



de



Europäische Union
Regionalpolitik

info regio

| Nr. 14 | September 2004 |

Panorama



Der Kohäsionsfonds —

Stärkung der europäischen Solidarität

Inhalt

Der Kohäsionsfonds— *Stärkung der europäischen Solidarität*

Der Kohäsionsfonds im Wandel

Der mit den Strukturfonds verbundene Kohäsionsfonds präsentiert sich eher als Vetter ersten Grades und nicht so sehr als enges Familienmitglied. Seit 1994 hat er seine spezifischen Ziele und Durchführungsmodalitäten beibehalten und gleichzeitig einen hohen Grad der Koordination mit dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung erreicht. Heute, zehn Jahre später, beginnt für den Kohäsionsfonds mit der Aufnahme zehn neuer Empfängerstaaten am 1. Mai 2004 ein neuer Lebensabschnitt.

Augenzeugen berichten: Polen

Vier Jahre ISPA: von der Beitrittsvorbereitung zur Kohäsion

Das strukturalpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt (ISPA) und der Kohäsionsfonds beruhen beide auf dem gleichen Konzept und weisen zahlreiche Gemeinsamkeiten auf. Seit seiner Schaffung im Jahr 2000 hat das ISPA über 300 Großvorhaben von Umwelt- und Verkehrsinfrastrukturen in den mittel- und osteuropäischen Bewerberländern mitfinanziert.

ISPA in Aktion: Ungarn, Slowenien, Bulgarien, Rumänien

Galizien (Spanien): Schach dem Müll!

Nachdem es von mehreren Umweltkatastrophen heimgesucht wurde, hat Galizien ein umfangreiches Programm für die Abwässerbewirtschaftung und Festmüll in Angriff genommen, um sowohl den europäischen Umweltnormen gerecht zu werden als auch zur nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung beizutragen. Der Kohäsionsfonds finanziert einen Großteil der erforderlichen Investitionen.

Augenzeugen berichten: Irland, Portugal

Der Kohäsionsfonds in Aktion: Griechenland, Irland, Portugal, Spanien

3



8



9



13



14



17-18



19

Fotos (Seiten): Europäische Kommission (1, 5, 9, 11, 12), Sogama (3, 7), Aguas do Zêzere SA (5, 19), EYDE-PATHE (6, 19), Ayuntamiento de La Coruña (7, 14, 16), Poland's National Fund for Environmental Protection and Water Management (8), CCCMM (15), Limerick Main Drainage (17), Portos da Madeira (18), Projektträger (13, 19).

Titel: Die Boyne-Brücke in Drogheda (Irland), die durch den Kohäsionsfonds kofinanziert wurde

Verantwortlicher Herausgeber: Thierry Daman, EK, GD Regionalpolitik

Diese Zeitschrift wird in gedruckter Form in Englisch und Französisch auf Recyclingpapier aufgelegt.

Das Themendossier ist auf der Website http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_de.htm in 19 Amtssprachen der Europäischen Union verfügbar.

Der Wortlaut dieser Veröffentlichung ist rechtlich nicht bindend.

Der Kohäsionsfonds im Wandel

Von John Walsh ⁽¹⁾

Ankunft eines mit Müll beladenen Zuges im „Umweltkomplex Cerdada“ (Spanien), der durch den Kohäsionsfonds kofinanziert wird



Der mit den Strukturfonds verbundene Kohäsionsfonds präsentiert sich eher als Vetter ersten Grades und nicht so sehr als enges Familienmitglied. Seit 1994 hat er seine spezifischen Ziele und Durchführungsmodalitäten beibehalten und gleichzeitig einen hohen Grad der Koordination mit dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung erreicht. Heute, zehn Jahre später, beginnt für den Kohäsionsfonds mit der Aufnahme zehn neuer Empfängerstaaten am 1. Mai 2004 ein neuer Lebensabschnitt. Darüber hinaus schlägt die Kommission für die Programmplanungsperiode 2007-2013 vor, die Durchführungsregeln anzupassen und auf die allgemeinen Programmplanungsregeln abzustimmen, ohne jedoch die dem Fonds eigenen Merkmale anzutasten. Damit eröffnet sich die Perspektive, dass der Kohäsionsfonds von seinen nahen Verwandten adoptiert und vollkommen in die Familie integriert wird.

Der Ursprung des Kohäsionsfonds liegt in einem interessanten Paradox begründet. Das Funktionieren des Binnenmarktes setzt ja voraus, dass die ärmsten Mitgliedstaaten massiv investieren, um ihre Wachstumskapazität zu steigern, was einen erheblichen Investitionsüberschuss zur Entwicklung, Verbesserung und Modernisierung der Infrastrukturen erfordert. Doch außerdem müssen diese Staaten, wenn sie zur Euro-Zone gehören wollen, ihr Haushaltsdefizit senken und ihre Staatsverschuldung im Zaum halten. Sie kommen also nicht um eine strenge Kontrolle der staatlichen Ausgaben herum und stehen gleichzeitig vor der Notwendigkeit, mehr zu investieren.

Eine Lösung für dieses Dilemma bot der Vertrag von Maastricht, der vorsah, einen neuen Fonds – den Kohäsionsfonds – zu schaffen, um den ärmsten Mitgliedstaaten finanziell unter die Arme zu greifen.

Mit seiner Unterstützung haben sich die ersten vier Empfängerstaaten (Spanien, Portugal, Irland und Griechenland) den Konvergenzkriterien der Wirtschafts- und Währungsunion angenähert und konnten gleichzeitig ihre Infrastrukturinvestitionen fortsetzen.

⁽¹⁾ Verwaltungsrat, Generaldirektion Regionalpolitik der Europäischen Kommission.

Ich möchte hier nun auf die Entwicklung der Durchführungsregeln des Kohäsionsfonds eingehen. Diese Regeln sind zwar im Laufe der letzten zehn Jahre insgesamt unverändert geblieben, doch die zwischen 1994 und 1999 gewonnenen Erfahrungen hatten den Rat schon im Jahr 1999 veranlasst, sie in mehrerer Hinsicht zu verbessern. Mit der Zeit hat die Kommission auch ihre Maßnahmen und Methoden zur Verwaltung der Projekte weiterentwickelt. Fortan gelten diese verbesserten Regeln für die Aktivitäten des Fonds und der im Rahmen des strukturpolitischen Instruments zur Vorbereitung auf den Beitritt (ISPA) ⁽²⁾ bereits geförderten Projekte in den zehn neuen Mitgliedstaaten im Laufe des Zeitraums 2004-2006. Doch für den nächsten Programmplanungszeitraum dürfte der Kohäsionsfonds in puncto Durchführung erhebliche Veränderungen erfahren.

Die Merkmale des Kohäsionsfonds: 1994

Der Kohäsionsfonds hat bei Wissenschaftlern und Öffentlichkeit weniger Interesse ausgelöst als sein Vetter, der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Diese relative Zurückhaltung lässt sich auf die Tatsache zurückführen, dass die Empfänger sich auf vier der fünfzehn Mitgliedstaaten beschränkten, aber auch auf die spezifischen Unterschiede im Hinblick auf Ziele und Durchführung.

Der Kohäsionsfonds wurde eingeführt durch eine Verordnung des Rates vom 16. April 1994 ⁽³⁾. Seit seiner Schaffung weist er gegenüber dem System der Strukturfonds mehrere spezifische Unterschiede auf:

- > Der Kohäsionsfonds erlaubt, Projekte in den Empfängermitgliedstaaten ohne interne regionale Unterscheidung zu unterstützen;
- > sein Finanzierungsmechanismus ist mit makroökonomischen Auflagen verbunden. Im Wesentlichen müssen die Mitgliedsländer das Staatsdefizit unter einer bestimmten Schwelle halten und so eine der Bedingungen für die Zugehörigkeit zur Euro-Zone erfüllen. Da es darum geht, die Ausgaben des Staatshaushalts zu ersetzen, sind die Modalitäten zur Überprüfung der Komplementarität nicht die gleichen wie für die Strukturfonds;
- > die Unterstützung ist auf die Verwirklichung der Ziele des Umweltaktionsprogramms und auf die transeuropäischen Verkehrsnetze ausgerichtet;
- > die Verteilung der Finanzmittel zwischen den förderfähigen Umwelt- und Verkehrsbereichen muss einigermaßen ausgewogen sein. Die Kommission hat diese Vorgabe dahin gehend interpretiert, dass die Beihilfen zu gleichen Teilen (50:50) an die beiden Sektoren vergeben werden;
- > die Fördermittel werden von der Kommission auf Antrag der Mitgliedstaaten Projekt für Projekt gewährt, und im Regelfall müssen sich die förderfähigen Aufwendungen eines Projekts auf mindestens 10 Mio. EUR belaufen.

Entwicklung der Durchführungsregeln

Die abgeänderte Verordnung von 1999 ⁽⁴⁾ legt ihrerseits den Schwerpunkt auf die Notwendigkeit eines strategischeren Vorgehens und auf die Kohärenz der Projekte, die sich auf einer entsprechenden sektoralen oder administrativen Ebene nach einer allgemeinen Strategie richten sollten. Nach Auffassung der Kommission muss diese Strategie in einem oder mehreren Dokumenten, die als „Bezugsrahmen“ für die Interventionen des Fonds in jedem Empfängerland dienen, festgelegt und formalisiert werden. Neben anderen operativen Modalitäten ist diese Bestimmung in dem 2000 veröffentlichten *Vademecum des Kohäsionsfonds* ⁽⁵⁾ enthalten, ebenso wie:

- > die Leitlinien der Kommission bezüglich der Schwerpunkte des Kohäsionsfonds in den Bereichen Umwelt und Verkehr;
- > die auf eine bessere Berücksichtigung der privaten Finanzierungsquellen abzielenden Maßnahmen;
- > die Ermunterung zur Einrichtung öffentlich-privater Partnerschaften, die die Hebelwirkung der Gemeinschaftsbeihilfe maximieren und die Anzahl finanzierter Infrastrukturen erhöhen könnten;
- > gewisse Maßnahmen zur Rationalisierung der Fondsverwaltung, darunter ein neues Formular zur Beantragung von Beihilfen.

Seit der Annahme der Änderungen im Jahr 1999 sind bei der Durchführung des Fonds noch weitere Entwicklungen eingetreten, die vor allem die Verbesserung der für die Projekte geltenden Regelung und die Klarstellung der Politik der Kommission im Hinblick auf die Bewertung und Verwaltung der Projekte betreffen.

So haben die Verordnungen der Kommission im Zeitraum 2000-2004 Änderungen in Bezug auf folgende Punkte eingeführt:

- > die Finanzverwaltung und -kontrolle sowie das Umsetzungsverfahren der Finanzberichtigungen (2002);
- > die Bedingungen für Förderfähigkeit, die sich denen der Strukturfonds annähern (2003);
- > die Vereinfachung der Regeln im Hinblick auf Information und Öffentlichkeitsarbeit (2004).

