



Stadt im Wandel

GYÖR

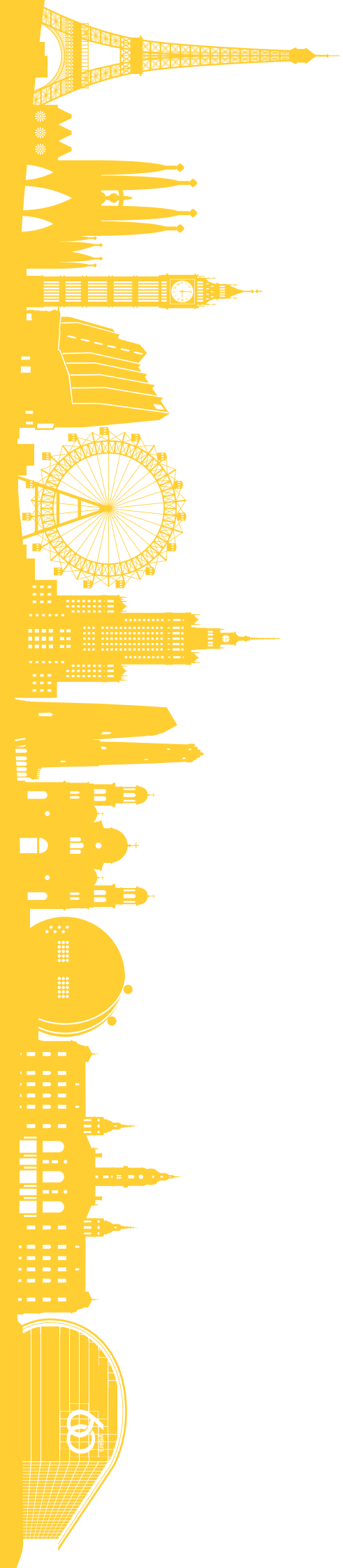
Mit dabei im Konzert der Großen

Éva Geróházi
Iván Tosics



Europäische
Investitionsbank

Die Bank der EU



69

2023

GYÖR

Mit dabei im Konzert der Großen

Éva Gerőházi
Iván Tosics

Győr: Mit dabei im Konzert der Großen

© Europäische Investitionsbank, 2019

Alle Rechte vorbehalten.

Fragen zu Rechten und Lizenzen sind zu richten an publications@eib.org

Der nachfolgende Text gibt die Ansicht der Autoren wieder, die nicht unbedingt der Sichtweise der Europäischen Investitionsbank entspricht.

Abonnieren Sie unseren Newsletter unter www.eib.org/sign-up

pdf: QH-04-18-863-DE-N ISBN 978-92-861-3884-3 doi:10.2867/88554
eBook: QH-04-18-863-DE-E ISBN 978-92-861-3889-8 doi:10.2867/831120

Im Städtedreieck Wien-Budapest-Bratislava gelegen, muss Győr sich viel einfallen lassen, um Investitionen und Arbeitsplätze in die Stadt zu holen. Die ungarische Stadt will innovative Unternehmen anlocken und mit neuen urbanen Werten punkten: mit wissensbasierter Innovation, einem attraktiven städtischen Umfeld und einer lebendigen Kulturszene. Als „Sekundärstadt“ knüpft sie an ihre industrielle Tradition an und löst sich dabei gleichzeitig aus dem Griff der Vergangenheit.

Die ungarische „Sekundärstadt“ Győr liegt nicht weit von Wien, Bratislava und Budapest entfernt. Diese drei Hauptstädte erschließen einen Großteil des Entwicklungspotenzials der Region. Das macht es kleineren Städten wie Győr schwer, internationale Unternehmen zur Ansiedlung zu bewegen oder großräumige neue Quartiere zu entwickeln. Dieser Herausforderung begegnet Győr mit „intelligenter Spezialisierung“, in Einklang mit seinem auf Innovation ausgerichteten Entwicklungskonzept.

Győr (125 000 Einwohner) liegt im Nordwesten Ungarns 40 Kilometer östlich der österreichischen Grenze inmitten des Städtedreiecks Wien-Budapest-Bratislava, auf halber Strecke zwischen Budapest und Wien.

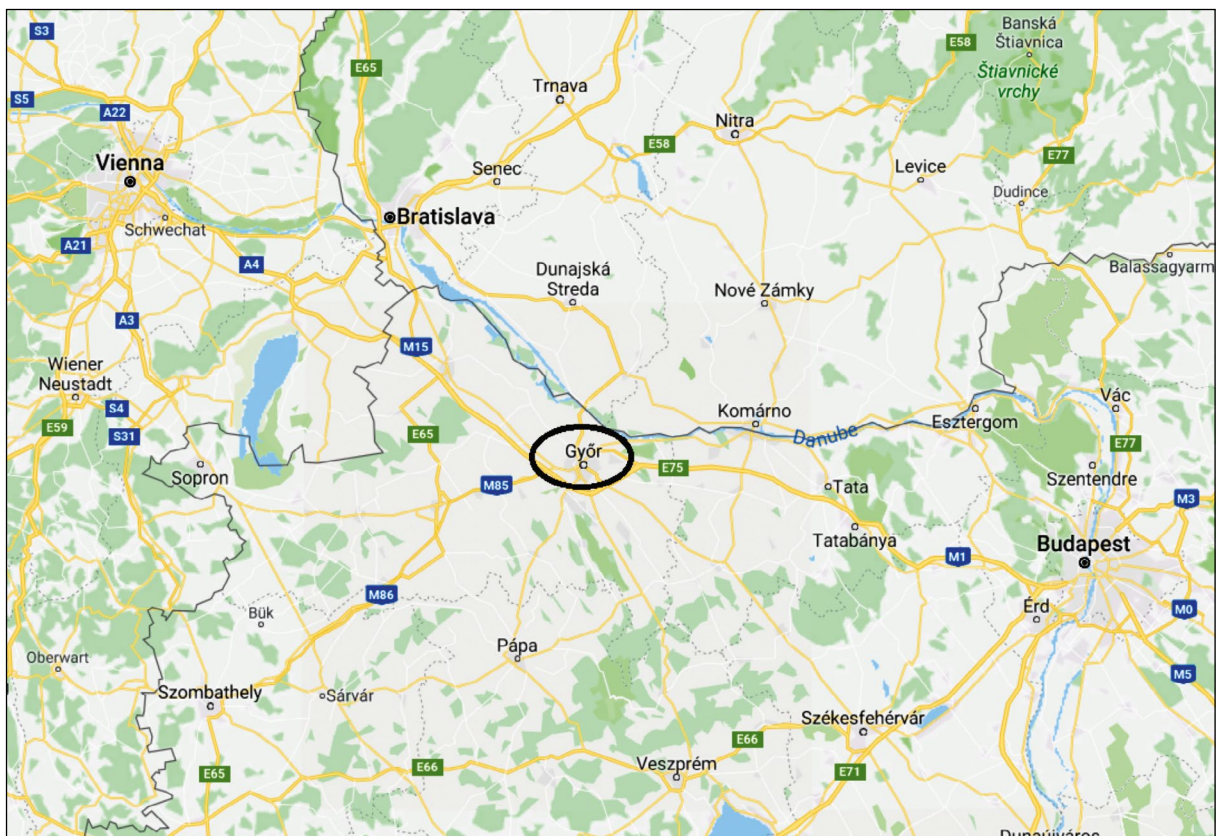


Abbildung 1. Lage von Győr zwischen drei Hauptstädten

In Ungarn spielt Győr eine herausragende wirtschaftliche Rolle. Die Stadt gilt seit vielen Jahren als Hochburg der ungarischen Schwerindustrie und hat den Übergang von der sozialistischen Maschinenindustrie zur modernen Automobilproduktion äußerst erfolgreich bewältigt. Als einzige ungarische Stadt hat Győr die großen Wirtschaftskrisen weitgehend unbeschadet überstanden (den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umbruch Anfang der 1990er-Jahre und die weltweite Finanzkrise Ende der 2000er-Jahre). Als alle anderen ungarischen Städte in einen Abwärtssog gerieten, setzte Győr sein Wachstum fort. Allerdings stützt sich die örtliche Wirtschaft seit jeher auf nur eine beherrschende Industrie: Vor der wirtschaftlichen Transformation der 1990er-Jahre war die Ungarische Waggon- und Maschinenfabrik RÁBA der größte Arbeitgeber und das dominante Unternehmen vor Ort. 1994 übernahm Audi Hungaria diese Rolle mit fast ebenso vielen Beschäftigten wie zuvor RÁBA.

Die folgende Abbildung zeigt Meilensteine der Stadtentwicklung von Győr in den drei Kategorien wirtschaftliche, räumliche und soziale Entwicklung.

