

Helga Schultz

Zwillingsstädte an europäischen Grenzen

Von Beginn an war die 1992 wiedergegründete Universität in Frankfurt an der Oder durch ihre Lage an der Grenze zu Polen bestimmt. Eigentlich befindet sie sich sogar auf der Grenze, denn in der Nachbarstadt Słubice hinter dem Fluss unterhält sie gemeinsam mit der Adam Mickiewicz Universität in Poznań eine Niederlassung, das Collegium Polonicum. Der genius loci fordert Forschungen zu den eigentümlichen Gebilden geteilter Städte geradezu heraus. Die Städte an der deutsch-polnischen Grenze – Frankfurt/Słubice, Görlitz/Zgorzelec und Guben/Gubin – fesselten zunächst die Aufmerksamkeit (Jajeśniak-Quast/Stokłosa 2000; Stokłosa 2003). Doch Zwillingsstädte an Grenzen sind ein allgemeineres Phänomen, allein an den europäischen Grenzen findet man mehr als 60 solche Orte unterschiedlichen Alters mit verschiedenen Konstellationen. Im heutigen Europa können Grenzstädte als Laboratorien der europäischen Integration gesehen werden. Zwillingsstädte können Pioniere geglückter interkultureller Beziehungen sein, da grenzüberschreitende Nachbarschaft hier Alltag ist. Wie Gasparini (2000) feststellte, haben die Bewohner von Grenzstädten größeres Interesse an der Nachbarregion auf der anderen Seite der Grenze als an weiter entfernten Regionen des eigenen Landes. Können daraus nicht Kristallisationskerne transnationaler Identität werden? Der europäische Integrationsprozess fordert den Vergleich dieser in ihrer Lage ähnlichen Städte an ganz unähnlichen Grenzen heraus (Schultz 2002). Die Literatur ist noch immer eher spärlich. Daher wurde ein Fragebogen entwickelt, der an 50 solcher Städtepaare verschickt, aber nur von 20 Städten beantwortet wurde. Diesen allen sei für ihre freundliche Unterstützung gedankt. Im Folgenden sind die Daten und Informationen – wenn nicht anders angegeben und gekennzeichnet – den beantworteten Fragebögen entnommen worden.

Städtepaare: Typen und Gruppen

Städtepaare werden häufig als Zwillingsstädte oder auch als Doppelstädte bezeichnet. Erstmals benannte man das Stadtgebiet von Minneapolis und Saint Paul in Minnesota als Zwillingsstadt. Später wurde der Begriff auf alle Arten von Nachbar- und sogar Partnerstädten ausgeweitet. Im Folgenden werden ausschließlich solche Städte betrachtet, die unmittelbar benachbart und durch eine Staatsgrenze geschieden sind. Nur 18 Städtepaare unseres Samples erfüllen diese Bedingung. Eingeschränkter ist der von Buursink (1994) vorgeschlagene Begriff der Doppelstadt. Er fasst ihn qualitativ und bezieht ihn auf Städte, die durch ergänzende und unterstützende Beziehungen zueinander gekennzeichnet sind. Im Falle benachbarter Städte, die als Konkurrenten oder Rivalen fungieren, spricht Buursink von „Städtepaaren“. Die dritte Möglichkeit, dass die Nachbarstädte weitgehend beziehungslos oder gar feindlich abgewandt, gewissermaßen mit dem Rücken zueinander, existieren, ist nicht einbezogen. Sie war aber an den Grenzen zur Zeit des Kalten Krieges europäische Realität, und sie war es auch bei den Städtepaaren an Grenzen innerhalb des Ostblocks im Allgemeinen bis weit in die sechziger Jahre (Schultz 2001). Offensichtlich haben Städtepaare, die zu unterschiedlichen Nationalstaaten gehören, erhebliche Hindernisse zu überwinden, um vom Status eines Städtepaares zu dem einer Doppelstadt zu gelangen. Buursinks Definition ist

systematisch-sozialwissenschaftlich. Sie ist an den städtischen Institutionen orientiert, die Träger von Kooperation und Konkurrenz auf den genannten Feldern der Stadtpolitik sind. Die soziale Interaktion der Bürger bleibt außer Betracht. Die Netzwerke des Alltags entwickeln sich zwar im Rahmen solcher Institutionen, lassen sich aber nicht darauf reduzieren.

Ungleichheit scheint ein Charakteristikum von Städtepaaren zu sein. Die eine Stadt besitzt die Industrieagglomeration, die andere die Wohngebiete und das Stadtzentrum; in der einen ist der Bahnhof gelegen, in der anderen der historische Marktplatz; eine ist größer, die andere entschieden kleiner. In 10 von 18 Fällen des untersuchten Samples hat eine Stadt mehr als doppelt so viele Einwohner wie die Schwesterstadt. Offensichtlich wirken sich solche Ungleichheiten auf die Beziehung der Städte aus. Es ergeben sich nicht nur Probleme gleichberechtigter Kooperation, sondern auch Möglichkeiten zur Ergänzung und Zusammenarbeit.

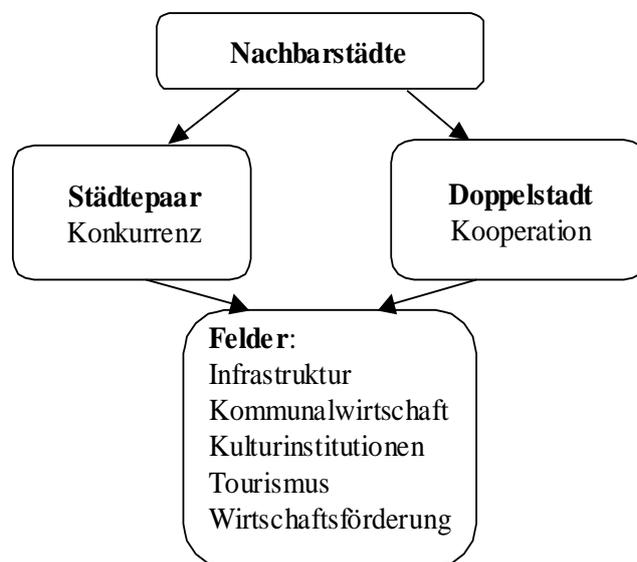


Abbildung 1: Typen von Nachbarstädten (nach Buursink 1994 und Waack 1998)

Kaum eine der hier diskutierten Zwillingstädte an der Grenze ist zur Doppelstadt in diesem engeren Sinne geworden. Die meisten Städtepaare machen aber Anstrengungen auf diesem Wege und sind dabei mehr oder weniger weit fortgeschritten. Beide von Buursink charakterisierten Typen stellen lediglich Pole der möglichen Beziehungen dar. Die vorliegenden Fälle verändern sich in der Richtung von einem zum anderen Pol, Schritt für Schritt. Fortschritte und Hindernisse auf diesem Weg sind im Folgenden zu untersuchen. Die Nachbarstädte an der Grenze lassen sich jedoch nicht nur nach dem Grad der aktuellen Verflechtung, sondern auch nach den Bedingungen gruppieren, unter denen eine solche Verflechtung zustande kommt. Eine der wesentlichsten Bedingungen ist die fehlende Äquivalenz. Diese Ungleichgewichtigkeit und Ungleichartigkeit ist Resultat der Geschichte. Es ist also nach der Genese der Städtenachbarschaft zu fragen.

Zwillingstädte an Grenzen sind häufig geteilte Städte. In der Vergangenheit teilten Grenzen wahrhaftig Völker, Wirtschaft und städtisches Leben, und häufig teilte eine neu gezogene Grenzlinie eine Stadt in separate Gemeinden. Die Teilung ging

niemals vom Stadtorganismus aus, sondern von nationalen Gesichtspunkten wie dem Bedürfnis nach so genannten natürlichen Grenzen, wie sie die Flüsse scheinbar darboten. Die Teilungsprodukte waren Rumpforanismen, ungleich und unzulänglich mit den nötigen urbanen Einrichtungen versehen. Im eigentlichen Sinne wurden nur solche Städte zu geteilten Städten, die als Verwaltungseinheit existierten, bevor sie von einer nationalen Grenze geteilt wurden. Geteilte Städte tragen oft denselben Namen, der auch in der Sprache des anderen Landes kenntlich ist. Dies ist der Fall bei dem tschechisch-polnischen Städtepaar Český Těšín und Cieszyn, die aus dem alten Teschen hervorgingen. Der Name der einst ungeteilten Stadt lebt unverkennbar auch im estnischen Valga und dem lettischen Valka, im deutschen Görlitz und dem polnischen Zgorzelec und im belgisch-niederländischen Baarle fort. Von dieser Regel gibt es jedoch Ausnahmen: Eine abgetrennte Stadthälfte konnte einen neuen Namen erhalten, um den Bruch mit der gemeinsamen Vergangenheit kenntlich zu machen. So geschah es der Frankfurter Dammvorstadt, die im Zuge der Kampagne zur Polonisierung der „wiedergewonnenen“ polnischen Westgebiete Ślubice wurde (Wille 2003). Die geteilten Städte unterscheiden sich umso weniger von anderen Zwillingstädten, je länger die Teilung zurückliegt, je mehr das Bewusstsein jenes traumatischen historischen Aktes im kollektiven Gedächtnis verblasst und je vollständiger sich die einstigen Hälften als Stadtorganismen ausbilden (Schultz 2003). Sie bleiben jedoch ein Spezialfall von Doppelstädten an der Grenze, Narben der Geschichte mit einer besonderen Faszination für jeden, der sich dem Phänomen Grenze forschend nähert. Diese geteilten Städte entstanden überwiegend im östlichen Europa als Resultat von Grenzziehungen im 20. Jahrhundert.

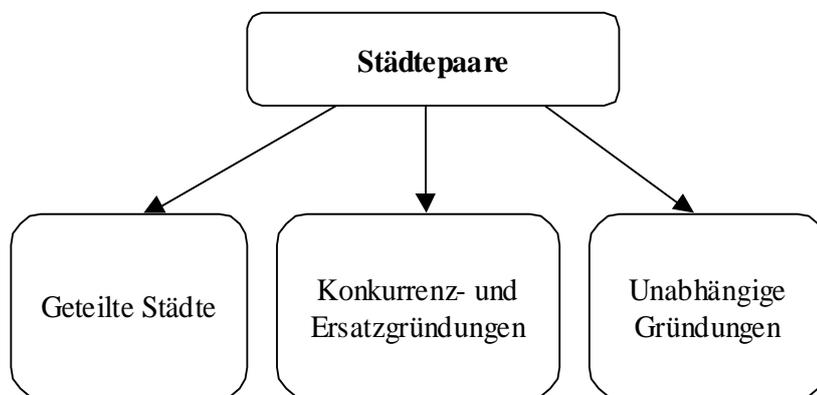


Abbildung 2: Herkunft von Städtepaaren an Grenzen

Auch nie geteilte Zwillingstädte tragen häufig den gleichen Namen, wie die deutschen Orte Rheinfelden und Laufenburg, die sich als industriell geprägte Gegenstücke zu den alten Städten am schweizerischen Rheinufer entwickelten. Schon die Namensgebung verweist auf die Stadt hinter dem Grenzfluss. Solch ein Bezug war gegeben, als Iwan III. im Jahre 1492 die Festung Iwangerod errichtete, um der Ordensfeste Narva Paroli zu bieten, und als Schweden im Jahre 1821 Haparanda gründete, um den 1809 verlorenen Handelsplatz Tornio zu ersetzen. Eine Ersatzgründung war auch Nova Gorica, die jugoslawische Antwort auf die Grenze von 1947, mit der Gorizia zur italienischen Stadt wurde. Diese Städte sind von

Beginn an auf Konkurrenz ausgerichtet, sie verweigern sich dem Doppelstadtcharakter von ihrer Gründungsabsicht her. Das verhindert jedoch keineswegs, dass auch bei diesen Städtepaaren die Nachbarschaft auf längere Frist zur Symbiose tendiert.

