



de



Europäische Union
Regionalpolitik

info regio

| Nr. 18 | Dezember 2005 | **panorama**



**Der Verkehr – Motor der
regionalen Entwicklung**

Inhalt

Der Verkehr — *Motor der regionalen Entwicklung*

Verkehrsinfrastrukturen: Wachstum und Kohäsion in Europa

Verkehrsinfrastrukturen sind für das regionale Wirtschaftswachstum unverzichtbar.
Sie tragen jedoch nur bedingt zum sozialen Zusammenhalt bei.

Nachhaltiger Verkehr – eine Priorität der europäischen Politik

Die Unterstützung umweltverträglicher Verkehrsarten ist eine der vier Säulen der EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung. Eines der vorrangigen Ziele der europäischen Politik besteht letztlich darin, Verkehrs- und Wirtschaftswachstum zu entkoppeln.

Augenzeugen berichten: Donauland

Der EFRE in Aktion: Frankreich, Vereinigtes Königreich, Griechenland, Finnland

Augenzeugen berichten: Interreg IIIB Nordwesteuropa

Reportage: Die Algarve am Scheideweg

Die Modernisierung des Verkehrs fällt mit einer neuen sozioökonomischen Etappe
im Süden Portugals zusammen.

Augenzeugen berichten: Estland, Litauen, Lettland, Polen, Finnland

Augenzeugen berichten: Spanien

Der Kohäsionsfonds und ISPA in Aktion

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Fotos (Seiten): Europäische Kommission (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDR (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra SA (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB (21).

Umschlag: Transitcontainer im Hafen von Belfast (Vereinigtes Königreich).

Redaktionelle Beiträge zu dieser Ausgabe: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

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 EU verfügbar.

Der Wortlaut dieser Veröffentlichung ist rechtlich nicht bindend.

Verkehrsinfrastrukturen: Wachstum und Kohäsion in Europa

Von Yves Crozet ⁽¹⁾

Verkehrsinfrastrukturen sind für das regionale Wirtschaftswachstum unverzichtbar. Sie tragen jedoch nur bedingt zum sozialen Zusammenhalt bei.



Brücke über der Autobahn Bilbao-Santander (Spanien)

Schon seit ihrer Gründung Ende der 50er Jahre war die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft mit dem Problem des Wohlstandsgefälles zwischen ihren Mitgliedstaaten konfrontiert. Die Unterschiede im Pro-Kopf-BIP, beispielsweise zwischen Deutschland und Italien, waren damals erheblich. Noch ausgeprägter waren sie jedoch im Vergleich zwischen den regionalen Pro-Kopf-BIP: Baden-Württemberg oder die Île-de-France waren viel reicher als Apulien oder Sizilien. Diese grundlegende Frage stellte sich bei jeder Erweiterung der Europäischen Union aufs Neue. Unter den Ländern, die sich im Laufe der Zeit der Union angeschlossen haben (Griechenland, Spanien, Portugal, Polen ...) befanden – und befinden – sich Regionen, deren Pro-Kopf-BIP im Vergleich zu den reichsten weniger als $\frac{1}{15}$ beträgt.

Da eines der Ziele der Europäischen Union die Angleichung des Lebensniveaus ihrer Mitgliedstaaten ist, sollte diese Situation nicht einfach hingenommen oder abgewartet werden, bis sie sich allein durch die Migrationsströme von den benachteiligten zu den dynamischen Gebieten hin von selbst regelte. Den von Krisen betroffenen Regionen sollte die Möglichkeit zu einem erheblichen – und möglichst schneller als in den anderen Regionen verlaufenden – Wirtschaftswachstum gegeben werden. Unter diesem Gesichtspunkt, der sich zu einem Schwerpunkt der Europäischen Union entwickelt hat, wurde den Verkehrsinfrastrukturen die wichtige Rolle zugewiesen, Wirtschaftswachstum und sozialen Zusammenhalt in Einklang zu bringen.

Auch wenn es sich dabei nicht zwangsläufig um eine „unmögliche Mission“ handelt, ist doch darauf hinzuweisen, dass die Entwicklung der Infrastrukturen kein Universalmittel ist. Verkehrsinfrastrukturen sind für das regionale Wirtschaftswachstum unverzichtbar, doch zum sozialen Zusammenhalt tragen sie nur unter ganz bestimmten Bedingungen bei.

Wachstum und Konvergenz: der Doppelauftrag der Verkehrsinfrastrukturen

Wirtschaftswachstum beruht in der Marktwirtschaft nicht nur auf technischem Fortschritt und den daraus erwachsenden Produktivitätsgewinnen. Wie die großen Vertreter der Nationalökonomie wie etwa Adam Smith und David Ricardo gezeigt haben, spielt auch die internationale Arbeitsteilung eine maßgebliche Rolle. Selbst in einer Welt ohne technischen Fortschritt ist die Annäherung von Produktionszonen mit verschiedenen Produktionskosten an sich schon ein Faktor gemeinsamen Gewinns. Die Theorien dieser Pioniere wurden später durch die Arbeiten moderner NationalökonomInnen bestätigt, die schließlich zu dem berühmten HOS-Modell (Heckscher, Ohlin, Samuelson) führten: Die Freizügigkeit von Gütern und Dienstleistungen kann die ungleiche Ausstattung der Gebiete mit Produktionsfaktoren wettmachen. Diese Erfahrung machen wir jeden Tag, auch wenn wir es nur zu leicht vergessen. Jedes Mal, wenn wir eine Tasse Kaffee oder Tee trinken, jedes Mal, wenn wir unser Auto benutzen, verbrauchen wir Rohstoffe (tropische Produkte, Erdöl), die in Europa praktisch überhaupt nicht produziert werden, uns aber dank der internationalen Arbeitsteilung zur Verfügung stehen.

Unter diesem Blickwinkel spielen die Verkehrsinfrastrukturen eine Schlüsselrolle. Sie machen den Umlauf der Waren und die Verbindung zwischen den Gebieten möglich. Deutsche Autos, schwedische Möbel und finnische Handys werden in ganz Europa verkauft, ebenso wie spanisches Obst und Gemüse und italienische Kleidung. Für die Hersteller bedeutet die Entwicklung leistungsfähiger Transportmittel eine Erweiterung der Einzugsgebiete, was Produktionen in großen Serien und folglich eine Reduzierung der Stück-

⁽¹⁾ Professor für Wirtschaftswissenschaften, Universität Lyon2, Direktor des LET (Laboratoire d'Économie des Transports/Labor für Verkehrswirtschaft), UMR CNRS Nr. 5593 (www.let.fr).

kosten erlaubt. Da Letztere sehr viel höher ausfällt als der damit einhergehende Anstieg der Transportkosten, ist der Endverbraucher der große Gewinner des Systems. Er lebt heute in einer diversifizierten Wirtschaft, in der, zwischen europäischen Ländern, der Austausch „kleiner Unterschiede“ vorherrscht. Der deutsche Autofahrer kann auch spanische Wagen kaufen, und der französische Genießer kann sich an italienischen Weinen götzen tun ...

Die wichtigste Aufgabe von Verkehrsinfrastrukturen besteht also darin, einen Beitrag zu der tendenziellen Senkung der Kosten und dem daraus hervorgehenden allgemeinen Wirtschaftswachstum zu leisten. Doch damit ist es nicht getan, da auch die konkreten Auswirkungen vor Ort zu berücksichtigen sind. Die Erfahrung zeigt, dass sich die Produktions- und Konsumzentren aus Gründen der Zugänglichkeit meist in der Nähe der effizientesten Infrastrukturen ansiedeln. Die Entwicklung der Eisenbahn im 19. und die der Autobahnen und Flughäfen im 20. Jahrhundert bestätigen diese Feststellung: Die Verkehrsinfrastrukturen haben einen entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung und Hierarchisierung der Gebiete. Verkehrsmäßig gut erschlossene Regionen kommen besser zurecht als die eingeschlossenen Zonen. Aus diesem Grund gehören der Aufbau und die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen seit langem zu den Hauptaufgaben der Staaten. Um die nationale Einheit zu stärken und eine optimale Abdeckung ihres Territoriums zu gewährleisten, kümmern sie sich schon seit langem um die Ausführung bzw. Überwachung des Baus von Kanälen, Schienenwegen und Autobahnen.

Vor der gleichen Aufgabe stand auch die Europäische Union. Wie bereits 1977 aus dem Bericht MacDougall⁽²⁾ hervorging, mussten die schwach entwickelten Regionen in Randlage über moderne Verkehrsinfrastrukturen verfügen können, um mit den Märkten verbunden zu sein, sowohl für ihre Versorgung als auch für den Absatz der lokal hergestellten Produkte. Damit wurde die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen zu einer der herausragenden Formen der innergemeinschaftlichen Solidarität. Insofern die zwischenmenschliche Solidarität nach wie vor weitgehend unter die Kompetenz der Mitgliedstaaten fällt (Sozialversicherungen, Fürsorge für die Ärmsten), war die interregionale Solidarität der Hebel, den Europa benutzt hat, um durch die Annäherung der Lebensniveaus den sozialen Zusammenhalt zu stärken. Vor diesem Hintergrund erhielten Länder wie Griechenland, Spanien⁽³⁾ oder Portugal massiv europäische Fördermittel (Beihilfen und Darlehen der EIB) zur Verbesserung ihres Straßen- und Schienennetzes. Das Gleiche gilt, wenn auch in ge-



Aalborg (Dänemark): Regionale Flughäfen kurbeln die Wirtschaft an

ringerem Umfang, für die zehn neuen Mitgliedstaaten, aber auch für die Bewerberländer. In der Modernisierung und Verbindung der Verkehrsnetze kommt die gemeinschaftliche Solidarität konkret zum Ausdruck. Davon zeugen beispielsweise die Schaffung der großen europäischen „Korridore“ oder, jüngerer Datums, der Bericht Van Miert⁽⁴⁾, in dem Europa die Kofinanzierung von über 20 hauptsächlich grenzüberschreitenden und damit internationalen großen Infrastrukturvorhaben empfohlen wird.

Die Kohäsion im Widerstreit mit der Polarisierung

Aus den vorhergehenden Überlegungen wird deutlich, dass die wirtschaftliche und soziale Schlüsselrolle der Verkehrsinfrastrukturen den Neustart von Programmen erforderlich macht, in deren Rahmen entsprechende Großvorhaben verwirklicht werden. Die im Bericht Van Miert angesprochenen Projekte verdienen eine rasche Umsetzung, und die damit verbundenen budgetären und finanziellen Entscheidungen müssen getroffen werden. Woher kommt also das Gefühl, dass Europa und viele Mitgliedstaaten offenbar zögern, bevor sie ihre Durchführung in Angriff nehmen? Was ist das für eine leise Stimme, die uns einflüstert, dass die Verkehrsinfrastrukturen kein Universalmittel sind? Dass die erwarteten Effekte – Wachstum und Kohäsion – sich nicht zwangsläufig einstellen werden? Dass auch negative Effekte, vor allem im Umweltbereich, denkbar sind? Diese Fragen dürfen nicht totgeschwiegen oder einfach weggewischt werden. Ganz im Gegenteil sollten sie gründlich untersucht werden, da sich daraus die Bedingungen für den Erfolg des Doppelauftrags der Verkehrsinfrastrukturen ableiten lassen.

Gehen wir zunächst auf die Fragen und Zweifel ein, von denen die öffentlichen oder privaten Geldgeber vor dem Start neuer Verkehrsinfrastrukturen befallen werden.

Der erste Zweifel ist technischer und wirtschaftlicher Art: Werden sich die von den Projektplanern angekündigten Verkehrsaufkommen nach dem Start des Projekts bestätigen? Im Laufe der letzten Jahre gab es viele Beispiele für Prognosen, die auf übertriebenem Optimismus basierten: Eurotunnel, M1-Autobahn in Ungarn, Rhein-Main-Donau-Wasserstraße ... lauter Investitionen, deren Effekte weit hinter den Hoffnungen zurückgeblieben sind. Dies hat dazu geführt, dass die Entscheidungsträger bezüglich der Risiken (tatsächliche Baukosten, effektives Verkehrsaufkommen usw.) ein gewisses Misstrauen an den Tag legen und endgültige Entscheidungen verschoben werden, wie im Fall der neuen Eisenbahnverbindung zwischen Italien und Frankreich.



Neues Eisenbahndepot in Drogheda (Irland)

⁽²⁾ Europäische Kommission, „Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration“ (Bericht MacDougall), Brüssel, 1977.

⁽³⁾ Die europäischen Beihilfen, die Spanien in den Jahren nach seinem Beitritt erhielt, beliefen sich mehr als ein Jahrzehnt lang auf 1 % seines BIP.

⁽⁴⁾ Europäische Kommission, „Vorrangige Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz bis 2020 – Bericht der Hochrangigen Gruppe“, Brüssel, 2003.

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

Der zweite Zweifel hängt mit der Umwelt zusammen. Wird nicht der Auf- bzw. Ausbau von Infrastrukturen, vor allem für Flughäfen und Autobahnen, der Entwicklung einer nicht nachhaltigen Mobilität Vorschub leisten? Wenn sensible Gebiete bereits von einer Autobahn und Schienenwegen durchzogen sind, löst jedes neue Projekt – und sei es auch nur eine einfache Erweiterung – bei den Bewohnern Besorgnis aus.

