

Zusammenfassung

Die grenzübergreifenden Verflechtungsbeziehungen in der deutsch-polnisch-tschechischen Oder-Neiße-Grenzregion haben seit 1989 einen enormen Bedeutungszuwachs erlangt. Dies hängt ganz eng mit dem fortschreitenden europäischen Integrationsprozess und der Durchsetzung der europäischen Grundfreiheiten zusammen, wobei die seit 2011 bestehende, uneingeschränkte Arbeitnehmerfreizügigkeit nochmals zu einem deutlichen Schub geführt hat. So ist es für die dortige Bevölkerung heute gelebte Realität, im Nachbarland zu arbeiten, zu wohnen, einzukaufen oder Freizeitaktivitäten nachzugehen.

Das damit verbundene Mobilitätsbedürfnis findet seinen Ausdruck in erster Linie in der Zunahme des Individualverkehrs. Die öffentlichen Verkehrssysteme haben mit der politischen und wirtschaftlichen Systemwende nach 1989 einen tiefgreifenden Wandel durchlaufen, der in allen drei Ländern mit einem substanziellen Bedeutungsverlust verbunden war. Infolgedessen kam es auch bei der Bahn, die bis dahin den dominierenden Verkehrsträger darstellte, zu einer unterschiedlich stark ausgeprägten Schrumpfung des Netzes und des Verkehrsangebotes.

In der Zwischenzeit wurden in Zusammenhang mit der Liberalisierung und Harmonisierung des europäischen Verkehrsmarktes umfassende Reformen umgesetzt, die eine Grundlage für den Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs geschaffen haben. Dieser erfährt im Zuge des Klimawandels und des Ausstiegs aus fossilen Energiequellen auch eine politische Priorisierung, was jedoch vielerorts noch nicht dazu geführt hat, dass für die in den Grenzregionen beheimatete Bevölkerung ein adäquates Verkehrsangebot besteht.

Die vorliegende Dissertation leistet einen Beitrag zum Disziplinen übergreifenden Verständnis des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs, indem sie sich dem Forschungsgegenstand aus einem historischen Blickwinkel nähert und damit das Bewusstsein für die langfristigen Entwicklungslinien schärft. Mit der vertiefenden Fallstudie zur Euroregion Neisse-Nisa-Nysa wird ein regionaler Schwerpunkt gesetzt, der zu einer auf urbane Räume zentrierten Raumordnungs- und Verkehrspolitik etwas hinzufügen will.

Die Sekundärdatenerhebung, die Historie und Gegenwart gleichsam umfasst, bereitet die Grundlage für einen umfangreichen Diskurs mit regional zuständigen Akteuren aus Verwaltung, Politik und Verkehr. Dieser stellt einen wesentlichen methodischen Kern der Arbeit dar und wird von einer Bürgerbefragung als quantitatives Element ergänzt, sodass sowohl die Experten- als auch die Nutzenperspektive eingenommen wird. Als Ergebnis werden zudem Maßnahmen und Handlungsempfehlungen abgeleitet, die sich an die handelnden Akteure auf regionaler, nationaler sowie europäischer Ebene richten, wobei der Fokus auf Raumordnung und Verkehrspolitik gelegt wird.

Eine wesentliche Erkenntnis der Arbeit beinhaltet gleichwohl eine Forderung: Der nachgewiesenen Zunahme der grenzübergreifenden Verflechtungsbezie-

hungen kann vor dem Hintergrund der verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen nur mit einem deutlichen Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsnetzes begegnet werden. Die Eisenbahn, die ihre Leistungsfähigkeit in der Vergangenheit vielfach unter Beweis gestellt hat und unter dem Stichwort Regionalisierung vielerorts eine Renaissance erfahren hat, kann zukünftig auch im grenzüberschreitenden Verkehr eine tragende Rolle übernehmen, sofern es gelingt, die bestehenden Teilnetze zu erweitern und unter Anwendung definierter Angebots- und Qualitätsstandards besser miteinander zu verknüpfen.

Dabei müssen die vorhandenen Instrumente deutlich stärker auf die Bedürfnisse der Grenzregionen ausgerichtet und die Entscheidungs- und Handlungskompetenzen vor Ort gestärkt werden. Während der Abbau der bestehenden infrastrukturellen Defizite und regulatorischen Hindernisse – gesteuert durch die nationalstaatlichen und europäischen Ebenen – vielfach erst mittel- bis langfristig zu spürbaren Verbesserungen führen dürfte, sollten die sich kurzfristig ergebenden Entwicklungspotenziale viel stärker genutzt werden, um ein grenzüberschreitendes öffentliches Verkehrsnetz zu etablieren, dass der heutigen Lebensrealität der Bevölkerung in den Grenzregionen besser entspricht.

Abstract

Cross-border interdependencies in the German-Polish-Czech Oder-Neisse border region have grown enormously in importance since 1989. This is closely linked to the ongoing process of European integration and the implementation of fundamental European freedoms, whereby the unrestricted free movement of labour in place since 2011 has led to a further significant boost. It has become a reality for the local population to work, live, shop and pursue leisure activities in their neighbouring country.

The associated need for mobility is primarily expressed in the increase in private transport. Public transport systems underwent a profound change with the political and economic system change after 1989, which was associated with a substantial loss of importance in all three countries. As a result, the railways, which until then had been the dominant mode of transport, also saw their network and transport services shrink to varying degrees.

In the meantime, comprehensive reforms have been implemented in connection with the liberalisation and harmonisation of the European transport market, creating a basis for the expansion of cross-border rail passenger transport, which is being given political priority in times of climate change and the phasing out of fossil fuels. However, in many areas this has not yet led to adequate transport services for the population living in the border regions.

This dissertation makes a contribution to the interdisciplinary understanding of cross-border public transport by approaching the subject of research from a historical perspective and thus raising awareness of the long-term contexts of development. With the in-depth case study on the Neisse-Nisa-Nysa Euroregion, a counterpoint is set to a spatial planning and transport policy which is predominantly centred on urban areas.

The extensive secondary data collection, which covers both the past and the present, provides the basis for a comprehensive discourse with regionally responsible actors from administration, politics and transport, which represents an essential methodological core of the work and is supplemented by a citizen survey as a quantitative element, so that both the expert and the user perspective are taken. As a result, measures and recommendations for action are also derived, which are aimed at the actors involved at regional, national and European level, with a focus on spatial planning and transport policy.

A key finding of the study is that the proven increase in cross-border interdependencies can only be met with a significant expansion of the cross-border public transport network against the background of transport and environmental policy objectives. The railways, which have proven their efficiency many times in the past and have experienced a renaissance in many places under the heading of regionalisation, can also play a leading role in cross-border transport in the future, provided that it is possible to expand the existing sub-networks and link them better with each other by applying defined service and quality standards.

In doing so, the existing instruments must be much more closely aligned with the needs of the border regions and local decision-making and action competences must be strengthened. While the reduction of existing infrastructural deficits and regulatory obstacles – controlled by the national and European levels - will in many cases only lead to noticeable improvements in the medium to long term, the development potential that arises in the short term should be utilised to a much greater extent in order to establish a cross-border public transport network that better reflects the current lifestyles of the population in the border regions.