

Karl Ruppert*

GRENZÜBERSCHREITENDE VERFLECHTUNGSRÄUME, RAUMPLANERISCHE ASPEKTE IM DEUTSCH-ÖSTERREICHISCHEN GRENZRAUM

Vorbemerkung

Im Verlauf eines gemeinsamen Symposiums des Geographischen Instituts der Universität Ljubljana/Slowenien, Direktor Prof. Dr. Klemenčič und des Instituts für Wirtschaftsgeographie der Universität München, Vorstand Prof. Dr. K. Ruppert, in Portoroz, Slowenien, wurden Probleme randalpiner Bereiche, insbesondere der grenzüberschreitenden Raumplanung, diskutiert. Die Mitglieder des Münchner Instituts konnten dabei im wesentlichen auf Ergebnisse zurückgreifen, die unter Leitung des Institutsvorstandes innerhalb des Schwerpunktes »Grenzüberschreitende Verflechtungsräume« im Rahmen von gutachterlichen Stellungnahmen und Geländerpraktika erarbeitet wurden. In diesem Zusammenhang sei auch auf das Kartenwerk verwiesen, das für die »Arbeitsgemeinschaft Alpenländer« erarbeitet, hier aber nicht beigegeben werden konnte.

I. ZUR BISHERIGEN BEACHTUNG GRENZÜBERSCHREITENDER RAUMORDNUNGSFRAGEN

Wenn wir im Hinblick auf unser Thema einen Blick in die amtlichen Verlautbarungen raumplanerischen Inhalts in der Bundesrepublik Deutschland werfen, dann entdecken wir aber bisher nicht allzu viele substantielle Hinweise auf grenzüberschreitende Planung. Erst in jüngster Zeit findet sich eine stärkere Hinwendung zu einer europäischen Raumordnungspolitik¹ auf Bundesebene. Bei den Bundesländern² finden sich Initiativen in dieser Richtung zwar wesentlich häufiger, aber insgesamt sind sie auch recht jungen Datums. Allerdings zeigt sich hier — offensichtlich aufgrund einer größeren Problemnähe — eine recht intensive Befassung mit grenzüberschreitenden Raumsituationen. Stellvertretend für viele Initiativen sei auf die Bedeutung der 1972 gegründeten »Arbeitsgemeinschaft Alpenländer« verwiesen. Innerhalb der zahlreichen — fast ist man versucht zu sagen »modischen« — Initiativen im Alpenraum besitzt sie sicher das höchste Ansehen und die bedeutendste Effizienz.

* Dr., Univ. Prof., Wirtschaftsgeographisches Institut der Universität München, Ludwigstrasse 28, glej izvoleček na koncu zbornika.

Ein deutlich wachsende Beachtung grenzüberschreitender Probleme ist im Text der bayerischen Raumordnungsbereiche zu beobachten, die alle 2 Jahre erstellt werden. Während 1971 nur ein kurzer Abschnitt auf die Abstimmung raumbedeutender Maßnahmen mit den benachbarten österreichischen Bundesländern Bezug nahm, anhielt der 2. Raumordnungsbericht 1973 bereits einen längeren Abschnitt unter dem Titel »Zusammenarbeit mit Österreich«. Der 3. Raumordnungsbericht konnte zwei Jahre später auf die Gründung einer deutsch-österreichischen Raumordnungskommission sowie den Beschluß über ein eigenes Arbeitsprogramm verweisen und besondere bilaterale Aktivitäten mit den benachbarten österreichischen Bundesländern ansprechen, die z. B. mit Tirol schon seit 1969 bestanden.

Wenn man sich aus wissenschaftlicher Sicht die Frage vorlegt, warum gerade in jüngster Zeit mehr und mehr grenzüberschreitende Beziehungen in das Blickfeld der Raumordnung rücken, dann ist die Beantwortung dieser Frage nicht ohne die Beachtung der Entwicklung unserer gesamtgesellschaftlichen Situation möglich. Wenn die Agrarlandschaft u. a. auch durch die relativ geringe Ausbildung von Verflechtungsräumen gekennzeichnet war, so stieg mit dem Wandel zur Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft die Bedeutung funktionaler Raumverflechtungen. Ihre Stabilisierung, ihre Ausformung beeinflussten aber vielfach staatliche, aber auch Ländergrenzen, insbesondere dort, wo es im Laufe historischer Ereignisse zu neuer Grenzziehung kam. Wurden die Lebenssituation und die Entfaltungsmöglichkeiten räumlicher Aktivitäten im Bereich der Grundfunktionen behindert, entstanden grenzüberschreitende Raumordnungsprobleme.

Die unterschiedliche Durchlässigkeit von Staatsgrenzen hat in den letzten Jahren auch die Entwicklung von Verflechtungsräumen stark beeinflusst. Gerade die in diesem Symposium diskutierten Grenzüberschreitungen zeigen, daß sich relativ stabile raumfunktionale Beziehungen über die Grenze hinweg gebildet haben, die einer raumordnerischen Betreuung bedürfen.

Nun sind nicht alle Beziehungen, die über Grenzen reichen, ein Raumordnungsproblem. Laufen grenzüberschreitende Beziehungen ohne Schwierigkeiten ab, ist der Begriff »Problem« fehl am Platze. Auch gibt es grenzüberschreitende Probleme, die nicht dem Entscheidungsbereich der Raumordnung zuzurechnen sind (z. B. Sozialprobleme des Arbeitsplatzes). Fest steht jedoch, daß durch die verbesserten Möglichkeiten auf dem Verkehrssektor und die dadurch ermöglichten Dimensionen der Reichweiten oder z. B. die Entwicklung der Grundfunktion Freizeitverhalten, grenzüberschreitende Probleme an Bedeutung gewonnen haben, und zwar nicht nur, weil Wasser und Luft³ kaum Notiz von der Existenz von Ländergrenzen nehmen. Grenzüberschreitende Raumordnung will demnach Hilfe zur Sicherung und Ausübung der lebensnotwendigen, raumbedeutsamen Aktivitäten der Bürger verschiedener Länder anbieten und — fast überflüssig darauf zu verweisen — keineswegs bestehende Landesgrenzen in Frage stellen.

II. UNTERSCHIEDLICHE RAUMBEZÜGE GRENZÜBERSCHREITENDER SACHVERHALTE - BEISPIELE AUS DEM DEUTSCH-ÖSTERREICHISCHEN GRENZRAUM

Die Raumbezüge grenzüberschreitender Sachverhalte sind außerordentlich und in ihrer Ausprägung vielfältig. Die Aufgabe der nachfolgenden Ausführungen kann es daher nicht sein, eine Aufzählung aller Problemsituationen vor-

zutragen, vielmehr sollen diese durch ausgewählte Beispiele typisierend angesprochen werden. Eine Zusammenfassung nach Gruppen setzt bestimmte Gliederungsmerkmale voraus, die nach unterschiedlichen Gesichtspunkten ausgewählt werden können. Im Hinblick auf die uns interessierende Problemlage erscheinen folgende Kriterien besonders wichtig:

- a) Die räumliche Ausdehnung,
- b) Die spezielle Art,
- c) Die Lage in den urbanen Intensitätsfeldern.