Wirtschaftliche Entwicklung	Räumliche Entwicklung	Soziale Entwicklung	Zentrale Planungsunterlagen
Eröffnung des internationalen Industrieparks 1992			Konzept für die EXPO im Jahr 1992
AUDI nimmt 1994 die Produktion auf			Perspektiven der Stadtentwicklung im Jahr 1994
Flughafen Győr-Per wird 2003 in Betrieb genommen		Fachhochschule wird 2002 in den Rang einer Universität erhoben	Strategischer Entwicklungsplan 2002-2003 von Győr
Ausbau des Audi-Werks von 2010-2012	Bau der Jedlik-Brücke im Jahr 2010		Integrierter Stadtentwicklungsplan 2007-2013
	Sanierung der Innenstadt von 2008-2018	Soziale Wiedereingliederung in Újváros (2008-2018)	
		Olympisches Jugendfestival im Jahr 2017	Integrierter Stadtentwicklungsplan 2014-2020

Abbildung 2. Meilensteine der Stadtentwicklung von Győr

Die Entwicklung der Stadt wird weitgehend durch Marktakteure bestimmt. In den letzten 20 bis 30 Jahren hat die Kommunalverwaltung kontinuierliche Anstrengungen unternommen, um das Konzept einer „Dreifachhelix“ umzusetzen. Dieser Ansatz sieht vor, die Rolle der Kommunalbehörden und Hochschulen zu stärken, um sie zu gleichberechtigten Partnern mächtiger Wirtschaftsakteure zu machen. Auf ihrem Weg von einer Industriestadt zum Innovations-, Forschungs- und Kreativzentrum muss die Stadt diese Bemühungen fortsetzen und institutionelle Strukturen für die territoriale Zusammenarbeit im großen und wachsenden funktionalen Stadtgebiet von Győr aufbauen. Auf die erfolgreiche Periode einer von der Marktlogik getriebenen Entwicklung sollte nun eine neue, öffentlich gelenkte Entwicklungsphase folgen – mit dem Ziel, das Erreichte zu konsolidieren und die Rolle der Stadt als regionales Zentrum zu stärken.

Die Europäische Investitionsbank hat keine Direktdarlehen in Győr vergeben, weder an die Kommune noch an private Unternehmen oder öffentliche Einrichtungen. Allerdings unterstützte die EIB fast alle Investitionsvorhaben, die aus operationellen Programmen (EU-Mittel) finanziert wurden. So finanzierte oder finanziert die EIB in der EU-Haushaltsperiode 2007-2013 und der Haushaltsperiode 2014-2020 den Pflichtanteil des Staates im Rahmen dieser Programme. Darüber hinaus stellte die EIB Finanzmittel für Geschäftsbanken bereit (teils direkt, teils über die Exim Bank oder die ungarische Entwicklungsbank MFB). Damit konnten die Geschäftsbanken Hunderte von Krediten vor allem an kleine und mittlere Unternehmen und an Wohnungsgenossenschaften vergeben. Auf diese Weise hat die EIB seit 2007 auf indirektem Wege einen erheblichen Beitrag zur Entwicklung der Stadt geleistet. Für die Zukunft ist die Finanzierung mehrerer Großprojekte aus EU- und staatlichen Mitteln vorgesehen (beispielsweise die Errichtung eines neuen Technocampus oder der Bau neuer Kultureinrichtungen zur Revitalisierung großer Brachflächen in der Stadt). Bei diesen Vorhaben ist es höchst ungewiss, ob EU-Mittel oder staatliche Mittel zur Verfügung stehen. Daher dürften auch andere Finanzierungsquellen wie die EIB geprüft werden.

Vor der wirtschaftlichen Transformation

Győr liegt günstig auf beiden Seiten des Flusses Raab und am wichtigen Verbindungsweg entlang der Donau. Deshalb ist das heutige Stadtgebiet schon seit sehr langer Zeit besiedelt. Die Römer errichteten hier die bedeutende Siedlung Arrabona. Im 16. und 17. Jahrhundert (während der osmanischen Besetzung) wurde Győr zur befestigten Grenzstadt ausgebaut. Im 18. Jahrhundert etablierte sich die Stadt als wichtiges Handels- und Industriezentrum; diese Zeit prägte die Architektur und die Bildungseinrichtungen Győrs. Bis in die 1860er-Jahre hinein war Győr eine landwirtschaftliche Drehscheibe. Mit dem aufkommenden Eisenbahnverkehr im 19. Jahrhundert setzte die industrielle Entwicklung der Stadt ein. Dabei profitierte Győr von seinen Zünften, deren Wurzeln bis ins Mittelalter zurückreichten. 1896 wurde die Magyar Waggon és Gépgyár (Ungarische Waggon- und Maschinenfabrik, später auch RÁBA) gegründet, die in der Stadt einfach „die Fabrik“ genannt wurde. Sie wurde zum Vorzeigeunternehmen der lokalen Industrie und stellte schon bald ein breites Spektrum von Maschinen her. Hauptprodukte blieben jedoch immer verschiedene Arten von Fahrzeugen. Wie für derartige Schlüsselunternehmen typisch, gab die Fabrik den Stadtbewohnern nicht nur Arbeit, sondern stellte zudem soziale Dienstleistungen und Freizeitangebote wie Sportvereine und Kultureinrichtungen bereit. Die Fabrik entwickelte sich in den 1930er-Jahren zu einem der wichtigsten Rüstungsproduzenten Ungarns und wurde in den 1940er-Jahren erweitert. Im Zweiten Weltkrieg nahm die Fabrik schweren Schaden. Sie wurde jedoch rasch wieder aufgebaut und steigerte die Produktion von Bahnbaumaschinen und Fahrzeugmotoren, die größtenteils in andere sozialistische Länder exportiert wurden.

Ab 1965 erzielten auch andere Industriezweige Zuwächse, wobei die Innovationstätigkeit jedoch begrenzt blieb. Dies führte nach 1989 zu einem Produktionseinbruch, als der Ostblock zerfiel und sich die Produkte auf dem Weltmarkt behaupten mussten.

Zwischen 1945 und dem Ende des Sozialismus im Jahr 1989 verzeichnete die Stadt ein stetes Wachstum, zurückzuführen auf den natürlichen Bevölkerungszuwachs, die Mobilität und die Eingemeindung von neun Nachbarorten im Jahr 1970. 1990 belief sich die Einwohnerzahl auf 129 331, und es wurde ein möglicher Zuwachs auf 170 000 prognostiziert. Letztlich pendelte sich die Bevölkerung zwischen 120 000 und 130 000 Einwohnern ein. Seit Mitte der 1990er-Jahre ist die Wirtschaft Győrs stark gewachsen, einhergehend mit einer hohen Zuwanderung (Rechnitzer 2016, S. 151). Dadurch wurde der natürliche Einwohnerverlust ausgeglichen.

Győr war schon zu sozialistischen Zeiten eine Stadt mit Komitatsrechten (eine Sonderkategorie in der ungarischen Siedlungsstruktur, die alle Komitatssitze und einige andere Städte umfasst). Dennoch wurde die Stadt in der Fachliteratur als „regionales Zentrum ohne ausreichende Funktionen“ beschrieben (Rechnitzer 2016, S. 77) – ihr fehlten wichtige Institutionen, Hochschuleinrichtungen und regionale öffentliche Dienste. In den 1960er-Jahren, in der kurzen Phase eines gegen Budapest gerichteten nationalen territorialen Entwicklungskonzepts, wurde die Rolle der Sekundärstädte gestärkt. Győr wurde als territoriales Zentrum von nationaler Bedeutung eingestuft und rückte damit zu den anderen vier „traditionellen“ regionalen Zentren auf: Debrecen, Miskolc, Pécs und Szeged. Die in diesen Jahren einsetzende Entwicklung staatlicher Funktionen gewann Ende der 1980er-Jahre aus wirtschaftlichen

Gründen an Dynamik. In dieser Hinsicht unterschied sich die hauptsächlich auf der Logik des Marktes beruhende Entwicklung von Győr vom öffentlich-staatlichen Modell von Debrecen, Pécs oder Szeged. Die Stellung von Győr als regionales Zentrum basiert auch heute noch eher auf seiner starken Wirtschaft als auf seiner Rolle in Wissenschaft, Bildung oder öffentlichen Dienstleistungen.

Wirtschaftliche Entwicklung

Schon 1990 schnitt Győr bei allen Messgrößen für wirtschaftlichen Erfolg wesentlich besser ab als andere Komitatssitze (bei der Zahl von Unternehmen pro 10 000 Einwohnern, der Präsenz von Finanzinstituten oder der Zahl von Unternehmen mit ausländischem Kapital). Im Hinblick auf das Bildungsniveau (beispielsweise Anzahl von Einwohnern mit Dokortitel) fiel das Ergebnis schlechter aus. In den folgenden zehn Jahren konnte die Stadt ihren wirtschaftlichen Vorsprung behaupten und im wissenschaftlichen Bereich etwas aufholen. Heute präsentiert sich Győr nach Budapest als zweitwichtigstes Wirtschaftszentrum des Landes (Rechnitzer 2016, S. 99-101).