Diese Verordnungen vereinfachen die Finanzierungsentscheidungen für jedes Projekt und sorgen für eine Angleichung des Durchführungssystems des Kohäsionsfonds an das der Strukturfonds.

Die Politik und die Methoden der Kommission zur Bewertung von Großvorhaben im Rahmen der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds werden mit der Veröffentlichung einer neuen Ausgabe der *Anleitung zur Kosten-Nutzen-Analyse von Investitionsprojekten* ⁽⁶⁾ im Jahr 2002 ebenfalls verfeinert.

⁽²⁾ Siehe folgenden Artikel.

⁽³⁾ ABl. L 130, 25.5.1994, S.1.

⁽⁴⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reglem_de.htm

⁽⁵⁾ Verfügbar auf Französisch, Englisch, Griechisch, Portugiesisch und Spanisch. http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_en.htm

⁽⁶⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_de.pdf



Kohäsionsfonds und Kommunikation: neue Verordnung

Wie für die Strukturfonds, sind auch für die vom Kohäsionsfonds finanzierten Projekte Maßnahmen der Information und Öffentlichkeitsarbeit zu treffen. Durch die neue, 2004 angenommene Verordnung werden die bisher gültigen, ursprünglich von der Entscheidung (EG) 455/1996 vorgesehenen Maßnahmen erheblich vereinfacht.

Die neue Verordnung 1996/455/EG erinnert zunächst an die beiden tragenden Botschaften, um die herum die Kommunikation in Bezug auf den Kohäsionsfonds zu gestalten ist, und zwar:

- > Das von dem Fonds unterstützte Vorhaben trägt dazu bei, die sozialen und wirtschaftlichen Disparitäten zwischen den Bürgerinnen und Bürgern der Europäischen Union zu verringern;
- > der Finanzbeitrag des Kohäsionsfonds hat die Durchführung des Vorhabens ermöglicht.

Die erste Botschaft erläutert den konkreten Effekt des Vorhabens und weist zugleich auf den Zweck der europäischen Intervention hin: Die Union fördert die Chancengleichheit zwischen ihren Bürgern. Und die Erwähnung des Begriffs „Bürger“ ist mehr als reine Formsache: Die Bürgerinnen und Bürger, an die sich die Information ja letztlich richtet, müssen sich angesprochen fühlen.

Die Botschaften können in andere als die in der Verordnung enthaltenen Begriffe gekleidet werden. Dabei dürfen auch einfache, gefällige Ausdrücke verwendet werden. Die beiden Botschaften werden durch die Anbringung der europäischen Flagge verstärkt. Was die einzusetzenden Kommunikationshilfsmittel und -maßnahmen anbelangt, schreibt die Verordnung lediglich die Beziehungen mit der Presse und die Aufstellung von Hinweis- und Erinnerungstafeln vor.

Nach Ablauf des Zeitraums 1993-1999 zeigte sich, dass der Anteil der nicht abgewickelten Mittelbindungen im Rahmen des Kohäsionsfonds – ähnlich wie bei den Strukturfonds – ziemlich hoch war. Ende 2000 belief sich die Summe der betreffenden Beträge auf fast 120 % des Fondshaushalts für 1999.

Um dieses Problem mit den nicht ausgeführten Zahlungen in den Griff zu bekommen, hat die Kommission einen aktiven Dialog mit den Mitgliedstaaten aufgenommen, um den Abschluss zu beschleunigen. Außerdem hat sie, um die Qualität der Projekte wie auch den Durchführungs- und Verbrauchsrhythmus zu verbessern, 2002 die Initiative ergriffen und die Empfängerstaaten über die Annahme einer Maßnahme informiert, mit der die eventuellen Abweichungen, die nach der Entscheidung über die Beihilfegewährung gestattet sind, beschränkt werden⁽⁷⁾. Ende 2003 war der nicht ausgegebene Betrag auf 40 % des Haushalts von 1999 gesunken.

Die Herausforderungen der Zukunft

Der Kohäsionsfonds hat mit vier Empfängerländern angefangen, deren Bruttonationaleinkommen (BNE) pro Kopf weniger als 90 % des Gemeinschaftsdurchschnitts betrug. Die Prüfung des Förderfähigkeitsstatus im Jahr 2003⁽⁸⁾ hat zum ersten Abgang aus der „Klasse von 1993“ geführt: Mit einem BIP von 101 % des Durchschnitts der Union der 15 im Zeitraum 2000-2002 lag Irland über der Schwelle für Förderfähigkeit und hat folglich ab 2004 keinen Anspruch mehr auf Kofinanzierung. Diese Reduzierung der Förderfähigkeit des Fonds auf drei Länder war jedoch nur von kurzer Dauer, da sie nun auf die zehn neuen Mitgliedstaaten ausgedehnt wurde, die am 1. Mai 2004 der Union beigetreten sind.

Die Bedeutung des Kohäsionsfonds, dessen Aktivitäten fortan über die Hälfte der Mitglieder der Union der 25 direkt betreffen, ist damit erheblich gestiegen. Hinzu kommt, dass ein wachsender Anteil der Finanzmittel, die jedem der neuen Mitgliedstaaten zugänglich sind, über diesen Fonds angeboten wird. Zum Vergleich: Irland hat im Laufe des Zeitraums 1994-1999 Beihilfen in Höhe von insgesamt 7840 Mio. EUR erhalten, davon 1490 Mio. EUR (aktuelle Preise) bzw. 19 % im Rahmen des Kohäsionsfonds, während sich der Anteil des Fonds für die neuen Mitgliedstaaten auf durchschnittlich 35 % beläuft.



Portugal: Bau einer Kläranlage mit Hilfe des Kohäsionsfonds

⁽⁷⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/orient_de.htm

⁽⁸⁾ Mitteilung der Kommission C(2004)191 vom 24. März 2004.

Relativer Anteil des Kohäsionsfonds in den neuen Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2004-2006

Millionen EUR	Mittel insgesamt	Kohäsionsfonds	Anteil
Tschechische Republik	2 621,2	936,1	36 %
Estland	695,1	309,0	44 %
Zypern	113,4	53,9	48 %
Lettland	1 164,3	515,4	44 %
Litauen	1 537,7	608,2	40 %
Ungarn	3 207,4	1 112,7	35 %
Malta	88,7	21,9	25 %
Polen	12 809,7	4 178,6	33 %
Slowenien	456,3	188,7	41 %
Slowakei	1 757,4	570,5	32 %
Insgesamt	24 451,2	8 495,0	35 %

Im Übrigen stellt die Umsetzung des Kohäsionsfonds, dessen jährliche Finanzausstattung fast dreimal so hoch ist wie die frühere Mitteldotierung des ISPA, eine beträchtliche Erweiterung des Volumens der Aktivitäten in den neuen Mitgliedstaaten dar. Angesichts der Erfahrungen der Kommission und der ISPA-Empfängerländer ist jedoch klar, dass die Durchführung hochwertiger Projekte in ausreichender Zahl die nationalen und europäischen Behörden vor eine große Herausforderung stellen wird. Aus diesem Grund hat die Kommission 2004 einen neuen Dialog angeregt, um die Empfängerländer zu ermutigen, ihre Aufnahmekapazität zu verstärken und die verfügbaren Gemeinschaftsfonds zu verwalten. Die zu ergreifenden Maßnahmen werden die Empfängerstaaten selbst festlegen, je nach ihrem spezifischen Kontext und – zunächst – mit dem Schwerpunkt auf drei Schlüsseltappen: Identifizierung, Auswahl und Vorbereitung und Bewertung der Projekte.



Der Kohäsionsfonds im Dienste der Verkehrsinfrastruktur: die Autobahn Patras-Athen-Saloniki (Griechenland)

Die längerfristige Entwicklung: 2007-2013

Unter einem operativen Gesichtspunkt zog der Dritte Bericht über die Kohäsion⁽⁹⁾ bereits eine engere Integration zwischen dem Kohäsionsfonds und den Strukturfonds in Betracht. Für die Durchführung der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds im Laufe des Programmplanungszeitraums 2007-2013 schlägt die Kommission ein Bündel gesetzlicher Maßnahmen vor, die in diese Richtung gehen.

Die Kommission hält die spezifischen Ziele des Kohäsionsfonds – und insbesondere die makroökonomische Vorbedingung für eine finanzielle Unterstützung des Fonds, die Schwelle für die Förderfähigkeit der Mitgliedstaaten von 90 % des BNE und die sektorale Ausrichtung der Beihilfen – aufrecht, schlägt aber gleichzeitig eine tief greifende Reform der Durchführungsmodalitäten vor: Die Finanzierung soll künftig nicht mehr pro Projekt, sondern pro Programm erfolgen. So werden die gemeinsamen Bestimmungen des Kohäsionsfonds und des EFRE detailliert aufgeführt:

- > Aus strategischer Sicht wird die Koordination mit dem EFRE im Rahmen der betreffenden Programme stattfinden. Es wird empfohlen, dass der Kohäsionsfonds in den nationalen Programmplanungen seine eigenen Prioritäten neben denen des EFRE aufstellt.
- > Für die Bewertung und Beobachtung der betreffenden Programme werden gemeinsame Systeme (Auswahlkriterien, Indikatoren, Begleitausschüsse usw.) zum Einsatz kommen.
- > Die Förderfähigkeitsregeln des EFRE und des Kohäsionsfonds werden im Rahmen der allgemeinen Gemeinschaftsvorschriften bestimmt werden, und in den jeweiligen Bestimmungen jedes Fonds werden besondere Einschränkungen festgelegt.
- > Die Kriterien für die Finanzverwaltung und -kontrolle werden vereinheitlicht (zum Beispiel eine einzige jährliche Mittelbindung pro Fonds).
- > Die Finanzmodalitäten und die Finanzdisziplin der Strukturfonds (jährliche Mittelbindung der Programme und automatische Bereitstellung) werden eingeführt, um die rasche Verwendung der Mittel des Kohäsionsfonds zu fördern.

Die Programmplanung des Kohäsionsfonds lässt auf ein neues Gleichgewicht im Verhältnis zwischen den Empfängerstaaten und der Kommission im Hinblick auf die Umsetzung des Fonds schließen.

Die Mitgliedstaaten werden berechtigt sein, die im Rahmen ihrer nationalen Programme zu unterstützenden Projekte auszuwählen, wobei sie die sektoralen Ziele des Fonds und gewisse Regeln bezüglich der Förderfähigkeit der Ausgaben zu berücksichtigen haben. Dies wird erlauben, die Zahl von Projekten, die der Zustimmung der Kommission bedürfen, erheblich zu verringern. Nur im Fall von Großvorhaben werden die Mitgliedstaaten gehalten sein, für die Finanzierungsquote die Genehmigung der Kommission einzuholen. Im Übrigen wird die Annahme gemeinsamer Programmplanungsregeln logischerweise auch zu einer vereinfachten Verwaltung der Interventionen des EFRE und des Kohäsionsfonds führen.