Natürlich ergeben sich bei ihrer Anwendung Überschneidungen, denn großräumliche Problemsituationen besitzen zumeist auch spezielle kleinräumige Ausprägungen. Dennoch erscheinen sie für unsere Zwecke praktikabel, zumal wenn sich jeweils eine Aussage über die angesprochene behördliche Ebene anschließen läßt.

Wenn man Räume als Kapazitäten-Reichweiten-Systeme ansieht,⁴ dann läßt sich die Betrachtung grenzüberschreitender Sachverhalte nach diesen Kriterien und unter Beachtung der Gesichtspunkte der räumlichen Potentiale, der Standorte und der Reichweiten gliedern. Die für unsere Fragestellungen wichtigen Verflechtungen bestehen sowohl im sozialgeographischen, als auch wichtigen Verflechtungen bestehen sowohl im sozialgeographischen, als auch im physisch-geographischen Bereich. Neben dem Gesichtspunkt der räumlichen Ausdehnung werden sich daher im raumfunktionalen Sinne die Daseinsgrundfunktionen, aber auch physisch-geographische Bezugsefelder, z. B. hydrographische Einzugsbereiche usw. zur näheren Bestimmung eignen. Dementsprechend müssen die planerischen Initiativen differenziert ansetzen. Das Wirtschaftsgeographische Institut der Universität München erarbeitet zur Zeit unter meiner Leitung entsprechende Planungsgrundlagen.

1 — Kleinräumliche Probleme

Sie betreffen zumeist nur zwei oder wenige Gemeinden und sollten nach Möglichkeit auch auf dieser Ebene behandelt werden. Zu verweisen wäre etwa auf die Abstimmung der Flächennutzungs- bzw. Flächenwidmungspläne benachbarter Gemeinden. An der deutsch-österreichischen Grenze können diesbezüglich Infrastrukturmaßnahmen genannt werden: Gemeinsamer Bau von Kläranlagen (Bayrischgmünd — Großgmünd).

Von besonderer Bedeutung könnte in diesem Zusammenhang auch die Neuordnung der Telefonnetze sein. Gerade jetzt, wo in der BRD eine Erweiterung der Ortsnetze bei gleichzeitiger Einführung des Zeittaktes für Ortsgespräche in der Erprobung ist, erscheint der Zeitpunkt günstig, dort, wo Bedarf besteht, die Kommunikationsnetze im Nachbereich grenzüberschreitend auszulegen. Von dieser Problematik sind all jene Gebiete betroffen, wo Verflechtungsbereiche stärkerer Intensität bestehen. Zu wünschen wären entsprechende Überlegungen, z. B. für die Räume Lindau-Bregenz, Salzburg-Freilassing und Passau. Darüber hinaus sollten jedoch entsprechende Verbesserungen auch für weniger hochrangige Verflechtungsbereiche gewährt werden.

Besonders wichtig wäre auch eine entsprechende Lösung für die Orte Simbach/Braunau. Eine Ausweisung als gemeinsames Mittelzentrum sollte auch zur Folge haben, daß man zwischen den beiden Orten nicht mehr kostengünstigere Auslandsgespräche führen muß.

Entscheidungen über dieses Problem betreffen zwar nur kleinere Räume, sie werden aber nicht auf der unteren Verwaltungsebene zu erreichen sein.

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen ist daher der Auffassung, daß die deutsch-österreichische Grenzkommission sich generell für eine Anpassung des Fernsprechtarifs an grenzüberschreitenden Verflechtungen einsetzen sollte. Die Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten könnte darüber hinaus eine wertvolle Hilfe für strukturschwache Gebiete bedeuten.

2 — Probleme mittlerer Dimension

Unter diesem Stichwort seien Raumordnungsprobleme angesprochen, die zumeist auf Kreis- mehr noch auf Regionsebene existieren. Hier wären aus arbeitsfunktionaler Sicht Anliegen der Grenzgänger, bzw. Tagespendler zu nennen, die in den letzten drei Jahrzehnten besonders sichtbar, ihren Arbeitsplatz außerhalb des Heimatlandes gewählt haben. Meusbürger⁵ hat diese Verflechtung für Vorarlberg detailliert untersucht, wo vor kurzem knapp ein Viertel der etwa 8.000 Grenzgänger den bayerischen Raum um Lindau-Friedrichshafen aufsuchte. Möglicherweise wird die Situation der Grenzgänger aber nicht als schwerwiegendes Raumordnungsproblem angesehen, da im 1. Österreichischen Raumordnungsbericht keine diesbezüglichen Hinweise zu finden sind.⁶

Der entsprechende Sachverhalt ist auch im südostbayerischen Bereich zwischen Freilassing und Wegscheid zu beobachten, wo fehlende Arbeitsplätze im oberösterreichischen und Salzburger Grenzraum zur Ausdehnung bayerischer Pendler Räume über die Grenze führten. O. Lackinger 1972, das Österreichische Institut für Raumplanung, 1973, u. a.⁷ haben in wissenschaftlichen Untersuchungen diese Pendlerfragen angesprochen. In einer neueren Untersuchung von K. Stiglbauer und O. Lackinger werden die infrastrukturellen Probleme der grenznahen zentralen Orte einer vergleichenden Darstellung unterzogen und grenzüberschreitende Beziehungen arbeits- und versorgungszentraler Art erfaßt. Heft 4 der ÖROK nennt Zielsetzungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Standortbestimmungen für die betroffenen österreichischen Grenzgebiete und zur Verbesserung der Lebenssituation. Auf die Dauer soll eine weitgehende Angleichung der Produktions-, Arbeits- und Einkommensbedingungen beiderseits der Grenze erreicht werden. Die Erfolge werden jedoch nach wie vor auch von der Entwicklung auf bayerischer Seite abhängen, wo die Grenzgebiete zumeist als strukturschwach im Sinne des Landesentwicklungsprogramms (LEP) eine besondere Förderung erfahren sollen. Für den Raum Passau ist z. B. neben der Stärkung des produzierenden Gewerbes der Ausbau des Dienstleistungsbereiches vorgesehen. Eine Kooperation der neuen Hochschulen in Linz und Passau wird angestrebt. Im Raum Pocking/Ruhstorf, ebenso wie in Burghausen und Freilassing sollen die mittelzentralen Versorgungsfunktionen gestärkt werden. Sollte dieses Ziel erreicht werden, dann dürfte es nicht ohne Auswirkungen auf die österreichischen Gebiete bleiben.