Dieser herausragende wirtschaftliche Erfolg hat seine Wurzeln in der sozialistischen Vergangenheit der Stadt und beruht auf folgenden Faktoren: 1) qualifiziertes Personal in der Automobilindustrie, 2) ein hoher Anteil an kleinen Privatunternehmen, deren Gründung nach den Marktformen von 1981 möglich war (Tosics, 2005), und 3) enge Wirtschaftsbeziehungen zu westeuropäischen Partnern. Praktisch keine andere ungarische Stadt hatte derartige Aktivposten vorzuweisen. Im Analyseteil des integrierten Stadtentwicklungsplans von Győr (2014, S. 249) hieß es explizit: „Die Entwicklung von Győr verläuft linear und dynamisch. Ursächlich hierfür ist die Wirtschaftsstruktur mit ihrer zweihundertjährigen Tradition – darunter 120 Jahre Erfahrung in der Großproduktion. In dieser Zeit haben sich in Győr eine bestimmte Arbeitskultur, Lebensweise und Werte ausgebildet, denen politische Systeme, wirtschaftliche Veränderungen, lokale Maßnahmen oder andere Faktoren nichts anhaben konnten.“

Die Privatisierung der Industrie begann in den 1980er-Jahren (bekannt als „spontane Privatisierung“) und erreichte zwischen 1994 und 1997 ihren Höhepunkt. Am Ende des Privatisierungsprozesses waren einige größere Unternehmen vollständig veräußert worden (zum Beispiel die ehemalige RÁBA Waggon- und Maschinenfabrik, die in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde). Andere Großunternehmen wurden in kleinere Einheiten aufgespalten und als KMU geführt. Viele andere Firmen stellten nach 1989 sofort oder binnen weniger Jahre ihre Tätigkeit ein, so in weiten Teilen der Textilindustrie und nahrungsmittelverarbeitenden Industrie. In die meisten ehemaligen Fabriken zogen neue Unternehmen ein, während andere Werke zu Industriebrachen wurden.

Der Erfolg von Győr war im letzten Jahrhundert eng mit der Ungarischen Waggon- und Maschinenfabrik und in den letzten 25 Jahren eng mit Audi Hungaria verknüpft. Im November 1992 entschied sich Audi nach der gründlichen Prüfung von 180 Standorten, sein neues Motorenwerk in Győr zu bauen. Hauptgründe für diese Wahl dürften die geringen Arbeitskosten, die gute Anbindung, die lange Tradition in der Automobilproduktion und der neue Industriepark gewesen sein, in dem sich Zulieferer ansiedeln konnten. Die erste Produktionshalle wurde im Oktober 1994 fertiggestellt. In den ersten vier Jahren produzierte das Werk Motoren, seit 1998 werden ganze Autos montiert. 2013 galt das Audi-Werk in Győr als größte Motorenfabrik der Welt und lieferte Motoren für alle Fahrzeugtypen der Volkswagen-Gruppe. 2014 überschritt die Mitarbeiterzahl die Marke von 11 000. Laut einer Umfrage aus dem Jahr 2014 arbeiteten 8,1 Prozent der Beschäftigten der Stadt für Audi, insbesondere die jüngere Generation (Rechnitzer 2016, S. 136). Audi schuf zudem eine lebhafte Nachfrage im Zulieferermarkt, der jedoch hauptsächlich aus nicht-ungarischen Firmen besteht. Audi hat enge Beziehungen zu Sekundar- und Hochschulen aufgebaut, um die Versorgung mit den notwendigen Fachkräften sicherzustellen und seine FuE-Aktivitäten voranzutreiben. Zurzeit beschäftigt der Automobilhersteller fast ebenso viele Mitarbeiter wie die frühere RÁBA-Fabrik zu ihren Hochzeiten (rund 15 000). Somit gibt es in der Stadt noch immer einen dominierenden Großarbeitgeber, der auch der wichtigste Steuerzahler ist. Obwohl das Unternehmen zwischen 2004 und 2008 von beträchtlichen Steuererleichterungen profitierte, zahlt es seither 30 bis 40 Prozent der gesamten Gewerbesteuer der Stadt. Darüber hinaus finanziert Audi verschiedene Dienstleistungen wie zum Beispiel Bildungsangebote vom Kindergarten bis zur Universität und beteiligt sich an der Finanzierung von Infrastruktur und des Betriebs von Kultur- und Sporteinrichtungen. Durch Audi wurde Győr Teil eines Automobil-Clusters, der im Umkreis von 300 Kilometern um die Stadt entstanden

ist (einschließlich Volkswagen in Bratislava, General Motors im österreichischen Aspen, Suzuki in Esztergom, General Motors in Szentgotthárd und des neuen Land Rover-Werks in Nitra in der Slowakei).

Neben den vielen positiven Auswirkungen hat das Audi-Werk in Győr im aktuellen Wirtschaftsboom jedoch auch einen Verdrängungseffekt zur Folge. Es lockt Fachkräfte an, an denen es im Automobilcluster rund um die Stadt ohnehin mangelt, und treibt die Immobilienpreise in die Höhe. Die Tatsache, dass das Werk laufend ausgebaut werden muss, führt auch anderweitig zu Spannungen. Für die Errichtung neuer Gebäude in den Jahren 2010 bis 2012 mussten Grundstücke umgewidmet werden (Natura-2000-Gebiete). Das machte es notwendig, besondere Maßnahmen zum Schutz der Umwelt zu ergreifen, beispielsweise die Umsiedlung empfindlicher Tier- und Pflanzenarten.

In der Grundlagenstudie für den integrierten Entwicklungsplan von Győr heißt es zusammenfassend (Grundlagenstudie für den integrierten Entwicklungsplan, S. 245): „Die Finanzkrise von 2007-2010 hat sich geringfügig auf die Wirtschaft der Stadt ausgewirkt. Dynamische Sektoren haben diese Phase dank umfassender Industrieinvestitionen (Audi) überlebt. Die miteinander verbundenen Wirtschaftsakteure haben sich stabilisiert, und einige von ihnen haben ihre Kapazitäten sogar ausgebaut.“

Seit dem Ende des Sozialismus spielt die Wirtschaftsentwicklung in den Stadtentwicklungsplänen von Győr eine führende Rolle. Der erste bedeutsame Stadtentwicklungsplan wurde 1992 erstellt, um ein Konzept für die Ausschreibung der Weltausstellung 1996 zu entwerfen.¹ In diesem Konzept wurde erstmals die *Innovation* in die Agenda der Stadt aufgenommen und anschließend von allen weiteren Entwicklungsplänen aufgegriffen. Im September 1994 wurde ein Dokument mit dem Titel „Perspectives of the development and spatial planning of Győr“ (Perspektiven der Entwicklung und Raumplanung von Győr) veröffentlicht. Darin wurden acht zentrale Ziele formuliert: 1) Verbesserung des Wirtschaftsumfelds, 2) Stärkung der Rolle der Stadt als regionales Zentrum, 3) Etablierung von Győr als Hochschulzentrum, 4) Umweltschutz, 5) Schutz des Natur- und Kulturerbes, 6) Infrastrukturentwicklung, 7) Behandlung von Wohnraumproblemen und 8) Raumentwicklung und Stadtsanierung (Rechnitzer 2016, S. 205-206). Die in diesem Entwicklungsplan festgelegten Ziele und Werte haben sich langfristig durchgesetzt. Die gesonderte Strategie zur Verbesserung des IT-Umfelds in Győr (2001) listete die für intelligente Lösungen in allen Lebensbereichen notwendigen Entwicklungen auf.

Der nächste Meilenstein war der strategische Entwicklungsplan (2003-2004) von Győr, mit dem die Ergebnisse des komplexen Vorgängerplans von 1994 überprüft wurden. Für die Erstellung dieses Plans wurden erstmals in allen Stadtvierteln Fokusgruppen – sogenannte „Workshops der Zukunft“ – durchgeführt. Die wichtigste Erkenntnis: Die Wirtschaftsentwicklung sollte künftig auf der Qualität der Humanressourcen beruhen, und der Bildung und Stärkung des wirtschaftlichen Umfelds sollte entsprechend größere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Nach dem Beitritt Ungarns zur Europäischen Union im Jahr 2004 wurde für den Entwicklungsplan des Entwicklungspols West-Transdanubien ein Programm namens „Autopolis“ aufgelegt (2006). Damit sollte ein Netzwerk von Akteuren der Automobilindustrie in der Region West-Transdanubien geschaffen werden.² Das Programm hob insbesondere die Notwendigkeit einer formellen Kooperation unter Verwaltungsakteuren hervor. Diese Sektorinitiative war von großer Bedeutung. Da die Verwaltungsakteure der drei Komitate der NUTS-2-Region (Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik) die Entwicklungsregion West-Transdanubien als künstliche Einheit betrachteten, hätten sie sonst kein Interesse am Aufbau eines engeren Netzwerks gehabt. Die mit Maßnahmen in der Stadt zusammenhängenden Programmelemente wurden hauptsächlich in der EU-Haushaltsperiode 2007-2013 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung umgesetzt (zum Beispiel Infrastruktur für die Universität oder Maßnahmen im Industriepark für Automobilzulieferer).

