
59 entstehen jetzt gar nicht, momentan entstehen wir, die da zustehen, die haben halt das Problem,
60 dass dort der politische Verantwortungsträger sehr oft wechselt, und dass wir immer mit
61 verschiedenen politischen Ansprechpartnern da drüben zu tun haben, deswegen ist es ein bisschen
62 schwarz um zu sagen, wie da der Stand der Dinge ist, wie die da zustehen.

63 **I: Okay, also konkret kannst du auch keinen Rand aufmachen, warum da jetzt nichts weiter geht?**

64 **B:** Das ist sicher ein Thema der Finanzierung, muss man ganz offen sagen. Brückenstandort, mitten im
65 Angern wäre sicher der günstigste, nur für die Leute in der Wohnung der schlechteste. Wir werden in
66 Zeiten wie diesen noch eine Verschlechterung der momentanen Lebenssituation herbeiführen, wenn
67 wir eine Brücke mitten in der Ortschaft hinein pracken, ohne darauf zu denken, was in 10, 15 Jahren
68 ist, für die jetzige Zeit das vielleicht eine Lösung, aber man muss ein bisschen faire denken und
69 schauen, was ist in 10, was ist in 15 Jahren. Es sind Übergänge nötig, nach 30 Jahren, nach dem Fall
70 des Eisernen Vorhangs, kein Hochwassersicheren Übergang in die Slowakei ist eine Katastrophe, eine
71 Bankrotterklärung, aber trotzdem kann man das nicht über die Köpfe der Menschen hinwegsetzen
72 und mit jedem möglichen Druck und auf die billigste Variante, das ist nicht der Zugang, da muss man
73 das gescheit machen und muss man da Geld in die Hand annehmen.

74 **I: Ist das jetzt schon eine Belastung mit der Fähre?**

75 **B:** Auf der Fähre fahren 800 bis 900 Autos am Tag, also sie wird sehr gut angenommen. Natürlich ist
76 Hochwasserabhängig, wir haben zwar in den letzten Jahren nicht die massiven Hochwässer gehabt,
77 aber trotzdem kann man in den Jahren, wo es mehr Hochwasser gibt, wo die Fähre dann öfter steht
78 und dann ist es natürlich schon sehr mühsam, wenn ich über Bratislava oder über Berg oder über

79 Hohenau ausweichen muss, sofern Hohenau dann überhaupt offen ist, weil bei uns Hochwasser ist,
80 ist dort meistens auch Hochwasser. Natürlich ist das mühsam, aber trotzdem muss man sich da
81 wirklich eine neue, fundierte und gescheite Überlegung anstellen und dann Brückenstandorte
82 machen, die für die Leute in dieser Region ohnehin ertragbar sind.

83 **I: Okay, eine Frage noch zur Fähre. Wie oft fährt die Fähre zirka nicht?**

84 **B:** Das kann man mit schwer sagen.

85 **I: Nein, weil die Frage ist so ausgerichtet, weil wirtschaftlicher Austausch und allgemeiner**
86 **Austausch, wenn ich jetzt z.B. in der Slowakei lebe, aber im Österreich einen Job habe z.B., kann ich**
87 **den so ausüben oder muss ich damit rechnen, dass...**

88 **B:** Na klar, man muss damit rechnen ... wir haben da Arbeitskräfte herüber, die von Malacky kommen,
89 für die ist das natürlich eine enorme Mehrbelastung, wenn die dann rundherum fahren müssen. Von
90 der Zeit her, ganz klar. Und man kann schwer sagen, wie oft die Fähre nicht in Betrieb ist. Die Fähre
91 fährt bis ungefähr... ein Wochenstand von 3,20-3,30m. Da ist ein unbeschränkter Betrieb möglich.
92 Und dann wird es hin und wieder zum Problem, das kommt natürlich auch auf die Tschechen drauf
93 an, wie viel Wasser die ablassen von den Stauseen. Das ist auch ein Thema. Die lassen auch
94 unkontrolliert oft ab, wo wir nicht wissen, wann das kommt und in welchem Ausmaß das kommt. Das
95 ist natürlich auch ein Problem für den Betrieb der Fähre. Aber grundsätzlich ist es, sage ich mal, 85 bis
96 90 Prozent der Tage im Jahr unterwegs.

97 **I: Das ist schon mal eine Zahl, mit der man arbeiten kann. Okay, dann geht es jetzt ein bisschen**
98 **weiter südlich. Mit dem hast du dich vielleicht auch als Landtagsabgeordneter ein bisschen**
99 **auseinandergesetzt schon. Nämlich, glaubst du, dass die Machschnellstraße und auch der Ausbau**
100 **der Marchegger-Ostbahn, da ist ja jetzt eine Elektrifizierung passiert, und die wollen das ja auch als**
101 **Hochgeschwindigkeitsstrecke dann machen mit 200 km/h usw., weil das ja die längste Gerade**
102 **zwischen Wien und Bratislava ist. Und kann das auch den Austausch und die Beziehungen vor allem**
103 **auch zwischen den Grenzregionen der beiden Seiten verbessern?**

104 **B:** Das finde ich ganz klar, ja. Also jede Verbindung ist wichtig. Vor allem zwei Bundeshauptstädte so
105 nah aneinander gibt es selten auf der Welt. Deswegen muss man das nutzen. Da gehört die Ostbahn
106 dazu, da gehört ganz klar die S8 als Autobahn oder Schnellstraße dazu. Und die Region, die ja nicht
107 der, wenn man die Geschichte betrachtet, auch nicht der der aufstrebendsten Regionen Österreichs
108 war, bis vor dem Krieg, aber wir haben relativ viel bei uns. Wir sind zum einen die Kornkammer
109 Österreichs und Gemüsekammer Österreichs, wir haben tourismusmäßig schon ein bisschen was
110 aufgeholt in den letzten Jahren und Jahrzehnten. Das ist wirklich was da bei uns. Nur muss man halt
111 die Infrastruktur daher gehen, schaffen, dass die Leute von da wegkommen, oder Arbeitsplätze in die
112 Region herkommen. Und das geht halt nur mit einer Straße, mit einer gescheiten öffentlichen
113 Verbindung. Wie du gesagt hast, der Ausbau der Marchegger-Ostbahn ist schon erfolgt, momentan
114 erfolgt der Ausbau der Nordbahn, was auch eine wichtige Lebensart für den Bezirk ist und auch für
115 die Ostregion bei uns ist. Da muss man halt drauf gehen.

116 **I: Das ist ja interessant mit dem Zusammenwachsen der Regionen, weil die 30 Jahre Marchegger-**
117 **Ostbahn, und sie haben es erst jetzt elektrifiziert, und machen es erst jetzt zweigleisig. Das ist auch**
118 **schon... Die Mariazeller Bahn ist schon 1906 oder irgendwann mal elektrifiziert worden, und man**
119 **vergisst die Region.**

120 **B:** Genau.

121 **I: Da hat es mal ein Statement von der Landesregierung glaube ich, oder wars vom Bund, vom**
122 **Verkehrsministerium, mit der Marchegger-Ostbahn, dass die Priorität nicht auf der liegt, sondern**
123 **auf Tunnelprojekte und so weiter. Und das ist halt schon eine Aussage, finde ich.**

124 **B:** Ja, traurig, genau. Aber Gott sei Dank ist jetzt ein bisschen Umdenken und wird wirklich investiert.

125 **I: Und in der Vergangenheit. Kannst du dir da einen Reim draus machen, warum das vielleicht so**
126 **war, oder kriegst du das ja mit?**

127 **B:** Der wenige Ausbau der Ostbahn?

128 **I: Genau**

129 **B:** Das ist sicher abhängig vom Eisernen Vorhang, das war ja Ost, da ist es ja nicht weitergegangen.
130 Das war sicher ein Thema, dass da die Prioritäten wo anders hingelegt worden sind, weil ich weiß, ich
131 komm zwar hinüber, aber es ist nicht der Austausch da der da sein sollte - in der nahen Entfernung,
132 das ist sicher ein großer Grund, warum da nicht schon früher so Projekte umgesetzt worden sind.

133 **I: Ok, das ist eine logische Antwort darauf. Vor allem werden ja irgendwie gefühlt Fahrradbrücken**
134 **rübergebaut, in erster Linie. Beispielsweise auch die Fahrradbrücke der Freiheit, die wir unten**
135 **haben und so weiter. Die Frage ist, die haben ja auch ein bisschen Symbolkraft und so, warum**
136 **Fahrradbrücken in erster Linie und nicht andere, und ist die Symbolkraft dahinter auch vielleicht**
137 **wichtig?**

138 **B:** Ja, man muss ehrlich sagen, die Fahrradbrücke zum Beispiel beim Marchegg war ja nur erstens
139 einmal ausgeliehen in der Landesausstellung, und weil keine Autobrücke zustande gekommen ist und
140 man die Gelder der EU holen wollte, kann man offen so sagen, so war das ja. Deswegen ist die
141 Fahrradbrücke für mich vielleicht nicht der beste Standort, weil ein paar Kilometer weiter unten im
142 Schlosshof gibt es auch eine Fahrradbrücke. Auch Fahrradbrücken sind wichtig und sind als Symbolik
143 verbindend zu zeigen, aber ersetzt auf keinen Fall irgendeiner Autobrücke. Es ist zwar schön, wenn
144 man mit dem Rad rüberfahren kann, aber das löst nicht unser Problem. Und wir brauchen nicht eine
145 Brücke, wo sich dann alles konzentriert, sondern wir brauchen mehrere Brücken entlang der March.
146 Das muss man auch ganz offen und ehrlich sagen. Die müssen zeitgleich oder zumindest in geringem
147 Abstand zueinander errichtet werden, weil sonst schluckt irgendeiner die Kröte entlang der B49,
148 beziehungsweise B8, solange es keine S8 und keine große Brücke, keine internationale Brücke auch
149 für den Schwerverkehr gibt.

150 **I: Es wirkt ein bisschen so auf „Wir wollen zwar euch nicht als Arbeitskräfte, aber Austausch mit**
151 **Tourismus geht.**

152 Wie gesagt, das war dann der Notenagel. Da mache ich keine Geschichte. Dass sie das EU-Geld
153 anholen können, deswegen ist es dann errichtet worden.

154 **I: Die eine Frage, wenn wir uns da sparen, welche Rolle spielt die Gemeinde beim Austausch und**
155 **der Bereitstellung von Infrastruktur, hast du das schon mitbeantwortet oder möchtest du noch**
156 **etwas sagen?**

157 **B:** Wir sind Lizenznehmer bei der Fähre, infrastrukturell, unsere Gemeinde betrachtet, aber
158 Betreiber der Gemeinde Zahorska Ves da drüben.

159 **I: Die Fähre wird von wem betrieben?**

160 **B:** Die Fähre wird von der Gemeinde Zahorska Ves betrieben. Die Betreiber der Fähre und wir sind die
161 Lizenznehmer, dass sie fahren dürfen.

162 **I: Ok, also ist das jetzt eher eine Initiative gewesen von der slowakischen Gemeinde?**

163 **B:** Das war eine gemeinsame Initiative damals, aber der Betrieb ist aufgrund von Kostengründen bei
 164 uns nicht stemmbar. Eine überführt wurde zu viel Kosten, darum wird das von der Gemeinde
 165 Zahorska Ves betrieben. Weil die natürlich andere Voraussetzungen haben bei als wir.

166 **I: Sicher, das macht dann natürlich Sinn, wenn man das mit Kostengründen und dem Lohngefälle**
 167 **vor allem macht.**

168 **B:** Muss man zu ehrlich sagen, dass das so ist.

169 **I: Interessant, das habe ich auch nicht gewusst, aber jetzt was du sagst, macht Sinn natürlich. Dann**
 170 **die Frage, gibt es durch eine Flussquerung deiner Meinung nach mehr negative oder positive**
 171 **Auswirkungen für die Gemeinde oder Region?**

172 **B:** Wie meinst du Flussquerung?

173 **I: Die Flussquerung, also die Brücke oder Fähre oder allgemeine Verbindungen?**

174 **B:** Das sind nur positive Sachen. Diese Region wird zusammenwachsen. Wir sind ja nur durch den
 175 Eisernen Vorhang getrennt gewesen. Das war ja früher eine Region. Rüben sind herüber produziert
 176 worden und die Rübenfabriken hats bei uns geben, die Rüben wurden herübergegeben. Bei uns ist
 177 der Wein gemacht worden, dort drüben ist er verkauft worden. Das war immer eine Austauschregion,
 178 schon seit der Kaiserzeit her. Das ist immer als gesamtes gesehen worden. Das ist durch den Eisen
 179 Vorhang getrennt worden und bis heute nicht zusammengewachsen. Es gibt ja viele familiäre
 180 Verbindungen vor dem Krieg. Es sind viele herübergegangen beziehungsweise in die Slowakei
 181 gegangen. Es gibt heute noch Familien, die drüben sehr viel Verwandtschaft haben. Auf der anderen
 182 Seite herüber haben sie viele Verwandtschaften. Da sieht man, dass diese Region zusammengehört
 183 hat.

184 **I: In der Literatur habe ich schon ein bisschen gelesen, dass es Vorbehalte gibt.**

185 **B:** Bei uns gibt es sicher Vorbehalte aufgrund von Einbruchdelikten, die sehr oft stattfinden. Das kann
 186 man so sagen. Es wird natürlich mit dem Bau von Brücken, die nicht kontrolliert werden, weil z.B. bei
 187 der Fähre ist immer wer mit drauf der fährt. Das ist ein Thema, das in der Öffentlichkeit oder in der
 188 Region sicher aufgeschlagen wird. Wir sind nicht die einzige Grenzregion in Österreich. Es gibt viele
 189 Grenzregionen ohne Wasserstraße dazwischen. Da funktioniert es auch. In Tschechien gibt es viele
 190 kleine Grenzübergänge, wo es eigentlich nichts gibt. Ich glaube, das ist bei uns auch machbar. Es wird
 191 nur Zeit brauchen, bis es in den Köpfen drinnen ist.

192 **I: Ich finde es interessant, man kann die Fähre kontrollieren. Die Fähre ist nicht nur ein**
 193 **Brückenersatz, sondern auch ein Kontrollinstrument für die Grenze.**

194 **B:** Wer dort die Fähre bedient, kann natürlich den einen oder anderen aufhalten. Wenn du sagst, du
 195 stoppst die Fähre, dann kann er nicht weiter. Das ist sicher das eine oder andere Mal schon
 196 vorkommen.

197 **I: Das ist durchaus interessant, dass auch zu bedenken. Die Fähre ist ein Kontrollinstrument, ein**
 198 **Grenzkontrollinstrument, nicht explizit, sondern ein bisschen implizit.**

199 **B:** Ja, sicher.

200 **I: Das stelle ich an die Regionalentwickler. Vielleicht kannst du mir da auch etwas darauf geben,**
 201 **wenn du das weißt. Natürlich wieder ziemlich offensichtlich, aber warum wird nördlich der Donau**

202 **so wenig technische Infrastruktur gebaut? Gibt es da wirtschaftliche, gesellschaftliche, finanzielle**
203 **Gründe nebst vielleicht der Tatsache, dass es ein Fluss ist?**

204 **B:** Für mich ist es immer die gleiche Erklärung darauf. Das war 30-40 Jahre zu. Da war Österreich
205 vorbei. Deswegen haben sich viele gesellschaftliche und industrielle Entwicklungen woanders hin
206 entwickelt. Weil man gewusst hat, okay, da kann ich nicht weiter. Gehe ich in die Steiermark, gehe ich
207 nach Oberösterreich, wo ich bei einer Grenze bin, die nicht geschlossen ist. Da ist die Entwicklung
208 natürlich anders gewesen. Und natürlich Wasser trennt immer. Deswegen Österreich durch mit der
209 Donau. Es ist genauso, wenn man die Kontakte zum Bezirk Bruck anschaut, sind die nicht so wie nach
210 Mistelbach. Das ist in Wahrheit nichts anderes als innerösterreichisch. Wir haben in der Region einen
211 Brückenübergang auf Bruck. Das ist in Hainburg mehr nicht. Wir grenzen aber ein Drittel der
212 Bezirksgrenze an den Bezirk Bruck. Das ist auch in Wahrheit nichts anderes. Wir haben auch keinen
213 Übergang. Wir können zwar am Flughafen rumschauen, wir sehen den Tower, aber von Groß
214 Enzersdorf bist da in eine Stunde am Flughafen. Das ist für mich nichts anderes als in die Slowakei
215 hinüber. Ich kann auch rüberschauen, muss aber eine Stunde fahren, bis ich dort bin.

216 **I: Da ist der Nationalpark wahrscheinlich auch ein bisschen ausschlaggebend.**

217 **B:** Auch natürlich, ja. Das ist alles lösbar, alles machbar.

218 **I: Den Vergleich finde ich jetzt aber auch recht schön. Das kommt wahrscheinlich an die Arbeit. Das**
219 **nächste. Es sind immer, wenn man bei der Grenze ist, ähnliche Sachen. Was ist die größte Hürde,**
220 **was das Zusammenwachsen der Grenzregion im Allgemeinen verhindert? Ist es eher so die Soziale,**
221 **die Kultur, die wirtschaftlichen Unterschiede? Oder gibt es politische Gründe in der Administration?**

222 **B:** Politische Gründe finde ich nicht. Wir haben sehr viel Kontakt mit der slowakischen Seite. Natürlich
223 ist es ein sprachliches Thema. Wir sind sehr sprachfaul. In der Slowakei können viel Deutsch. Wir
224 können wenig Slowakisch. Der Bürgermeister der Nachbargemeinde kann Deutsch. Aufgrund dessen
225 ist der Kontakt wirklich da. Das Lohngefälle ist ein Thema. Sie haben immer noch die gleichen
226 Arbeitsbedingungen wie wir haben. Das muss man schon ehrlich sagen, ist sonst noch relativ weit
227 hinten beim Naturschutz. Bei vielen anderen Themen kriegen wir das immer mit, dass es da noch
228 nicht so ist, wie es bei uns ist.

229 **I: Ok. Kriegst du da vielleicht mit, dass wirtschaftlich die Grenze irgendwie nutzbar gemacht wird?**
230 **Mit den Unternehmensansiedlungen dort oder in irgendeiner Weise?**

231 **B:** Da sind eher die größeren Betriebe auf der drüberen Seite. Wenn man sich anschaut, VW, Skoda,
232 die in Devin bauen. Da sind schon wirtschaftlich größere Betriebe drüben angesiedelt. Ehrlich gesagt,
233 mehr wie bei uns. Wir müssen froh sein, dass wir noch die Arbeitskräfte von drüben kriegen. Wenn
234 man die Firma Reinhold nehmen, die hat es sehr viele Slowaken. In der Krankenpflege und in
235 unseren Krankenhäusern nehmen wir die Kollegen aus der Slowakei bzw. Tschechien und wenn wir
236 die nicht hätten würde es sehr traurig ausgeschaut.

237 **I: Das ist auch schon die Frage, da arbeiten viele Menschen aus der Slowakei in Österreich und**
238 **umgekehrt.**

239 **B:** Sicher mehr von drüben als herüber. Vor allem in der Pflege und in der Gesundheit, wo es
240 wahrscheinlich ohne diese Kräfte gar nicht mehr geht. Und in der Gastronomie genauso.

241 **I: Aber Österreicher arbeiten jetzt nicht drüben?**

242 **B:** Relativ wenig. Ich kenne gar keinen persönlich. Umgekehrt natürlich viele. Aber der rüber arbeiten
243 fährt, das war immer das große Thema, dass das auch mal sein wird. Und ich glaube auch, dass das

244 vielleicht auch mal sein wird, dass unsere rüber fahren werden, das wird halt noch Jahre oder
245 Jahrzehnte dauern. Aber es ist nicht so, dass man sagt, das wird nie so sein.

246 **I: Merkst du, dass sich die Regionen in den letzten 10, 20, vielleicht auch 30 Jahren, mehr**
247 **aneinander annähern, kulturell, sozial und so weiter?**

248 **B:** Bei uns in der Region, in Tschechien, wo es keinen Fluss dazwischen gibt, bei uns ist es halt schwer.
249 Es trennt immer noch, Wasser trennt. Es verbindet nicht, und solange es keine vernünftigen
250 Verbindungen – in der Mehrzahl – gibt, ist das ein Problem. Man probiert es zwar, dass die
251 Gemeinden entlang der March haben zwar den einen oder anderen Austausch mit drüben, aber es ist
252 halt auch relativ wenig, im Gesamten betrachtet.

253 **I: Okay. Das ist immer so eine Frage, die ist ein bisschen provokant. Ist mehr Austausch und eine i**
254 **intensivere Grenzüberschreitung in Zusammenarbeit mit der Slowakei eigentlich gewünscht**
255 **überhaupt und sinnvoll?**

256 **B:** Bei uns ist es schon gewünscht. Austausch ist immer wichtig, egal wohin. Negativer Austausch oder
257 positiver Austausch, das ist ja egal. Ich kann vor allen lernen und bin in der Nacht mit Sicherheit
258 gescheiter, als ich in der Früh aufgestanden bin. Darum ist Austausch für mich wichtig. Wir schauen
259 auch, dass wir relativ viel Kontakt mit den slowakischen Partnern haben, weil wir mit vielen Dingen ja
260 trotzdem zusammenhängen, auch wenn wir es nicht glauben. Stichwort Gelsenregulierung. Wir
261 haben auf der österreichischen Seite einen Verein, der die Gelsenregulierung betreibt, weil wir
262 wirklich ein massives Problem mit den Gelsen haben. Nur die Gelsen kennen keine Staatsgrenze. Die
263 fliegt rüber und herüber. Wir sind eine Region und da ist schon mal der Austausch und der
264 Zusammenarbeit wichtig.

265 **I: Gibt es grenzüberschreitende Projekte, die gemeinsam angepackt werden?**

266 **B:** Mehrere. Aber eines der großen grenzüberschreitenden Projekte ist die Gelsenregulierung, die bei
267 uns begonnen hat und jetzt mit einem Interreg-Projekt unterstützt wird. Wir haben schon Projekte
268 gehabt, wo wir die Kollegen in der Nachbarortschaft bei der Kläranlage unterstützt haben, beim
269 Know-how davon. Wir haben schon Austausch gemacht von Fahrzeugen, Feuerwehrfahrzeuge haben
270 wir ihnen schon herübergegeben. In den früheren Zeiten war es so, dass sie Unterstützung
271 bekommen, haben in den Schulen, in der Einrichtung und solche Geschichten. Da hat man schon
272 immer zusammengearbeitet. Das ist heute nicht immer so intensiv, weil da drüben die Standards
273 auch immer besser werden. Aber es gibt einige Projekte, die mit den slowakischen Partnern
274 abgewickelt werden.

275 **I: Und das mit den Gelsen ist das Wichtigste? Wie würdest du das bewerten?**

276 **B:** Bei uns in der Region ist es am Start. Das ist ein europäisches Projekt ist ein Interreg-Projekt. Das
277 ist für uns sicher eines der wichtigsten. Das Gelsenproblem ist massiv. Wenn wir das nicht in den Griff
278 kriegen, hängen natürlich dann viele andere Projekte hinten noch. Mit den Gelsen werden wir sicher
279 weiterhin ein Problem haben im Tourismus und so weiter. Das gehört für mich also zusammen.

280 **I: Okay. Da ist die Frage noch, wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen Österreich und der**
281 **Slowakei an der Machtgrenze? Kann man da einfach anrufen? Oder gibt es administrative Hürden?**

282 **B:** Es gibt administrative Hürden. Sie sind, muss man schon auch offen und ehrlich sagen, haben
283 schon einen eigenen Stolz. Aber die sind halt in gewisse Sachen anders als wir. Wenn es geht um den
284 Marchfluss und man will da was machen. Es ist ein Grenzfluss. Also gehört beidem. Es sind oft sehr
285 große bürokratische Hürden. Genauso wie bei der Bekämpfung der Gelsen. Es sind auch oft

286 bürokratische Hürden. Mit Anrufen darüber ist das oft nicht abgetan. Und natürlich die Sprache. Die
287 Sprachbarriere ist immer da.

288 **I: Okay. Ist eh leider logisch. Gibt es da vielleicht auch schon ein Projekt an der Schule da, dass man**
289 **Slowakisch mehr lernt und fördert?**

290 **B:** Das hat es gegeben [in den Schulen]. Wir haben noch Slowakisch in den Kindergärten. Das Projekt
291 ist aber dann leider abgetreten worden. Wie vieles wird es vom Land gefördert und irgendwann
292 einmal hört die Förderschiene dann auf und dann kannst du entweder die Gemeinde weiterzahlen
293 oder es gibt nicht. Und das was mir massiv nicht stört ist, wir lernen in den Kindergärten Slowakisch
294 aber in den Schulen hört es dann auf. Und ich finde das ist in einer Grenze genommen enorm wichtig,
295 dass ich die Sprache drinnen kann. Das Wichtigste ist, dass in der Volksschule, in der Mittelschule, in
296 den weiterführenden Schulgymnasien oder HAK, die Slowakische Sprache oder eine Slawische
297 Sprache, kann man sich ja überlegen, wie man da tut, aber das ist essentiell für die Zukunft. Und ich
298 glaube, diese Sprache beherrscht schon einmal einen großen Vorteil in der Zukunft. Das Wichtigste
299 ist, dass diese Sprachbarriere nicht da ist. Ich weiß, es gibt Englisch, aber das ist halt nicht unsere
300 Sprache und nicht deren. Und darum, wir lernen zwar in den Schulen Französisch und Spanisch ist
301 sicher super und alles leiwand, aber das was wichtig ist, nämlich die Sprache unserer Nachbarn
302 lernen wir nicht. Und das haben uns die Slowaken irrsinnig viel voraus, weil dort die lernen vom
303 Kindergarten an Deutsch. Und das zieht sich da durch und es gibt ganz wenige Kinder, die nicht
304 Deutsch können.

305 **I: Finde ich interessant, dass das bei uns gerade gar nicht so...**

306 **B:** Wir haben den Stolz, wir sind wir und die sind die und wir brauchen das nicht. Das ist nur in den
307 Köpfen der Leute drinnen. Der Nationalstolz ist gut, soll man ja haben, aber trotzdem muss ich die
308 Sprache sagen. Ich kann es selber nicht. Das ist das Schlimmste, was es gibt, wenn man rüberfährt
309 und braucht jetzt mal einen Dolmetscher mit, dass man sich verständigen kann.

310 **I: Aber es ist interessant, dass das früher mal gefördert worden ist vom Land und von dem Ganzen.**
311 **Vor allem hört es dann auf.**

312 **B:** Und vor allem hörts dann auf. Meine Tochter hat das im Kindergarten gelernt. Wie soll ich da mal
313 anfangen? Ja, was du jetzt so ein bisschen brauchst. Aber dann hört es auf und natürlich, wenn das
314 dann aufhört, können sie es nicht mehr, ist ganz klar.

315 **I: Da gibt es dann nicht so Möglichkeiten von Interreg, weil das ist nämlich auch eine Frage, was ich**
316 **da drin habe, nämlich EU-Ziele der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, wie hast du die erlebt,**
317 **können die auch umgesetzt werden, also zusammenwachsende Regionen jetzt sowas mit EFRE und**
318 **europäischer Territorial-Zusammenarbeit und so, weil wenn ich mir das so anhöre, es wird nicht**
319 **gefördert und so, dafür sind ja EU-Mittel eigentlich auch da.**

320 **B:** Also das war sicher ein vorausschauendes Projekt, dass ich die Sprachlehre unterstütze bei uns in
321 den Schulen und dann auch weiterführen, nicht nur im Kindergarten und der Volksschule, sondern
322 wirklich auch weiter.

323 **I: Aber sind dir die EU-Ziele bewusst auch irgendwo in der Zusammenarbeit? Man kriegt Mittel auf**
324 **jeden Fall für Projekte**

325 **B:** Genau.

326 **I:** Aber es gibt ja auch so die Ziele, also zusammenwachsende Regionen und so.

327 **B:** Also da ist für mich zu wenig Input dahinter, also da geht zu wenig weiter.

328 **I: Also ist es nicht spürbar?**

329 **B:** Also bei uns nicht, ja, der größte Projekt ist ein Interreg-Projekt, da gibt es das eine oder andere
330 zusammenhängende Projekt dann über die Europa-Region Weinviertel, was wirklich gut auch
331 funktioniert, aber da geht es jetzt nicht darum, dass die Kinder bei uns die Sprache lernen. Das war
332 halt ein Ansatzpunkt und dann wirklich weiterführen bis in die höchsten Schulen.

333 **I: Wie würdest du das sagen, wenn du das mit den Nachbargemeinden ja den Austausch und**
334 **eigentlich ist ja Zahorska Ves auch eine Nachbargemeinde, so den Austausch bewerten wie viel**
335 **Prozent sagen wir mal der Austausch findet mit Zahorska Ves statt und wie viel mit den anderen**
336 **österreichischen Nachbargemeinden?**

337 **B:** Also wir haben mit sowas den gleichen Austausch wie mit Prottes oder Weikendorf oder Dürnkrut,
338 also der Bürgermeister von drüben kommt einmal in der Woche um und wir sind 14 Tage mit drüben,
339 also der Austausch ist sehr intensiv, natürlich muss man dazu sagen, das ist weil wir freundschaftlich
340 gesinnt sind mit dem Bürgermeister drüben, das ist natürlich auch ein Vorteil, wenn du dich
341 persönlich verstehst und da funktioniert die Zusammenarbeit. Ich war gestern erst drüben beim
342 Slowakischen Bürgermeister, um Projekte zu besprechen, da geht es natürlich leichter, deswegen ist
343 der Kontakt ziemlich groß.

344 **I: Ok, das ist eine sehr wichtige Information.**

345 **B:** Aber das ist eine persönliche Geschichte, die du persönlich gut verstehst.

346 **I: Also wenn ein neuer Bürgermeister kommen würde, würde es vielleicht eigentlich nicht so**
347 **schwer sein.**

348 **B:** Vor allem sprachliche Barrieren, weil der kann der Deutsch.

349 **I:** Weil ich hätte mir jetzt auch vorstellen können, dass fast kein Austausch stattfindet, außer der, was
350 halt sein muss unbedingt. Nein, wir sind Freunde, also der kommt.