Der dritte Zweifel betrifft soziale und lokale Fragen. Wer profitiert wirklich von den positiven Effekten einer neuen Verkehrsinfrastruktur? Werden die erwarteten „Struktureffekte“ nicht eher destruktuierend wirken? Und wird die neue Autobahn, die eigentlich ein Randgebiet erschließen soll, nicht vielmehr dazu führen, dass Arbeitsplätze und ein Teil der Bevölkerung in die besser entwickelten Gebiete abwandern? In diesem Fall würde die erwartete Annäherung der Lebensniveaus hauptsächlich durch die Mobilität der Arbeitskräfte erfolgen, womit wir uns von einer Logik der Solidarität entfernten.

Diese Zweifel sind berechtigt. Zu dem Zeitpunkt, wo die Bevölkerung Europas in eine Phase der Quasi-Stabilität eintritt, wo es dringend geboten ist, den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung zu folgen, dürfen die Verkehrsinfrastrukturen nicht mehr als Wundermittel präsentiert werden, das alle Probleme lösen kann. Es muss klar sein, dass gewisse Vorhaben, auch wenn sie von den einschlägigen Lobbys stark unterstützt werden, aufgegeben oder zumindest aufgeschoben werden müssen. Es sollte die Regel sein, dass großzügige Prognosen im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen zunächst einmal in Frage gestellt werden. Daraus sollte man jedoch nicht schließen, dass Europa keine neuen Verkehrsinfrastrukturen mehr zu finanzieren braucht. Sie sind, aus wirtschaftlichen wie sozialen Gründen, nach wie vor notwendig, doch sie müssen unter Berücksichtigung bestimmter Bedingungen untersucht und geplant werden.

Zunächst ist zwischen den Ländern, deren Lebensniveau noch weit unter dem europäischen Durchschnitt liegt, und den weiter entwickelten Gebieten zu unterscheiden. Es wäre verkehrt, beispielsweise Polen oder Griechenland im Namen des Umweltschutzes zu verbieten, sich ein effizientes Autobahnnetz zuzulegen. Wir wissen, dass die Mobilität von Personen und Gütern erheblich zum Wirtschaftswachstum beiträgt. Diese Erkenntnis darf nicht außer Acht gelassen werden. Auch wenn man davon absehen sollte, übermäßig in Infrastrukturen mit schwachem Verkehrsaufkommen zu investieren und Beihilfen dafür bereitzustellen, sind nach wie vor Investitionen in den neuen wie in den alten Mitgliedstaaten erforderlich. Die Ent-



Intermodale Straße-Schiene-Plattform in Prato (Italien)

wicklung öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) ist ein guter Weg, um im Bereich von Infrastrukturvorhaben die Spreu vom Weizen zu trennen. Dank dieser Methode lassen sich die Risiken besser erkennen und optimal unter den Akteuren verteilen. Die Gebietskörperschaften müssen insbesondere im Hinblick auf die Risiken im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen klar Stellung beziehen: Sind sie zu deren Übernahme bereit oder nicht?

Danach müssen hinsichtlich der Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum und den sozialen Zusammenhalt verschiedene Punkte klargestellt werden. Es ist logischer, zu zeigen, welche Effekte die aus dem Aufbau einer neuen Infrastruktur hervorgehende Polarisierung hätte, als eine allgemeine Verbesserung in Aussicht zu stellen. Die positiven und negativen Auswirkungen der neuen Verkehrsströme werden sich nicht gleichmäßig über den Raum verteilen. Anstatt ganz allgemein von „Struktureffekten“ zu sprechen, sollte man lieber Modelle zur Simulation der Interaktionen zwischen Verkehr und Ort heranziehen, um die Gewinner und Verlierer zu ermitteln. Dieses Verfahren kann dazu führen, dass mehr oder weniger offen „gefeilscht“ wird – vielleicht nicht die spannendste Form der Demokratie, aber doch eine unumgängliche Etappe.

Die Frage nach den Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen auf das Wirtschaftswachstum und den sozialen Zusammenhalt stellt sich heute folglich auf neue Weise. Auch wenn die elementaren Mechanismen sich nicht verändert haben (Senkung der Produktionskosten, Erweiterung der Einzugsgebiete und Polarisierung), sollte der heterogene Charakter ihrer Auswirkungen klarer zum Ausdruck gebracht werden.



Hovercraft-Transportdienst in Kalmar (Schweden)

Verkehrsinvestitionen sind Investitionen in die regionale Entwicklung: ein Prinzip und ein Schwerpunkt für die EIB

Die Europäische Investitionsbank (EIB), die 2004 rund 43,2 Mrd. EUR Darlehen für die Ziele der EU vergab, ist die wichtigste Finanzierungseinrichtung der Europäischen Union. Die Unterstützung von Verkehrsinvestitionen zählt zu ihren Hauptaktivitäten.

Die Bank ist beispielsweise der größte Darlehensgeber für die transeuropäischen Verkehrsnetze: Seit 1993 hat sie in diesen Bereich über 60 Mrd. EUR investiert. Diese Projekte, bei denen es sich fast immer um sehr komplexe Großvorhaben handelt, werfen häufig große gesellschaftliche Debatten und ökologische Herausforderungen auf. Ihre Umsetzung birgt erhebliche Verzögerungsrisiken, weshalb es notwendig ist, die Projekte gut vorzubereiten und im Auge zu behalten.

Im Laufe der letzten zehn Jahre hat die EIB Projekte in allen Verkehrssektoren finanziert: Straße (Bau von Straßen und Autobahnen, Verbesserung vor allem der griechischen, spanischen und portugiesischen Straßennetze); Schiene (Modernisierung der klassischen Gleisanlagen, Bau neuer TGV-Strecken in Frankreich, Belgien, Spanien, Italien, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich); Meer (Ausbau oder Modernisierung von Hafeninfrastrukturen, vor allem in den Niederlanden, Portugal, Spanien, Griechenland und Schweden); Luft (Verbesserung von Flughafenanlagen, zum Beispiel in Italien, Griechenland, Deutschland und Irland). Auch in den neuen Mitgliedstaaten ist die EIB sehr präsent und unterstützt die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen, die für die wirtschaftliche Stärkung dieser Länder unabdingbar sind.

Die Bank finanziert auch Projekte im Bereich Stadtverkehr. Während der letzten fünf Jahre hat sie für derartige Vorhaben 10,7 Mrd. EUR bereitgestellt, davon 92 % für Maßnahmen öffentlicher Behörden. Solche Projekte, die den Übergang von privaten zu öffentlichen Verkehrsmitteln fördern und Wege zur Verringerung der Überlastung suchen, verfolgen nicht nur das Ziel, die Luftqualität zu verbessern und die Lärmbelastung zu verringern, sondern sollen durch die Steigerung der Energieeffizienz und die Begrenzung von CO₂-Emissionen auch den Klimawandel bekämpfen. Sie tragen also letztlich zur Verbesserung der Lebensqualität bei.

Die großen Investitionen zugunsten des Verkehrs in den Regionen der EU fördern den territorialen Zusammenhalt und erhöhen die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen der erweiterten Union. Verkehrsinvestitionen vereinfachen die Personen- und Güterbewegungen zwischen den Mitgliedstaaten und tragen damit maßgeblich zur Stimulierung des Binnenmarkts und zur Stärkung des Zusammenhalts in Europa bei. Ein er-

heblicher Anteil der EIB-Darlehen wird gezielt an Regionen mit Entwicklungsrückstand vergeben.

Es gehört zu den vorrangigen Aufgaben der Bank, durch den Abbau regionaler Disparitäten den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt der EU zu fördern. Das Vorgehen der EIB zugunsten der regionalen Entwicklung – ihr erklärter Auftrag seit Gründung der Bank 1958 – ist seit der Erweiterung der Union auf 25 Länder im Jahr 2004 immer wieder bekräftigt und bestätigt worden.

Die Summe der Darlehen, die die EIB 2004 für regionale Entwicklung vergeben hat, beläuft sich auf über 28 Mrd. EUR, d. h. 70 % aller in der EU-25 von der Bank gewährten Darlehen. 40 % davon entfielen auf Investitionen in den Verkehrssektor. Über die Hälfte der Darlehen im Verkehrssektor in den von den Strukturfonds unterstützten Regionen wurden für die Schiene bereitgestellt, insbesondere für zahlreiche Projekte im Zusammenhang mit Schienendiensten in Städten und Vorstädten (Straßenbahnen, U-Bahnen, Anbindung von Vororten an Schienennetze).

Die Unterstützung der gemeinschaftlichen Politiken und Zielsetzungen durch die Bank beruht auf der Finanzierung hochwertiger Projekte. Ein Projekt kommt nur dann für eine finanzielle Unterstützung der EIB in Betracht, wenn sich nachweisen lässt, dass es wirtschaftlich und ökologisch nachhaltig und gleichzeitig finanziell und technisch gesehen durchführbar ist. Ein Teil des Projektauswahlverfahrens der Bank besteht darin, diese verschiedenen Aspekte zu untersuchen und den ordnungspolitischen Rahmen, die Investitionsplanung des Sektors und die Durchführung zu prüfen. Während dieser Auswahlphase spielt die Bank eine wichtige Rolle als Berater der Projektträger – dies ist eine Facette des Mehrwerts, den die EIB insbesondere den am stärksten benachteiligten Regionen der Union bringt.

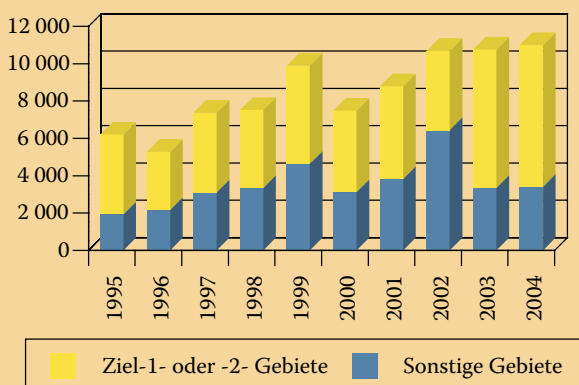
Wenn die Gemeinschaftseinrichtungen Hand in Hand arbeiten

Im Laufe der Zeit haben sich die Beziehungen zwischen der EIB und der Kommission stetig vertieft, vor allem im Bereich der regionalen Entwicklung. Im Jahr 2000 schlossen die Bank und die Kommission einen Rahmenvertrag über Zusammenarbeit, um diese Beziehungen zu formalisieren und herauszufinden, wie sich die Darlehen der EIB und die Mittel der Kommission ergänzen könnten.

Die EIB leistet einen Beitrag zur Vorbereitung und Durchführung der regionalen Entwicklungsprogramme; dabei verfolgt sie das Ziel, die Nutzung der verfügbaren Ressourcen zu optimieren. Auf Wunsch der Kommission begutachtet die Bank bestimmte Vorhaben, für die europäische Fördermittel beantragt werden. 2004 hat die Bank in diesem Kontext 33 Finanzierungsanträge beurteilt. Diese Zusammenarbeit beinhaltet auch die Kofinanzierung von Projekten, ein Teilbereich, der in den neuen Mitgliedstaaten, deren Möglichkeiten zur Beanspruchung von EU-Beihilfen erheblich gestiegen sind, zunehmend an Bedeutung gewinnt.

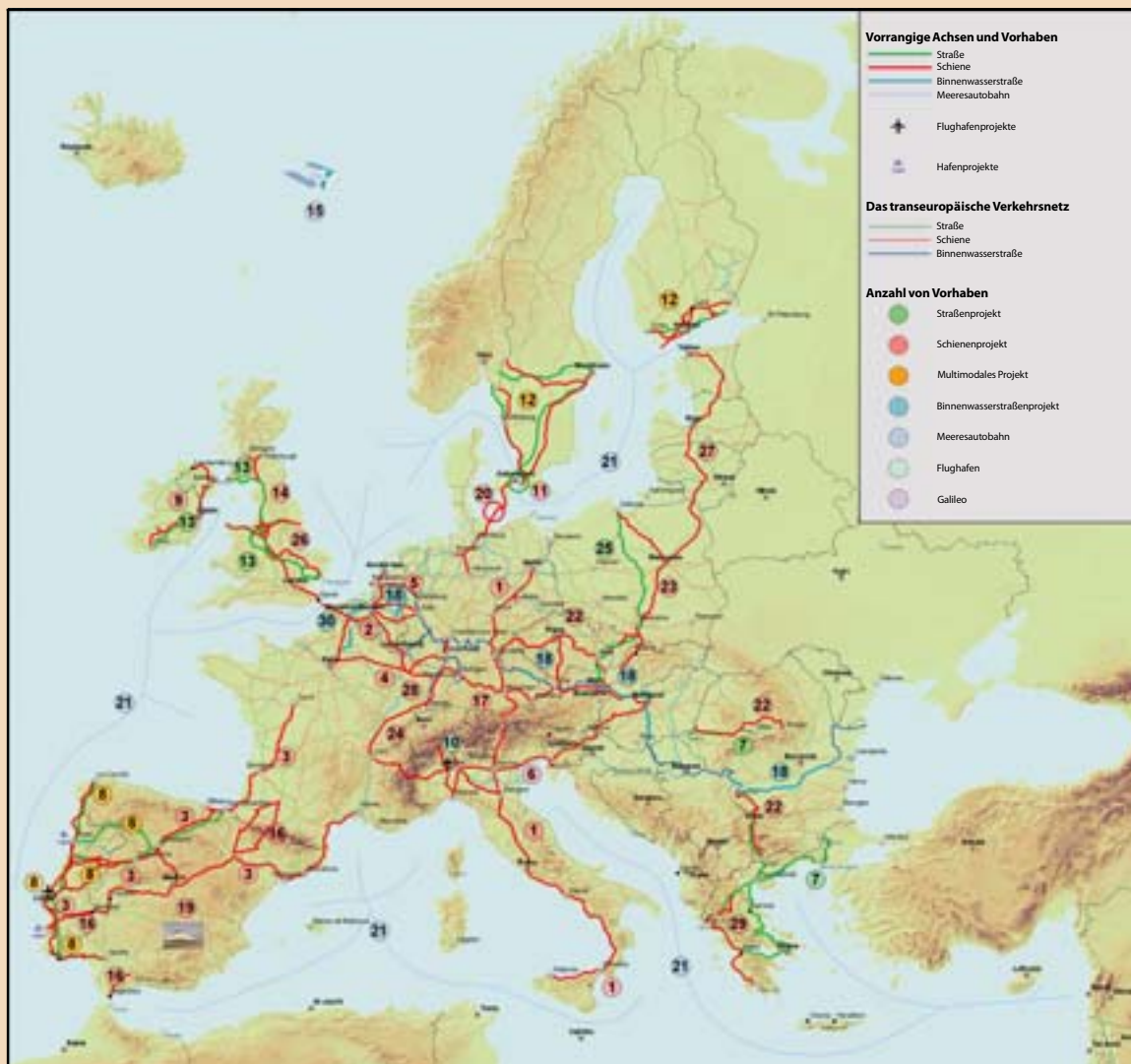
Vor diesem Hintergrund haben die Bank und die Kommission ihre Zusammenarbeit kürzlich noch verstärkt und die Initiative Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/Gemeinsame Hilfe bei der Unterstützung von Projekten für europäische Regionen) auf den Weg gebracht, um den Mitgliedstaaten bei der Auswahl und Vorbereitung von Großprojekten im Rahmen des EFRE oder des Kohäsionsfonds zur Seite zu stehen. Im Verkehrsbereich, wo die Projekte oftmals komplex und groß angelegt sind und einer langwierigen, detaillierten Entwicklung bedürfen, ist dies besonders wichtig.