Stadt A	Stadt B	Einw. A	Einw. B	Land A	Land B	Grenzfluss	Grenzziehung
Rousse	Giurgiu	186,737	74,190	BG	RO	Donau	1878
Narva	Iwangorod	73,295	11,892	EE	RUS	Narva	1991
Frankfurt (Oder)	Ślubice	72,000	16,907	D	PL	Oder	1945
Görlitz	Zgorzelec	62,421	35,600	D	PL	Neiße	1945
Herzogenrath	Kerkrade	46,500	51,500	D	NL	-	1816
Gorizia	Nova Gorica	38,500	20,000	I	SL	Isonzo	1947
Komárno	Komárom	38,000	22,000	SK	H	Donau	1919
Buchs	Schaan/ Vaduz	32,551	32,426	CH	FL	Rhein	<1500
Rheinfelden	Rheinfelden	32,000	10,600	D	CH	Rhein	1850
Guben	Gubin	27,000	19,000	D	PL	Neiße	1945
Český Těšín	Cieszyn	26,000	36,000	CZ	PL	Olza	1920
Tornio	Haparanda	22,617	10,412	FIN	S	Torne	1809
Valença	Tui	13,769	15,827	E	P	Minho	<1500
Valka	Valga	6,699	15,500	LV	EE	-	1920/91
Oberndorf	Laufen	5,435	6,439	A	D	Salzach	1816
Irún/ Hondarribia	Hendaye	57,000/ 15,000	13,000	E	F	Bidasoa	<1500
Baarle-Hertog	Baarle- Nassau	2,128	6,100	B	NL	-	1831
Laufenburg	Laufenburg	2,006	8,300	CH	D	Rhein	1801

Tabelle 1: Untersuchte Zwillingstädte

Die wenigsten Hürden auf dem Weg zur Doppelstadt sollte jene älteste Gruppe der Städtepaare zu nehmen haben, die sich schon in vornationaler Zeit aus jeweils eigener Wurzel bildeten. Dies ist der Fall bei Herzogenrath und Kerkrade im alten Land von Rade, das heute teils zu Deutschland, teils zu den Niederlanden gehört. Ähnlich alt ist die gemeinsame Geschichte von Oberndorf und Laufen an der österreichisch-deutschen Grenze. Auch das spanische Valença und die Bischofsstadt Tui auf der portugiesischen Seite des Minho sind allmählich zu Zwillingstädten zusammengewachsen. Zwischen Vaduz als Zentrum des Fürstentums Liechtenstein und dem bis in die jüngste Zeit dörflichen schweizerischen Buchs besteht eine lange Stadt-Vorort-Beziehung. Rousse und Giurgiu verdanken ihre unmittelbare Nachbarschaft am Unterlauf der Donau ebenfalls nicht bulgarisch-rumänischer Konkurrenz, sondern dem Stadtwachstum der Industrialisierungsperiode. Die unbelastete Entstehungsgeschichte schließt spätere Konflikte durch die nationalstaatliche Grenzbefestigung nicht aus. Diese Städte unterscheiden sich aber vor allem von den geteilten Städte durch einen gewachsenen vollständigen Stadtorganismus, den sie im Laufe einer langen Geschichte ausbilden konnten. Das schwächt aber möglicherweise auch das Verlangen nach Ergänzung durch Kooperation. Prinzipiell haben alle drei Gruppen in der Abbildung 2 gleiche Chancen, sich zur Doppelstadt auszubilden.

Unter statistischem Gesichtspunkt betrachtet stellt die Auswahl lediglich eine kleine Stichprobe dar. Darüber hinaus mag ein systematischer Fehler enthalten sein. Es ist davon auszugehen, dass die ausgefüllten Fragebögen in erster Linie aus solchen Städten kamen, die stärker als die anderen an grenzüberschreitender Zusammenarbeit interessiert sind. Andererseits sind die untersuchten Städte über ganz Europa verteilt; sie liegen in Skandinavien genauso wie auf der iberischen Halbinsel; es gibt Beispiele aus Ostmittel-, West- und Südeuropa sowie von der russischen Grenze. Die betreffenden Grenzen sind verschiedenen Charakters: sie liegen innerhalb, außerhalb und weitab der Europäischen Union. Wir finden in unserer Untersuchung sehr alte und eben erst entstandene Grenzen in einer ausgewogenen Mischung. Deshalb scheint die Auswahl als Grundlage einer vergleichenden Studie geeignet.

Wie in Tabelle 1 ersichtlich, liegt der Großteil der untersuchten Städte an einem Fluss. Es überrascht nicht, dass die Grenzstädte ihre Brücken als Symbol der Gemeinsamkeit nutzen. Es handelt sich überwiegend um kleinere Städte. Nur das bulgarische Rousse ist eine Großstadt, während die meisten Städte zwischen 10.000 und 40.000 Einwohner zählen. Vor allem die Grenzstädte in Ostmittel- und Osteuropa haben infolge der Deindustrialisierung beim Übergang zur Marktwirtschaft Einwohner verloren. So schrumpften die deutschen Grenzstädte an Oder und Neiße um mindestens ein Viertel. Die geringe Größe ist an sich schon ein Argument für Zusammenarbeit, denn nur als Doppelstädte können sie regionale Zentren werden. Nationale Randlage und Ungleichheit der Ressourcen weisen denselben Weg.

Tradition und Kommunikation

Die Grenzen, die heute die Nachbarstädte scheiden, gehen fast alle auf die Nationalstaatsbildung der letzten beiden Jahrhunderte zurück. Sie sind in der Mehrzahl das Resultat von Kriegen, die in den drei Wellen der Nationalstaatsbildung in Europa - nach den Napoleonischen Kriegen, dem Ersten Weltkrieg und dem

Zweiten Weltkrieg - gezogen wurden. Schon nach dem Ersten Weltkrieg entstanden geteilte Städte. Teschen wurde nach erbittertem Streit entlang der Olza so geteilt, dass das alte Stadtzentrum nun in Polen, der Bahnhof jedoch in der Tschechoslowakei lag. Ein ähnliches Schicksal erlitt das ungarische Komárom, von dem die neue Grenze zur Tschechoslowakei nur die Vororte auf dem ungarischen Donauufer beließ. Die nationale Zugehörigkeit der Grenzstädte wechselte mehr als einmal. Der tschechische Teil von Teschen und der slowakische Teil von Komárom wurden am Vorabend des Zweiten Weltkrieges von Polen beziehungsweise Ungarn übernommen, um 1945 an die Tschechoslowakei zurückzufallen. Jeder Wechsel entfachte die nationalen Leidenschaften und war mit einer neuen Bedrückung der unterlegenen Nationalität verbunden. Das kleine Walk wurde 1920 nach zweifelhaften ethnischen Kriterien so zerteilt, dass öffentliche Einrichtungen und sogar die Friedhöfe für große Teile der Bewohner des estnischen Valga und des lettischen Valka nun hinter der Grenze lagen. Nach der 1991 errungenen Unabhängigkeit der baltischen Staaten wurde die während der sowjetischen Besatzung bedeutungslose Grenze erneut entlang dieser Linie befestigt. Die baltische Zwillingstadt ist neben dem niederländisch-belgischen Baarle und Herzogenrath-Kerkrade an der deutsch-niederländischen Grenze einer der wenigen Fälle, in denen nicht ein Fluss die Grenze bildet. Straßengrenzen sind noch problematischer als die „natürlichen“ Flussgrenzen. Auch die Nachbarschaft zwischen Herzogenrath und Kerkrade war ab 1914 von einer Barriere unterbrochen. Zuerst wurde ein eiserner Zaun errichtet, später markierte eine Mauer von 60 Zentimetern, die so genannte Kleine Leicon-Wand, die Grenze mitten auf der Neuen Straße. Sie wurde erst 1995 mit einem offiziellen Festakt beseitigt.

Alle Städte, die im 20. Jahrhundert durch Grenzen geteilt wurden, liegen im östlichen Teil Europas. Das Trauma dieser Grenzziehungen ist noch nicht hinter dem Horizont der direkten Überlieferung verschwunden. Unter diesen Bedingungen ist Geschichte eher ein teilender als ein integrierender Faktor für die Zwillingstädte. Nationale Geschichtsbilder prägen die Überlieferung, treffen an den Grenzen aufeinander und stehen, wenn sie sich nicht zur Deckung bringen lassen, der Herausbildung einer gemeinsamen Identität im Wege. Dies ist überwiegend die Situation in den ostmitteleuropäischen Grenzstädten. Die Stadträte von Słubice und Gubin verneinten in diesem Sinne die Frage nach einer gemeinsamen Geschichte mit der Schwesterstadt am deutschen Ufer. Słubice erhielt aus Anlass seines fünfzigjährigen Bestehens eine Stadtgeschichte, die mit der polnischen Besiedlung im Frühjahr 1945 beginnt (Rutowska 1996).

Je älter die Grenzen sind, desto stärker empfinden die Doppelstädte die Geschichte als gemeinsames, verbindendes Erbe. An den westeuropäischen Grenzen finden sich zahlreiche Beispiele. Das spanische Valençã und das portugiesische Tui bewarben sich gemeinsam bei der UNESCO für die Aufnahme in die Liste der Stätten des Weltkulturerbes. Der Fluss Minho markiert eine der ältesten und stabilsten europäischen Grenzen. Vergleichbar kann auch der Bürgermeister von Oberndorf für seine Gemeinde und das benachbarte Laufen feststellen: „Das gegenseitige Bild ist im Allgemeinen auf Grund der Nachbarschaft und der gemeinsamen Geschichte und Kultur positiv.“ Im Jahr 1998 begingen die beiden Orte an der Salzach ihre 1250-Jahrfeier zusammen mit einer gemeinsamen Festschrift (Dopsch/Roth 1998). Traditionen gemeinsamer Feiern dienen der Befestigung einer grenzüberschreitenden lokalen Identität, die wesentliches Merkmal wirklicher Doppelstädte ist. Die

friedliche Nachbarschaft von einigen Generationen und relativ offene Grenzen reichen schon aus, um eine gemeinsame Identität und Erinnerung zu formen. So begehen beide Laufenburg am Oberrhein jährlich im November festliche Habsburgerwochen. Die Zwillingsstädte Haparanda und Tornio an der schwedisch-finnischen Grenze bekräftigen alte Nachbarschaft und Verwandtschaft durch ein gemeinsames Sonnenwendfest mit einer schwedisch-finnischen Hochzeit. Auch nach der Grenzziehung 1809, als Finnland im Gefolge des schwedisch-russischen Krieges an Russland fiel, war die Grenze hier nie wirklich geschlossen gewesen. In dem dünn besiedelten Sumpfland am Bottnischen Meerbusen konnte der Nationalstaat seine trennende Kraft nicht gleichermaßen entfalten, konnte nicht so sehr auf innere Homogenisierung und äußere Abschließung dringen, wie im Innern des Kontinents. Während im Fragebogen von Kerkrade rückblickend jene seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert vordringende nationalstaatliche Gesetzgebung für die Teilung des alten Grenzlandes von Rode verantwortlich gemacht wird, hebt man im hohen Norden die ungebrochene gemeinsame Vergangenheit als ein festes, historisch gewachsenes Fundament hervor (Jussila 1997:58).