Ein besonderes Wort sei der Situation im Raum Simbach/Braunau gewidmet. Die insgesamt sehr spärlichen Hinweise des Bayerischen Landesentwicklungsprogramms auf grenzüberschreitende Beziehungen sprechen hier von einer Funktionsregänzung mit der Stadt Braunau. Ausdrücklich wird darauf verwiesen, daß die Verflechtungen mit dem Einzugsbereich zu berücksichtigen sind. Simbach und Braunau wurden als grenzüberschreitendes Mittelzentrum anerkannt. Reinisch⁸ hat diese Situation in der Literatur mehrfach beschrieben. Die Zukunft muß zeigen, wieweit es den beiden Partnerländern

ernst ist mit der Gemeinsamkeit, z. B. bei der Kläranlage, der Trinkwasserversorgung usw. Die gegenseitige Benutzung von Freizeitanlagen und gemeinsame Feuerwehrlübungen dürften nicht ausreichen, um den Charakter eines gemeinsamen Mittelzentrums zu festigen.

Abschließend kann zur Betrachtung arbeitsfunktionaler Beziehungen darauf hingewiesen werden, daß 1970 knapp 11.000 österreichische Tagespendler zu über 50% aus Oberösterreich und zu je ca. 15% aus Salzburg, Tirol und Vorarlberg nach Bayern pendeln, während arbeitsfunktionale Beziehungen in umgekehrter Richtung kaum ins Gewicht fielen. Für September 1972 wurden über 13.000 Einpendler aus Österreich in dem Landesarbeitsbezirk Südbayern gezählt. Leider wird diese Statistik seither nicht mehr weitergeführt. In Anbetracht der derzeitigen wirtschaftlichen Situation können sich die Daten verändert haben (vgl. dazu die Hinweise bei K. Stiglbauer und O. Lackinger). Nach wie vor bestehen aber noch beträchtliche arbeitsfunktionale Beziehungen. So empfängt 1978 z. B. das Werk Burghausen der Wacker-Chemie täglich ca. 1.500 Grenzpendler, wobei auch zu berücksichtigen ist, daß zahlreiche Österreicher inzwischen auf deutscher Seite wohnen und damit nicht mehr als Grenzgänger erfaßt werden (freundliche Mitteilung der Wacker-Chemie).

Aus dem physisch-geographischen Bereich lassen sich ebenfalls grenzüberschreitende Probleme nennen. Die Konfiguration der hydrographischen Einzugsbereiche liegt häufig so, daß die im wesentlichen süd-nord-gerichtete Abflußrichtung von der Landesgrenze gequert wird. Gemeinden, die ihre Abwässer nicht ausreichend geklärt in das natürliche Abflußsystem einleiten, können damit u. U. zu einer Gewässerverschmutzung im Nachbarland beitragen.

Dieser Sachverhalt besteht besonders am Chiemsee, dessen Einzugsbereich über die nördlichen Kalkalpen hinaus bis zur Grauwackenzone reicht. Über 2/3 des Einzugsbereichs der Tiroler Ache, bzw. Großen Ache, liegen in Österreich und umfassen z. B. Gemeinden wie Kössen, Kirchdorf i. T., Jochberg-Kirchberg, Kitzbühel. Die Große Ache erreicht die Staatsgrenze mit der Güteklasse II/III, d. h. »kritisch belastet«. Die Schmutzfracht wird dann weiter in den Chiemsee geführt, also in ein bedeutendes Fremdenverkehrs- und Naherholungsgebiet. Diese Problematik wurde soeben in einer Untersuchung des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft⁹ näher diskutiert. Ein verstärkter Ausbau von Kläranlagen könnte hier Abhilfe schaffen, wobei natürlich nicht übersehen wird, daß auch die Belastung auf der bayerischen Seite noch einer weiteren Reduzierung bedarf. Wasser- und abwasserwirtschaftliche Fachfragen besitzen deshalb ebenfalls einen hohen Rang bei der Diskussion grenzüberschreitender Probleme.

3 — Großräumliche Probleme

Hier wird man zumeist an die bedeutsamen Fernverkehrsverbindungen denken, die schon lange und auf Landes- bzw. nationaler Basis abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang verdienen die Grundsätze Erwähnung, wie sie 1973 auf der Sitzung der Regierungschefs der ARGE ALP in Bozen beschlossen wurden. Prioritäten wurden vor allem für den Ausbau der Autobahn Ulm-Reschen-Mailand und Fertigstellung der Autobahn Regensburg-Salzburg-Udine ausgesprochen. Auch der Bau von Flachbahnen als Nord-Süd-Querung der Alpen unter dem Splügen und unter dem Brenner wurde befürwortet. Diese Probleme seien hier jedoch nicht weiter erörtert.

Vielmehr möchte ich kurz auf die raumordnerische Behandlung des grenznahen bayerischen Alpenraumes im LEP eingehen. Bereits 1972 wurde ein Teil des Landesentwicklungsprogramms vorgezogen und unter dem Titel »Erholungslandschaft Alpen« in Kraft gesetzt. Der Inhalt dieser Rechtsverordnung basiert auf einer Gliederung dieses Bereichs in drei Zonen, A, B und C, wobei für die Zonen B und C bezüglich der Verkehrsinfrastruktur Entwicklungseinschränkungen vorgenommen werden. Große Teile der Zone C, für die eine Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur — mit Ausnahme z. B. von Wanderwegen — untersagt wurde, grenzen an den benachbarten österreichischen Raum, der bisher ähnliche Festlegungen nicht kennt, ja vereinzelt eine baulich recht dynamische Entwicklung aufweist. Hier existiert von bayerischer Seite der Wunsch einer gegenseitigen Abstimmung, ein Anliegen, das auch da deutlich wird, wo Schutzgebiete von der Grenze tangiert werden.

Es sei allerdings nicht verkannt, daß ein Land wie die BRD, dessen Alpenanteil nur 2% des Staatsgebietes umfaßt, diesem Bereich oftmals eine andere Wertposition beimißt, als der österreichische Nachbar, dessen Staatsfläche zu 2/3 oder 40% der Bevölkerung dem Alpenraum zuzurechnen ist. Der Schutzgedanke hat dementsprechend in Österreich wohl kaum den überspitzen Stellenwert in der Öffentlichkeit erringen können, wie dies bisweilen bei uns geschah. Vielmehr stand hier immer mit Recht die Idee des Lebensraums Alpen im Vordergrund.