Verkehr (1995-2004): Aufschlüsselung der Darlehen in der EU-25 nach den Gebietskategorien (in Mio. EUR)





Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V): vorrangige Achsen und Vorhaben



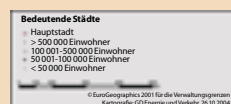
Vorrangige Achsen und Vorhaben

1. Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo
2. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London
3. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Südwesteuropa
4. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost
5. Betuwe-Verbindung
6. Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana (Laibach)-Budapest-ukrainische Grenze
7. Autobahnachse Igoumenitsa/Patras-Athen-Sofia-Budapest
8. Multimodale Achse Portugal/Spanien-restliches Europa
9. Eisenbahnachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (2001 fertig gestellt)
10. Malpensa (2001 fertig gestellt)
11. Öresund-Landverbindung (2000 fertig gestellt)
12. Eisenbahn-/Straßenachse nordisches Dreieck
13. Straßenachse Vereinigtes Königreich/Irland/Benelux
14. Hauptstrecke Westküste
15. Galileo
16. Eisenbahnachse für den Güterverkehr Sines/Algaciras-Madrid-Paris
17. Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava (Pressburg)
18. Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau
19. Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsbahn auf der Iberischen Halbinsel
20. Eisenbahnachse Fehmarnbelt
21. Meeresautobahnen

— Meeresautobahn Ostsee (Anbindung der Mitgliedstaaten des Ostseeraums an die Mitgliedstaaten in Mittel- und Westeuropa, einschließlich der Strecke durch den Nord-Ostseekanal (Kielkanal))

- Meeresautobahn Westeuropa (Anbindung von Portugal und Spanien über den atlantischen Bogen an die Nordsee und die Irische See)
- Meeresautobahn Südosteuropa (Verbindung Adria/Ionisches Meer/östliches Mittelmeer zur Anbindung Zyperns)
- Meeresautobahn Südwesteuropa (westliches Mittelmeer) zwischen Spanien, Frankreich, Italien und Malta mit Anbindung an die Meeresautobahn Südosteuropa
- 22. Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden
- 23. Eisenbahnachse Gdansk (Danzig)-Warschau-Brno (Brünn)/Bratislava (Pressburg)-Wien
- 24. Eisenbahnachse Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
- 25. Autobahnachse Gdansk (Danzig)-Brno (Brünn)/Bratislava (Pressburg)-Wien
- 26. Eisenbahn-/Straßenachse Irland/Vereinigtes Königreich/europäischer Kontinent
- 27. „Rail Baltica“: Eisenbahnachse Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
- 28. „Eurocaprail“ auf der Eisenbahnachse Brüssel-Luxemburg-Straßburg
- 29. Eisenbahnachse des intermodalen Korridors Ionisches Meer/Adria
- 30. Binnenwasserstraße Seine-Schelde

(siehe Entscheidung Nr. 884/2004/EG vom 29. April 2004)



Nachhaltiger Verkehr – eine Priorität der europäischen Politik

Die Unterstützung umweltverträglicher Verkehrsarten ist eine der vier Säulen der EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung. Eines der vorrangigen Ziele der europäischen Politik besteht letztlich darin, Verkehrs- und Wirtschaftswachstum zu entkoppeln.



Modernisierter Kanal bei Coevorden (Niederlande)

Ein leistungsfähiges Netz von Verkehrsinfrastrukturen ist entscheidend für das gute Funktionieren der Gesellschaft und der Wirtschaft. Es ermöglicht die Freizügigkeit von Gütern, Dienstleistungen und Personen und fördert die Verbindungen zwischen und innerhalb von Regionen. Nicht zuletzt gewährleistet es die für Arbeit, Studium und Freizeit unverzichtbare Mobilität. Daher sind Investitionen in den Verkehr schon seit langem eine Priorität der Struktur- und Kohäsionspolitiken der Europäischen Union.

Der Verkehr hat jedoch ebenfalls einen gewaltigen Einfluss auf die Gesundheit und Umwelt, vor allem im Hinblick auf den Klimawandel, die Luftverschmutzung, den Lärm, die Bodennutzung und die Störung natürlicher Habitate. Der Sektor verbraucht gewaltige Mengen an fossilen Kraftstoffen und anderen nicht erneuerbaren Energieressourcen. Hinzu kommt, dass Verkehrsunfälle nach wie vor eine wichtige Todesursache sind. Abgesehen von den wirtschaftlichen Verlusten, die sie verursachen, werfen diese Probleme auch die – wesentliche – Frage der Nachhaltigkeit auf. Die Tendenzen in der Verkehrsentwicklung zeigen, dass die Zeit des „Laissez faire“ bei den Gewohnheiten und politischen Maßnahmen in diesem Bereich endgültig vorbei ist.

Das Verkehrsaufkommen wird weiter steigen. Was den Personenverkehr betrifft, ist der Nutzungsgrad des Autos der ausschlaggebende Faktor. Zwar dürfte sich das Motorisierungsniveau in den meisten Ländern der Europäischen Union nach

und nach stabilisieren, doch in den neuen Mitgliedstaaten wird dies noch lange dauern. Bis zum Jahr 2010 wird der Fahrzeugbestand in der erweiterten Union erheblich wachsen. Und der Güterverkehr wird aufgrund des Wachstums und der Merkmale der modernen Wirtschaft (wie etwa „just-in-time“) zunehmen. Aktuelle Schätzungen gehen allein für den Lastwagenverkehr bis 2010 von einer 50%igen Steigerung im Vergleich zu seinem Niveau im Jahr 1998 aus.

Da die Wachstumsquoten für den Straßen- und Luftverkehr höher sind, wird sich das Ungleichgewicht in der Verteilung der Verkehrsarten noch verschärfen. Dies wiederum wird einen erhöhten Kraftstoffverbrauch und mehr Lärmbelästigung nach sich ziehen und dazu führen, dass der Anteil der für Verkehrsinfrastrukturen genutzten Bodenflächen zunimmt.

Diese Diagnose gilt nicht nur für die Europäische Union, sondern trifft praktisch auf alle Industrieländer zu. Selbst wenn immer mehr Maßnahmen ergriffen werden, um den negativen Effekten des zunehmenden Verkehrsaufkommens entgegenzuwirken, ist es einfach unmöglich, der Anforderung ökologischer Nachhaltigkeit und gleichzeitig dem steigenden Verkehrsbedarf gerecht zu werden, ohne die Gewohnheiten zu ändern und politisch einen neuen Kurs einzuschlagen. In diesem Sinne müsste das Prinzip der Umwelt Nachhaltigkeit bei jeder Gemeinschaftsbeihilfe im Rahmen der Kohäsionspolitik berücksichtigt werden.

Göteborg – der Wendepunkt

Der europäische Rat von Göteborg bestätigte im Mai 2001 nicht nur erneut die Bedeutung der nachhaltigen Entwicklung, die als grundlegendes Ziel der Union in den Verträgen verankert ist, sondern fügte der Lissabon-Strategie für Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung noch eine weitere Dimension – die ökologische Nachhaltigkeit – hinzu. Darüber hinaus rief er zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik auf, die darauf abzielt, den Gebrauch umweltverträglicher Verkehrsarten und die Einbeziehung der sozialen und Umweltkosten in die Preise zu fördern und so gegen die Zunahme des Straßenverkehrs, von Verstopfungen und Staus, Lärm und Verschmutzung anzugehen. In diesem Kontext ist der nachhaltige Verkehr zu einer der vier Säulen der gemeinschaftlichen Strategie für nachhaltige Entwicklung geworden. Eines der vorrangigen Ziele der europäischen Verkehrspolitik besteht letztlich darin, Verkehrs- und Wirtschaftswachstum zu entkoppeln.

Die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems erfordert nicht nur Investitionen in neue Infrastrukturen, sondern auch Investitionen, um die bestehenden Infrastrukturen effizienter und umweltverträglicher zu machen. Nachhaltiger Verkehr setzt also das Zusammenspiel zahlreicher Politiken voraus, einschließlich der Einführung ordnungspolitischer Instrumente (wie etwa eine verstärkte Konfrontation der Verkehrsteilnehmer mit „realitätsnahen“ Preisen, die den externen negativen Auswirkungen, vor allem in Bezug auf den Treibhauseffekt, Rechnung tragen). Er betrifft vor allem die eng mit der Regionalpolitik verbundenen Bereiche, zum Beispiel die Verwaltung der städtischen Entwicklung.

Daher müsste eine auf wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt ausgerichtete Politik: die ökologische Nachhaltigkeit neu zu finanzierender Infrastrukturen – vor allem solcher, die ein Umsteigen auf andere Verkehrsmittel anstoßen können – berücksichtigen; Maßnahmen unterstützen, die auf eine Verbesserung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen abzielen, wie etwa „intelligente Verkehrssysteme“⁽¹⁾, Interoperabilität und Intermodalität; den Schwerpunkt auf nachhaltigen Stadtverkehr legen; vor allem dort Infrastrukturen entwickeln, wo Pläne, Maßnahmen oder Bedingungen zur Stimulierung des Wirtschaftswachstums vorhanden sind.



In Hasselt (Belgien) ist der öffentliche Nahverkehr seit 1997 kostenlos.



Mit dem „grünen Zug“ wird in Sardinien (Italien) ein alter Schienenweg wieder in Betrieb genommen.

Gleichzeitig ist die Einrichtung eines ökologisch nachhaltigen Verkehrssystems ein langwieriger Prozess. In ihrem Weißbuch zum Verkehr⁽²⁾ hat sich die Kommission einen Zeitrahmen von 30 Jahren gesetzt. Die ersten Maßnahmen zur Verwirklichung ihrer Ziele müssten jedoch umgehend in Angriff genommen werden. Daher hat die Kommission die Notwendigkeit energischerer politischer Initiativen zur Begrenzung der negativen Auswirkungen des Verkehrswachstums unterstrichen. Sie schlägt insbesondere drei Arten von Maßnahmen vor: a) Förderung des Umsteigens vom Straßenverkehr auf andere, weniger umweltschädliche Verkehrsarten; b) Einrichtung von Infrastrukturen, die einen Rückgang der Verkehrsnachfrage bewirken können und darauf abzielen, dass der vom Benutzer gezahlte Preis die Gesamtheit der sozialen Kosten widerspiegelt; c) Unterstützung von Aktionen zur Verbesserung der städtischen Umwelt und der Raumordnung.

Die Maßnahmen zugunsten des nachhaltigen Verkehrs während des Zeitraums 2000-2006

Die von der Kommission gemäß den allgemeinen Bestimmungen zu den Strukturfonds für den Zeitraum 2000-2006⁽³⁾ verabschiedeten Leitlinien empfehlen den Mitgliedstaaten, die von der Europäischen Union mitfinanzierten Projekte in kohärente, auf nachhaltige Verkehrssysteme ausgerichtete Strategien einzubeziehen.

Eine der vier vorrangigen Empfehlungen, die die Kommission 1999 im Hinblick auf Verkehr für den gegenwärtigen Programmplanungszeitraum abgegeben hat, betrifft folglich die Nachhaltigkeit. Dabei geht es darum, sich um eine Verringerung der schädlichen Auswirkungen des Verkehrs zu bemühen und gleichzeitig den Gebrauch ökologisch vertretbarer Verkehrsarten zu fördern. Vor allem die regionalen Entwicklungsprogramme müssten das Versprechen der Europäischen Union einlösen, die Treibhausgasemissionen zu verringern, was besondere Anstrengungen im Bereich des Straßen- und Luftverkehrs erfordert. Die Verfolgung dieser Ziele fällt jedoch unter die alleinige Verantwortung der Mitgliedstaaten.