Der EU-Beitritt ging mit bedeutenden Innovationen im ungarischen Planungssystem einher. In der EU-Haushaltsperiode 2007-2013 mussten alle Städte integrierte Stadtentwicklungspläne erstellen, um an einer Ausschreibung für Stadterneuerungsmittel teilnehmen zu können. In der Folge erarbeiteten mehr als 200 ungarische Städte entsprechende Pläne im Einklang mit einem von der ungarischen Regierung entwickelten Verfahren. Auch Győr erstellte seinen integrierten Stadtentwicklungsplan 2007-2013, der auf der Strategie von 2005 beruhte. Die neuen Inhalte des

Plans wurden mit dem raumplanerischen Ansatz der Stadt verknüpft. So wurden Zielgebiete für konzentrierte räumliche Maßnahmen festgelegt und Quartiere ermittelt, die von sozialer Marginalisierung bedroht waren. Auf der Grundlage des Entwicklungskonzepts von Győr erhielten lokale Akteure (NGOs, Unternehmen und andere Organisationen) Zuschüsse von rund 310 Millionen Euro. Zusätzlich erhielt die Stadt annähernd 44 Millionen Euro aus dem operationellen Regionalprogramm für West-Transdanubien. Mit einem Großteil dieser Mittel wurden direkt oder indirekt Impulse für die lokale Wirtschaft gesetzt.

Der Industriepark von Győr wurde 1992 eröffnet. Nach mehreren Erweiterungen erstreckte er sich 2018 über rund 210 Hektar und beherbergte mehr als 100 Unternehmen mit etwa 7 000 Mitarbeitern. Die meisten Unternehmen sind in der Automobilherstellung tätig, doch auch andere Branchen wie Textilindustrie, Bauindustrie, Elektronikbranche, Logistik und Großhandel sind vertreten. Bis 2012 gehörte der Park nur teilweise der Kommune. Danach ging er vollständig in öffentlichen Besitz über (Eigentümerin ist jetzt Győr-Szol, eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung). Im Industriepark wurden verschiedene Maßnahmen durchgeführt, die von der Europäischen Union und dem ungarischen Staat – über die EIB – finanziert wurden. (Die EIB finanziert indirekt den staatlichen Anteil an allen von Europäischen Strukturfonds unterstützten Projekten.) Zu nennen ist hier zum Beispiel die Verlängerung der Bahnlinie im Park um 1,9 Kilometer in den Jahren 2013-2014.

In der EU-Haushaltsperiode 2014-2020 wurden der Kommune aus dem nationalen operationellen Regionalprogramm rund 62 Millionen Euro zugewiesen. Das heißt jedoch nicht, dass die Stadt frei über die Verwendung der Mittel entscheiden kann. Sie muss vielmehr Projekte durchführen, die der Strategie Ungarns entsprechen. Darüber hinaus stellen die Stadt Győr und das umliegende Komitat in Bezug auf die Kohäsionspolitik unterschiedliche Einheiten dar und erhalten daher gesonderte Zuschüsse für ihre Entwicklung. Somit verfolgen die beiden funktional verbundenen Einheiten im Hinblick auf die Nutzung von EU-Mitteln gesonderte Entwicklungspläne. Auch diese verwaltungstechnische Hürde steht einer integrierten Entwicklung im Weg.

Die neue integrierte Entwicklungsstrategie (2014-2020) der Stadt lässt nun eine Schwerpunktverlagerung erkennen – von der Wirtschaftsentwicklung hin zur Verbesserung der Lebensqualität. Entsprechend lautet das Motto der Stadt: *„Health, Culture and Innovation: the future is being built in Győr“* (Gesundheit, Kultur und Innovation: Győr gestaltet die Zukunft). Die oben genannte Strategie greift die Ziele des langfristigen Entwicklungskonzepts der Stadt (2014) auf: soziale Entwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Entwicklung der bebauten und natürlichen Umwelt und Verbesserung der Energieeffizienz. Integrierte Entwicklungspläne stützen sich stark auf verfügbare EU-Finanzierungen, die auf nationaler Ebene bereitgestellt werden. Infolgedessen werden in den Stadtentwicklungsplänen der meisten Städte sehr ähnliche Themen behandelt (beispielsweise Modernisierung öffentlicher Infrastrukturen und Einrichtungen, Stadtsanierung, Energieeffizienzmaßnahmen im öffentlichen Sektor, Ausweitung öffentlicher Grünflächen, Sanierung öffentlicher Straßen oder Förderung nachhaltiger Verkehrsträger). Neben diesen üblichen Komponenten berücksichtigt die integrierte Stadtentwicklungsstrategie von Győr auch folgende Aspekte:

- Infrastrukturverbesserungen an der Széchenyi István Universität und den örtlichen Fakultäten der Westungarischen Universität (dieser Aspekt genießt hohe Priorität)
- Maßnahmen zur Entwicklung des Ausbildungssystems von Audi
- Investitionen in die Infrastruktur des Europäischen Olympischen Jugendfestivals (2017)
- weiterer Ausbau des internationalen Industrieparks von Győr
- Errichtung eines regionalen Innovations- und Wissenszentrums für die Automobilindustrie
- Erschließung neuer Areale für den Wohnungsbau

Die Strategie offenbart eine leichte Verlagerung hin zur Diversifizierung der lokalen Wirtschaft. So sollen Investitionen in neue Wirtschaftszweige wie private Gesundheitsdienste, die Freizeitbranche oder die Kreativwirtschaft gefördert werden.

Räumliche Entwicklung

Geografisch betrachtet, ist Győr Teil der Kleinregion Wien-Bratislava, die sich bis Brno und České Budějovice in der Tschechischen Republik erstreckt. Diese Region mit dem Namen *Centrope* wurde 2005 im Rahmen eines Interreg III^A Programms geschaffen. Zwar verfolgen die Hauptakteure in dieser Region einige gemeinsame Interessen, doch war die formelle Zusammenarbeit zwischen Wien und Bratislava stets viel enger. Diese beiden EU-Hauptstädte liegen nur 70 Kilometer voneinander entfernt und sind per Auto- und Eisenbahn miteinander verbunden. Zudem fehlte es in Ungarn an politischer Unterstützung für Centrope, sodass die drei beteiligten ungarischen Städte Győr, Szombathely und Sopron 2013 offiziell aus der Region austraten. Die Verbindungen zwischen den Städten in diesem Gebiet blieben folglich lose.

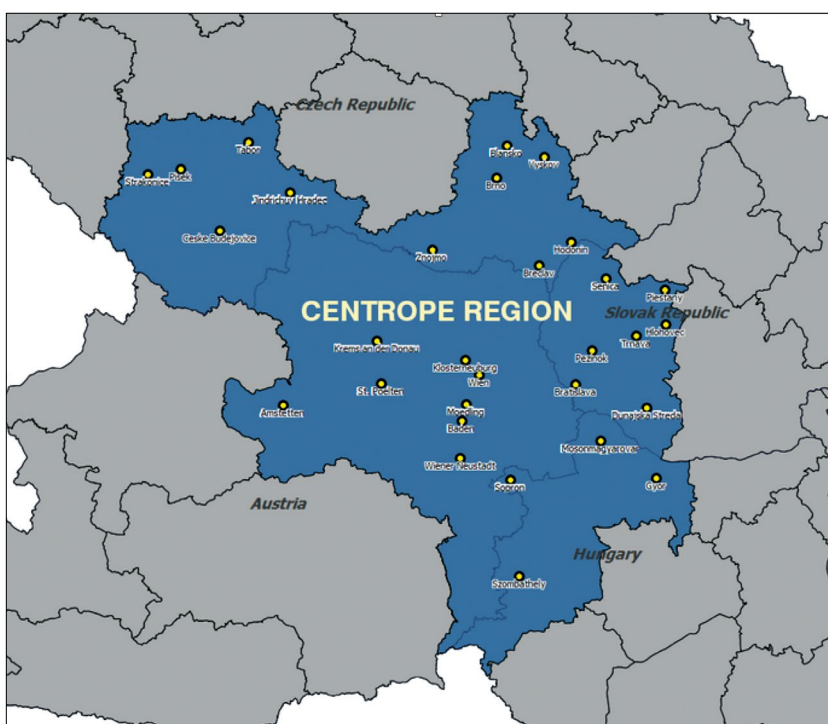


Abbildung 3. Lage der Region Centrope in Mitteleuropa

Quelle: <http://www.centropemap.org/index.php?id=3>

In Ungarn gilt Győr als regionales Zentrum von nationaler Bedeutung. In der Region West-Transdanubien ist nicht ein einzelnes Regionalzentrum ausgewiesen, sondern aus historischen Gründen teilen sich die benachbarten Komitatssitze und größeren Städte diese Rolle. Dennoch hat Győr seit der Jahrtausendwende an Bedeutung und Einfluss gewonnen. Grund hierfür ist die marktorientierte Stadtentwicklung, die zur Entstehung eines starken Finanzsektors, zu bedeutenden ausländischen Direktinvestitionen, zur Einstufung von Hochschuleinrichtungen als Universität und – vor dem Hintergrund eines allgemeinen Bevölkerungsrückgangs in Ungarn – zu einer stabilen Einwohnerzahl geführt hat. Im nationalen Raumentwicklungskonzept Ungarns wurde Győr 2005 als „regionales Zentrum in der Rolle eines Entwicklungspols“ bezeichnet, dessen Regierungs- und Bildungsfunktionen noch erweitert und dessen Verkehrsverbindungen verbessert werden müssen. Der nächste wichtige landesweite Plan, der nationale Entwicklungsplan von 2011, legte bei der Festlegung des hierarchischen Städtesystems das Wirtschaftspotenzial der Städte zugrunde. Dabei landete Győr hinter Budapest auf dem zweiten Platz. Der nationale Entwicklungs- und Raumentwicklungsplan von 2014 rückte Győr ebenfalls in den Blickpunkt und betonte die

wichtige Rolle der Stadt im Entwicklungsraum Wien-Bratislava-Budapest. In diesem Plan wurde Győr unter den fünf wichtigsten Sekundärstädten Ungarns platziert.