⁽⁹⁾ Dritter Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt, 2004, Seite XXXV.



Der „Umweltkomplex Cereda“ (Spanien)

Dieser Ansatz wird hinsichtlich der Auswahl, Bewertung, Analyse, Betreuung und Verwaltung und der Geschwindigkeit der Projektausführung eine erhöhte Verantwortung der Verwaltungsstrukturen mit sich bringen, denn schließlich steht der Verlust der Beihilfen auf dem Spiel. Angesichts der Natur der vom Kohäsionsfonds unterstützten Tätigkeiten – Aufbau von Infrastrukturen – wird die Verbesserung der Finanzdisziplin nicht ohne Probleme verlaufen. Doch wie die aktuelle Periode gezeigt hat, ist eine solche Disziplin ein wirkungsvoller Anreiz, den Start der Programme und die Verwirklichung der angestrebten Ziele und Ergebnisse zu beschleunigen.

Im Endeffekt zielen die Vorschläge der Kommission auf ein optimales Koordinationsniveau zwischen dem EFRE und dem Kohäsionsfonds, die Gleichbehandlung der Fonds im Hinblick auf die Finanzverwaltung und die Harmonisierung der Durchführungsregeln ab, was den nationalen Behörden erlaubt, die Verwaltungsmodalitäten zu vereinfachen.

Die wichtigsten Realisierungen des Fonds

Der Kohäsionsfonds hat es den vier ursprünglichen Empfängerstaaten ermöglicht, die Kriterien für die Zugehörigkeit zur Euro-Zone zu erfüllen. Weitere Begünstigte des Fonds erscheinen in der unten stehenden Tabelle.

Bisherige Mittelbindungen (Stand 2004)

LAND	1993-1999		2000-2003	
	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%
Griechenland	2 998	17,9	1 767	16,1
Spanien	9 251	55,2	6 795	61,8
Irland	1 495	8,9	584	5,3
Portugal	3 005	17,9	1 848	16,8
Insgesamt	16 749		10 994	

Die vier Empfängerländer haben bisher 27 000 Mio. EUR erhalten. Dies ist ein erheblicher Beitrag zu den Bemühungen um die Modernisierung der Infrastrukturen.

Vorrangige Investitionen 1993-1999 (%)

	Griechenland	Spanien	Irland	Portugal	Alle
UMWELT	48,8	50,3	50,0	51,9	50,3
Wasserversorgung	20,5	13,1	16,8	16,9	15,4
Sanierung/Klärung	23,7	22,4	32,1	18,4	22,8
Festmüll	0,7	5,2	0,6	14,6	5,7
Sonstiges	4,0	9,7	0,4	2,1	6,4
VERKEHR	51,2	49,7	50,0	48,1	49,7
Straßen	27,8	28,2	37,4	28,5	28,1
Schiene	19,8	20,1	9,5	11,1	16,8
Luft/Meer	13,8	1,1	2,8	8,5	4,4
Sonstiges	1,3	0,3	0,4	0,0	0,4

Alles in allem ist das angestrebte Gleichgewicht von 50:50 eingehalten worden. Von einigen nationalen Abweichun-

gen abgesehen, sind die beiden wichtigsten Posten Straßen und Wasserkklärung.

Anzahl von Entscheidungen zur Beihilfegewährung

	1993-1999	2000-2003	Insgesamt
Griechenland	77	86	163
Spanien	371	270	641
Irland	116	9	125
Portugal	149	65	214
Insgesamt	713	430	1 143

Die Entscheidungen betreffen entweder einzelne Projekte, Projektstadien oder Projektgruppen. Im Jahr 2003 hat die Kommission eine Ex-post-Bewertung gestartet, in deren Rahmen eine breite Palette abgeschlossener Projekte in den vier Empfängerstaaten untersucht und festgestellt wird, inwieweit sie ihre ursprünglichen Ziele erreicht haben. Die Ergebnisse dieser Studie werden voraussichtlich Ende des Jahres 2004 vorliegen.



Müllverarbeitungsanlage in La Coruña (Spanien)

Polen

„Der Kohäsionsfonds in Polen – Kriterien für die Projektauswahl“

Alles weist darauf hin, dass der Kohäsionsfonds in Polen eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des gemeinschaftlichen Besitzstands im Umweltbereich spielen wird. Laut den Vorhersagen dürften für den Zeitraum 2003-2010 rund 19 % der Investitionen in kommunale Umwelteinfrastukturen von diesem Fonds gedeckt werden ⁽¹⁾.

Da die Zahl potenzieller Projekte und ihr finanzieller Umfang die Kapazitäten der vom Kohäsionsfonds gebotenen Unterstützung bei weitem übersteigt, muss für die Auswahl der Projekte ein transparentes und wirksames System eingerichtet werden. Diesbezüglich sind zwei Verfahrensweisen möglich:

- (1) Die Projekte werden auf der Basis eines detaillierten nationalen Programms für einen bestimmten Bereich ausgewählt. Diese Programme müssen die Investitionsbedürfnisse widerspiegeln und die Projekte auflisten, die notwendig sind, um die Anforderungen der Gemeinschaftsrichtlinien zu erfüllen.
- (2) Wenn es keine nationalen Programme oder spezifischen Listen notwendiger Projekte gibt, werden die Projekte auf der Basis von Klassifizierungen bewertet, die gemäß einer Reihe messbarer und vergleichbarer Kriterien erstellt werden.

Derzeit spiegeln die Tendenzen, nach denen sich die Prüfung der Projekte in Polen richtet, diese Vorgehensweisen nur bedingt wider. In erster Linie ist dies zurückzuführen auf starke politische Bestrebungen, alle vom Kohäsionsfonds zur Verfügung gestellten Gelder zu verwenden. Aus dieser Haltung ergeben sich Entscheidungen, die den Mechanismen, die auf Wirksamkeit beruhen



Szczecin: Bau einer Pumpanlage, die durch ISPA finanziert wurde



Krzysztof Berbeka
Doktor der Wirtschaftswissenschaften,
Universität Krakau



Andrzej Gula Institut
für Umweltwirtschaft,
CEE Bankwatch
Network

und auf die Finanzierung der zur Erfüllung der Richtlinien dringendsten Umweltprojekte abzielen, nicht unbedingt zuträglich sind ⁽²⁾. Außerdem könnten die nationalen Programme (abgesehen von dem nationalen Programm für die Aufbereitung von Abwässern) präziser sein und die Projekte klar definieren. Nicht zuletzt ist die Zahl von Projekten, die von den Stadtverwaltungen im Hinblick auf eine Beihilfe des Fonds vorgelegt werden, relativ hoch, auch wenn die Qualität und Glaubwürdigkeit der Dossiers beträchtliche Unterschiede aufweisen.

Folglich müsste sich das Bewertungsverfahren auf ein solideres System stützen, das Kriterien heranzieht, die eine Klassifizierung der Projekte erlauben. Es ist offenbar notwendig, die derzeitigen Verfahren so abzuändern, dass die Transparenz und Verantwortung erhöht und Vergleiche möglich werden. Die Einrichtung eines solchen Systems würde den Stadtverwaltungen helfen, die Schwerpunkte des Kohäsionsfonds besser in ihre Projekte einzubeziehen.

Von Bedeutung ist auch die Art und Weise, wie die Projekte ausgewählt werden. Derzeit fehlt ein strategischer, auf die integrierte Umsetzung des EU-Umwelt-Besitzstands ausgerichteter Ansatz. Bei der Zuteilung von Finanzmitteln sollte der finanzielle Bedarf der Programme, die im Rahmen der Umweltrichtlinien konzipiert wurden, Vorrang erhalten. Es ist wichtig, dass die vom Kohäsionsfonds zugelassenen Zuteilungskorrekturen darauf abzielen, die Finanzierung von eventuell unterdotierten Bereichen (wie etwa die Müllwirtschaft) ⁽³⁾ zu gewährleisten. Dabei ist jedoch anzumerken, dass dieser Ansatz nicht viel nützen wird, wenn keine entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen eingeführt werden.

Da die Interventionen des Kohäsionsfonds im nächsten Programmplanungszeitraum pro Programm erfolgen werden, sind die auf eine Verbesserung des Auswahlverfahrens ausgerichteten Maßnahmen umso wichtiger und müssen intensiviert werden.

Kontakt:

andgula@iee.org.pl oder berbekak@ae.krakow.pl

⁽¹⁾ Die Berechnung basiert auf den für die Sanierung, die Wasserklärung und das Müllmanagement erforderlichen kommunalen Investitionen. Sie umfasst die vorgesehenen Zahlungen (einschließlich der Verzögerungen beim Verbrauch der Mittel). Für die kommende Periode geht man davon aus, dass das Niveau der nationalen und gemeinschaftlichen Mittel auf dem Stand der Jahre 2004-2006 bleiben wird.

⁽²⁾ So erlaubt die Finanzierung von Großbaustellen im Rahmen der Aufbereitung von Industrieabwässern (Klärbecken) es beispielsweise nicht, die Übergangsphasen für die Umsetzung des gemeinschaftlichen Besitzstands im Umweltbereich zu beachten.

⁽³⁾ Berbeka, K., Financial Flows for Implementing EU Environmental Directives in Poland, Lithuania, Latvia and Estonia, Institut für Umweltwirtschaft, September 2003.

Vier Jahre ISPA: von der Beitrittsvorbereitung zur Kohäsion

Von Willem Kuypers ⁽¹⁾

Das strukturpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt (ISPA) und der Kohäsionsfonds beruhen beide auf dem gleichen Konzept und weisen zahlreiche Gemeinsamkeiten auf. Seit seiner Schaffung im Jahr 2000 hat das ISPA über 300 Großvorhaben von Umwelt- und Verkehrsinfrastrukturen in den mittel- und osteuropäischen Bewerberländern mitfinanziert.



Das ISPA ist eines der drei Instrumente (mit Phare und Sapard), die Teil der Heranführungsstrategie sind, welche im Dezember 1997 vom Europäischen Rat in Luxemburg für den Zeitraum 2000-2006 angenommen wurden. Es wurde geschaffen, um den zehn Bewerberländern aus Mittel- und Osteuropa ⁽²⁾ zu helfen, Infrastrukturprojekte im Rahmen der Gemeinschaftsprioritäten in Bezug auf Umwelt und Verkehr zu finanzieren. Sein Jahresbudget von mehr als 1 Milliarde Euro wurde unter diesen Ländern verteilt, je nach ihrer Bevölkerung, Fläche und ihrem Pro-Kopf-BIP. Vier Jahre nach dem Start des ISPA belief sich die gewährte Unterstützung auf 7 Mrd. EUR für Projekte im Gesamtwert von 11,6 Mrd. EUR.