351 **I: Ok, sehr gut. Ok, das beantwortet jetzt eh schon viele Fragen, wir sind jetzt eh schon fast so gut**
352 **wie fertig, muss man sagen. Kannst du vielleicht noch sagen, welchen Bereich vor allem der**
353 **Austausch stattfindet? Gibt es einen Hauptbereich mit Verkehr?**

354 **B:** Verkehrstechnisch ist Austausch, Fährer ist immer ein Thema. Wenn wir die Lizenznehmer sind,
355 immer wieder ein Austausch von gewissen Gerätschaften, das ist eigentlich immer ein Thema. Uns
356 braucht er, wenn er wieder starten will, nach einem Hochwasser, wenn wir die Rampen wieder
357 reinigen müssen, die Zufahrtsstraßen, wo ein Teil uns gehört und der Teil dem Land Niederösterreich.
358 Also Fährer ist immer ein Thema. Wenn es ein Betrieb gibt, das wird natürlich oft diskutiert.

359 **I: Ok, dann sind wir fast fertig. Jetzt hätte ich noch eine Abschlussfrage, nämlich, was würdest du**
360 **für die Zukunft der Grenzregion wünschen?**

361 **B:** Dass wir viele Brücken bekommen. Und nicht nur eine, wo wir alle im Verkehr ersticken, sondern
362 wirklich dort, wo früher auch schon Brückenstandorte waren, es waren ja sieben oder acht Brücken
363 entlang der March.

364 **I: Wie viele?**

365 **B:** Ich glaube sieben oder acht Brücken in der Geschichte, weil es halt normal war, deswegen ist es
366 erst so geworden, wie es jetzt ist, dass wir keinen Kontakt haben. Früher hatte ich die Ortschaft der
367 Brücken, damit war das ja kein Thema. Und darum hat es dann verkehrstechnisch auch nicht das
368 Problem gegeben. Wenn jetzt eine Zentrale in den Mieten in eine Ortschaft der Brücke hineinbaut

369 und dann die Ortschaft im Verkehr ersticken lässt, das kann nicht im Jahr 2024 sein. Wir bauen so
370 viele Umfahrungen um Millionen von Euro, da muss mehrere vernünftige Brückenstandorte auch
371 möglich sein.

372 **I: Da kann man ja so sagen, bevor man eine Brücke baut, was überlastet ist, sollte man vier Brücken**
373 **bauen, wo sich alles aufteilt.**

374 **B:** Genau.

375 **I: Ja, das beantwortet jetzt die Wünsche. Perfekt. Das sind alle Fragen, das heißt wir sind fertig, ich**
376 **sage danke.**

9.2.3. Bürgermeister 2

Interviewpartner:in: Bürgermeister von Hohenau

Ort: Gemeindeamt Hohenau an der March

Zeit: Mittwoch, 31. Jänner 2024, 13:30 Uhr

Dauer des Interviews: 61 Minuten (1:01h)

I = Interviewer:in (fett gedruckt)

B = Befragte:r

1 **I: Dann gleich mal eine Einführungsfrage. Kannst du dich kurz mal vorstellen?**

2 **B:** Mein Name ist [entfernt.....]. Ich bin seit fast genau auf dem Tag genau fünf Jahre Bürgermeister
3 in Hohenau an der March. Bin da aufgewachsen, bin schon sehr lange aktiv, auch wenn ich seit fünf
4 Jahren erst Bürgermeister bin. Ins Gemeindegeschehen schon lange involviert, in verschiedenen
5 Vereinen, politisch als Gemeinderat und so weiter.

6 **I: Okay, die erste Frage ist gleich mal eine recht offene, nämlich wie hast du als Bürgermeister die**
7 **Grenze zur Slowakei in den letzten Jahren wahrgenommen?**

8 **B:** Also zum Thema Grenze muss ich sagen, dass ich eigentlich froh bin, dass es die in dem Sinn ja gar
9 nicht mehr gibt. In einem vereinten Europa sollte man die Grenze im Kopf dann auch irgendwann
10 loswerden. Wir haben zum Glück einen Grenzübergang in die Slowakei. Dort wird zum Glück nicht
11 mehr kontrolliert. Außer die sonstigen Begleitumstände machen das erforderlich. Das haben wir
12 gesehen bei der Pandemie. Da war ich dann froh und dankbar über dann doch wieder eingeführte
13 Grenzkontrollen und das hat man gesehen, wenn dann das Thema Migration auch bei uns sogar in
14 einer recht kleinen Gemeinde aufgeschlagen ist, dass doch dann die Grenze kontrolliert wurde. Dafür
15 habe ich mich auch eingesetzt, dass dem so ist, um halt keine Ausweichroute für das Schlepperwesen
16 zu bilden. Wenn überall anders kontrolliert wird und bei uns nicht, bestünde eine Gefahr. Also
17 grundsätzlich sehr positiv, dass wir offen sind in Europa, aber hier und da ist dann doch notwendig,
18 die Offenheit auch zu kontrollieren. Und das bringt halt für uns die Brücke mit sich. Alles was
19 Beziehungen in die Slowakei betrifft, kulturell, sportlich, wir tauschen uns aus, ist natürlich sehr, sehr
20 positiv, dass es keine Grenze mehr gibt.

21 **I: Bei den Grenzkontrollen, ist das öfters, dass da wirklich wer aufgegriffen wird?**

22 **B:** Ja, also es war 2004 war die EU-Osterweiterung und Schengen-Abkommen, das hat dann die
23 Grenzkontrollen abgeschafft. Die Grenze war eigentlich passierbar für alle EU-Bürger. Es ist nicht
24 kontrolliert worden. Im Hinterland hat die Exekutive darauf aufgepasst und dann ist die ... die illegale
25 Einwanderung war bei uns eigentlich nie ein großes Thema. Hier und da ist halt wer aufgegriffen
26 worden, der sich über Ungarn in die Slowakei dann halt den Weg zu uns gesucht hat. Das war aber
27 ganz, ganz selten der Fall. Also nicht so das große Thema. Wir haben dann die Covid-19-Pandemie
28 erlebt, da hat sowas wie Hamsterkauf, der Begriff, in unserer Gemeinde ganz, ganz andere
29 Dimensionen dann noch bekommen. Es war überall zu, die eigenen Leute haben daheimbleiben
30 müssen, weil wir einen Lockdown gehabt haben und die Grenze habe ich dann zweigeteilt gesehen.
31 Einerseits war ich froh, dass viele Slowakinnen und Slowaken doch zu uns gekommen sind, weil die
32 waren als Pflegerin oder Pfleger, als Arzt bei uns tätig und wie hätten wir die Pandemie geschafft,
33 ohne diese Verstärkung im Bereich der Pflege. Hätten wir gar nicht geschafft, darum war ich froh.
34 Aber es sind auch viele Arbeitskräfte rübergekommen, haben da ihre Einkäufe getätigt. Wir haben
35 zum Glück von der Infrastruktur her sehr viele Supermärkte, die waren aber ausgeräumt. Also

wirklich, da sind große Kastenwehen gekommen, die einen waren voll mit Klopapier, die anderen waren voll mit Katzenfutter und das hat wirklich neue Dimensionen erreicht. Das war dann nicht so begrüßenswert, weil unsere haben daheim eingesperrt gehabt, muss man schon sagen. Also für die eigene Bevölkerung war das nicht so prickelnd mitzuerleben und das hat sich dann zum Glück beruhigt. Zum Glück ist jetzt die Pandemie und alle Lockdowns sind jetzt hinter uns und irgendwann ist es dann zum Thema geworden, wie es irgendwelche Routen dann von Süden kommen, dann gesperrt haben. Da haben sich die Schlepper halt andere Routen gesucht und da ist dann im Burgenland kontrolliert worden und dann hat man gehört, in Tschechien soll kontrolliert werden und auf einmal waren da, das war eine Zeit, eine Phase, da waren, Polizeiposten haben wir gesehen, da waren 30 Inder angestellt zur Aufnahme. Drei Tage später waren wieder 30 andere. Man hat ständig irgendwo gehört, dass wieder Flüchtlinge aufgegriffen wurden und offensichtlich haben die dann, weil überall kontrolliert wird, uns da als Ausweichroute sich überlegt. Und da habe ich dann zusammen mit der Polizei selbst, weil die sind zu ihrer eigentlichen Arbeit nicht mehr gekommen, interveniert bei der Landespolizeidirektion, Bundesministerium für Inneres, man möge bitte dringend da drauf schauen. Dann hat die Slowakei, Tschechien, Österreich die Grenzkontrolle zu dem Thema der illegalen Einwanderung wieder aufleben lassen. Da, obwohl ich Grenzen nicht so unbedingt schätze, da war ich dann aber schon wieder froh, dass es die gibt und dass er kontrolliert wird. Das muss man sich vorstellen, wenn man es erlebt. Erstens waren die unterwegs, planlos bei uns in dem Land. Der Schlepper hat sie herübergeführt und aussteigen lassen. Also die waren verloren und sind dann durch die Landschaft in Gruppen. Unsere Polizei war damit beschäftigt, die aufzugreifen, aufzunehmen und dann sind die zu ihrer eigentlichen Arbeit nicht mehr gekommen. Das ist eben auch unsere Sicherheit zu schauen. Also wenn da die Polizei präsent ist, dann ist die Kriminalität einmal vom Grund auf ein bisschen zurückgeschaut, weil man weiß, die Polizei schaut auf unsere Sicherheit und man muss sich nicht gerade da irgendwie betätigen mit Einbrüchen. Und wenn dem nicht so ist, könnte das verleiten. Und bevor es soweit war, habe ich halt geschaut. Ich weiß nicht, ob es jetzt nicht wegen mir allein gewesen sein wird, aber das Thema war dann Gott sei Dank evident bei den zuständigen Stellen. Zuerst hat es gegeben, warum auch immer, für zehn Tage so eine Grenzkontrolle. Dann habe ich wieder hingeschrieben, in zehn Tagen wird sich die illegale Einwanderung wahrscheinlich nicht von selbst erledigt haben. Wir mögen bitte weiter kontrollieren. Und natürlich nicht wegen mir ist das dann vom Zaun gebrochen worden. Da werden andere auch interveniert haben und andere Länder sich auch wahrscheinlich dann bemüht haben, dass das länger und so haben wir dann alles auch länger gemacht. Dadurch hat es sich aber wieder beruhigt, muss man sagen, mit den Aufgriffen.

I: Was jetzt auch interessant war, zu Covid-Zeiten waren die Supermärkte leer, heißt das die Slowaken sind rübergekommen?

B: Ja, die waren ja auch teilweise eingesperrt im Lockdown. Und alle, die da beruflich tätig waren, die auch notwendig waren, Pflegerinnen, Pfleger, Ärzte, die haben schon herüber dürfen. Die sind auch kontrolliert worden, aber die haben ein Papier gehabt, das hat es dann zum Einreisen berechtigt und die waren dann halt alle eingekauft. Gleich für die ganze Familie, die da drüben eingesperrt waren. Also da waren unsere Märkte ausverkauft, bei gewissen Sachen. Und für unsere eigenen war es schwierig, weil die waren halt im Lockdown, bzw. wir haben auch so Einkaufsservice und verschiedene Sachen da organisiert, um zu helfen. Bis der Einkaufsservice alles aufgenommen gehabt hat, was unsere Leute brauchen und im Supermarkt war, war dort alles weg. Das muss man erlebt haben, das kann man nicht erklären, aber da hat es halt dann kein Klopapier mehr gegeben und das war kein Tag da. Aber das ist zum Glück gegessen, Schwamm drüber und das haben wir hinter uns.

I: Ist die Versorgungssituation dort nicht so gut? Normalerweise würde man ja denken, vom Preisniveau her ist die Slowakei auch billiger, da könnte man lieber zu Hause einkaufen.

83 **B:** Also das ist jetzt ein breites und ein langes Thema.

84 **I:** Ja, vielleicht ganz kurz.

85 **B:** Wirtschaftlich, das war ein bisschen übers Ziel und übers normale Maß hinaus, was uns da halt
86 über uns hereingebrochen ist. Wirtschaftlich bringt die Brücke und der Übergang über die March,
87 wirtschaftlich bringt uns der natürlich schon einen Standardvorteil gegenüber anderen, weil die
88 Slowaken, die kaufen bei uns ein. Also die Hohenau ist eine Größenordnung von 2750 bis 2800
89 Einwohner, da dazwischen schwanken wir so und wenn man jetzt durch die Gemeinde schaut, wir
90 haben im Verhältnis zu unserer Größe doch sehr viel zu bieten an Märkten. Wir haben einen BIPA,
91 einen DM, einen Eurospar, einen Hofer, einen Penny, einen Billa, also eigentlich alles da und das
92 kommt nicht nur von unseren Leuten, diese Kaufkraft. Das kommt auch von drüben, die kaufen eher
93 da ein bei uns, wie drüben, drüben gibt es auch Supermärkte. Ich glaube, es liegt an der Qualität, ich
94 weiß es nicht. Ich will da jetzt nichts in den Raum stellen, was ich nicht beweisen kann. Der Preis wird
95 dasselbe sein. Vielleicht liegt es an der Qualität, ich weiß es nicht.

96 **I:** Ja, das ist ein interessanter Punkt, nämlich auch in der regionalen Entwicklung, dass die
97 Slowaken nach Österreich kommen und nicht die Österreicher, wie man eigentlich denken würde,
98 in die Slowakei.

99 **B:** So war es früher einmal, ja. Früher sind die Österreicher umgefahren und wahrscheinlich weil es
100 billiger war. Ich habe das nie so ausgelebt, also ich habe schon immer darauf gehalten, fahre nicht
101 fort, kaufe im Ort. Manche haben das aber gemacht, kann ja jeder, war nicht verboten, kann jeder
102 damit umgehen, wie er möchte, aber es hat man schon gesehen, dass sich das jetzt gewandelt hat.

103 **I:** Wann war das so der Kipp-Point? Am Anfang wird es wahrscheinlich so gewesen sein, dass die
104 Österreicher rüberfahren, weil es da halt billiger ist.

105 **B:** Es war Neugierde, es war billiger, es waren aber nicht die Markenprodukte, die man da gekriegt
106 hat. Dann hat man auch die Markenprodukte, die es bei uns gegeben hat, drüben gekriegt. Und dann
107 irgendwann hat es sich entwickelt, dass mehr die Slowaken zu uns kommen, wie unsere rüberfahren.
108 Ich schätze einmal, ich weiß nicht, vor 10, 15 Jahren.

109 **I:** Es ist auch interessant zu wissen, dass es eher in die andere Richtung geht. Aber erwartet hätte
110 es nämlich auch, dass die Österreicher eher billig einkaufen.

111 **B:** Naja, es dürfte sich schon dann mit der fixen Brücke auch ein bisschen gewandelt haben. Und wir
112 haben diese Märkte auch nicht alle da gehabt, das ist entstanden. Ist das für die Arbeit jetzt aus dem
113 Blick, für die Wirtschaft auch, die regionale Entwicklung?

114 **I:** Ja ist wichtig

115 **B:** Da muss man schon sagen, dass man, Fall des Eisernen Vorhangs, da hat es früher eine
116 Pontonbrücke gegeben. Die hat eigentlich dazu gedient, der Zuckerfabrik, die Kalksteine, die haben
117 es von drüben gehabt. Das war eine rein wirtschaftliche Pontonbrücke. Die ist dann genutzt worden,
118 nach Fall des Eisernen Vorhangs, für einen kleinen Grenzverkehr. Und die war aber immer bei ein
119 bisschen Hochwasser, hat man die Pontons aushängen müssen, sonst reißt es weg. Und dann
120 irgendwann war schon der Gedanke, so eine fixe Brücke wäre nicht schlecht. Und man muss auch
121 sagen, von oben bis unten hat es keinen Übergang von Österreich in die Slowakei gegeben. Die Frage
122 der Politik war schon zu klären, kann das sein in einem vereinten Europa, dass man nicht von A nach
123 B kommt? Und wo machen wir die Brücke? Und da muss man der damaligen Gemeindeführung
124 gratulieren, mit Weitblick, wie sie gehandelt hat. Ich war damals als junger Gemeinderat auch schon
125 involviert und da ist sehr viel Bewusstsein geweckt worden, wie wertvoll das ist für die Gemeinde, für

126 den Raum, für die Region, dass man da auf einen Grenzübergang schaut. Und wir haben damals das
127 Bewusstsein dafür geweckt und einfach aufgeklärt. Wir haben gesagt, wir wollen daher einen
128 Grenzübergang, eine Brücke. Wenn das dann ein großer, dauerhafter Fixer ist, mit zweispurig und so,
129 dann bitte mit Umfahrung. Das wollen wir unseren Einwohnerinnen und Einwohnern dafür, dass wir
130 sagen, ja bitte her mit Grenzübergang, weil wir die natürlich nicht so beeinträchtigt wissen mit viel
131 Verkehrsaufkommen. Darum dann nur mit Umfahrung, wenn das so ein kleiner Grenzübergang
132 bleibt, mit Gewichtslimit, so wie es jetzt ist, dann halt durch die Gemeinde, dann hält sich der
133 Verkehr so in Grenzen und die Bevölkerung hat sich dann, wenn ich mich recht erinnere, mit 72
134 Prozent für den Grenzübergang ausgesprochen. Wo es waren, dass wir noch diskutiert haben,
135 brauchen wir das und so weiter. Sorgen waren natürlich da, Kriminalität und was weiß ich. Es wird
136 dann immer behauptet, Klassenradeln gestohlen wurden, die werden aber in Wien oder woanders,
137 wo sie keinen Grenzübergang haben, auch gestohlen. Und im Endeffekt hat sich gezeigt, dass das der
138 richtige Weitblick damals war, sich für den Grenzübergang da einzusetzen und das Bewusstsein zu
139 wecken, dass wir den brauchen. Und davon haben wir jetzt Nutzen, weil die Supermärkte, die ich
140 erwähnt habe, sind jetzt da und die Leute haben da die Kaufkraft und das hebt uns ein wenig von den
141 anderen ab. Und wenn man das wirtschaftlich sieht, ist es für Gemeinde auch eine Einnahme. Und
142 natürlich haben wir Kontakte nach drüben besser wie eine Gemeinde ohne Grenzübergang. Also wir
143 leben auch den Austausch auf Vereinsebene. Unsere Tennisvereine spielen miteinander und die
144 Museen arbeiten zusammen, Hohenau und Skalica. Wir machen auch Projekte gemeinsam, jetzt zum
145 Beispiel in der Gelsenregulierung. Da gibt es einen guten Austausch, da ist wichtig, auf verschiedenen
146 Ebenen etwas voranzutreiben. Die Projekte sind aber so eine eigene Thematik, die Interreg-Projekte
147 zum Beispiel zwischen der Slowakei und Österreich.

148 **I: Das habe ich auch als Frage von drinnen, die Projekte. Kannst du mir da ein bisschen was**
149 **erzählen über ein paar Projekte?**

150 **B:** Gerne.

151 **I: Wie du die auch siehst als Erfolg oder eher mit Schwierigkeit?**

152 **B:** Die Projekte sind, also jetzt die Projekte selbst soll ich da selbst bewerten, natürlich, ich sage
153 einmal gute Projekte, sonst wären sie nicht gefördert worden. Wie man das abwickelt, ist für mich
154 unverständlich, dass man das so bürokratisch und wirklich über jedes normale Maß, was man sich
155 vorstellen kann, hinaus kompliziert macht. Das ist unerträglich. Das ist aber leider von unserer Seite,
156 da gibt es eine erste Kontrolle, das ist Sache des Landes, des Bundeslandes und da wird dann wirklich
157 so viel auferlegt, was jetzt gar nicht zu erwarten ist, da gibt es Kriterien, da gibt es dann Vorgaben,
158 wie du das abarbeiten musst und das steht gar nicht drin in die Vorgaben und das wird dann
159 trotzdem verlangt. Wenn du es falsch, also eigentlich richtig machst, aber die Förderstelle will es
160 trotzdem anders oder die erste Kontrolle, dann schicken sie das zurück, dann muss das wieder hin
161 und das ist ein ewiges Hin und Her. Und das muss man sagen, da sind die Slowaken geschickter als
162 wir, die unterstützen da eine Region oder die Gemeinden von Ministerien auch finanziell kriegen die
163 Unterstützung und damit holen sie sich von Brüssel halt was möglich erscheint über das Projekt. Wir
164 sind ein bisschen ungeschickter und darum bleibt viel auf der Strecke. Muss man leider so sagen. Und
165 eine Gemeinde, muss man sich vorstellen, muss immer vorfinanzieren und kriegt dann erst, wenn es
166 gut geht, die Förderung und wenn jetzt Gemeinden mit grenzüberschreitenden Projekten
167 vorfinanzieren, dann ist das eine Belastung, eine finanzielle und wenn man dann im Unklaren bleibt,
168 kriege ich jetzt gar nicht das, wie es vielleicht die Förderquote hergegeben hätte oder wird mir das
169 und das und das noch gestrichen, weil wir nicht genau das und das und das beachtet haben. Dann
170 wird es brenzlig, dann wird es ja Gemeinde hüten, das noch einmal zu tun, weil wenn ich 230.000
171 Euro, war unser letztes Projekt, zusammenkratze mit mehreren Gemeinden und dann kriege ich statt

172 85 vielleicht nur 40 Prozent und dann sind es einmal 60 Prozent, aber da wird noch was gestrichen,
173 weil das wird nicht angerechnet und so weiter. Das Ganze wird aufgeteilt in fünf
174 Zwischenabrechnungen und da wird ständig bearbeitet und elendslang bearbeitet und das Projekt
175 rennt, das letzte Projekt ist zum Beispiel bis 31. Dezember 2022 und ich habe die Kraft auf eigene
176 Kosten, die administrative Kraft, die das abrechnet, habe ich noch immer in Beschäftigungsverhältnis,
177 muss aber selber zahlen, mein Projekt, das ist ja schon aus, weil die Abrechnung so lange dauert, das
178 ist unvorstellbar. Also ich pfeife aufs nächste Projekt, wenn ich dann die Bediensteten noch
179 eineinhalb Jahre beschäftigen muss, dass ich es abrechnen, weil die muss ich dann selber zahlen.
180 Oder ich nehme nicht extra wem auf, das geht aber gar nicht ohne, führt dann dazu, dass die eigenen
181 Bediensteten, denen du das noch dazu umhängst, du hab ich schon zwei im Burnout gehabt, das ist
182 nicht zu schaffen.

183 **I: Und woher kommt die Förderung von Interreg?**

184 **B:** Interreg ist ein EU-Topf.

185 **I: Genau und von dort aus, ist das mit der Quote oder kriegt das Österreich aus oder die EU?**

186 **B:** Das ist in den Förderrichtlinien drin, das ist eine Förderquote von 81 bis 85 Prozent, habe ich jetzt
187 nicht genau im Kopf. Wenn aber viele Projekte eingereicht werden, kann es schon passieren, dass die
188 alle besänftigen wollen, dann ist natürlich für den Einzelnen weniger Geld da und dann hast du für
189 dein eigenes nur eine Förderquote von 40 oder 60 Prozent. Da musst du einen Beschluss fassen als
190 Gemeinde, wir machen es trotzdem und was uns dann fehlt, werden wir selber aufbringen, wenn du
191 das kannst. So machen wir es dieseits der March. Jenseits sagen sie, macht das Projekt, was euch
192 fehlt, kriegt ihr es von uns. Vom Bundesministerium für Finanzen zum Beispiel oder vom Land oder
193 von der Stadt Bratislava. Also nicht jetzt die Gemeinden, sondern denen wird geholfen, dass halt
194 möglichst viel abholen können aus dem Topf.

195 **I: Was war denn das letzte Projekt?**

196 **B:** Also ich würde sagen, das letzte Projekt war eben in der biologischen Gelsenregulierung, dass wir
197 da den gleichen Wissensstand haben. Wir sind ein bisschen weiter entwickelt gewesen in dem
198 Bereich der biologischen Gelsenregulierung. Jetzt haben wir ein zweijähriges Projekt gemacht mit der
199 Slowakei, mit der Stadt Bratislava, die war da stark vertreten in dem Projekt, dass wir unser Know-
200 how rüber transferieren. Und die haben so viel gemacht und auch so viel aus dem Topf gezogen, dass
201 uns die jetzt bei weitem schon überholt haben. Und wir kämpfen immer um die vierte und fünfte
202 Abrechnung.

203 **I: Hat es auch andere Projekte gegeben? Also was erwähnen, was vielleicht gut gelaufen sind?**

204 **B:** Ja, Grenzüberschreiten mit der Slowakei, wenn du ansprichst, ist das Interreg. Es gibt so ein paar
205 Kleinprojekte Fonds, da haben wir gemeinsam einmal einen Radausflug, da sind wir zu uns gefahren,
206 da haben wir alle zusammen gesammelt durch die Region und dann wieder rüber und dort hat es
207 halt ein geselliges Beisammensein gegeben. Da lernt man sich kennen, tauscht sich aus, ist auch
208 wichtig, das wird auch ein bisschen gefördert, da geht es einem nicht viel. Ansonsten sind es
209 Interreg-Projekte, Österreich mit der Slowakei. Da haben wir ein, das letzte war in der biologischen
210 Gelsenregulierung, davor haben wir so Ökozentren geschaffen. Zwei sind auf österreichischer Seite,
211 drei sind auf slowakischer Seite und die haben wir gemeinsam gestaltet. Ziel von dem Projekt war im
212 Öko-Management zu zeigen, wie wertvoll die March-Thaya-Auen sind und dass man das auch der
213 Bevölkerung aufzeigt. Wir haben da in Hohenau zum Beispiel eine Ausstellung über das Projekt
214 finanziert und das Bewusstsein geweckt, dass es gut wäre, wenn wir die March-Thaya-Auen erhalten.
215 Das war natürlich ein gutes Projekt und ist eine wichtige Sache. Das ist auch gut gelaufen, bis auf die

216 Projektabrechnung. Das ist unvorstellbar. Ob das jetzt wesentlich ist oder nicht, aber ich sage es
217 dazu, das ist etwas, das muss man auch erst erleben. Das kann man gar nicht erzählen. Wenn man
218 ein Meeting zum Beispiel, wir Österreicher in die Slowakei, das musst du nachweisen. Sonst werden
219 die Personalkosten von den dort teilnehmenden Personen nicht anerkannt. Das verstehe ich auch.
220 Dann machst du das bei dem Meeting, es gibt ein Protokoll, es gibt eine Teilnehmerliste, das ist alles
221 unterschrieben, fertig. Wenn ich bei der Stadt Bratislava sitze, da sind neun Magistratsabteilungen
222 dabei. Als Bürgermeister einer österreichischen Firma würde man das doch glauben, wenn ich dort
223 unterschreibe und ein Protokoll verlege. Nein, das reicht nicht. Man muss auch Fotos herbringen.
224 Aber das muss man sich vorstellen. Einmal waren es zu wenig Fotos. Dann haben wir noch welche
225 nachgeschickt. In den Richtlinien steht genau drin, wie du Fotos vorlegen musst. Das geht auch
226 digital. Wir haben es natürlich auf einen USB-Stick hingeschickt. Unserer Kontrolle hat es nicht
227 gereicht. Sie wollten es ausgedruckt. Gut, dann haben wir 200 Fotos ausgedruckt, haben wir einen
228 Ordner Fotos hingeschickt. Dann ist das wieder zurückgekommen. Aus einem ausgedruckten Foto
229 geht kein Datum hervor. Das ist zwar digital hinterlegt, am USB-Stick, rechte Maustaste, könntest du
230 das abrufen. Wäre ein Foto ausgedruckt, haben sie es wieder zurück. Das muss man sich vorstellen.
231 Dann haben wir gesagt, jetzt habt ihr eh schon beides, was soll man jetzt noch? Das war jetzt nur ein
232 Beispiel. Es ist bei uns in einem Projekt zum Beispiel eine Biologin tätig. Die hat das studiert, die
233 macht ihre Arbeit und wurde aus dem Projekt gefördert. Zur Hälfte und zur anderen Hälfte bist dort
234 ein Biologe, der das von ihr alles lernt. Was zu tun ist im Know-how-Transfer, ist einer lernt vom
235 anderen. Die hat einen Arbeitsnachweis erbringen müssen, damit ihre Personalkosten angerechnet
236 werden. Die hat einen Bereich gehabt, wo sie die Moskitos, die wir gefunden und gefangen haben,
237 bestimmt hat. Das hat sie beschrieben, was sie da macht. Das ist halt nur eine halbe A4-Seite. Was
238 willst du für schreien beim Gösse und Bestimmen? Das war zu wenig, das haben sie uns
239 zurückgekiegt. Das muss eine A4-Seite sein. Das sind Kinderreien, das kann man in einer
240 Mittelschule diskutieren. Die hat kurz und fachlich geschrieben, was sie da macht. Es war
241 verständlich und nachvollziehbar. Dort hat es nicht gereicht. Dann hab ich mich, ich will mich da
242 raushalten. Ich bin organisatorisch gar nicht so drin. Ich bin der, der das Projekt halt initiiert und dann
243 einer Arbeitsgemeinschaft vorsitzt oder unsere Interessen dann vertritt gegenüber den drüberen
244 Interessen. Aber da sind meine Damen damit beschäftigt gewesen, die waren am Verzweifeln. Ich
245 habe immer gefragt, was scheitert es denn da? Sie wollen das alles verstehen und die Beschreibung
246 muss ausführlicher sein. Ihr werdet es nicht verstehen, weil sie es nicht studiert haben. Darum haben
247 wir eine Biologin dafür angestellt. Die kann nicht alles erklären. Lauter Blödhheiten.

248 **I: Welche Stelle ist das, wo man das hinschicken muss?**

249 **B:** Das ist im Land Niederösterreich. Ich würde es niemandem schlecht machen. Ein Interreg-Projekt
250 rennt immer so, dass du einen Lead-Partner hast. Der kümmert sich um alles. Das ist komischerweise
251 immer ein Partner in der Slowakei gewesen. Das hätte auch Niederösterreich sagen können, wir
252 machen das. War aber nicht so. Das war immer in der Slowakei. Das ist der Lead-Partner. Dann gibt
253 es einen normalen Projektpartner. Das waren z.B. wir. Die legen vor, reichen ab und das kommt
254 einmal zum Land Niederösterreich. Das ist eine First-Level-Control. Dann gibt es noch eine Second-
255 Level-Control. Die schaut auch noch einmal drüber. Die ist dann vom Lead-Partner. Und wenn alles
256 passt, dann wird es eingereicht. Dann wird es weitergereicht zur Auszahlung. Wir sind schon bei der
257 First-Level-Control immer angestanden. Und noch dazu, wenn unsere erste Abrechnung nicht durch
258 ist und die anderen haben es aber schon fertig, dann kriegen die auch kein Geld. Jetzt haben die
259 Slowaken schon die dritte Abrechnung fertig gehabt. Auf's Geld gewartet. Auf viel Geld. Und wir sind
260 mit der ersten nicht vorangekommen, weil wir noch ein paar Fotos gekehlt haben. So muss man sich
261 das vorstellen.

