

## Die durch die Staatsgrenze geschaffenen rechtlichen und physischen Hindernisse bei der Entwicklung einer postsozialistischen Grenzregion im Slowakisch-Ungarischen Schengen-Grenzabschnitt

Kata Feketéné Benkó

### Abstract

*Die trennende Funktion von Staatsgrenzen beschränkt sich in den westlichen Ländern immer mehr auf Aufgaben, die eng mit der Staatsgewalt verbunden sind, denn wenn eine Grenze zwei Gebiete trennt, verlangsamt sich die Entwicklung in den isolierten Gebieten und periphere Phänomene werden entscheidend. Gut überschaubare Grenzen sind nicht nur wirtschaftsfördernd, sondern fördern auch die Entwicklung der Grenzregion: Verkehr und Mobilität tragen zur Verbreitung von Innovationen bei.*

*Um effektive Entwicklungsrichtungen für durch Grenzen getrennte Gebiete zu bestimmen, ist es notwendig, mehrere Phänomene kennenzulernen. Die unterschiedlichen Ausprägungen, Verhaltensweisen und Auswirkungen unterschiedlicher Grenzen auf den Grenzraum weisen überall ähnliche Merkmale auf. Ein umfassendes Verständnis der Ergebnisse regionaler Forschung sowie des vorhandenen Wissens über Einzugsgebiete kann die Voraussetzungen für die Entwicklung des betreffenden Grenzabschnitts fördern. Im Falle der heutigen Grenzen Ungarns hilft die Kenntnis der historischen Vorgeschichte insofern, als die bestehenden Staatsgrenzen funktionale Einzugsgebiete und Regionen in zwei Teile zerschnitten, deren Entwicklung dadurch wesentlich bestimmt wurde. Die Verwaltungsregionen der neuen Staatsorganisationen wurden daher in Funktionsregionen unterteilt, und in fast allen Fällen fielen aufgrund der Zugehörigkeit zu einem separaten Staat, unterschiedlicher nationaler Regelungen und der Unpassierbarkeit der Grenze die bisherigen organischen Verbindungen zwischen den Teilen weg (Tóth, 2003). Der untersuchte Grenzabschnitt, in erster Linie der nördliche Kreis des Komitats Nógrád und zugleich Staatsgrenze und Region, zeichnet sich dadurch aus, dass das Städtetz typischerweise durch Klein- und Mittelstädte geprägt ist. Es fehlt eine wirkliche zentrale Stadt, die als soziales und wirtschaftliches Zentrum fungiert und die Entwicklung der Region lenken würde. Die Entwicklungs- und Entwicklungsrichtungen kleinerer Städte nahezu gleicher Größe weisen nicht in die gleiche Richtung, was zu weiteren Schwierigkeiten in der regionalen Entwicklung führen kann.*

*Aufgrund der neuen Staatsgrenzen entstand eine in zwei Teile geteilte Region, das „Palócland“, das sich entlang der slowakisch-ungarischen Grenze entwickelte und zu einem Randgebiet beider Länder wurde. Betrachtet man den weiteren Bereich des mittleren Grenzabschnitts, so waren es nicht nur die Staatsgrenzen, die der Region ein Trauma zufügten, sondern auch das plötzliche Wachstum der temporären Erfolgssbereiche der technischen Entwicklung – die rasante Entwicklung und Auswirkungen des Bergbaus und der Schwerindustrie - gefolgt von einem ebenso schnellen Rückgang. In etwa einem Jahrhundert wuchs Salgótarján von einem Dorf mit einigen hundert Einwohnern zu einer Stadt mit mehreren tausend Einwohnern im Untersuchungsgebiet und wurde zur dominierenden Industriesiedlung des Komitats Nógrád, wobei es den Titel der Kreisstadt von Balassagyarmat übernahm. Beide Städte, die im Leben des Kreises eine zentrale Rolle spielten, verloren fast die Hälfte ihres Einzugsgebiets und wurden zu den Städten des Rückbaus.*

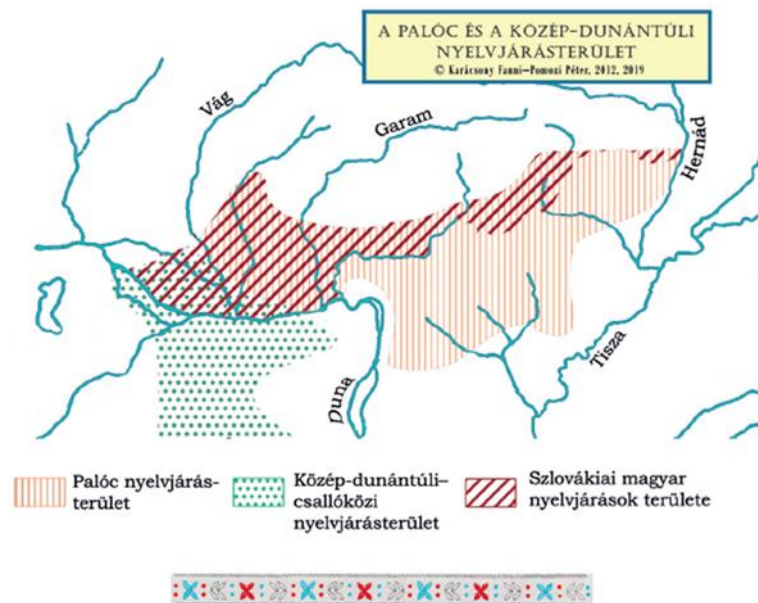
*Ziel der Forschung ist es, eine mögliche Entwicklungsrichtung der durch die kulturelle Rolle definierten Region mit Hilfe des verbesserten Verkehrssystems zu bestimmen, das das Wachstum der Wirtschaft, vor allem der lokalen Wirtschaft und des Tourismus, ermöglicht. Das Fehlen fehlender Verkehrsverbindungen zwischen den Siedlungen behindert die Einheitlichkeit der Funktionsweise der Region, obwohl gesetzliche Möglichkeiten zur Erweiterung der Verkehrsmöglichkeiten bestehen.*