Die internationale und regionale Bedeutung der Stadt wurde durch einige wichtige Infrastrukturentwicklungen gestärkt, für die auch EU-Mittel verwendet wurden (mit Kofinanzierung des Staates, die in den meisten Fällen von der Europäischen Investitionsbank vorfinanziert wurde):

- Der Hafen Győr-Gönyű (in unmittelbarer Nachbarschaft zur Stadt an der Donau gelegen) ist mit einer Fläche von 110 Hektar der größte intermodale Hafen Transdanubiens. Eigentümer des 1992 eröffneten Hafens sind der Staat und Kommunen (60 Prozent) sowie professionelle Anleger aus Österreich. Die Europäische Union (und über den ungarischen Staat indirekt auch die Europäische Investitionsbank) haben in zwei wichtigen Phasen – der Errichtung und dem Ausbau des intermodalen Zentrums – erheblich zur Entwicklung des Hafens beigetragen. Die dritte Ausbauphase wird derzeit umgesetzt. Die ersten Maßnahmen wurden kurz vor Ausbruch der Finanzkrise abgeschlossen. Daher war die intermodale Verkehrsdrehscheibe jahrelang nicht ausgelastet, und trotz der allmählich steigenden Nachfrage nach Hafendienstleistungen hat der Hafen noch immer freie Kapazitäten für die Ansiedlung von Unternehmen.
- Der Flughafen Győr-Pér war schon zu sozialistischen Zeiten als Militärflughafen in Betrieb. Er wurde ab 2000 für die zivile Nutzung umgebaut (finanziert von Phare CBC und Audi Hungaria) und ist seit 2003 als Zivilflughafen in Betrieb. Eigentümer sind die Stadt Győr, der Staat Ungarn und Audi Hungaria. Der Flughafen wird hauptsächlich für den Güterverkehr genutzt. Mit Hilfe von europäischen Mitteln und indirekt auch EIB-Mitteln wurde ein Instrumentenlandesystem eingerichtet, das Flugzeuge bei der Landung unterstützt, wenn kein Sichtkontakt besteht. Außerdem wurden Anlagen, Fahrzeuge und Werkzeuge zur Verbesserung der Servicequalität angeschafft.
- Darüber hinaus wurde mit dem Ausbau der Straße Nr. 85 zur Autobahn M85 zwischen Győr und Sopron begonnen. Diese Maßnahme wird hauptsächlich aus EU- und staatlichen Mitteln finanziert, wobei letztere von der EIB vorfinanziert werden. Der Abschnitt zwischen Győr und Csorna wurde bereits fertiggestellt und führt zur neuen Autobahn M86 Richtung Szombathely. Somit besteht nun sowohl über die Autobahn M1 (Richtung Wien) als auch über die Autobahnen M85 und M86 (Richtung Graz) eine Schnellverbindung zwischen Győr und Österreich.

In Győr sind Suburbanisierungsprozesse zu beobachten, in deren Rahmen Stadtbewohner ins Umland abwandern. Die wirtschaftlichen Aktivitäten ballen sich dagegen im Zentrum, sodass viele Arbeitskräfte pendeln müssen. Schon zu Beginn der 1970er-Jahre war das Pendeln weitverbreitet. Damals lag die Zahl der Beschäftigten bei 53 000, von denen rund die Hälfte aus einem Umkreis von rund 20 Kilometern anreisten (Rechnitzer 2016, S. 107). Heute kommen die Pendler auch aus angrenzenden Komitaten. Auf der Grundlage einer detaillierten Analyse von städtischen Ballungsgebieten wurden im Jahr 1983 neun Siedlungen im Umfeld der Stadt dem engeren Ballungsraum zugeordnet. 18 Siedlungen fielen in den größeren Ballungsraum, der 57 000 Menschen umfasste – zusätzlich zu den 127 000 Einwohnern der Stadt (Rechnitzer 2016, S. 107). Die Suburbanisierung setzte in den frühen 1980er-Jahren ein. Wie aus der Volkszählung von 2001 hervorging, änderte sich die Zusammensetzung der Siedlungen des Ballungsgebiets (sechs Siedlungen fielen heraus, sieben neue kamen hinzu). Zu jener Zeit zählte der Ballungsraum 53 500 Bewohner – ein Anstieg um 5 600 gegenüber den frühen 1990er-Jahren. Zudem hatte sich der Anteil junger Familien erhöht. Wichtigstes Fortbewegungsmittel für die Pendler waren öffentliche Verkehrsmittel. Nach der Volkszählung von 2011 wurde das Ballungsgebiet im Jahr 2014 neu festgelegt. Gemäß den neuen Daten liegen heute 67 Siedlungen im Ballungsraum Győr. 2011 lebten rund 129 000 Menschen in Győr und 99 000 im Ballungsraum der Stadt. Mit seiner wachsenden Einwohnerzahl weicht das Gebiet von der demografischen Entwicklung Ungarns ab. In den meisten anderen städtischen Gebieten blieb die Bevölkerung stabil oder ging zurück. In den 2010er-Jahren gab es erste funktionale Differenzierungen unter den Siedlungen des Ballungsraums, wenngleich sich keine Siedlung als echtes subregionales Zentrum etablierte. Der Ballungsraum Győr ist auch heute noch monozentrisch ausgerichtet (IDP 2014, S. 254). Die horizontalen Verkehrsverbindungen zwischen den Siedlungen des Ballungsraums sind noch immer mangelhaft. Die längsten Fernverbindungen finden sich entlang der Bahnstrecken Győr-Budapest und Győr-Sopron.

Die institutionelle Zusammenarbeit im Ballungsgebiet war zwar nur schwach ausgeprägt, wies jedoch zwei nützliche Stärken auf: 1) die multifunktionale, kleinregionale und hauptsächlich aufgabenbezogene Zusammenarbeit beim Betrieb gemeinsamer öffentlicher Dienste, bis diese Dienste im Jahr 2012 durch eine nationale Rechtsvorschrift eingestellt wurden, und 2) die Gründung des Entwicklungsverbands des Ballungsraums Győr mit 46 teilnehmenden Siedlungen im Jahr 2003. Der Entwicklungsverband sollte die Entwicklungsstrategie für die teilnehmenden Siedlungen koordinieren und warf zudem die Idee auf, einen gemeinsamen Entwicklungsfonds aufzulegen. In der Praxis nahm der Verband jedoch nie offiziell die Arbeit auf. Unterdessen wurde offiziell eine multifunktionale, kleinregionale Kooperationsstruktur errichtet, an der 27 Siedlungen teilnahmen. Ziel war die Koordination von Tourismus- und Marketingaktivitäten sowie einiger sozialer Dienstleistungen. Diese Organisation wurde 2013 aufgrund von Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften aufgelöst. Den funktionalen Beziehungen im Umkreis von Győr fehlt daher ein institutioneller Hintergrund.

Auch die innere räumliche Struktur der Stadt hat sich in den letzten Jahrzehnten verändert. Győr verfügt über ein relativ großes Stadtgebiet (174,6 Quadratkilometer) mit weniger als 30 Prozent bebauter Fläche. Bei der Entwicklung des Stadtgefüges sind folgende Trends zu beobachten: 1) die Sanierung der Innenstadt, um sie fußgängerfreundlicher zu machen, 2) der Bau von Umgehungsstraßen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, 3) Projekte zur naturnahen Gestaltung der Flussufer und 4) der Bau von neuen Brücken über den Donau-Seitenarm Moson-Donau, um neue Verbindungen zwischen Stadtvierteln zu schaffen.

Die Sanierung der Innenstadt (des historischen Stadtkerns) begann in den 1980er-Jahren. 1989 erhielt die Stadt für das Ergebnis dieser Arbeiten den Europa-Nostra-Preis für Architektur. Dennoch spielte der Tourismus bis zur wirtschaftlichen Transformation keine Rolle, obwohl die Stadt nach Budapest und Sopron die meisten denkmalgeschützten Gebäude besitzt (Rechnitzer 2016, S. 62). Die Sanierung des Stadtkerns wurde 1997 mit der Erneuerung der Flaniermeile Baross-Straße fortgesetzt. Dabei kamen auch private Mittel zum Einsatz. Anschließend wurden im Rahmen der Stadtentwicklungsprogramme von Győr mehrere Straßen und Plätze renoviert. Auch der strategische Entwicklungsplan 2003-2004 von Győr hob die große Bedeutung der Stadtsanierung hervor, und die Entwicklungsprogramme im Zeitraum 2014-2020 hielten ebenfalls an diesem Ziel fest.