III. VERSUCH EINER GROBGLIEDERUNG DES DEUTSCH-ÖSTERREICHISCHEN GRENZRAUMES NACH VORHERRSCHENDEN VERFLECHTUNGEN

Will man den Versuch wagen, aus sozialgeographischer Sicht zu einer Art Grobgliederung des deutsch-österreichischen Grenzraumes bezüglich grundfunktionaler Verflechtungen zu gelangen, so kann eine Analyse der grenzüberschreitenden Verkehrsvorgänge eine Hilfe geben.

Grundsätzlich kann man davon ausgehen, daß zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich die mit Abstand wichtigsten Verflechtungen im Freizeitverkehr bestehen, der diesbezüglich nach Naherholungsverkehr und längerfristigem Reiseverkehr gliedert werden kann. Auch arbeitsfunktionale Verflechtungen spielen eine Rolle, weniger dagegen der versorgungsfunktionale Einkaufsverkehr, bedeutungslos ist der bildungsfunktionale Verkehr. Eine Aufgliederung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs nach seiner grundfunktionalen Ausrichtung zeigt, daß sich die einzelnen Grenzstationen nicht nur stark in ihrer jahreszeitlichen Belastung durch den Reiseverkehr unterscheiden, sondern auch in ihrer grundfunktionalen Verkehrsstruktur. Diese beiden Kriterien erlauben eine erste, grobe Typisierung der Grenzstationen, die wertvolle Hinweise auf eine mögliche Existenz grenzüberschreitender Planungsprobleme zumindest entlang der Landesgrenze geben. Folgende Überlegungen seien hier kurz angestellt.

In der geographischen Literatur gibt es mehrere Arbeiten, die sich mit der Typisierung von Grenzübergängen befassen. Neben der Häufigkeit und der Menge der Grenzübertritte werden meist auch Art der Verkehrsmittel, Ziel, Nationalität usw. als Gliederungskriterien benutzt. Einen interessanten Ansatz in dieser Richtung zeigt die von Diplomarbeit von J. Ostler 1972,¹⁰ der den Versuch unternahm, zu einer Typenbildung von deutschen Grenzübergängen aufgrund saisonaler Schwankungen zu gelangen und anschließend eine

grundfunktionale Interpretation speziell für den Garmischer Raum versuchte. J. Maier¹¹ nahm die Ergebnisse in seine Habilitationsschrift auf, die einen bedeutsamen Versuch zur Anwendung des sozialgeographischen Konzepts in der Verkehrsgeographie darstellt. Entsprechende Ansätze finden sich z. B. auch in der Untersuchung von Dorfwrith u. Schächterle, Jeršič u. a.¹²

Überprüft man einmal im bayerisch-österreichischen Grenzabschnitt für das Jahr 1976 die monatlichen Schwankungen der Zahl eireisender Personen nach Land-Grenz-Übergängen im grenzüberschreitenden Verkehr, wie er vom Statistischen Bundesamt Wiesbaden¹³ für alle Übergänge, die im Jahr davor mehr als 120.000 Einreisen auswiesen, erfaßt wird, dann läßt sich mit Hilfe eines sehr einfachen Kalküls eine grobe Typengliederung aufstellen. Dabei sollen keineswegs die statistischen Erhebungsschwierigkeiten außer acht gelassen werden. Sie fallen aber bei dieser Grobtypisierung nicht entscheidend ins Gewicht.

Zunächst gilt es, für die Grenzstationen den charakteristischen saisonalen Rhythmus des Einreiseverkehrs zu erfassen, d. h. insbesondere den Unterschied zwischen dem höchsten und niedrigsten Monat. Anschließend wird besonders das Niveau der Frühjahrsmonate und der Dezemberwert zur weiteren Untergliederung beachtet. Natürlich müßte diese Überlegung nicht nur für viele Jahre wiederholt, sondern auch unter Berücksichtigung spezieller Verkehrssituationen (Umleitungen, Neubauten) überprüft werden. Aber für eine erste Groborientierung erscheint das kurz skizzierte Verfahren durchaus praktikabel.

Für die Interpretation, der für jeden Grenzübergang existierenden Jahresganglinie wurden noch folgende Hypothesen beachtet:

1. Das Volumen des erfaßten Verkehrs spiegelt in den reiseschwächsten Monaten überwiegend den Berufs- und Einkaufsverkehr.
2. Der Einkaufsverkehr beeinflusst die Zahl der Grenzübertritte besonders im Dezember.
3. Relative Spitzen vom Januar bis März werden durch Winterurlaub und Wintersportverkehr, von Juni bis August durch den Sommerurlaub verursacht.
4. Der Naherholungsverkehr wirkt auf das Verteilungsbild nivellierend durch ein verstärktes Auftreten im Frühsommer und Spätherbst bzw. Winter.
5. Arbeitsfunktional bestimmte Verkehrsströme zeigen nur relativ geringe saisonale Schwankungen.

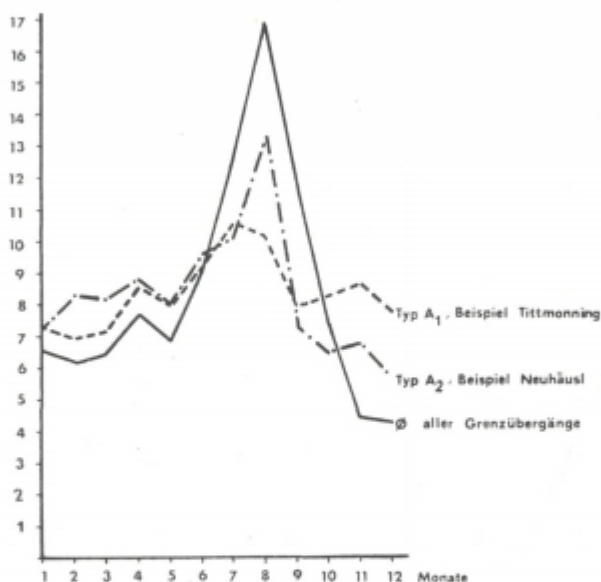
Führt man nun die monatlichen Verkehrsschwankungen und diese Hypothesen zusammen, dann lassen sich zunächst drei Haupttypen von Grenzübergängen unterscheiden, die dann in zwei Fällen einer weiteren Untergliederung zugänglich sind.

Bevor diese Typen kurz gekennzeichnet werden, soll jedoch der Jahresgang für die Einreisenden aller Grenzübergänge wenigstens in den Grundzügen knapp angesprochen werden. Das Verteilungsbild ist eindeutig gekennzeichnet durch die Spitze des Sommerurlaubs. Die Monate Juli und August weisen fast ein Drittel aller Grenzübertritte aus, daneben treten der flache Anstieg im Frühjahr nur durch ein sekundäres Maximum im April (Osterverkehr) und der steile Abfall in der zweiten Jahreshälfte zum November hervor. Die beiden letzten Jahresmonate liegen etwa auf gleichem Niveau.