Gemeinsame Identität wurzelt in Verwandtschaft und Sprache. Der gleichsam paradiesische Urzustand war ein breites Übergangsfeld an den europäischen Grenzen, in dem die Völker und Sprachen sich mischten. Die Bewohner der heutigen Zwillingsstädte hatten gleiche ethnische Wurzeln und verständigten sich in derselben Volkssprache. Erst der Nationalstaat sorgte mit Amtssprachen und allgemeiner Schulpflicht für grundlegenden Wandel; die Staatsgrenzen wurden zu Kultur- und Sprachgrenzen und teilten nun erst die Zwillingsstädte an den Grenzen. Noch gegenwärtig ist dieser Prozess in Narva anhand der EU-geförderten Estnisierung der russischen Bevölkerung zu verfolgen, die eine Antwort auf die Russifizierung der estnischen Großstädte unter der sowjetischen Herrschaft ist. Da gleichzeitig die nunmehrige EU-Außengrenze auf der Brücke nach Iwangoorod geschlossen ist, wird man die erfolgreiche Separierung der Schwesterstädte binnen einer Generation beobachten können. Es gibt hinreichend Beispiele erfolgreicher Nationalisierung von Schwesterstädten, so die Schwedisierung der noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts weitgehend finnischsprachigen Bevölkerung samischer Abstammung in Haparanda, die Durchsetzung der spanischen Sprache im baskischen Irún, die Tschechisierung beziehungsweise Polonisierung der autochthonen oberschlesischen Bevölkerung im geteilten Teschen.

Überreste der einstigen gemeinsamen Verkehrssprachen werden heute als regionale Minderheitensprachen wieder unter Schutz gestellt. Das Baskische, das in Irún, Hondarribia und Hendaye gesprochen wird, ist in Spanien im Rahmen des baskischen Autonomiestatuts gleichberechtigte Amtssprache und in Frankreich immerhin als Minderheitendialekt toleriert. Erst seit dem Jahr 2000 erkennt die schwedische Regierung das *Meänkieli* (unsere Sprache) des Tornetals um Haparanda und Tornio als Regionalsprache an. In Český Těšín und Cieszyn gibt es den alten schlesischen Dialekt praktisch nicht mehr. Allenfalls auf der tschechischen Seite ist noch eine Umgangssprache zu finden, in der sich tschechische, polnische und slowakische Elementen mit solchen aus dem lokalen Dialekt mischen (Hannan 1996). Ist es mehr als eine Illusion, dass die regionalen Sprachen und Dialekte wieder zur Basis einer grenzüberschreitenden Kommunikation und Identität in Zwillingsstädten werden könnten? Die Erfolge des integrativen Nationalstaats sind kaum zu korrigieren. Die nationalen Hochsprachen beherrschten auch die

Alltagskommunikation in den Städten noch eher als auf dem flachen Land, so dass die alten Regionalsprachen für die Verständigung zwischen den Zwillingstädten kaum noch eine Rolle spielen. Die Einsprachigkeit ist wie überall auch in den Grenzstädten vorherrschend.

Träger grenzüberschreitender Zweisprachigkeit sind unter diesen Bedingungen die Minderheiten. Angehörige des Nachbarvolkes sollten sowohl durch neuere Wanderungen als auch durch ursprüngliche gemeinsame Siedlung typisch sein für alle Grenzstädte. Tatsächlich trifft das so allgemein nicht zu. Nimmt man einmal alle die Städtepaare aus unserem Sample heraus, in denen auf beiden Seiten dieselbe Hochsprache maßgebend ist, also neben den deutschen, österreichischen und schweizerischen Grenzstädten auch das belgisch-niederländische Baarle, und zieht man außerdem jene Städte außer Betracht, in denen die ethnische Zugehörigkeit zum Nachbarvolk nicht eine Minderheit, sondern fast die ganze Stadtbevölkerung betrifft, wie im russisch besiedelten Narva oder im ungarisch dominierten Komárno, so finden sich in der Hälfte der verbleibenden zwölf Städtepaare keine nennenswerten Minderheiten. An der deutsch-polnischen Grenze geht dies auf den Bevölkerungsaustausch in den polnischen Westgebieten nach dem Zweiten Weltkrieg zurück. Erst ganz allmählich wächst jeweils in den deutschen Grenzstädten eine polnische Minderheit heran. Das begann mit den Arbeitspendlern und offenen Grenzen in den siebziger Jahren und setzt sich gegenwärtig in einer leicht wachsenden Zahl polnisch-deutscher Eheschließungen fort. In Frankfurt (Oder) beträgt deren Anteil seit Jahren rund vier Prozent der Hochzeiten (Frölich 2001).

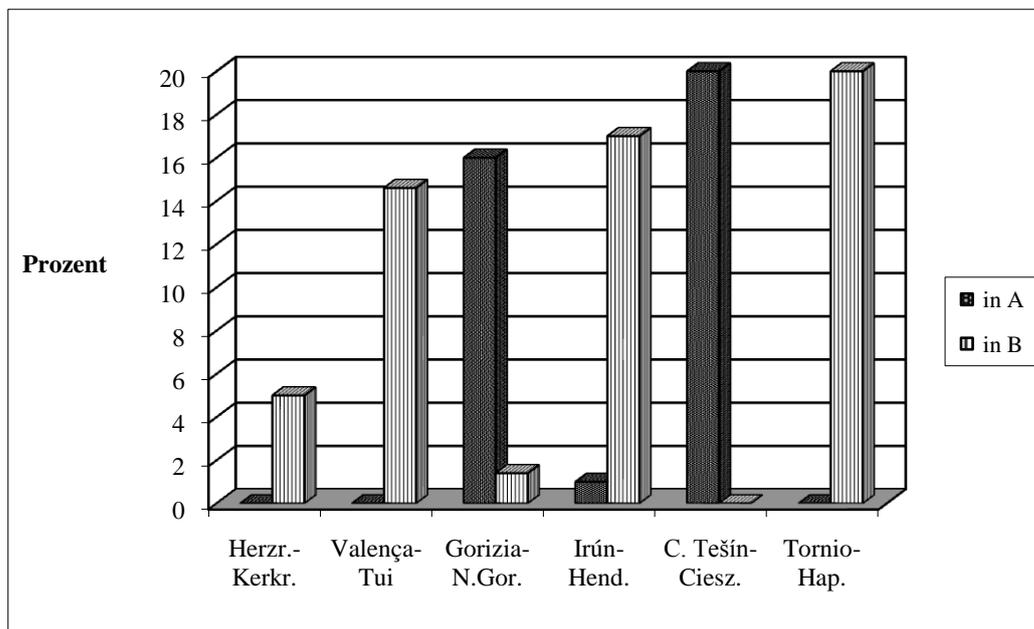


Abbildung 3: Minderheiten der Nachbarnation

In Giurgiu und Rousse, wo einst Bulgaren und Rumänen, Türken und Juden eine Völkermelange von kultureller und wirtschaftlicher Fruchtbarkeit bildeten, sind die Türken und die Juden nahezu verschwunden und die Rumänen und Bulgaren haben sich auf ihrem jeweiligen Donauufer gänzlich separiert, im Streit nur noch mit den allerseits verachteten Roma lebend (Waack 1998:144). Diese Städtepaare liegen alle

an den Grenzen des östlichen Europa. Hier wurden die Prozesse der Nationalstaatsbildung im Gefolge der verheerenden Rassenkriege des letzten Jahrhunderts mit weit mehr Gewalt vollzogen. Ethnische Säuberungen fanden gerade in Grenzstädten ihren Ort. Die Bedingungen für grenzüberschreitende Nachbarschaft sind hier auch wegen der fehlenden Minderheiten weitaus ungünstiger. Ermutigend ist in dieser Hinsicht die Situation in Český Těšín, wo noch etwa 5.000 Polen leben, die meist die tschechische Staatsbürgerschaft besitzen und fast ein Fünftel der Bevölkerung ausmachen (Hannan 1996:50-54). Sie beginnen die Mittlerrolle wahrzunehmen, die ihnen in den Beziehungen zur polnischen Schwesterstadt zufällt.

Zwillingsstädte sind offenbar in jeder Hinsicht ungleich. Auch die Minderheiten spielen nur in jeweils einer der Zwillingsstädte eine Rolle, wie Abbildung 3 ausweist. Im kleinen Hendaye leben ungefähr 2.500 Spanier, jedoch finden sich kaum Franzosen im viermal größeren Irún. Im spanischen Tui sind 18,6 Prozent der Bevölkerung portugiesischer Nationalität, aber in Valença leben nahezu keine Spanier. Viele Deutsche ziehen auf Grund der niedrigeren Immobilienpreise nach Kerkrade, umgekehrt ist dies kaum der Fall. Das schwedische Haparanda hat seit jeher eine große finnische Minderheit, wogegen der Anteil der Schweden in Tornio gerade ein Prozent beträgt. Nahezu alle deutsch-polnischen Ehepaare an Oder und Neiße lassen sich in den deutschen Städten nieder. Dort werben die Bürgermeister jetzt sogar um polnische Mieter für die leer stehenden Kommunalwohnungen. Die Gründe sind allgemein wohl in den unterschiedlichen Arbeitsmarkt- und Lebensbedingungen zu suchen. Kann diese Wanderung die Angleichung beschleunigen? Zunächst einmal scheint diese Ungleichheit der Lebensverhältnisse auch hilfreich, wenn sie die Wanderungen zwischen den Städten begünstigt, die Minderheiten verstärkt und neue Kommunikationsnetze schafft.

Barrieren und Passagen

Ungeachtet aller durch die Geschichte vorgegebenen Pfadabhängigkeiten hat sich die gegenseitige Situation der Zwillingsstädte durch das Ende des Kalten Krieges und den Fall des Eisernen Vorhangs erheblich verändert, und sie unterliegt einem fortlaufenden Wandel durch den Erweiterungsprozess der Europäischen Union. Der jeweilige geographische Ort wies den Städten ihre historischen Rollen zu. Das europäische West-Ost-Gefälle an Komfort und Freiheit ist nirgendwo so gut zu besichtigen, wie an den Grenzen. Grenzregime und Infrastrukturprobleme, Grenzkriminalität und Motive der Grenzpassagen sollen deshalb im Folgenden betrachtet werden.

Fast alle Grenzstädte spürten in den neunziger Jahren eine starke Ausweitung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Innerhalb der Europäischen Union steigerte offenbar der Wegfall der Kontrollen nach dem Schengener Abkommen die Frequenz der Grenzpassagen. Die Marktintegration vermehrte den Güterverkehr. So beschwerten sich die Bewohner der Städte Laufen und Oberndorf über die Belastung durch den grenzüberschreitenden Einkaufstourismus in Richtung Salzburg in Österreich. Der steigende Verkehr wälzt sich auch in Tui, Rheinfeldern und Laufenburg durch alte Stadtzentren und überlastete Straßen, so dass der Neubau von Umgehungsstraßen, Fluss- und Autobahnbrücken an Minho und Rhein in Angriff genommen wurde.