262 **I: Also Sie müssen das jetzt nicht doppelt und dreifach vorlegen?**

263 **B:** Nein, vielleicht nicht 200 Fotos ausdrucken, hinschicken und das verzögert immer alles. Du hast
264 eine Arbeit, gut, ob das jetzt, abgesehen vom Geld, weil 200 Fotos ausdrucken kostet ja auch was.
265 Dass man das heutzutage noch machen muss, kostet auch Zeit, bis sich das dann wieder anschaut.
266 Also du verlierst da immer eine Woche. Und wenn ein Projekt eigentlich eh nur zwei Jahre dauert,
267 das ist relativ kurz. Und bei der einen Abrechnung fehlen da ein paar Wochen, bei der nächsten ein
268 paar Wochen. Das staut sich auch auf, weil dann ist die erste noch nicht durch. Die sind schon bei der
269 dritten und da geht es wieder um Wochen. Irgendwann kommst du dann auch gar nicht mehr auf
270 Gerade, wegen irgendwelchen nicht nachvollziehbaren Sachen.

271 **I: Unglaublich, dass der Niederösterreich so schräg ist und in der Slowakei das besser funktioniert.**

272 **B:** Die haben andere Probleme, die haben ein viel komplizierteres Vergabewesen zum Beispiel.

273 **I: Aber ist es effizienter dann, wenn es schneller fertig ist mit dem Vergabewesen, oder ist das**
274 **wieder eine ganz andere Geschichte?**

275 **B:** Bei denen ist es schwieriger, das eigentliche Projekt abzuarbeiten. Aber das hält es zumindest
276 nicht auf, das Wissen sie. Und wenn sie was brauchen, dann schreibst du es halt schon ein halbes
277 Jahr vorab aus, haben eh zwei Jahre Zeit.

278 **I: Okay, viele Fragen hast du mir sehr schon mitbeantwortet, ich habe mir recht viel am**
279 **aufgeschrieben.**

280 **B:** Du hast es so wollen.

281 **I: Ja, ich finde das super, weil die wichtigsten Sachen kommen nämlich im Interview oft erst**
282 **dadurch raus, wenn man wem fragt und der redet dann halt weiter und so erkennt man halt, was**
283 **wirklich wichtig ist, weil es könnte ja sein, dass meine Fragen jetzt am Ziel ein bisschen**
284 **vorbeigehen.**

285 **B:** Manches hat es jetzt gleich ergeben. Ich finde es super.

286 **I: Darum eine Frage, wäre auch wesentlich, es war auch mitbeantwortet, aber vielleicht magst du**
287 **noch etwas dazu sagen, so eine grundsätzliche. Also warum denkst du, dass in über 30 Jahren im**
288 **Fall des Eisernen Vorhangs noch immer keine vernünftige Autobrücke über die Marche existiert,**
289 **außer halt der Einspurigen hier?**

290 **B:** Das ist aber auch ein langes Thema jetzt. Das wäre ein eigenes Thema für sich, weil erstens ist es
291 eine finanzielle Sache, also so eine Brücke hinstellen kostet Geld, vor allem sind es
292 Nebenerscheinungen oder Begleitmaßnahmen, die man nicht gleich sieht, die eine Brücke mit sich
293 bringt, wie zum Beispiel der Verkehr. Wo gibst jetzt eine Brücke hin, was ist mit Verkehr? Also wir
294 wollen jetzt keine zweispurige Brücke ohne Tonnagebeschränkung, die mitten durch Hohenau geht,
295 weil das kann man den Anrainern nicht antun. Aber dafür bin ich da, dass ich auf die halt aufpasse
296 und dass ich unsere Hohenauerinnen und Hohenauer schütze. Und ich muss sagen, bitte keine LKWs
297 rund um die Uhr durch die Gemeinde. So wichtig kann man jetzt ein vereintes Europa nicht sein. Also
298 muss ich sagen, gern, aber mit einer Gewichtsbeschränkung und wenn es wirklich dann groß wird,
299 dann mit Umfahrung, weil das muss rundherum gehen. Poysdorf zum Beispiel hat da sehr viel
300 mitgemacht und zum Glück die A5, die vorbeifährt und das ist ein ganz anderes Leben für die
301 Poysdorferinnen und Poysdorfer. Und das will sich natürlich kein Bürgermeister für seine Leute
302 vorstellen, so eine schreckliche Situation, wie es in Poysdorf war, dass du ihn [Anm.: den Verkehr] in
303 die Gemeinde kriegst. Also so den großen Grenzverkehr, das kann man mit Umfahrung geben. Das
304 denkt aber jeder, warum macht es keine gescheiten Brücken. Das ist auch in dem Pfleger aus
305 Malacky leider egal, wie sich die Hohenauerinnen und Hohenauer fühlen an der Durchfahrtsstraße.

306 Und das ist auch in Mistelbacher wahrscheinlich wurscht, der den Pfleger im Krankenhaus angestellt
307 hat, wie der da durchfährt. Aber mir darf es nicht wurscht sein. Und da müssen wir aufpassen und
308 das machen andere hoffentlich auch. Und das muss man dann auch sehen, wenn man sich nicht
309 darum kümmert, dann gibt es halt Gegenwind. Man kann das auch jetzt nicht über die Gemeinden
310 hinweg machen, oder über das Land hinweg vielleicht machen. Also die muss man mit ins Boot
311 bringen, das kann nur eine gemeinsame Sache sein. Aber wenn man da so einen Gegenwind gleich
312 erzeugt, dann wird das nichts. Dann wird sich keiner dafür aussprechen. Also diese
313 Begleitmaßnahmen, wenn man da wirklich ein Projekt anstrebt, gehört das gleich mit dazu. Und in
314 Naturschutz muss man halt. Das ist alles wertvoller Naturraum, haben wir vorher geredet. Also auf
315 das muss man auch denken. Und das ist oft nicht einfach. Der Naturschutz ist wichtig, aber auch
316 mächtig. Und auch da gibt es Auflagen, die sind nicht so ohne. Also wenn man da eine Brücke macht,
317 muss man auf alles Mögliche auch aufpassen, naturschutzrechtlich. Das gehört mit Gedacht. Und
318 dann passieren aber halt so Sachen, dass man draufkommt, bei näherer Betrachtung, dass du
319 eigentlich sehr, sehr viele Zufahrtsstraßen sehr viel länger machen musst. Dann wird das nicht nur
320 eine Brücke über den Fluss. Sondern das geht schon auf beiden Seiten danach dann ins Landesinnere.
321 Das wird eine Riesenbrücke dann. Und wer wird die dann erst zahlen?

322 **I: Also mit Hochwasser auch?**

323 **B:** Wir sind jetzt da nicht hochwassersicher. Aber leider, Klimawandel und der Fluss schneidet sich
324 durch die Begradigung ins Flussbett. Ist eh nicht mehr so viel und nicht so oft ein Thema wie früher.
325 Aber ein Grenzübergang oder eine Brücke, die nicht hochwassersicher ist, dass man das überhaupt
326 gemacht hat, kann man sich schon fragen. Aber war halt so. Und jetzt ist, heuer war ein schlechtes
327 Jahr. Mit Hochwasser haben wir in den letzten Jahren ein bisschen mehr Glück gehabt. Heuer war es
328 halt so. Jetzt war die Brücke drei, vier Wochen wieder gesperrt. Also dafür, dass das die einzige
329 Übergangsmöglichkeit ist, du musst rechnen, dass die wochenlang gesperrt ist, ist auch ein Drama.
330 Für die, die vielleicht beruflich Alltagsverkehr haben, man kann schon anders fahren. Aber das ist
331 eine Strapaze. Man muss dann über Tschechien und Rheintal, also wenn du der Pendler bist. Aber
332 jetzt ist es halt so, mit der Brücke, wie wir sie haben, da jetzt ganz glücklich sind wir nicht. Aber aus
333 den schon genannten Gründen sind wir froh, dass wir sie da haben. Bevor man was anderes halt
334 noch macht, ist vieles in Einklang zu bringen. Bevölkerung, technisch, wie man es macht, wer zahlt.
335 Und Naturschutz gehört auch dazu, viele die man mit ins Boot holt und was abgeklärt wird. Das ist
336 ein nicht so einfaches Thema.

337 **I: Zu Hochwasser nochmal. Gibt es noch Pläne? Warum ist da noch nichts passiert, dass man das**
338 **Hochwasser sicher macht?**

339 **B:** Wahrscheinlich ist der Wille nicht so da. Also man müsste, auf unserer Seite geht es relativ
340 einfach. Da fährt man eigentlich auf der Dammkronen bis hin. Dann geht es runter in eine Sutte und
341 dann wieder aufwärts zur Brücke. Da müsste man eigentlich nur die Sutte wegbringen, mit der
342 Zufahrtsstraße vom Damm zur Brücke. Da kostet auch ein kleines Vermögen, aber ist überschaubar.
343 Auf der slowakischen Seite hat man von der Brücke bis zum Damm, wo man dann auf Niveau bist, wo
344 man hochwassersicher ist. Das ist dann die Dammhöhe. Wie weit wird das sein? 500, 800 Meter. Also
345 das ist schon einiges. Das ist eine lange Brücke oder Zufahrtsstraße.

346 **I: Und das auf der Seite wird erst gemacht, wenn die andere Seite auch gemacht wird?**

347 **B:** Nein, das muss miteinander gemacht werden. Aber da wird das Geld fehlen. Darum ist man so
348 weit noch nicht vorangekommen.

349 **I: Eine andere Frage hätte ich auch noch. Ich weiß nicht, wie sehr es Hohenau betrifft.**
350 **Wahrscheinlich eher weniger. Aber glaubst du, die Marchfeldschnellstraße und der Ausbau der**

351 **Marchegger-Ostbahn, die machen das ja als Hochgeschwindigkeitsstrecke dann und so weiter,**
352 **kann auch den Austausch der Beziehungen zwischen der Grenzregion verbessern? Und hat eure**
353 **Gemeinde da überhaupt einen Bezug zu dem? Weil das ist ja ganz im Süden.**

354 **B:** Also das Thema ist natürlich bei uns auch bekannt. Wir haben da nicht unmittelbares Interesse,
355 dass wir diese Straße brauchen. Wir als Hohenau haben andere Sorgen im Verkehrswesen. Aber es ist
356 unser Bezirk und das sind unsere Leute und unsere Gemeinden. Und dort, wo Abhilfe gehört, durch
357 eine S8 zum Beispiel, die haben unser vollstes Verständnis, auch unsere Unterstützung, dass sich da
358 etwas ändern muss. Wenn man wirklich von der A5 über die B49 nach Hohenau fahren will, wenn
359 man sich das geben will, dann hast du von der A5 da fährst durch Deutsch-Wagram, Strasshof,
360 Rassdorf und so weiter ein Verkehrsaufkommen. Das ist unerträglich für die Leute, die dort wohnen,
361 für die Leute, die über diese Route in die Arbeit müssen. Also da gehört Abhilfe geschaffen. Also ich
362 würde das unterstützen, auch wenn wir jetzt nicht wirklich unmittelbar davon betroffen sind. Weil
363 wir fahren auf die A5 über, also sicher nicht über die Bernscheinstraße. Wir fahren bei Großkrut,
364 fahren wir auf die A5.

365 **I:** In den letzten 15 Jahren sind zwei Fahrradbrücke nachgebaut und alle im Süden. Jetzt wird es
366 aber auch eine Diskussion geben, dass man es im Norden eher so bei Drösing oder Dürnkrot macht.
367 Sind Fahrradbrücken da auch ein Thema in der Gegend für Tourismus und ist allgemein der
368 Tourismus da auch ein wirtschaftlicher Faktor?

369 **B:** Bestimmt, ja. Also der Radtourismus generell ist am boomen. Wir sind immer wieder bei dem
370 Thema. Meine Vorvorgeneration, die da tätig werden, die haben dem Thema auch in die Karten
371 gespielt, durch den Übergang. Weil bei uns kommen jetzt Hauptradrouten, internationale Radrouten
372 zusammen. Man kann auf der österreichischen Seite fahren, man kann auf der slowakischen Seite
373 fahren, bei uns kann man drüber fahren. Wenn man mag, dann kann man nach Tschechien weiter
374 fahren, bei uns wieder zurück und bei Angern über die Fähre wieder rüber. Also das gibt viele
375 Möglichkeiten, auch weiter unten, dann Schlosshof und Marchegg. Also da ist schon was drin, der
376 Tourismus entwickelt sich, das Radfahren ist voll im Trend. Man könnte jetzt sagen, je mehr
377 Übergänge, desto besser. Aber jetzt, wenn man übertrieben ausgedrückt noch zehn Radlbrücken
378 macht, ersetzt es halt keinen richtigen Übergang. Muss man schon sagen. Also ich bin wirklich
379 dankbar dem, was nach Fall des Eisernen Vorhang passiert ist, dass wir uns dazu hinreißen haben
380 lassen, auch das Bewusstsein geweckt haben, die Bevölkerung sich dafür ausgesprochen hat, dass wir
381 gesagt haben, wir machen eine Brücke, zwar mit Aber, wenn groß, dann mit Umfahrung und so
382 weiter, aber wir stehen dazu, wir wollen die Brücken da. Darum sind die Radwege jetzt bei uns,
383 darum sind die Fachmärkte jetzt bei uns und nicht dort oder da. Und wenn andere das ablehnen,
384 dann sollen sie sich überlegen, ob das gescheit ist. Man sieht nicht alles jetzt gleich. Und es ist mir
385 schon untergekommen, wir haben vorher geredet über die Pandemie oder so Themen. Alles was die
386 da einkauft haben, hat natürlich Arbeitsplätze gesichert. So unangenehm das war, dass wir überrollt
387 worden sind von Klopapierkäufen. Aber das hat Arbeitsplätze da gesichert, weil bei uns ist keiner in
388 Teilzeitarbeit geschickt worden, weil nichts los wäre, sondern ganz im Gegenteil. Und das sind
389 natürlich auch Steuereinnahmen für die Gemeinde. Und das ist ja jetzt noch immer so, dass die Leute
390 einkaufen, nicht mehr so, aber doch. Also es hat kein Fachmarkt bei uns gelitten. Und manche Bürger
391 haben dann gesagt, naja, du kannst ja leicht. Naja, aber es ist nicht so, dass wir nichts dafür getan
392 hätten, weil wir haben damals gesagt, ja, wir brauchen die Brücke und wir sind bereit, dass wir die
393 bei uns machen. Ihr habts gesagt, nein, wir brauchen keine Brücke und jetzt brauchst du halt auch
394 nicht raunzen. Muss man schon auch so sehen. Alles hat ein bisschen Fluch und Segen natürlich, aber
395 für die Entwicklung unserer Gemeinde, für die Region, war die Brücke schon wichtig und wertvoll.

396 **I: Das ist schön zu hören. Auch das sieht ein bisschen anders aus. Andere haben ja auch irgendwie**
 397 **so Abstimmung gemacht, ich glaube in Dürnkrot mit der Radbrücke und da haben sich auch viele**
 398 **dagegen entschieden, weißt du da vielleicht wie der letzter Stand ist?**

399 **B:** Nein, weiß ich nicht. Ich respektiere alle Entscheidungen. Das ist eher eine Sache. Ich verstehe das
 400 auch, ich kann das nachvollziehen, aber das wollte ich halt anbringen, so dass man sagt, naja, ihr
 401 kennt es ja leicht oder so. Das kommt ja woher, warum wir das jetzt haben und nicht wer andere.
 402 Das war damals die Entscheidung in die Richtung, in die wir gehen wollen. Und da war unsere
 403 Gemeinde sehr offen und man sagt immer so schön, ohne nichts ist nichts. Und das war damals so.
 404 Das hat uns ja auch sehr viel Kritik gebracht, sehr viel Schwierigkeiten gebracht. Es ist jetzt auch alles
 405 noch nicht so einfach. Man muss da ständig dran sein und sich kümmern. Das sind oft Kleinigkeiten,
 406 dass die Grenzpolizei jetzt kein Herberger hat zum Beispiel, wir aber eine Grenzkontrolle fordern,
 407 dann helfen wir zusammen, dass wir das zusammenbringen. Oder der Naturschutz, den haben wir
 408 dann auch berücksichtigt. Die Brücke ist zum Beispiel gesperrt von Mitternacht bis fünf Uhr in der
 409 Früh, dass die Natur auch ihre Ruhe hat. Das sind so kleine Probleme, denen können wir uns
 410 annehmen, die kennen andere nicht. Oder das Verkehrsaufkommen, dass manche viel zu schnell
 411 fahren. Oder eine Park- und Rideanlage. Manche von der Slowakei kommen zu uns am Bahnhof und
 412 fahren da dann mit dem Zug in die Arbeit.

413 **I: Du hast vorhin schon gesagt, du kannst verstehen, warum die Leute dagegen sind. Was sind da so**
 414 **die größten Gründe?**

415 **B:** Sorgen, aber das Bewusstsein, da gibt es Studien, da gibt es Untersuchungen. Egal welche
 416 Gemeinde, ich würde es keine nennen, aber in der Gemeinde X, weiter südlich, werden sicher nicht
 417 weniger oder mehr Räder gestohlen als bei uns. Nur weil wir eine Brücke haben. Das hat sich schon
 418 gezeigt, dass wir damals richtig gelegen sind, uns für den Standard auszusprechen, wenn wir das
 419 Thema Kriminalität hernehmen. Aber das ist halt nur ein Thema, was so mitschwingt. Die
 420 Unsicherheit.

421 **I: Die Leute haben noch immer Vorbehalt.**

422 **B:** Oder Verkehr. Bei uns war das fast naheliegend, wo die Brücke hinkommt, weil es ja die schon
 423 gegeben hat für die Zuckerfabrik. Da hat es eine Zufahrtsstraße gegeben, da war schon auch Verkehr.
 424 Da war was vorhanden, was man dann weiter nutzen konnte. In einer anderen Gemeinde, egal wo
 425 noch eine Brücke vielleicht hinkommen, kann man darauf Rücksicht nehmen, dass er nicht im
 426 Verkehr mitten durch die Ortschaft führe. Wenn der Kriminalität ist eine Sorge, der Verkehr ist eine
 427 Sorge, wenn man das gescheit plant, kann man es ja machen, dass man den Naturraum wenigstens
 428 möglich beeinträchtigt, dass man nicht durch alle Gemeinden mitten durchfahren muss, sondern
 429 rundherum fahren kann. Das kann man irgendwie Rücksicht nehmen, wenn man will.

430 **I: Eine letzte Frage noch zu dem. Die Brücke, ist das eine Gemeinderstraße, eine Landesstraße?**

431 **B:** Eine Bundesstraße. Das ist eine Verwaltung des Straßendienstes.

432 **I: Die Frage ist, welche Rolle spielt die Gemeinde auch beim Austausch und der Bereitstellung von**
 433 **der Infrastruktur? Wenn die Straße erneuert wird, macht ihr da eine Initiative und der Bund macht**
 434 **das, weil es eine Bundesstraße ist. Kann man sich das so vorstellen, dass auch mit Hochwasser...**

435 **B:** Die Straße ist reine Verwaltung vom Straßendienst. Meinst du jetzt sanieren?

436 **I: Ja, oder zumindest den Hochwasserschutz, dass man die vielleicht anhebt.**

437 **B:** Das entscheidet auch nicht der Straßendienst.

438 **I: Aber ihr könnt also nicht hingehen und sagen, wir bauen das jetzt.**

439 **B:** Wir können nirgends hingehen und sagen, wir bauen das jetzt. Wir haben weder das Geld, noch
440 sind wir zuständig. Wir können darum ersuchen, baut ihr es oder baut ihr es nicht. Aber das letzte
441 Sagen haben, dass solche Sachen nicht wir. Wir können uns dann einbringen. Baut ihr es nicht so,
442 bitte denkt auf das, baut ihr es anders. Irgendwann sind wir hoffentlich mit einbezogen. Aber zu
443 sagen, das wird jetzt gebaut oder das wird nicht gebaut, in der Position sind wir nicht.

444 **I: Dann hätt ich noch die Frage: Was steht dem Zusammenwachsen der Grenze, also weg von der**
445 **Infrastruktur, was steht dem Zusammenwachsen der Grenze im Weg? Sind das eher soziale,**
446 **kulturelle Gründe oder sind es eher wirtschaftliche, eher die physische, dass die Grenze da ist mit**
447 **dem Naturraum, dem Naturschutz oder vielleicht auch politische oder administrative?**

448 **B:** Nein, ich sehe gar nicht so, dass irgendwas im Weg steht. Es ist auch im Gange. Ich bin im
449 Austauschstab mit drei Bürgermeistern drüben, mit denen ich gut vertrage. Wir machen
450 Gemeindeveranstaltungen. Natürlich ist eine Entfernung da. Mein Nachbargemeinde ist zehn
451 Kilometer weit weg. Aber mit Großkrut ist auch zehn Kilometer ungefähr weit weg. Da habe ich auch
452 nicht mehr oder weniger Kontakte. Da ist eine normale Distanz. Eine sprachliche Barriere ist natürlich
453 da, die habe ich mit Großkrut nicht. Aber ich glaube, da steht jetzt nichts mehr. Da steht jetzt kein
454 Eiserner Vorhang, symbolisch gesprochen, zwischen uns. Ich sehe die Barriere gar nicht. Wenn man
455 will, können wir gleich miteinander rüberfahren, wenn ich Zeit hätte, und treffen uns mit den
456 dortigen Bürgermeistern. Oder drüben auf Vereinsebene. Es gibt alle möglichen Kontakte. Manche
457 wohnen schon bei uns. Das Kind geht bei uns in den Kindergarten. Wenn wir Platz haben, haben wir
458 die genommen. Es spricht nichts dagegen. Die nehmen sich einen Bauplatz und bauen ein Haus. Oder
459 umgekehrt. Am Anfang war es eine Einbahn in unsere Richtung. Aber jetzt gibt es die Heiraten rüber.
460 Da ist keine Barriere mehr, wie man sich das vorstellt, zwischen uns.

461 **I: Ich habe mir auch gedacht, dass es vielleicht die Sprache ist.**

462 **B:** Durch das, dass manche schon bei uns in den Kindergarten gehen, verliert sie diese sprachliche
463 Barriere. Außerdem kennen die ziemlich viele alle gut Deutsch.

464 **I: Wenn du zum Beispiel rübergehst, zu einem Bürgermeister, dann redet er auf Englisch oder kann**
465 **er Deutsch?**

466 **B:** Die meisten können Deutsch. Ich würde gern so gut Slowakisch können, wie sie Deutsch können.
467 Oft haben sie aber irgendjemanden mit. Die Amtsleiterin oder die Sekretärin. Irgendwer von ihnen
468 kann perfekt Deutsch. Wenn sie es brauchen, dann haben sie es mit. Oder wir verständigen uns mit
469 Händen und Füßen.

470 **I: Aber es geht genauso wie mit den anderen? Nicht, dass man sagt, es ist ein schlechterer Kontakt?**

471 **B:** Nein.

472 **I: Das ist interessant, finde ich auch.**

473 **B:** Das wird immer schlecht gezeichnet oder dargestellt. Da gibt es aber so etwas wie... Die Grenze
474 gibt es aus meiner Sicht nicht mehr. Bleiben wir bei Großkrut, den sehe ich auch nicht öfter. Den
475 sehe ich aber nicht einmal auf einer Sitzung auf Bezirksebene, weil das ist ein anderer Bezirk. Den
476 sehe ich vielleicht einmal auf einer Veranstaltung von einer LEADER-Region zum Beispiel. Da gehören
477 mehr Gemeinden dazu. Nicht nur vom Bezirk, sondern vom ganzen Weinviertel aus. Einmal im Jahr
478 bei der Mitgliedschaft. Öfter sehe ich den auch nicht. Also der Austausch ist da. Ein Tennisverein.
479 Manche Kinder von uns spielen drüben bei einem Turnier mit und umgekehrt. Oder ein Museum. Die

480 laden uns einmal ein. Da fahren wir hin, weil sie eine Ausstellung haben. Dann machen sie bei uns
481 eine gemeinsame Ausstellung. Mir fällt jetzt auf die Schnelle kein Museum ein, auf unserer Seite mit
482 dem wir eine Ausstellung gemacht hätten. Museum Skalica war das unlängst der erste Fall.

483 **I: Super, dass das so gut funktioniert.**

484 **B:** Ja, ich denke schon. Das wird noch immer verkannt, glaube ich.

485 **I: Aber eine Frage hätte ich auch noch, die immer recht wichtig ist. Nämlich gerade die Grenzen.**
486 **Die Grenzen, die wir haben. Die Grenzen, die wir haben. Gerade die Grenze wird oft ökonomisch**
487 **verwendet. Aufgrund von Lohnunterschieden. Oder allgemeinen Unterschieden. Bei Unternehmen**
488 **mit den Regelungen, die es bei uns oder dort gibt. Kannst du da beobachten, dass wirtschaftlich**
489 **vom Arbeitskräfte-Austausch usw. Dass die Grenze sich nützlich erweist. Dass sehr viele Leute von**
490 **der Slowakei hier arbeiten. Weil die Löhne sind sehr hoch. Aber dafür gründen viele Österreicher**
491 **Unternehmen dort. Weil es leichter ist. Also nur das Beispiel.**

492 **B:** Also so, wie du es gesagt hast. So kann man das zusammenfassen. Wobei sich alles langsamer
493 anpasst.

494 **I: Die größten Sektoren sind wahrscheinlich Pflege und Handel. Habt ihr viele Slowaken, die hier**
495 **arbeiten?**

496 **B:** Im Pflegebereich. Im Gesundheitswesen generell. Es sind auch schon Ärztinnen und Ärzte bei uns
497 tätig. Die waren früher in Bratislava im Spital. Und sind jetzt hier im Spital. Generell Gesundheit ist
498 ein Bereich. Gastronomie ist ein Bereich. In der Bauwirtschaft auch.

499 **I: Aber Österreicher würden jetzt nicht drüben arbeiten? Gibt es da auch Erfahrungen?**

500 **B:** Seltener, weil doch noch ein Gefälle da ist.

501 **I: Und das Ziel ist die Angleichung?**

502 **B:** Ein Ziel gibt es nicht, hoffentlich, das ergibt sich. Wenn wir ein gemeinsames Europa wollen, dann
503 müssen auch irgendwann die Leistungen einheitlich sein. Oder wird sich von selbst ergeben.

504 **I: Ich habe da auch schon im Vorfeld über Grenzen gelesen. In den USA und Mexiko ist es so, dass**
505 **sich die das Gefälle von Lohn und Unternehmensgründungen zu Nutze machen mit dem**
506 **Grenzaustausch.**

507 **B:** Das ist natürlich keine EU. Das ist ja noch eine richtige Grenze. Mexiko und die USA. Bei uns sollte
508 es eigentlich so nicht mehr sein. Das ist jetzt gewachsen durch den Eisernen Vorhang, dass es doch
509 diese Kluft gibt. Aber die sollte sich irgendwann von selbst bereinigen. Wenn die dafür verdienen, das
510 Geld mitnehmen, Ausgleich. Da gibt es Firmen, auch schon aus der Slowakei. Und umgekehrt.
511 Irgendwann über Jahre. Es geht halt langsam. Irgendwann ... da kann sich das zwischen Mexiko und
512 USA nie ausgleichen. Da muss man vielleicht vergleichen. Kalifornien und Texas. Die werden eher
513 beieinander sein, als die USA und Mexiko. Und so ist es vielleicht bei uns zwischen Österreich und
514 Moldawien. Wenn sich nichts ändert, wird es irgendwann noch mehr Gefälle sein, als zwischen
515 Österreich und der Slowakei. Weil wir halt beide bei der EU sind. Ich habe jetzt kein Blödsinn gesagt.
516 Moldawien ist eh nicht bei der EU.

517 **I: Nein, ist es nicht. Die meisten Fragen sind tatsächlich schon beantwortet. Das finde ich ganz cool.**
518 **Zusammenarbeit haben wir auch schon geredet. Grenzüberschreitende Projekte auch. Die meisten**
519 **Sachen auch. Die Frage ist vielleicht noch interessant. Wie hast du die EU-Ziele bei der**

520 **grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erlebt? Können sie gut umgesetzt werden? Oder sind sie**
521 **in der Praxis eigentlich kaum da?**

522 **B:** Die EU-Ziele?

523 **I:** Es gibt ja so EU-Ziele mit Grenzregionen, die zusammenwachsen sollen. Sind da die bewusst
524 überhaupt?

525 **B:** Ich glaube, das Thema haben wir schon angesprochen. Ich kenne die Ziele gar nicht so im Detail.
526 Aber das regelt die EU. Wahrscheinlich über Töpfe wie Interreg. Diese Ziele zu erreichen. Wir
527 arbeiten da mit Projekten und kriegen hoffentlich was aus den finanziellen Mitteln. Das ist das Ziel.
528 Das ist das Ziel. Wir kriegen hoffentlich was aus den finanziellen Mitteln, die zur Erreichung der Ziele
529 zur Verfügung stehen.

530 **I:** Okay, das war so eine Frage. Da stelle ich eher den Raumentwickler. Aber ich habe mir gedacht,
531 vielleicht weißt du da auch was. Dann habe ich eigentlich schon die allerletzte Frage. Was würdest
532 du dir für die Zukunft der Grenzregion wünschen?

533 **B:** Hm. Da fällt mir gleich viel ein. Aber es ist keine einfache Frage. Aber es ist keine einfache Frage.
534 Dass ich mir nicht zu viel wünsche. Wie wünschst du dir das? Der allerhöchste, größte Wunsch ist,
535 das ist ja auch ein ganz, ganz, wenn nicht das vorrangigste Ziel gewesen, von einem Vereinigten
536 Europa ist der Friede. Und das würde ich mir für uns wünschen, dass wir den aufrecht erhalten
537 können. Vor dem Hintergrund, was sich jetzt so in der Welt abspielt. Dass wir weiter friedlich
538 miteinander auskommen Dass wir weiter friedlich miteinander auskommen und nicht andere
539 Einflüsse mitspielen. Diese grauslichen, schierchen Zeiten haben wir schon erlebt. Und das liegt
540 hoffentlich so hinter uns, dass es nie wieder kommt. Das wäre mein größter Wunsch.