**Descriptor:** *Grenzen zwischen postsozialistischen Staaten, Interoperabilität der Grenzen, Grenzüberschreitender Verkehr, Verzerrungen städtischer Einzugsgebiete, Region Palóc*

**JEL:** R51

## Einleitung

Die Zugehörigkeit zu einer nationalen Gruppe stärkt das Gefühl der territorialen Identität, und dieses Zugehörigkeitsgefühl bleibt bestehen, auch wenn die geografische Einheit später durch eine Grenze geteilt wird. Nach der ungarischen Ethnographie bezeichnet Folklore die geistige Kultur der Bauernschaft. Laut Károly Viski ist das zentrale Gebiet von Palócság die Mátra-Region, sie erstreckt sich jedoch bis zu den Bergen Börzsöny, Karancs und Bükk. Im Norden markiert die slowakisch-ungarische Sprachgrenze deutlich ihre Grenze. Interessant ist, dass das Wort palóc selbst slawischen Ursprungs ist. Sie versuchen, die Verbreitung des Palócs unter anderem anhand des Dialekts zu bestimmen, dessen mögliche Verbreitungsgebiete in Abbildung 1 dargestellt sind.



**Abbildung 1. Das Palóc-Dialektgebiet**

*Quelle: Pomozsi, 2019.*

Die gesellschaftliche Organisation der Region Palóc ist äußerst stark von Verwandtschafts- und Blutsbanden geprägt, was durch die Teilung der Region durch die Staatsgrenze noch deutlicher wurde. Es wurden nicht nur familiäre und verwandtschaftliche Bindungen zerstört, sondern auch alle Arten von Beziehungen, die über die Grenze hinausgegangen wären. Dadurch wurde das Grenzgebiet zu einem „Rückstaugebiet“, obwohl tatsächlich auch Rückstausiedlungen entstanden, wurde das Gebiet im Sinne einer größeren Fläche unpassierbar. All dies hatte Auswirkungen auf die sozialen, wirtschaftlichen und kommerziellen Beziehungen, deren Entwicklung zum Stillstand kam, und dies wirkte sich negativ auf das Wachstum des Gebiets auf beiden Seiten der Grenze aus.

Heute weisen die betroffenen Siedlungen in der Südslowakei und im Norden Ungarns ungünstige Indikatoren auf, die Siedlungen entlang des Flusses Ipoly in Nógrád, im nördlichen Teil

des Komitats Pest, im Bezirk Nyitra und im Bezirk Besztercebánya gehören zu den Siedlungen mit den schlechtesten Indikatoren.

Das untersuchte Gebiet erlitt im letzten Jahrhundert zwei schwere Rückschläge: aus einer funktionierenden Gebietseinheit wurden zwei nicht funktionierende Gebiete, und dann kam es zu einer wirtschaftlichen Umstrukturierung und einem anschließenden Niedergang. Der wirtschaftliche Umbau war nicht erfolgreich, die Region hatte sich noch nicht über die konkrete Entwicklungsrichtung entschieden und keine Strategie dafür erstellt.

Schwierigkeiten bei der Entwicklung der Region werden dadurch verursacht, dass das Siedlungsnetz fragmentiert ist und Salgótarján, die bevölkerungsreichste Stadt unter den Städten, die im Rahmen der Untersuchung als Teil des geografischen Schwerpunktgebiets betrachtet wurde, ist. Die Landwirtschaft dominierte schon immer die Wirtschaftsstruktur der Region, und die auf lokaler Kohle basierende Schwer- und ergänzende Leichtindustrie war nur für einige Jahrzehnte von Bedeutung. Im Bereich des „Palóc-Beckens“ gibt es keine größeren Hochschulen, die Forschungswerkstatt, die der Entwicklung und damit dem Erhalt der hochqualifizierten Arbeitskräfte dient, liegt in den weiter entfernten größeren Städten. Heutzutage ist der Landkreis Nógrád der einzige Landkreis in Ungarn, der weder über eine echte Hochschuleinrichtung noch über echte Entwicklungen im Verkehrswesen verfügt.

Die Städte, die dem „Palóc-Becken“ am nächsten liegen, sind Miskolc, Eger, Gyöngyös, Gödöllő, Budapest, Vác, Székesfehérvár, Esztergom, Selmechánya, Zólyom, Besztercebánya, Kassa und Sárospatak. In Salgótarján befindet sich die ausgelagerte Abteilung einer einzelnen Hochschule, der Fakultät der Universität Óbuda, die folgende Studiengänge anbietet: IT-Ingenieurwesen BSc Vollzeit und Korrespondenz, auch in dualer Ausbildung, Wirtschaftswissenschaften und Management BSc Vollzeit, Handel und Marketing BSc Vollzeit und Elektrotechnik Bprof Vollzeit und Fernstudium (Universität Óbuda, 2024). Um die jungen Menschen an ihrem Arbeitsplatz zu halten, gibt es Vereinbarungen mit mehreren Kreisarbeitgebern. Die Ausbildungsstruktur selbst steht jedoch nicht unbedingt im Einklang mit den Entwicklungsrichtungen der Kreisstadt, des Kreises und der Region.