Bei der Revision dieser Leitlinien im Jahr 2003 wurden die Grundprinzipien der vom Europäischen Rat in Göteborg verabschiedeten Strategie für nachhaltige Entwicklung mit einbe-

⁽¹⁾ Der Ausdruck „intelligente Verkehrssysteme“ (ITS) bezeichnet einen breiten Fächer von Verkehrstechniken, die angewendet werden, um die Netze sicherer, effizienter, zuverlässiger und umweltverträglicher zu machen, ohne dass deshalb zwangsläufig eine materielle Veränderung der bestehenden Infrastruktur erforderlich wird.

⁽²⁾ „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM(2001) 370.

⁽³⁾ Artikel 10 (3) der Verordnung (EG) Nr. 1260/1999 des Rates.

zogen, und die Kommission hat empfohlen, diese revidierten Leitlinien bei der Halbzeitbewertung der Programme so weit wie möglich zu berücksichtigen. Die Umsetzung dieser Leitlinien und der vorgeschlagenen vorrangigen Maßnahmen erfordert jedoch Fristen, die über den aktuellen Programmplanungszeitraum hinausgehen, wenn spürbare Auswirkungen bezüglich der Lissabon-Ziele erreicht werden sollen.

Laut den verfügbaren Zahlen verbraucht der Verkehrssektor in den Programmen der Ziel-1-Regionen nach wie vor über die Hälfte des für Verkehrsinfrastrukturen vorgesehenen Investitionsbetrags. Auch in den Ziel-2-Regionen ist dieser Sektor in finanzieller Hinsicht weiterhin am größten, aber in geringerem Maße (42 %). Was die als weniger schädlich für die nachhaltige Entwicklung geltenden Verkehrsarten anbelangt, werden dafür etwa 40 % der geplanten Ziel-1-Mittel (Ziel 2: 57 %) bereitgestellt.

Diese Zahlen zeigen, dass in den Ziel-2-Regionen Investitionen in andere Sektoren als die Straße und Flughäfen überwiegen. In den Ziel-1-Regionen hingegen machen diese beiden Sektoren zusammen 40 % aus, ein Ergebnis also, mit dem das gewünschte Gleichgewicht nicht erreicht wird.

Was die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme betrifft, die ein effizientes Management der Verkehrsströme fördern, belaufen sich die geplanten Investitionen auf 114 Mio. EUR.

Es liegt auf der Hand, dass die mit der Abgelegenheit der meisten Ziel-1-Regionen verbundenen Zugänglichkeitsprobleme und die Ankunft der neuen Mitgliedstaaten den Ausschlag zu dieser starken Tendenz gegeben haben, in die Entwicklung von Straßennetzen – die unmittelbar zur Freisetzung von Treibhausgasen führen – zu investieren.

Der Beitritt der zehn neuen Länder war in diesem Szenario zwar kein entscheidender Faktor, doch er hat zu der gegenwärtigen Situation beigetragen. Obwohl in der Vergangenheit in diesen Ländern eher die Schiene als die Straße gefördert wurde, hat sich der Trend gleichzeitig mit dem Übergang zur Marktwirtschaft umgekehrt. Der Güterverkehr ist sehr rasch von der Schiene auf die Straße umgestiegen. Die Zunahme des Privatverkehrs, für den umfassendere Möglichkeiten geschaffen werden müssen, damit die neuen, von der veränderten Wirtschaftslage ausgelösten Bedürfnisse befriedigt werden können, hat zu einem erheblichen Anstieg der Straßenverkehrsnachfrage geführt.



Die Straßenbahn von Wolverhampton (Vereinigtes Königreich) ist Teil einer Stadterneuerungsinitiative.

Im Allgemeinen setzt sich die seit zehn Jahren in der Aufteilung der Verkehrsarten beobachtete Tendenz in den Infrastrukturprogrammen des aktuellen Programmplanungszeitraums fort. Die Investitionen in Infrastrukturen konzentrieren sich auf den Verkehrssektor.

Auch wenn Investitionen in die Straße – die fraglos notwendig sind, um die Zugänglichkeit der am wenigsten entwickelten Regionen zu verbessern – überwiegen, finden sich im Hinblick auf ökologisch nachhaltigen Verkehr in den Programmen 2000-2006 doch zahlreiche Beispiele guter Praxis, vor allem im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Diese Analyse gilt für die Programmplanung in ihrem derzeitigen Stadium. Bei der Übertragung der in Göteborg festgelegten Strategie in die Programme könnten gewisse Anpassungen erforderlich werden. Hinzu kommt, dass das oben beschriebene Szenario in den Kohäsionsländern (*) angesichts der erheblichen Investitionen, die dank der finanziellen Unterstützung des Kohäsionsfonds im Eisenbahn- und Hafensektor getätigt wurden, zweifellos anders aussähe.

Doch unabhängig von den am Ende des aktuellen Zeitraums erreichten Ergebnissen müssen sich die europäischen Fonds wieder auf die strategischen Ziele der EU-Politik ausrichten und Nachhaltigkeit als einem der festen Bestandteile des gemeinschaftlichen Mehrwerts Vorrang geben. Von dieser Denkweise sollten wir uns bei der Festlegung der künftigen Leitlinien lenken lassen.

Aussichten für die Zeit nach 2006

Die Vorschläge zur Reform der Kohäsionspolitik für den Zeitraum ab 2007 (sowohl im Hinblick auf die Verordnungen als auch auf die strategischen Leitlinien) betrachten die Sicherstellung des Zugangs der Unternehmen zu angemessenen Verkehrsinfrastrukturen als Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Moderne, den Kriterien der ökologischen Nachhaltigkeit entsprechende Infrastrukturen tragen erheblich zur regionalen Attraktivität bei.

Um maximalen Nutzen aus den Verkehrsinvestitionen zu ziehen, müsste die Unterstützung der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds einigen Prinzipien unterliegen.

Erstens sollten Niveau und Art der zu fördernden Infrastrukturinvestitionen anhand objektiver Kriterien bestimmt werden. Beispielsweise sollten ihre potenziellen wirtschaftlichen Erträge anhand des Stands der Entwicklung, der Art der Wirtschaftstätigkeiten, der Infrastrukturdichte oder des Grads der Überlastung der betreffenden Region ermittelt werden. Bei der Bestimmung der sozialen Erträge sind auch die Umweltfolgen des Vorhabens zu berücksichtigen.

Zweitens sollte der Grundsatz der ökologischen Nachhaltigkeit im Einklang mit dem Weißbuch so weit wie möglich beachtet werden. Die Bemühungen sollten in erster Linie darauf abzielen, als Gegengewicht zur Dominanz des Straßenverkehrs in Europa alternative und kombinierte Verkehrsarten zu fördern.

Drittens ist in den Konvergenzregionen besonderes Augenmerk auf die Modernisierung des Eisenbahnnetzes zu legen, indem

(*) 13 Länder: Griechenland, Spanien, Portugal und, seit Mai 2004, Tschechische Republik, Estland, Zypern, Lettland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Slowenien und Slowakei.

die vorrangigen Streckenabschnitte sorgfältig so ausgewählt werden, dass die Interoperabilität innerhalb des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) gewährleistet ist.

Viertens sollte nicht nur in die Verkehrsinfrastruktur investiert, sondern auch für ein geordnetes Verkehrsmanagement gesorgt werden, dessen Akzent auf der Sicherheit gemäß einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Standards liegt. Nationale oder regionale Strategien sollten der Notwendigkeit einer ausgewogenen (und umweltfreundlichen) Verkehrsverteilung Rechnung tragen, die wirtschaftlichen und Umweltbelangen gerecht wird. Die Strategien sollten beispielsweise intelligente Verkehrssysteme, multimodale Plattformen und ganz besonders die Technologie einschließen, die bei ERTMS und Sesame (einheitliches Verkehrsmanagementsystem in Europa) zum Einsatz kommt.



■ Löschung einer Schiffsladung Holz im Hafen von Monfalcone (Italien)

Intermodalität, Interoperabilität: zwei Schlüssel zu nachhaltigem Verkehr

Das „Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik“ zeigt den Weg zu einer ausgewogeneren Verteilung der Verkehrsarten auf. Die umweltfreundlichsten sollen dabei Vorrang erhalten.



Der Mobilitätsbedarf in der Union wächst viel schneller als die Kapazität der Infrastrukturen. Die Folge ist eine zunehmende Verkehrsüberlastung auf den großen Straßen- und Schienenachsen, in den Städten und am Himmel, während die Anbindung der Regionen in Randlage weiterhin zu wünschen übrig lässt. Und falls keine umfangreichen Maßnahmen getroffen werden, kommt noch ein zweiter unerwünschter Effekt hinzu: Das voraussichtliche Verkehrswachstum wird in erster Linie die Straße betreffen, zum Nachteil umweltfreundlicherer Verkehrsarten wie der Eisenbahn oder des Kurzstreckenseeverkehrs.

Wie kann man den Bedarf an Mobilität erfüllen und gleichzeitig die negativen Begleiterscheinungen des Verkehrs in Grenzen halten? Das „Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik“ (2001) zeigt einen Weg aus diesem Dilemma auf und legt dar, wie sich bis zum Jahr 2010 eine ausgewogenere Verteilung der Verkehrsarten – zugunsten der umweltfreundlichsten – erreichen ließe. Dieses Ziel ist der greifbarste Beitrag, den die Kommission zur nachhaltigen Entwicklung, zur Einhaltung des Kyoto-Protokolls und zur Sicherheit der Energieversorgung der Union leisten kann. Dies setzt eine erhebliche Reduzierung des Verbrauchs fossiler Energien voraus, die sich auch in einer Verringerung der CO₂-Emissionen niederschlagen würde, die zu 28 % dem Verkehr zuzuschreiben sind.

Intermodalität. Bei der Entwicklung wettbewerbsfähiger Alternativen zum Straßenverkehr spielt die Intermodalität eine Schlüsselrolle. Die Zeit isolierter Lösungen ist vorbei. Heute gilt es, Maßnahmen zu ergreifen, um die Verkehrsarten, die große potenzielle Kapazitäten bieten, besser in eine effizient verwaltete Mobilitätskette zu integrieren, in der alle Leistungen einan-

der ergänzen. Nur unter dieser Bedingung ist es möglich, gegen Verkehrsüberlastung und Verschmutzung anzukämpfen und ein besseres Kosten-Wirkungs-Verhältnis beim Gebrauch der Energieressourcen zu erreichen. Diese Ziele setzen insbesondere voraus, dass die Schiene, der Kurzstreckenseeverkehr und die Flussschifffahrt gefördert werden. Aus gutem Grund: Mit einem Kilogramm Erdöl kann man per Lastwagen 50 Tonnen einen Kilometer weiter bewegen, mit einem Eisenbahnwagen 90 Tonnen und auf dem Wasserweg 127 Tonnen.

Interoperabilität. Der Erfolg dieser Intermodalitätspolitik hängt in erster Linie von der Fortsetzung der Bemühungen um die technische Harmonisierung und „Interoperabilität“ der Systeme ab. In diesem Kontext soll das Gemeinschaftsprogramm „Marco Polo“ aus Intermodalität eine wettbewerbsfähige und wirtschaftlich rentable Realität machen. Die 13 besten Maßnahmen des ersten Programmzyklus zielen darauf ab, 13,6 Milliarden Tonnen/Kilometer Fracht, die auf überlasteten Straßenachsen befördert werden, auf andere Verkehrsarten zu verlagern. Beispielsweise geht es darum, den Güterverkehr zwischen den Häfen von Genua und Barcelona durch den Einsatz schneller Schiffe binnen 13 Stunden zu gewährleisten: Ein solcher Dienst würde den Kraftverkehrsunternehmen eine wettbewerbsfähige Alternative zur Benutzung einer der am stärksten überlasteten Autobahnen Europas bieten.

Im Juli 2004 hat die Europäische Kommission ein zweites Paket zur Weiterführung des Marco-Polo-Programms für den Zeitraum 2007-2013 vorgelegt. „Marco Polo II“, das auch die Nachbarländer der EU abdecken wird, soll mit 740 Mio. EUR dotiert werden und neue Maßnahmen wie etwa die „Meeresautobahnen“ sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs fördern. Nach Schätzungen der Kommission wird jeder investierte Euro einen ökologischen und sozialen Nutzen im Wert von mindestens 6 Euro hervorbringen.

Die Intermodalität muss von technologischen Entwicklungen begleitet werden, die darauf abzielen, die Kapazitäten der Netze zu erhöhen, die Mobilität zu erleichtern und das Sicherheitsniveau aller Verkehrsarten anzuheben. Nur mit solchen Fortschritten lässt sich die technische Interoperabilität der Verkehrssysteme sicherstellen, vor allem im Hinblick auf Telematik, Mautgebühren, die Verwaltung des Luftverkehrs und die verschiedenen Schienennetze. Nach jahrelanger Forschung ist nun die Phase der Entfaltung gekommen. Für die Kommission genau die richtige Gelegenheit, um drei ihrer ehrgeizigsten Industrievorhaben auf den Weg zu bringen: das System für satellitengestützte Funknavigation „Galileo“, das europäische System zum Management des Bahnverkehrs (ERTMS) und das Industrieprojekt Sesame, ein Durchführungsplan für den einheitlichen europäischen Luftraum.