541 **I:** Vielleicht mehr auf die Region bezogen.

542 **B:** Ja, eher auf die Region bezogen.

543 **I:** Okay, aber das ist ein bisschen so mit Russland.

544 **B:** Nein, aber dort sieht man was. Vielleicht einen Eisernen Vorhang, was früher war. Dass wir den nie
545 wieder haben. Wozu sich wer hinreißen lässt. Nicht, dass die Slowakei wieder einmal zu Russland
546 kehren will. Nicht, dass die Slowakei wieder einmal zu Russland kehren will. Und wir haben dann
547 wieder einen Eisernen Vorhang. Das wäre mein Wunsch, dass es nie so weit kommt. Dass wir so, wie
548 es jetzt im Gange ist, bei dem Austausch bleiben, kulturell, Vereine, Gemeinden, wirtschaftlich. bei
549 dem Austausch bleiben, kulturell, Vereine, Gemeinden, wirtschaftlich. Voranschreiten, ungebrochen.
550 Das war auch früher so. Das war vor meiner Zeit und schon lange vor deiner Zeit. Das war auch ein
551 Volk. Bei uns heißen die Leute Hrtlitschkah. Genauso wie es drüben Böhm heißen. Oder Mayer.
552 Wenn du den Hohenauer Friedhof durchgehst, und dann den Friedhof in Moravský-Svätý-Ján
553 durchgehst, findest du die gleichen Namen. Da weißt du nicht, ob du in der Slowakei oder in
554 Österreich bist. Dort sollte man wieder hin. Das geht nur, wenn man alles in Frieden weiter abgeht.
555 Das geht nur, wenn man alles in Frieden weiter abgeht.

556 **I:** Super. Gut, dann sind wir fertig. Dann sage ich danke.

557 **B:** Gern.

558 **I:** Das ist jetzt ziemlich genau eine Stunde.

9.2.4. Bürgermeister 3

Interviewpartner:in: Bürgermeister von Marchegg

Ort: Gemeindeamt Marchegg

Zeit: Donnerstag, 1. Februar 2024, 9:00 Uhr

Dauer des Interviews: 35 Minuten

I = Interviewer:in (fett gedruckt)

B = Befragte:r

1 **I: Und die allererste Frage wäre, stellen Sie sich bitte kurz einmal vor.**

2 **B:** Ja, mein Name ist [entfernt.....], ich bin Bürgermeister der Stadtgemeinde Marchegg, jetzt seit 1.
3 Dezember 2023. Das heißt, ich habe jetzt während der Periode das Amt übernommen von meinem
4 Vorgänger. Ja, ich bin aber natürlich ein bisschen involviert in diese ganzen Themen, was Slowakei
5 betrifft, weil wir auch im touristischen Bereich da ja quasi im Aufbau sind und jetzt mit der
6 Landesausstellung da immer wieder Berührungspunkte waren.

7 **I: Die erste Frage ist dann, wie haben Sie als Bürgermeister die Grenze zur Slowakei in den letzten**
8 **Jahren wahrgenommen oder auch, was Sie davor gemacht haben? Also allgemein, wie haben Sie**
9 **die Grenze wahrgenommen?**

10 **B:** Ja, also ich bin ja in Marchegg aufgewachsen, das heißt, ich habe ja auch noch einen Eisernen
11 Vorhang erlebt. Und in den letzten Jahren ist es auf jeden Fall so, dass die Ortschaften auch jenseits
12 der March mit österreichischen Ortschaften immer näher zusammenrücken, gemeinsame Projekte
13 machen. Wir haben etliche Interreg-Projekte gemeinsam gemacht, schon mit den slowakischen
14 Partnern. Ja, also ich denke, der Weg ist ein guter. Ja, die Zusammenarbeit wird immer mehr
15 verbessert und das sollte man so halt beibehalten.

16 **I: Sie haben gleich Interreg-Projekte angesprochen, können Sie da ein paar aufzählen?**

17 **B:** Ja, wir haben jetzt auch im Zuge der Schlossrenovierung zwei Interreg-Projekte gemacht. Das war
18 das Culture Across und das Treasures und da haben wir mit dem Museum Bratislava, mit Burg Devin
19 zum Beispiel, zusammengearbeitet. Und bei uns ist der Schlosspark saniert worden, der Parkplatz
20 gebaut worden, das Speichergebäude renoviert worden. Die Burg Devin hat zum Beispiel die ganze
21 Besucherinfrastruktur neu gemacht. Ja, und so arbeitet man zusammen. Das ist grundsätzlich eine
22 gute Sache, auch bei der Fahrradbrücke, die ja im Frühjahr 22 eröffnet wurde. Die verbindet ja auch
23 Vysoká pri Morave mit Marchegg, war auch ein gemeinsames Projekt dieser zwei Gemeinden und
24 auch daher der Name VisoMrach, das heißt Viso von Vysoká, Mach von Marchegg und das ist der
25 Name der Brücke. Ja, das sind so die momentanen größeren Projekte, die man gemeinsam mit der
26 Slowakei macht. Es gibt aber auch zahlreiche kleinere Projekte, wo jetzt keine große Förderung
27 dahinter steht oder die EU dahinter steht, sondern wo man direkt mit den Gemeinden
28 zusammenarbeitet. Und die kleinen Projekte sind zum Beispiel? Na zum Beispiel, es wurde hier
29 entlang der March, weil wir ja, ich sage jetzt einmal, in Europa fast einzigartiges Naturschutzgebiet
30 haben, mit den Thaya-March-Donau-Auen und auf der auf der slowakischen Seite mit der Zahorie ein
31 riesiges Naturschutzgebiet und auch die Sandberge, also es ist rundherum sehr viel
32 Naturschutzgebiet, jetzt sind entlang der March sogenannte Ökozentren entstanden, wo auf
33 österreichischer Seite, glaube ich, das March-Thaya-Zentrum in Hohenau ist ein Ökozentrum, Schloss
34 Marchegg ist ein Ökozentrum, auf der gegenüberliegenden Seite gibt es ein Ökozentrum in Stupava
35 und in Devin und mit denen gibt es einen regen Austausch, das heißt, da wird in die Schulen

36 gegangen, da kommen Schulen von der Slowakei rüber, schauen sich das bei uns an, unsere Schulen
37 fahren wieder in die Slowakei, machen Exkursionen dort, also so eine Zusammenarbeit ist da und das
38 war erst vor kurzem, dass zum Beispiel die Feuerwehren, Devinska Nová Ves und Marchegg auch
39 enger zusammenrücken, das heißt, gemeinsame Übungen zum Beispiel machen, gemeinsame
40 Projekte machen, Devinska Nová Ves hat jetzt von uns ein gebrauchtes Tanklösch-Fahrzeug gekauft,
41 weil sie eins gebraucht haben, da hat es auch dann drüben die Übergabe gegeben mit dem
42 österreichischen Botschafter in der Slowakei und auch diese Institutionen rücken ein bisschen näher
43 zusammen.

44 **I: Okay, das ist recht interessant zu hören auch, dass sowas passiert. Ich würde sagen, beginnen wir**
45 **mal auch mit Infrastrukturfragen, das mit der Kooperation zu dem kommen wir dann nochmal,**
46 **weil das finde ich auch sehr interessant, nur dass wir die mal haben. Genau, das heißt, die erste**
47 **Frage: Warum denken Sie, dass es in über 30 Jahren nach Fall des Eisernen Vorhangs noch immer**
48 **keine vernünftige Autobrücke über die March gibt?**

49 **B:** Naja, es sind ja viele Themen. Zuerst, glaube ich, war eher das Problem, dass diese Außenring-
50 Autobahn um Bratislava und diese Anbindung mit Marijanka mit dem Tunnel, das war alles nicht
51 fertiggestellt, dadurch ist das Projekt geschoben worden. Wann Sie da die S8 ansprechen, die war ja
52 ursprünglich, glaube ich, der Baubeginn geplant mit 2012 und das Thema kennt man natürlich mit
53 den Widerständen auch von naturschutzrechtlicher Seite her. Das ist natürlich ein großes Thema. Es
54 ist verständlich für Gemeinden zum Beispiel, die an der B8 liegen mit dem Verkehrsaufkommen. Für
55 uns selber, ich sehe es eher neutral. Bei uns ist sicher das große Thema der ganze Bereich
56 Naturschutz, weil das natürlich durch sehr viele Naturschutzflächen durchführen würde und man
57 muss dann wirklich schauen, wie es da in dieser Richtung weitergeht für Gemeinden wie
58 Gänserndorf, Strasshof, Deutsch-Wagram, Raasdorf und so weiter, gehört auf jeden Fall
59 infrastrukturell irgendeine Lösung gefunden, weil die ersticken im Verkehr. Wie gesagt, Marchegg ist
60 jetzt nicht so stark betroffen von dem Verkehr und wir fahren zum Beispiel zu Besprechungen und
61 Sitzungen in die Slowakei zu den Partnergemeinden unter Anführungszeichen mit dem Fahrrad, weil
62 ich fahre zwölf Kilometer mit dem Rad nach Stupava und mit dem Auto 44 Kilometer. Also wenn ein
63 schönes Wetter ist, setzen wir uns aufs Rad und fahren über die Radbrücke.

64 **I: Okay, das geht aber auch nur beim schönen Wetter.**

65 **B:** Wenn schirches Wetter ist, dann bleibt nichts anderes über, dann muss man entweder den Weg
66 über Bratislava oder über Angern über die Fähre nehmen.

67 **I: Okay, also doch noch ein Hindernis.**

68 **B:** Genau, von der Seite her auf jeden Fall.

69 **I: Da hat es ja auch schon mal die Beschreibung gegeben, eine Brücke zu bauen.**

70 **B:** Naja, es hat ja im Zuge dieser Vorarbeiten für die S8 bereits einen Spatenstich gegeben neben der
71 Eisenbahnbrücke für die Straßenbrücke und es ist wie gesagt dann eben durch diverse
72 Widerstände wieder eingeschlafen, das ganze Thema. Aber das war meines Wissens noch 2003 und
73 es gibt ja bestehende Brückenpfeiler schon und wie gesagt, jetzt momentan wird das eher ausgebaut
74 auf Doppelgleisigkeit auch bis Bratislava von der ÖBB und die Elektrifizierung und wie weit das jetzt
75 mit S8 ist oder ob S8 überhaupt bis Marchegg kommt oder ob die am stärksten betroffenen
76 Gemeinden dann irgendwo eingebunden werden in ein Straßenprojekt, das entzieht sich meiner
77 Kenntnis leider.

78 **I: Ich glaube bis jetzt ist der Korridor mal für den zweiten Schritt.**

79 **B:** Der Korridor ist festgelegt, aber wie gesagt, das ist...

80 **I:** Okay, eine Frage noch zur S8 und auch zum Marchegger Ostbahn. Nämlich, glauben Sie, dass die
81 Marchfeldschnellstraße und der Ausbau von der Marchegger Ostbahn den Austausch und die
82 Beziehung zwischen den Grenzregionen auf beiden Seiten noch verbessern können? Und wie sieht
83 Ihre Gemeinde das? Das ist ja ein bisschen im Spannungsfeld Naturschutz und so, aber auch der
84 Austausch, sagen wir mal, jetzt auf Gemeindeebene?

85 **B:** Ja, also ich denke, dass das jetzt nicht unbedingt abhängig ist von einer Straßenbrücke zum
86 Beispiel. Der funktioniert ja eh schon, der wird ja ständig mehr. Wir werden auch laufend eingeladen
87 zu Aktivitäten auf der slowakischen Seite, egal ob das jetzt Zahorska Ves oder Vysoká pri Morave,
88 weil die ganzen Anrainer Gemeinden an der March auf slowakischer Seite gibt es sehr engen Kontakt
89 eigentlich auch zu den Bürgermeisterinnen und auch zu gewissen Institutionen, eben wie Feuerwehren
90 und so weiter. Ist jetzt, glaube ich, nicht unbedingt abhängig davon, ob jetzt eine Straßenbrücke ist
91 oder nicht. Die Bahn ist natürlich insofern sehr interessant, weil vom Marchegg fährt man keine 15
92 Minuten bis Hauptbahnhof Bratislava, was auch wieder Touristen auch ein bisschen anzieht bei uns,
93 die sagen, Marchegg ist ideal, weil ich brauche jetzt kein Auto, ich kann mir Bratislava anschauen, ich
94 kann mir Wien anschauen. Das Marchfeld liegt ziemlich in der Mitte zwischen den zwei Hauptstädten
95 und überall hin habe ich eine sehr gute Zugverbindung und das wird auch schon genutzt. Das heißt,
96 dieser Ausbau, der ist jetzt natürlich in erster Linie für Berufstätige sehr interessant, weil sie die
97 Zeiten einfach verkürzen, aber auch für Touristen zum Beispiel oder für den Freizeitbereich oder von,
98 ich weiß es von uns, es fahren sehr viele am Nachmittag zum Beispiel nach Bratislava rüber mit dem
99 Zug und am Abend wieder zurück, weil es einfach eine sehr kurze Distanz ist.

100 **I:** Ja, das war eh schon der Stichwort Tourismus. Es sind ja Fahrradbrücken gebaut worden in
101 letzter Zeit, also die erste war ja bei Schlosshof, da die Fahrradbrücke der Freiheit, der Name ist ja
102 auch schon ein bisschen symbolkräftig, dann ist jetzt hier eine gebaut worden und irgendwo ist
103 noch ein Gespräch.

104 **B:** Dürnkrot glaube ich, ist noch ein Gespräch.

105 **I:** Genau, da hat sich, glaube ich, die Bevölkerung, was ich so gelesen habe, dagegen ausgesprochen
106 noch. Da ist die Frage, wie beurteilen sie die Fahrradbrücken, sieht man eine Zunahme von
107 Tourismus auch hier und kann es über den Tourismus hinaus auch eine Brücke schaffen, für die
108 Wirtschaft vielleicht oder für andere Sachen? Weil eigentlich, wenn ich das mal so ausformulieren
109 darf, die Fahrradbrücke, weil man viele baut jetzt, also ich glaube, die letzten Grenzübergänge der
110 letzten 15 Jahre waren ja alles Fahrradbrücken, da könnte man ja auf die Idee kommen, dass der
111 Kontakt mit der Slowakei in erster Linie touristisch ist, aber jetzt nicht wirtschaftlich so auf die Art
112 besuchen dürft ihr untertags und so, aber dauerhaft da haben wollen wir euch nicht.

113 **B:** Naja, ich würde das gar nicht so sehen. Ich meine, natürlich für den Tourismus, und wir sehen das,
114 wir haben ja zigtausende Querungen bei den Brücken und natürlich mit den Marchfeldschlössern ist
115 ein recht guter Anziehungspunkt auch, aber es kommen auch so Radfahrer her, ich sage jetzt einmal,
116 die fahren zum Schotterteich Baden und kommen über die Brücke und wir haben in der Zwischenzeit
117 doch eine relativ große Community an slowakischen Staatsbürgern, die hier in Marchegg oder
118 Umgebung gebaut haben auch und die teilweise nach Bratislava pendeln zur Arbeit und vom
119 Wirtschaftlichen her würde ich das, ja, das ist so ein bisschen eine Grauzone, so ein bisschen mit
120 gemischten Gefühlen sehen, dieser wirtschaftliche Austausch, der passiert ja grundsätzlich, weil es
121 geht sehr viel eben über die Bahn, ja, da habe ich ja kein Problem, das ist ja im Endeffekt gelöst, ja,
122 weil wenn man schaut, was da immer von der Slowakei rüberkommt, eben von den
123 Automobilwerken und so weiter, also da passiert schon einiges und bei uns hat die Bevölkerung halt

124 eher, Angst würde ich es jetzt nicht nennen, aber Bedenken, wenn man sagt, wenn es jetzt wirklich
125 eine Schnellstraße und mit Autobrücke Marchegg, ob du dir nicht zusätzlich Verkehr anziehst, den du
126 jetzt gar nicht hast, ja, also das ist da eher so das Thema.

127 I: Okay, also dann ist eher die Verkehrsangst und nicht die Angst vor dem Fremden auf der anderen
128 Seite.

129 B: Genau, genau, also das ist glaube ich eher die Angst, also die Angst vor dem Fremden auf der
130 anderen Seite, das war vielleicht ganz am Anfang, wie der eiserne Vorhang gefallen ist, das ist aber in
131 der Zwischenzeit, wir haben jetzt Projekte zum Beispiel in den Kindergärten, weil viele slowakische
132 Kinder natürlich auch bei uns im Kindergarten sind, so Projekte, wo die Kinder quasi zweisprachig,
133 teilweise dreisprachig mit Englisch dazu noch unterrichtet werden, angefangen von Büchern, Spiele
134 etc., wo die Kindergärten da eng zusammenarbeiten, wo wir auch slowakische Betreuerinnen haben,
135 also die gebürtige Slowakinnen sind natürlich gut Deutsch sprechen, aber auch slowakisch, dass die
136 slowakischen Kinder da auch keine sprachliche Barriere haben, das gibt es ja, also diese Angst, sage
137 ich jetzt einmal, ist jetzt nicht mehr oder kaum mehr vorhanden vor dem Fremden.

138 I: **Zu den Barrieren kommen wir dann auch noch, davor will ich noch bei der Infrastruktur kurz**
139 **bleiben, nämlich welche Rolle spielt die Gemeinde beim Austausch und der Bereitstellung von**
140 **Infrastruktur, also gibt es da von Ihrer Seite her aktive Bestrebungen zum Ausbau?**

141 B: Jetzt Richtung Slowakei?

142 I: **Genau.**

143 B: Naja, wie gesagt, jetzt mit der Fahrradbrücke, die sich ja recht gut etabliert hat, sage ich einmal...
144 also für die Zukunft unmittelbar ist jetzt nichts geplant, das auch von der Infrastruktur nach weiter
145 auszubauen, durch das, dass jetzt die Bahnstrecke ausgebaut ist, auch das Touristische mit der
146 Anbindung von den slowakischen Radwegen zu den österreichischen Radwegnetzen, wäre sonst
147 nichts mehr geplant.

148 I: **Ich habe nämlich schon mal gehört, dass statt der Radbrücke ursprünglich mal eine Autobrücke**
149 **auch in Diskussion war.**

150 B: Naja, nur in Verbindung mit der S8, also die Autobrücke selbst, das war ja das Thema, was dann
151 abgelehnt wurde, meines Wissens nach in Dürnkrot oder in Angern, Entschuldigung, Angern war das,
152 wo eine Autobrücke geplant war anstelle der Fähre und bei uns selbst, weil ich habe ja jetzt keine
153 gute Straßenanbindung, weil wenn wir hier in Marchegg eine Autobrücke bauen, die landet
154 nirgendwo, weil da ist das Riesennaturschutzgebiet, die Zahorié, da ist ja die nächste Ortschaft acht
155 Kilometer weg auf der gegenüberliegenden Seite, das heißt, ich hätte da nicht wirklich eine
156 Anbindung. Das heißt, die einzige Möglichkeit ist eben, die Straße würde ja auch quasi entlang dieser
157 Ostbahnlinie führen Richtung Bratislava.

158 I: **Die Frage stelle ich eher den Raumentwicklern, aber vielleicht können Sie mir die auch**
159 **beantworten, nämlich warum wird nördlich der Donau so wenig technische Infrastruktur, also wie**
160 **auf der Grenze gebaut, gibt es da wirtschaftliche, gesellschaftliche, finanzielle Gründe, weil südlich**
161 **ist ja der Ausbau sehr gut, also an der Grenze südlich der Donau, aber hier an der March?**

162 B: Ja, wird sicher auch die finanzielle Komponente mitspielen, würde ich jetzt einmal sagen, weil die
163 Gemeinden schwimmen natürlich nicht in Geld, ja, du musst da schon sehr gut haushalten und das ist
164 sicher auch ein Hauptgrund dafür.

165 **I: Ja, da gibt es eine ähnliche Frage auch noch, nämlich da geht es jetzt weniger um die**
166 **Infrastruktur selber, sondern um die Menschen in der Region und wie das Zusammenwachsen hier**
167 **funktioniert, da ist die Frage, was steht dem Zusammenwachsen der Grenzregion ihrer Meinung**
168 **nach vor allem im Weg, also jetzt nicht nur auf verwaltungstechnischer Seite, sondern auch auf**
169 **zwischenmenschlicher Seite, sind es da auch eher die soziokulturellen Gründe, also Sprache oder**
170 **Kultur oder eher ist es vielleicht die Wirtschaft, weil so viel wirtschaftlicher Austausch glaube ich in**
171 **beide Richtungen passiert momentan zumindest nicht, die biophysische, das heißt eher so der**
172 **Fluss selber, der trennen tut, oder sind es auch teilweise politische oder administrative Gründe?**

173 **B:** Also politische und administrative Gründe würde ich eher ausschließen, also natürlich ist der Fluss,
174 das ist halt einfach eine Grenze, weil wenn ich weiter ins Waldviertel raufgehe, dann hast du einen
175 Feldweg rüber nach Tschechien oder weiter herunter, also der Grenzfluss ist ja schon fast ewig, die
176 March ist fast ewig schon Grenzfluss, früher halt Richtung Ungarn und es hat ja, in Marchegg gibt es
177 ja noch ein paar Überreste, es gibt noch eine sogenannte Überfuhr, da war ja eine große
178 Überfuhr früher mit Fähre, mit einer Tschada auf der anderen Seite, wie das Ganze halt nach Ungarn
179 war und auch hier im Schloss gibt es noch ein paar Zeugen davon, da gibt es das sogenannte
180 Mauthaus, wo früher die Leute einfach Maut zahlen mussten, damit sie bis zur Macht können und
181 praktisch dann übersetzen konnten und es ist sicher nach wie vor ein Hindernis logischerweise, der
182 Fluss selbst, aber ich denke, gerade vom Kulturellen sind wir uns sehr ähnlich, darum siedeln sich ja
183 auch sehr viele Slowaken bei uns an, integrieren sich auch in die Gemeinde, bei Vereinen etc., also
184 das ist überhaupt kein Problem.

185 **I: Die Sprachbarriere, wie groß ist die ausgeprägt?**

186 **B:** Also ich kenne kaum einen Slowaken, der nicht Englisch oder Deutsch kann, also da sind sie uns
187 sicher voraus, weil die haben auch, wie der Eiserne Vorhang war, auch in der Slowakei teilweise
188 Deutsch gelernt, was bei uns eher das slowakische kein Thema war, wenn ich mich jetzt an meine
189 Schulzeit erinnere, also an sowas hat überhaupt niemand gedacht, was jetzt natürlich ein bisschen
190 von Vorteil wäre, wenn man das gelernt hätte. Aber wie gesagt, sie integrieren sich sehr gut, die
191 sprachliche Barriere, das würde ich jetzt nicht negativ sehen.

192 **I: Okay, dann ist die nächste Frage zur Wirtschaft, nämlich arbeiten viele Menschen aus der**
193 **Slowakei in Österreich, also hier drüben, oder gibt es auch Österreicher, die rüberfahren in die**
194 **Slowakei und dort zum Beispiel im VW-Werk oder wo arbeiten?**

195 **B:** Also Österreicher, die rüberfahren, gibt es ganz wenige, also es ist schon eher mehr, dass
196 Slowaken bei uns herum arbeiten in den verschiedensten Branchen, ob das jetzt beim Installateur ist
197 oder in der Gastronomie ist, also da ist schon der Austausch stärker von Richtung Slowakei.

198 **I: Okay, ich habe da nämlich auch eine Theorie, muss ich dazu sagen, da geht es um die**
199 **Nutzbarmachung von der Grenze als Ressource, das heißt zum Beispiel, dass man profitiert von**
200 **Wohlstandsgefällen, also die Lohnniveaus sind auf der einen Seite höher, auf der anderen niedriger**
201 **und da gibt es in der Theorie die gegengesetzte Seite, wo sich die Regionen annähern und**
202 **sozusagen ideell zusammenwachsen, was sehen Sie da eher? Also dass man den Wohlstands- oder**
203 **den Lohnunterschied nutzbar macht oder dass man eher auf ein Niveau hinarbeitet, und das**
204 **angleicht?**

205 **B:** Das ist jetzt wirklich schwer zu sagen. Es ist so, dass sich, die Slowakei muss man ein bisschen
206 anders sehen, also die Bratislava mit Umland, Bratislava und teilweise die grenznahen Ortschaften,
207 das ist an und für sich ein ganz anderes Gefüge, natürlich vom Lohnniveau teilweise noch weiter
208 unten, aber wenn man sich jetzt Preise anschaut in Geschäfte oder in Lokale und so weiter, das hat
209 sich schon ziemlich angepasst. Viele Slowaken bauen eben oder ziehen eben nach Österreich, weil

210 einfach die Gründe bei uns in der Zwischenzeit günstiger sind wie im Umland Bratislava. Also die
211 Wohnkosten dort sind sehr hoch und nur 100 Kilometer oder 80 Kilometer in das Landesinnere ist
212 schon wieder ein ganz anderes Land. Also das kann man fast nicht vergleichen mit dem Bereich der
213 Grenznähe. Und darum denke ich schon, dass sich auch das Lohnniveau sukzessive anpassen wird.
214 Also das so günstig wie es ganz in der Anfangszeit war, wie der Eiserne Vorhang gefallen ist, ist es
215 nicht mehr.

216 **I: Okay, also Sie sehen da schon ein eindeutiges Annähern am österreichischen Standort?**

217 **B:** Ich denke schon, ja. Vor allem in dem Gebiet. Also jetzt nicht im Landesinneren, wahrscheinlich
218 eher nicht, aber in dem Gebiet um Bratislava herum.

219 **I: Okay, dann haben Sie ja eh schon die wichtigsten Fragen hier beantwortet. Hier ist die Frage**
220 **dann zu der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit nochmal. Wie gestaltet sich die**
221 **Zusammenarbeit zwischen Österreich und der Slowakei an der Marktgrenze? Sie haben ja gesagt,**
222 **Sie fahren da jetzt auch mit dem Fahrrad rüber, wenn irgendwas ist. Kann man das vergleichen mit**
223 **der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden in Österreich? Oder ist da was anderes? Also**
224 **administrativ zum Beispiel, dass es da Hürden gibt? Oder dass man da einen Dolmetscher immer**
225 **mitbringt? Oder wie nehmen Sie das?**

226 **B:** Das ist ganz individuell. Also auch wir haben hier für die Interreg-Projekte zum Beispiel eine
227 Mitarbeiterin gehabt, die gebürtige Slowakin ist, die das abgewickelt hat. Das heißt, da hat es einem
228 überhaupt keine sprachlichen Barrieren gegeben. Das heißt, der Vorteil war, man musste diese
229 Projekte nicht in Englisch abwickeln, sondern wir haben unsere Sachen in Deutsch gemacht und die
230 Slowaken haben das in der slowakischen Sprache gemacht und dann ist alles zusammengefügt
231 worden. Und auch bei den Besprechungen war quasi immer ein Dolmetsch mit. Auch in der
232 Zusammenarbeit mit den Ökozentren funktioniert es ähnlich. Wir haben den ganzen touristischen
233 Bereich hier in die Schlossmacheck GmbH ausgelagert von der Gemeinde. Das ist ein 100 Prozent
234 Tochter der Gemeinde, die die ganzen Themen wie Tourismus, Bespielung des Schlosses, das ganze
235 Naturthema, das wickelt alles die Schlossmacheck GmbH ab. Und auch hier haben wir slowakische
236 Mitarbeiterinnen. Das heißt, wir können eben Führungen in Deutsch, Englisch, Slowakisch anbieten.
237 Wir haben kein Problem dann natürlich, wenn slowakische Schulen oder Kindergärten zu uns
238 kommen, weil wir eben vor Ort auch eine gebürtige Slowakin haben, die das vom Sprachlichen her
239 abdecken kann. Administrativ, wie gesagt, wir arbeiten in bestimmten Bereichen zusammen. Also so
240 eine enge Zusammenarbeit, wie sie halt in Österreich ist, organisiert zum Beispiel über den
241 Gemeindebund oder Städtebund oder so, das gibt es mit der Slowakei nicht oder noch nicht. Wie
242 gesagt, die Zusammenarbeit, würde ich so sehen, spielt sich eher in dem Bereich Veranstaltungen
243 oder halt dann gemeinsame, spezielle Projekte ab, so wie eben die Fahrradbrücke oder die Interreg-
244 Projekte.

245 **I: Also es ist nicht so auf der Ebene, sondern es ist ein bisschen projektmäßig.**

246 **B:** Es ist projektbezogen, beziehungsweise auch individuell. Was ich vorhin gesagt habe, das mit dem
247 Feuerwehrauto zum Beispiel, da ist der Anstoß eigentlich von der damaligen österreichischen
248 Botschafterin gekommen, dass sie unseren Feuerwehrkommandanten informiert hat, der auch
249 gleichzeitig Bezirksfeuerwehrkommandant ist, und hat gesagt, hey, wisst ihr niemand, der ein
250 Löschfahrzeug abgibt in Devinska Nova Ves würden Sie eines brauchen? Und dann haben sie die
251 Kommandanten zusammengeschlossen und im Endeffekt dann auch die Bürgermeister und das
252 Ganze ist abgewickelt worden. Also wie gesagt, das ist sehr individuell meistens. Und im Zuge dessen
253 ist aber dann sehr viel gesprochen worden, eben auch mit dem Bürgermeister von Devinska Nova
254 Ves, dass sich die Feuerwehren für gemeinsame Projekte, da geht es ja, wir haben einen

255 Wasserdienst auch hier, und drüben sind größere Firmen, bei uns ist wieder das Thema Gasstation,
256 wo so spezielle Sachen sind und wo es gemeinsame Schulungen dann gibt und gemeinsame Übungen
257 gibt und praktisch auch die slowakischen Feuerwehren dann bei sowas unterstützen können, wenn
258 einmal etwas Größeres ist.

259 **I: Da ist aber natürlich dann wieder das Problem mit der infrastrukturellen Anbindung, was ja auch**
260 **ein bisschen omnipräsent ist, also von der slowakischen Feuerwehr.**

261 **B:** Ist nicht so schlimm, weil im Notfall, also wir sind mit Tanklöschfahrzeugen auch über die
262 Fahrradbrücke gefahren, also im Notfall für Blaulichtorganisationen ist es ja befahrbar, also die
263 Brücke hält das aus, die ist statisch so gebaut, dass Einsatzfahrzeuge drüber fahren können, also von
264 daher ist das jetzt nicht so das Thema.