Unter Bezugnahme auf den Jahresverlauf aller Einreisenden lassen sich 3 Gruppen von Grenzübergängen grob zusammenfassen. Von dem durchschnittlichen Jahresverlauf unterscheiden sich sehr stark die Typen A und C, wäh-

rend Typ B im wesentlichen die Jahreskurve nachzeichnet. Im einzelnen ergibt sich folgende Typebeschreibung.

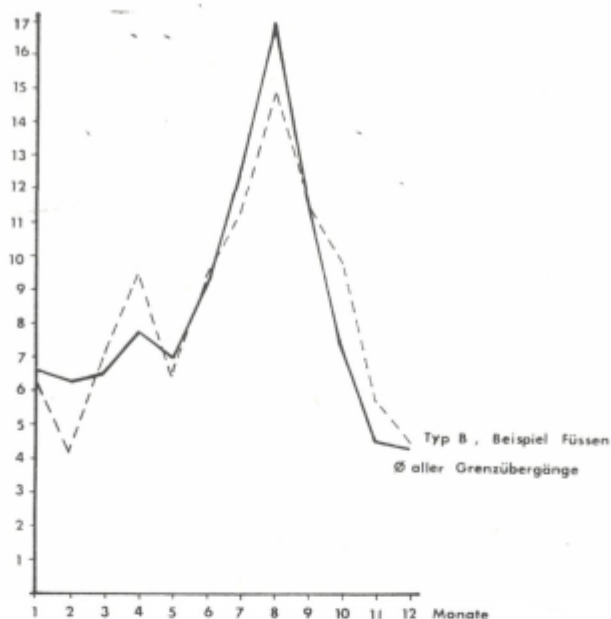
Typ A ist gekennzeichnet durch eine relativ geringe Schwankung der monatlichen Frequenz. Maximum und Minimum der Monatswerte unterscheiden sich nur bis zu 9,5%. Aufgrund eines Häufigkeitsdiagramms kann man weiter untergliedern in Subtyp A 1 mit sehr geringen Schwankungen des Verkehrs im Jahreslauf (2–6,6%) und einen Subtyp A 2 mit 7,1–9,5%, wo sich die Sommerspitze bereits stärker zu entwickeln beginnt. Von den insgesamt erfaßten 53 Grenzübergängen gehören 11 dem Subtyp A 1 (z. B. Tittmoning, Burg hausen) an, 12 zu A 2 (Oberaudorf). In beiden Fällen handelt es sich um Grenzübergänge mit stark arbeitsfunktional bestimmten Verkehrsvorgängen. Innerhalb der Gruppe A 2 weisen einige Übergänge eine stärkere Belastung im Dezember auf, z. B. die beiden Passauer Übergänge Mariahilf oder Haibach (Einkaufsverkehr).



Jahrgang des grenzüberschreitenden Einreiseverkehrs an der deutsch-österreichischen Grenze 1976

Typ B liegt sehr nahe bei dem durchschnittlichen Verkehrsblauf der gesamten deutsch-österreichischen Grenze. Monatsmaximum und Monatsminimum weisen einen Unterschied von 9,6–12,5% auf. 6 Straßen- und 3 Bahnübergänge sind in dieser Gruppe zu nennen (z. B. Greßen-Straße, Füssen). Es handelt sich bei diesem Typ um eine deutliche, aber im Vergleich zur Gesamtbelastung aller Grenzübergänge durchschnittliche relative Belastung in den Sommermonaten bei gleichzeitig beachtlicher Frühjahrsspitze und beträchtlichem Herbstanteil. Die Bahnübergänge Lindau, Kufstein und Salzburg werden hier eingeordnet, ebenso der Durchschnittswert für alle Bahnübergänge. Generell gilt die allgemeine Charakteristik der Durchschnittswerte aller Grenzübergänge für das Jahr 1976.

Typ C schließlich zeichnet sich durch außerordentlich starke Schwankungen (12,6–28,2%) im Jahresverlauf aus. Dabei bietet sich noch eine deutliche Unterteilung einer Untergruppe C 1 (12,6–14,7) und C 2 (15,7–28,2%) an.



Jahresgang des grenzüberschreitenden Einreiseverkehrs an der deutsch-österreichischen Grenze 1976

C 1, für 11 Grenzübergänge festgestellt, umfaßt zumeist die für den Wintersport stark frequentierten Übergänge bei gleichzeitig bedeutsamer Sommer Spitze (Schlechting, Reit im Winkl, aber auch Oberjoch und Walserschanz). Als einziger Bahnübergang ist Mittenwald hier erfaßt, ein Zeichen für die besondere touristische Bedeutung dieser Strecke. Die noch verbleibenden 9 Grenzübergänge der Untergruppe C 2 weisen ausgesprochene Extremsituationen der Verkehrswerte auf, wobei allen Stationen ein hoher Sommergipfel eigen ist (Extremwert: Linderhof 28,6% im Juli), aber bei einigen Stationen wird auch beträchtlicher Januarverkehr registriert (Mittenwald-Leutasch 14,4%, Sachrang 10,8%). Einen Ausnahmefall bedeutet Balderschwang mit 30,1% Januar- und 14,8% August-Werten. Der Wert von 22% Einreisen an der Station Vorderriß im September verweist auf die hohe Bedeutung des Naherholungsverkehrs für diesen Grenzübergang.

Diese Grobanalyse kann einer weiteren Untersuchung den Rahmen geben, wobei man allerdings — detaillierte Geländekenntnisse vorausgesetzt — weitere Befragungen an den Grenzen durchführen muß. Entsprechende Untersuchungen laufen zur Zeit. Ostler¹⁰ hat für den Garmischer Raum ein entsprechendes Beispiel gegeben.