In ganz anderen Dimensionen wuchs der grenzüberschreitende Verkehr im östlichen Europa nach dem Fall des Eisernen Vorhangs. Die Städtepaare sind in der Regel Durchgangsorte für den expandierenden West-Ost-Handel. Die Infrastruktur ist vor allem dem Transitverkehr neuer Dimension nicht gewachsen. Die weitaus meisten Brücken, die einst über Oder, Donau, Bug und andere Wasserstraßen führten, sind nach dem Zweiten Weltkrieg nicht wiederaufgebaut worden, da es an den hermetischen Grenzen des Ostblocks keinen Bedarf gab. Straßen- und Schienennetze entsprechen ebenfalls im Ganzen kaum dem Vorkriegsstand. Die Europäische Union investiert vor allem in moderne Grenzkontrollanlagen an ihren neuen Außengrenzen, die dort wie Ufos aufgesetzt scheinen. Als in Valga solch ein neues Grenzabfertigungsgebäude in Betrieb genommen wurde, betonte der estnische Grenzbeamte stolz, dass die Zellen zur Festsetzung illegaler Einwanderer dem EU-Standard entsprechen würden: *Wir haben einen weiteren Schritt in Richtung Europa gemacht* (Waack 2000:129). Der gigantische Investitionsbedarf für grenzüberschreitende Verkehrswege wird erst recht nur mit Mitteln aus den Strukturfonds der Union zu schultern sein.

Die Zusammenarbeit der Zwillingstädte kann sich nicht fruchtbar entwickeln, wenn die Bewohner ihre Grenzlage als Belastung empfinden. Umgehungsstraßen und spezielle Brücken und Autobahnen müssen den Fernverkehr vom lokalen Grenzverkehr trennen. Im österreichischen Gmünd, das Zwillingsgemeinde von Česka Velenice ist, überquerten vor 1990 etwa 60.000 Menschen jährlich die Grenze. Heute ist diese Zahl auf 3,5 Millionen angestiegen. (Österreichische Gesellschaft für Europapolitik 2001:5). Mehr noch als der Personenverkehr explodierte der Güterverkehr; die Bewohner der Grenzstädte erleben die neue Grenzfreiheit vor allem als unendliche Lastwagenkarawane, die sich mitten durch den Ort wälzt. Auch die Donaubrücke zwischen Giurgiu und Rousse dient überwiegend dem Transitverkehr, der während des Jugoslawienkrieges noch um ein Mehrfaches zunahm, da diese Brücke die einzige Landverbindung zum Balkan ist. Der Anteil der Einwohner der beiden Zwillingstädte an diesem Grenzverkehr wurde von den Zöllnern im Jahre 1993 nur auf fünf Prozent geschätzt. (Waack 1998:145). Zwischen Rousse und Giurgiu ist die Grenze schon wegen der fehlenden Infrastruktur noch Barriere. Die einzige Brücke überspannt die Donau in der Nähe des Hafens der Stadt Rousse, kilometerweit von der Stadt entfernt und für Eisenbahn und Schwerlastverkehr ausgelegt. Eine teure Fährverbindung ist zur Zeit die einzige Alternative für den lokalen Grenzverkehr, der bisher recht spärlich ist. In ähnlicher Weise hemmt allein schon die Infrastruktur den Verkehr zwischen Český Těšín und Cieszyn. Hier wird der nicht besonders dichte Besucherstrom kanalisiert, indem die Stadtbrücke der Einreise in den polnischen Teil vorbehalten ist, während man für den Heimweg einen längeren Fußmarsch zu einer anderen, außerhalb des Zentrums gelegenen Brücke in Kauf nehmen muss.

Die deutsch-polnischen Städte haben inzwischen separate Güterterminals und Autobahnbrücken erhalten, so dass nur noch der lokale Grenzverkehr über die Stadtbrücken abgewickelt wird. Görlitz und Zgorzelec scheiterten allerdings mit dem Wiederaufbau der Brücke zum alten Stadtzentrum, da die polnische Seite die Kofinanzierung nicht aufbringen konnte. (Waack 2000:186; Jajeśniak-Quast 2001; Henning/Ohm 2001). Doch die Wartezeiten im internen Grenzverkehr sind auch bei großem Andrang im erträglichen Minutenbereich. Da schon vor dem Beitritt Polens zur Europäischen Union gemeinsame Grenzkontrollen und eine vereinfachte

Abfertigung im kleinen Grenzverkehr praktiziert wurden, ist die Grenze kaum noch eine Barriere zwischen den Zwillingstädten. (Adamczuk/Rymarczyk 2003). Damit sind die Voraussetzungen benannt, die elementar sind für grenzüberschreitende Kooperation zwischen Nachbarstädten. Bei deren Fehlen werden alle tieferen Erörterungen über gemeinsame Identität und Kooperation gegenstandslos:

- eine direkte Straßen- und Brückenverbindung zwischen den Zentren, die vom Transitverkehr getrennt ist,
- eine gemeinsame, unkomplizierte und kostenlose Abwicklung des Grenzübergangs im Falle noch bestehender Pass- und Zollkontrollen,
- eine grenzüberschreitende Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs.

Im Großen und Ganzen waren die letzten Jahrzehnte eine Zeit des Abbaus der Grenzen als Barrieren. An den neuen Grenzen zwischen den Staaten der ehemaligen Sowjetunion entstanden hingegen neue Barrieren. Das verschärfte Grenzregime entspricht hier zwei Anforderungen: zum einen dem Verlangen der neuen Staaten nach gestärkter Souveränität und zum andern dem Druck der Europäischen Union, ihre zukünftigen Grenzen zu sichern. Die Zwillingstädte Narva und Iwangorod an der estnisch-russischen Grenze sind das abschreckende Beispiel dieser Entwicklung. Auf der Brücke über die Narva gibt es nur noch wenig Verkehr, die Grenzpassagen sind im Gegensatz zum europäischen Trend rückläufig. Nachdem in den neunziger Jahren noch ein visafreier Grenzübertritt für Besuche bei Verwandten ersten Grades oder auf dem Friedhof möglich war, sind seit September 2000 entsprechend den Anforderungen des Schengener Abkommens grundsätzlich Visa erforderlich. Nach einer Information der estnischen Regierung wird 5.000 Einwohnern von Narva, die Verwandte, nahe Verwandte oder Gräber in Iwangorod haben, ein gebührenfreies Visum erteilt. Die Einwohner von Iwangorod müssen drei Stunden mit dem Bus nach St. Petersburg fahren, um das estnische Visum zu erhalten.

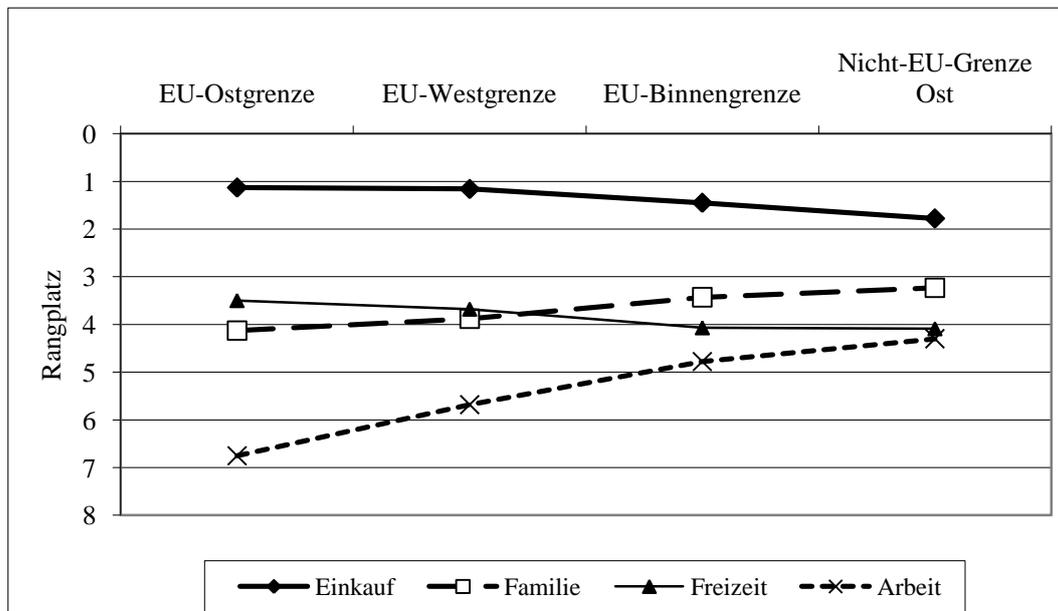


Abbildung 4: Gründe für den Grenzübertritt

Die Abbildung 4 zeigt die Gründe für den Grenzübertritt entsprechend der Häufigkeit der Nennung in den ausgefüllten Fragebögen. Es wurde eine Skala von 1 bis 7 verwendet, um die Relation der Motive zu messen. Gleiche Rangordnungen weisen wohl auf eine Gleichartigkeit der Bedürfnisse hin, nicht aber auf gleiches Verhalten der Bewohner in den Zwillingstädten. Man muss die vielfach höhere Frequenz der Grenzpassagen in den westeuropäischen Städten in Rechnung stellen. Der Kinobesuch in der Nachbarstadt gehört in Hendaye durchaus zum Alltag, auch wenn er hinter Einkauf und Familie rangiert; in Rouse tut er dies nicht. Das Einkaufen steht an allen Grenzen an erster Stelle, nicht nur in den westlichen Zwillingstädten, wo Einkaufen ein Vergnügen ist und die Schnäppchenjäger aus unterschiedlichen Steuersätzen ihren Vorteil ziehen, sondern auch in den östlichen Städten, wo eher das Notwendige herübergetragen wird und die so genannten Ameisen aus mühseligen Schmuggeldiensten ihren Lebensunterhalt bestreiten. Wie für Giurgiu und Rouse beschrieben, wechselt die Richtung des Einkaufsstromes mit den Unterschieden der Inflation, der Preise und des Güterangebots (Waack 1998:148f). Benzin ist nicht nur an der deutsch-polnischen Grenze ein beliebtes Produkt, sondern auch an der westlichen EU-Grenze, wie wir aus Laufenburg/CH erfahren. Die Form des Einkaufs ist in Ost- und Westeuropa jeweils unterschiedlich. Im Osten wird bis heute Handel auf den so genannten Basaren betrieben. In den Städten entlang der deutsch-polnischen Grenze verschwindet dieses Phänomen der Transformation langsam, da die Preisunterschiede kleiner geworden sind. Der gewöhnliche Handel in Läden und Warenhäusern ersetzt schrittweise die Basare (Kaczmarek 2001). Doch wenn man die große Bedeutung des Einkaufstourismus in allen Zwillingstädten in Betracht zieht, braucht Słubice, Gubin und Zgorzelec um diesen Teil ihrer wirtschaftlichen Zukunft nicht bange zu sein.

Familienbande haben bei allen Städtepaaren einen mittleren Stellenwert. Ähnlich indifferent ist das Freizeitvergnügen als Motiv gegenüber der Art der Grenze. Unterschiedlich ist hingegen der Stellenwert des Pendelns. Der Arbeitsmarkt ist nur innerhalb der Europäischen Union weitgehend liberalisiert. Auch die Einwohner von Buchs können ohne Komplikationen nach Vaduz zur Arbeit fahren, da mit wenig Mühe und Kosten eine entsprechende Erlaubnis zu erhalten ist. Aus dem relativ kleinen Rheinfeldern pendeln täglich 2.000 Menschen in die Schweiz zur Arbeit, überwiegend nach Basel (Zukunft à trois: Wirtschaft 1999:10). Auch zwischen Tui und Valença ist Pendeln der wichtigste und für die Einwohner der Städte Tornio und Haparanda der zweitwichtigste Grund für den Grenzübertritt.