Zwischen 2000 und 2003 hat das ISPA über 200 Umweltprojekte gefördert, die zum Großteil mit Wasserversorgung, Ka-

nalisationsnetzen, Abwasserbehandlung und Müllwirtschaft zusammenhingen. Diese Interventionen haben nicht nur zum Umweltschutz beigetragen, sondern den Bewerberländern überdies geholfen, sich besser vorzubereiten und die Fähigkeit ihrer Verwaltungen zu stärken, die gemeinschaftlichen Umweltgesetze umzusetzen und gleichzeitig die eventuell erforderlichen Reformen zu beschleunigen.

Im Verkehrsbereich hat das ISPA einen Beitrag zur Entwicklung des künftigen transeuropäischen Verkehrsnetzes (RTE-T) geleistet. Es hat die Verbindung und die Interoperabilität zwischen den nationalen Netzen und zwischen diesen und dem Netz der Union gefördert. Vorrang erhielten mehr als 100 Infrastrukturprojekte in den paneuropäischen Korridoren – einschließlich der grenzübergreifenden Anlagen

⁽¹⁾ Geographischer Berichterstatter, Generaldirektion Regionalpolitik, Europäische Kommission.

⁽²⁾ Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn.

– wie beispielsweise Eisenbahnlinien, Straßen, Flughäfen, Verkehrsmanagementsysteme usw.

Von Anfang an wurden die Gelder des ISPA zu gleichen Teilen zwischen dem Umwelt- und dem Verkehrssektor verteilt, wobei der Schwerpunkt für den letzteren Bereich auf die Schiene – ein Transportmittel, das nachhaltiger ist als die Straße – gelegt wurde.

Neben den Investitionen in Infrastrukturen wurden auch verschiedene andere Formen technischer Unterstützung finanziert, in Höhe von insgesamt 200 Mio. EUR und hauptsächlich in den Bereichen, wo die Anwendung der Gemeinschaftsnormen die Empfängerländer vor besondere Schwierigkeiten stellte. Auf diese Weise konnte die Fähigkeit der nationalen Strukturen, Projekte vorzubereiten und durchzuführen und die Umweltpolitik anzuwenden und zu beachten, verstärkt werden. Das ISPA hat auch die Dezentralisierung der Einkäufe und der Finanzverwaltung gefördert. Mehrere Audits wurden durchgeführt, um die Verwaltungs- und Finanzkontrollsysteme der Empfängerländer zu bewerten und zu verbessern.

In der Regel zielten diese Interventionen darauf ab, die ISPA-Länder mit den Prinzipien und Verfahren der Gemeinschaftsfinanzierung vertraut zu machen und sie so darauf vorzubereiten, nach ihrem Beitritt die Strukturinstrumente und insbesondere die Interventionen des Kohäsionsfonds vernünftig zu verwalten.

Programmplanung und Finanzierung der Investitionen

Die Projekte mussten mit den sektoralen Strategien übereinstimmen, die auf nationaler Ebene festgelegt worden waren und neben den Investitionsprioritäten zur Halbzeit auch die Auswahlkriterien für jeden der beiden Sektoren vorsahen.

Jedes Projekt musste mindestens 5 Mio. EUR kosten, und die Bündelung von Projekten war erlaubt, wenn diese das gleiche funktionelle, geographische oder ökonomische Ziel verfolgten. Im Durchschnitt betrug das Budget der geförderten Projekte 33 Mio. EUR. Zu den Großvorhaben zählen eine Investition von 340 Mio. EUR für die Elektrifizierung und Modernisierung von Eisenbahnlinien und eine weitere von 288 Millionen für die Verbesserung der Wasserqualität, beides Projekte in Polen.

Die Kommission hat die technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Vorteile jedes Beihilfeantrags beurteilt, teils gestützt auf das Fachwissen Dritter, insbesondere internationaler Finanzinstitutionen wie der Europäischen Investitionsbank und der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, die zu ihren vorrangigen Partnern zählt, wenn es darum geht, die Interventionen des ISPA durch Kredite zu ergänzen.

Vor der Entscheidung über die Vergabe einer Beihilfe beriet sich die Kommission mit dem Verwaltungsausschuss des ISPA, der sich aus Vertretern der 15 Mitgliedstaaten zusammensetzte. Die Interventionsniveaus hingen von einer gewissen Zahl von Bedingungen und Anforderungen ab. Bei einer auf 75 % der förderfähigen Ausgaben festgelegten Höchstgrenze lag das Durchschnittsniveau der Beihilfen bei ungefähr 65 %.

Learning by doing

Wie bei jedem Infrastrukturprojekt hängt es von der Qualität der Vorbereitung ab, wie lange es dauert, die Ausschreibung zu starten und die Arbeiten durchzuführen. Je sorgfältiger und präziser die Projekte vorbereitet werden, umso einfacher und schneller werden die Verträge abgeschlossen und die Zahlungen ausgeführt. Doch die einschlägigen Erfahrungen fallen nicht vom Himmel, sondern müssen Schritt für Schritt erworben werden. Dies trifft vor allem dann zu, wenn die Empfänger weder mit den internationalen technischen Normen noch mit den Ausschreibungsregeln und -verfahren vertraut sind, die förderfähigen Einzelpersonen und Unternehmen gleichberechtigten Zugang, gerechte Behandlung und Transparenz garantieren müssen.

Aus diesen Gründen erfolgt die Umsetzung des ISPA im Rahmen umfangreicher Vorkehrungen, die verlangen, dass die Ausschreibungs- und Vertragsverfahren zuvor (*Ex-ante*-Genehmigung) von den Vertretungen der Europäischen Kommission in den Empfängerländern geprüft werden. Da die Beachtung der Rechtsvorschriften im Bereich des öffentlichen Vergabewesens von großer Bedeutung ist, hat die Kommission außerdem verschiedene Typen technischer Unterstützung entwickelt, die darauf abzielen, die Kompetenzen, Methoden und Verfahren der Empfänger zu verbessern.

Erfolgsbedingungen

Der Stand des Fortschritts und die Effektivität der Verwaltung und Durchführung der ISPA-Projekte sind auf vielfältige Weise überprüft worden: regelmäßige Sitzungen, Beobachtungsberichte der durchführenden Organisationen, Unterstützungs-Audits und Besuche vor Ort von Teams der Kommission. Die formelle Kontrolle erfolgte im Laufe der Sitzungen des ISPA-Begleitausschusses, die zweimal pro Jahr in jedem Empfängerland organisiert wurden. Des Weiteren haben die Vertretungen der Kommission auch bei der Überwachung der täglichen Verwaltung und Umsetzung der Interventionen des ISPA eine wichtige Rolle gespielt.

Es ist daher nicht überraschend, festzustellen, dass die meisten Empfängerländer im Hinblick auf ihre konkrete Fähigkeit, die ISPA-Beihilfen zu verwalten und umzusetzen, erhebliche Fortschritte gemacht haben. Nach und nach ist es ihnen gelungen, die Normen und Verfahren der klassischen Instrumente der europäischen Kohäsionspolitik, das heißt der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds, besser einzuhalten.

Diese Länder haben große Bemühungen unternommen und Systeme zur Überwachung und Finanzkontrolle der Gemeinschaftsmittel eingeführt, die teils moderner sind als die der alten Mitgliedstaaten – was darauf schließen lässt, dass die Maßnahmen, die die Kommission ergriffen hat, um den für Programmplanung und Durchführung sowie für Verwaltung und Finanzaufsicht zuständigen Behörden zu helfen, ihre Früchte tragen.

Dennoch gibt es noch immer Schwachpunkte, die zu beheben sind, wenn die Verwaltungs- und Kontrollsysteme wirklich effektiv und zuverlässig sein sollen. Beispielsweise wenden manche Länder für die Planung, Vorbereitung und



Kläranlage, die durch ISPA-Mittel in Slowenien erbaut wurde

Verwaltung der mit Gemeinschaftsgeldern geförderten Initiativen noch immer nicht genug Finanz- und Humanressourcen auf. Davon zeugt der Umweltsektor, in dem wegen der kargen Gehälter eine starke Fluktuation der Beamten zu

verzeichnen ist. Auch haben die Mitarbeiter nicht immer das für die Verwaltung erforderliche Qualifikationsniveau, vor allem im Hinblick auf die Ausschreibungs- und Vergabeverfahren komplexer Infrastrukturvorhaben.

Vom ISPA zum Kohäsionsfonds

Am 1. Mai 2004 hat das ISPA seine Existenz für die acht neuen Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa offiziell eingestellt. Da ihr Pro-Kopf-Bruttoeinkommen unter 90 % des Gemeinschaftsdurchschnitts liegt, kommen diese Länder nun jedoch durchweg für eine Förderung durch den Kohäsionsfonds – das Instrument der europäischen Kohäsionspolitik, das als Modell für die Schaffung des ISPA diente und ebenfalls Investitionen in Umwelt- und Verkehrsinfrastrukturen unterstützt – in Betracht.

Die laufenden ISPA-Projekte wurden also an den Kohäsionsfonds übertragen, und ihre Vollendung wird dessen Regeln unterliegen. Laut der Entscheidung des Europäischen Rates von Kopenhagen im Dezember 2002 kommen Bulgarien und Rumänien weiterhin in den Genuss der ISPA-Unterstützung und werden bis Ende 2006 schrittweise erhöhte Finanzbeihilfen erhalten.

Die neuen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten erhalten unter dem Kohäsionsfonds dreimal so viel Mittel wie vorher: Während die Kofinanzierungen mit dem ISPA 0,75 Mrd. EUR pro Jahr betrugen, sind es nun für den Zeitraum 2004-2006 jährlich 2,8 Milliarden. Die Mittelbindungen für die laufenden Projekte, die im Rahmen von ISPA vor Januar 2004 bewilligt wurden, stellen einen beträchtlichen Teil des Haushaltsanstiegs dar. Es ist dennoch ratsam, neue Investitionen zu ermitteln und vorzubereiten, damit eine Reserve von Projekten vorhanden ist, die sicherstellen kann, dass das Fondsbudget verbraucht wird. Ähnliche Bemühungen werden von Bulgarien und Rumänien für das ISPA verlangt.

ISPA: Aufschlüsselung nach Land (Mittelbindungen 2000-2003)



Umwelt und Verkehr: die kommenden Herausforderungen

Das ISPA hat die sektoralen Reformen und die Einrichtung von wichtigen Umwelt- und Verkehrsinfrastrukturen beschleunigt, aber es sind noch erhebliche Investitionen erforderlich, um eine echte Übereinstimmung mit den Gemeinschaftsnormen zu erreichen.