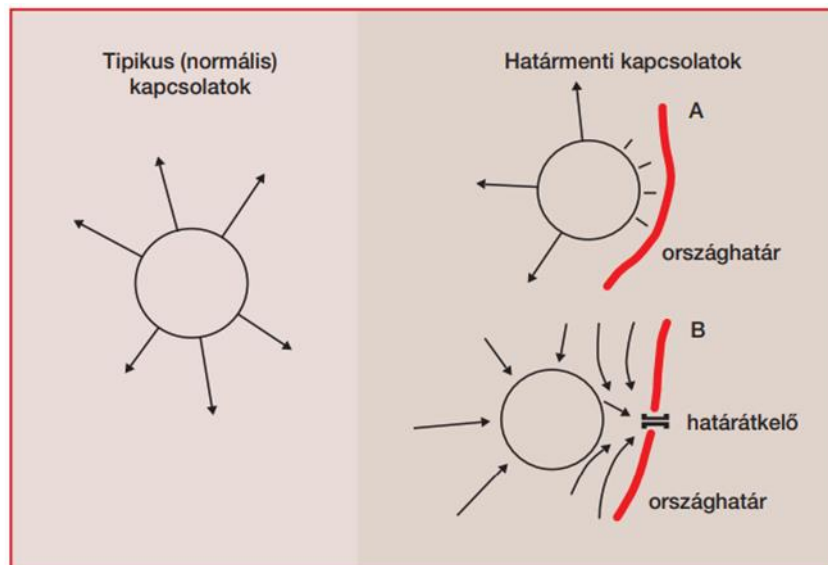
### ***Literaturübersicht***

Bei der Entwicklung von durch Grenzen zweigeteilten Regionen habe ich vor allem die Literatur zweier Hauptgebiete, die Ergebnisse der Grenzforschung und die umfangreiche Literatur der Raumstrukturforschung, eingesehen. Die weitreichenden Studien der Raumstrukturforschung basieren grundsätzlich auf mathematisch-physikalischen Modellen, da die Beziehungen zwischen den Siedlungen, aus denen die regionalen Räume bestehen, durch die internen räumlichen Beziehungen geprägt sind. Die Einzugsgebiete, die Bausteine von Regionen, sind eine von der öffentlichen Verwaltung – und in diesem Fall von Staatsgrenzen – unabhängige Kategorie, die durch das alltägliche Verhältnis zwischen Stadt und Land bestimmt wird und in dem individuelle Entscheidungen von Bedeutung sind (Bujdosó, 2003), die in diesem Fall stark durch die Staatsgrenze begrenzt sind.

Während die Forscher versuchten, die Abgrenzung der Einzugsgebiete anhand verschiedener Phänomene zu bestimmen, immer entsprechend den technischen Standards der jeweiligen Zeit, gewinnt heutzutage auch die Untersuchung des Verkehrsverhaltens immer mehr an Bedeutung. József Pál Lieszkovszky (2020) Bei der Untersuchung der Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel in den ländlichen Gebieten unseres Landes untersuchte er die Einzugsgebiete, die auch im Grenzgebiet zukunftsweisend sein können, erstellte die Dissertation jedoch auf der Grundlage bestehender Dienstleistungen. Diese grenzüberschreitenden Dienstleistungen fehlen jedoch im Grenzgebiet.

Regionen sind daher komplexe Systeme, die neben allgemeinen Gemeinsamkeiten jeweils ein spezifisches internes Beziehungssystem aufweisen (Pál & al., 2010), das Siedlungen und deren natürliches Einzugsgebiet sowie die darauf aufgebauten Regionen umfasst. Durch die Aufteilung dieser spontan gebildeten Regionen auf der Grundlage der Interessen der Staatsmacht entstehen Bezirke, die schwer zu verwalten und mit Problemen behaftet sind. Zu den Markenzeichen der Region zählen ein langfristiges Zusammenleben, Traditionen und gemeinsame Werte, die eine zusammenhaltende Kraft darstellen (Tóth, 2003). Der Palócság ist eine solche charakteristische Einheit des Bottom-up-Raums, der typischerweise durch den unangemessen aufgeteilten Raum – kontrolliert von oben – und die schlechten Grenzabgrenzungen gekennzeichnet ist, wodurch beide Teile des Palóc-Landes zerschnitten wurden in zwei davon sind zu Randgebieten geworden.

Im System der internationalen strategischen Beziehungen identifizierte Tóth (2003) drei Hauptbereiche der nördlichen strategischen Richtung, von denen der zweite das untersuchte Gebiet betrifft. Die Stärkung des regionalen Verbindungsnetzes zwischen der ungarischen Hauptstadt und der Region Zentralslowakei umfasst die Grenzregion Ipoly und die Region Palóc, wo die Grenzen die Möglichkeit der Herstellung von Verbindungen behindern. Die Entwicklung der getrennten Gebiete entlang der osteuropäischen Grenzen kann nur einseitig sein, da die Beziehungen nicht vervollständigt werden können. Abbildung 1 zeigt die schematische Darstellung der Attraktionsbezirke ohne Grenzen und der durch Grenzen verkürzten. Die Abbildung verdeutlicht die Charakteristika der für das Untersuchungsgebiet charakteristischen räumlichen Struktur, die auch heute noch vorhanden ist, wenn auch in Auflockerung.