265 **I: Okay, also ist auch wieder interessant, dass Einsatzfahrzeuge in sowas durchkommen, also für**
266 **den Wirtschaftsverkehr ist es jetzt auch nicht...**

267 **B:** Nein, weil einfach die Anbindung nicht passt, ja die münden sowohl Schlosshofer Fahrradbrücke
268 wie auch Marchegger Fahrradbrücke, die münden in Radwegen, also natürlich mit dem
269 Einsatzfahrzeug kann ich am Radweg fahren, aber ich kann den Radweg jetzt nicht aufmachen für
270 den Wirtschaftsverkehr, weil dann ist es nicht mehr wirklich ein touristischer Radweg.

271 **I: Genau, nochmal zum Wirtschaftsverkehr, wie gestaltet sich der, also ich habe mal gelesen, dass**
272 **der früher ja gebaut worden ist, damit man Autoteilezulieferer kriegt, aber das hat sich jetzt glaube**
273 **ich anders entwickelt?**

274 **B:** Das wurde glaube ich 2002 oder 2003 vom Ecoplus angekauft, das Areal, natürlich an die
275 Vorbesitzer, es sind ja Ackerflächen, weiterhin verpachtet, ja also die werden ja, das liegt ja jetzt
276 nicht brach, das wird ja noch landwirtschaftlich genutzt noch und der ursprüngliche Plan war eben
277 der Ausbau des VW-Werkes für bestimmte Teile hier auf österreichischer Seite. Da hat natürlich auch
278 dann mitgespielt, dass sich der Konzern im Endeffekt entschieden hat, Devin auszubauen, wird sicher
279 das Lohnniveau ein großes Thema gewesen sein. Hat jetzt sehr lange gedauert in der Zwischenzeit,
280 hat es schon zwei Bauverhandlungen gegeben von zwei Firmen im Ecopluspark, ja schauen wir, die
281 eine war erst gestern, zum Beispiel die Bauverhandlung, das ist ein großer Gartenbetrieb, der dort
282 halt eine Betriebsansiedlung macht und wie gesagt, Infrastruktur ist da, es ist Kanal da, Wasser,
283 Strom, es ist die Gleisanbindung da und jetzt muss es halt schon langsam in die Gänge kommen. Es
284 war immer wieder das Thema natürlich, dass sich viele nicht getraut haben, weil immer das
285 Ungewisse war, kommt S8, kommt S8 nicht, ja, wenn ich die Straße brauche als Firma, dann ist das zu
286 groß das Risiko, das sind jetzt Firmen, die sagen, ich brauche sie nicht bzw. mir ist die Bahnanbindung
287 lieber, die Gleise gehen ja bis in den Gewerbepark hin, das heißt, ich habe dort eine Gleisanbindung,
288 das heißt, das ist von der Logistik her relativ einfach.

289 **I: Kann man sagen, dass das schon vorausschauend geplant worden ist mit den Gleisen?**

290 **B:** Genau, das war ja schon eben mit den Autozulieferern, weil die hätten ja dann die Teile auf
291 Bratislava zum Teil, die da erzeugt werden und da hättest du ja eine relativ kurze Zugverbindung
292 gehabt nach Devin.

293 **I: Ja, das war ja auch eingleisig damals.**

294 **B:** Das war eingleisig, ja.

295 **I: Jetzt wird es ja ausgebaut und mit der Hochgeschwindigkeitsstrecke und so, also Sie reden ja,**
296 **dass das 200 km/h teilweise fahren soll, hat da Marchegg auch was, wissen Sie da von den Plänen?**

297 **B:** Also ich kenne die Pläne - jetzt nicht im Detail, aber ich weiß eben mit der
298 Hochgeschwindigkeitsstrecke, weil sich das anbietet, weil ich glaube, die Ostbahn, das ist ja die
299 längste gerade Zugverbindung in Österreich und da bietet sich sowas natürlich an. Es ist ja jetzt schon
300 von der Infrastruktur, von der ÖBB so gestaltet, weil es darf ja dann keine unbeschränkten
301 Übergänge mehr geben und so weiter. Ja, da haben sie schon etliche Brücken gebaut, weil du
302 natürlich trotzdem verbinden musst, auch für die Landwirtschaft, weil das sehr viel durch
303 landwirtschaftliches Gebiet geht, die Strecke. Wann es so weit ist, das entzieht sich leider meiner
304 Kenntnis. Wie gesagt, jetzt ist es momentan Thema, dass sie eben Richtung Bratislava gehen mit der
305 Elektrifizierung. Wie das dann mit der Brücke gelöst wird, das wissen wir auch noch nicht.

306 **I:** Zur Eisenbahn noch was. Ich kriege in erster Linie mit oder finde Dokumente über die
307 Personenzüge, wir wissen sie ja zufällig, wie es auch aussieht mit dem Wirtschaftsverkehr, weil es
308 ist ja gleich das VW-Werk dort und Autos werden wahrscheinlich auch ausgeliefert oder
309 zugeliefert. Ist da auch ein Verkehr zwischen Österreich und der Slowakei?

310 **B:** Also es ist reger Verkehr und wenn man sich ein bisschen hinstellt beim Bahnhof oder bei der
311 Brücke, also es ist laufend Güterverkehr und eben mit Autos, das geht sowohl die Nordbahn als auch
312 die Ostbahn. Die fahren auf beiden Strecken, die Güterzüge. Aber eh schon durch das, dass Marchegg
313 einer der größten Verschubbahnhöfe der westlichen Welt in Anführungszeichen war, hat sich da
314 eigentlich immer sehr viel abgespielt und es ist sehr viel Platz auch vorhanden. Dadurch ist es auch
315 nie Thema mit dem Personenverkehr, dass die Züge entsprechend abgestellt werden, dass sie das gut
316 koordinieren können.

317 **I:** Ja genau, das ist ja auch ein bisschen die Frage gewesen, weil es war ja ein Gleis, nicht
318 elektrifiziert bis vor kurzem. Haben Sie da auch gemerkt, dass die Intensität zugenommen hätte?

319 **B:** Also jetzt habe ich nicht bewusst wahrgenommen, nein. Also es hat ja diese Verbindung, diese
320 Takte auch vorher schon gegeben, wie die Züge gefahren sind. Das hat sich meines Wissens noch
321 nicht wirklich verändert. Kann sein auf der Nordbahnseite, also mit der S1, die ja jetzt nicht nur mehr
322 bis Gänserndorf, sondern eben bis Marchegg geht, dass da die Zeiten sich verkürzt haben, also die
323 Intervalle. Aber ich bin zwar ein Eisenbahnerkind, bin aber kein Zugfahrer.

324 **I:** Ja, okay. Okay, die Frage vielleicht noch, obwohl Sie die ja teilweise eh schon mitbeantwortet
325 haben. Aber nochmal, stehen Sie im Austausch mit den Bürgermeister der anderen Seite, Planern
326 und so weiter auf der slowakischen Seite? Und sind Sie dahin die Entscheidungen beider Seiten, die
327 beide Seiten betreffen, auch wirklich gut mit eingebunden? Fühlen Sie sich da gut eingebunden,
328 also wenn dort was passiert?

329 **B:** Naja, natürlich, wenn jetzt dort etwas passiert, was auch unser Ortsgebiet betrifft, dann muss man
330 ja eingebunden sein. Ist mir jetzt bis auf das Projekt Fahrradbrücke nichts bekannt. Wie gesagt,
331 Entscheidungen, die nur die drübere Seite betreffen, sind mir nicht eingebunden.

332 **I:** Okay, ja. Wenn Sie das beurteilen könnten, wie die Zusammenarbeit funktioniert, also mit der
333 slowakischen Seite im Vergleich jetzt mit der österreichischen Seite, also von mir aus auch in
334 Prozent oder so, wie würden Sie das da beurteilen? Funktioniert es in Österreich wesentlich besser
335 oder ist es circa gleich?

336 **B:** Naja, es passiert ja in Österreich teilweise auch auf ganz anderen Ebenen. Weil du da einen
337 anderen Austausch hast. Ich sage jetzt einmal, mit der slowakischen Seite ist es der Großteil jetzt
338 eher auf kultureller Ebene, wo eben ein gewisser Austausch ist. Auf der österreichischen Seite ist es
339 auch natürlich oft ein wirtschaftlicher Austausch, wenn ich jetzt an die ganze erneuerbare Energie
340 denke und diese ganzen Themen. Das ist natürlich mit der slowakischen Seite nicht so. Wie gesagt,

341 da schränkt sie sich zum Großteil, außer man hat gemeinsame Projekte, ja, irgendwie die Brücke oder
342 diese Interreg-Sachen, aber sonst schränkt sie sich auf den kulturellen Bereich ein.

343 **I: Also wahrscheinlich auch Tourismus, also das wäre ja schon die Frage, welcher Bereich ist der,**
344 **wo man am nächsten kooperiert wird?**

345 **B:** Es ist einfach der touristische Bereich und eben mit dem Schwerpunkt des Naturthemas, weil auf
346 beiden Seiten der Markt eben wirklich sehr große und schöne Naturschutzgebiete sind und dieser
347 Natur-Tourismus, dieser sanfte Tourismus eigentlich relativ stark wächst von Jahr zu Jahr.

348 **I: Okay, zwei Fragen hätte ich noch. Die eine können mir, lustigerweise Bürgermeister, meistens**
349 **nicht so gut beantworten, aber ich stelle sie trotzdem. Nämlich, wie haben Sie die EU-Ziele bei der**
350 **grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erlebt? Können sie gut umgesetzt werden oder finden Sie**
351 **in der Praxis wenig Beachtung?**

352 **B:** Die kann ich nicht beantworten, da bin ich noch zu kurz im Amt.

353 **I: Ja, weil es gibt ja so EU-Ziele, so übergeforderte, also die Koalition der Regionen, dass sie**
354 **zusammenwachsen, dass sie aufgebaut werden.**

355 **B:** Das ist halt eher ein Thema, wo ich sage, wir sind ja organisiert über die Region Marchfeld, wo ja
356 die Marchfeld-Gemeinden alle mit dabei sind. Das ist sicher mehr für die ein Thema. Die nehmen
357 sicher sehr viel Bedacht auf diese Sachen. Und da kommen auch die entsprechenden Informationen
358 an die Gemeinden. Man hat das jetzt eben gesehen bei der Landesausstellung, wo wirklich 23
359 Marchfeld-Gemeinden an einen Strang gezogen haben, zusammengearbeitet haben. Aber wie gesagt,
360 das wird eher koordiniert über das Regionsbüro. Das ist vielleicht eher, die werden das vielleicht
361 mehr beantworten können.

362 **I: Ja, genau. Normalerweise stelle ich die Fragen aus Plaus und auch eher den Regionalentwicklern,**
363 **aber ich finde es trotzdem auch interessant, ob Bürgermeister vielleicht davon auch wissen, weil**
364 **die EU-Ziele sind ja doch in der Kategorie sehr weit oben. Und ob das bis unten durchdringt, oder**
365 **ob das nur mit Interreg und solchen und EFRE und diesen Fonds durchsickert. Okay. Gut, dann**
366 **hätte ich noch eine Abschlussfrage. Nämlich, was würden Sie sich für die Zukunft der Grenzregion**
367 **wünschen? Also von der Seite, von der anderen, von der Bevölkerung.**

368 **B:** Ja, also was ich mir wünschen würde, dass dieser positive Trend, der in den letzten Jahren ja
369 herrscht, auch in der Zusammenarbeit, in der touristischen Entwicklung, dass das anhält. Und wie
370 gesagt, die Bevölkerung, die Angst vor dem Fremden, die ist schön langsam gewichen, die am Anfang
371 sicher da war. Und ja, das sind so die Themen, das darf man natürlich nicht vernachlässigen, diese
372 Zusammenarbeit, sondern eher schauen, dass das wächst, ganz einfach. Weil ich denke, so der
373 direkte wirtschaftliche Austausch mit den Gemeinden, also Wirtschaftsthemen wird schwierig sein,
374 Themen wie Natur, Tourismus und diese Sachen, oder Radtourismus, das ist ein bisschen einfacher,
375 dass man da kooperiert und gemeinsam was macht. Wir haben zum Beispiel auch so ein Projekt
376 gemacht mit der Beschilderung des Fahrradweges mit dem Tourismusverband Bratislava,
377 gemeinsam, wo die uns gefragt haben, wie würdet ihr euch das wünschen auf slowakischer Seite,
378 wenn man jetzt das Österreich auf der slowakischen Seite fährt. Und im Gegenzug haben sie uns
379 gesagt, wie hätte es der Slowake gerne auf Österreich. Und so hat man das versucht. Das ist aber
380 dann auch sehr viel über das Regionsbüro gegangen, über LEADER-Projekte wieder mit der
381 Beschilderung, und auch Weinviertel-Tourismus war damit eingebunden. Also einfach, dass das
382 weiterhin so kontinuierlich wächst, das wäre eigentlich ein Wunsch für die Zukunft.

383 **I: Okay, dann wären wir fertig.**

9.2.5. Regionalentwickler 2

Interview 5

Interviewpartner:in: Regionalentwickler 2

Ort: Online via Zoom

Zeit: Mittwoch, 1. Februar 2024, 13:00 Uhr

Dauer des Interviews: 41 Minuten

I = Interviewer:in (fett gedruckt)

B = Befragte:r

1 **I: Die erste Frage wäre, stellen Sie sich bitte kurz einmal vor.**

2 **B:** Also mein Name ist [entfernt.....], ich habe an der Uni Wien studiert, Geografie, Raumforschung
3 und Raumordnung. Das habe ich in 2010 beendet. Seitdem oder schon während des Studiums habe
4 ich für die Stadt Bratislava gearbeitet, im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, vor
5 allem mit Österreich, also mit den Ländern Niederösterreich und Burgenland und mit den
6 Gemeinden, die direkt mit Bratislava angrenzen. Und die letzten vier, fünf Jahre war ich der Leiter
7 der Sektion Raumentwicklung, Raumplanung beim Magistrat der Stadt Bratislava und jetzt seit
8 Oktober arbeite ich für das neu geschaffenen Amt für Raumplanung und Ausbau der Slowakischen
9 Republik. Das ist eine zentrale Behörde für Raumplanung und Bauordnung. Wir haben jetzt eine neue
10 Gesetzeslage in der Slowakei und es wird jetzt auch ein neues Gesetz erlassen, ein neues
11 Raumplanungsgesetz nach fast 50 Jahren. Also es ist viel zu tun in diesem Bereich und ich bin jetzt
12 zuständig für die Konzeption der Raumentwicklung der Slowakei. Das ist ein ähnliches Dokument wie
13 ÖREK und nur verbindlich.

14 **I: Okay, sehr gut.**

15 **B:** Ein bisschen umfassender, aber Sie können ja die wichtigsten Sachen...

16 **I: Genau, und die erste richtige Frage wäre dann, wie haben Sie als Regionalentwickler die Grenze**
17 **zu Österreich in den letzten Jahren wahrgenommen?**

18 **B:** Wie habe ich die wahrgenommen? Die war immer leichter zu überschreiten, die Grenze. Wir sind
19 in den letzten 30 Jahren von einem Eisernen Vorhang zu einer Grenze zwischen zwei Gemeinden
20 gekommen. Durch all diese Prozesse, die Beitritt zur EU, dann Beitritt zum Schengensystem, dann die
21 Adoption von Euro und weitere Schritte, diese alle haben dazu beigetragen, dass die Grenze heute
22 noch mehr in der Karte steht und es gibt immer noch eine Sprachgrenze, es gibt eine kulturelle
23 Grenze, aber diese Grenzen sind einfacher zu überschreiten.

24 **I: Da ist es ja auch interessant, was getan wird, um diese Grenzen zu überschreiten, also mit**
25 **Projekten, mit Zusammenarbeit, mit Austausch von Menschen und so weiter. Aber dazu kommen**
26 **wir noch. Als erstes würde mich interessieren, welche Bedeutung hat Infrastruktur in der**
27 **Regionalentwicklung im Grenzgebiet?**

28 **B:** Also ich denke, die hat eine sehr hohe Bedeutung, wenn das nicht im ersten Platz ist, weil nur
29 durch die Infrastruktur kann der Austausch passieren und kann die Grenze überschritten werden. Ich
30 denke gerade der Fluss March ist ein gutes Beispiel dafür, da gibt es nicht viele Möglichkeiten, die
31 Grenze zu überschreiten. Es gibt, wenn ich den Strom aufgehe, dann gibt es eine Radbrücke, es gibt
32 eine Fähre, dann noch eine Radbrücke und noch eine Autobrücke und das ist alles, soviel ich weiß.

33 Also, wenn man sich die Südlichen ... also südlich der Donau liegt auch ein Grenzgebiet zwischen
34 Slowakei und Österreich, da sind die Möglichkeiten, die Grenze zu überschreiten, viel einfacher oder
35 mit einer großen Kapazität und man sieht auch die andere Entwicklung der Gemeinden südlich der
36 Donau und nördlich der Donau. Also, es ist vielleicht der wichtigste Faktor. Eine Eisenbahnbrücke
37 habe ich vergessen, Entschuldigung.

38 **I: Zu der kommen wir auch noch kurz. Aber jetzt interessiert mich, warum denken Sie, dass in über**
39 **30 Jahren Nachfall des Eisernen Vorhangs noch immer keine vernünftige Autobrücke über den**
40 **March vorhanden ist?**

41 **B:** Gute Frage, ich habe keine Nachweise dafür. Ich denke, es liegt an, wie soll ich das formulieren, ich
42 denke, die österreichische Seite war nicht interessiert daran, dass es Verbindungen kommen und
43 dass die entstehen. Man muss ein bisschen auch in der Gegend nachfragen auf der beiden Seiten der
44 Grenze. Ich denke, von der Seite der Slowakei war es immer eine größere Nachfrage nach
45 Verbindungen als von der österreichischen Seite. Und was die Ursache ist, vielleicht Vorurteile,
46 vielleicht Angst, keine Ahnung. Nur es hat auch, wenn man sich auch die Historie der verschiedenen
47 Projekte anschaut, dazu habe ich dann noch eine Ansprechperson, dann müssen Sie am Ende sagen,
48 wie es mit den Brücken ausgeschaut hat. Da hat es verschiedene Projektverschiebungen gegeben
49 und Projektänderungen gegeben und Verschiebungen in Zeit und Raum und auch, wenn es um die
50 Brücken geht, um die Art der Brücken. Zuerst war eine Autobrücke geplant, dann zu einer Radbrücke
51 umgewandelt. Also, wenn man sich die Historie der Planung, der Infrastruktur anschaut, dann kann
52 man viel ablesen, warum es die Verbindungen nicht gibt. Aber prinzipiell ein niedrigeres Interesse auf
53 der Seite von Österreich, von der Region Marchfeld, würde ich sagen.

54 **I: Okay, dann müsste ich mir auch nochmal die Dokumente durchschauen.**

55 **B:** Es gibt eine Kollegin, die arbeitet für das Programm Slowakei Österreich relativ lange und sie war
56 auch dabei, wenn man die Fähre zwischen Angern und Zahorska Ves installiert hat und sie kann viel
57 darüber sprechen, welche Hindernisse es gibt in der Zusammenarbeit.

58 **I: Ja, das wäre dann sehr interessant, dann nochmal den Kontakt zu bekommen. Jetzt gibt es**
59 **konkret zwei Projekte auch, nämlich das eine ist auf der österreichischen Seite, die Marchfeld-**
60 **Schnellstraße, die dann nach Marchegg über Devinska Nova Ves über die Grenze führen soll. Das**
61 **ist schon ein langes Gespräch. Und das andere ist der Ausbau der sogenannten Marchegger**
62 **Ostbahn, was auch bei Marchegg über die Grenze führt auf 200 km/h, was dann die schnellste**
63 **Verbindung zwischen Wien und Bratislava darstellt mit 40 Minuten. Jetzt ist da die Frage, kann das**
64 **den Austausch zwischen den Regionen, vor allem den Regionen auch wirklich verbessern,**
65 **beschleunigen in einer sozialen, wirtschaftlichen Weise oder wie beurteilen Sie die Verbindung?**

66 **B:** Also diese zwei Verbindungen, die Sie genannt haben, die sind sozusagen Hochgeschwindigkeits-
67 und Hochleistungsverbindungen. Und solche Verbindungen haben den Nachteil, eine
68 Untertunnelung Region sozusagen, weil die verbinden schnell Wien und Bratislava, dann
69 konzentrieren sie die Leute in Wien und Bratislava, man kann schnell zwischen diesen Regionen
70 pendeln. Wenn man sich auf die andere Seite das anschaut, Wien und St. Pölten hat diese
71 Hochgeschwindigkeitsstrecke und die Autobahn haben die dazu geholfen, dass die Region zwischen
72 Wien und St. Pölten irgendwie gewachsen ist. Es hängt davon ab, ob man Haltestellen auf der Strecke
73 hat oder ob man eine Autobahnausfahrt hat. Wenn nicht, dann hilft das nicht den Regionen, aber nur
74 den zwei Zentren sozusagen. Also es kann schon, wenn man sich über die ganze Region, wenn wir
75 über das Marchfeld sprechen, dann kann es den Regionen schon helfen, weil da wird es sicher schon
76 Anbindungen an die Autobahn geben, aber den angrenzenden Gemeinden, nur wenn die dann den
77 Autobahnanschluss haben, nur dann.

I: Okay, ja, macht natürlich Sinn, wenn man das so bedenkt, mit Hochgeschwindigkeitsstrecken sind nicht unbedingt für die Region, sondern für die Zentren. Die nächste Frage wäre, in den letzten 15 Jahren hat es zwei Fahrradbrücken gegeben, aber sonst nicht wirklich eine neue Querung über die March. Beispielsweise auch die Fahrradbrücke der Freiheit. Wird die Symbolkraft der Fahrradbrücken da, also zum Beispiel mit dem Namen Fahrradbrücke der Freiheit, auch verstanden? Und vor allem, warum gerade Fahrradbrücken? Das wäre so diese Frage. Warum nicht Autobridgen?

B: Ja, ich denke, es gibt eine Willen Brücken zu bauen, aber man will den Verkehr vermeiden und mit den Fahrrädern kommt nicht so ein großer Verkehr wie mit den Autos. Mit den Autos ist es eine höhere Kapazität, es kommen einfach mehr Leute. Und ich denke, das war nicht gewünscht auf der österreichischen Seite, dass die Nachbarn an der anderen Seite des Flusses diesen einfachen Zugang haben. Und wie schon erwähnt, da spielt Angst eine Rolle, da spielen die Vorurteile irgendwelche Rolle. Man denkt, da kommt eine höhere Kriminalität damit und so weiter. Eine Radbrücke ist schon eine Brücke, aber sie ermöglicht nicht so ein großes zu Fuß gehen von Menschen.

I: Ja, sicher. Das verhindert halt dann auch wieder den Austausch.

B: Es verhindert auch das Pendeln, weil nur wenige Leute sind bereit, in die Schule oder in die Arbeit mit dem Fahrrad zu pendeln. Während mit dem Auto sind die Leute dann auch bereit, in Österreich zu wohnen, aus den Slowaken, wie man so sieht, in Kittsee, Berg, Wohlsthal. Vielleicht das ist gut für diese Diplomarbeit, dass man sich anschaut, die Entwicklung in den letzten 30 Jahren Kittsee, Berg, Wolfsthal und wenn man das vergleicht mit Marchfeld, dann sieht man die Unterschiede, was passiert worden ist in den südlichen Gemeinden, was in den nördlichen nicht passiert ist.

I: Das habe ich mir schon angeschaut, vor allem mit dem Projekt BAUM, was da unten auch gelaufen ist. Und manche Grenzgemeinden sind da ja wirklich, also Berg oder Kittsee, da leben auch sehr viele Slowaken heroben. Auf der Marchgrenze leider ist dieser Austausch nicht gegeben, weil halt die Brücken nicht gebaut werden, die es brauchen würde.

B: Genau. Es hat Leute gegeben, die schon darüber, ich habe Leute gekannt, die haben nachgedacht, ein Grundstück im Marchfeld zu kaufen, aber die haben dann gefragt, okay, wann kommt eine Brücke, okay, es kommt keine Brücke, dann will ich diesen Grundstück nicht kaufen. Das ist schon, weil die Leute wollen, immer die Verbindung mit der Heimat sozusagen haben. Und viele Leute, die in Kittsee, Berg, Wolfsthal und anderen Gemeinden wohnen, die verbringen auch einige Zeit noch in der Slowakei, zum Beispiel besuchen die Ärzte dort oder verschiedene Freizeiteinrichtungen. Alles das, was es in der Gemeinde nicht gibt, dann fahren die nicht nach Wien, sondern nach Bratislava.

I: Ja, macht Sinn. Wissen Sie, warum nördlich der Donau dann so wenig gebaut wird im Vergleich zum Süden? Also gibt es da wirtschaftliche Gründe, gesellschaftliche oder finanzielle ganz einfach?

B: Ich denke, wir sprechen über das ganze Grenzgebiet entlang der March, ja?

I: Genau.

B: Okay, je weiter wir nördlich fahren, umso weniger Gemeinden oder kleinere Gemeinden es gibt. Also einfach diese kritische Masse gibt es dort nicht. Und es gibt diese natürliche Grenze, den Fluss March, man muss das nicht nur so wahrnehmen, da gibt es einen Fluss, der vielleicht 50 Meter breit ist oder auch weniger, aber dann gibt es ein sehr breites Überschwemmungsgebiet. Also es ist ein relativ breiter Streifen von Land, die nicht so einfach zu überqueren ist. Während der Situation im Süden ist ein bisschen anders, da gibt es ein festes Land und auf einem festen Land kann man einfach die Verbindungen bauen. Also ich denke, das ist der Hauptgrund, diese natürliche Barriere der Fluss March zusammen mit den Überschwemmungsgebieten.

122 **I: Es ist gerade interessant, dass im Norden in Hohenau die einzige Autobrücke existiert. Zwar nur**
 123 **einspurig, aber doch.**

124 **B:** Ich weiß nicht, warum diese Brücke gebaut worden ist, wann oder wer hat das initiiert, keine
 125 Ahnung. Das ist auch für mich ein interessantes Beispiel. Wenn es in Hohenau geht, warum geht das
 126 nicht weiter südlich?

127 **I: Was ich so gehört habe, war die Zuckerrübenfabrik dort der Grund. Also mit einer Pontonbrücke**
 128 **1994 und dann haben sie eine Eisenbahnbrücke genommen und die zu einer Straßenbrücke**
 129 **umgebaut.**

130 **B:** Und die Zuckerrübenfabrik war, ist wo?

131 **I: Die ist in Hohenau, aber anscheinend sind die Menschen von der anderen Seite von der Slowakei**
 132 **rübergefahren.**

133 **B:** Okay, weil eine Zuckerrübenfabrik hat es in Zahorska Ves gegeben, so eine relativ große Gemeinde
 134 mit einer großen Fabrik und damals sind die Leute in die andere Richtung geblendet von Österreich
 135 nach Slowakei, um dort zu arbeiten. Das ist interessant.

136 **I: Das ist auch gleich interessant, die Arbeitsströme. Man hört immer, dass Slowaken in Österreich**
 137 **arbeiten, aber wie nehmen sie da die Wirtschaftswanderungen wahr, in beide Richtungen?**

138 **B:** Also es ist schon spürbar, dass die Slowaken nach Österreich fahren und dort so wohnen, aber
 139 auch so einkaufen. Aber in die andere Richtung, ich habe keine Zahlen dazu und Bratislava ist relativ
 140 groß, also relativ zu den österreichischen Gemeinden, also man spürt das irgendwie nicht. Die Stadt
 141 ist genug groß, um das zu absolvieren und es ist nicht sichtbar. Also ich habe auch keine
 142 Informationen darüber, wie viele Leute, also gebürtige Österreicher nach Bratislava fahren, um hier
 143 einzukaufen oder irgendwelche Services zu nutzen, keine Ahnung. Also ich kann mir das nur erzählen
 144 mit den Bürgermeistern, die finden das toll, dass die Geschäfte bei uns auch am Sonntag geöffnet
 145 sind und verschiedene Fachmarktzentren wie diese Baumarkts und so weiter, das gibt es dann erst in
 146 Wien. Also es ist mehr Bratislava zu diesem kommen, das hat ein Bürgermeister mir immer erzählt,
 147 das war ein Bürgermeister vom Marchfeld, weil das ist toll, ich kann am Sonntagabend mir was in
 148 diesem Baumarkt oder diese Fachmarktzentren einkaufen gehen oder ich kann in die Oper gehen, die
 149 billiger ist als die in Wien, aber die Qualität ist fast dieselbe.

150 **I: Okay, dann gehen wir jetzt auch schon weg von der Infrastruktur mehr zur Zusammenarbeit und**
 151 **allgemein zur Grenzregion. Ganz im Allgemeinen gesprochen, was steht da dem**
 152 **Zusammenwachsen der Grenzregionen Ihrer Meinung nach vor allem im Weg? Sind das eher**
 153 **soziale, kulturelle, wirtschaftliche, physische oder auch politische Gründe?**

154 **B:** Also ich denke, die physische Barriere ist eine der größten, das sind die Flüsse March und Donau
 155 und dann das zweitwichtigste oder auch einer der wichtigsten Faktoren ist die Sprachbarriere und die
 156 kulturelle Barriere, würde ich so sagen. Das war schon während der Monarchie, es war Österreich-
 157 Ungarn-Monarchie und Slowakei war Teil vom ungarischen Teil, also diese Grenze hat es hier immer
 158 gegeben und obwohl Wien Bratislava die zwei nächsten Hauptstädte der Welt sind und so weiter,
 159 diese Barriere hat es hier immer gegeben. Ich denke, die sprachliche und die kulturelle Barriere
 160 zusammen mit der physischen Barriere sind die wichtigsten Faktoren.

161 **I: Okay, ja, vor allem auch die Sprache. Ich habe mal gehört, in der Slowakei wird Deutsch noch**
 162 **unterrichtet in der Schule, also können dort viele Leute Deutsch oder in der Grenzregion. Ich habe**
 163 **jetzt kaum Zahlen gefunden, muss ich sagen.**

164 **B:** Also es war relativ populär, die deutsche Sprache als Fremdsprache, weil während des
165 Kommunismus war Ostdeutschland einer der wichtigsten Wirtschaftspartner der Tschechoslowakei
166 und es ist auch heute so, dass ich weiß, dass der größte Wirtschaftspartner ist Deutschland,
167 Bundesrepublik Deutschland. Also Deutsch ist immer noch populär, nicht so populär wie es damals
168 war. Damals waren nur Russisch und Deutsch die Hauptsprachen, die am meisten unterrichtet
169 worden sind. Heute ist es auf dem ersten Platz Englisch und dann auf den zweiten Platz sitzen
170 vielleicht Deutsch mit anderen Sprachen, aber die Bedeutung von deutscher Sprache ist niedriger, als
171 es war.