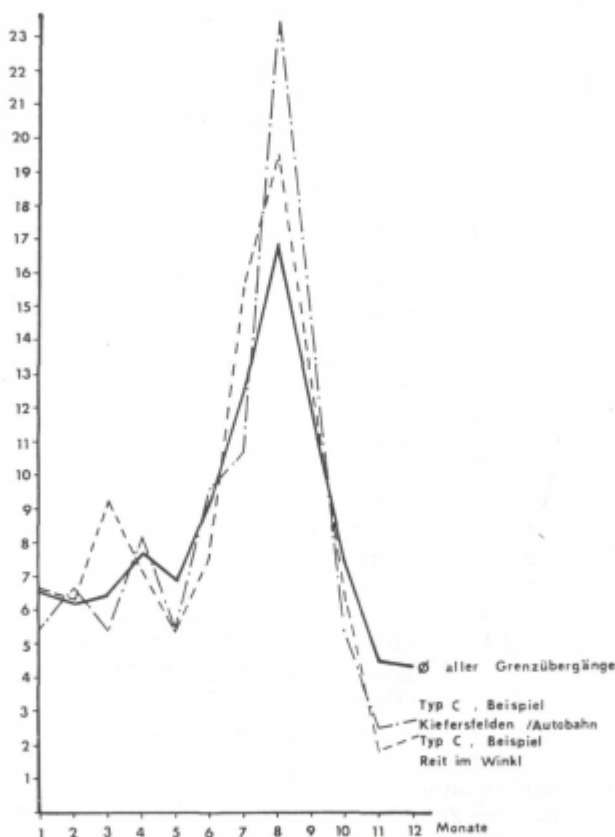
Die Ausführungen über den Grenzverkehr in seiner grundfunktionalen Bedeutung werden im Hinblick auf das gestellte Thema besonders interessant, wenn man die Aufgliederung der Typen in den Raum projiziert. Hier zeigt sich erst der Indikatorwert der vorhergehenden Überlegungen. Wiederrum grob gesprochen ergibt sich eine deutliche Gliederung des deutsch-österreichischen Grenzraumes (vgl. Karte).

Der westliche Bereich von Lindau bis Aach ist durch Typ A und B gekennzeichnet. Dies bedeutet, daß hier neben dem Freizeitverkehr besonders im Bereich Lindau auch der arbeits- vermutlich weniger der versorgungsfunktion-

nale Verkehr von Bedeutung ist, natürlich auch der Durchgangsverkehr in die Schweiz, teilweise nach Oberitalien.

In östlicher Richtung schließt sich dann eine Grenzstrecke an, die im wesentlichen durch Freizeitverkehr geprägte C-Typen — mit einigen Ausnahmen wie Oberaudorf A 2, Kieferfelden-Straße A 2, —, d. h. durch den Urlaubs- und Naherholungsverkehr bestimmt wird. Diese Grobtypisierung berücksichtigt — das sei nochmals betont — nicht die Grenzübergänge kleinerer Verkehrsmengen (unter 10.000), die stärker arbeits- und versorgungsfunktional bestimmt sein können.

Vom Steinpaß über Passau bis Wegscheid dominiert dann eindeutig der arbeitsfunktional geprägte Typ A — die Übergänge Schwarzbach/Autobahn C 1, Bayerisch-Gmain B und Schellenberg C 1 ausgenommen. Diese Aussage



Jahresgang des grenzüberschreitenden Einreiseverkehrs an der deutsch-österreichischen Grenze 1976

verweist sehr klar auf die große Bedeutung grenzüberschreitender arbeitsfunktionaler Verflechtungen zwischen Ober- und Niederbayern einerseits und den Ländern Salzburg bzw. Oberösterreich andererseits.

Dieses Verfahren könnte also als ein erster Ansatz zu einer Grobgliederung der Landesgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich im Bereiche unterschiedlicher Problemlagen sein, der aber einer vertief-

TYPISIERUNG DER DEUTSCH-ÖSTERREICHISCHEN GRENZÜBERGÄNGE

ZAHL DER EINREISENDEN 1976 IN MILL.

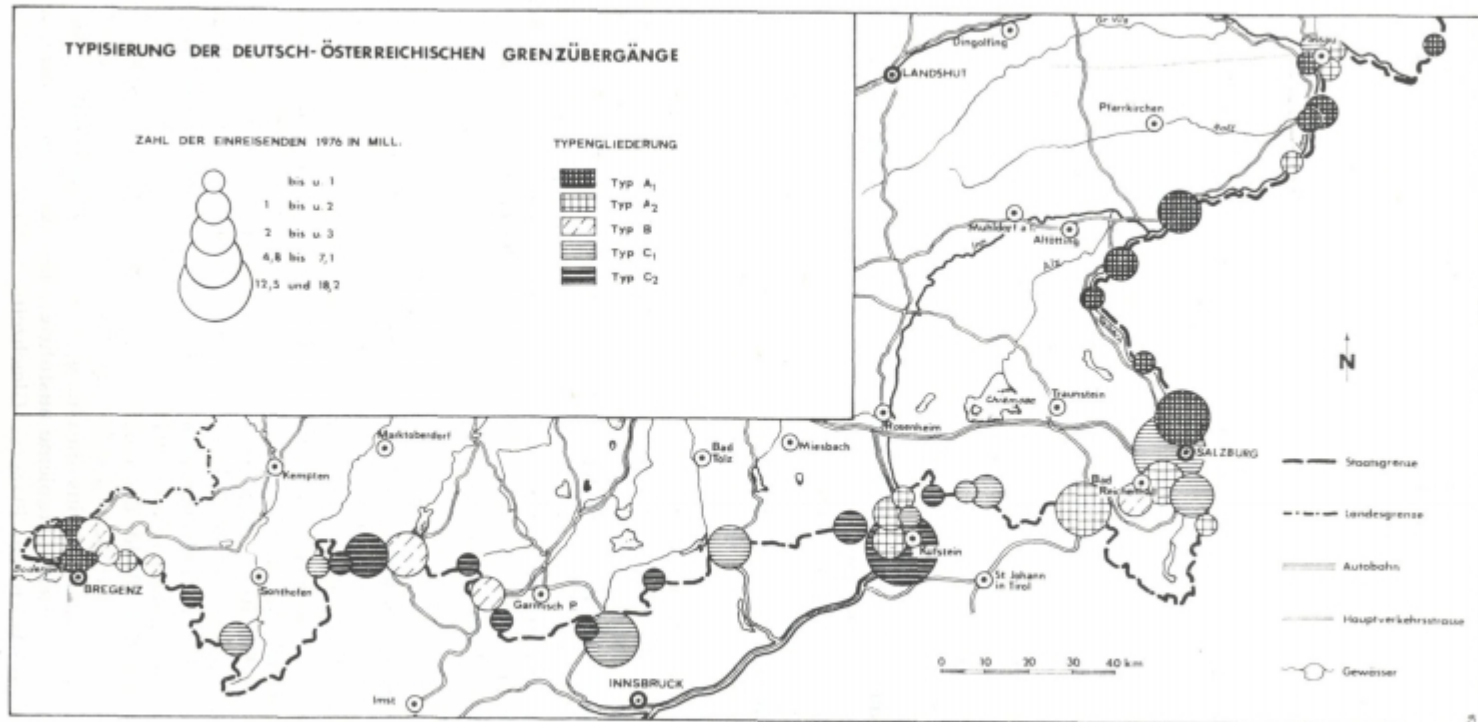


bis u. 1
1 bis u. 2
2 bis u. 3
4,8 bis 7,1
12,5 und 18,2

TYPENGLIEDERUNG



Typ A₁
Typ A₂
Typ B
Typ C₁
Typ C₂



- Staatsgrenze
- - - Landesgrenze
- Autobahn
- Hauptverkehrsstraße
- Gewässer



ten Diskussion noch bedarf. Sehr hilfreich ist auch die Beachtung ähnlicher, fundierter Untersuchungen im italienisch-jugoslawischen Grenzraum, wie sie von M. Jeršič¹² durchgeführt wurden.