Donauland

„Der Donau erlauben, in der europäischen Integration die ihr gebührende Rolle zu spielen“

Otto Schwetz, Leiter „Korridor VII – Donau“, ARGE Donauländer, und Vorsitzender des Arbeitskreises Verkehr und Schifffahrt



Im Anschluss an die paneuropäischen Verkehrskonferenzen auf Kreta (1994) und danach in Helsinki (1997) wurden in Europa zehn „multimodale Verkehrskorridore“ festgelegt. Als Korridor VII wurde die Wasserstraße Donau definiert, der zweitlängste Strom Europas (2 500 km) und einer der wichtigsten Verbindungswege des Kontinents. Über 300 Nebenflüsse münden in die Donau, die ein Zwölftel der europäischen Gesamtfläche bewässert.

Die Bedeutung der Donau beruht nicht nur auf der Tatsache, dass sie eine der wichtigsten Wasserstraßen Europas ist, sondern auch auf der Rolle ihrer Binnenhäfen, die nicht auf Binnenschifffahrt beschränkt ist. Neben dem Seehafen von Constanza an der Mündung des Donau-Schwarzmerkanals gibt es längs der Donau 44 Binnenhäfen. Die Verbindung dieser großen Flussachse mit den anderen Schiene-Straße-Korridoren ist für die Sicherstellung der Kompatibilität und Intermodalität des gesamten Netzes entscheidend, umso mehr, als die meisten Donauhäfen über Schienen- und Straßenverbindungen verfügen, die sie für kombinierten Verkehr sehr interessant machen.

Die Methoden des kombinierten Verkehrs sind heute hoch entwickelt, und die Wasserstraße Donau kann zu einem effizienten Glied der verschiedenen Logistikketten werden, die vom Schwarzen Meer ins Zentrum von Europa und, über die Achse Rhein-Main-Donau, bis zum Atlantik gehen und umgekehrt.

Die Schifffahrt ist jedoch nach wie vor mit verschiedenen Hindernissen und „Engpässen“ konfrontiert, die es der Donau unmöglich machen, ihr ganzes Potenzial zu entfalten und die ihr zukommende Rolle zu spielen. Um den Verkehr auf der Donau zu optimieren, müssen eine Reihe von Maßnahmen ergriffen werden: Erhöhung der Tiefe und Breite des Flusses an bestimmten Stellen; Modernisierung der Häfen, Werften und Flotten; Rationalisierung der Tätigkeiten; Harmonisierung und Vereinfachung gewisser institutioneller und ordnungspolitischer Bestimmungen.

Doch neben diesen Schifffahrtsproblemen zeichnet sich eine andere große Herausforderung ab: Die ökologische Degradation der Donau und des Schwarzen Meeres erfordert sofortiges Handeln. Im Laufe des letzten Jahrzehnts wurden zwar verschiedene einzelstaatliche und internati-

onale Initiativen gestartet, aber die bisher ergriffenen Maßnahmen haben nicht ausgereicht, um die Situation wieder in den Griff zu bekommen und die damit verbundenen sanitären Probleme zu lösen. Nur eine gemeinsame, groß angelegte Aktion zur Umweltsanierung auf regionaler Ebene kann hier Abhilfe schaffen. Dies wiederum setzt eine Zusammenarbeit zwischen der Binnenschifffahrt und den Umweltbehörden voraus. Anderenfalls wird die Binnenschifffahrt ihren Ruf als umweltfreundlichste Verkehrsart nicht länger aufrechterhalten können.

Die am 6. September 2001 von den Verkehrsministern zehn europäischer Länder unterzeichnete Absichtserklärung für die Entwicklung von Korridor VII unterstreicht die Notwendigkeit, die Verbindungen der Donau mit den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) und dem Schwarzen Meer auszubauen. In dem Dokument werden eine Reihe von Maßnahmen zur Verwirklichung dieses Ziels präsentiert. Gleichzeitig haben die Sitzungen der für die einzelnen Korridore zuständigen Leiter in Brüssel gezeigt, dass mehr Zusammenarbeit Not tut. Daher auch die Entscheidung der Leiter von Korridor IV, VII und X, das Kooperationsprojekt „Süd-Ost-Korridore“ zu starten.

Die Verbesserung der Donau als wichtige Verkehrsachse in Europa war auch das Hauptthema der Donaumaßnahmenkooperation („Danube Co-operation Process“, DCP), die von der Ministertagung am 27. Mai 2002 in Wien ins Leben gerufen und auf ihrer zweiten Tagung am 14. Juli 2004 in Bukarest bekräftigt wurde. Die Donau als eine sowohl unter ökonomischen als auch ökologischen Gesichtspunkten interessante Verkehrsstraße sollte, so wurde vereinbart, mit voller Kapazität genutzt werden, um eine möglichst harmonische Entwicklung der Anrainerländer zu unterstützen. Dazu wären insbesondere folgende Maßnahmen erforderlich:

- > Verbesserung der Schiffbarkeit durch Umsetzung der Entscheidungen der Donaukommission bezüglich der Tiefe der Fahrrinne, so dass ein Verkehr ohne Umladen möglich wird (wobei die Abschaffung der „Wehre“ zwischen Straubing und Vilshofen und zwischen Wien und der österreichisch-slowakischen Grenze Vorrang hat);
- > Investitionen in die Donauhäfen, um im Einklang mit dem 1996 im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE) verabschiedeten europäischen Abkommen über Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) Plattformen für multimodalen Güterumschlag zu schaffen;
- > Einrichtung eines telematischen Flussinformationssystems. Ein solches System würde die Sicherheit der Benutzer des Flusses, seien es Verkehrsunternehmer oder Sportsegler, beträchtlich erhöhen;
- > Finanzierung von Projekten, die die Eingliederung der Binnenschifffahrt in die Verkehrskette durch intermodale Knoten fördern;
- > Vereinfachung der Zollverfahren gemäß den von der Donaukommission empfohlenen Modalitäten;
- > Harmonisierung der für Donau und Rhein geltenden Verordnungen.

Für weitere Informationen: www.argedonau.at



Der Wiener Hafen (Österreich)

FRANKREICH

Ausbau des Osthafens von La Réunion



Gesamtkosten: 72 740 000 EUR
EU-Beitrag: 29 096 000 EUR

„Die Insel La Réunion im Indischen Ozean ist eine Region in äußerster Randlage. Ihr Außenhandel ist weitgehend auf den Seeweg angewiesen, über den 99 % des Handels (3,5 Millionen Tonnen im Jahr 2003) abgewickelt wird. Über 90 % aller Schiffe legen am Osthafen an, dem einzigen Handelshafen der Insel. Das gewaltige Bevölkerungswachstum auf der Insel führt zu einem erheblichen Anstieg des Hafenverkehrs, der bis 2015 um jährlich 50 000 bis 100 000 Tonnen zunehmen dürfte. Die Hafenanlagen müssen mit diesem Wachstum Schritt halten und sich auch auf die größenmäßige Entwicklung der Schiffe einstellen. Die Erweiterungsarbeiten umfassen die Vergrößerung des Schwojenkreises, die Verbreiterung der Einfahrtsrinne und den Bau eines neuen Kais. Dank dieser Investitionen wird der Osthafen in der Lage sein, 80.000-Tonnen-Schiffe aufzunehmen und sein Dienstleistungsangebot durch die verkürzte Wartezeit zu verbessern. Im Übrigen sollen die im Zuge der Arbeiten entfernten Baumaterialien gelagert und wieder verwendet werden, vor allem für die Wartung der Hafeninfrastrukturen.“

Serge Joseph, Leiter der Gruppe Europa, La Réunion
serge.joseph@agile-reunion.org

GRIECHENLAND

Harilaos-Trikoupis-Brücke



Gesamtkosten: 770 000 000 EUR
EU-Beitrag (EFRE): 308 000 000 EUR
EIB-Darlehen: 385 000 000 EUR

„Die Harilaos-Trikoupis-Brücke im Westen der Meerenge von Korinth ist eine 2,88 km lange Autobahnüberführung, die den Peloponnes mit dem griechischen Festland verbindet. Die Brücke, die im August 2004 unmittelbar vor Beginn der Olympischen Spiele von Athen eingeweiht wurde, erspart ihren Benutzern einen Umweg von etwa 40 Minuten. Dem Bauwerk, das in seinem ersten Betriebsjahr von 4,5 Millionen Fahrzeugen überquert wurde, fällt künftig eine wichtige Rolle in der lokalen und regionalen Entwicklung zu – so verwirklicht sich mit einiger Verspätung die Vision des einstigen griechischen Premierministers Harilaos Trikoupi, der schon im 19. Jahrhundert von dieser Brücke träumte, die nun seinen Namen trägt.“

Yannis Freris, Kommunikationsleiter, Gefyra SA
ifreris@gefyra.gr
www.gefyra.gr

VEREINIGTES KÖNIGREICH

Landverkehr auf Anfrage



Gesamtkosten: 408 800 EUR
EU-Beitrag: 201 743 EUR

„Das in der schottischen Grafschaft Angus durchgeführte Projekt DARTS (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme/Programm von Angus für Landverkehr auf Anfrage) soll durch die Bereitstellung integrierter, kundenorientierter, flexibler und nachhaltiger Dienstleistungen die Nutzung der lokalen öffentlichen Verkehrsmittel optimieren. Dieses System, das ein Gebiet von 1 270 km² (58 % der Fläche von Angus) und 9 742 Einwohner (8,9 % der Bevölkerung der Grafschaft) abdeckt, basiert auf einer mit modernsten Kommunikationstechnologien arbeitenden Reservierungszentrale. Es geht darum, Bottum-up-Verkehrslösungen zu entwickeln, die den spezifischen Bedingungen und Bedürfnissen des ländlichen Milieus entsprechen. Außerdem erlaubt das Projekt, die Übertragbarkeit des Konzepts ‚Verkehr auf Anfrage‘ auf andere Kontexte unter einem technischen und organisatorischen Blickwinkel zu beurteilen.“

Brian Masson, Projektleiter, Angus Transport Forum
brian.masson@btinternet.com

FINNLAND

Der „Einkaufskorb“



Gesamtkosten: 52 647 EUR
EU-Beitrag: 31 102 EUR

„1999 wurde angesichts der Notwendigkeit, die Dienstleistungen für Senioren zu verbessern, im Rahmen des URBAN-Programms für den östlichen Stadtrand von Helsinki das Projekt ‚Kauppakassi‘ (Einkaufskorb) gestartet. Die lokalen Zweigstellen der Sozialdienste, der Verein ‚Hely-koti‘ für Dienstleistungen für ältere Personen und zwei Kaufleute haben in zweijähriger enger Zusammenarbeit ein innovatives Versorgungskonzept entwickelt: Die Kaufleute bearbeiten die Bestellungen morgens vor dem Öffnen ihres Geschäfts; die Mitarbeiter von Hely-koti holen die bestellten Waren ab und bringen sie mit einem elektrisch angetriebenen Lieferwagen zu den Leuten nach Hause. Eine externe Beurteilung hat gezeigt, dass alle dabei gewinnen: Der ‚Einkaufskorb‘ verringert die Kosten für Hausdienstleistungen und erleichtert betagten Hausfrauen das Leben; die Kaufleute haben viele neue Kunden gewonnen; die Kunden sind zufrieden; es sind weniger Fahrten notwendig und das lautlose, nicht verschmutzende Verkehrsmittel, das dafür eingesetzt wird, ist für die Wohngebiete bestens geeignet. Dieser Dienst wurde inzwischen auf andere Stadtviertel ausgedehnt.“

Eeva-Liisa Broman, Projektleiterin, URBAN II Helsinki
eeva-liisa.broman@hel.fi
www.urbanfinland.info

Interreg IIIB Nordwesteuropa

„Die TGV-Kooperationsprojekte, ein Beitrag zur europäischen Raumordnungspolitik“

Gösta Weber, Koordinator des Interreg-IIIB-Projekts „HST4i“, South East England Development Agency (SEEDA)



Die Entwicklungsagentur Südostengland (South East England Development Agency/SEEDA) koordiniert zwei Projekte für transnationale Zusammenarbeit im Bereich integrierter Verkehr und Hochgeschwindigkeitszüge (TGV). An diesen Vorhaben, die beide vom EFRE mitfinanziert werden, nehmen 32 Partner aus fünf Ländern – Vereinigtes Königreich, Frankreich, Belgien, Niederlande und Deutschland – teil.

Das Projekt „HST4i“ (High Speed Train Integration/Integration der Hochgeschwindigkeitszüge) betrifft die Umsetzung demonstrativer Investitionen in das TGV-Netz. Mit 18 Partnern in den fünf oben erwähnten Ländern und einem Budget von 29 Mio. EUR (davon 14 vom EFRE) ist es das größte von der Europäischen Kommission genehmigte Vorhaben des Interreg-IIIB-Programms Nordwesteuropa.

Das eng mit HST4i verbundene Projekt „HSTconnect“ wiederum zielt darauf ab, die Verbindung zwischen den sekundären regionalen Verkehrsnetzen und dem primären Hochgeschwindigkeitsbahnnetz zu verbessern. HSTconnect, das 14 internationale Partner zusammenbringt, ist mit einem Budget von 19 Mio. EUR dotiert, 8 Millionen davon werden von der Gemeinschaft beigesteuert.