172 **I:** Ich hätte mich genau das Gegenteil erwartet, dass mit der Grenzöffnung vielleicht sozusagen
173 Deutsch wieder einen Aufschwung erlebt hätte.

174 **B:** Also es gibt Leute, die einfach nach Österreich umziehen zu diesen Grenzgemeinden und die
175 Kinder wachsen dann auch in deutschsprachigen Umgebungen und die besuchen die deutschen
176 Schulen, die beherrschen die Sprache schon, aber auch in Österreich ist Englisch eine Sprache, in der
177 man vielleicht an einer Uni studieren kann und die englische Sprache ist mehr universell.

178 **I:** Ja, stimmt. Aber auch nicht so die Muttersprache, der jeweils andere Regionen. Zu den
179 wirtschaftlichen Sachen noch. Ich habe nämlich auch eine Theorie in meiner Arbeit, da geht es
180 darum, wie die Grenze als Ressource begriffen werden kann. Also zum Beispiel in der Wirtschaft,
181 dass die Arbeitskräfte zu einer wirtschaftlich stärkeren Region arbeiten gehen, aber in der
182 wirtschaftlich schwächeren Region leben oder dass Unternehmen sich eher in der anderen Hälfte
183 ansiedeln, was auch dann natürlich viele Gründe hat. Und entgegen dem steht eine Theorie, also
184 dieselbe Theorie eigentlich, das zweite Arche-Modell, dass sich beide Grenzen annähern, also dass
185 nicht die Wertschöpfung daraus passiert, sondern dass beide dann gleich sind. Ich hoffe, Sie haben
186 mich jetzt verstanden, was ich meine.

187 **B:** Also die erste Theorie, ich denke, das stimmt und das hat ein Bürgermeister, ich denke, der war
188 aus dem Burgenland, hat das so beschrieben, die Leute können sich nicht den Zuckerl von jeder Seite
189 nehmen, aber es ist einfach so, die Leute wollen sich den Zucker von beiden Seiten nehmen und die
190 wollen die Vorteile der beiden Seiten nutzen und nicht die Nachteile. Also es ist wirklich so, dass ich
191 kenne Leute, die, wie ich schon gesagt habe, die einfach in Österreich wohnen, aber irgendwelche
192 Dienste dann in Bratislava nutzen, egal ob es um Ärzte geht oder, ich weiß nicht, Freizeitaktivitäten
193 und so weiter. Es gibt ein größeres Angebot an verschiedenen Sportclubs und so weiter in Bratislava
194 als in den Gemeinden, da gibt es normalerweise nur eine Fußballmannschaft und dann damit endet
195 es. Natürlich sind das ab von der Größe der Gemeinde. Also die erste Theorie stimmt, denke ich, und
196 das kann man auch beweisen. Und die zweite Theorie, dazu habe ich keinen Nachweis, aber
197 eigentlich muss das auch stimmen und ich denke, die Nähe der Stadt Bratislava hilft diesen
198 Grenzregion schon seit 1990, 1989, weil es war ein wirtschaftlich schwächeres Region, aber durch die
199 Öffnung der Grenze ist sie gewachsen und man kann das auch in der Zahl der Einwohner nachweisen,
200 durch die Zahl der Einwohner nachweisen, man kann das auch durch GDP, also BIP heißt das auf
201 Deutsch, nachweisen. Ich denke, da gibt es Nachweise dafür, dass das den österreichischen
202 Grenzwerten geholfen hat.

203 **I:** Ich hätte dann noch die Frage, nähern sich die Regionen kontrolliert und spürbar aneinander an,
204 also die slowakischen und die österreichischen Regionen und vor allem auch was wird da getan?
205 Ich glaube, da würden Sie als Raumentwickler etwas zu erzählen haben.

206 **B:** Ob die sich nähern in Sachen Wirtschaft?

207 **I:** Ja, genau und sonst halt.

208 **B:** Also, ich denke wirtschaftlich schon, was ich in der vorherigen Frage beantwortet habe, die Stadt
209 Bratislava mit Umgebung ist die wirtschaftlich stärkste Region der Slowakei und das hat, denke ich,
210 Einfluss auch auf die österreichischen umliegenden Gemeinden, durch den Zuzug der Slowaken in
211 diesen Gemeinden. Dazu gibt es eine Bachelorarbeit, habe ich gelesen, von einer Studentin und die
212 hat die Motivation der Slowaken untersucht, die nach den Grenzgemeinden umziehen und es hat
213 sich aber auch gezeigt, dass diejenigen, die umziehen, die sind überdurchschnittlich gebildet und die
214 verdienen überdurchschnittlich auch im Vergleich zu Bratislava und im Vergleich zu den
215 österreichischen Gemeinden ist es ein noch größerer Unterschied. Also wirtschaftlich wächst damit
216 die Gemeinde sozusagen. Es kommen diejenigen, die besser gebildet sind und die besser verdienen
217 sozusagen.

218 **I: Okay, interessant. Bachelorarbeiten sind schwer einsehbar, die werden nicht veröffentlicht.**

219 **B:** Also, wir haben sicher Zugang zu den, haben sie Herr XY schon interviewt, von NÖ Regional,
220 [entfernt.....].

221 **I: [entfernt.....], nein, der kommt morgen dran. Ich hab schon einen Termin.**

222 **B:** Okay, er hat sicher irgendwo die Bachelorarbeit von, ich denke der Name war Scheppert, das war
223 eine Studentin aus Deutschland und sie hat die Motivationen untersucht und sie hat auch eine
224 qualitative und auch eine quantitative Analyse durchgeführt und da sind unterschiedliche, da sind
225 interessante Informationen in dieser Arbeit, die Sie sich auch anschauen.

226 **I: Da werde ich ihn morgen auf jeden Fall fragen.**

227 **B:** Okay und ich weiß nicht, ob ich jetzt die Frage beantwortet habe.

228 **I: Ja, der zweite Teil der Frage war, ob Sie auch in Kooperationsprogramme, was das gefördert**
229 **haben, eingebunden waren. Sie sind ja in der Kooperation tätig gewesen.**

230 **B:** Ja, ja, ja, stimmt. Wir waren in dem Kooperationsprogramm und da hatte ich das Interreg-
231 Programm Slowakei-Österreich und im Rahmen dieses Programms haben wir mehrere Projekte
232 umgesetzt mit Kollegen, auch mit dem Herrn [YX....]. Und zuerst, das erste Projekt war BAUM, dann
233 haben wir noch ein Projekt, BAUM 2020, dann noch ein Projekt, BAUM City Region und ich denke,
234 das war alles oder war das auch noch ein vierter Programmprojekt, bin ich sicher, aber der Herr
235 [YX....] weiß das dann sicher besser. Nur eine technische Frage, nehmen Sie das auch?

236 **I: Ja, ja.**

237 **B:** Also nicht über Zoom?

238 **I: Also nein, nicht über Zoom, ich habe auch ein Tool im PC, wo ich das Audio aufnehme. Das läuft,**
239 **wie ich gerade sehe. Ich habe das am zweiten Bildschirm da nämlich. Über BAUM, können Sie mir**
240 **da auch was erzählen? Ich kenne leider nur diese Dokumente, die online sind und das sind oft**
241 **irgendwelche Strategien und man sieht wenig.**

242 **B:** Ich denke, es war, ich weiß nicht, ob das ein Verwandter von Ihnen ist, [entfernt.....]?

243 **I: Ja, ist er.**

244 **B:** Okay, er war einer der Initiatoren dieser Zusammenarbeit, nur er hat bis 2010 oder 2011 keinen
245 Partner auf der slowakischen Seite gefunden und ich habe damals, ich habe schon 2009 begonnen,
246 für die Stadt, für das Magistrat der Stadt Bratislava zu arbeiten und der Grund war, es hat
247 verschiedene Angebote gegeben, die Stadt hat sehr oft Angebote bekommen zu einem
248 grenzüberschreitenden Projekt und nicht nur für eine regionale Zusammenarbeit, sondern eine

249 internationale und da hat es keine Mitarbeiter gegeben, die solche Angebote irgendwie prüfen
250 können und dann eine Zusammenarbeit zu starten und ich habe immer gedacht, so eine
251 Zusammenarbeit sinnvoll ist und wichtig ist und nötig ist. Also, gleich als ich für die Stadt zu arbeiten
252 begonnen habe, waren wir in Kontakt mit den Leuten aus Burgenland und Niederösterreich und wir
253 haben begonnen, ein gemeinsames Projekt zu entwickeln. Von der Seite der Österreicher hat es
254 immer eine Nachfrage gegeben nach einem Informationsaustausch durch diese Sprachbarriere und
255 kulturelle Barriere. Die haben irgendwie nicht gewusst, was passiert hinter der Grenze. Die haben nur
256 gesehen, okay, es ist hier eine Stadt, eine relativ große Stadt und wir wissen nicht, welchen Einfluss
257 das auf uns haben kann. Werden wir zu einem Suburban oder was für einen Einfluss kann das auf uns
258 haben? Also, da war diese Nachfrage nach einem Informationsaustausch. Die wollten einfach eine
259 Plattform, wo man sich die Informationen tauschen kann und falls es Probleme oder irgendwelche
260 Herausforderungen gibt, dann auch diese zu lösen mit Projekten oder Initiativen oder was auch
261 immer. Und von meiner Seite oder von der Seite der Stadt war das, was wir machen wollten, war
262 eine gemeinsame Raumplanung. Das war immer unsere Motivation, würde ich sagen. Also, wir haben
263 dann aus diesen zwei Motivationen hat sich ein Projektbaum herausgestellt. Das erste Projekt BAUM.
264 Zu einer gemeinsamen Raumplanung ist es in dem wirklichen Sinne des Wortes nicht gekommen,
265 aber zu dem Austausch schon und zur Aktivierung von verschiedenen Initiativen auch und weiteren
266 Themen. Von Raumplanung sind wir dann zu allen möglichen Themen übergegangen und wir sind
267 dann, wir waren dann, sind immer noch eine Plattform für die Zusammenarbeit und Austausch für
268 Informationen und man kann auch konkrete Projekte nennen, die durch BAUM gestartet worden
269 sind im Bereich Kultur, Natur und so weiter.

270 **I: Und auch für Mobilität, nicht?**

271 **B:** Verkehr, Mobilität auch, ja.

272 **I: Okay, bei Mobilitätsverkehr, das ist ja gerade mit Infrastruktur auch wieder interessant. Können**
273 **Sie da vielleicht was daraus erzählen?**

274 **B:** Das kann dann Herr [YX....] vielleicht besser hervorgehen. Es gibt ein Projekt namens Clean
275 Mobility, der durch BAUM initiiert worden ist und dann auch wirklich umgesetzt worden ist und
276 durch dieses Projekt wurden verschiedene Aktivitäten in der Grenzregion realisiert und ich weiß
277 nicht, ob sich das hinter dem Dach Infrastruktur unterbringen können. Es war noch eine Initiative und
278 das war die Kanu-Infrastruktur auf dem Fluss Mach. Es wurde eine Studie gemacht, aber es kommt
279 nicht zur Realisierung. Aber das ist auch, ja, Kanu-Infrastruktur ist auch eine Infrastruktur. Und haben
280 Sie die Studie gelesen? Die ist auch auf der BAUM-Webseite. Sie wollen?

281 **I: Nein, die Studie, glaube ich, habe ich mir nicht angeschaut, aber wenn ich...**

282 **B:** Die steht dort.

283 **I: Ja, dann muss ich mir das mal anschauen.**

284 **B:** Okay. Und natürlich die Busverbindung, sehr wichtig, die wurde, es kam zu einem Restart der
285 Buslinie zwischen Bratislava und Hainburg. Die war einfach abgestellt und man musste die neu
286 irgendwie erstellen.

287 **I: Okay, ja, ich glaube, das habe ich gelesen.**

288 **B:** Ja, die Kollegen, der Herr Christian Berg und die Frau Kassinska-Kostler, die jetzt für das Programm
289 arbeitet, die haben sehr viel Zeit damit verbracht und die haben irgendwie die Buslinie wieder auf die
290 Beine gestellt.

291 **I: Okay, dann jetzt noch mal eine Frage zur Kooperation selbst. Nämlich, wie gestaltet sich da die**
292 **Zusammenarbeit zwischen Österreich und der Slowakei an der March-Grenze? Also trifft man sich**
293 **da, ist das eher was, was die Bürgermeister miteinander machen, oder ist das auf höherer Ebene**
294 **Land oder Kreisebene?**

295 **B:** Also, es passierte vor allem durch die Projekte, durch das Projekt BAUM und da hat es
296 verschiedene sozusagen Gremien gegeben. Es hat auch jährlich eine Konferenz gegeben zu
297 bestimmten Themen. Dann hat es auch Facharbeitsgruppen gegeben zu bestimmten Themen und
298 dann hat es so ein oder zwei Mal pro Jahr ein Bürgermeistertreffen gegeben. Also diese Form hat es
299 gegeben, aber dazu kann vielleicht besser der Herr Berg berichten.

300 **I: Okay, ja, weil die Details werden dann nämlich genau interessant. Vielleicht die Frage, von**
301 **welchen grenzüberschreitenden Projekten sind Sie am überzeugtesten, dass sie einen positiven**
302 **Einfluss auf die Region haben und sich gut auswirken?**

303 **B:** Also, wie ich schon erwähnt habe, diese Brücken schon, aber auch die Buslinie, das sind sozusagen
304 Projekte, die die weitere Entwicklung ermöglichen und ... die wirkliche Brücken, wie kann ich das
305 formulieren? Ja, die ermöglichen eine weitere Entwicklung. Also, diese haben wirklich einen Sinn.
306 Aber auch jedes Treffen, jede Information, die ausgetauscht wird, hilft in der ganzen Mosaik. Aber
307 diese sind am spürbarsten, diese Infrastrukturprojekte.

308 **I: Okay, also das meiste wird dann auch mit Interreg sein, von Projekten her. Oder gibt es auch so**
309 **größere, z.B. der Kreis-Bratislava, aber mit dem Land Niederösterreich?**

310 **B:** Ich denke, es geht meist über die Interreg-Programme. Also, große Projekte, wie z.B. Autobahn
311 oder Eisenbahn, die gehen dann doch auch aus Eurofonds-Mitteln. Ich denke, die werden nicht zu
312 100% von den nationalen Mitteln gezahlt, die gehen dann über verschiedene Programme der EU.

313 **I: Also ist die EU dann schon ein großer Treiber für die Zusammenarbeit? Ja. Ohne EU wird es**
314 **wahrscheinlich nicht so gut laufen, kann ich das so verstehen?**

315 **B:** Ja, aber gibt es keine EU, dann gibt es auch keine Abgaben für die EU und dann gibt es mehr Geld
316 in dem Nationalbudget. Also, es gibt nur dieselbe Menge von Geld. Und vielleicht sind diese EU-
317 Programme schon ein Katalysator oder ein Treiber für solche Projekte, aber ich denke, die Autobahn,
318 Eisenbahn, die werden sowieso entstehen und nicht im Rahmen von einem Projekt, sondern der baut
319 sich sein Teil bis zur Grenze und das ist es.

320 **I: Ja, das stimmt. Jetzt noch eine Vergleichsfrage, da haben Sie vielleicht auch als jemand in der**
321 **Slowakei, der dort arbeitet, mehr Einsicht. Nämlich, wie gestaltet sich die grenzüberschreitende**
322 **Regionalentwicklung mit der Slowakei oder mit Österreich in Ihrem Fall im Vergleich zu Tschechien**
323 **oder Ungarn? Also, in Tschechien gibt es ja diese Sprachbarriere wahrscheinlich nicht so. Sind da**
324 **mehr Projekte? Ist das erfolgreicher?**

325 **B:** Das kann ich nicht gut beantworten. Das wäre vielleicht dann die Frage für die Frau Andrea
326 Kassenska-Kostola, die für den Slowakei-Österreich-Programm arbeitet. Oder man muss dann auch
327 andere Experten von dem Programm Slowakei-Tschechien, Slowakei-Ungarn interviewen. Das kann
328 ich leider nicht beantworten.

329 **I: Sie waren ja Österreich-Slowakei, nicht? In dem Bereich. Eine Frage hätte ich dann noch, nämlich**
330 **auch EU-technisch. Ich weiß nicht, ob die Frage wirklich gut ist, weil die hat mir noch niemand**
331 **wirklich beantworten können. Aber ich stelle sie jetzt einfach mal. Wie haben Sie die EU-Ziele bei**
332 **der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erlebt? Also, können sie gut umgesetzt werden oder**
333 **finden Sie die in der Praxis nicht wirklich hilfreich oder überhaupt keine Verwendung?**

334 **B:** Also Ziele der EU? Okay, was sind die Ziele der EU, dass sie, denke ich, in der Breitform [?] lebt?

335 **I:** Also Kohäsion, Zusammenwachs, eigentlich vieles ist eh das, was regional auch die Ziele sind. Die
336 **Entwicklung der Regionen nur eben zusammenwachsend.**

337 **B:** Das ist schwer zu beantworten, weil da muss man irgendwelche messbare Werte haben, damit
338 man das auch wirklich dann nachweisen kann, dass das Zusammenwachsen gelungen ist. Es gibt
339 sicher mehr grenzüberschreitende Verkehr und Kontakte und die Region wächst irgendwie
340 zusammen, aber ob das das Ziel der EU erfüllt, das kann ich nicht beantworten. Aber man sieht
341 schon eine Entwicklung in Richtung Zusammenwachsen, aber so viel ich weiß ist es immer noch so,
342 dass die Gemeinden, auch diejenigen, wo die Hälfte der Einwohner schon Slowaken sind, die haben
343 immer noch mehr Verbindung mit Wien als mit Bratislava. Wo pendeln die Leute und wo gehen die
344 in die Schule? Es geht in die Richtung Wien immer noch mehr als in die Richtung Bratislava.
345 Umgekehrt zu den ungarischen Gemeinden, da ist es so, dass die Leute zum Beispiel die Gemeinde
346 Rajka, ich weiß nicht, ob Sie die kennen, schon mehr als die Hälfte sind Slowaken und die Leute
347 pendeln jeden Tag nach Bratislava und machen alles in Bratislava, weil es ist attraktiver als die
348 nächste große ungarische Stadt.

349 **I:** Okay, das hört sich interessant an und macht auch Sinn. Eigentlich sind wir schon recht am Ende
350 **von dem Ganzen. Da hätte ich noch eine Abschlussfrage, nämlich was würden Sie sich für die**
351 **Zukunft der Grenzregion wünschen?**

352 **B:** Was ich mir wünschen würde, mehr Verständnis, mehr gegenseitiges Zuhören, wenn der eine
353 zuhört, was der andere sagt, und sozusagen ein Willen, sich gegenseitig zu verstehen. Es ist wirklich
354 schon ein Clash von zwei verschiedenen Kulturen, weil auf der einen Seite ist es eine Stadt, auf der
355 anderen Seite sind es kleine Gemeinden, auf der einen Seite Slowakei, Österreich, hier Osteuropa,
356 Westeuropa, wenn wir das so sagen können. Das kann man so im Alltag beobachten, wie
357 unterschiedlich diese zwei Gruppen sind. Die müssen einfach versuchen, die andere Seite zu
358 verstehen. Das wünsche ich mir. Also mehr Kontakte, mehr Gespräche, um ein größeres Verständnis.

359 **I:** Okay, gibt es vielleicht noch von Ihrer Seite etwas Wichtiges, was Sie mir noch sagen wollen für
360 **die Arbeit?**

361 **B:** Keine Ahnung, nein

362 **I:** Dann wars das schon und ich sage Danke für das Interview.

9.2.6. Regionalentwickler 3

Interviewpartner:in: Regionalentwickler 3

Ort: Online via Zoom

Zeit: Mittwoch, 2. Februar 2024, 10:00 Uhr

Dauer des Interviews: 70 Minuten (1:10h)

I = Interviewer:in (fett gedruckt)

B = Befragte:r

1 **I: [dynamischer Einstieg] Aber die Frage kann ich dann ja gleich mal stellen. Warum werden zum**
2 **Beispiel sehr viele Radbrücken gebaut, aber nicht normale Autobriden? Können Sie mir da**
3 **vielleicht antworten?**

4 **B:** Wir waren in die Radbrücken nicht involviert. Das BAUM beschäftigt sich mit dem, wo wir einen
5 Auftrag dazu kriegen von den Ländern. Land Niederösterreich, Land Burgenland und von der Stadt
6 Bratislava. Und mit diesen großen Infrastrukturprojekten inklusive Radbrücken haben wir uns nicht
7 beschäftigt. Aber ich kann es Ihnen aus meiner Einschätzung so mitgeben.

8 **I: Die Einschätzung ist auch schon was wert.**

9 **B:** Ich pendle über die Grenze und kriege da schon ein bisschen was mit. Aus meiner Sicht ist das so
10 ein bisschen eine homöopathische Intervention, da dürfen Sie mich gern zitieren, so in kleinen
11 Dosen, dass man einfach einmal anfängt und damit diese Übergänge einmal entstehen. Das ist das,
12 was die wenigsten Leute stört. Und im Endeffekt gibt es immer, wenn man eine Brücke baut, nicht
13 nur Gewinner, sondern auch Verlierer. Und das sind die, die direkt dort wohnen, wo die Straße
14 hineingeht. Und die direkten Anrainer, sage ich mal, eine Gemeinde kann schon davon profitieren.
15 Aber ich denke, da muss man sich auch bewusst sein, unter welchen Druck die Gemeinden stehen,
16 auch von den eigenen Bürgern, dass es da zu sowas teilweise nicht kommt, weil das halt
17 Verkehrslärm bedeutet. Und wenn man jetzt mit Gemeinden in zweiter Reihe redet oder mit
18 Gemeinden südlich der Donau, die sagen dann durchaus, wäre eigentlich gut, da eine Brücke zu
19 haben. Aber das sind die, die halt nicht direkt vom Verkehrslärm betroffen sind. Das ist die klassische
20 Not-in-my-backyard-Thematik. Und daran, das ist die Sache. Mit den Radbrücken ist es Gott sei Dank
21 gelungen. Und es laufen ja die Planungen für diese Verbindung der Schnellstraßen oder Autobahnen,
22 wo es auf höhere Ebene läuft. Das läuft, nur weiß man nicht, wann das tatsächlich dann kommt.

23 **I: Okay, ja. Wie gesagt, mein Thema ist ja auch gar nicht so, dass ich herausfinde, warum die**
24 **Sachen nicht funktionieren auf irgendeiner administrativen Ebene und so weiter, sondern es geht**
25 **eben eher darum, was die Hindernisse im kleinstrukturellen, regionalen und so weiter ist. Also mit**
26 **den Leuten, mit der Mentalität, mit wirtschaftlichen Kooperationen und so Sachen. Also was steht**
27 **in der Form eben im Weg. Aber ich würde sagen, ich hatte nämlich die Einführungsfrage noch gar**
28 **nicht gestellt gehabt. Ich habe zwei Fragen. Die erste ist, stellen Sie sich bitte kurz einmal vor.**

29 **B:** Ja, [entfernt.....], bin 43, arbeite seit zwölf Jahren in der Regionalentwicklung in
30 Niederösterreich. War ursprünglich im Büro Niederösterreich Mitte tätig und seit 2017 im EU-Bereich
31 und im Büro in Katzelsdorf beziehungsweise Projektbüro BAUM in Bratislava und bin ausgebildeter
32 Betriebswirt und habe ein Masterstudium, Postgraduate-Studium im Bereich Stadtmanagement. In
33 dem bin ich auch tätig und habe eben mitgeholfen, ab dem Jahr 2017 Konstanz reinzubringen in die
34 BAUM-Kooperation oder sie überhaupt wieder aufleben zu lassen. Ja, und bin ein bisschen sowas wie

das österreichische Gesicht in der BAUM-Kooperation, Ansprechpartner für Gemeinden im Marchfeld, im Römerland und im Nordburgenland. Okay. Reicht das?

I: Ja, ja, das reicht auf jeden Fall. Vielen Dank. Das ist einfach zum Einordnen auch, wer wo der Experte ist, wer was sagt. Und die erste große Frage ist, und da dürfen Sie natürlich auch ausführlicher antworten auf die, würde ich sagen, sehr offene Frage auch, nämlich wie haben Sie als Regionalentwickler die Grenze zur Slowakei in den letzten Jahren wahrgenommen?

B: Naja, in den letzten Jahren umfasste die Covid-Zeit und das war eine absolute Katastrophe für viele grenzüberschreitende Initiativen. Und die regionale Entwicklung hängt ja ein bisschen daran, dass die Leute sich austauschen, auch grenzüberschreitend reisen, dass überhaupt Interesse da ist, gemeinsam was zu machen. Und das war während dieser Zeit nicht möglich, beziehungsweise hat man da sogar Rückschritte gemacht, weil aufgrund von der Pandemie dann südlich der Donau die grenzüberschreitende Buslinie eingegangen ist, wirtschaftlich, die wir dann erfolgreich geholfen haben wiederzubeleben. Also da sind eigentlich, kann man sagen, Rückschritte gemacht worden durch die Pandemie, weil jeder Staat dann mehr auf seine eigenen Grenzen geschaut hat und das Verbindende, was grenzüberschreitend war, war in dem Fall weniger wichtig, weil es ja um die Eindämmung der Pandemie geht. Und das waren äußerst schwierige Zeiten, sage ich mal. Und sonst denke ich mal, die Grenzregion wächst zusammen, langsam aber doch. Und vor allem südlich der Donau stark zu beobachten, das ist ein starker slowakischer Zuzug. Das ist ja natürlich nicht die einzige Funktion. Und nördlich der Donau ist das Ganze, wie gesagt, mit einer Radbrücke nach der anderen. Es passiert 2012, jetzt wieder, wann war das, 2023 glaube ich, oder 2022 war das mit der letzten Brücke. Also vielleicht ist das ein bisschen zu kritisch von meiner Seite mit homöopathischen Dosen. Es passiert eh was, aber es dauert einfach. Und es wird einfacher werden, auch diese grenzüberschreitende Regionalentwicklung, weil dadurch, dass mehr Austausch ist, dass vor allem Slowaken rüberziehen nach Österreich, deren Kinder dann zweisprachig aufwachsen, dass das in Zukunft einfach natürlicher und einfacher werden wird. Und jetzt beruht die Regionalentwicklung de facto auf den Interreg-Mitteln. Das ist der große Treiber, Motivator, dass man zusammenarbeitet, weil man da halt sehr große Mittel für die Region reinholen kann. Aber das betrifft vor allem die großen Organisationen. Für kleinere ist das halt eher eine schwierigere Sache. Vor allem im Weinviertel gibt es Gemeinden, die da sehr aktiv waren in der Vergangenheit, zum Beispiel Marchegg oder Hohenau. Aber das ist eher die Ausnahme, weil das für Gemeinden eigentlich schwierig ist, für so eine kleine Organisation, sich da Mittel abzuholen, weil es einfach komplex ist in der Abwicklung. Es ist jetzt einfacher geworden, aber es ist nach wie vor für kleinere Organisationen eine gewisse Komplexität. Aber aus meiner Sicht sind Interreg-Mittel und das Interreg-Slowakei-Österreich-Programm der große Treiber von dem Ganzen. Einen BAUM hätte es ohne das nicht gegeben. Wir arbeiten jetzt zwar ohne Interreg-Mittel weiter, was Projektergebnis ist und Dauerhaftigkeit dadurch dargestellt wird und es geht weiter. Das ist genau das, was Interreg will, aber das passiert so selten. Dass quasi diese Zusammenarbeiten dann auch selbstständig weitergehen, passiert schon in einigen Fällen, aber nicht oft genug. Das ist aus meiner Sicht von diesen Fördermitteln der Hauptmotivation. Wobei sie dann natürlich auch dadurch persönliche Kontakte entwickeln und das vielleicht bei einigen dann in den Hintergrund tritt, was ja das Ziel ist. Grob in Groben.

I: Wer finanziert das momentan? Ist das das Land Niederösterreich und die Stadt Bratislava?

B: Land Niederösterreich, Land Burgenland und die Stadt Bratislava finanzieren quasi diese Basisleistungen vom Bratislavaumland-Büro weiter seit dem Anfang 2023. Das heißt schon über ein Jahr ohne EU-Mittel. Das war eine Auflage, weil es waren ja insgesamt drei Projekte mit dem Kürzel BAUM ab dem Jahr 2011 bis 2022. Und die Auflage war, dass das in einer gewissen Form weitergehen muss und das passiert auch. Und wir sind, also es geht jetzt weiter, dieses Projektbüro

81 besteht weiter in Bratislava und es gibt weiter, wir organisieren weiter für relevante Themen
82 Arbeitstreffen. Slowakisch, Österreichisch, um gewisse Dinge voranzutreiben, Barrieren abzubauen,
83 Projektvorhaben voranzutreiben, Kooperationen zu schaffen. Also das passiert weiter und parallel
84 arbeiten wir an der Gründung einer Arbeitsgemeinschaft mit diesen drei Partnern, Stadt, Umland,
85 Niederösterreich, Land Burgenland und da hoffen wir, dass das im Jahr 2024 soweit sein wird.

86 **I: Okay.**

87 **B:** Dass das dann institutionalisiert ist. Also es ist jetzt schon gewissermaßen institutionalisiert, aber
88 ohne dass was unterschrieben ist.

89 **I: Ja, da ist noch was zu machen, aber dann steht das wahrscheinlich auf festen Füßen, oder? Für**
90 **die Zukunft des Projekts.**

91 **B:** Es steht auch jetzt schon auf festen Füßen, es ist dann halt diese Arbeitsgemeinschaft, würde ich
92 sagen, die weitere Absicherung, dass das längerfristig gibt, diese Kooperation.