Es steht außer Frage, dass in allen Bewerberländern, ob es sich nun um die neuen Mitgliedstaaten oder um Bulgarien und Rumänien handelt, in puncto Umweltschutz beachtliche Fortschritte erreicht worden sind. Binnen zehn Jahren hat sich die Situation der Umwelt verbessert, insbesondere was die Luftqualität und die Wasserverschmutzung angeht. Die hauptsächlichsten Luftschadstoffe sind um 60 bis 80 % und die toxischen Metalle um 50 % zurückgegangen, während die Wasserverschmutzung aufgrund organischer Stoffe um 80 % verringert wurde. Der Anteil von Wohnungen und anderen Einrichtungen, deren Abwässer in Kläranlagen behandelt werden, hat sich seit Anfang der 90er Jahre verdoppelt. Dennoch müssten die neuen Mitgliedstaaten, um den gemeinschaftlichen Besitzstand im Umweltbereich vollständig zu übernehmen, in den kommenden Jahren schätzungsweise 2 bis 3 % ihres BIP dafür aufwenden. Da die derzeitigen finanziellen Anstrengungen meist weit unter diesem Ziel liegen, können der Kohäsionsfonds und der EFRE entscheidend dazu beitragen, diese Lücke zu stopfen. Die diesbezüglichen Schätzungen gehen davon aus, dass der erhöhte Gemeinschaftsbeitrag im Umweltbereich – rund 8 Mrd. EUR – am Ende der jetzigen Haushaltsperiode im Jahr 2006 ungefähr 10 % der insgesamt notwendigen Investitionen darstellen wird.

Was den Verkehr angeht, haben der Rat und das Parlament im April 2004 die neuen Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (RTE-T Leitlinien) in einem erweiterten Europa angenommen. Diese Leitlinien sehen eine Liste von 30 vorrangigen Projekten von europäischem Interesse vor (davon neun für Achsen, die die neuen Mitgliedstaaten einbeziehen), die bis zum Jahr 2020 abgeschlossen sein müssen. Die Projekte zielen darauf ab, nachhaltigere Verkehrs- und Mobilitätsformen sicherzustellen, indem sie die Investitionen auf die Schiene und die Wasserwege ausrichten. Grenzübergreifende Projekte werden angesichts der besonderen Probleme, die ihre Durchführung aufwirft, ebenfalls gefördert.

Die Kosten für diese Projekte werden auf etwa 225 Mrd. EUR geschätzt. Die Gesamtkosten der Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich derjenigen Projekte gemeinsamen Interesses, die nicht als vorrangige Projekte betrachtet werden, betragen schätzungsweise 600 Mrd. EUR. Die für die Verkehrsinfrastrukturen in den neuen Mitgliedstaaten erforderlichen Investitionen dürften sich bis zum Jahr 2015 auf 90 Mrd. EUR belaufen. Auch hier werden die Instrumente der Kohäsionspolitik bei der Finanzierung dieser Infrastrukturen eine Schlüsselrolle spielen.



■ Klärwasserkontrolle in einer Kläranlage, die durch ISPA finanziert wurde

UNGARN

Schienenumgehung von Zalaegerszeg



Gesamtkosten: 7 687 000 EUR
EU-Beitrag: 3 843 500 EUR

„80 Kilometer Gleise zwischen Zalalövő und Boba werden derzeit umgestaltet, um die 2001 eingerichtete Verbindung Ungarn-Slowenien zu verlängern. Die erste Phase dieses ISPA-Projekts endete Mitte 2003 mit der Vollendung der Umgehung von Zalaegerszeg. Die neue Bahnstrecke von 2,1 km umfasst eine 140 m lange Eisenbahnbrücke aus Stahl, die erlaubt, den Fluss Zala zu überqueren. Für die Züge, die den Bahnhof von Zalaegerszeg umfahren, hat sich die Fahrtdauer um 10 Minuten verkürzt. Sicherheit und Pünktlichkeit haben sich auch verbessert, ebenso wie die Lebensqualität der lokalen Bevölkerung, da die Umweltschädigung durch die Umfahrung verringert wird.“

Katalin Pásztóy, ungarische Eisenbahn
pasztoyk@mav.hu

RUMÄNIEN

Integrierte Müllverwaltung in Ramnicu Valcea



Förderfähige Gesamtkosten: 14 673 100 EUR
EU-Beitrag: 11 004 825 EUR

„Ramnicu Valcea (120 000 Einwohner) im mittleren Süden Rumäniens verfügt noch nicht über ein globales Abfallbehandlungssystem. Der Müll wird auf einer einfachen Deponie unter freiem Himmel, etwa zwölf Kilometer vom Stadtzentrum entfernt und in der Nähe des Flusses Olt, abgeladen. Für mindestens 20 % der Einwohner gibt es keinerlei Hausmüllabfuhr. Aus diesem Grund hat die Stadtverwaltung 1997 mit Hilfe der GTZ (Gesellschaft für technische Zusammenarbeit, Deutschland) das Programm für integrierte Müllverwaltung auf den Weg gebracht. Im Rahmen dieses Vorhabens hat die Europäische Union im November 2001 ISPA-Beihilfen gewährt, um die weitere Verbesserung der Müllabfuhr, die Schließung der derzeitigen Deponie und den Bau einer umweltfreundlichen Deponie und einer modernen Kompostierungseinheit zu unterstützen.“

Diana Dumitru, Umweltdirektorin, Stadt Ramnicu Valcea
dianad@primariavl.ro (www.primariavl.ro)

SLOWENIEN

Schutz der Wasserressourcen des Trnovsko–Banjški-Plateaus



Gesamtkosten: 6 543 464 EUR
EU-Beitrag: 2 561 084 EUR

„Die Region Gora, auf dem Plateau von Trnovsko–Banjški, ist der Wasserspeicher der Stadt und ihrer Vororte (20 000 Einwohner). Bis vor Kurzem führte jede noch so kurze Trockenheitsperiode dazu, dass das Trinkwasser knapp wurde. Das ISPA hat es uns ermöglicht, eine nachhaltige Trinkwasserversorgung und den Schutz der Wasserressourcen im Einklang mit der Wasserrahmenrichtlinie zu gewährleisten. Dank des Projekts konnten wir in allen nahe den Erfassungspunkten gelegenen Orten geeignete Wasserleitungen, Klärstationen und Kanalisationsnetze bauen. Im April 2004 waren 40 km Wasserleitungen und neue Wasserreservoirs mit einem Fassungsvermögen von 900 m³ vollendet. Ein 10 km langes Kanalisationsnetz wird 3500 Einwohner der Region direkt an die Kläranlage von Ajdovščina anschließen, die bereits in Betrieb ist. Eine zweite Anlage wird im Juli 2005 fertiggestellt.“

Metka Gorišek, slowenisches Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Energie
meta.gorisek@gov.si

BULGARIEN

Instandsetzung der großen Verkehrsachsen



Gesamtkosten: 100 000 000 EUR
EU-Beitrag: 30 000 000 EUR

„Dieses erste ISPA-Straßenprojekt in Bulgarien wird im Rahmen des Dritten Programms zur Sanierung der Transitachsen durchgeführt, das die Instandsetzung von mehr als 700 km Straßen und Autobahnen vorsieht. Es geht darum, die Sicherheit und die Umwelt zu verbessern und die Fahrzeiten zu verkürzen, indem das Hauptstraßennetz auf einer Länge von 260 km repariert und den internationalen Normen angepasst wird. Geplant sind vor allem die Verbesserung der Straßendecken und die Verhütung von Aquaplaning, die Modernisierung des Signalsystems und der horizontalen Markierung, die Absicherung der Zufahrten und das Anbringen von Sicherheitsgeländern. Die Verbesserung des Hauptstraßennetzes wird mithelfen, die bulgarischen Verkehrsinfrastrukturen auf das gleiche Niveau zu bringen wie die der Länder der Europäischen Union.“

Dobrinka Krasteva, verantwortlich für die Leitung der ISPA-Koordinationsgruppe
D.Krasteva@minfin.bg

Spanien: Galizien – Nachzügler und ökologischer Vorreiter

Schach dem Müll

Nachdem es von mehreren Umweltkatastrophen heimgesucht wurde, hat Galizien ein umfangreiches Programm für die Abwasser- und Festmüllbewirtschaftung in Angriff genommen, um sowohl den europäischen Umweltnormen gerecht zu werden als auch zur nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung beizutragen. Der Kohäsionsfonds finanziert einen Großteil der erforderlichen Investitionen.



Verladung von Müll in der Nostián- Müllverarbeitungsanlage (La Coruña)

Juan Maneiro ist ein viel beschäftigter Mann: Es ist fast 19 Uhr, und gerade wurde ihm mitgeteilt, dass er Erlasse unterschreiben muss, die die vorläufige Schließung von zwei marinen Muschelgebieten im Nordosten Galiziens anordnen. „Eine Vorbeugungsmaßnahme“, erklärt der Direktor des Zentrums für die Kontrolle der Qualität der Meeresumwelt (CCQMM) und zeigt uns die betreffenden Gebiete auf der Karte. *„Es handelt sich nicht um Verschmutzung durch Kohlenwasserstoffe, sondern um ein biotoxisches Risiko, das wir anhand unserer Proben erkannt haben. Wenn sich morgen präzisere Tests als negativ erweisen, werden wir zumindest diesen Bereich wieder öffnen. Einstweilen werden wir die betroffenen Erzeuger verständigen.“* Gesagt, getan: Das Zentrum setzt eine Telefonkette in Gang, die den rund hundert betroffenen Muschelzüchtern eine Warn-SMS zuschickt.

In Galizien versteht man keinen Spaß, wenn es um das Meer geht. Es hat die Identität des Landes und seiner Bewohner geformt, und ganze Teilbereiche der regionalen

Wirtschaft hängen noch immer vom primären Meeressektor ab: *„Die Muscheln sind noch immer unser wichtigstes Meereserzeugnis. Die 250 000 Tonnen, die jedes Jahr geerntet werden, werfen 120 Mio. EUR ab und sorgen für 10 000 direkte Arbeitsplätze. Weniger Wachsamkeit kommt also überhaupt nicht in Frage“*, betont Juan Maneiro. Besonders sorgfältig überwacht werden die „rias“, diese typischen Trichtermündungen, wo sich der Großteil der Produktion von Miesmuscheln, Austern und anderen Muscheltieren konzentriert, die Galiziens Ruf ausmachen.