IV. VORSCHLÄGE FÜR ZUKÜNFTIGE ARBEITSSCHRITTE

Fragen wir uns abschließend, welche Arbeitsschritte für die Lösung grenzüberschreitender Raumordnungsfragen in Angriff zu nehmen sind, dann müssen wir zunächst feststellen, daß unsere Kenntnisse über die tatsächlichen Problemsituationen noch durchaus verbesserungsbedürftig sind.¹⁴ Weiterhin dürfte gelten, daß für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit einerseits ein bisher noch nicht voll ausgenutzter Spielraum besteht, andererseits aber auch Formen der Zusammenarbeit existieren, die man nicht »an die große Glocke« hängt, um sie nicht zu gefährden.¹⁵ Es muß nicht immer ein Völkerrechtsvertrag sein, so wie er z. B. 1974 zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und dem Land Rheinland-Pfalz abgeschlossen wurde.

Damit die Raumordnung über die historisch bedingten gegenwärtigen Staatsgrenzen hinweg planen und tätig werden kann, sollten meines Erachtens folgende Schritte unternommen werden:

— Bereitstellung und Fortschreibung inhaltlich und zeitlich vergleichbarer statistischer Daten.

Für das Gebiet der ARGE ALP wurde ein Anfang in dieser Richtung bereits durch das Bayerische Statistische Landesamt¹⁶ gemacht. Die über die Staatsgrenzen hinweg vergleichbaren Daten wurden für diesen Raum vom Wirtschaftsgeographischen Institut der Universität München kartographisch dargestellt und mit einer Kurzinformation publiziert.

— Harmonisierung der Begriffe und Vereinheitlichung des Planungsinstrumentariums.

Dieser Schritt dient der Ausräumung von Verständigungsschwierigkeiten. Seine Verwirklichung ist eine dringend notwendige Voraussetzung für den angestrebten Erfolg.

— Genaue Lokalisierung der raumwirksamen Prozeßabläufe.

Dies bedeutet z. B. eine konkrete Erfassung der grenzüberschreitenden Verflechtungsbereiche auf Gemeindebasis. Auch sollte man beachten, daß für die Raumordnung bei einer offenen Grenze die Lage zu den Kernstrukturen urbaner Intensitätsfelder u. U. wichtiger werden kann als das Faktum Grenzlage.

— Laufende Information und Abstimmung gemeinsamer Zielvorstellungen.

Gegebenenfalls kann dies zur gemeinsamen Ausweisung von Programmgebieten führen, ein Schritt, der im gegenwärtigen Zeitpunkt vielleicht noch utopisch erscheint, aber anvisiert werden sollte.

Wenn ein Konsens zu diesen Punkten zu erreichen ist, dann dürfte auch die Verwirklichung in greifbare Nähe rücken. Die gegenseitige Bekanntgabe der eigenen Situation allein war ein erster Schritt, aber dies genügt nicht mehr. Notwendig ist die beiderseitige Abstimmung der Entwicklungsziele. Dies ist sicher zum Teil auch ohne große Institutionalisierung möglich. Dabei sollten wir nicht warten, bis die Probleme im eigenen Lande gelöst sind. Der Raum ist ein Prozeßfeld, der einer begleitenden Raumordnung bedarf. Auch sollten wir uns in Erinnerung rufen, was kürzlich der schweizerische Delegierte für Raumplanung, Marius Baschung, in Vandans im Hinblick auf die Lösung raumordnerischer Probleme ausführte: »Die Macht der Überzeugung ist die wichtigste Waffe des Planers«. Gleichzeitig scheinen mir aber diese Über-

legungen auch aus einem anderen Blickwinkel von Bedeutung: Mehr und mehr werden grenzüberschreitende Problemlösungen zu Indikatoren dafür, wieweit wir für eine europäische Integration reif sind.

LITERATURANGABEN

1. Der Bundesminister f. Raumordnung, Bauwesen u. Städtebau. Empfehlungen zur Europäischen Raumordnungspolitik, Schriftenreihe d. Bundesmin. f. Raumordnung, Bauwesen u. Städtebau, 06.009 Wolfenbüttel 1976
Der Bundesminister f. Raumordnung, Bauwesen u. Städtebau, Beirat f. Raumordnungen, Empfehlungen vom 16. 6. 1976
2. Bayer. Staatsmin. f. Landesentwicklung u. Umweltfragen, Landesentwicklungsprogramm Bayern, München 1976 (zit. als LEP)
Bayer. Staatsmin. f. Landesentwicklung u. Umweltfragen, Raumordnungsberichte 1—3, München 1972, 1974, 1976
E. Pollak Grenzüberschreitende Landesplanung in Niedersachsen Neues Archiv für Niedersachsen 4/1977, S. 331—354
3. A. Naef, Grenzüberschreitende Raumplanung, Disp. 1974/32, Seite 31 ff.
4. v. V. Sozialgeographie, Branschweig 1977
5. B. Meusburger, Die Vorarlberger Grenzgänger, Alpenkundliche Studien III, Innsbruck 1969
B. Meusburger, Die Auswirkungen der österreichisch-schweizerischen Staatsgrenze auf die Wirtschafts- u. Bevölkerungsstruktur der beiden Rheintalhälften, Mitteilung Österr. Geogr. Gesellschaft 117/III, 1975, S. 303 ff.
R. Wurzer, Raumordnung Vorarlberg, Schriftenreihe d. Instituts f. Städtebau, Raumplanung u. Raumordnung 12, Wien 1971
6. ÖROK, I. Raumordnungsbericht, ÖROK Schriftenreihe Nr. 8, Wien 1975
7. ÖROK, ÖROK — Regionalpolitik im Grenzgebiet gegenüber Bayern, ÖROK-Schriftenreihe Nr. 4, Wien 1974
ÖROK, Die Grenzgebiete Österreichs Nr. 7, Wien 1975
R. Vorwohlt, Die Lebensfähigkeit von Betrieben in grenznahen Räumen — ein Beitrag zur Standortforschung aus betriebs- u. raumwirtschaftspolitischer Sicht. Dargestellt am Beispiel des ostbayerisch-oberösterreichischen Grenzraumes, Diss. Innsbruck 1975
Österreichisches Institut für Raumplanung, Regionalplanung Innviertel — Voruntersuchung, Auswirkungen von Entwicklungen im bayerischen Raum, Wien 1973
O. Lackinger, Die Pendelwanderung aus Oberösterreich in die BRD Veröffentlichung d. Österr. Instituts f. Arbeitsmarktpolitik, Heft 10, Linz 1972
R. Lidauer, Die Grenzgänger entlang der salzburgischbayerischen Grenze, Mitteilungen Geogr. Gesellschaft Wien, 1965 S. 145 ff.
Amt der Salzburger Landesregierung, Entwicklungsplan der Stadt Salzburg und ihres Umlandes, Salzburg 1971
K. Stiglbauer und O. Lackinger, Zentrale Orte im Grenzraum, Institut für Raumordnung und Umweltgestaltung, Band 5, Linz 1977
8. R. Reinisch, Grenzüberschreitendes Zentrum Braunau-Simbach, Bereiche zur Raumforschung und Raumplanung, 1972/4, S. 10
R. Reinisch, Raumordnung im Grenzbereich, Bereiche zur Raumforschung und Raumplanung 1974, 5/6, S. 40 ff.
9. Bayer. Landesamt f. Wasserwirtschaft, Gewässerschutztechnische Studie zur Reinhaltung des Chiemsees, München 1976
10. J. A. Ostler, Der grenzüberschreitende Verkehr in der BRD unter besonderer Berücksichtigung d. Garmisch-Partenkirchner Raumes, Dipl.-Arbeit unter Leitung v. Prof. Dr. K. Ruppert, WGI München 1972
11. J. Maier, Zur Geographie verkehrsräumlicher Aktivitäten, MSSW Band 17, Kallmünz 1976
12. J. R. Dorfwirth u. K. K. Schächterle, Verkehrsuntersuchung deutsch-österreich. Grenzraum, Band 1, Wien 1971
M. Jeršič, Odprtost mej kot dejavnik v razvoju slovenskih obmejnih regij, Ljubljana 1970
Vgl. auch die verschiedenen Artikel der V. Journées des Géographes de la Touraine 1966, Lille 1976