Die Restaurierung der Innenstadt gewann in der EU-Haushaltsperiode 2007-2013 an Dynamik. In diesem Zeitraum wurden wichtige Baumaßnahmen abgeschlossen, beispielsweise die Erneuerung des zentralen Széchenyi-Platzes und der umliegenden Fußgängerzone sowie die Sanierung von öffentlichen Gebäuden. Auch in der Haushaltsperiode 2014-2020 stand die fortlaufende Aufwertung der Innenstadt auf der Agenda. Die Sanierung wichtiger öffentlicher Räume wie des Dunakapu-Platzes und seiner Nebenstraßen schreitet voran oder wurde unlängst abgeschlossen. In das Projekt flossen auch private Finanzmittel ein, da auch Fassaden von Restaurants in Privatbesitz renoviert wurden.



Abbildung 4. Baross-Straße – die Hauptflaniermeile von Győr

Seit 2018 präsentiert sich nun der Stadtkern von Győr als reine Fußgängerzone mit renovierten öffentlichen Plätzen und lockt mit Hotels, Restaurants, Geschäften und Kulturstätten. Die Maßnahmen betrafen sowohl die „Hardware“ (Gebäude und öffentliche Bereiche) als auch Orte für Festivals und Kulturveranstaltungen (im Sommer nahezu im Wochenrhythmus) sowie Themenführungen.

In den letzten Jahrzehnten flossen umfassende Investitionsmittel in die Straßeninfrastruktur – mit dem Ziel, das Stadtzentrum vom Güterverkehr zu entlasten. So wurden neue Umgehungsstraßen gebaut, um die Industriegebiete (beispielsweise das Audi-Werk oder den Industriepark) an die Autobahn M1 anzubinden. Die Ringstraße um die Stadt ist dagegen noch nicht vollständig fertiggestellt. Einige fehlende Teilstücke, zum Beispiel im Nordwesten, befinden sich zurzeit in der Planungsphase.

Der Bau der Jedlik-Brücke im Jahr 2010 mit Eigenmitteln der Stadt gilt als Musterbeispiel für die erfolgreiche Entwicklung städtischer Infrastruktur. Die Brücke verbindet heute verschiedene Stadtviertel und belebt deren Entwicklung (Révfülu, Sziget, Újváros und Teile der Széchenyi-Universität). Darüber hinaus wurden neue Verkehrswege geschaffen, die dicht bebaute Quartiere vom Schwerverkehr entlasten.

Trotz der beträchtlichen strukturellen und qualitativen Verbesserung der städtischen Räume sind einige Probleme weiterhin ungelöst. Zu nennen sind hier zum Beispiel Brachflächen, von denen einige im Herzen der Stadt liegen (das Gelände der ehemaligen RÁBA-Fabrik auf einer Fläche von 60 Hektar).

Auch die Energieeffizienz rückt zunehmend in den Blickpunkt. Diesem Thema wird in der aktuellen integrierten Entwicklungsstrategie (2014-2020) von Győr viel Aufmerksamkeit gewidmet. Geplant sind Energieeffizienzmaßnahmen, die Modernisierung öffentlicher Gebäude und die weitere Sanierung von Plattenbauten.

Soziale Entwicklung

Mit seiner alternden Bevölkerung und kontinuierlich sinkenden natürlichen Reproduktionsrate folgt Győr in seiner demografischen Entwicklung dem Muster anderer ungarischer Städte. Diese Prozesse beeinträchtigen Győr jedoch weniger als die meisten anderen Städte Ungarns, da es über einen attraktiven Arbeitsmarkt verfügt und daher eine vergleichsweise junge Bevölkerung hat. In Győr beschränkten sich Wanderungsverluste trotz der Suburbanisierungsprozesse der 1990er- und 2000er-Jahre auf kurze Perioden (zum Beispiel Anfang der 2000er-Jahre). Auch dies kann mit der starken Wirtschaft der Stadt erklärt werden, die Menschen aus anderen Teilen des Landes anzieht. Das Bildungsniveau der Bewohner von Győr liegt ebenfalls über dem Landesdurchschnitt (auch wenn die Stadt nicht zu den stärksten Hochschulzentren zählt).

Neuankömmlinge wohnen bevorzugt in der Stadt (gemäß einer Umfrage von 2014, Rechnitzer, 2016, S. 162). Die Fabrik in Győr, die in den 1970er-Jahren Betonfertigteile für Wohnbauten herstellte, zählte zu den fortschrittlichsten ihrer Art im Land. Daher waren die betreffenden Plattenbausiedlungen von relativ hoher Qualität. In den frühen 1980er-Jahren wurde ein Fünftel aller neuen Gebäude in der Stadt aus Betonfertigteilen errichtet. Es verwundert daher wenig, dass die Plattenbausanierung zu Beginn der 2000er-Jahre in den Mittelpunkt rückte.

Die Europäische Investitionsbank stellte der Raiffeisen Bank einen Kredit für die Finanzierung von Energieeffizienzmaßnahmen kleiner und mittlerer Unternehmen bereit. Dieser Kredit und ein Zuschuss der Europäischen Union ebneten den Weg für das Raab-Sol-Projekt in Győr, eines der wenigen bedeutenden Wohnungsprojekte eines Energiedienstleisters in Ungarn. Mit Unterstützung der Kommune startete der Energiedienstleister Energosys gemeinsam mit der 30. Wohnungsbaugenossenschaft in Győr ein Programm für umfangreiche Sanierungsmaßnahmen in möglichst vielen Genossenschaftsbauten. Im Rahmen des Programms erhielt die Genossenschaft ein Vorzugsdarlehen von Raiffeisen, wobei der Zuschussanteil von 15 Prozent mit Fördermitteln der Kommune von 20 bis 25 Prozent gekoppelt wurde. Dieser Betrag wurde zur Finanzierung der energetischen Sanierung genutzt (Wärmedämmung der Wände, Austausch von Fenstern, Modernisierung der Heizungs- und Lüftungsanlagen etc.). Der Energiedienstleister führte die Sanierungsmaßnahmen durch. Anschließend blieben die Fernwärmetarife für die Bewohner praktisch unverändert (sie wurden auf rund 95 Prozent des alten Tarifs festgesetzt). Die Differenz zwischen dem Ausgangswert und dem reduzierten Energieverbrauch deckte die Darlehensraten und die Betriebskosten des Energiedienstleisters (die garantierten Energieeinsparungen von 30 Prozent wurden weit übertroffen). 2021, zehn Jahre nach Beginn der Arbeiten, wird der Vertrag mit dem Energiedienstleister auslaufen. Das Darlehen wird dann vollständig zurückgezahlt sein, und die Heizkostenrechnung wird deutlich niedriger sein. Da sich die staatlichen und lokalen Zuschüsse und damit die finanziellen Bedingungen fortlaufend ändern, sind jedoch bisher nur fünf Gebäude der 63 Wohnblocks der Genossenschaft dem Programm beigetreten.

Die Analyse einer Umfrage von 2014 ließ erkennen (Csizmadia, Tóth 2014, Rechnitzer S. 158), dass ein Prozess der räumlichen Trennung verschiedener sozialer Milieus eingesetzt hat. Bisher sind die meisten Quartiere jedoch noch sozial durchmischt. In der integrierten Stadtentwicklungsstrategie (2007-2013) von Győr wurden mithilfe komplexer Indikatoren Stadtteile ermittelt, die von sozialer Marginalisierung bedroht waren. Dabei handelte es sich um die folgenden fünf Viertel: Újváros, Gorkijváros, Nyugat-Újváros, Sziget und Gyárváros 1. Újváros (Neustadt) galt als der Stadtteil mit besonders gravierenden und komplexen sozialen Konflikten. Dieses zentrumsnahe Viertel wies einen hohen Anteil von Roma auf. Viele von ihnen lebten in kleinen, sehr einfachen städtischen Wohnungen, die bereits vor 1945 gebaut worden waren. Auch in den Kindergärten und Grundschulen des Viertels war die soziale Segregation deutlich zu erkennen. Die Marginalisierung des Quartiers war das Ergebnis eines längeren Prozesses, der durch die Umsiedlung von Roma-Familien aus dem Innenstadtbereich während der Sanierung beschleunigt worden war.

Im Stadtteil Újváros wurde in zwei Phasen – von 2007 bis 2013 und von 2014 bis 2020 – ein Projekt zur sozialen Wiedereingliederung durchgeführt. In der ersten Phase wurden sechs denkmalgeschützte städtische Wohnbauten saniert und Räume für Ladenlokale und eine örtliche Polizeiwache geschaffen. Außerdem wurde die Fassade der Grundschule im Stadtteil renoviert, und die Kirche wurde teilerneuert. Die Grünflächen entlang der Hauptstraße wurden neugestaltet, und neue Parks und Spielplätze wurden angelegt. In der zweiten Phase des Projekts wurden die gemeinschaftlichen Bereiche von vier in Privatbesitz befindlichen Wohngebäuden saniert. Darüber hinaus wurden „weiche“ Programme für die Bewohner organisiert, um sie für Gesundheitsbelange zu sensibilisieren und ihnen soziale Unterstützung bei der Eingliederung in Ausbildung und Beschäftigung anzubieten.