Die ria de Vigo im Süden der Region ist eine der schönsten und ertragreichsten; stellenweise bedecken tausende von Muschelbänken fast die gesamte Wasseroberfläche. Doch an seinen Ufern – den am stärksten industrialisierten dieses Teils von Spanien – leben auch 1 Million Einwohner (ein Drittel der galizischen Bevölkerung), eine erhebliche Belastung für diese fragile Umwelt. 1993, nicht zuletzt infolge des Inkrafttretens der Gemeinschaftsrichtlinie über Muscheln⁽¹⁾, wird eine

⁽¹⁾ Richtlinie 91/492/EWG des Rates vom 15. Juli 1991 zur Festlegung von Hygienevorschriften für die Erzeugung und Vermarktung lebender Muscheln.

umfangreiche Aktion, die „vollständige Reinigung der ria de Vigo“, gestartet. Die notwendigen Investitionen belaufen sich auf 90 Mio. EUR, 80 % davon werden vom Kohäsionsfonds finanziert. Im Laufe von zehn Jahren werden rund um die Trichteröffnung zehn Kläranlagen gebaut, dazu zahlreiche kleine Vorbehandlungseinheiten, um Papier, Kunststoff und andere nicht-flüssige Abfälle herauszufiltern, die die Anlagen nicht behandeln können. „Zuvor flossen alle Abwässer unbehandelt ins Meer“, erklärt Ignacio Niño Taboada, Zivilingenieur bei der Regierung von Galizien. „Heute werden sie zu 95 % gereinigt.“ Wie zum Beweis zeigt Ignacio auf die Goldfische, die im glasklaren Wasser des letzten Klärbeckens der Anlage von Moaña, der neuesten an dieser ria und seit 2002 in Betrieb, fröhlich herumschwimmen.

Und genau in dem Moment, wo die Qualität der galizischen Gewässer immer besser wurde, versank am 13. November 2002, im Meer vor Coruña, der Öltanker *Prestige*. Der Großteil der 77 000 Tonnen Schweröl, die er transportierte, floss ins Meer und verursachte eine der verheerendsten Ölpestern der Geschichte. Dank günstiger Umstände, einer fabelhaften Mobilisierung und beherzter Reinigungsaktionen konnten die Schäden glücklicherweise begrenzt werden. „Die Küsten im Norden und die Provinz Coruña wurden am stärksten in Mitleidenschaft gezogen“, erklärt Juan Maneiro. „Hier, an der Westküste, haben die Riesenmengen an Süßwasser, die von den Flüssen zugeführt werden, das Eindringen der Kohlenwasserstoffe in die rias größtenteils verhindert.“ Welche Bilanz zieht der Direktor des CCCMM im Juli 2004? „Anderthalb Jahre nach der Katastrophe sind ihre kurz- und mittelfristigen Auswirkungen praktisch überall verschwunden. Wir wissen hingegen noch nicht, welche Konsequenzen sich in fünf, zehn oder zwanzig Jahren bemerkbar machen werden...“

Auf dem Boden wie auf dem Meer

Wie auch immer, unternimmt Galizien im Bereich der Hausmüllwirtschaft mindestens ebenso gewaltige Anstrengungen wie bei der Wassersanierung. 1997 zählte die Region auf ihrem Territorium 300 unkontrollierte und 3000 illegale Mülldeponien. Um die Situation bis zum Jahr 2005 in den Griff zu bekommen, beschlossen die regionalen Behörden, ein „Programm zur Verwaltung des städtischen Festmülls Galiziens“ zu starten, die Sogama („Sociedade Galega da Medio Ambiente“ – galizische Umweltgesellschaft) mit seiner Durchführung zu betrauen und diese mit einem Müllverarbeitungsanlage von hoher Kapazität auszustatten.

Der zwischen 1998 und 2000 erbaute „Umweltkomplex von Cerceda“ kann über 1500 Tonnen Abfall pro Tag verarbeiten. 221 der 315 Gemeinden Galiziens sind dort abonniert, 57 weitere stehen kurz davor. Der Haushaltsmüll der 2 Millionen Einwohner wird zunächst gesammelt und in den 37 „Transfer-Einheiten“, die über die Region verteilt sind, sortiert und dann per Zug oder Lastwagen zu dem zwischen Santiago de Compostella und Coruña gelegenen Komplex von Cerceda befördert. Dort werden 15 % dieser Abfälle recycelt, die restlichen 85 % werden verbrannt und erzeugen jährlich 515 Millionen kW/h Elektrizität. „Dies ist wahrscheinlich die modernste Müllverbrennungsanlage von ganz Europa“, versichert die PR-Beauftragte Esther Campos Mosquera. „Unser Ofen ist jedenfalls eine internationale Referenz: Er arbeitet mithilfe



Qualitätskontrolle von Muscheln in Ria de Arousa

eines Sandwirbelbetts; dank dieses Systems braucht man nicht ständig auf Gas zurückzugreifen, um die Verbrennung in Gang zu halten.“ Die Gesamtinvestition betrug 270 Mio. EUR, 72,21 Millionen davon wurden vom Kohäsionsfonds finanziert. Über das effiziente Müllmanagement hinaus ist der Komplex von Cerceda auch der größte Arbeitgeber in der Gegend: Laut des Personalchefs José Manuel Palias Reguro „wurden 375 direkte Arbeitsplätze geschaffen, und dabei ist die gesamte Bandbreite von Qualifikationen vertreten, von sehr niedrig bis sehr hoch.“

10. September

Im Bereich der Abfallwirtschaft war es in erster Linie eine nicht gerade alltägliche Umweltkatastrophe, die die galizischen Behörden dazu bewogen hat, einen höheren Gang einzulegen: Am 10. September 1996 musste die größte Stadt Galiziens, Coruña (450 000 Einwohner), zusehen, wie infolge der Rutschung des Geländes der direkt an der Küste gelegenen städtischen Hauptdeponie 200 000 Tonnen Müll ins Meer gelangten. „Insgesamt sind 1,3 Millionen Tonnen Müll ins Rutschen gekommen! Ein richtiges Erdbeben!“, erzählt Mark Guscini, Presseattaché der Stadt. „Diese Katastrophe hat das Umweltbewusstsein geweckt, auf der Ebene der Stadt und ihrer Vororte und der gesamten Region. Ab diesem Augenblick hat der Stadtrat das Müllmanagement ganz oben auf die Liste seiner kurz-, mittel- und langfristigen Prioritäten gesetzt. Mit einer neuen Philosophie: Nachhaltigkeit.“

Natürlich wurde mit der Reinigung des betroffenen Gebiets begonnen – eine gewaltige Aufgabe, für die sich zahlreiche lokale Unternehmen spontan mobilisiert haben. Im Mai 1997, acht Monate nach der Katastrophe, vereinbarten die acht Gemeinden, die von der Deponie Gebrauch machen, einen Stadtmüll-Plan, der folgende Eingriffe vorsieht: Stilllegung und Absicherung der Deponie, Sanierung des Geländes und seine Umwandlung in einen Freizeitplatz, selektive Sammlung von Abfällen und ihre Verwertung.

Die ökologische Wiederbelebung des Geländes und seine auf Naherholung ausgerichtete Umwandlung begannen im Januar 1988. Die Aktion umfasste vier Teilbereiche: Einschließung aller Abfälle und Stilllegung der Deponie, Entgiftung des Geländes, seine Umwandlung in einen Park (Land-

schaftsgestaltung, Pflanzen von Bäumen usw.) und das Anlegen von Wegen und Zufahrtsstraßen. Der neue Park von Bens wurde im Juni 2001 eingeweiht. Mit einer Fläche von 60 Hektar verbindet er das Nützliche mit dem Angenehmen und fügt sich perfekt in die Verschönerungsbemühungen ein, die Coruña seit mehreren Jahren unternimmt.

Neben den Kosten der Aktion (15,3 Mio. EUR, davon 10,4 Millionen vom EFRE) hat die Schließung der Deponie auch beachtliche technische Leistungen verlangt: 750 000 Kubikmeter Erde fortbewegen und kompaktieren, 21 Hektar wasserdicht machen, dort 14 km Sickerrohre verlegen und 76 durch 4,5 km Rohre verbundene Kollektoren installieren, damit das Gas abziehen kann, das von den vergrabenen Abfällen noch immer erzeugt wird. „All dies wurde noch dadurch erschwert, dass wir gleichzeitig zur Stilllegung der alten Deponie mit unseren jährlich 185 000 Tonnen Hausmüll fertig werden mussten, die bis zur Inbetriebnahme des Behandlungswerks im September 2000 weiterhin hier ankamen“, erklärt Luis Fernando Roade Rodríguez, Direktor für Umweltfragen der Stadt Coruña.



Das Bens-Gelände während und nach Abschluss der Umgestaltung

Blieb noch die Realisierung eines anderen wichtigen Teils des Projekts: der Bau der Müllverarbeitungsanlage, der von Oktober 1998 bis Dezember 2003 auf einem an den Park angrenzenden Hügel vonstatten ging. Das Werk von Nostián zeichnet sich dadurch aus, dass das Methan, das von 40 % der angelieferten organischen Abfälle stammt, und das Gas aus dem Unterboden des Parks als Brennstoff benutzt wird und daraus jährlich 6 Megawatt Elektrizität erzeugt werden. Die restlichen 60 % der organischen Abfälle werden kompostiert. Die Kosten für die Infrastruktur beliefen sich auf 59,5 Mio. EUR, von denen der Kohäsionsfonds 10,5 Millionen übernommen hat.

Aktionen kombinieren

„Heute gibt es in Galizien keine einzige unkontrollierte Deponie mehr. In unserer Region wird etwa die Hälfte des Mülls recycelt, damit sind wir in Spanien führend. Wir haben ein Niveau erreicht, das mit dem von Ländern wie Deutschland vergleichbar ist. Das ist ein konkretes Ergebnis des Kohäsionsfonds!“

„Unser Ziel ist, 65 % dessen, was wir sammeln, zu verwerten, aber nach allem, was sich im Augenblick absehen lässt, gibt es keine Behandlungsmethode, mit der man ‚Null Abfall‘ erreichen könnte. Die Lösung liegt in der Vermeidung: Jede(r) muss seinen eigenen Müll reduzieren.“

Wie die Sogama, die wöchentliche Radiosendungen zu diesem Thema organisiert, wirkt auch das Werk von Nostián ständig an Aktionen zur Umwelterziehung mit. Beispielsweise verfügen die Umweltstellen von Coruña über einen „Öko-Bus“, der durch die Stadt fährt. Diese Kampagnen erreichen regelmäßig 20 000 Schüler und Schülerinnen. „Wir haben auch Abfalleimer verteilt, die das Sortieren von Hausmüll vereinfachen. Man muss die verschiedenen Aktionen kombinieren“, konstatiert Javier Ramirez, Umweltbeauftragter der Stadt.