13. Stat. Bundesamt Wiesbaden, Fachserie F Reiche 8, Reiseverkehr, IV Grenzüberschreitender Reiseverkehr, Stuttgart und Mainz 1976
14. V. Malchus, Die Zusammenarbeit europäischer Grenzgebiete, Staßbourg 1975, Partnerschaft an europäischen Grenzen, Europäische Schriften Bd. 39/40, Bonn 1975
F. Heigl (Hrsg.) Probleme grenznahe Räume I u. II, Schriftenreihe des Institutes für Städtebau u. Raumordnung, Heft 1 u. 2, Innsbruck 1973 u. 1974
H. G. Niemeier, Das Recht der Raumordnung und Landesplanung in der BRD, Abhandlung d. Akademie f. Raumforschung u. Landesplanung, Bd. 1975, Hannover 1976
LAG Bayern und Österr. Gesellschaft f. Landesforschung u. Landesplanung, Raumordnungsfragen im österreich-bayerischen Grenzgebiet, Wien o. J.
15. F. C. Seifarth, Grenzüberschreitende Verwaltung im europäischen Einigungsprozeß, Der Landkreis 10/1976, S. 403 ff.
16. Bayerisch. Statistisches Landesamt, Strukturdaten Arbeitsgemeinschaft Alpenländer, München 1975

Karl Ruppert

PROBLEMI OBMEJNE REGIJE PROSTORSKO-PLANSKI VIDIKI V NEMŠKO-AVSTRIJSKEM OBMEJNEM PROSTORU

V zadnjem času so se med različnimi evropskimi državami izoblikovala obmejna območja z intenzivnimi prekomejnimi komunikacijami. Zlasti tam, kjer so na obeh straneh meje razlike na področju dela, nakupovanja in prostega časa. Z izboljšanim prometom so se pogosto razvila relativno stabilna razmerja, ki so često povod za prostorsko urejanje.

Če si s tega vidika ogledamo dosedanje uradne objave v ZRN, ne zasledimo preveč opozoril na vidike prostorskega planiranja v zvezi z mejnimi prehodi. Šele v zadnjem času gre za močnejše nagnjenje k evropski politiki prostorskega urejanja in s tem tudi za očitnejše upoštevanje evropskih obmejnih območij. Vsekakor je treba tudi ugotoviti, da so na spodnjih upravnih ravneh že pogosto reševali navedena problemska stališča.

To poročilo pojasnjuje nastanek obmejnih prepletajočih se prostorov v okviru celotnih družbenih sprememb. Gre za fizično-geografska, še bolj pa socialno-geografska prepletanja v okviru prostorsko-ureditvene perspektive. Pri tem so upoštrevane različne problemske razmere (velikost, posebna zvrst, položaj na področju urbanitete).

Končno poskuša poročilo v grobem razčleniti nemško-avstrijsko obmejno območje po prevladujočih značilnih funkcionalnih prepletanj. Izhodiščno razmišljanje je naslednje:

Razširitev osnovnih funkcionalnih prostorov prepletanja je vodila zlasti na območjih odprtih meja do razvoja relativno stabilnih odnosov. Če sprejmemo to razširitev na podlagi uradne statistike, nam še vedno preostane veliko želja.

Na drugi strani pa nudi ritem letnih prometnih tokov prvo grobo orientacijo, da na podlagi tipiziranega opazovanja mejnih prehodov kar najbližje spoznamo poseben potovalni namen.

Na podlagi drugih, v literaturi znanih primerov, so upoštevaše omenjene hipoteze tipizirali mejne prehode po amplitudah in sezonskih nihanjih prehodov čez mejo na nemško-avstrijski meji.

Hipoteze so naslednje:

1. Volumen zajetega prometa izraža v potovalno šibkejših mesecih pretežno poslovni in nakupovalni promet.
2. Nakupovalni promet vpliva na število mejnih prehodov zlasti v decembru.
3. Relativne konice od januarja do marca povzročata zimski dopust in zimsko športni promet, od junija do avgusta pa letni dopust.
4. Bližnji promet zaradi oddiha izravnalno vpliva na razdelitveno sliko s povečanjem spomladi in v pozni jeseni oziroma pozimi.
5. Delovno funkcionalni prometni tokovi kažejo le relativno pičla nihanja.

Rezultat te tipizacije je na koncu kartografsko določen. Dovoljuje prvo grobo razčlenitev nemško-avstrijskega obmejnega območja na štiri velike odseke, za katere je značilno prevladovanje določenih prometnih tokov. Izbrani tipi so vsakič prikazani v primerjavi s celotno krivuljo vseh mejnih prehodov.

Za zaključek so navedeni predlogi, ki naj bi služili lažji izvedbi prostorskega planiranja mejnih prehodov.