Ganz anders ist die Situation an der östlichen Außengrenze der Europäischen Union, wo die Arbeit kaum noch ein Grund für den Grenzübertritt ist. Die Pendler können nur als Touristen die Grenze überschreiten, um in den schwarzen Arbeitsmarkt einzudringen (Waack 2000:167f; Zamárdi 2001:44f). Das Ende dieses Zustandes möglichst bald nach Eintritt der Länder in die Europäische Union ist die Hoffnung der östlichen Grenzstädte und die Furcht der jeweils westlichen. Die Erwartungen sind nicht unberechtigt, wenn auch gerade die Arbeitsmärkte in den östlichen Zwillingstädten wenig Möglichkeiten zur Ergänzung bieten. In allen Grenzstädten, in Frankfurt (Oder), Guben oder Görlitz ebenso wie in Gorizia oder auch in Český Těšín ist die Arbeitslosenrate entschieden höher als im Landesdurchschnitt und die Löhne sind niedriger. Die illegalen Pendler ziehen deshalb gleich weiter zu den Agglomerationen im Landesinnern wie Berlin, Mailand oder sogar nach Bratislava. (Szabó 2000:106ff). Zu Zeiten des Staatssozialismus waren entlang der deutsch-

polnischen und der deutsch-tschechischen Grenze große Industriekomplexe gebaut worden, die polnische Arbeiter im Rahmen bilateraler Abkommen beschäftigten (Gayko 2000). Frauen aus Słubice beispielsweise fuhren regelmäßig ins Halbleiterwerk nach Frankfurt (Oder), genauso wie polnische Frauen aus Gubin im Textilkombinat in Guben arbeiteten. Mit der Schließung der großen staatlichen Betriebe nach 1990 war es damit ebenso zu Ende wie wenig später mit dem täglichen Arbeitsweg der Leute aus Iwangoorod in die Textilfabriken von Narva oder der Arbeiter aus Cieszyn nach Český Těšín. Ein offizieller Vertreter der Stadt Iwangoorod beklagte 1996, früher hätte man enge familiäre und berufliche Beziehungen nach Narva gehabt, nun nur noch familiäre, und die würden auch noch schwinden, wenn die neuen Visabestimmungen kämen (Waack 2000:179). Das ist inzwischen eingetreten. Die Grenze ist geschlossen, Narva und Iwangoorod sind zu geteilten Städten geworden. Umgekehrt hatte gerade die Möglichkeit des Arbeitspendelns einst geholfen, die Gräben zwischen den geteilten Städten an Oder und Neiße zuzuschütten. Daraus wuchs durch zahlreiche Eheschließungen Verwandtschaft. Ein offener, grenzüberschreitender Arbeitsmarkt scheint eine Bedingung für die Verflechtung von Nachbarstädten an der Grenze. Ohne ihn wird der Weg zur Doppelstadt eine Initiative von Selbstverwaltungskörperschaften und Kulturinitiativen bleiben.

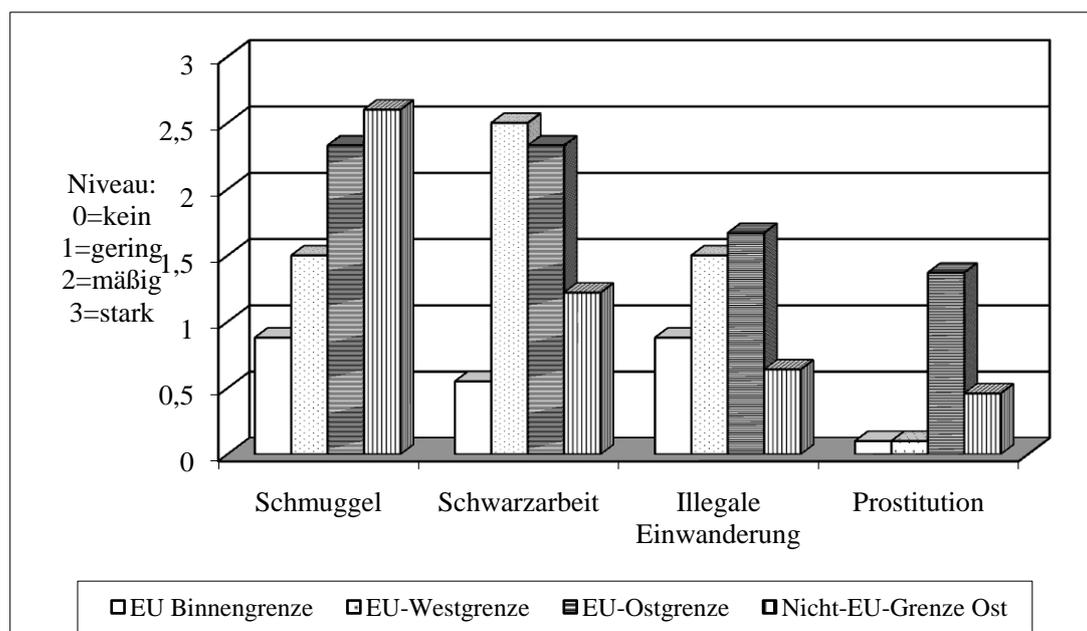


Abbildung 5: Grenzkriminalität

Gerade die wichtigsten grenzüberschreitenden Aktivitäten, Einkauf und Arbeit, geraten dort in den Bereich der Illegalität, wo die Grenze noch als Barriere wirkt, also wieder vor allem in den östlichen Städtepaaren, die ehemals hinter dem Eisernen Vorhang lagen. Das bestätigen die Antworten auf die Frage nach dem Niveau der Grenzkriminalität, die der Fragebogen enthielt. Die lokalen Autoritäten leiteten diese Frage häufig an die Grenzbeamten oder die Polizeibehörden weiter, so dass man Sachkunde annehmen darf. Alles in allem scheint die Grenzkriminalität in den Augen der Verantwortlichen nicht besonders hoch zu sein. Grenzkriminalität ist in den Zwillingstädten eine Randerscheinung des städtischen Lebens, umso mehr, da es sich um kleine und mittelgroße Städte handelt, die an und für sich nur eine geringe

Kriminalität aufweisen. Grenzkriminalität spielt praktisch keine Rolle mehr in den Städten an Binnengrenzen der Europäischen Union. Wenn die Zollschranken gefallen sind und der Arbeitsmarkt offen ist, sind die wichtigsten Delikte gegenstandslos. Schmuggel und illegale Einwanderung wurde lediglich aus Kerkrade als erhebliche Belastung gemeldet. Die Polizeibehörden in Kerkrade, Herzogenrath und Aachen vereinbarten deshalb im Jahr 2001 eine spezielle Kooperation, vornehmlich zur Bekämpfung des Drogentourismus. Die höchste Grenzkriminalität wird an den Übergängen der Oder- und Neißestädte, also an der östlichen EU-Außengrenze festgestellt. Den Antworten zufolge erreicht dort jede Art der Illegalität hohes oder mittleres Niveau. Der logistische und personelle Aufwand bei der Bekämpfung ist beträchtlich, dennoch schmuggeln die so genannten Ameisen auch weiterhin Zigaretten, Menschen aus den armen Regionen jenseits der Festung Europa schwimmen nachts durch den Fluss, und die Zuhälter der großen Städte finden hinter dieser Grenze ihre Opfer (Bort 2000).

In der polnischen und tschechischen Öffentlichkeit spricht man von den „Pathologien der Grenze“ und meint damit nicht nur Menschenhandel und Kinderprostitution, Schmuggel und Drogenhandel, sondern auch das legale Treiben in Clubs und auf Basaren, die Tätigkeit der Ameisen und den Alkoholismus, der durch den billigen Nachschub von jenseits der Grenze begünstigt wird. Von weiten Teilen der Bevölkerung in den Grenzstädten wird der Schmuggel ebenso wie die Schwarzarbeit als Bagatelldelikt angesehen. Wie aus Český Těšín und Cieszyn berichtet wird, erhalten die Grenzbeamten kaum Unterstützung aus der Bevölkerung, da diese ja selbst in die Vergehen verwickelt sei. Schmuggel ist eine spezielle Form lokaler Wirtschaftstätigkeit in Grenzstädten, solange sie noch unterschiedlichen Rechts- und Wirtschaftsräumen angehören. Andererseits beschädigt es die Beziehungen zwischen den Menschen der Nachbarstädte, wenn Słubice zum billigen Bordell, Nova Gorica zur Spielhölle oder Rousse zum Drogenumschlagplatz wird. Die Europäische Union schiebt mit der Erweiterung all dies wie eine Bugwelle in Richtung Osten vor sich her.

Institutionalisierung

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit entwickelt sich nicht als Selbstorganisation, auch wenn es dafür die besten Voraussetzungen wie eine gemeinsame Geschichte, gemeinsame Interessen, Zweisprachigkeit, verwandtschaftliche Beziehungen und eine offene Grenze gibt. Institutionalisierung der Kooperation ist notwendig, um aus Städtepaaren Doppelstädte werden zu lassen, wie die eingangs angeführte Definition von Buursink nahe legt. Die Zahl der zwischen den Zwillingstädten geschlossenen Abkommen ist ein einfacher und aussagekräftiger Indikator für diesen Prozess. Sie hat sich entsprechend den Angaben der befragten Städte im Vergleich zur vorhergehenden Dekade mehr als verdreifacht, wie die Abbildung 6 zeigt. Nicht nur innerhalb des alten, westlich des einstigen Eisernen Vorhangs gelegenen Europa wurden zwischen allen Doppelstädten neue, bindendere Verträge geschlossen, auch an der vormaligen Systemgrenze wuchs die Neigung, sich auf den Weg zur Doppelstadt zu begeben, in den neunziger Jahren kräftig an.

Diese offensichtliche Beschleunigung steht in direkter Verbindung zur europäischen Integration, dem anderen großen Institutionalisierungsprozess von Zusammenarbeit. Die Fördermöglichkeiten der europäischen Institutionen in Brüssel und Straßburg

sind ein Motor, der gemeinsame Vorhaben attraktiv macht. Dies lässt sich besonders gut in den Zwillingsstädten verfolgen, die jenseits der bisherigen Grenzen der Union liegen. Hier konnten weder die EU-interne Regionalförderung noch die Interreg-Programme für Grenzregionen greifen, sondern erst das 1994 geschaffene PHARE-CBC Programm für Investitionen in grenzüberschreitende Kooperation in den Erweiterungsländern. Die finanzielle Unterstützung durch dieses Programm war - wie bei anderen Programmen auch - an die Existenz eines entsprechenden grenzüberschreitenden Abkommens geknüpft.