Abbildung 5. Ansicht von Győr-Újváros

Seit 2018 präsentiert sich das Stadtviertel wieder weitgehend im historischen Gewand, ergänzt durch einige Neubauten. Mittlerweile haben die Projekte zur sozialen Wiedereingliederung in Újváros eine beträchtliche Gentrifizierung angestoßen, bedingt durch die Umsiedlung einiger früherer Mieter und durch Neubauprojekte. Das führte auf der einen Seite zur Integration des Viertels ins städtische Gefüge und zum besseren Schutz des architektonischen Erbes, brachte auf der anderen Seite aber auch die Verdrängung einiger sozial schwacher Familien mit sich.

Dank der Projekte zur sozialen Wiedereingliederung und einiger spontaner Trends (zum Beispiel der allgemeine Anstieg des Bildungsniveaus) wurden in der integrierten Stadtentwicklungsstrategie 2014-2020 von Győr keine stark marginalisierten Stadtviertel mehr ausgewiesen. Dennoch ist Győr-Újváros immer noch stärker sozial benachteiligt als andere Teile der Stadt. Zudem haben sich die Sozialstatusindikatoren der Bewohner einiger Vorstadtgebiete negativ entwickelt. Das lässt darauf schließen, dass Familien mit niedrigem Sozial- und Beschäftigungsstatus aus der Innenstadt in die Vororte gezogen sind.

Győr weist einen historisch gewachsenen starken Bildungssektor auf, was insbesondere für die Sekundarstufe gilt (vor dem Zweiten Weltkrieg war Győr für seine religiösen Sekundarschulen berühmt, die 1948 verstaatlicht wurden). Zu Beginn des 20. Jahrhunderts setzte sich die Stadt für die Errichtung einer Universität ein und konnte 1968 eine Fachhochschule für Verkehr und Telekommunikation und 1978 eine Lehrerbildungsstätte ansiedeln. 2002 wurde die Fachhochschule (eine Hochschuleinrichtung unterhalb der Universitätsebene) in die Széchenyi István Universität umgewandelt, die technisch ausgerichtet ist (unter Beibehaltung des früheren Namens). Es besteht weiterhin ein Ungleichgewicht zwischen der wirtschaftlichen Position der Stadt und ihrer Stellung als Hochschulstandort in Ungarn. Obwohl die Zahl der Fakultäten beträchtlich – auf neun – gestiegen ist, pendeln viele Dozenten, anstatt ihren Wohnort nach Győr zu verlegen. Die Stärkung des Innovationspotenzials und des Bildungsstatus der Stadt durch die Universität war daher erklärtes Ziel der Stadtentwicklung in den letzten Jahrzehnten. In der EU-Haushaltsperiode 2007-2013 erhielt die Universität Győr die dritthöchsten Entwicklungsmittel (rund 40 Millionen Euro) unter ungarischen Universitäten. Diese Gelder wurden für die Sanierung und den Umbau von Universitätsgebäuden und für die Lehrmittelausstattung eingesetzt. Die Universität arbeitet eng mit Audi Hungaria zusammen – eine ganze Fakultät widmet sich der Aufgabe, die Automobilingenieure der Zukunft auszubilden. Darüber hinaus hat die Universität 2016 ein Zentrum für Hochschulbildung und industrielle Zusammenarbeit (auf Ungarisch FIEK) gegründet, das aus europäischen und staatlichen Mitteln finanziert wird. Dieses Zentrum betreibt angewandte Forschung, die sich am Bedarf der örtlichen Industrie orientiert.

Die Stadt nahm an der Ausschreibung für die Kulturhauptstadt Europas 2010 teil, konnte sich jedoch gegen Pécs in Südungarn nicht durchsetzen. Győr stellte in seinen Bewerbungsunterlagen mehrere Infrastrukturentwicklungen im Kultursektor heraus, von denen die meisten zumindest teilweise abgeschlossen sind. Hierzu zählen das Medienzentrum, Marktplätze, neue Ausstellungsorte, die Sanierung der Synagoge, die neue Universitätsbibliothek und die intensivere Nutzung der Flussufer. Die Stadt hat eine neue Bewerbung für die Kulturhauptstadt Europas 2023 eingereicht und konkurriert dabei in Ungarn mit Debrecen und Veszprém. Die Entscheidung soll im Dezember 2018 fallen. Die neue Bewerbung baut darauf auf, dass ein Großteil der notwendigen kulturellen Infrastruktur bereits vorhanden ist – ausgenommen eine neue Konzerthalle und ein kombiniertes Messe- und Konferenzzentrum (KOMFEX). Der Bau dieses Zentrums ist im Rahmen des „Modern Cities“-Programms geplant (Einzelheiten hierzu im letzten Kapitel).

2017 richtete Győr das Europäische Olympische Jugendfestival aus. Zu diesem Anlass wurden mehrere Sporthallen renoviert, ein neues Schwimmbad und Sportzentrum gebaut und temporäre Unterkünfte errichtet, etwa Schlafunterkünfte für die Universität und ein Wohnkomplex, der nach der Veranstaltung verkauft wurde. Die neuen Sportanlagen sollen langfristig als nationales olympisches Trainingszentrum genutzt werden. Für diesen Zweck muss auch ein neues Sporthotel gebaut werden, das aus staatlichen Mitteln finanziert werden soll.

Die aktuelle Entwicklungsstrategie von Győr (integrierte Stadtentwicklungsstrategie 2014-2020) legt ihren Schwerpunkt nicht nur auf die Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklung, sondern in hohem Maße auch auf die Lebensqualität. So ist im sozialen Bereich geplant, die Kapazität und Energieeffizienz von Bildungsstätten und sozialen Einrichtungen zu erhöhen (dies betrifft beispielsweise Kindergärten, Grundschulen, Wohnheime, das Universitätsgelände, Kultureinrichtungen, Gesundheitszentren, Sportanlagen und Altenpflegedienste).

Künftige Herausforderungen und Chancen

Herausforderungen:

Die Wirtschaft der Stadt ist weiterhin eher monofunktional ausgerichtet und wird von Audi Hungaria beherrscht. Daher ist Győr stark von der Automobilindustrie abhängig, die durch verschiedene Faktoren beeinträchtigt werden kann. Hierzu zählen die Verbreitung von Elektroautos, mögliche Wirtschaftskrisen oder die Nutzung von Künstliche-Intelligenz-Systemen. Der jüngste Entwicklungsplan von Győr (Integrierte Stadtentwicklungsstrategie 2014-2020) strebt daher eine Diversifizierung der lokalen Wirtschaft an.

Die mitteleuropäischen Länder, insbesondere Ungarn, leiden aufgrund der massiven Abwanderung an einem Arbeitskräftemangel. Das betrifft auch Győr. Ein beträchtlicher Anteil der Arbeitskräfte sind Pendler aus Österreich und der Slowakei. Dieser Mangel kann ein gravierendes Hindernis für die weitere wirtschaftliche Entwicklung und auch den Erhalt der gegenwärtigen Lebensqualität darstellen. Branchen, in denen sich der Arbeitskräftemangel besonders bemerkbar macht, sind zum Beispiel der Gesundheitssektor, die Gastronomie und der Einzelhandel. Im Gegensatz zu den meisten anderen ungarischen Universitätsstädten ist Győr mit seiner starken lokalen Wirtschaft in der glücklichen Lage, einen Großteil der Studierenden nach ihrem Abschluss in der Stadt halten zu können.

Győr hat sein funktionales Stadtgebiet stetig erweitert. Gründe hierfür sind die dynamische Wirtschaftsentwicklung und die wachsende Nachfrage nach Wohnraum. Allerdings wurden in den 2010er-Jahren alle vorherigen territorialen Kooperationen drastisch zurückgefahren oder beendet. Dies betrifft auch die oben erwähnte Region Centrope, aus der Győr ausgetreten ist. Dabei würde das expandierende Wirtschaftszentrum von einer verstärkten territorialen Zusammenarbeit profitieren.

Die Plattenbausiedlungen, die traditionell sozial durchmischt waren, entwickeln sich zu sozialen Brennpunkten. Darüber hinaus nimmt die räumliche Segregation in den Außenbezirken der Stadt zu, wo der Zugang zu Wohninfrastruktur und zugehörigen Dienstleistungen begrenzt ist.

Künftige Chancen:

Im Ballungsgebiet findet bereits ein Diversifizierungsprozess statt (im Hauptwohngebiet siedeln sich mehr Dienstleistungen und Branchen an). Dies könnte beträchtlich dazu beitragen, dass weniger gependelt werden muss.