**Abbildung 2. Formen räumlicher Beziehungen**

*Quelle: Tóth, 2003.*

Die Arbeiten von O. J. Martinez (1974) und P. Hagget sind die am häufigsten zitierte Literatur zur Trennfunktion von Grenzen und zum Verhältnis zwischen Grenzgebieten. P. Hagget (1979) unterschied im Hinblick auf die Bildung von Grenztypen die „auferlegte Grenze“, also jene Grenzen, die Verwaltungsregionen schaffen, die funktionale Regionen nicht berücksichtigen. Laut O. J. Martinez kann die Grenze völlig teilend sein, es kommt auch zu militärischen Aktionen, was laut Hagget am häufigsten entlang der „auferlegten“ Grenzen vorkommt, etwa im Karpatenbecken II. Die entfremdete Grenzregion war typisch für die neuen Grenzen nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die nächste Phase der konvergierenden Grenzregionen ist die „koexistierende“ Grenzregion, die einen Übergang zur „gegenseitig kooperierenden Grenzregion“ darstellt. Bei ersteren sind außenpolitische Beziehungen charakteristisch, bei letzteren entwickeln sich spürbare Beziehungen auch in städtischen Einzugsgebieten. Ziel ist es auch, integrierte Grenzregionen im untersuchten Gebiet zu schaffen, in denen ein hohes Maß an stabiler wirtschaftlicher und politischer Zusammenarbeit charakteristisch ist, die Volkswirtschaften der beiden Grenzregionen gemischt sind, was auch sehr tiefe soziale Beziehungen voraussetzt.

Laut Gyula Prinz (1944) sind Grenzen und regionale Entwicklung optimal konsistent: „In den meisten Fällen ist die Grenze ein breiter Streifen (Limes), darüber hinaus ist es ein gemeinsamer Grenzstreifen zweier Gebietseinheiten, innerhalb dessen sich das Ergebnis ergibt.“ Der politische Kampf ist die Grenzlinie (finis)“. Die von der Europäischen Kommission erstellte CBPT-Studie (im Folgenden: CBPT) definierte den Grenzstreifen in einer Entfernung von 25 km von der Grenzlinie, was ich bei der Untersuchung berücksichtigt habe (CBPT, 2021).

### ***Material und methode***

Im Zuge der Recherche habe ich mich vor allem mit Hilfe einer Kartenanalyse mit dem Siedlungs- und Verkehrsnetz des Gebietes befasst, das dabei helfen kann, Entwicklungsrichtungen auch unter Berücksichtigung der Veränderungen der seitdem vergangenen Zeit zu bestimmen. Historische Karten – militärische Vermessungen – haben gezeigt, dass die Entwicklung des Verkehrsnetzes die regionalen und siedlungsübergreifenden Beziehungen widerspiegelt, sodass das Straßennetz und das Eisenbahnnetz in einer Region ohne Grenzen dazu beitragen, etwas über die sich natürlich entwickelnden Einzugsgebiete zu erfahren.

Während des Besuchs vor Ort halfen Interviews mit der Bevölkerung der Region dabei, diejenigen Transportbedürfnisse zu identifizieren, die nicht durch statistische Daten abgedeckt sind, aber bestehen oder einen Bedarf darstellen, der bisher nicht entdeckt wurde.

Der Zugang zu den mit dem Grenzübertritt verbundenen Daten wurde durch die Erkundung der erreichten und bekannten Dienstleister im Rahmen der Personenbeförderungsdienstleistung als nichtöffentlicher Dienst erleichtert, was einer weiteren Recherche bedarf. Daten zum grenzüberschreitenden Individualverkehr liegen nicht vor, da es aufgrund der Maßnahmen zur Beseitigung administrativer Hürden zur Erleichterung des Grenzübertritts an den Schengen-Grenzen kein Instrument zur gezielten Erfassung des Verkehrs an Grenzübergangsstellen gibt. Was die öffentlichen Personenverkehrsdienste anbelangt, beträgt die Zahl der beförderten Personen im Personenverkehr mit Grenzübertritt 0 Personen, wenn man bedenkt, dass es im Grenzabschnitt zwischen Szob und Miskolc keinen grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehrsdienst gibt.

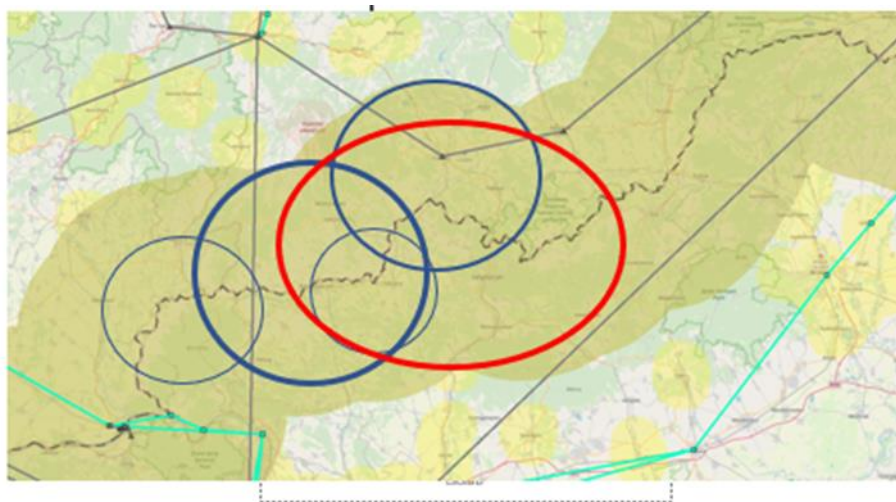
Um ein vergleichendes Verständnis der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste zu erlangen, haben die Studien und die interaktive Karte des CBPT dazu beigetragen, den Mangel an grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsdiensten, die es heute gibt, sowie die Merkmale staatlicher öffentlicher Dienste innerhalb der Grenzen zu verstehen (Volanbusz, 2023, MÁV 2023, sadzv 2023).