Covadonga Salgado, die stellvertretende Leiterin des Zentrums für die Kontrolle der Qualität der Meeresumwelt von Galizien, ist auch für kombinierte Maßnahmen. „Die Sensibilisierung der Bevölkerung muss Hand in Hand gehen mit dem Betrieb der großen Umweltinfrastrukturen, wie sie der Kohäsionsfonds finanziert. Andere, bescheidenere europäische Projekte, denen auch eine demonstrative Rolle zufällt, könnten damit verbunden werden. Ich denke zum Beispiel an das LIFE-Projekt zum Recycling von Fischabfällen, an dem wir in Vilagarcia de Arousa teilnehmen. Dieses Projekt ist in pädagogischer Hinsicht noch wichtiger als in ökologischer: Es lehrt uns, dass die Verwaltung von Abfällen damit beginnt, so wenig wie möglich davon zu produzieren.“

Der spanische Abfallplan

Am 7. Januar 2000 verabschiedete die spanische Regierung im Einvernehmen mit den autonomen Gemeinschaften, die für die Müllverwaltung auf ihrem jeweiligen Territorium zuständig sind, einen nationalen Abfallplan.

Der Plan betrifft die Vermeidung von Müll, Mülltrennung, Wiedergewinnung und Recycling, die Verwertung organischer Stoffe und das Vergraben des Restabfalls in kontrollierten Deponien. Seine Durchführung wird mithilfe des Beitrags des Kohäsionsfonds finanziert. Der nationale und die regionalen Pläne zusammengekommen, hat der Kohäsionsfonds Spanien zwischen 2000 und 2003 über 1,1 Milliarde Euro für die Müllbehandlung zukommen lassen. Im Vordergrund standen dabei Projekte, in denen es um die Verwaltung von städtischem Festmüll aus den getrennten Sammlungen, Kompostierungs- und Recyclingbetriebe, die Wiederverwertung von Reifen und Sortieranlagen ging.



Irland

„Beste Pflege für die Trichtermündung des Shannon“

Seamus Ryan, Chefsingenieur, Limerick Main Drainage



Die Stadt Limerick liegt im mittleren Westen Irlands, etwa 80 km von der Shannonmündung entfernt. Die Auswirkungen der Gezeiten sind bis zu einem Punkt etwas oberhalb der Stadt zu spüren. Seit ihrer Gründung durch die Wikinger fließen die Abwässer aus der Kanalisation direkt in den Shannon, Irlands größten Fluss, dessen großzügige Wasserführung eine gute Auflösung der Abwässer erlaubt und den Einfluss auf die Wasserqualität auf ein Minimum reduziert. Die Bevölkerung von Limerick und Umgebung, derzeit 100 000 Einwohner, wächst im Rhythmus von 1,7 % pro Jahr.

Die Stadt hatte schon seit einiger Zeit vor, ihre Abwässer zu klären, doch der Bau einer Kläranlage und eines Sammelkanalnetzes für 50 Abflüsse erwies sich als äußerst kostspielig und komplex. Die Richtlinie 97/271/EWG, die für an Trichtermündungen gelegene Städte von der Größe Limericks die Sekundärbehandlung vorschreibt, und die europäischen Fördermittel im Rahmen der Kohäsion sollten die notwendigen Impulse zur Durchführung der Arbeiten geben.

Das Bauvorhaben wird nicht nur die Übereinstimmung mit der Richtlinie 97/271/EWG gewährleisten, sondern auch an der Verwirklichung des *Shannon Estuary Water Quality Plan* mitwirken, der die gesamte Trichtermündung abdeckt und die Kriterien und Normen für die Wasserqualität festlegt, die zum Schutz der verschiedenen Nutzungszwecke der Trichtermündung des Shannon beachtet werden müssen. Das Projekt wird außerdem die Wohn-, Gewerbe- und Industrieentwicklung der Stadt und ihrer Umgebung ermöglichen.

Da sich das Projekt auf große Teile der angrenzenden, von den Grafschaften Limerick und Clare verwalteten Territorien erstreckt, haben die drei Gemeinden – unter Führung der Stadtverwaltung von Limerick – gemeinsam an dem Projekt gearbeitet.



Kläranlage in Bunlicky

Schon bei der Planung haben sich die Projektträger verpflichtet, alle nur denkbaren Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, um das lokale Erbe und die nahe der Baustelle gelegenen empfindlichen Habitats zu erhalten. Zum Auftakt brachten archäolo-

gische Grabungen mehr als 10 000 Objekte zutage, deren schönste heute im Stadtmuseum von Limerick ausgestellt werden.

Der Shannon und die angrenzenden Feuchtgebiete sind als Naturgebiete von europäischem Interesse anerkannt. Diesbezüglich wird das Projekt zur Verbesserung des Flusswassers und zum Schutz zahlreicher Arten von Vögeln, Fischen und Wirbellosen beitragen. Die Projektleiter haben außerdem besondere Maßnahmen getroffen, um zwei seltene Arten und eine Reihe empfindlicher Habitats am Stadtrand zu schützen. Von einer dieser Arten, dem *Triangular Club Rush*, gibt es nur noch ein einziges Exemplar in den britischen Inseln, sie ist vom Aussterben bedroht. Die Kanalisation ist umgeleitet worden, um diese Pflanze nicht aus dem Gleichgewicht zu bringen, und der Abfluss der Klärstation von Bunlicky ist, ebenfalls im Hinblick auf optimalen Schutz dieser seltenen Art, an eine Stelle flussabwärts versetzt worden. Nicht zuletzt wurden hunderte von Feuchtgebieten vergrößert, um das ökologische Gleichgewicht der Region zu verbessern.

Die Kläranlage hat einen Nenninhalt von 130 000 EÄ⁽¹⁾ mit einer Leistung bei Trockenheit von 29 250 m³/Tag und einer maximalen Leistung von 865 l/s. Sie ist in der Lage, eine organische Belastung von 7 800 kg BSB/Tag⁽²⁾ zu behandeln. Die Schlämme, die aus der primären und biologischen Behandlung des Verfahrens hervorgehen, werden durch Heißluft-Zentrifugierung dehydratisiert und getrocknet. Die Temperatur der Eintrittsluft beträgt ungefähr 545°C, und die der Schlämme, die in Granulatform herauskommen, über 80°C. Durch die Verbindung der Faktoren Dauer und Temperatur lassen sich Pathogene in den Schlämmen zerstören – das Ergebnis ist ein pasteurisiertes Produkt, das für Rasenflächen, Gärten, Landwirtschaft, Garten- und Waldbau verwendet werden kann.

Im Übrigen umfasst das Projekt auch die Verlegung von 48 km Kanalisation, mit Leitungen mit einem Durchmesser von 2,7 m und einer Pumpzentrale mit einer Kapazität von 11 800 l/s (einschließlich Leistungen bei Sturm). Die auf dem Grund des Flusses Abbey angebrachte Ableitung wurde mit Beton ummantelt, und auf dieser Betonbasis wurde ein Überlaufdamm gebaut. Dank des Damms von Limerick ist der Shannon heute auf seiner gesamten Länge befahrbar.

Die Entscheidung, den Bau der Kanalisation und des Damms miteinander zu verbinden, hat eine erhebliche Reduzierung der Gesamtkosten ermöglicht. Diese werden knapp über 200 Mio. EUR betragen, mit einer Intervention des Kohäsionsfonds in Höhe von 85 % für die Hauptkläranlage, die Pumpzentrale und einige Ableitungskanäle. Die restlichen Ausgaben werden vom irischen Finanzministerium im Rahmen des nationalen Entwicklungsplans 2000-2006 getragen.

Kontakt: sjryan@limerickcity.ie
Internet: www.lmdpo.com

⁽¹⁾ EÄ (Einwohner-Äquivalent): Messeinheit, entspricht dem täglichen Abwasser eines Einwohners oder der entsprechenden Menge aus einem Unternehmen oder einer anderen Gemeinschaft.

⁽²⁾ BSB (Biochemischer Sauerstoffbedarf): Messeinheit für die Qualität des Wassers und der Reinigung, die in den verschiedenen Stadien der biologischen Reinigung der Abwässer erreicht wird.

Madeira (Portugal)

„Der Kohäsionsfonds, ein Hebel für die nachhaltige Entwicklung der Regionen in äußerster Randlage“

João Reis, Präsident der Hafenbehörde der autonomen Region Madeira



Was die Förderung ihrer nachhaltigen Entwicklung anbelangt, sind die Inselregionen in äußerster Randlage der Europäischen Union, und unter

ihnen die autonome Region Madeira (ARM), in hohem Maße auf ihre Zugänglichkeit angewiesen. Dies vor Augen, hilft die Union bei der Finanzierung des Baus und der Modernisierung ihrer Infrastrukturen. Der Kohäsionsfonds spielt dabei eine besonders offensichtliche Rolle, die sich an einem der jüngsten Beispiele – der Vergrößerung des internationalen Flughafens von Madeira – sehr gut veranschaulichen lässt.

Doch in einer Inselregion in Randlage wie Madeira kommt auch den Hafeninfrastrukturen ein wichtiger Platz zu. Zunächst als Plattform des regelmäßigen Güterverkehrs, aber auch als Faktor für die Entwicklung des Tourismussektors, insbesondere für Kreuzschiffe und die damit verbundenen Aktivitäten.

Der Hafen von Funchal, die größte Hafeninfrastruktur Madeiras, hat diese Aufgabe seit seinem Bestehen angemessen erfüllt, sowohl im Hinblick auf den Güter- als auch den Passagierverkehr. Doch die globale Entwicklung, die in den letzten Jahrzehnten in der Region zu verzeichnen war, hat einen Anstieg des Schiffs-, Güter- und Passagierverkehrs mit sich gebracht, der angesichts der physischen Beschränkungen des Hafens zu einer gewaltigen Überlastung und Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten geführt und ganz allgemein bewirkt hat, dass die in diesem Kontext erbrachten Dienstleistungen an Qualität und Wettbewerbsfähigkeit verloren haben. Die Hafenbehörden haben daher vereinbart, im Rahmen eines Plans für die integrierte Entwicklung der Hafeninfrastrukturen der ARM eine Lösung festzulegen, um einerseits umgehend auf die aktuellen Zwänge zu reagieren und andererseits die Region für die längerfristigen Herausforderungen fit zu machen.

Sie entschieden sich dafür, die Investitionen zu nutzen, die bereits in eine bestehende, ursprünglich zur Versorgung des industriellen Zollfreiheitsbestimmte Hafeninfrastruktur in Caniçal getätigt worden waren. Ihnen schwebt vor, den Hafen von Caniçal durch ein umfassendes Programm – Kauf von Ausrüstungen, Bau von Wellenbrechern und Hinterfüllungen – in ei-

nen neuen Handelshafen für Madeira umzuwandeln, einen Hafen, der groß genug ist, um mit dem heutigen und künftigen Verkehr fertig zu werden. Gleichzeitig soll der Hafen von Funchal entlastet und der Vergnügungsschifffahrt und den damit verbundenen touristischen Aktivitäten gewidmet werden. So hat die Hafenbehörde der Europäischen Kommission ein Projekt für den Bau des Handelshafens von Caniçal vorgelegt, dessen Gesamtkosten 73,5 Mio. EUR betragen. Dafür wurde eine Kofinanzierung durch den Kohäsionsfonds in Höhe von 42,6 Mio. EUR genehmigt.