Zwei Beispiele für Investitionen in Hochgeschwindigkeitszüge

Die beiden TGV-Projekte finanzieren sehr unterschiedliche Investitionen: mehrere Milliarden schwere Investitionen im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen 2012, aber auch bescheidenere Maßnahmen wie etwa die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen am TGV-Bahnhof Lille Europe.

In Stratford (London) investiert der Bezirk Newham in eine Fußgängerstraße zwischen dem neuen internationalen Bahnhof, dem lokalen Bahnhof und dem historischen Stadtzentrum. Diese Straße wird die neue Gewerbezone von Stratford mit dem gegenwärtigen Stadtgefüge verbinden und dabei die umliegenden Wohngebiete mit einbeziehen. Die beiden Bahnhöfe werden ab 2012 den Olympiapark versorgen.

In Belgien modernisiert die Intercommunale Liedal das regionale Netz, das die Orte im Lystal versorgt, um diese mit Lille Europe zu verbinden. Besonderes Au-

genmerk liegt dabei auf der Umweltqualität der Verkehrsknoten und der Straßen- und Schienenbahnhöfe.

Die beiden Projekte erlauben, Investitionen zur Optimierung des Beitrags der TGV-Bahnhöfe zum inneren Zusammenhalt, zur Ausstrahlungskraft und Wettbewerbsfähigkeit Nordwesteuropas zu erproben und auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen. Sie unterstützen die Einrichtung kohärenter und komplementärer Verkehrsinfrastrukturen, die der polyzentrischen Entwicklung dieses Teils unseres Kontinents Vorschub leisten. Es geht darum, sicherzustellen, dass die neuen Bahnhöfe die Wiederbelebung heruntergekommener Stadtgebiete wirklich vorantreiben und gleichzeitig eine hochwertige Umgebung bewahrt wird, die mit dem Viertel, in dem sie liegen, harmonisiert. Eines der Hauptziele betrifft die Verbesserung der Gestaltung und Funktionalität der Bahnhöfe für die Reisenden, wobei gleichzeitig auf eine vernünftige Integration der Infrastrukturen in das lokale Gefüge geachtet wird. Im Rahmen dieses Ansatzes werden der Bahnhof und seine Umgebung als räumlicher, sozialer und wirtschaftlicher Knotenpunkt in der städtischen Umwelt betrachtet.

Transnationale Aktivitäten, eine Schlüsseldimension der TGV-Projekte

Um die Kenntnisse der Partner zu vertiefen und auch ein breiteres Publikum zu erreichen, umfassen die beiden Projekte HST4i und HSTconnect ein internationales und ausgesprochen vielseitiges Tätigkeitsprogramm: Studien, Projektbesuche, Austausch guter Praxis oder auch Workshops wie beispielsweise der „HST Design Workshop“, der am 10. November 2005 in Utrecht zum Thema Gestaltung von TGV-Bahnhöfen, ihrer Umgebung und ihrer Zugänge organisiert wurde. In diesem Workshop wurde ein „HST Design Guide“ (Leitfaden für TGV-Gestaltung) erarbeitet.

Beide Projekte nehmen auch Folgenbewertungen („HST Impact Study“) vor, um den „Mehrwert“ und die sozioökonomischen und ökologischen Effekte der Investitionen im Rahmen von HST4i und HSTconnect zu beurteilen.

Strategisches Vorgehen

Die TGV-Projekte schaffen günstige Bedingungen für die Wirtschaftsentwicklung und Beschäftigung in den Bahnhöfen und ihrer Umgebung. Sie fördern die Bemühungen um Nachhaltigkeit, da sie die Fragen der Mobilität und Wettbewerbsfähigkeit auf lokaler und regionaler Ebene in Angriff nehmen. Unter einem strategischen Gesichtspunkt machen die TGV-Projekte die potenzielle Hebelwirkung des EFRE auf lokale oder regionale Verkehrsprojekte deutlich. Sie verleihen ihnen einen Mehrwert, indem sie zu einer besseren Gestaltung, einer rascheren Umsetzung, der Einrichtung zusätzlicher Infrastrukturen und der Entwicklung umfassenderer Kompetenzen beitragen. Sie stellen die regionalen Verkehrsprojekte in einen breiteren europäischen Kontext und beweisen, wie nützlich die Teilnahme regionaler und lokaler Partner an der Umsetzung einer europäischen Politik sein kann.

Für weitere Informationen: <http://www.hst4i.net>



Die Modernisierung des Verkehrs fällt mit einer neuen sozioökonomischen Etappe im Süden Portugals zusammen.

Die Algarve am Scheideweg

Trotz des erheblichen Wohlstandsgefälles zwischen dem Hinterland und der Küste liegt die Region, die noch vor 50 Jahren die ärmste von ganz Portugal war, im Hinblick auf das Vermögen pro Einwohner heute landesweit an dritter Stelle. Die Algarve dürfte also ab 2006 nicht mehr zu den Ziel-1-Regionen zählen. Diesem Sprung nach vorn hat die Europäische Union energisch nachgeholfen, vor allem durch massive Investitionen in die Verbesserung der Straßen-, Schienen-, Luft- und maritimen Infrastrukturen. Doch diese gewaltigen und sehr sichtbaren Bemühungen im Bereich von Bauten und Anlagen können eine gewisse Besorgnis nicht verdecken: Die Algarve, nach wie vor weit vom Zentrum des Landes entfernt und stark vom Tourismus abhängig, wird die richtigen Entscheidungen treffen müssen, um ihr Wachstum und ihre Wettbewerbsfähigkeit aufrechtzuerhalten.



Autobahnkreuz: Die Algarve verfügt seit kurzem über eine Schnellverbindung nach Lissabon und Spanien.

Die Nacht ist dunkel, nur einige Straßenlaternen lassen schemenhaft die weißen Umrisse der genau gegenüber am spanischen Ufer gelegenen Häuser von Sanlúcar de Guadiana erkennen. „Sehen Sie diese Motorboote? Sie sind alle für die Nacht festgemacht. Um diese Uhrzeit schafft es höchstens der Notarzt, noch über den Fluss zu kommen“, meint Carlos Cruz, zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit der Region Algarve. Wir befinden uns am portugiesischen Ufer des Guadiana, in Alcoutim (700 Einwohner). Auf der anderen Seite des Flusses – in Spanien – liegt Sanlúcar. Noch nie waren die beiden Orte, die nur knapp 200 m Wasser trennen, durch eine Brücke miteinander verbunden. Die nächste feste Verbindung, die einem Fahrzeug erlaubt, nach Spanien zu gelangen, befindet sich 50 km weiter nördlich in der Gegend von Paymogo, oder 50 km weiter südlich, wo die 1992 fertig gestellte internationale Brücke von Guadiana steht. Trotz des Zusammenbruchs der beiden iberischen Diktaturen und des Beitritts der zwei Länder zur Europäischen Uni-

on bildet der Guadiana hier eine nach wie vor nur schwer zu überwindende Grenze. „Es gibt wahrscheinlich keine zweite bewohnte Gegend in Europa, wo die Entfernung zwischen zwei Brücken – 100 km – so groß ist! Im Rahmen von Interreg wird der Bau einer Brücke zwischen Alcoutim und Sanlúcar vorbereitet, aber noch kein Zeitplan wurde dafür festgelegt“, bedauert Carlos Brito, seit vielen Jahren Abgeordneter und Gemeinderatsmitglied und verantwortlich für die lokale Monatszeitschrift *Jornal do Baixo Guadiana*. „Um daran zu erinnern, wie wichtig eine Verbindung zwischen den beiden Ufern ist, hat unser grenzüberschreitender Verein Alcoutim-Sanlúcar diesen Sommer ein großes Fest organisiert, in dessen Verlauf wir eine ‚Brücke‘ aus den aneinander gehängten Booten der Einwohner der zwei Dörfer gebildet haben.“

Die Brücke, deren Baukosten auf 15 Mio. EUR veranschlagt werden, wäre kein Luxus, umso mehr, als sich der Handel zwischen den beiden Dörfern ganz offen-



Ein Kreuzschiff macht Zwischenstation in Alcoutim.

sichtlich intensiviert: Die Portugiesen kaufen Häuser auf der spanischen Seite und die Spanier nehmen immer zahlreicher die auf portugiesischer Seite angebotenen Dienstleistungen in Anspruch. Unter makroökonomischen Gesichtspunkten bietet sich die kleine Ortschaft auch als künftiger Absatzmarkt für das nahe gelegene, aber noch stärker eingeschlossene spanische Gebiet Andevalo an, in dem die andalusische Regierung derzeit ein umfangreiches Entwicklungsprogramm durchführt. „Wir werden auch die zahlreichen Handelsbeziehungen, vor allem den Handel mit Vieh, die es an diesem Ort in den 30er Jahren zwischen Spanien und Portugal gab, wieder aufnehmen“, erklärt Carlos Brito.

Schnelle Straßen, geruhsame Kreuzfahrten

Auch ohne Brücke erlebt Alcoutim seit diesem Jahr eine echte Wirtschaftsrevolution, eine Art Miniaturmodell der Entwicklung, die die Algarve in den letzten 30 Jahren erfahren hat.

Die wilde Natur des Guadiana, die dank der Abgeschiedenheit bewahrt geblieben ist, steht heute hoch in Kurs: Seit dem Frühjahr 2005 machen zwei Kreuzfahrtunternehmen, ein portugiesisches und ein belgisch-französisches, Zwischenstation in Alcoutim. Sie bringen der Ortschaft jede Woche mehrere Hundert Besucher aus Portimão und Sevilla ... ein Segen für den lokalen Handel.

Aber vor allem ist da die Straße: Die Nebenstrecke 27 (IC27) bis nach Alcoutim wurde in eine Nationalstraße von hervorragender Qualität umgewandelt, und seit dem Abschluss der Arbeiten im Juli 2005 ist Vial Real de Santo António, die „Hauptstadt“ des Küstenstreifens am unteren Guadiana, von Alcoutim aus in 25 Minuten zu erreichen, viermal schneller als zuvor. Alcoutim liegt nun an der wichtigen Nord-Süd-Achse, die parallel zum Guadiana verläuft, ist also verkehrsmäßig erschlossen. Durch die Modernisierung der IC27 soll das gesamte Hinterland der Algarve, la Serra de Caldeirão, neu belebt werden.

„Eine bessere Zugänglichkeit ist sehr wichtig, aber natürlich muss das Gebiet auch eine eigene Wirtschaftsdynamik haben, was hier zum Glück der Fall ist“, sagt Carlos Brito. Mit der Straße und den Kreuzfahrten wird Alcoutim in der Lage sein, seine Tourismusaktivitäten zu entwickeln und zu diversifizieren und in einer höheren Klasse anzusiedeln, beispielsweise durch die Förderung des Jagdtourismus. Die Verwertung der lokalen Erzeugnisse wird ebenfalls einfacher: Vor allem die kleinen lokalen Käsehersteller werden ihre Absatzmärkte vergrößern und die Gemeinde Alcoutim, der es nun viel leichter fallen wird, Investoren anzuziehen, hat die Schaffung einer Gewerbezone in Angriff genommen. Nicht zuletzt ist dank der Straße schon jetzt eine Stabilisierung der Bevölkerung festzustellen, da die

Landflucht durch neu hinzugezogene „Städter“ aus Vial Real oder Faro wieder wettgemacht wird.

Im Übrigen veranschaulicht die Modernisierung der IC27 beispielhaft die Synergien zwischen den drei Programmen, die in der Algarve im Bereich Verkehr durchgeführt werden: das staatliche operationelle Programm „Zugänglichkeit und Verkehr“ (3,312 Mrd. EUR, davon 280 Mio. EUR für die Algarve), das Regionalprogramm PROAlgarve (108 Mio. EUR für den Teilbereich Verkehr) und Interreg IIIA Spanien-Portugal für die grenzüberschreitenden Projekte. Beispielsweise wurde der Abschnitt Monte Francisco-Odeleite der IC27 (17,5 Mio. EUR) im Rahmen des operationellen Programms „Zugänglichkeit und Verkehr“ finanziert, während es sich beim Abschnitt Odeleite-Alcoutim (14,4 Mio. EUR) um ein Interreg-III-A-Projekt handelt, wobei der EFRE jeweils rund 50 % der Kosten beisteuert.

Ganz allgemein haben die europäischen Förderinstrumente – vor allem der EFRE und der Kohäsionsfonds – in den letzten 10-15 Jahren eine bemerkenswerte Verbesserung der großen regionalen und interregionalen Straßenachsen möglich gemacht: So ist auch die IC27 bereits die zweite Nord-Süd-Verbindung zwischen der Algarve und dem Rest Portugals. Im Wesentlichen verläuft die Modernisierung des regionalen Straßennetzes rund um zwei rechtwinklige Achsen: die Verlängerung der Autobahn A2, die Portugal vom Norden bis zum Süden durchquert, bis zur Algarve, und der Bau der „Via do Infante“ von Osten nach Westen längs des stark verstädterten Küstenstreifens – diese vierspurige Schnellstraße verbindet künftig Lagos mit der spanischen Grenze.