Um die Attraktionsbezirke zu bestimmen, habe ich das einfachste Modell erstellt, das in der Regionalforschung verwendet wird, die Bezirke, die auf der Grundlage der Newtonschen Schwerkrafttheorie bestimmt wurden, was durch die Ergebnisse der Erfahrung und der Alsó-Ipolymente-Forschung 2022 der Lakitelek-Volksuniversität unterstützt wurde. Das 1929 von W.J. Reilly verwendete Verfahren berechnet die Größe des Einzugsgebiets anhand der Entfernung und Masse –

bei Siedlungen anhand der Größe der Siedlung, der Bevölkerung oder der Dienstleistungen – (Reilly, 1929), was auch bei der Ausweisung des Einzugsgebiets hilft durch Grenzen getrennt.

### ***Ergebnisse***

Während der Untersuchung habe ich die Einzugsgebiete mithilfe des einfachsten Newtonschen Schwerkraftmodells definiert, so dass die Einzugsgebiete einander überlappen können, wobei ich mich auf den schmalen Grenzbereich des Palóc-Landes konzentrierte, wo das Problem aufgrund der trennenden Rolle der Grenzen sind am messbarsten. Die in Abbildung 3 dargestellten entwickelten Bezirke sind hypothetisch, da die Siedlungen auf der anderen Seite der Grenze unter anderem aufgrund mangelnder Infrastruktur und Verkehrsdienstleistungen nicht vollständig an die Stadt angeschlossen werden können.



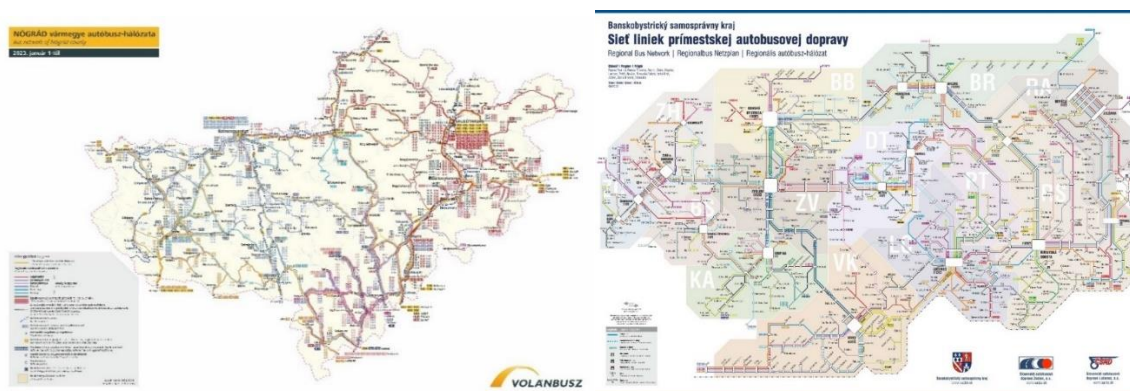
**Abbildung 3. Hypothetische Einzugsgebiete von Grenzstädten basierend auf der Newtonschen Gravitationstheorie.**

*Quelle: Eigene Bearbeitung (2023)*

Unter den Vorkommen spezifischer Formen grenzüberschreitender Ströme können wir die Bevölkerung erwähnen, die in Ungarn lebt und arbeitet, aber in der Slowakei lebt und umgekehrt. Bei der individuellen Datenerhebung wurde der erhebliche Pendelaufwand aufgrund von Besuchen verschiedener Dienste, Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen deutlich, für den derzeit Untersuchungen an einer nicht repräsentativen Bevölkerung durchgeführt wurden, da in den verschiedenen Interviews der Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln bekannt wurde .

Im öffentlichen Verkehr innerhalb der Staatsgrenzen wird großer Wert darauf gelegt, dass jede Siedlung unabhängig von der Größe und dem rechtlichen Status der Siedlung über mindestens einige Wege erreichbar ist, was in Abbildung 4 dargestellt ist. XLI von 2012 über Personenbeförderungsdienste in Ungarn. Gemäß § 27 des Gesetzes muss für alle Siedlungen die Grundversorgung mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten im überregionalen, regionalen und vorstädtischen Bereich – vorrangig im Linienverkehr – gewährleistet sein, sofern die Infrastruktur dies zulässt. Wie in Abbildung 4 zu sehen ist, wird es im Inlandsverkehr sowohl in Ungarn als auch im Nachbarstaat Slowakei realisiert, jedoch streng genommen nur auf der Innenseite der Grenze. Im Personenverkehr erfolgt die grenzüberschreitende Personenbeförderung weder auf der öffentlichen

Straße noch auf der Schiene, was vor allem daran liegt, dass der Zweck der öffentlichen Personbeförderung darin besteht, dem Gemeinwohl zu dienen, das der Bevölkerung zur Verfügung gestellt wird der Staat oder die Kommunalverwaltungen. Ihre Finanzierung erfolgt über staatliche Subventionen und Steuern und sie unterliegen einer strengen staatlichen Regulierung des gleichberechtigten Zugangs, was bedeutet, dass sie jedem zugänglich gemacht werden muss, unabhängig von der Zahlungsfähigkeit des Einzelnen (Verordnung 1370/2007/EG, 20207). Auf dieser Grundlage können öffentliche Dienste zur Förderung der lokalen Mobilität in Randgebieten mit ungünstigen Bedingungen beitragen, was zu einer Verbesserung sozialer und wirtschaftlicher Indikatoren führen kann. Die Wirksamkeit öffentlicher Dienstleistungen spiegelt sich nicht im Gewinn wider, sondern in der Verbesserung der Indikatoren des betroffenen Gebiets und damit in einer besseren Wirtschaftsleistung.