Alle größeren Städte Ungarns nehmen am „Modern Cities“-Programm teil. Dieses Maßnahmenpaket richtet sich speziell an die 23 Städte mit Komitatsrechten (ausgenommen Budapest) und beruht auf einer Kombination von europäischen und nationalen Finanzmitteln. Kritiker wenden ein, dass die Verfügbarkeit der Mittel unsicher sei und das Paket als „Wunschliste für die Stadtentwicklung“ betrachtet werden könne. Das Maßnahmenpaket für Győr umfasst mehrere potenzielle Projekte: den Bau weiterer Umgehungsstraßen und Brücken, die Modernisierung des Verkehrssystems in der Innenstadt, den vierspurigen Ausbau der Straße zwischen Győr und Dunaszerdahely, die Errichtung eines intermodalen Zentrums um den Bahnhof, den Wiederaufbau des Stadttheaters und fehlender Bestandteile der Kulturinfrastruktur sowie den Ausbau der städtischen Bäder und des Zoos, der mehr oder weniger abgeschlossen ist. Zusätzlich sieht das Paket die Schaffung eines Technocampus vor – eine Erweiterung des Zentrums für Hochschulbildung und industrielle Kooperation. Der Technocampus könnte der Stadt erheblich dabei helfen, sich von ihrer industriellen Vergangenheit zu verabschieden. Er würde die Forschung und Innovation stärken – eines der Hauptziele der Entwicklungspläne Győrs der letzten Jahrzehnte. Der Technocampus wäre ein Wissens- und Forschungszentrum, das von den erweiterten Kapazitäten der Universität für die Kooperation mit ansässigen Industrieunternehmen profitieren würde. Aufgabe des Zentrums wäre es, angewandte Forschung zu betreiben und die Forschungsergebnisse zur Gründung von Start-up-Unternehmen zu nutzen.

Ein weiteres Gebiet für die künftige Entwicklung ist das 60 Hektar große Gelände der ehemaligen RÁBA-Fabrik – heute eine Brache mitten in der Stadt. Der Nachfolger von RÁBA (RÁBA Ltd.) hat ein Gesamtkonzept für die Umgestaltung. Das Gelände ist begrenzt verunreinigt und weist nur wenige Restbauten auf. Es eignet sich daher ideal für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers. Dieses Brachflächenprojekt und der Technocampus bieten Győr die Chance, ein neues Kapitel in der Stadtentwicklung aufzuschlagen.

Fußnoten

- 1 Die EXPO 1996 sollte ursprünglich in Wien und Budapest stattfinden. Damals erstellten jedoch mehrere größere Städte Entwicklungspläne, in denen sie Möglichkeiten zur indirekten Teilnahme an dieser internationalen Großveranstaltung ermittelten. Sowohl Budapest als auch Wien verzichteten schließlich auf die Durchführung der EXPO 1996. Bei Budapest lag es an fehlenden finanziellen Mitteln, bei Wien am Widerstand der Bevölkerung.
- 2 In Ungarn gab es traditionell keine Regionen. Die mittlere Verwaltungsebene umfasste 19 historisch gewachsene Komitate. Auf Basis europäischer Anforderungen wurden sieben Entwicklungsregionen als Grundlage für die Planung und Programmgestaltung auf EU-Ebene und für die statistische Datenerhebung festgelegt. Die Rolle dieser Regionen wurde 2004 gestärkt, woraufhin sie sich zu den Hauptakteuren für die Verteilung von Mitteln für operationelle Regionalprogramme entwickelten (von 2007 bis 2013 wurden sieben solcher Programme durchgeführt). Einige der Regionen stellten gewachsene Einheiten, andere eher künstliche Gebilde dar. Győr gehört zur Region West-Transdanubien, die zu den „künstlichen“ Einheiten zählt. Der räumliche Zusammenhalt zwischen den drei zugehörigen Komitaten ist begrenzt, und die Komitatssitze und anderen größeren Städte haben stets um die Rolle des Hauptorts der Region konkurriert. Nach 2010 wurde ein neuer nationaler Zentralisierungsprozess in der staatlichen Struktur Ungarns eingeleitet. Dabei verloren die früheren Regionalentwicklungsräte und ihre Behörden an Bedeutung, und die Entwicklung auf Komitats Ebene wurde zulasten der Regionalentwicklung gestärkt. Seither dienen die sieben NUTS-2-Regionen wieder lediglich zur Erhebung statistischer Daten und als geografische Einheiten für die Zuteilung von EU-Mitteln.
- 3 Das Programm Interreg wird vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung finanziert und soll die Zusammenarbeit zwischen Regionen und Mitgliedstaaten fördern.

Literaturverzeichnis

Baseline study for the Development Concept and Integrated Urban Development Strategy of Győr (2014-2020)
http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor_megyei_jogu_varos_integralt_telepulesfejlesztési_strategiaja.html

Győr in Wikipedia <https://hu.wikipedia.org/wiki/Gy%C5%91r>

Integrated Urban Development Strategy of Győr 2007-2013, (Győr Integrált Városfejlesztési Stratégiája)
http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor_megyei_jogu_varos_kozeptavu_integralt_varosfejlesztési_strategiaja_ivs.html

Integrated Urban Development Strategy of Győr 2014-2020 (Győr Integrált Településfejlesztési Stratégiája)
http://innovacio.gyor.hu/cikk/gyor_megyei_jogu_varos_integralt_telepulesfejlesztési_strategiaja.html

National Territorial Development Concept, 2005 (Országos Területfejlesztési Konceptió)
<http://www.terport.hu/node/893>

National Development and Spatial Development Plan, 2014 (Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió) http://www.terport.hu/webfm_send/4616

Rechnitzer, J. 2016. A területi tőke a városfejlődésben, A Győr-kód (Spatial capital in urban development, The Győr-code), MTA RKK Studia Regionum Dialóg Campus szakkönyvek, 2016

Strategic Development Plan of Győr (2003-2004) (Győr Megyei Jogú Város Stratégiai Programja)
http://www.varosrehabilitacio.net/new/pdf/Gyor_strategiai_program.pdf

Tosics, I. 2005. "City Development in Central and Eastern Europe Since 1990: the Impact of Internal Forces". In F. E. Ian Hamilton, Kaliopa Dimitrovska Andrews, and Nataša Pichler-Milanović (eds): Transformation of cities in Central and Eastern Europe: towards globalization. The United Nations University Press, Tokyo; New York, 2005 <http://mri.hu/wp-content/uploads/2012/07/City-Development-in-Central-and-Eastern-Europe-Since-1990-the-Impact-of-Internal-Forces.pdf>

Web pages of: the municipality of Győr, the International Industrial Park, Győr-Gönyű Harbor, Pér Airport, Széchenyi István University of Győr

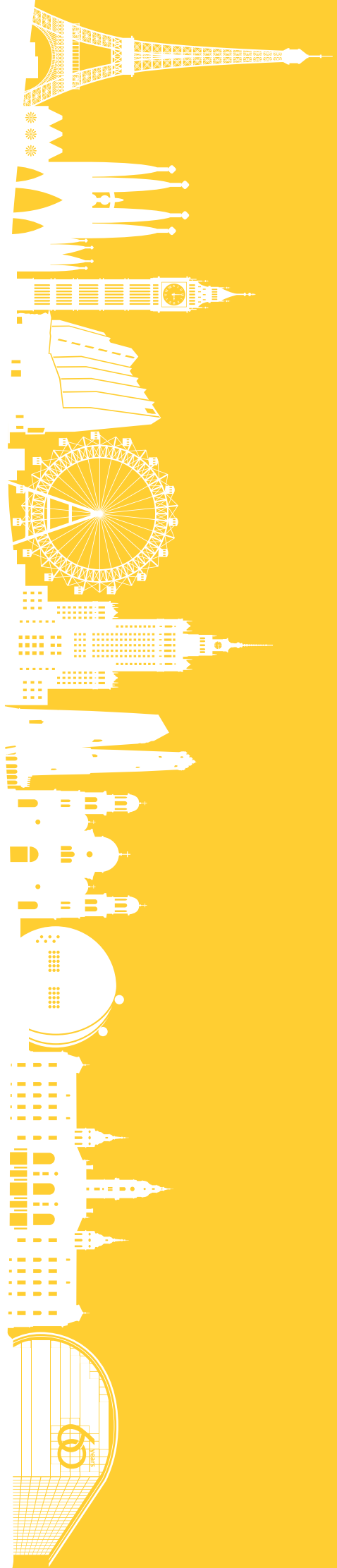
Éva Gerőházi forscht als Ökonomin am Metropolitan Research Institute in Budapest. Zu ihren Fachgebieten zählen Wohnungsbaupolitik und Stadtentwicklung, mit Schwerpunkt auf sozioökonomischen Aspekten. Sie hat an EU-Forschungsprogrammen zur Sanierung von Wohnsiedlungen, zur Energieeffizienz in Wohngebäuden und zur Grünflächenentwicklung in Stadtgebieten teilgenommen. Darüber hinaus hat Éva Gerőházi ungarische Ministerien, Kommunen und internationale Organisationen bei der Ausarbeitung von Programmen zur Stadterneuerung, Wohnraumsanierung und sozialen Eingliederung unterstützt. **Iván Tosics** ist einer der Leiter des Metropolitan Research Institute. Als promovierter Mathematiker und Soziologe lehrt er an der Universität Pécs im Doktoratskolleg der Fakultät für Politische Studien. Er ist URBACT-Programmexperte, stellvertretender Vorsitzender des European Network for Housing Research, Vorstandsmitglied der European Urban Research Association und Policy Editor der Zeitschrift *Urban Research and Practice*.



Éva Gerőházi



Iván Tosics



Europäische
Investitionsbank

Die Bank der EU 