Auf der Schiene

Dem steht die Schiene um nichts nach: Die „Modernisierung der Verbindung mit der Algarve“, die vom Kohäsionsfonds mitfinanziert wurde (über 320 von insgesamt ca. 400 Mio. EUR), erfolgt im Rahmen des vorrangigen Projekts Nr. 8 „Multimodale Achse Portugal/Spanien-restliches Europa“ der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Die 2004 abgeschlossenen Arbeiten wurden in vier Phasen ausgeführt, die vier insgesamt 339 km langen Streckenabschnitten entsprechen. Gleichzeitig wurden die Bahnhöfe wieder instand gesetzt. Die Erneuerung der Gleisfundamente, die Berichtigung der Trasse an manchen Stellen, der Bau oder die Anpassung von Kunstbauten (einschließlich der berühmten Brücke des 25. April in Lissabon), die Beseitigung schienengleicher Übergänge, die Elektrifizierung der Strecke und die Modernisierung der Signal- und Telekommunikations-



Der Bahnhof von Faro, Endstation einer modernisierten Strecke.



Markthalle in Olhão: Die Modernisierung des Fischreihafens bringt die Restaurierung alter Gebäude mit sich, in denen sich neue Tätigkeiten ansiedeln.

systeme haben es möglich gemacht, die Strecke Faro-Lissabon heute in 3 Stunden zurückzulegen; vorher dauerte diese Reise 4½ Stunden. Jorge Rodrigues, regionaler Verantwortlicher für die Signalsysteme beim REFER, dem portugiesischen Eisenbahnnetz, zählt die Vorteile dieser tief greifenden Modernisierung auf: „Neben dem Zeitgewinn haben sich auch die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erhöht; während unsere Verspätungsquote früher bei 15-20 Minuten lag, beträgt sie heute nur noch 3 Minuten. Auch der Komfort hat sich spürbar verbessert, da wir neue Wagen in Betrieb genommen haben, die viel leiser sind. Ganz zu schweigen von den Umweltvorteilen der Elektrifizierung.“ Das Ergebnis: eine rund 30%ige Zunahme der Fahrgäste, „aber auch ein neues, dynamischeres Image für die Eisenbahn“, fügt Jorge hinzu. „Man sieht in den Zügen immer mehr Leute, die mit einem tragbaren Computer arbeiten.“

Zweite touristische Revolution

Campos Correia, Präsident der Kommission zur Koordinierung der regionalen Entwicklung (CCDR) der Algarve, fasst die regionale Strategie kurz zusammen: „Unser Ziel ist, die Algarve binnen 10-15 Jahren zu einer der wettbewerbsfähigsten Regionen Portugals und Europas zu machen. Die Verbesserung des Verkehrs steht in perfektem Einklang mit unserem territorialen Aktionsplan: die Algarve an das ‚portugiesische Rückgrat‘ anbinden, was mit der Fertigstellung der Autobahn A2 (nach Setúbal, Lissabon und Porto) und der Modernisierung der Eisenbahnstrecke Lissabon-Faro geschehen ist; unsere Region über die Via do Infante effizient mit Spanien verbinden und langfristig auch eine Bahnverbindung zwischen der Algarve und Andalusien vorsehen; aber auch die lokalen Verkehrsmittel ausbauen, beispielsweise spurgeführte Busse innerhalb der regionalen Ortschaften Lagos-Portimão-Lagoa und Loulé-Faro-Olhão, die jeweils zwischen 100 000 und 200 000 Einwohner haben.“

Doch diese gewaltigen und sehr sichtbaren Bemühungen im Bereich von Ausrüstungen und Anlagen – und der Stolz auf

das bisher Erreichte – können eine gewisse Besorgnis nicht verdecken. „Wir stehen am Kreuzweg und müssen nun die richtigen Entscheidungen treffen“, warnt Antonio Mendes, Direktor des Flughafens von Faro.

Dieser 1965 errichtete Flughafen, der mehrmals europäische Beihilfen für seine Modernisierung und seinen Ausbau erhielt, ist nach der Zahl der Passagiere (4,7 Millionen im Jahr 2004) der zweitgrößte Portugals. Es handelt sich, wie sein Direktor erläutert, „in erster Linie um einen Einreiseflughafen, wo die ausländischen Touristen und Personen ankommen, die hier ihren Zweitwohnsitz haben“. Diese sind heute dank des Immobilienbooms, den die Algarve seit einigen Jahren erlebt, ebenso zahlreich wie die Touristen. Die Kundschaft des Flughafens, ob Passagiere oder Unternehmen, verändert sich zusehends: Seit 1999 ist auch ein Rückgang von Charterflügen und eine Zunahme von Billigfluggesellschaften zu beobachten. Gleichzeitig verzichten immer mehr Fluggäste auf Reiseveranstalter und organisieren ihre Reise selbst zum günstigsten Preis. „Abgesehen von diesem



Traditionsmetzgerei in Monchique: neue Märkte für lokale Produkte durch bessere Straßen.

Wandel, der sich eigentlich überall in Europa vollzieht, sind wir mit einem viel gravierenderen Problem konfrontiert: Unser Tourismus hat einiges von seiner Wettbewerbsfähigkeit eingeüßt, wir sind zu teuer für die Armen und nicht vornehm genug für die Reichen“, so der nüchterne Befund von Antonio Mendes.

Die kommerzielle Entwicklung, die der Flughafen von Faro erlebt, könnte durchaus für die gesamte Algarve gelten. Alle sind sich hier darüber einig, dass der Tourismus der Motor der regionalen Wirtschaft ist und es noch lange bleiben wird. Vorausgesetzt, es gelingt, die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit wieder zu verbessern. Und zwar trotz der starken internationalen Konkurrenz, trotz der zubetonierten Küste, die dem heutigen Geschmack nicht mehr entspricht, und trotz der verheerenden Brände, die bestimmte, für ihre Naturschönheit bekannte Teile des Gebiets, wie etwa die Serra de Monchique, verwüstet haben.

Die Algarve braucht eine „zweite touristische Revolution“. *„Wir müssen hochklassiger werden, uns auf Produkte mit hohem Mehrwert verlegen – was wir beispielsweise erfolgreich mit dem Golfspiel getan haben – und das ‚Paket‘ Tourismus und Freizeit als Hebel für andere, auf Wissen und Innovation basierende Wirtschaftssektoren nutzen“, empfiehlt CCDR-Präsident Campos Correia, der in diesem Zusammenhang auf die Vergnügungsschifffahrt und sogar auf Sporttourismus verweist – Hochleistungssportler können in Vila Real de Santo António in einem Komplex von Weltklasse trainieren.*

Kurs halten

Wie so oft in Portugal könnte das Meer die Lösung bringen. Das „Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos“ ist die öffentliche Struktur, die die Häfen und den Seeverkehr sowie die Binnenwasserstraßen (in der Algarve vor allem die Flüsse Arade und Guadiana) des gesamten Südens von Portugal verwaltet. Ihre Zuständigkeit liegt insbesondere in den Sektoren Fischerei und Tourismus, deren Entwicklung eine Modernisierung, Anpassung oder sogar Neuausrichtung der Hafenzonen erforderlich macht. *„Nach 30 Jahren relativer Untätigkeit ist ein allgemeiner Verfall der Hafeninfrastrukturen festzustellen, was umso schlimmer ist, als wir unsere Häfen künftig dem Publikum öffnen und den Einwohnern, Touristen, Kindern, Spaziergängern und anderen Personen zugänglich machen müssen ... Daher auch die Notwendigkeit, gleichzeitig die Häfen und ihre Umgebung umzugestalten“, kommentiert David Assoreira, geschäftsführender Direktor des Instituts.*

In diesem Kontext finden rund um den Hafen von Olhão, den größten Fischereihafen der Algarve, gegenwärtig umfassende Arbeiten statt: Gestaltung seiner Zufahrten (als Grün- und Freizeitflächen, Spazierwege usw.) und Modernisierung seiner Infrastruk-



Der Hafen von Olhão

turen (Baggern, Ersatz der Mole durch robustere Schutzvorrichtungen, neue Kais, Pontons, Liegeplätze und andere Einrichtungen für Fischer und Kreuzfahrtunternehmen, Restaurierung der alten Markthallen ...), für einen Betrag von knapp 6 Mio. EUR, der zur Hälfte vom EFRE finanziert wird. Auch dem Fischerhafen von Lagoa wird neues Leben eingehaucht, wobei der Akzent auf der Reparatur von Schiffen liegt. Eine Tätigkeit, die mit dem Aufschwung der Vergnügungsschifffahrt im Laufe der nächsten Jahre immer wichtiger werden könnte. *„Die Schiffswerften in der Algarve haben einen beachtlichen Wettbewerbsvorteil“, erklärt David Assoreira. „Sie bieten hohe Qualität und kurze Ausführungsfristen und können außerdem das ganze Jahr hindurch im Freien arbeiten.“*

Der Hafen von Portimão, für den seit mehreren Jahren in Nordamerika geworben wird, vor allem auf der Messe von Miami, erfährt eine explosive Entwicklung: 2002 haben dort 17 Ozeandampfer angelegt, 28 im Jahr 2003, 36 im Jahr 2004, 54 im Jahr 2005 ... Um die Größenordnung zu veranschaulichen: Allein am 16. August 2005 sind hier 5 000 Passagiere an Land gegangen! Portimão hat in der Tat einiges zu bieten: Der malerische Hafen schmiegt sich in eine wunderschöne Landschaft, die bei Kreuzfahrtunternehmen hoch in Kurs steht; er wird mit dem Mythos der großen portugiesischen Expeditionen in Zusammenhang gebracht, die von dem nahe gelegenen Ort Sagres zu ihren abenteuerlichen Reisen aufbrachen; für die Passagiere bedeutet eine Zwischenstation in Portimão Zugang zu 16 Golfplätzen, manchmal können sie auch einige Tage in einem Luxushotel verbringen, bevor sie sich wieder auf das Schiff begeben; nicht zuletzt besitzt ein bedeutendes amerikanisches Kreuzfahrtunternehmen ganz in der Nähe einen großen Hotelkomplex.

Dennoch erweisen sich verschiedene von der Europäischen Union mitfinanzierte Arbeiten – Ausbaggerung des Hafens und Bau eines neuen Kais (165 m lang, damit gleichzeitig 3 Schiffe anlegen können) – als unumgänglich, um auch großen Schiffen die Landung zu ermöglichen. Zu oft müssen die Passagiere auf hoher See ausgeschifft werden, was in manchen Fällen sehr unpraktisch ist: Beispielsweise mussten schon einmal 160 Personen im Rollstuhl den Ozeandampfer *Legend of the Seas* auf diese Weise verlassen.

Das portugiesische Institut setzt auch große Hoffnungen in die zwei größten Wasserläufe der Algarve, den Guadiana natürlich, aber auch die Arade, die bis Silves schiffbar wird. Die „Wiedergewinnung des Flussgedächtnisses“ wird das touristische Interesse an dieser alten arabischen Hauptstadt der Algarve erhöhen. Es ist jedoch notwendig, die Wassersportaktivitäten unter der Jugend bekannt zu machen; auch bedauert David Assoreira, dass in der Region Ausbildungsstrukturen für seemännisches Personal – außer für Fischer – fehlen. *„Dies spiegelt einen traurigen Sachverhalt wider: Portugal sollte und könnte die Meeresaktivitäten weiter entwickeln. Damit würde es an seine Tradition anknüpfen und gleichzeitig zur Stärkung seiner wirtschaftlichen Zukunft beitragen.“*

Zu einem Zeitpunkt, wo sie praktisch einen ihrer größten Nachteile – ihre unzulänglichen und veralteten Verkehrsinfrastrukturen – beseitigt hat, ist die Algarve also mit neuen Herausforderungen konfrontiert, die komplexer und schwerer zu erfassen sind: die Erweiterung der Union, die Globalisierung und die daraus hervorgehenden ständigen Bemühungen um Wettbewerbsfähigkeit. Doch davon lässt sich der Präsident der Kommission zur Koordinierung der regionalen Entwicklung nicht bange machen. *„Wachstum und Konvergenz brauchen Zeit“, betont Campos Correia. „Es kommt darauf an, hartnäckig zu sein, immer die langfristigen Ziele im Auge zu behalten und sich ständig selbst zu bewerten. Die Entwicklung besteht aus Höhen und Tiefen. Wichtig ist, seinem Weg zu folgen und den einmal festgelegten Kurs einzuhalten.“*

Für weitere Informationen: www.ccdr-alg.pt

Estland, Litauen, Lettland, Polen, Finnland

„Von Warschau bis Helsinki: ‚Rail Baltica‘ – ein phantasievolles, strategisches und nachhaltiges Projekt“

Pavel Telicka, Koordinator, transeuropäisches Verkehrsnetz

Am 20. Juli 2005 hat der Vizepräsident der Europäischen Kommission Jacques Barrot mich zu einem der sechs „Koordinatoren“ des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) bestellt. Durch diese vom Rat und vom Europäischen Parlament bestätigten Ernennungen möchte die Kommission bestimmten vorrangigen Eisenbahnprojekten politischen Schwung geben. Die Koordinatoren haben die Aufgabe, die Umsetzung dieser Projekte und vor allem der grenzüberschreitenden Vorhaben zu vereinfachen.