**Abbildung 4. Öffentliche Dienstleistungen mit Bussen im Komitat Nógrád und im Bezirk Besztercebánya (Slowakei)**

*Quelle: Volan.hu 2023, sadzv 2023*

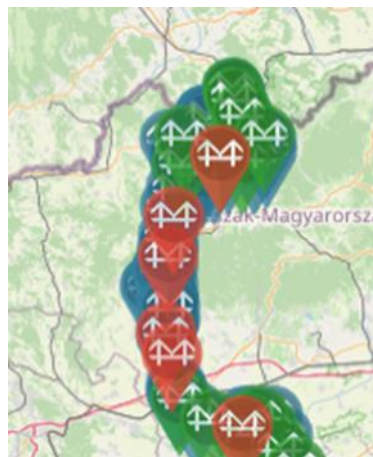
Die Umsetzung öffentlicher Verkehrsleistungen erfolgt auf der vorhandenen Infrastruktur, daher ist es auch im Grenzbereich erforderlich, dies zu prüfen.

Bei der Untersuchung der Durchlässigkeit des Ipoly als natürliche Grenze habe ich heimische Fließgewässer mit ähnlichen Eigenschaften verglichen. Die Zagyva ist der „Schwesterfluss“ des Ipoly sowohl hinsichtlich ihrer geografischen als auch hydrografischen Merkmale. Deshalb habe ich die Brückendichte der Brücken auf dem Ipoly und der Zagyva verglichen und bin dabei zu dem Schluss gekommen, dass der frühere Durchgang des Ipoly dazwischen liegt. Alle Siedlungen sind gerechtfertigt, ebenso wie im Fall eines Binnenflusses die Existenz von Brücken zwischen Siedlungen keine Frage ist, und sobald der Fluss zu einem Grenzfluss wird, kann die Lage von 47 Brücken entdeckt werden. Die Abbildungen 5 und 6 zeigen die Dichte der Kreuzungsmöglichkeiten an den beiden Flüssen. Aufgrund der Besonderheit der interaktiven KIRA-Schnittstelle wurden der Karte auch einige Auenbrücken hinzugefügt, sodass es im Fall von Ipoly 4 Brücken weniger gibt.



**Abbildung 5. Brückendichte von Ipoly basierend auf Daten der ungarischen öffentlichen Straßen.**

*Quelle: KIRA, (2023)*



**Abbildung 6. Brückendichte in Zagyva basierend auf Daten der ungarischen öffentlichen Straßen.**

*Quelle: KIRA, (2023)*

Damit die Region ähnlich wie die Nicht-Grenzregionen „ohne Grenzen“ funktionieren kann, ist es notwendig, einen dichten Durchgang von mindestens 2-3 km zu schaffen, auf dem öffentliche Verkehrsmittel moderne Antworten auf die Bedürfnisse der Bevölkerung geben können Mobilitätsbedürfnisse.

Der Unterschied in der Brückendichte zwischen dem Grenzfluss und dem Binnenfluss wird durch das von mir selbst erstellte Brückendichtediagramm in Abbildung 7 gut veranschaulicht, das die Überquerungsmöglichkeiten auf den Binnen- und Grenzflussabschnitten des Ipoly zeigt Neben den einzelnen Verkehrsträgern findet auch ein organisierter, nichtöffentlicher Personenverkehr statt.

Grenzüberschreitende Unternehmen beschäftigen eine beträchtliche Anzahl von Arbeitskräften aus der Bevölkerung des Nachbarstaates, die typischerweise im Rahmen eines täglichen Arbeitswegs arbeiten. „Arbeiterflüge“ werden entweder durch den Betrieb externer, auf Personenbeför-



derung spezialisierter Unternehmen realisiert, oder das Unternehmen löst die Personenbeförderung mit eigenen Mitteln. Bei beiden Fällen ist es typisch, dass die Flüge beide Seiten der Grenze verbinden und die Routen abwechselnd auf beiden Seiten der Grenze verlaufen. Allerdings decken diese Flüge lediglich das Mobilitätsbedürfnis der Mitarbeiter für den Weg zur Arbeit. Für alle anderen Tätigkeiten oder für die geringe Anzahl von Mitarbeitern aus den Nachbarstaaten stehen nur private Transportmöglichkeiten zur Verfügung.