93 **I: Okay. Sie haben vorhin auch schon erwähnt, die Regionen, die wachsen langsam zusammen,**
94 **aber generell gesagt auch in der Vergangenheit und momentan. Was steht dem**
95 **Zusammenwachsen der Grenzregionen Ihrer Meinung nach noch im Weg? Also sind das eher so**
96 **soziokulturelle Gründe, das heißt die Mentalität der Menschen und die Sprache und so weiter,**
97 **oder wirtschaftliche vielleicht mit den Unterschieden vom Lohnniveau, biophysisch erwähnt, die**
98 **March, oder gibt es auch so politisch-administrative Hürden, die das Ganze erschweren?**

99 **B:** Ja, die March, die fehlenden Verbindungen, würde ich sagen, in dem Bereich, weil es wirklich der
100 Donau sieht man, dass das Ganze intensiver ist. Wobei, wie gesagt, es gibt halt einzelne Gruppen
101 auch der Bevölkerung, die ja nicht viel Änderung will. Insofern ist es ja nur von einem gewissen Teil
102 der Bevölkerung auch gewünscht, weil, keine Ahnung, nicht jeder profitiert von dem wirtschaftlichen
103 Boom oder so, der dadurch entsteht, weil man ja direkt neben einer Straße wohnen kann, die dann
104 neu entsteht und einen Haufen Lärm hat, dann wird man wahrscheinlich nicht so zufrieden sein. Aber
105 die March ist eine Barriere, die Sprache natürlich, und es ist, wie die Leute die Grenzregion
106 verwenden, in welchen Funktionen, das ist anders. Die Slowaken bewegen sich in mehreren
107 Funktionen grenzüberschreitend als die österreichischen Bürger, weil ihnen der Arbeitsmarkt
108 dazukommt und auch das Wohnen.

109 **I: Die Funktionen interessieren mich besonders, muss ich sagen.**

110 **B:** Ja, ich meine beim Wohnen, es gibt ganz wenig Österreicher, die in der Slowakei wohnen. Ich
111 glaube, laut der letzten Volkszählung vom vorigen Jahr waren das um die 700. Und allein in der
112 burgenländischen Gemeinde Kittsee wohnen ca. 2000 Slowaken oder 1500, je nachdem ob man die
113 Nebenwohnsitzer mitzählt. Ich glaube, 3000 Einwohner, knapp über 3000 haben es, mehr als die
114 Hälfte sind Slowaken. Das heißt, nur in Kittsee wohnen doppelt so viele Slowaken wie Österreicher in
115 der ganzen Slowakei. Die Grundpreise sind in Bratislava selber teurer, gleich oder teurer als auf der
116 österreichischen Seite. Also südlich der Donau zumindest, Marchfeld ist immer noch wesentlich
117 günstiger. Das heißt, der Österreicher hat überhaupt keinen Anreiz, dass er umzieht in die Slowakei.
118 Außer wenn wir in die Mittel- oder Ost-Slowakei ziehen, wo die Preise wesentlich billiger sind. Aber
119 so direkt im Grenzgebiet, außer bei gemischten Ehen oder so, ist da wenig, was Leute tatsächlich
120 umziehen. Also das ist einmal schon fast rein slowakisches Phänomen, dass die durch die anfangs
121 günstigen Grundstückspreise einen sehr starken Anreiz hatten, nach Österreich zu übersiedeln. Das
122 hat sich mittlerweile südlich der Donau angeglichen. Trotzdem gibt es einen weiteren Zuzug, weil da
123 andere Faktoren mitspielen. Da hat mein Kollegin im BAUM-Büro, die Pavla Stefkovičeva, ihre
124 Doktorarbeit dazu geschrieben. Da müsste es jetzt irgendwo einen englischen Abstrakt geben über

125 einige dieser Faktoren, was die Lebensqualität im Grenzraum ausmacht. Da muss ich mal schauen, ob
126 ich da einen Link zuschicken kann.

127 **I: Das wäre ganz nett. Da kann ich auch schon gleich fragen. In welche Richtung bewegt sich Ihrer**
128 **Meinung nach die Grenzregion? Profitieren die beiden Regionen mittlerweile voneinander oder**
129 **profitiert eine mehr voneinander? Also sagen wir mal, die Region Österreich profitiert eher als die**
130 **Region Bratislava, oder umgekehrt. Im wirtschaftlichen, im sozialen, keine Ahnung, was es noch**
131 **gibt für Gründe.**

132 **B:** Das kann ich nicht sagen, welche Region mehr profitiert, aus meiner Sicht.

133 **I: Wenn ich es kurz mal erläutern kann. Es gibt nämlich so eine Theorie, die heißt die Grenze als**
134 **Ressource. Und da gibt es zwei Referenzmodelle. Ein Referenzmodell sagt z.B. voraus, dass die**
135 **Grenze so nutzbar gemacht wird, dass einerseits z.B. mehr profitiert in der Form, dass die**
136 **Wirtschaftskräfte dort gebündelt werden, weil das Lohnniveau z.B. höher, niedriger ist, sich auf**
137 **Technik fokussiert usw. Und das Gegenreferenzmodell sagt, dass sich die Regionen annähern, dass**
138 **die Grenze verschwindet, dass eine ideelle Basis ist, dass auch die Kulturen verschmelzen usw. Was**
139 **sehen Sie da eher und wie ist das in der Grenzregion Österreich-Slowakei?**

140 **B:** Ja, die Lohnniveaus nähern sich natürlich an. Aber es ist immer noch in Bratislava rund um die
141 Hälfte niedriger, außer in einigen Branchen, wie in der EDV-Branche, IT, wo sich das schon annähert
142 z.B. Da gibt es den Chef von diesem Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche, WIIW,
143 den Mario Holzner. Der hat bei einer unserer Konferenzen einen Vortrag gehalten, wo die Daten
144 hergeben, dass bis 2030 einzelne Branchen es geben wird in Bratislava, die besser zahlen werden
145 oder gleich oder besser als in Österreich. Und dass es sogar Leute geben wird, die von Wien nach
146 Bratislava pendeln. Also vielleicht können Sie da einmal nachfragen bei Mario Holzner. Also da tut
147 sich schon etwas, aber halt nicht in allen Branchen. Und Bratislava profitiert sicher von der
148 Grenzlage. Das ist sicher aus meiner Sicht ein Grund für den Boom. Aber gleichzeitig profitiert vor
149 allem die Grenzregion stark. Das sieht man vor allem südlich der Donau. Da wird immer gesagt, das
150 war so das Ende der westlichen Welt. Auch das Marchfeld natürlich Ende der westlichen Welt. Da ist
151 nicht viel passiert und die Leute sind eher weggegangen. Und es gibt Zuwachs, es gibt
152 wirtschaftliches Wachstum. Es sind beispielsweise, was ganz sichtbar ist, die Einkaufszentren, die
153 Regionalversorgung ist gestärkt worden. In Hainburg gibt es dieses größere Einkaufszentrum, in
154 Kittsee noch ein viel größeres. Das ist ja alles nur möglich wegen den slowakischen Nachbarn, weil
155 Bürger aus Bratislava einkaufen fahren. Auch die Erhaltung der Schulen und Kindergärten war
156 teilweise gefährdet. In kleineren Gemeinden, das ist nicht mehr gefährdet. Die haben das
157 gegenteilige Problem, dass sie eigentlich zu wenig Platz haben. Man kriegt auch andere Probleme,
158 das sind so Luxusprobleme. Wenn man gar kein Wachstum hat, hat man Probleme. Und wenn man
159 Wachstum hat, hat man auch Probleme. Das sind diese Luxusprobleme, die die Region südlich der
160 Donau schon hat. Und natürlich sehen das auch die Gemeinden nördlich der Donau, wo es nur ruhig
161 ist, zumindest an der Grenze zur Slowakei. Die Wien-Nähe hat man ja sowieso, wo es einen Einfluss
162 gibt. Aber ich glaube, da sehen viele, das ist das, was passiert, wenn da Brücken gebaut werden.
163 Wobei ich sagen muss, ganz das Gleiche wird nicht passieren, weil das Stadtzentrum von Bratislava
164 vom Marchfeld wesentlich weiter weg ist als von dem Gebiet südlich der Donau. Und da sieht man
165 vor allem, dass die Gemeinden in einem Umkreis von zehn Kilometern vom Stadtzentrum von
166 Bratislava wirklich einen ganz starken slowakischen Zuzug haben. Weiter weg ist es schon weniger.
167 Und de facto grenzt zwar das Weinviertel an Bratislava, aber es sind die Stadtteile Devin und
168 Devinska Nova Ves, die eher kleiner sind. Das heißt, da kann man aus meiner Einschätzung noch nicht
169 davon ausgehen, dass es da zu einer exakt gleichen Entwicklung kommt wie südlich der Donau. Dass
170 das so stark sein wird mit dem slowakischen Zuzug. Das ist jetzt nur so ein Sidestep. Und sonst

171 natürlich von den Arbeitskräften. Ja, man sieht halt, dass viel von den Slowaken geschupft wird,
172 wenn man da unterwegs ist in der Region. Es sind die ganzen Arbeitskräfte in der Serviceindustrie,
173 mehrheitlich slowakische Nationalität, die handeln zum Teil. Und das ist ein bisschen ein Unterschied
174 zu anderen Regionen in Österreich, wo das Großteiles Ungarn sind, eigentlich in Niederösterreich,
175 der Rest von Niederösterreich in der Steiermark. Da sind eigentlich sehr viele Ungarn. Und da direkt
176 in der Grenzregion ist es bemerkbar, da sind sehr viele Slowaken in diesen Serviceberufen. Also die
177 schupfen eigentlich unsere Infrastruktur zu einem guten Teil. So würde ich das jetzt einmal grob
178 beurteilen. Und da gibt es natürlich die, die über die Grenze kommen, um bei uns zu arbeiten. Und
179 dann gibt es auch die, die über die Grenze kommen, um zu wohnen. Das sind aber nicht immer die
180 gleichen. Also von denen, die in Österreich wohnen, arbeiten nur rund die Hälfte tatsächlich in
181 Österreich. Die anderen pendeln zurück nach Bratislava. Und das ist Großteiles so Mittelschicht,
182 obere Mittelschicht, Oberschicht, die tatsächlich nach Österreich umzieht. Und einer der
183 Hauptgründe ist, dass die aus meiner Sicht der Haustyp oder der Gebäudetyp, den sie kriegen, sie
184 können da ein Einfamilienhaus relativ nahe vom Stadtzentrum von Bratislava kriegen. Preislich ist es
185 ähnlich wie in der Slowakei, nur dort kriegst du es sehr schwer oder gar nicht. Und auch die
186 Möglichkeit, was uns immer wieder genannt wird, dass die quasi die deutsche Sprache lernen, dass
187 die Kinder mehr Chancen haben. Solche Gründe. Im Endeffekt sind das eigentlich Migranten, unter
188 Anführungszeichen, die ein sehr hohes Durchschnittseinkommen haben. Also ja, das ist anders als in
189 anderen Regionen. Man zieht eine gewisse Schicht an. Und es gibt ja ein ungarisches Umland, der
190 Stadt Bratislava. Da ist die Zusammensetzung ein bisschen anders. Aber dorthin, da nach Rajka
191 runter, ziehen hauptsächlich Leute wegen der billigen Immobilienpreise. Und wenn man eine
192 Wohnung in Petrschalka verkauft, kann man ein darum ein Haus in Ungarn kaufen. Und das ist das,
193 was passiert. Die haben ja schon, in der Gemeinde Rajka gibt es schon 75 Prozent slowakische Bürger
194 und Bürgerinnen. Das ist die am meisten betroffene Gemeinde von grenzüberschreitender
195 Suburbanisierung. Nummer zwei ist, glaube ich, wir haben keine anderen Daten von Ungarn, wir
196 wissen es nur von der einen Gemeinde. Nummer 2 ist Kittsee, die knapp über 50% Slowaken haben.

197 **I: Ja, das ist eh ordentlich. Aber natürlich logisch, weil die Stadt halt um so viel größer ist und die**
198 **Grenze ist offen. Mit Grenze offen erlebt man die auch, wenn man dort in der Gegend wohnt,**
199 **herumgeht, dass das wirklich eine nicht mehr existente Grenze ist. Oder merkt man das schon**
200 **noch? Also wenn man rübergeht, wird wahrscheinlich slowakisch gesprochen. Aber jetzt mal von**
201 **der Sprache her. Können die Slowaken eigentlich Deutsch? Oder ist das nicht so bekannt?**

202 **B:** Die älteren, mittlere, ältere Generation tendenziell ja, die jüngeren eher Englisch. Und wenn man
203 jetzt aber, sagen wir mal, in Bratislava weniger, das ist ein Hauptstadt und hat ihre eigene Dynamik.
204 Also in Bratislava ist eher Englisch. Aber wenn man in den kleineren Orten entlang der Grenze ist,
205 dann hat ja oft quasi auch die Besucher aus Österreich eine gewisse Bedeutung. Und da haben sich
206 die Großteile schon drauf eingestellt. Da wird man dann wahrscheinlich durchkommen. Aber in
207 Bratislava ist man mit Englisch besser dran, sag ich einmal. Und ob die Grenze sichtbar ist oder nicht,
208 ja, es sind ja die von österreichischer Seite, ich weiß nicht, ob fast durchgehend seit der
209 Flüchtlingskrise wieder Grenzkontrollen. Ja, man sieht es. Und immer wieder passiert es, dass man
210 halt einmal warten muss. Sichtbar wird es dann an Einkaufsamstagen. Da fahren sehr viele Slowaken
211 rüber über den Grenzübergang Berg nach Kittsee und Hainburg. Und da kann es schon mal passieren,
212 dass man eine halbe Stunde wartet oder länger an der Grenze. Dadurch, dass einfach jedes Auto
213 angehalten wird und geschaut wird, ob eh kein Flüchtling drinnen sitzt. So in die Richtung kann man
214 sich das vorstellen. Also ich sage einmal, die Grenze war schon mal weniger sichtbar. Nämlich vor
215 2015. Und das ist eigentlich, was der Grenzregion nicht so gut tut. Aber wenn man mit dem Radl
216 fährt, sieht man nimmer so viel. Weil bei den Radlbrücken, da steht in der Regel keiner. Und von
217 slowakischer Seite, ist klar, ist die Deutschkenntnis höher als von österreichischer. Umgekehrt. Und

218 dass jetzt so viel Österreicher Slowakisch lernen würden, würde ich nicht sagen. Man setzt schon an.
219 Da gibt es ja Pilotprojekte in den Schulen. Da gibt es dieses Projekt BIG, B-I-G. Wo es
220 Sprachförderunterricht gibt an österreichischen Schulen für Slowakisch. Und da wird schon was
221 gemacht. Aber eigentlich gehört das intensiviert. Weil nach dem Kindergartenunterricht und der
222 Volksschulförderung eine Möglichkeit auf österreichischer Seite, mit Slowakisch weiterzutun. Das ist
223 ein Problem. Das heißt, es fehlt mindestens eine zweisprachige deutsch-slowakische Schule oder
224 Gymnasium im Grenzraum. Eigentlich braucht es eine südlich der Donau. Und wenn die Entwicklung
225 so weitergeht, irgendwann auch einmal nördlich. Das ist definitiv so. Es gibt ja eine Schule in Wien,
226 diese Comenius-Schule, diese tschechisch-slowakisch-österreichische Kooperation. Wo es privat
227 läuft, aber gefördert ist von den Ländern oder finanziert von Slowakei, Tschechien, Österreich. Und
228 de facto wird sowas brauchen. In der Grenzregion. Weil die Slowaken und Tschechen sind ja als
229 Minderheit anerkannt in Österreich. Das betrifft aber nur die Stadt Wien. Weil dort sind diese als
230 Volksgruppe anerkannt. Dort sind die vielen Tschechen und Slowaken nach Ende der Monarchie
231 gestrandet. Mehr oder weniger. Und das ist jetzt immer eine neue Entwicklung. Weil rund um
232 Bratislava sehr viele Slowaken und Slowakinnen hergezogen sind. Die möglicherweise genauso viel
233 sind, wie in Wien wohnen. Und die haben aber nicht diesen Status als Volksgruppe.

234 **I: Ich glaube, die in Wien sind ja auch schon teilweise assimiliert. Man hört immer die Nachnamen**
235 **und so weiter. Aber die um Bratislava sind wahrscheinlich eher die Leute, die ihre Kultur bleiben**
236 **halten, weil sie nach Bratislava wieder pendeln. Demnach ist das wahrscheinlich auch eine andere**
237 **Situation mit Wien und dem Bratislava-Umland.**

238 **B:** Die meisten haben ja nach wie vor die slowakische Staatsbürgerschaft, weil sie als EU-Bürger in
239 Österreich wohnen könnten.

240 **I: Und das funktioniert problemlos, dass sie da wohnen. Es gibt ja auch die Öffnung vom**
241 **Arbeitsmarkt. Das ist ja noch gar nicht lange her im Osten. Ich glaube, das ist 2011 oder so.**

242 **B:** Ja, es funktioniert. Aber das sind schon viele bürokratische Hürden mit allem Möglichen, was da
243 dran hängt, wenn man grenzüberschreitend lebt. Mit alles, was man ummelden muss, von Auto
244 importieren über Führerschein, Umtauschen, Sozialleistungen. Also das ist schon... Ja, es
245 funktioniert. Aber es ist mühsam.

246 **I: Ja, wahrscheinlich profitiert man da auch nicht allein schon, weil es wahrscheinlich teurer ist hier**
247 **alles, oder?**

248 **B:** Profitieren von was jetzt?

249 **I: Wenn man herzieht. Also es wird zwar das Grundstück wahrscheinlich ein bisschen billiger sein,**
250 **aber mit den ganzen Sachen, man ist ja auch hier steuerpflichtig und so weiter. Ob es da**
251 **administrative Hürden gibt, ist jetzt eigentlich mehr die Frage gewesen. Beim Leben hier für einen**
252 **Slowaken.**

253 **B:** Wir haben so eine Broschüre herausgebracht, ich weiß nicht, ob Sie die gefunden haben, auf
254 unserer Website, die heißt... Broschüre für Slowakinnen im Grenzraum oder so ähnlich, wo wir das
255 aufgearbeitet haben. Ich weiß jetzt nicht genau den Titel mehr, wir haben es vor einem Jahr
256 upgedatet. Da haben wir das quasi aufgearbeitet, welche Schritte notwendig sind, auf was man Acht
257 geben muss. Das heißt, wir haben uns damit beschäftigt, das hat unsere Firma ausgearbeitet, und wir
258 schauen, dass wir das updaten, regelmäßig. Das haben wir bereitgestellt, aber natürlich ist das, sagen
259 wir mal so, Gott sei Dank, bekommt man, auch wenn man grenzüberschreitend arbeitet und wohnt,
260 man kriegt alles. Man fällt nicht aus irgendwo hinaus, und es wird gegenseitig angerechnet. Das ist
261 der Verdienst der EU. Nur, es ist halt kompliziert. Und das heißt, wenn man da öfters hin und her

262 wechseln will, Job zwischen Österreich und der Slowakei, das würde ich mir gut überlegen. Weil es
263 hängt sehr viel Aufwand dazwischen. Wenn man das einmal tut, und man richtet sich das alles, wie
264 man es braucht, okay, der Aufwand ist dann vielleicht vertretbar. Aber für jemanden, der alle drei
265 Jahre Job wechselt, und hin und her wechselt zwischen Österreich und der Slowakei, der wird dann
266 jedes Mal aus der Versicherung rausgeschmissen. Und kommt in das andere dran. Und wenn dann
267 noch Kinder dranhängen, dann gilt das für der, und alles mögliche. Also es ist schon ein Haufen
268 Aufwand. Wie war die Frage, ob man da jetzt profitieren kann von slowakischer Seite?

269 **I: Ja, das war ursprünglich die Frage, also, mal Fragen zurück, aber die jetzt, war halt eher auf**
270 **administrative Hürden. Aber das mit der Sozialversicherung war etwas sehr interessantes in der**
271 **Hinsicht. Mit dem Ummelden funktioniert das problemlos?. Aber wenn man dort arbeitet, oder in**
272 **der Slowakei arbeitet, ist er glaube ich bei uns ja versichert. Da hat man die Sozialversicherung.**

273 **B:** Problemlos würde ich nicht sagen. Es funktioniert, es ist ein Haufen Aufwand, und vor allem wenn
274 man der Sprache nicht mächtig ist, wird man sich schwer tun. Also das ist sicher nicht einfach. Und
275 von dem, ob man profitiert, oder nicht, möglicherweise gleicht es sich irgendwo aus. Ja, wir hören
276 immer wieder, viele ziehen von österreichischer Seite um, weil die Sozialleistungen höher sind. In
277 Österreich. Mittlerweile hat die Slowakei aber ihre Familienbeihilfe erhöht. Auf ein ähnliches Niveau.
278 Und auch die Grenzgürtleistung ist zumindest in der pauschalen Variante sogar ein bisschen höher als
279 auf österreichischer Seite. Also vielleicht hat das noch gestimmt vor 10 Jahren. Mittlerweile, meiner
280 Einschätzung nach, ist das relativ ähnlich. Wo man immer noch viel weniger zahlt ist, wenn man sich
281 auch in der Slowakei angemeldet hat. Das ist viel billiger. Zum Beispiel.

282 **I: Okay, jetzt wieder konkret zu den grenzüberschreitenden Zusammenarbeiten. Weil jetzt haben**
283 **wir ein bisschen über das Ding, das andere Thema auch geredet, das ist ja auch ein Teil, Brücken**
284 **bauen, nicht nur im infrastrukturellen, sondern auch im ideellen Sinn, in der Slowakei. Und direkt**
285 **bei den Zusammenarbeiten mit den grenzüberschreitenden, da würde mich interessieren, wie**
286 **gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen Österreich und der Slowakei jetzt im Konkreten, also**
287 **vor allem im regionalen Treffen? Die Bürgermeistertreffen, glaube ich, was Sie erwähnt, wie schaut**
288 **sowas aus? Wie erfolgreich ist das? Wie können Sie das auch bewerten als Regionalentwickler?**

289 **B:** Naja, die Bürgermeistertreffen, das ist das, was nach außen sichtbar ist. Es ist wichtig, dass Sie die
290 ja kennen und regelmäßig treffen. Ab und zu kommt auch eine Kooperation heraus. Wichtiger sind
291 aber die Arbeitstreffen im Kleinen, die jetzt mit Gemeinden oder mit anderen Organisationen sein
292 können. Da haben wir zum Beispiel, letztes Jahr hat es pro Jahr zwei Bürgermeistertreffen gegeben
293 und letztes Jahr hat es dann zum Beispiel 24 Arbeitstreffen gegeben, grenzüberschreitend. Was eine
294 kleinere Runde ist, wo wir uns genau die Akteure aussuchen, die zusammenarbeiten sollen oder
295 wollen und wo wir mit denen gemeinsam arbeiten. Und dort passiert eigentlich die Arbeit. Dort
296 werden neue Kooperationen entwickelt und wie kann man es messen? Baum ist jetzt nicht dafür
297 geschaffen, dass wir neue Projekte initiieren. Das ist eigentlich ein Nebenprodukt, würde ich sagen.
298 Baum ist dazu geschaffen, Kooperationen grenzüberschreitend zu etablieren und gewisse Probleme
299 zu lösen, gewisse Chancen gemeinsam zu entwickeln. Nur in vielen Fällen steht sich dann heraus, das
300 ist eine Daume, drei Workshops. Du brauchst irgendwie eigentlich Geld und ein eigenes Projekt, das
301 man gemeinsam verfolgt. Wir stellen dann Geburtshelfer für grenzüberschreitende Projekte und seit
302 Baum jetzt mit eigenem Büro gibt, seit 2017, haben wir insgesamt sechs Interreg-Projekte initiiert,
303 mitinitiiert, zumindest in einer Anfangsphase, die durch uns, wo sie durch uns die Partner gefunden
304 haben, die wir unterstützt haben, dass sie zusammenkommen und wie sie die Zusammenarbeit
305 entwickeln könnten. Sechs sind eingereicht worden und schon genehmigt. Das heißt, das sind
306 mehrere Millionen Euro, die eigentlich durch unsere Initiative, wo das mitgeholfen hat, dass das in
307 die Region gespült wird. Und da sind jetzt andere Dinge nicht mitgezählt, wo jetzt nicht so viel Geld

308 dahintersteht, wo wir so eine Kooperation, eine Zusammenarbeit eingefädelt haben. Also da würde
309 ich sagen, an dem kann man es einmal messen, sechs Interreg-Projekte, die es ohne uns
310 wahrscheinlich nicht gegeben hätte. Und dann haben wir eben die berühmte Buslinie 901 Bratislava-
311 Hainburg geholfen zurückzuholen, die in der Pandemie aus wirtschaftlichen Gründen eingegangen
312 ist. Da haben wir dann die Verhandlungen initiiert, haben wir die Leute online während der
313 Pandemie zusammengeholt, den Landkreis Bratislava und das Land Niederösterreich. Und da waren
314 mehrere Verhandlungsrunden, die einigen, wie hoch die Subvention ist, dass man das im Rahmen
315 vom Verkehrsverbund Bratislava wieder aufnehmen kann. Und das ist auch über uns gelaufen. Also
316 das würde ich einmal sagen, sind zwei Indikatoren, eine Buslinie gerettet und sechs Interreg-Projekte
317 initiiert. Jedes Jahr fast ein Interreg-Projekt initiiert.

318 **I: Wie kann man sich das da vorstellen? Ist da BAUM der Initiator und geht auf die Akteure zu in**
319 **den Gemeinden in Bratislava? Oder ist das so, dass ein Problem besteht, die Gemeinden das sehen**
320 **und Baum sich dazwischen schaltet?**

321 **B:** Es gibt zwei verschiedene Herangehensweisen. Entweder es spricht uns jemand an und sagt, wir
322 brauchen Hilfe. Dass irgendeine Gemeinde sagt, beispielsweise der Stadtteil Bratislava-Rusovce, die
323 sitzen auf römischen Ruinen und haben gesagt, wir würden gerne ein Kooperationsprojekt machen
324 mit Österreich. Könnten Sie da helfen? Und die haben zusammengeschlossen mit Petronell
325 Carnuntum und die haben gemeinsam dieses Geruka-Projekt mit Petronell-Carnuntum gemacht, wo
326 sie da in Infrastruktur investiert haben. Also das ist von einer Seite gekommen. Dann gibt es
327 gleichzeitig Dinge, die wir in der Strategie, wo wir Dinge identifiziert haben, wo wir sagen, warum
328 arbeitet keiner zusammen? Das dauert auf der Handlung, im Kulturbereich und so weiter. Und wo
329 wir dann zum Beispiel größere Workshoprunden organisieren. Das haben wir rund um die
330 Landesausstellung gemacht, wo wir gesagt haben, es würde Sinn machen, dass die Akteure im
331 Kulturbereich, im Marchfeld-Feld und in Bratislava enger zusammenarbeiten. Da haben wir noch
332 nicht gewusst genau, wer hat jetzt genau Interesse oder sonst was. Und da sind dann zwei Projekte
333 rausgekommen von Akteuren, die auf diesen Workshops waren. Aber das war eine größere Runde.
334 Da haben wir mit einer größeren Runde begonnen und das hat sich dann verkleinert. Und die andere
335 Herangehensweise ist, ich sage dann schon, wer hat Interesse. Und das passiert auch von den
336 Gemeinden, aber die Mehrzahl der Akteure waren andere. Also von den sechs Projekten waren,
337 glaube ich, zwar so, es waren wahrscheinlich so Gemeindeprojekte, die anderen eher mit anderen
338 Akteuren. Und das Besondere ist, dass unsere Organisationen da gar nicht immer mit dabei sind. Also
339 schon bei dem Mobilitätsprojekt Clean Mobility zum Beispiel, das war eine Ausnahme, da waren die
340 Organisationen, die BAUM tragen auch dabei. Aber bei den anderen Projekten, die wir initiiert
341 haben, waren nur zum Teil auch einige Organisationen dabei. Zum Beispiel das Projekt Mosquito Bio-
342 Regulation, das ist auch ein Marchfeld mit Bratislava, das haben auch wir mit initiiert. Da ist die Stadt
343 Bratislava dabei. Oder war dabei, jetzt ist glaube ich ausgelaufen, und dieser Verein der biologischen
344 Gelsen-Regulierung in Hohenau. Aber sonst jetzt nicht das Land Niederösterreich oder Burgenland.
345 Und bei anderen Projekten ist dann gar niemand von unseren Organisationen dabei. Das heißt, wir
346 arbeiten jetzt nicht explizit darauf hin, dass unsere Organisation ein Projekt will. Das ist natürlich
347 auch eine Möglichkeit. Aber in den meisten Fällen schauen wir, welche Akteure brauchen wir dazu.
348 Und nach dem organisieren wir halt Arbeitstreffen. Und da schauen wir halt jedes Jahr, was hat
349 Potenzial? Wo kann man was angehen? Und bei manchen Dingen muss man auch die Pausetaste
350 drücken. Manchmal geht es auch nicht weiter, weil zum Beispiel auf slowakischer oder
351 österreichischer Seite jemand fehlt, der Interreg-Partner sein will. Dann muss man sagen, gut,
352 pausieren wir das Ganze. Schauen wir, ob sich ein Partner findet. Wenn sich keiner findet, dann
353 lassen wirs. Es ist halt in der Natur der Sache, dass nicht alle Entwicklungen was werden natürlich.

354 **I: Okay, aber in welchen Bereichen würden Sie dann sagen, funktioniert die Zusammenarbeit am**
355 **besten? Ist das eher so der Kulturbereich oder Mobilität?**

356 **B:** Im Kulturbereich haben wir da eigentlich am meisten initiiert. Muss ich sagen. Und Mobilität ist ein
357 bisschen, da gibt es leider weniger Kooperationsprojekte. Es gibt in dem neuen Interreg-Programm
358 keine eigene Förderpriorität für Mobilität mehr. Das hat es glaube ich davor im Förderprogramm
359 gegeben. Man kann schon Mobilitätsprojekte einreichen, aber es ist keine eigene Priorität mehr. Das
360 ist schwieriger. Es ist tatsächlich schwieriger in dem Bereich Kooperationen zu machen.

361 **I: Es stehen wahrscheinlich auch mehr Hürden dazwischen. Mit mehr Zuständigkeiten.**

362 **B:** Unterschiedliche Zuständigkeiten. Und also von dem was wir initiiert haben. Die Fahrradbrücken
363 sind über Interreg finanziert worden. Also wenn man sich anschaut, wie viel Budget ist in Interreg
364 Mobilität ausgegeben worden und man zahlt die Fahrradbrücken, dann wird das ein großer Teil sein.
365 Insofern muss ich meine vorherige Behauptung wahrscheinlich ein bisschen abschwächen. Aber ich
366 sehe jetzt nicht so viele Akteure im Mobilitätsbereich, die sonst so eng zusammengearbeitet haben.
367 Das war im Prinzip das Clean Mobility, das es nicht mehr gibt. Und das ist BAUM. Und bei uns ist es
368 aber nur einer von vier Themenbereichen, den wir behandeln.