Die nationalen Behörden prüfen derzeit noch drei weitere Projekte, die fester Bestandteil des oben erwähnten Entwicklungsplans sind. Die im Rahmen dieser drei Projekte vorgesehenen Interventionen betreffen die logistische Unterstützung von Porto Novo, die Umwandlung des Hafens von Funchal in einen Freizeithafen für Kreuzschiffe mit weiteren touristischen Infrastrukturen (im Einklang mit den Empfehlungen des Plans zur touristischen Entwicklung der ARM) und schließlich die Umgestaltung des Hafens der Insel Porto Santo, um dort die geeigneten Voraussetzungen für den Passagierverkehr und die Vergnügungsschifffahrt zu schaffen.

Die Verwirklichung dieser Projekte wird es erlauben, Madeira mit einer optimierten und vernünftig integrierten logistischen Verkehrskette auszustatten und so eines der grundlegenden Ziele der Union zu erreichen: die Stärkung ihres wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts zum Nutzen ihrer Bürgerinnen und Bürger.

Kontakt: joaoreis@apram.pt

Internet: <http://www.portosdamadeira.com>



Der Hafen von Caniçal

GRIECHENLAND

Umgehungsstraße von Patras



Gesamtkosten: 68 810 508 EUR
Förderfähige Kosten: 48 580 218 EUR
Kohäsionsfonds: 41 293 186 EUR

„Der neue Außenring von Patras, eine Teilstrecke der ‚PATHE‘, der Autobahn Patras-Athen-Thessaloniki, ist ein Segen für die Stadt und für die Reisenden. Die alte Landstraße führte in die Stadt, verursachte Staus und behinderte die Zufahrt zum Hafen. Die drittgrößte Stadt Griechenlands bleibt heute vom Durchgangsverkehr (15 000 Autos pro Tag) verschont, und ihre Umfahrung dauert nur 15 Minuten, während man zuvor eine Stunde brauchte, um die Stadt mitsamt ihrer Vororte zu durchqueren. Die Umgehungsstraße umfasst auf 18,5 km (die Hälfte davon vom Kohäsionsfonds finanziert) 12 Tunnel, 8 Viadukte, 9 Brücken und 5 Autobahnkreuze. Sicherheit und Umwelt wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet: Pflanzung von Bäumen und andere Landschaftsgestaltungen, geschützte archäologische Stätten, Umwandlung der ehemaligen Deponie von Patras in einen Freizeitpark...“

Dimitrios Tassiopoulos, Planning Dpt. Manager, EYDE Motorway PATHE
pathe@tee.gr

IRLAND

Bahnhof von Heuston und Süd-West-Eisenbahnkorridor



Gesamtkosten (Phase 1): 135 800 000 EUR
EU-Beitrag (Phase 1): 75 000 000 EUR

„Die Modernisierung des Bahnhofs von Heuston und des Süd-West-Eisenbahnkorridors gehört zu den vorrangigen Projekten zur Verbesserung des Schienennetzes rund um Dublin. Sie wird den Benutzern auch die Unterscheidung zwischen den Vorortzügen und den Intercity-Zügen, die Dublin und Cork miteinander verbinden, erleichtern. Was Heuston betrifft, beinhaltet die erste Phase des Projekts folgende Arbeiten: Bau und Signalsystem mehrerer Bahngleise, inklusive Übergang von fünf zu neun Bahnsteigen, Verlängerung einer Gleisstrecke bis nach Inchicore, Umwandlung einer Fußgängerüberführung, Erweiterung der Einkaufsgalerien. In einer zweiten Phase ist geplant, eine zusätzliche Strecke zwischen Inchicore und Cherry Orchard sowie zwei weitere zwischen Cherry Orchard und Hazelhatch entlang des Süd-West-Korridors in Betrieb zu nehmen. Der Terminal von Heuston, im Februar 2004 termin- und budgetgerecht fertiggestellt, ist heute voll im Einsatz.“

Tom Finn, Planungsleiter, Iarnrod Eireann
tom.finn@irishrail.ie

SPANIEN

Lindan-Beseitigung



Gesamtkosten: 47 692 231 EUR
EU-Beitrag: 38 153 785 EUR

„Im Laufe der Zeit haben die abgeleiteten Stoffe einer Fabrik, die ein sehr starkes Insektizid namens Lindan (HCH) produzierte, große Flächen auf dem linken Ufer des Nervión-Ibaizabal verseucht, was für die Bevölkerung des Großraums Bilbao eine Bedrohung darstellte. Um dieses Problem zu lösen, hat die baskische Regierung beschlossen, die durch das Lindan und die Schwermetalle kontaminierte Erde in einer Hochsicherheitsdeponie einzuschließen und ihr ein Behandlungswerk zur Seite zu stellen, das in der Lage ist, das HCH zu zerstören. Das mithilfe einer Investition von 12,5 Mio. EUR errichtete Werk hat zwischen 1999 und 2001 3 200 Tonnen Lindan behandelt; bisher konnten bereits 191 480 m² Gelände saniert und einer neuen Verwendung zugeführt werden.“

José Luis Aurrecoechea Urquijo, Generaldirektor, IHOBE, Öffentliche Gesellschaft für Umweltverwaltung der baskischen Regierung
dgeneral@ihobe.net

PORTUGAL

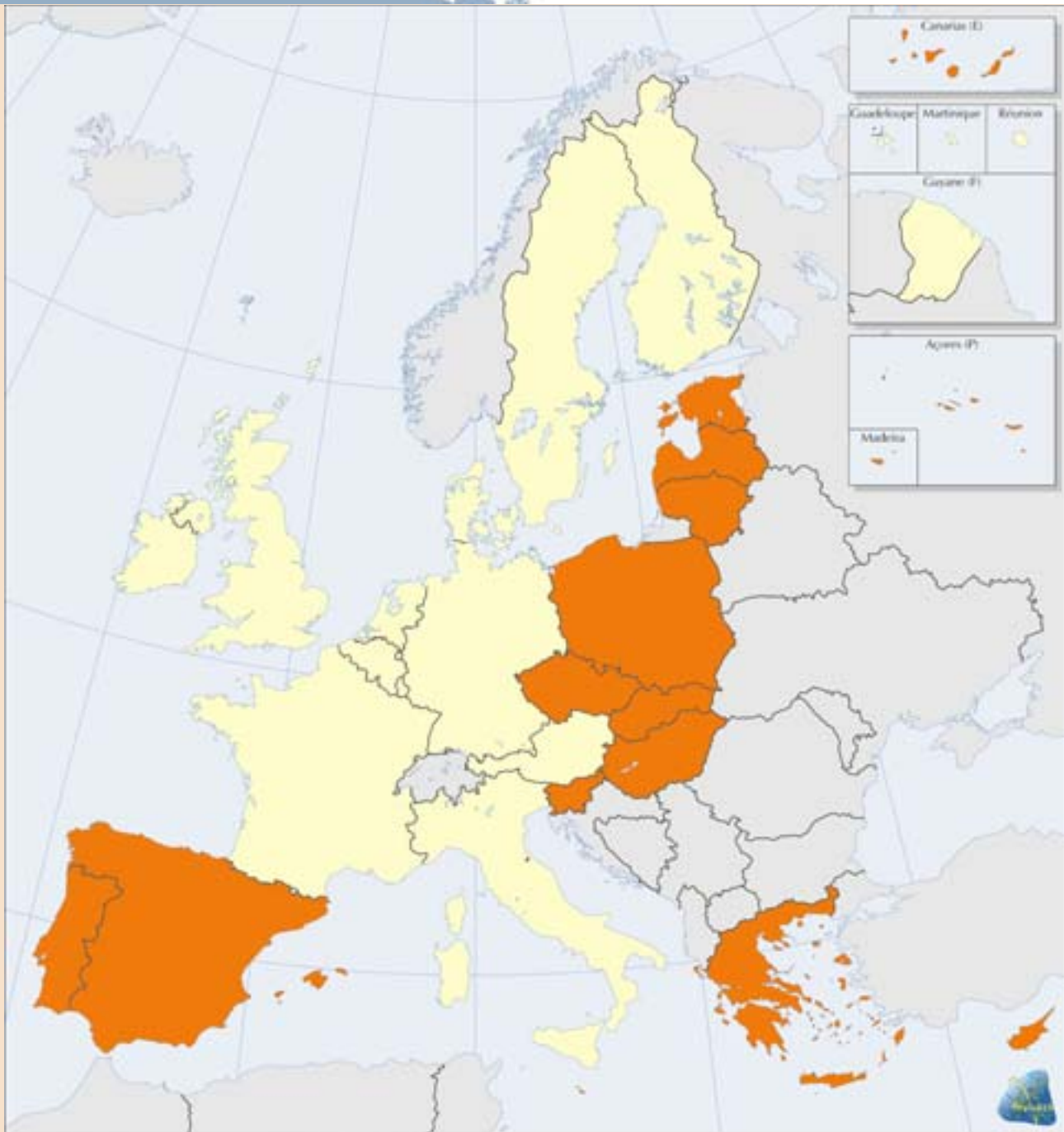
Wasserversorgung und Ableitung im Alto Zêzere e Còa



Gesamtkosten: 178 403 880 EUR
EU-Beitrag: 112 394 450 EUR

„Das interkommunale Wasserversorgungs- und Abwasserableitungssystem von Alto Zêzere e Còa deckt den Bezirk Guarda und einen Teil des Bezirks Castelo Branco (Beira Interior, Zentral-Portugal) ab. Dieses Projekt des Kohäsionsfonds zielt darauf ab, den öffentlichen Wasserbedarf sowohl quantitativ als auch qualitativ zu decken und gleichzeitig die Mängel bei der Abwasserbehandlung zu beheben, vor allem im Hinblick auf Industrieabwässer. Durch die Sicherstellung einer nachhaltigen Bewirtschaftung und den Einsatz optimaler Lösungen in diesen Bereichen wird das Projekt mithelfen, die Umwelt wie auch die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern und so die sozioökonomische Entwicklung der Region fördern. Besonders bemerkenswert ist der Beitrag des Projekts zur Verringerung der Industrieverschmutzung und zur Erhaltung der Ökosysteme.“

Arménio de Figueiredo, Ingenieur, Präsident des Verwaltungsrats der Águas do Zêzere e Còa S.A.
a.figueiredo@adp.pt



Die Länder der Kohäsion (2004-2006)

- Die Empfängerländer des Kohäsionsfonds
- Sonstige Mitgliedstaaten

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Website Inforegio

Die Website Inforegio bietet einen vollständigen Überblick über die europäische Regionalpolitik. Die aktuellsten Informationen finden sich im Teil „Newsroom“:

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/newsroom/index_de.htm