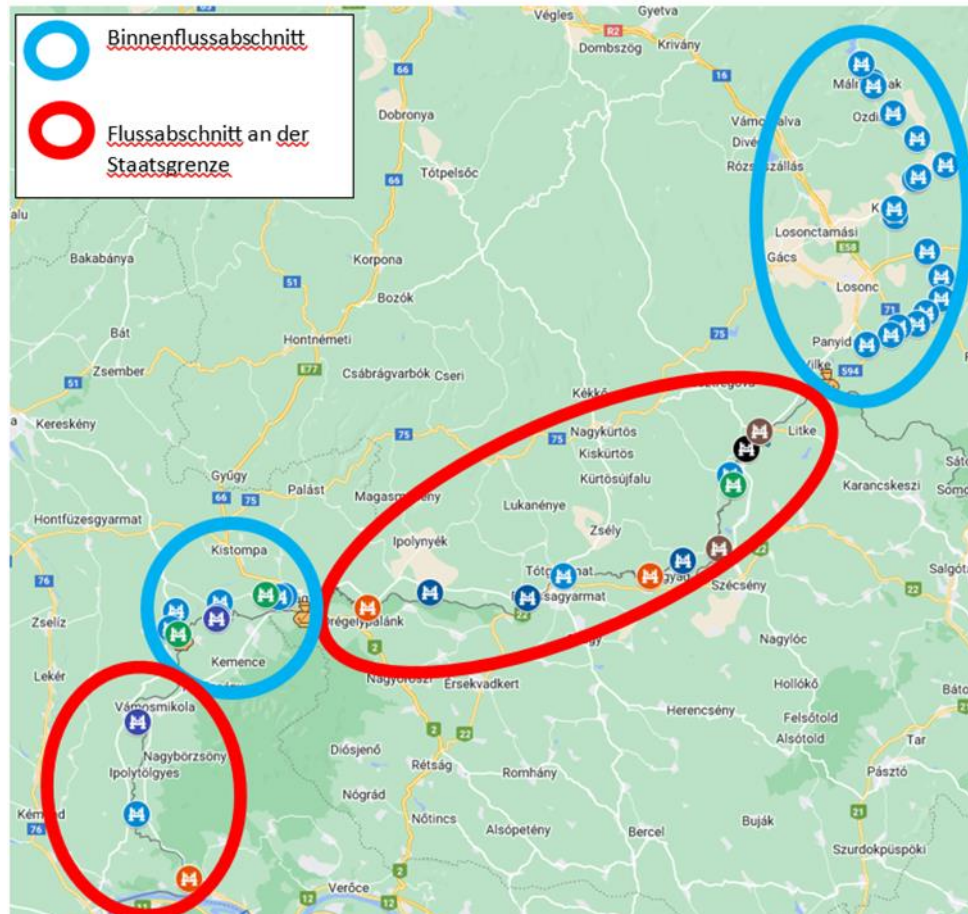
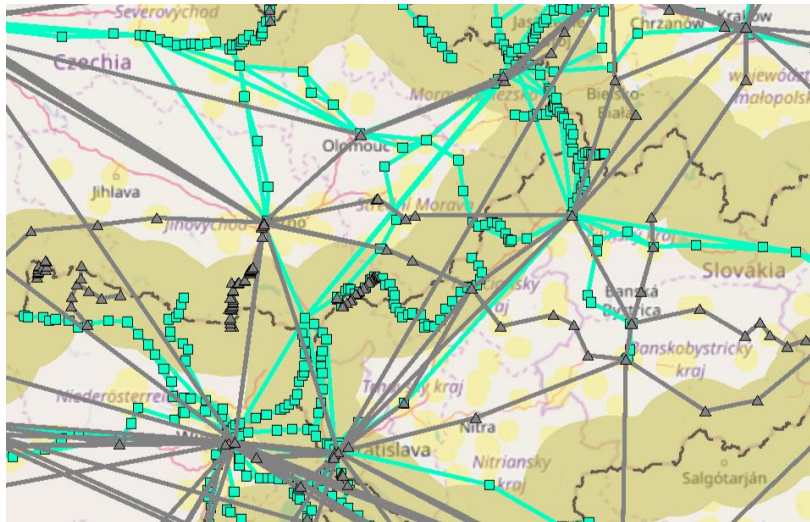


Abbildung 7. Abschnitte des Ipoly-Flusses nach Grenzfunktion.

*Quelle: Eigene Bearbeitung (2024)*

Als gutes Beispiel kann die Nachfrage nach grenzüberschreitendem Verkehr zwischen zwei post-sozialistischen Ländern, der Tschechischen Republik und der Slowakei, angeführt werden. Die gemeinsame Grenze der beiden Mitgliedstaaten ist seit etwa drei Jahrzehnten eine Staatsgrenze und spiegelt daher gut die Situation wider, die grenzlose Gebiete kennzeichnet, wie in Abbildung 8 zu sehen ist.



**Abbildung 8. Grenz- und grenzüberschreitende öffentliche Dienste der Tschechischen Republik und der Slowakei**

*Quelle: CBPT, (2021)*

### ***Schlussfolgerungen und Empfehlungen***

Die Förderung der Beziehungen zwischen Zentren nahe der Staatsgrenze und ihren Einzugsgebieten kann eine wirksame Lösung für viele mikroregionale Probleme darstellen, für die Wohlwollen, Vertrauen und das Streben nach gegenseitigem Nutzen ausreichen würden (Tóth, 2003). Im untersuchten Gebiet konnte bestätigt werden, dass die Raumbildung und Neubildung von Einzugsgebieten – im Rahmen der rechtlichen und physikalischen Möglichkeiten – begonnen hat. Neben Bildung und Beschäftigung hat auch die grenzüberschreitende Vernetzung von Kleinst- und Mittelbetrieben begonnen, allerdings fehlt der Region ein geeignetes Verkehrsnetz, das selbst kleinste Grenzsiedlungen günstig stellen würde.

Neben dem Ausbau der Straßeninfrastruktur und -dienstleistungen muss auch auf die noch nicht abgeschlossenen Eisenbahntwicklungen geachtet werden. Die in den letzten Jahren gebauten und im Bau befindlichen Ipoly-Brücken können durch den Bau weiterer Brücken erreicht werden, was auch für die lokale Wirtschaft von Vorteil sein kann, sowie durch die Einrichtung grenzüberschreitender öffentlicher Dienste an den Kreuzungspunkten. Um eine nachhaltige Entwicklung und einen nachhaltigen Verkehr zu schaffen, muss der Eisenbahntwicklung Aufmerksamkeit geschenkt werden, da keine Mittel für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der Grenzregion eingegangen sind.