369 **I: Von den grenzüberschreitenden Projekten, von welchen sind Sie da am überzeugtesten, dass es**
370 **sich für die Region positiv auswirkt? Wenn Sie das Wissen und beantworten können.**

371 **B:** Von Allgemeines oder was?

372 **I: Ja genau, von den Projekten, die Baum koordiniert, von welchen, oder allgemein auch gern**
373 **größere Projekte, was vielleicht an der slowakisch-österreichischen Grenze stattfinden.**

374 **B:** Ja, ich glaube, das, was genannt wurde, dieses Mosquito Bio-Regulation, das war ein enormer
375 Know-How-Transfer von Österreich zur Stadt Bratislava, die das aufgebaut haben, diese biologische
376 Gelsenregulierung, wo dieses Problem tatsächlich in den Griff bekommen wurde dadurch. Also ich
377 wohne ja selbst in Bratislava, ich kriege das ja auch mit, dass das tatsächlich weniger geworden ist,
378 dass das teilweise extrem war mit der Gelsenplage da, sogar in der Altstadt, und seit die das
379 umgesetzt haben, muss ich sagen, funktioniert das. Ich würde sagen, das ist schon ein Verdienst von
380 dem Projekt, weil dadurch Mittel reingerollt werden konnten, und auch die österreichische Seite hat
381 natürlich profitiert, weil die hat ja auch Dinge finanzieren können über das. Jetzt läuft zwischen der
382 Region Römerland-Carnuntum und der Stadt Bratislava Kooperation an, Youth Without Borders, wo
383 es um Zusammenarbeit in der Jugendsozialarbeit geht, da erhoffen wir sehr viel. Das ist das erste
384 Mal, dass so etwas in die Richtung passiert. Da wissen wir noch keine Ergebnisse, aber ja, das klingt
385 sehr vielversprechend. Natürlich auch die Projekte rund um die Landesausstellung, die gelaufen sind,
386 wie zum Beispiel Bordex, hat das Ganze verstärkt, die Zusammenarbeit, aber ich tu mir ein bisschen
387 schwer, ein Projekt herauszugreifen, weil es ist immer schwierig, ist das jetzt nur einmalig, oder geht
388 das weiter? Das ist das, was zum jetzigen Zeitpunkt nicht so zu beurteilen ist, so leicht geht die
389 Kooperation weiter, nachdem einmal so ein Förderprojekt passiert ist.

390 **I: Da hört sich meistens der Geldfluss auch auf, wenn das Projekt vorbei ist.**

391 **B:** Also ich würde sagen, von dem hängt es natürlich auch ab. Wenn man Infrastruktur in die
392 Landschaft stellt, ist klar, dann ist das viel länger. Bei den anderen Projekten hängt es von dieser
393 Dauerhaftigkeit ab, die halt nicht immer gegeben ist. Aber ein Projekt, das kann ich schon sagen, das
394 ist nicht von uns initiiert worden, aber das ist das BIG-Projekt, das Sprachenprojekt. Das ist meiner
395 Meinung nach eines der allerwichtigsten. Das gibt es auch schon in mehreren Auflagen, das ist so wie
396 BAUM schon mehrmals finanziert worden. Da warte ich darauf, dass die den nächsten Sprung

397 machen, dass dieses Sprachenangebot auch angepasst wird, vor allem für die Gemeinden, die schon
398 sehr viel slowakische Bürger haben. Aber das ist für mich eines der wichtigsten.

399 **I: Ja, das hört sich auch sehr wichtig an. Gerade die Sprachen sollten nicht gefördert werden. Ich**
400 **habe auch mit Bürgermeistern schon geredet, auch schon mit dem Hohenau, Angern und**
401 **Marchegg. Und mit dem sagen sie auch...**

402 **B:** Mit dem neuen schon, mit Herrn XY?

403 **I: Genau, mit dem habe ich gestern sogar geredet.**

404 **B:** Mit [entfernt.....] auch, habe ich gehört, der hat mir nämlich geschrieben.

405 **I: Genau, der [entfernt.....], mit dem habe ich gestern geredet. Also es waren alles sehr interessante**
406 **Sachen und die Bürgermeister können auch aus den Projekten genau wieder was erzählen. Vor**
407 **allem eben an der Marchgrenze. Die Zusammenarbeitsthemen hätte ich jetzt eigentlich eh durch,**
408 **aber vielleicht können sie mir noch zur Infrastruktur zumindest Einschätzungsfragen oder wie sie**
409 **das sehen oder auch wahrnehmen, weil sie sprechen glaube ich auch slowakisch. Und mich würde**
410 **da auch interessieren, wie die slowakische Seite das wahrnimmt. Also es sind jetzt nicht nur**
411 **technische Fragen oder sowas, sondern auch sehr viele, da interessiert mich die Richtung, wie sieht**
412 **die Slowakei das oder die Menschen dort. Und ja, vielleicht könnten sie mir da noch kurz...**

413 **B:** Ich kann keine... Ich kann ja nicht für alle sprechen. Ich kann von den Leuten, von denen ich höre
414 und darüber gesprochen habe, sagen, dass die meisten sagen, sie verstehen nicht, warum keine
415 Brücken über die March gebaut werden, weil von slowakischer Seite ist es ja wünsch. Das ist so der
416 Tenor, den ich höre. Das heißt, von dem, was ich höre, würde es nicht an der slowakischen Seite
417 scheitern, sondern die Schwierigkeit ist irgendwo auf der österreichischen Seite.

418 **I: Vielleicht können sie noch zu den Fragen, die ich mal aufgeschrieben habe, was sagen. Der eine**
419 **ist ja grundsätzlicher. Warum denken sie, dass es in über 30 Jahren nach Fall des Eisernen Vorhangs**
420 **noch immer keine vernünftige Autobrücke über die March gibt? Es gibt die in Hohenau, aber die ist**
421 **einspurig. Und was könnten da so die Gründe sein?**

422 **B:** Not in my backyard wäre der Hauptgrund. Und möglicherweise hat man zu Beginn quasi wieder
423 Eiserne Vorhang gefallen. Ich weiß es nicht. Ich habe damals noch nicht da in der Gegend gewohnt.
424 Aber damals waren die Unterschiede noch größer. Da hat man sich vielleicht noch gefürchtet, was da
425 jetzt tatsächlich passiert. Diese Furcht in dem Ausmaß wird es nicht mehr geben, aber es gibt nach
426 wie vor die Furcht von einzelnen Entwicklungen, die negativ sein könnten, dass es vorbei ist mit der
427 Ruhe.

428 **I: Das könnte auch der Grund sein, warum die Fahrradbrücken gebaut worden sind.**

429 **B:** Es ist auch so, wenn du da Autobahnbrücken machst, es ist zu einem gewissen Teil vorbei mit der
430 Ruhe. Das ist ja jetzt sehr sehr ländlich und dann ist es ein Vorort von Bratislava. Zu einem gewissen
431 Teil ist das so. Für die, die sagen, ich will einfach meine ländliche Ruhe haben und das ist eine
432 Landgemeinde, das ist es dann nicht mehr. Du hast eine Veränderung und wenn du diese
433 Veränderung nicht willst, dann verstehe ich auch, wenn Leute sagen, sie sind dagegen.
434 Gesamtwirtschaftlich verstehe ich es aber nicht. Wenn du dir die ganze Großregion anschaust, dann
435 sollten diese Brücken ja längst geben.

436 **I: Da hat es eben auch in Marchegg einen Wirtschaftspark, das war so 2003, weil die VW-Fabrik hat**
437 **es ja schon angegeben in Devinska Nova Ves. Sie wollten davon profitieren und haben deswegen,**
438 **ich glaube es sind 44 Hektar oder was, gewidmet für Fläche für Automobilteilezulieferer, auch mit**

439 dem Anschluss mit der Eisenbahn. Aber es hat sich dann nichts angesiedelt, weil eine Brücke
 440 gefehlt hat, die nicht gebaut worden ist. Und da ist halt die Überlegung, warum baut man die
 441 Brücke nicht, wenn man eh schon vorhat, dass man das connectet und ein Wirtschaftspark widmet,
 442 eben das Österreicher damit profitieren kann.

443 **B:** Das ist auch für mich nicht verständlich.

444 **I:** Auf die Frage hat mir leider noch niemand so eine richtige Antwort geben können, außer mit der
 445 Brücke wollten die Leute vielleicht nicht. Eigentlich müsste ja ein Landesbüro...

446 **B:** Der Herrmann, der hat das damals verfolgt mit diesen Abstimmungen in der Gemeinde. Ich habe
 447 das damals nicht so verfolgt, wie das gelaufen ist. Aber für mich unverständlich, dass das nicht der
 448 Fall ist.

449 **I:** Mit den Fahrradbrücken könnte diese Gedanke aufkommen, ja wir haben die Slowaken zwar
 450 gern als Touristen und schauen auch gern mal rüber, aber dass sie jetzt bei uns arbeiten oder
 451 rüberfahren können auf Dauer oder eine Verbindung haben, die hochwassersicher ist, das braucht
 452 man nicht so auf die Art. Die Gedanke könnte aufkommen.

453 **B:** Es würde ja keiner so etwas offen sagen.

454 **I:** Aber spürt man das in der Slowakei ein bisschen, dass Österreich vielleicht die Distanz mehr als
 455 die Nähe sucht?

456 **B:** Also ich habe schon Leute gehört, die verärgert sind, weil da nichts weiter geht. Aber man muss
 457 gleichzeitig sagen, in Österreich ist ja die Marchfeldschnellstraße ein großes Fragezeichen. Ohne die
 458 Straße wird es ja dann wahrscheinlich auch keine Autobahnbrücken geben. Und von slowakischer
 459 Seite, die haben ja da schon in ihren Planungen einen Zubringer eingeplant, aber der sollte ja noch
 460 weitergehen und eine Untertunnelung der kleinen Karpaten bilden. Ich weiß nicht, ob Ihnen der
 461 Marek Dinker das gesagt hat.

462 **I:** Nein

463 **B:** Also die Marchfeldschnellstraße würde weitergehen, quasi im Norden an der Stadt Bratislava
 464 vorbei, in einen Tunnel unter die kleinen Karpaten und dann anschließend an die Autobahn D1
 465 westlich von Bratislava. Das ist die Planung und da ist halt auch von slowakischer Seite auch viel
 466 Diskussion, kommt dieser Tunnel jemals? Das heißt, das ist nicht nur die Untertunnelung von der
 467 Lobau, sondern auch auf slowakischer Seite wissen die nicht, ob die den Tunnel bauen, wobei ich
 468 sage mal, trotzdem würde das einen Sinn machen, die Autobahn zu verknüpfen, weil es ja eh die
 469 Autobahn gibt zwischen Brunn und Bratislava, wo man das anschließen kann.

470 **I:** Auf jeden Fall, ja. Die meisten Gemeinden, muss man sagen, wünschen sich auch die
 471 Marchfeldschnellstraße. Da redet der Bürgermeister ja schon auf Demos mit und so. Aber die
 472 meisten bedenken noch gar nicht diesen Ostteil, der nach Bratislava rüberführt. Gut.

473 **B:** Ja, ich fürchte, wir werden darauf, meine Befürchtung ist, dass die erste Brücke, die es geben wird,
 474 die Autobahnbrücke sein wird.

475 **I:** Ja, das denke ich auch.

476 **B:** Also die nächste Autobahnbrücke. Es gibt ja eine in Hohenau, aber auch in Angern wird es ja ein Sinn
 477 machen, statt der Fähre, so nostalgisch schön sie ist.

478 **I:** Ja, die Fähre, da ist die Diskussion seit 2014 verstummt um eine Brücke, weil da war auch die
 479 Bevölkerung noch nicht so, dass sie innen im Ort ist, sondern eher draußen. Zwei Fragen hätte ich

480 noch. Die eine wird sich beziehen auf die Marchegger-Ostbahn, die über Marchegg und Devinska
481 Nova Ves und weiter nach Bratislava führt. Und die ist erst jetzt im letzten Jahr elektrifiziert
482 worden und soll nochmal zweigleisig ausgebaut werden. Und im besten Fall dann auch eine
483 Hochgeschwindigkeitsstrecke werden, wo man in 40 Minuten mit 200 km/h von Wien nach
484 Bratislava kommen soll. Kann das auch den Austausch erhöhen zwischen den Grenzregionen? Oder
485 ist das eher ein Projekt, was sozusagen nur den Zentren hilft?

486 **B:** Die Hochgeschwindigkeitsstrecke?

487 **I:** Warum hat das so lange gedauert?

488 **B:** Das ist dann die Frage, wie ist das machen. Ob das dann so sein wird, dass es so ein wie zwischen
489 St. Pölten und Wien so ein Bahnhof Tullnerfeld gibt, wo dann Züge erst stehen bleiben. Wenn es das
490 gibt, dann wäre der Ort wahrscheinlich interessant für auch für Slowaken zum Wohnen. Könnte ich
491 mir vorstellen. Der Austausch zwischen ... die Verbindungen zwischen Wien und Bratislava sind jetzt
492 schon sehr gut. Von der Frequenz her im Prinzip jede halbe Stunde abwechselnd vom Hauptbahnhof
493 Bratislava und vom Bahnhof Petršalka kann man fahren nach Wien. Es dauert halt, glaube ich, eine
494 Stunde oder eine Stunde und fünf Minuten. Ich glaube, es sind eh schon genug aus der Hauptstadt,
495 also aus Wien, die kommen nach Bratislava für einen Wochenendausflug oder sonst etwas. Und es
496 gibt auch, wenn man mit dem Zug fährt, viele Pendler aus der Slowakei, da steigen auch viele ein in
497 Devinska Nova Ves, die nach Wien pendeln. Von dort sind es ja nur 40 Minuten nach Wien. Sicher
498 wird das in einem gewissen Maß zunehmen, aber für die direkte Grenzregion für die direkte
499 Grenzregion selber gibt es stärkere Sachen. Da braucht man eine Regionalbahn oder eine
500 niederrangige Brücke um das zu schaffen.

501 **I:** Okay, ja. Das braucht man sicher so.

502 **B:** Aber es ist jetzt, ich glaube, letzte Woche oder vor zwei Wochen war ein Artikel draußen auf
503 slowakischer Seite, dass auch dieses Stück zwischen Devinsk Nova Ves und Grenze irgendwie
504 modernisiert wird. Ich weiß nicht, ob Sie das auch schon gelesen haben.

505 **I:** Nein. Welches Stück ist das?

506 **B:** Das ist zwischen Grenze und dem Bahnhof Devinska Nova Ves, dass das irgendwie auch
507 modernisiert werden soll, weil im Endeffekt die Modernisierungen auf österreichischer Seite
508 beschlossen sind und auf slowakischer Seite werden die noch dauern. Das heißt, man hat einen
509 Hochgeschwindigkeitszug bis Marchegg und dann duckert man, wie bisher, leider weiter dahin.

510 **I:** Also mit der Diesellok drüber?

511 **B:** Nein, dadurch verhindert werden, dass sie dieses Stück modernisieren. Da hats einen Artikel
512 gegeben. Den schick ich ihnen, den Artikel.

513 **I:** Das wäre wirklich interessant, weil ich habe mir immer nur die österreichische Seite angeschaut,
514 aber natürlich muss das auf der slowakischen auch. Ich habe das gleich mit eingenommen, dass das
515 von der ÖBB gleich mit den Zuggesellschaften dort gemeinsam geplant worden ist, die
516 Elektrifizierung.

517 **B:** Aber da passiert natürlich einiges. Ich meine, auf der Marchegger-Ostbahn die
518 Hochgeschwindigkeitsstrecken und auf der Kittseer-Ostbahn im Süden wird es auch interessant, weil
519 ja durch diese Flughafenspanne der Flughafen Wien dann auch angebunden werden kann und
520 theoretisch dann Züge vom Flughafen Wien direkt nach Petršalka fahren können. Also da tut sich
521 auf beiden Seiten was, was für die Stadt Bratislava eine Verbesserung darstellt natürlich.

522 **I: Im Süden gibt es ja eh auch diese alte, wie hat das früher geheißen, Wien-Bratislava-Tram?**

523 **B:** Pressburger Bahn. Die hat gestern das 110. Jubiläum gehabt, 1. Februar 1914 in Betrieb
524 genommen. Zu dem Thema organisieren wir nämlich, haben wir auch regelmäßige Treffen
525 organisiert, die einige Akteure jetzt auf so Jubiläumsaktivitäten planen. Also das ist, wir beschäftigen
526 uns in Mobilität, in einer Kombination von Mobilität und Kultur damit, aber das wäre genauso eine
527 Regionalbahn, die es eigentlich brauchen wird und die wird genauso wie die Marchbrücken, gibt es
528 da einen Haufen Widerstände. Eigentlich sinnvoll, aber da können wir noch ewig warten.

529 **I: Also die wird jetzt auch nicht verlängert nach Bratislava, aber es gibt ja den Wolfsthal oder wo?**

530 **B:** Ja hört in Wolfsthal auf, ist super drinnen im niederösterreichischen Mobilitätsplan 2030 Plus hat,
531 wie das heißt. Diese Strategie steht drinnen aber als letztes Projekt und es steht so in den
532 Strategiedokumenten drinnen, aber es kommt dann fast vor, so als strategische Leiche, weil sich
533 keiner dem Thema annehmen will und möglicherweise braucht es da einen Impuls aus Bratislava,
534 weil das ist eine unserer Hauptaufgaben im BAUM. Wir kommunizieren über die Bautätigkeit direkt
535 an der Grenze, was da für Projekte entstehen, und da gibt es ein Riesens unbebautes Feld zwischen
536 Berg und Petrschalka und das ist genau dort, wo diese Bahn früher durchgegangen ist und das ist
537 Bauland und das wird irgendwann bebaut werden. Wir wissen nicht wann, das kann in 5 Jahren sein,
538 das kann in 15 Jahren sein, in 30 Jahren irgendwann in den nächsten 20 bis 30 Jahren sicher,
539 vielleicht geht es schneller und wenn das aktuell ist, dann werden sie die Frage stellen, aha wir haben
540 dort keine gute Anbindung und man müsste ja nur die Bahn verlängern und schon hätte dieses
541 Riesenviertel eine neue Anbindung. Also in dem Fall von der Pressburger Bahn, wenn da noch
542 irgendwann ein Impuls kommt, glaube ich von der Stadt Bratislava im Zuge der Stadterweiterung. Bei
543 den Marchbrücken tut mir schwer, das einzuschätzen.

544 **I: Okay, ja man sieht, dass die Infrastruktur in Verbindungen anscheinend doch ein bisschen**
545 **Nachrang hat.**

546 **B:** Aber was ich noch dazu sagen wollte, eines der größten Viertel von Bratislava entsteht in der Nähe
547 von Marchfeld, das Boryviertel, B-O-R-Y direkt bei Devinska Nova Ves wo jetzt schon das riesengroße
548 Bory-Einkaufszentrum steht, da wird, das ist eine der größten Stadterweiterungsgebiete mit 10.000
549 Leuten, da entsteht ein großes Krankenhaus, ein Rieseneinkaufszentrum, da wird ausgebaut. Und
550 das ist eigentlich was, wo die gesamte Marchfelder-Bevölkerung davon profitieren könnte, wenn es
551 eine Brücke gäbe, weil die ganze Infrastruktur ist dort, man müsste sich nicht mehr bis zum Wiener
552 Stadtrand vorkämpfen.

553 **I: Das ist eine wichtige Information jetzt, auch für die Arbeit**

554 **B:** Devinska ist die Schlüsselgemeinde für das Marchfeld. Das ist die Schlüsselgemeinde, die haben
555 ungefähr 15.000 Einwohner und die wachsen massiv mit diesem neuen Ausbau.

556 **I: Eine Abschlussfrage würde ich Ihnen dann noch gerne stellen. Das ist wirklich die Abschlussfrage.**
557 **Nämlich, was würden Sie sich für die Zukunft der Grenzregion wünschen?**

558 **B:** Ich wünsche mir ein paar Marchbrücken, die wieder in Betrieb haben in der Pressburger Bahn. Als
559 einmal hohe ... Also ein paar Marchbrücke. Eine Marchbrücke. Und ich denke mir auch, allgemein eine
560 Verbesserung der grenzüberschreitenden Infrastruktur. Das heißt, zusätzliche Marchbrücke und auch
561 aus meiner Sicht die ... Verlängerung der Regionalbahn Pressburger Bahn. Und zumindest eine
562 weitere grenzüberschreitende Buslinie südlich der Donau. Wenn man die Marchbrücke dann haben,
563 nördlich der Donau, bin ich auch für Buslinien nördlich der Donau. Aber so, wie es sich jetzt darstellt,
564 dass wir eine Buslinie brauchen. Das wären einmal so die Hard Facts. Auf die ich nur zum Teil Einfluss
565 habe. Nämlich, wir arbeiten an einer grenzüberschreitenden Buslinie und dass wir da die Akteure

566 zusammenbringen. Das ist das, wo wir ein bisschen an den Rädchen drehen können und mitarbeiten
567 können. An den anderen Dingen ... haben wir eigentlich keine Kompetenz. Da tun wir uns schwer,
568 was zu bewegen. Das würde ich mir wünschen. Und vor allem, dass es mehr Leute gibt auf
569 österreichischer Seite, die Slowakisch lernen. Das werden dann wahrscheinlich die Kinder sein.

570 **I: Mobilität noch. Sie wissen jetzt nicht, ob es irgendwo im Marchfeld-Grenzgebiet eine Buslinie**
571 **oder sowas gibt, weil über die Fähre fährt kein Bus.**

572 **B:** Es gibt zwischen Niederösterreich und Tschechien eine Buslinie. Der sogenannte Touristbus
573 zwischen Poysdorf und Mikulov. Das war das Vorbild für unsere Wiederinbetriebnahme von
574 Bratislava-Hainburg. Das sind die einzigen. Ansonsten gibt es noch die ... von kommerziellen Busse
575 zum Flughafen Wien fahren. Zwischen Wien und Bratislava hin und her fahren. Aber ... vom
576 Marchfeld rüber ist mir nichts bekannt.

577 **I: Mir auch nicht. Das hat auch niemand angesprochen. Ich habe das jetzt nicht konkret gefragt.**
578 **Aber mir ist dann die Frage aufgekommen, wie kommt man öffentlich hin?**

579 **B:** Da gibt es ja noch weitere Sachen. Ich weiß nicht, ob Sie mal auf das Satellitenbild geschaut haben.
580 Es gibt ja auch Bahnanschlüsse, die eigentlich nicht weit voneinander enden. Angern an der March
581 und andere Seiten. Da gibt es eigentlich einen Bahnzubringer. Den könnte man wahrscheinlich auch
582 verbinden, wenn es eine Verbindung gäbe. Weiter nördlich gibt es auch so einen Fall. Bei Hohenau,
583 glaube ich. Wo eigentlich die slowakische Bahn auch nicht so weit entfernt wäre. Also ... Wenn ich
584 mal ... Das sind alles so unrealistische ... leider kurzfristig unrealistische Dinge, aber die eigentlich
585 total Sinn machen würden, die Bahnlücken zu verbinden. Nicht nur unten die Pressburger Bahn,
586 sondern auch weiter oben. Und da gibt es genau diese Widerstände. Not in my backyard. Und das ist
587 keine Entscheidung, die auf einer Gemeindeebene fallen wird oder soll. Aus meiner Sicht. Sondern
588 das müsste eine Ebene drüber sein. Weil das eigentlich eine strategische Entscheidung ist für die
589 ganze Region.

590 **I: Aber gerade bei dir eine Entscheidung ist ja das Not in my backyard. Muss ja berücksichtigt**
591 **werden. Man kann das Land oder der Bund auch nicht über die Gemeinden**

592 **B:** Ja, aber es sollte kein Denkverbot geben. Man sollte darüber durchaus reden. Denke ich mir.

593 **I: Ja, das auf jeden Fall. Dann geht's weiter. Ja, gut. Dann sage ich auf jeden Fall mal danke für das**
594 **Interview. Es hat mir sehr weitergeholfen, muss ich sagen. Vor allem die Kooperationen.**

595 **B:** Über Kanu-March haben wir gar nicht geredet. Ich weiß nicht, ob es dich noch interessiert.

596 **I: Das was?**

597 **B:** Das Kanu-March-Projekt.

598 **I: Bitte.**

599 **B:** Seit 2019 haben wir uns bemüht da eine Projektkooperation zustande zu bringen. Damit die
600 eigentlich so für damit die Kanu-Infrastruktur damit es eine gewisse Mindest-Kanu- oder
601 Wassersport-Infrastruktur in der March entsteht. Der Fluss dadurch für die Einheimischen zugänglich
602 gemacht wird. Und für sanften Tourismus das Ganze geöffnet wird. Mit dem Ziel Besucherlenkung zu
603 treiben. Weil jetzt schon Leute fahren auf den Fluss und irgendwo wild aussteigen. Das ist eine Sache,
604 wo wir von BAUM seit 2019 recherchieren und Studien in Auftrag geben haben. Und versucht haben,
605 da ein Projektkonsortium zustande zu bringen. Und da hat es heuer im Frühjahr sehr sehr gut
606 ausgeschaut, dass wir da alle beieinander haben. Und da ist uns jetzt leider dann der Landkreis
607 Bratislava hat ursprünglich sich bereit erklärt, ein Lead zu machen. In einem EU-Projekt. Der hat das

608 leider zurückgezogen. Und das heißt, wir müssen das ist jetzt leider so eine Kooperation, wo wir
609 einmal Pause drücken müssen. Weil es eine wichtige führende Trägerorganisation fehlt. Aber da
610 wollen auch die Gemeinden, die fünf Gemeinden auf der österreichischen Seite vom Fluss, die direkt
611 am Fluss liegen. Vier sind direkt am Fluss.

612 **I: Jetzt um die ganze Länge der March?**

613 **B:** Ja, von Hohenau Also interessiert ist die Gemeinde Hohenau. Die Gemeinde Hohenau. Die ganze
614 Maech hätten wir thematisiert von Hohenau bis zur Mündung in die Donau. Also Hohenau hat
615 Interesse Was war die fünfte Gemeinde. Weiß ich nicht mehr, was die fünfte ist. Schau ich schnell
616 nach. Das könnte ich jetzt dann auch Schau ich schnell nach. Das ist für Sie, glaube ich, schon
617 interessant. Mein Hirn funktioniert leider noch nicht so, weil ich immer noch so im halbkranken
618 Modus bin.

619 **I: Da sollen dann beidseitig die Möglichkeiten bestehen, dass man aussteigt, oder?**

620 **B:** Warten sie einmal kurz, gleich hab ichs. Da haben wir die E-Mail. Angern, Hohenau, Marchegg, und
621 der Herr Kohl, Josef Kohl. Drösing. Genau. Drösing war es. Die fünf Gemeinden haben Interesse, so
622 ein Projekt auch mitzuentwickeln. Das steht derzeit. Diese Projektentwicklung. Und das wäre im
623 Prinzip auch eine gewisse Infrastruktur für sanften Tourismus entlang der March. Und da scheitert es
624 eher daran, dass das Projekt so komplex scheitert. Die Schwierigkeit ist, es ist extrem komplex und
625 man hat sehr viele Akteure. Und es fehlt noch ein Lead-Partner, der bereit ist, die
626 Hauptverantwortung in ein Interreg-Projekt zu übernehmen. Da haben wir Treffen gehabt, noch im
627 Dezember. Da sind auch schon Arbeitspakete ausformuliert worden. Da hat es viele Treffen auch
628 schon gegeben. Aber da fehlt immer noch ein wichtiger Ansatzpunkt, organisatorisch. Wir waren
629 schon sehr aktiv im Marchdeld. Nur ist es nicht alles so etwas geworden.

630 **I: Ja, okay. Die Idee wäre gewesen, dass man die Leute mit den Kanu und Anlegerstellen an beiden**
631 **Seiten hat.**

632 **B:** Es gibt jetzt eine einzige offizielle Anlegestelle, wo man den Fluss offiziell betreten kann, an der
633 March, und die ist in der Slowakei, in Gajari. Alle anderen sind irgendwelche Pegelstiegen von der
634 Viadonau, wo überall steht, eigentlich betreten verboten oder sonst was. Es wird irgendwie geduldet,
635 aber es ist keine offizielle Möglichkeit. Man muss dann direkt mit der Viadona fragen, aber außer die
636 Kajak-Anbieter, die das kommerziell machen, die tun das schon, aber ein Privater tut das ja nicht. Das
637 heißt, man hat eigentlich nur illegale Einstiege, Großteiles. Und da gibt es ja sensible Naturgebiete,
638 und mit so einem Projekt könnte man auch aufmerksam machen, wo auf keinen Fall anlegen und so
639 weiter. Und das Ganze in geregelte Bahnen lenken. Und da gibt es durchaus Interesse auch von
640 slowakischer Seite, auch Devinska haben auch Interesse daran, von drei Gemeinden in der Slowakei.
641 Und da haben wir die ganzen Unterlagen, haben das die letzten Jahre recherchiert auch, und würden
642 halt nur mehr warten auf eine Organisation, die bereit ist, den Lead zu machen. Also das ist so ein
643 Projekt, wo man lang dran arbeitet, und dann passiert nichts, und möglicherweise ziehen wir es dann
644 aber in ein oder zwei Jahren aus der Schublade, und es wird umgesetzt, habe ich schon mehrere
645 Male erlebt. Also darum sage ich, pausieren, ich bin da nicht beendet, weil ich bin jetzt positiv, aber
646 auch realistisch denkender der Mensch, und ich habe das schon ein paar Mal erlebt in der
647 Vergangenheit, dass das tatsächlich passiert ist, dass sich dann irgendeine Konstellation ändert, und
648 dann kann man, da muss man halt schnell zuschlagen. Das wollte ich nur kurz berichten, weil das
649 wahrscheinlich alle lebt. Das ist ein interessantes Projekt, ich hoffe, das kommt dann wirklich mal zur
650 Umsetzung.

651 **I: Ich bedanke mich für das Interview, für die Informationen, das war wirklich hilfreich.**

- 652 **B:** Okay, passt. Tschüss.
- 653 **I:** **Danke. Wiedersehen.**
- 654 **B:** Bitteschön. Bitteschön.