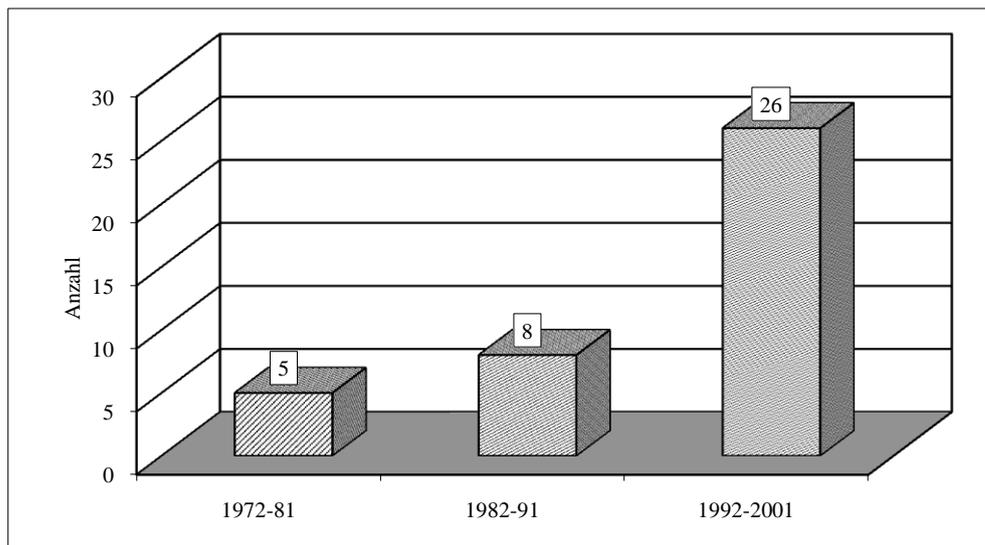


Abbildung 6: Verträge zwischen den Zwillingsstädten

Ende 1995 unterzeichneten Valga und Valka einen solchen Kooperationsvertrag. Somit konnten sie das PHARE-CBC-Programm CREDO und das ECOS-Eröffnungsprogramm für gemeinsame Projekte nutzen, die vor allem dem Umweltschutz dienten. Tornio und Haparanda traten dabei als Ratgeber und Partner auf. Seitdem verbindet eine nordische Vierer-Partnerschaft die Doppelstädte (Waack, 2000:185). Auch für das Abkommen zwischen Český Těšín und Cieszyn im Jahre 1996 war das PHARE-CBC-Programm wichtig, ebenso wie für die im Jahr 1998 vertraglich vereinbarte Zusammenarbeit zwischen Gorizia und Nova Gorica. Umweltprobleme, die sowohl durch eine Chemiefabrik in Giurgiu wie auch durch ein Heizkraftwerk in Rousse verursacht wurden, bestimmten auch für diese Donaustädte die vertraglich fixierte Zusammenarbeit im CREDO-Programm von PHARE-CBC. Filter und Überwachungssysteme aus den bereitgestellten Mitteln verbesserten die Umweltsituation und das Vertrauen zwischen den Nachbarstädten, und der Kooperationsvertrag führte zu regelmäßigen Konsultationen der Stadtverwaltungen und zur Reaktivierung einer gemeinsamen Umweltkommission aus dem Jahre 1987 (Waack 1998:147).

Am Unterlauf der Donau folgte die Gründung der Euroregion Rousse-Giurgiu im April 2001 der Städtepartnerschaft, man kann die Zwillingsstädte sicherlich als deren Kristallisationskern bezeichnen. Im östlichen Europa läuft die Institutionalisierung von Integration auf allen Ebenen gleichzeitig, im lokalen, regionalen und nationalstaatlichen Rahmen. Im westlichen Europa war es eher umgekehrt, die Städtepartnerschaften entfalteten sich innerhalb bestehender Euroregionen. So wie

im hohen Mittelalter die an Rhein und Elbe errungenen Stadtrechte in die Kolonisationsräume des östlichen Europa getragen wurden, so scheint jetzt der Transfer der europäischen Institutionen zu funktionieren. Das Abbild ist immer perfekter. Ein nahezu lückenloses Netzwerk von Euroregionen ist inzwischen ausgespannt, territorial ausgedehnter, ärmer an Mitteln, mit mehr Erwartungen befrachtet als im Westen. Im Vergleich zu den befragten Städten im Westen wird an der östlichen Grenze der Nutzen der Mitgliedschaft in der jeweiligen Euroregion ausdrücklich betont.

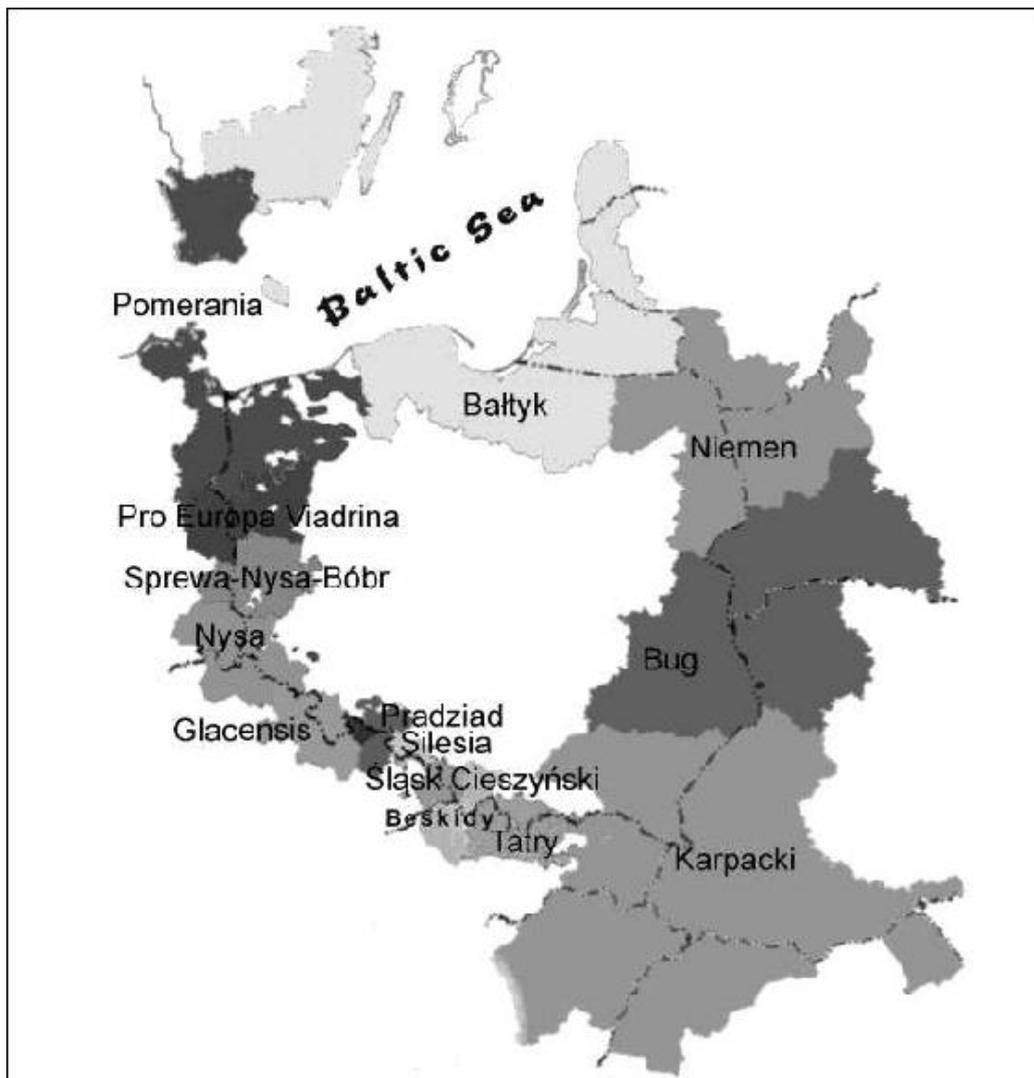


Abbildung 7: Euroregionen in Ostmitteleuropa im Jahr 2000

Innerhalb der alten Union werden inzwischen neue supranationale regionale Verbände gegründet, die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen gemeinsamen Interessen folgen, erkennbar aber auch an historische Raumstrukturen anknüpfen. Die trinationale Agglomeration Basel, die Gemeinden aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz umfasst, scheint die bedeutendste und dauerhafteste zu sein. Die beiden Rheinfelden in Deutschland und der Schweiz sind hier zu ihrem Nutzen und ihrer Zufriedenheit inbegriffen. Diese Vereinigung erhält von der EU Unterstützung für Projekte und Institutionen; die älteren Euroregionen verloren dagegen ihre

Bedeutung (Zukunft à trois 1998; Schlögel 1982:378ff; 393). Ein anderes Beispiel ist die Eurociudad Vasca, ein Verbund der Städte und Gemeinden im spanisch-französischen baskischen Atlantikbogen zwischen Bilbao und Bordeaux, der die Städte Irún/Hondarribia-Hendaye einbezieht. Diese Bündnisse ersetzen die verstärkte Institutionalisierung der Zwillingstädte offenbar nicht, sondern unterstützen sie.

Die Institutionalisierung der Beziehungen zwischen Doppelstädten bezieht nicht nur immer weitere Städte an den Rändern der Europäischen Union ein, sie scheint auch eine eigentümliche Dynamik zu entfalten, die zielstrebig auf die Doppelstadt oder sogar darüber hinaus auf einen gemeinsamen städtischen Organismus gerichtet ist. In den neunziger Jahren hat sich geradezu eine Doppelstadtbewegung entwickelt, die ihren Schwerpunkt allerdings an den EU-Binnengrenzen hatte. Es lassen sich drei Stufen identifizieren: anfangs werden gemeinsame Projekte in Angriff genommen, dann wird eine ständige Zusammenarbeit mit Konsultationen und Kommissionen institutionalisiert, schließlich werden gemeinsame Körperschaften mit selbständigen Kompetenzen geschaffen. Der wichtigste Beweggrund war die Einsparung von Mitteln und die bessere Nutzung knapper Ressourcen. Das ist gerade bei den marginalisierten, daher wirtschaftlich eher schwachen Grenzstädten von bestenfalls mittlerer Größe Antrieb genug, die kommunale Zusammenarbeit zu suchen. Wenn die institutionalisierte Zusammenarbeit dennoch erst seit den achtziger Jahren zur verbreiteten Praxis wurde, so liegt das an den Hürden, die sich mit unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen, Rechtssystemen, Finanzierungswegen und Verwaltungskompetenzen beiderseits der Grenzen auf türmten. Der Abbau dieser Hürden innerhalb der Europäischen Union war eine Vorbedingung. Es ist nicht verwunderlich, dass Tornio und Haparanda ebenso wie Baarle Nassau und Baarle Hertog Vorreiter dieser Doppelstadtbewegung geworden sind, da sie von dem besonderen Abbau der Grenzen zwischen den Benelux-Ländern und innerhalb der nordischen Länder begünstigt waren. Es ist ebenso wenig ein Wunder, dass die Zwillingstädte außerhalb der alten Grenzen der Europäischen Union erheblichen Nachholbedarf haben.

Das erste Stadium der gemeinsamen Projekte begann oft bescheiden, mit der gemeinsamen Nutzung einer Schwimmhalle, wie in Tornio und Haparanda in den sechziger Jahren (Jussila 1997:58), mit einem Abkommen über die gemeinsame Investition in eine Eislaufbahn, wie zwischen den beiden Rheinfeldern im Jahr 1975 (Schlögel 1982:348), oder mit der Einrichtung einer gemeinsamen Bibliothek, wie in den beiden Baarle 1976. Das drängendste gemeinsame Problem stellte jedoch in der Regel die Lage am Fluss dar, so dass die Kooperation sich hier geradezu aufdrängte. Allerdings ist gerade in diesem Bereich wegen der hohen Kosten und der politischen Kompetenzen immer auch die Mitwirkung beider Regierungen nötig. Nur in Ausnahmefällen, wie den beiden Laufenburg, gelingt die Finanzierung den Nachbarstädten aus eigener Kraft. An der 1977 projektierten Vernetzung der Wasserversorgung von Laufen und Oberndorf lässt sich dies gut verfolgen (Schlögel 1982:284). Heute hat die deutsch-österreichische Zwillingstadt eine gemeinsame Kläranlage, die von den Regierungen und den Gemeinden finanziert wurde. Abwasseraufbereitung war auch eines der ersten Projekte der Doppelstädte Tornio-Haparanda und Valença-Tui. Die gemeinsame Kläranlage von Guben-Gubin, die sich in Gubin befindet, wurde mit erheblichen Mitteln aus dem Programm INTERREG II gefördert und auf der EXPO 2000 vorgestellt (Jajeśniak-Quast 2001). Im Unterschied dazu übernimmt die neue Anlage in Görlitz trotz ausreichender Kapazität nicht die

Abwasserklärung von Zgorzelec, da die polnische Stadt die laufenden Kosten nicht bezahlen kann. Aus diesem Grund hat die Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Programms "Saubere Neiße" finanzielle Unterstützung für die Modernisierung von Anlagen auf der polnischen Seite gewährt (Waack 2000). Bei den erst jüngst geteilten Städten Narva und Iwangoorod entwickelten sich die Dinge naturgemäß in umgekehrte Richtung, von der gemeinsamen Wasser- und Abwasserversorgung unter der Sowjetherrschaft zu einem regelrechten Wasserkrieg im Jahre 1998, als wegen heillosen Verschuldung der russischen Seite das Wasserwerk in Narva die Lieferungen stoppte und die Iwangooroder begannen, ihre ungeklärten Abwässer in den Fluss zu leiten. Die Lösung musste auf Regierungsebene verhandelt werden. (Waack 2000:187). Es gibt eigentlich keine Zwillingstadt, in der nicht ein gemeinsames wasserwirtschaftliches Projekt im Gespräch ist. Sogar in Rousse-Giurgiu existieren Vorschläge für den Bau einer gemeinsamen Wasseraufbereitungsanlage. Aber die Lücke zwischen Wunsch und Wirklichkeit ist in diesem Bereich besonders hoch.