Ein typischer grenzüberschreitender Entwicklungsbedarf ist der Wiederaufbau der Bahnstrecke Párkány – Ipolyság – Balassagyarmat – Szécsény – Losonc – Salgótarján und als Fortsetzung dieser Bahnstrecke Salgótarján – Fülek – Bánréve – Miskolc, die einen günstigen Transport ermöglichen kann. Wenn dies der Fall ist, führt dies auch zu einer Verbesserung des Serviceniveaus. So wird neben dem Wiederaufbau des einzigen fehlenden 7 km langen Streckenabschnitts auch die gesamte Strecke modernisiert, die langsamen Signale entfernt und die Verkehrsgeschwindigkeit durch weitere Modernisierungen sowie den Austausch der alten erhöht BZMOT-Züge mit geringem Serviceangebot, die in der Region mit komfortableren Triebwagen mit höherem Serviceniveau verkehren, können die grenzüberschreitende Mobilität fördern.

Ich habe die Defizite des Verkehrsnetzes auf zwei Ebenen untersucht, einerseits aus Sicht der Infrastruktur, andererseits aus Sicht der Dienstleistungen. Die fehlenden Infrastrukturelemente behindern die Interaktionen zwischen den Siedlungen, was auch zu einer einseitigen Entwicklung der lokalen Wirtschaft führt. Daher ist es gerechtfertigt, für ein möglichst dichtes Netz zu sorgen und unter den Verkehrsdiensten auch öffentliche Verkehrsdienste zu etablieren. und dafür die notwendigen institutionellen Voraussetzungen zu schaffen.

Die Entwicklung der Tourismusmarke „Palóc“ kann zur äußeren Erscheinung der Identität der Region beitragen. Remenyik & al (2014) befassen sich ausführlich mit der Wechselwirkung von Verkehr und Tourismus und dem Stellenwert des Verkehrs im Tourismus, aufgeschlüsselt nach Verkehrszweigen.

Die Region kann nicht erfolgreich sein, solange die äußere Erreichbarkeit der Region nicht barrierefrei ist und die Region über kein angebundenes Verkehrsnetz verfügt.

## Referenzierte Quellen

- Bujdosó, Z. (2004): A megyehatár hatása a városok vonzáskörzetére Hajdú-Bihar megye példáján PhD-értekezés, Debreceni Tudományegyetem, Debrecen. pp: 3–13.
- Haggett, P. (1979): Geography: A modern Synthesis 3rd ed., Harper and Row Publishers, New York, USA
- Lieszkovszky J. (2020): A közforgalmú közlekedési elérhetőség vizsgálata hazánk vidéki térségeiben, Széchenyi István Egyetem, Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, disszertáció, Győr pp: 2–8. <https://doi.org/10.15196/ts630201>
- Martinez, O. J. 1994: The dynamics of border interaction. New approaches to border analysis – Global Boundaries, World Boundaries Volume 1. London and New York, pp. 1–15.
- Pál Á. et al.: Régiók Magyarországon az ezredforduló után. In: Trócsányi, András; Kovács, István Péter (szerk.) Tér, találmány, tanítványok I. Pécs, Magyarország : IDResearch Kft., Publikon, (2010) pp. 283–290.
- Pomozsi Péter (szerk.) 2019: Felvidék. Magyar nyelvű otthon 4. Anyanyelvápolók Szövetsége, Budapest. p. 57.
- Reilly, W. J. (1929): Methods for the Study of Retail Relationship, University of Texas Bulletin No. 29.44. 50 p.
- Remenyik B. et al (2014) Közlekedéscsoporthoz és turizmus Magyarországon, Dialóg – Campus, Budapest-Pécs, ISBN 978-963-9950-09-2 p. 22–25.
- Tóth J. 2003: Kell-e nekünk régió? A Mindentudás Egyetemén 2003. október 29-én elhangzott előadás szerkesztett változata. <http://real-eod.mtak.hu/1070/1/10%20T%C3%B3th%20J%C3%B3zsef.pdf> letöltés ideje: 2023. június 30. pp. 193–212.
- Viski, K. (1938) Etnikai csoportok, vidékek. A magyar nyelvtudomány kézikönyve (1.8). Magyar Tudományos Akadémia, Budapest p. n. a.

## Internet-Links

- 1370/2007/EK rendelet a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=LEGISSUM:l24488&frontOfficeSuffix=%2F> letöltés ideje? 2024. március 27.

Cross-border public transport (CBPT) services (europa.eu) [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/assets/scripts/map/regio-gis-maps/cbpt/cbpt.html](https://ec.europa.eu/regional_policy/assets/scripts/map/regio-gis-maps/cbpt/cbpt.html) letöltés ideje: 2023. június 26.  
<https://kira.gov.hu> letöltés ideje: 2024. március 20.  
<https://mav.hu> letöltés ideje: 2023. június 30.  
<https://volanbusz.hu> letöltés ideje: 2023. június 30.  
Óbudai Egyetem honlapja url: <https://uni-obuda.hu/szervezeti-egyseg/salgotarjani-kepzesi-kozpont-es-kutatohely/> letöltés ideje: 2024. 03. 25.

## Verfasser

**Kata Feketéné Benkó**

ORCID <https://orcid.org/0000-0002-5780-4179>

PhD Student

Hungarian University of Agriculture and Life Sciences, Economic and Regional Sciences Doctoral School

E-mail: [benkokata@gmail.com](mailto:benkokata@gmail.com)

*This work is licensed under a  
[Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)*