Das zweite Stadium der Institutionalisierung ging aus der Projektarbeit hervor, es wurde durch gemeinsames Projektmanagement bei einer Mehrzahl von Vorhaben notwendig. Auch die wachsende persönliche Vertrautheit der Verantwortlichen spielt auf dieser Stufe schon eine Rolle. Nun wird die Zusammenarbeit mit gemeinsamen Kommissionen und regelmäßigen Beratungen unabhängig von Projekten auf Dauer angelegt. Die befragten Städte gaben an, dass die Bürgermeister der Schwesterstädte, die dieses Stadium erreicht haben, sich monatlich treffen und die Stadtparlamente wenigstens jährlich gemeinsame Sitzungen abhalten. Dieses Niveau der Zusammenarbeit haben alle untersuchten westeuropäischen Grenzstädte und die Städte an der Außengrenze der Europäischen Union im Jahre 2003 erreicht. Bei den jenseits dieser Grenzen gelegenen Städten ist das ebenso durchgehend noch nicht der Fall. Von allen diesen Städten kann man mit Fug und Recht sagen, dass sie sich zu Doppelstädten entwickelt haben. Die Gründe sind unschwer auszumachen in der unzulänglichen Infrastruktur, der unzureichenden rechtlichen Angleichung, den fehlenden finanziellen Mitteln und wohl auch in dem oberhalb der kommunalen Ebene kaum gegebenen politischen Willen.

Der Ehrentitel der Doppelstadt im Sinne der Definition von Buursink sollte also nicht nur jenem dritten Stadium der Kooperation vorbehalten bleiben, das sich neuerdings als „Europastadt“ auffällig in den Vordergrund drängt. Diese Europastädte zeichnen sich durch gemeinsame Institutionen und oft auch durch einen gemeinsamen Namen aus. Das Zusammenwachsen zu einem Stadtorganismus ungeachtet der trennenden nationalen Grenze ist ausdrückliches Ziel. Den Titel Europastadt haben neben den Pionieren an den nördlichen und westlichen Grenzen auch zwei Städtepaare an der Oder-Neiße-Grenze auf ihre Fahnen geheftet, auch wenn gerade diese Städte im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Krise und der dramatischen Abwanderung ihrer Einwohner gegenwärtig eine Krise der gemeinsamen Identität erleben.

Doppelstadt	Gemeinsame Körperschaft	Jahr des Vertrags
Tornio-Haparanda	Provincia Bothniensis	1987

Baarle-Hertog-Baarle-Nassau	Gemeinsame Verwaltung	1998
Görlitz-Zgorzelec	Eurostadt Görlitz-Zgorzelec	1998
Herzogenrath-Kerkrade	Eurode	1998
Irún/Hondarribia-Hendaye	Konsortium Bidasoa-Txingudi	1998
Guben-Gubin	Eurostadt Guben-Gubin	2000

Tabelle 2: Europastädte

In diesem dritten Stadium geht es nicht mehr nur um wirtschaftliche Vorteile und verbesserte Lebensqualität durch Kooperation, sondern die Zusammenarbeit selbst wird zum Ziel. Aus der Sicht von Tornio und Haparanda heißt es: „Das Ziel, Geld einzusparen, ist noch immer einer der Eckpfeiler der Zusammenarbeit, aber der umfassendere Blick auf die Zusammenarbeit ist wichtiger.“ Solch ein eigenständiges Bedürfnis nach Gemeinsamkeit entsteht zweifellos auf Grund langjähriger guter Erfahrungen in der Projektzusammenarbeit und regelmäßiger Begegnungen auf der zweiten Stufe. Die Institutionalisierung wird beim Übergang zur dritten Stufe offenbar nicht so sehr durch äußere Impulse vorangetrieben, wie sie die EU-Programme darstellen, sondern durch eine innere Dynamik, deren Motor die Zusammenarbeit selbst ist. Nun bleibt wohl zu fragen, inwieweit dieses Bedürfnis nach Zusammenwachsen die gesamte Einwohnerschaft beseelt oder vor allem jene administrativen, wirtschaftlichen und kulturellen „Macher“ der Städte ergriffen hat, die direkt in die institutionalisierte Projektzusammenarbeit eingebunden sind. Eine Untersuchung aus Guben und Gubin stimmt nachdenklich. Danach kann nur eine winzige Minderheit von drei bis sechs Prozent in beiden Städten sich mit „Doppelstadt“ oder gar mit „Europastadt“ identifizieren, obwohl die Hälfte der Gubener und sogar 84 Prozent der Gubiner ein weiteres Zusammenwachsen der Städte wünschen (TOPOS 2002).

Zweifellos war die Provincia Bothniensis an der Mündung des Torneflusses die erste Europastadt. Kerkrade präsentierte das Projekt "Eurode" auf der Konferenz in Maastricht im Jahr 1991. Dann folgte im Jahr 1998 eine kleine Welle von Gründungen diverser Eurostädte. Die juristische Institutionalisierung der Kooperation beider Baarle, die aus so vielen Enklaven bestehen, war durch die Benelux-Verträge der Jahre 1986/91 eingeleitet und kam nun zum Abschluss. In allen diesen Fällen haben gemeinsame Körperschaften die grenzüberschreitenden Kompetenzen der Gemeinden zumindest teilweise übernommen. Sie haben nicht nur eigene Verantwortlichkeiten in der Projektentwicklung und im Krisenmanagement, sondern sie haben auch Entscheidungsgewalt in Bereichen der Lokalpolitik. Die gemeinsamen Körperschaften oder Einrichtungen folgen dem selben Muster, das für die Provincia Bothniensis im Jahr 1987 eingeführt wurde. Repräsentanten beider Städte bilden einen Rat (Exekutive), der monatlich tagt und dem der Präsident oder Gouverneur vorsteht. Die Bürgermeister der beiden Städte wechseln sich in dieser Funktion jährlich ab. Der Rat richtet Kommissionen und Arbeitsgruppen ein. Das ständige Personal beschränkt sich auf ein Minimum, ganze drei Mitarbeiter sind es im Falle der Provincia Bothniensis.

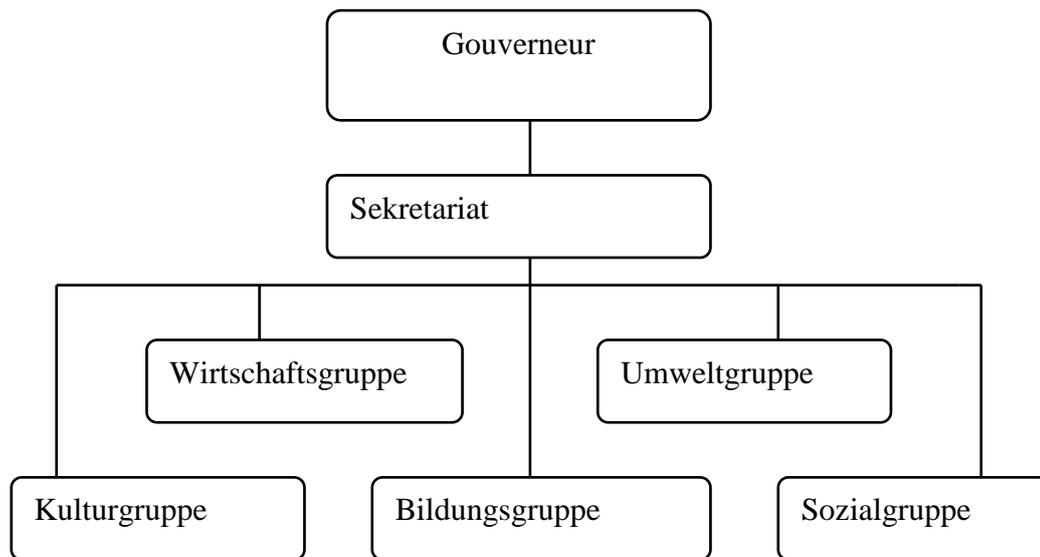


Abbildung 8: Die administrative Struktur der Provincia Bothniensis (Jussila 1997: 60)

Alle Entscheidungen werden auf Grund völliger Gleichberechtigung und Autonomie der beiden Gemeinden getroffen, ohne Ansehen der Einwohnerzahl und Finanzkraft der Partner. Jedes andere Vorgehen würde das Vertrauen zerstören. Angesichts der vielfältigen Ungleichheit innerhalb jedes Städtepaars ist dieses Prinzip besonders wichtig. Im Falle der beiden Baarle benötigt daher jeder Beschluss die Mehrheit der Repräsentanten der beiden Städte. Im Fragebogen aus Baarle wird betont:

„Zusammenarbeit ist ein Prozess. Er muss in der Praxis, aber auch in den Köpfen der Beteiligten langsam wachsen. Daher sind wir überzeugt, dass ein gemeinsames Organ, das auf der Gleichheit und der Autonomie der beiden Partner beruht, der beste Weg zum notwendigen gegenseitigen Vertrauen und zum Konsens ist.“

Die Pioniere der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit klagen über die Unzulänglichkeiten des gesetzlichen Rahmens. Die gemeinsamen Körperschaften bleiben beschränkt in ihrer Entscheidungskompetenz. Ihre Entscheidungen müssen deshalb in der Regel von den jeweiligen Stadträten formell in Kraft gesetzt werden. Die Rechtsangleichung ist selbst innerhalb der Europäischen Union noch nicht hinreichend für eine so enge Zusammenarbeit. Eurode trägt die unterschiedlichen Rechtssysteme „wie einen Mühlstein um den Hals“ und spricht von einem gewissen Maß an Anarchie, das an den nationalen Gesetzen vorbei praktiziert werden muss. Bei der Suche nach Lösungen befindet man sich dann tatsächlich in einem Laboratorium der europäischen Integration. Deshalb beschreiben die Befragten die Situation ganz gut, wenn sie sich selbst als Pioniere wahrnehmen. Jede dieser Europastädte beschreibt sich selbst als Erfolgsgeschichte. Die Doppelstädte tragen so die Utopie der einen, grenzüberwindenden Stadt in den Alltag. Als Laboratorien der Integration fordern diese in der Regel eher unscheinbaren Gemeinwesen die Aufmerksamkeit der großen europäischen Institutionen und das Interesse der Forscher heraus.

Zusammenfassung:

Wirtschaftliche Schwäche infolge nationaler Randlage und geringer Größe sowie Ungleichheit der Partner sind allgemeine Merkmale der Städtepaare an den europäischen Grenzen. Daraus wachsen Chancen und Schwierigkeiten der Kooperation. Die Zwillingsstädte im östlichen Europa sind in einer ungünstigeren Lage, da sie durch Teilung und ethnische Säuberungen des 20. Jahrhunderts traumatisiert und infolge des Kalten Krieges und der Blockpolitik mehr oder weniger hermetisch getrennt waren. Dennoch verläuft die Entwicklung seit den neunziger Jahren wesentlich in dieselbe Richtung des Abbaus der Barrieren, der Verflechtung im Alltag und der Institutionalisierung grenzüberschreitender Kooperation. Die Gründe für den Grenzübertritt sind in den östlichen Zwillingsstädten dieselben wie innerhalb der Schengen-Zone, nur die Arbeitsmigration fehlt auf Grund des geschlossenen europäischen Arbeitsmarktes. Die Erweiterung der Europäischen Union wird in den ostmitteleuropäischen Grenzstädten die Normalität herstellen und die Bevölkerung entkriminalisieren. An der neuen Außengrenze zerschneidet sie hingegen bestehende Verflechtungen und macht Schmuggel und Schwarzarbeit zu Alltagsdelikten. Die Institutionalisierung der Zusammenarbeit zwischen den Doppelstädten ist in den neunziger Jahren mit Förderung der Europäischen Union sehr schnell vorangeschritten, von der projektbezogenen Zusammenarbeit zur allgemeineren und ständigen Kooperation und schließlich zum Projekt der Europastadt. Die verschiedenen nationalen Systeme sind Hindernisse, die von den Doppelstädten gemeistert werden müssen. In diesem Prozess werden sie Vorreiter der europäischen Integration.

Literatur/Quellenangaben

ADAMCZUK, FRANCISZEK/RYMARCZYK, JAN (2003): Local Aspects of European Integration on the example of the Zgorzelec/Görlitz cross-border-co-operation. In: Dieckheuer, Gustav und Fiedor, Bogusław, Hg.: Eastward Enlargement of the European Union: economic aspects. Frankfurt am Main u.a.: Lang: 137-146.

BORT, EBERHARD (2000): Illegal migration and cross-border crime: challenges at the eastern frontier of the European Union. Florence: European University Institute, working papers, no. 00/09.

BUURSINK, JAN (1994): Dubbelsteden. In: Acta Geographica Lovaniensia. Leuven, 34: 175-180.

DIANU, TIBERIU (1997): Ethnic Minorities in Post-Communist Romania: From Rhetoric to Integration, Field Report. Verfügbar unter: <<http://www.wcl.american.edu/PUB/humright/brief/v4i3/romani43.htm>> (Zugriff 9.12.2003).

DOPSCH, HEINZ/ROTH, HANS, Hg. (1998): Laufen und Oberndorf: 1250 Jahre Geschichte, Wirtschaft und Kultur an beiden Ufern der Salzach. Laufen/Salzach: Stadt Laufen; Oberndorf: Marktgemeinde Oberndorf.

EHLERS, NICOLE (2001): Tageszeitungen an Maas und Oder. In: Grenzen im Ostblock und ihre Überwindung, Hg. Helga Schultz. Berlin: Arno Spitz: 353-374.

FRÖLICH, SANDRA CAROLINE (2001): Deutsch-Polnische Ehen in Frankfurt (Oder) 1970-1999. Diplomarbeit aus Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder).

GASPARINI, ALBERTO (2000): European border towns as laboratories of differentiated integration. In: Borders in Europe. How Life is lived in border towns, border regions and border cultures, ISIG magazine, Istituto de Sociologia Internazionale, No. 4/1999 – No. 1/2000. Gorizia/Italy: 2/3.

GAYKO, AXEL (2000): Investitions- und Standortpolitik der DDR an der Oder-Neiße-Grenze, 1950-1970. Frankfurt am Main u.a.: Peter Lang.

Österreichische Gesellschaft für Europapolitik (2001): Gelebte Nachbarschaft in der Grenzregion Niederösterreich – Tschechien – Slowakei: Bürgermeistergespräche. Verfügbar unter: <<http://cms.euro-info.net/index.php?parentcat=5&cat=268>>. (Zugriff 9.12.2003)

GERKAN, MEINHARD VON, Hg. (1994): Culture Bridge. Deutsch-Polnischer Ideenwettbewerb „Kulturbrücke Görlitz-Zgorzelec“. Berlin: Vice-Versa-Verlag.

HANNAN, KEVIN (1996): Borders of Language and Identity in Teschen Silesia. New York u. a.: Peter Lang.

HENNING, H.-J. UND OHM, D., Hg. (2001): Herausforderungen an die Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur infolge des europäischen Integrationsprozesses: die Europastadt Görlitz-Zgorzelec. Dresden: Technische Universität, Fakultät für Verkehrswissenschaft.

HENNING, RUTH, Red. (1995): Grenze und Grenzbewohner. Nachbarn und Fremde, Alte Heimat – Neue Heimat. Berlin: Deutsch-Polnische Gesellschaft, Transodra Heft 10/11.

HENNING, RUTH, Red. (2001): Wettbewerb der Erinnerungen. Leben an und mit der Grenze. Potsdam: Deutsch-Polnische Gesellschaft Brandenburg, Transodra Heft 22.

JAHNKE, KATHRIN, Red. (2001): Deutsch-polnische und andere Grenzstädte – Die Grenze als Chance. Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land. Zwickau: Westermann.

JAJEŚNIAK-QUAST, DAGMARA (2001): Kommunalwirtschaftliche Kooperation geteilter Städte an Oder und Neiße. In: Grenzen im Ostblock und ihre Überwindung, Hg. Helga Schultz. Berlin: Arno Spitz: 275-296.

JAJEŚNIAK-QUAST, DAGMARA and STOKŁOSA, KATARZYNA (2000): Geteilte Städte an Oder und Neiße: Frankfurt (Oder) – Ślubice, Guben – Gubin, Görlitz – Zgorzelec. Berlin: Arno Spitz.

JUSSILA, HEIKKI (1997): Building of a Region and of a European Transnational Twin City – Some Lessons from Haparanda – Tornio. In: Lyck, Lise and Berg, P.O. (eds.): The Øresund Region Building. Copenhagen: Institute of Organization and Industrial Sociology, Copenhagen Business School: 53-65.

KACZMAREK, JERZY (2001): Der Ślubicer Polenmarkt: Eine visuell-soziologische Studie. In: Grenzen im Ostblock und ihre Überwindung, Hg. Helga Schultz. Berlin: Arno Spitz: 327-336.

NAGLER, HEINZ (1997): Gubin - Guben. Eine Dokumentation von studentischen Arbeiten des städtebaulichen Workshops, Cottbus: Brandenburgische Technische Universität.

RUTOWSKA, MARIA, Hg. (1996): Ślubice 1945-1995, Ślubice: Rat der Stadt.

SCHULTZ, HELGA (2001): Von der Nachkriegsordnung zur postsozialistischen Staatenwelt. In: Grenzen im Ostblock und ihre Überwindung, Hg. Helga Schultz. Berlin: Arno Spitz: 11-37.

SCHULTZ, HELGA assisted by JAJEŚNIAK-QUAST, DAGMARA and STOKŁOSA, KATARZYNA (2002): Twin Towns on the Border as Laboratories of European Integration. Frankfurt (Oder): Frankfurter Institut für Transformationsstudien, Arbeitsberichte 4/02.

SCHULTZ, HELGA (2003): Geschichtsbilder und Stereotype in der deutsch-polnischen Grenzregion. In: Internationale Gesellschaft für Geschichtsdidaktik, Jahrbuch 2003: 9-35.

SCHLÖGEL, BIRGIT (1982): Grenzüberschreitende interkommunale Zusammenarbeit. Voraussetzungen und Rechtsgrundlagen sowie Beispiele in der Abwasserbeseitigung, Energie- und Wasserversorgung und im Nahverkehr. Berlin: Erich Schmidt Verlag.

STOKŁOSA, KATARZYNA (2001): Die Oder-Neiße-Grenze im Bewusstsein der Einwohner von Guben und Gubin, 1945 bis 1972. In: Grenzen im Ostblock und ihre Überwindung, Hg. Helga Schultz. Berlin: Arno Spitz: 113-134.

STOKŁOSA, KATARZYNA (2003): Grenzstädte in Ostmitteleuropa. Guben und Gubin 1945 bis 1995, Berlin: Berliner Wissenschaftsverlag.

SÜLI-ZAKAR, ISTVÁN (2001): Euro Regionalism in Central Eastern Europe. Case Study: Carpathian Euroregion. In: SÜLI-ZAKAR, IMRE and CZIMRE, KLÁRA (eds.): Carpathian Euroregion. Borders in the Region – Cross-border Co-operation. Debrecen: University Press, 2001: 18-32.

SZABÓ, FERENC A. (2000): Migration – Sicherheit – EU – Erweiterung. Budapest: Charta Press.

TOPOS Stadtforschung (2002): Sozialstruktur und städtische Identität in der Doppelstadt Guben/Gubin, Presseinformation Dezember 2002. Verfügbar unter <www.guben-gubin-2030.de/de/projekt/bausteine/befragung/Ergebnisse_topos.pdf> (Zugriff 9.12.2003)

TROST, AXEL (1999): Untersuchungen zur grenzüberschreitenden Stadtentwicklung des Städtepaars Görlitz/Zgorzelec im deutsch-polnischen Grenzraum. Diplomarbeit Universität Saarbrücken.

WAACK, CHRISTOPH (1998): Das Städtepaar Giurgiu und Russe an der rumänisch-bulgarischen Grenze. In: Grenzen und Grenzregionen in Südosteuropa, Hg. Frank-Dieter Grimm. Südosteuropa aktuell 28. München: 141-153.

WAACK, CHRISTOPH (2000): Stadträume und Staatsgrenzen. Geteilte Grenzstädte des mittleren und östlichen Europa im Kontext lokaler Alltagswelten, nationaler Politik und supranationaler Anforderungen. Leipzig: Institut für Länderkunde.

WILLE, ALMUT (2003): Zwischen Devastation und Wiederaufbau: Aus der Frankfurter Dammvorstadt wird Slubice. Frankfurt (Oder): Diplomarbeit aus der Osteuropäischen Geschichte an der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder).

WITT, ASTRID (2001): Europa wächst zusammen – eine Zukunftsvision für die deutsch-polnische Grenzstadt Guben-Gubin. Diplomarbeit aus dem Institut für Landschaftsarchitektur an der Technischen Universität Berlin.

ZAGO, MORENO (2000): The state of co-operation between border towns. In: Borders in Europe. How Life is lived in border towns, border regions and border cultures, ISIG magazine, Istituto de Sociologia Internazionale, No. 4/1999 – No. 1/2000. Gorizia/Italy: 10/11.

ZAMÁRDI, EKÉNE ILONA (2001): The Participation of Hungary in the New Type of International Migration with Special Emphasis on the Carpathian Basin. In: SÜLI-ZAKAR, IMRE and CZIMRE, KLÁRA (Hg.): Carpathian Euroregion. Borders in the Region – Cross-border Co-operation. Debrecen: University Press: 41-46.

Zukunft à trois. 1. Bevölkerung (1998); 2. Wirtschaft (1999): Themenhefte zur Raumordnung in der Trinationalen Agglomeration Basel, Cahiers thématiques sur l'aménagement du territoire dans l'Agglomération Trinationale de Bâle. Basel/Liestal – Colmar – Waldshut-Tiengen.