Ich persönlich bin für „Rail Baltica“ zuständig, ein phantasievolles, strategisches und nachhaltiges Eisenbahnprojekt, an dem neben Finnland die vier neuen an der Ostsee gelegenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union teilnehmen: Polen, Litauen, Lettland und Estland. Rail Baltica ist rund um die Nord-Süd-Achse Helsinki-Tallinn-Warschau angelegt, es wird die baltischen Länder und Polen direkt mit dem Zentrum der Europäischen Union verbinden und so den Binnenmarkt stärken und die Integration dieser Länder fördern. Die 70 km lange Grenze, die Litauen und Polen trennt, ist die einzige Bodenverbindung zwischen den baltischen Ländern und dem Rest der Union. Die Einrichtung effizienter und nachhaltiger Verkehrsverbindungen, die diese Grenze überqueren, ist somit von höchster Bedeutung für die betroffenen Länder, aber auch für die gesamte Europäische Union.

Gegenwärtig nimmt die Generaldirektion Regionalpolitik eine Durchführbarkeitsstudie vor, die voraussichtlich Ende des Jahres 2006 abgeschlossen wird. Es geht darum, die potenzielle wirtschaftliche Rentabilität dieser Eisenbahnverbindung festzustellen, aber es müssen auch viele andere damit zusammenhängende Elemente berücksichtigt werden. Angefangen mit den Umweltauswirkungen des Projekts auf die von der Eisenbahnlinie durchquerten Gebiete. Nach unseren ersten Diskussionen mit den politischen Verantwortlichen bin ich davon überzeugt, dass sich die Verbesserung der Verbindung Tallinn-Warschau auszahlen wird, aber wir wollen zunächst die Ergebnisse der Studie abwarten.

Die Eisenbahnachse Rail Baltica wird Investoren für diesen Korridor interessieren, der bereits durch die Straßenverbindung „Via Baltica“ erschlossen wird. Was die Raumordnung anbelangt, wird diese Achse Interregs Aktion in der Ostseeregion ergänzen und überdies erlauben, Polen und die baltischen Länder an das „Nordische Dreieck“, das den skandinavischen Ländern vorschwebt, und an die Russische Föderation anzubinden, vor allem an die stark bevölkerte Region Sankt Petersburg.

Im Augenblick verlaufen die Verkehrsströme aufgrund der riesigen Mengen russischer Produkte, vor allem Grundstoffe, die für die EU bestimmt sind und in den baltischen Häfen Zwischenstation machen, in erster Linie längs einer Ost-West-Achse. Die strategische Bedeutung der Region könnte jedoch auch zunehmen, wenn China, das diese Möglichkeit derzeit prüft, seine Produkte per Eisenbahn durch Sibirien zu den balti-

schen Häfen und nicht mehr per Schiff über den Suezkanal transportieren würde, um Zeit zu gewinnen. Dann könnte die Rail-Baltica-Verbindung eine Nord-Süd-Achse für diesen Transitverkehr darstellen.

Das Projekt wird auch für den Straßengüterverkehr und langfristig für die Reisenden, die diese Strecke nehmen, eine nachhaltige Alternative schaffen. Mehrere baltische Regierungen betrachten die Verbindung Rail Baltica schon als Hebel für die Entwicklung der Region. Und offenbar beginnt bereits ein Wettbewerb zwischen den baltischen Städten: Alle möchten in den Verlauf der künftigen Strecke einbezogen werden. Das halte ich für ein gutes Zeichen.

Der Erfolg des Projekts setzt jedoch voraus, dass alle fünf teilnehmenden Länder an sein Potenzial glauben. Um es voranzubringen, müssen wir Entschlossenheit zeigen. Ich glaube, es gehört zu meinen wichtigsten Aufgaben, dieser gemeinsamen Vision den Weg zu ebnen. Dazu werde ich mit allen betroffenen Akteuren regen Kontakt halten, also mit den Kunden und potenziellen Benutzern, den Sozialpartnern, den Regional- und Kommunalbehörden, den Herstellern von Eisenbahnmateriale und natürlich den Eisenbahngesellschaften.

Was die Finanzierung angeht, könnten die Kosten für Rail Baltica – oder das „vorrangige TEN-V-Projekt Nr. 27“, wie sein offizieller Name lautet – vom Kohäsionsfonds übernommen werden, in manchen Fällen bis zu 80 %. Alles hängt vom Betrag der finanziellen Vorausschau 2007-2013 ab⁽¹⁾, aber es gibt einflussreiche Persönlichkeiten, darunter viele europäische Abgeordnete, die sich für die volle Finanzierung der vorrangigen Verkehrsprojekte aussprechen.

Ich bin selbst mehrfach von Helsinki nach Warschau gefahren, manchmal mit Journalisten, um mir ein eigenes Bild vom gegenwärtigen Stand der Infrastrukturen zu machen und die Verzögerungen und Engpässe zu beurteilen. Ich möchte meine Aufgabe sehr aktiv wahrnehmen, damit diese große europäische Regionalachse so schnell wie möglich verwirklicht wird.



Der Bahnhof von Helsinki (Finnland)

⁽¹⁾ Die Finanzielle Vorausschau 2007-2013 war bei Manuskriptabschluss dieses Artikels (November 2005) noch nicht bekannt.

Spanien

„Der Ausbau des Hafens von Barcelona erforderte die Umleitung des Llobregat ... mit besonderem Augenmerk auf die Umwelt“

Josep Oriol, Generaldirektor, Hafen von Barcelona

Die Umleitung des Flusses Llobregat, die im Jahr 2000 begonnen und 2004 abgeschlossen wurde, ist ein großer Moment in der Geschichte des Verkehrs in Barcelona. Schon von manchen der ehrgeizigen Projekte zur Schaffung eines Hafens mit Freizone, die im ersten Drittel des 20. Jahrhundert in Angriff genommen wurden und auf den Bau einer großen Hafeninfrastruktur im Süden des Bergs Montjuïc abzielten, wurde der Llobregat als physische Grenze eines künftigen Hafens betrachtet. Dann kam der Bürgerkrieg und in seinem Gefolge die internationale Isolation, wodurch sich das Wachstum der spanischen Wirtschaft und zwangsläufig auch des Hafens von Barcelona verlangsamte. Mit dem „Stabilisierungsplan“ von 1959 begann sich die spanische Wirtschaft wieder dem Ausland zu öffnen, und Barcelona erfüllte wie zuvor die Funktion eines Hafens, der zwei Weltmeere verbindet ... und dringend nach einem Ausbau verlangte.

Ohne die Umleitung des Llobregat war die Erweiterung des Hafens undenkbar. Sie wurde in den 60er Jahren erstmals in Betracht gezogen und bestimmte Projekte, darunter eines, das von der Handels-, Industrie- und Schifffahrtskammer von Barcelona ausgearbeitet wurde, schlugen ökologisch gesehen sehr einschneidende Maßnahmen vor, da geplant wurde, den Fluss und seine Einmündung ins Meer 9 km südlich von seiner damaligen Mündung abzuleiten.

Im Jahr 1994 brachten die zuständigen Behörden den so genannten „Delta-Plan“ auf den Weg. Die Umleitung um 2 km und die Kanalisierung des Flusses stehen im Mittelpunkt der Arbeiten, die neben der Erweiterung des Hafens auch die Entwicklung des Flughafens, den Bau neuer Straßen und Schienenwege, die Einrichtung einer Kläranlage und die Schaffung eines großen Naturschutzgebiets umfassen.

Dank der Umleitung des Flusses konnte der Ausbau des Hafens von Barcelona im Dezember 2001 endlich beginnen. Im Zuge dieser Erweiterung, die mit einem Budget von 1 Mrd. EUR (227 Millionen davon vom Kohäsionsfonds) dotiert ist, muss der Hafen neu dimensioniert werden: 2,3fache Vergrößerung seiner Fläche, d. h. 1 265 ha, und Bau von 30 km Kais.

Die gegenwärtigen Arbeiten bilden die Grundlage, auf der sich der Hafen entwickeln kann. Er wird quantitativ, aber auch qualitativ wachsen: neue Kais, neue Kräne, neue Zugänge und neue Schifffahrtslinien, mehr europäische Verbindungen und

ein besserer Kundendienst. Die Anzahl der Container dürfte sich von 2 auf 6 Millionen erhöhen, was einem Jahresvolumen von 90 Mio. t entspricht.

Dieses umfangreiche Vorhaben schließt auch die Gestaltung der Zugangswege ein, die der Hafen nach seiner Erweiterung benötigen wird. Der von dem alten Flussbett freigemachte Raum bietet diesbezüglich einen ausgezeichneten Korridor für die künftigen Bodenverbindungen: Hier soll eine vierspurige Autobahn nur für Schwerlastfahrzeuge entstehen. Sie wird direkt an das spanische und europäische Autobahnnetz angebunden sein, während von den neuen Güterbahnhöfen, die auf den neuen Kais vorgesehen sind, vier neue Schienenwege ausgehen werden.

Umweltverträglichkeit wird beim Ausbau des Hafens von Barcelona groß geschrieben. Eine Reihe von Begleitmaßnahmen verringern die negativen Auswirkungen, die die Arbeiten verursachen könnten. Die Erschließung des Hafens erfolgt im vollen Einklang mit den Hafen- und Umweltgesetzen, umfasst aber darüber hinaus verschiedene Maßnahmen, die den Gesamtzustand des Llobregat-Deltas verbessern werden. Beispielsweise wurde in dem alten Flussbett ein Feuchtgebiet von 10 ha bewahrt, um die dort lebende Fauna zu erhalten. Eine der laufenden Arbeiten – die Anlage eines 2 km langen Strands im Süden der neuen Flussmündung, bei der Millionen Tonnen Sand verbraucht werden – zeigt ebenfalls beispielhaft die Entschlossenheit der Hafenbehörden, eine nachhaltige und umweltverträgliche Infrastruktur zu schaffen.



An den neuen Kais legen riesige Schiffe an.

BULGARIEN

Umbau des Flughafens von Sofia



Gesamtkosten: 148 756 000 EUR
EU-Beitrag: 50 000 000 EUR

„Die meisten Geschäftsleute und Touristen, die nach Bulgarien kommen, landen auf dem Flughafen von Sofia. Seine derzeitige Ausrüstung bietet jedoch weder den Passagieren noch dem Bedienungspersonal ein ausreichendes Dienstleistungsniveau. Das ISPA-Projekt umfasst den Bau eines neuen Passagierterminals und allen damit verbundenen Komfort: Zugangswege, für Taxis reservierte Fahrbahnen, Parkplätze usw. Diese Arbeiten erfolgen im Rahmen eines größeren Vorhabens, bei dem es darum geht, Rollbahnen zu verlängern und neu auszurichten, damit der Flughafen Großflieger aufnehmen kann, gleichzeitig aber auch die Lärmbelästigung der Bewohner von Sofia verringert wird.“

Nelly Yordanova, Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Republik Bulgarien
nyordanova@mtc.government.bg

UNGARN

Verlängerung der Umgehungsstraße von Budapest



Gesamtkosten: 334 893 000 EUR
EU-Beitrag: 284 659 050 EUR

„Der Kohäsionsfonds kofinanziert den Bau einer Ringstraße rund um die ungarische Hauptstadt. Die Fertigstellung des 26,5 km langen Ostabschnitts wird die Anbindung der Autobahnen M1, M3, M5 und M7 sowie mehrerer nach Budapest führender Nationalstraßen ermöglichen. Das Projekt wird die Hauptstadt und ihre Zugangswege wieder frei machen und so den täglichen Alptraum der Autofahrer beenden. Die neue Ringstraße wird nicht nur den Transitverkehr, vor allem der Lastkraftwagen, flüssiger machen, sondern auch die Verschmutzung in der Stadt verringern und gleichzeitig die Ansiedlung neuer Unternehmen in der Region fördern. Die Infrastruktur entspricht den strengsten Umwelt- und Sicherheitsstandards. Das Ende der Arbeiten ist für November 2007 vorgesehen.“

Tompos Attila, EU-Koordinator, staatliche Autobahngesellschaft
tompos.attila@nart.hu

SLOWAKEI

Modernisierung der Eisenbahnstrecke Bratislava Rača-Trnava



Gesamtkosten: 51 422 000 EUR
EU-Beitrag: 38 566 500 EUR

„Die Eisenbahnstrecke Bratislava Rača-Trnava ist Teil des 5. europäischen Korridors, der in der Slowakei von Bratislava über Žilina und Košice bis nach Čierna nad Tisou an der ukrainischen Grenze geht. In Žilina kreuzt sie den 6. Korridor, der nach Warschau und von dort nach Danzig an der Ostsee führt. Mit der Modernisierung dieser Strecke wird in erster Linie bezweckt, einen guten Zugang zum transeuropäischen Verkehrsnetz zu gewährleisten und hochwertige Eisenbahnverbindungen zwischen den betroffenen Ländern einzurichten. Das Projekt, dessen zwischen März 2002 und Dezember 2005 auszuführenden Arbeiten vom ISPA finanziert werden, umfasst vor allem den Bau einer 750 m langen Fahrbahnplatte aus vorgespanntem Beton, die Beseitigung schienengleicher Übergänge und die Modernisierung aller zwischen Bratislava Rača und Trnava gelegenen Bahnhöfe. Die erneuerte Bahnlinie wird sicherer und leiser sein und kann von Zügen mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h befahren werden.“

Miroslav Matúšek, Eisenbahn der Slowakischen Republik (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

Spanien

Erweiterung des Hafens von Gijón



Gesamtkosten: 563 900 000 EUR
EU-Beitrag (Kohäsionsfonds): 247 500 000 EUR
EIB-Darlehen: 250 000 000 EUR

„Die Europäische Union leistet einen enormen Beitrag zur Modernisierung der spanischen Hafeninfrastrukturen. Die Europäische Investitionsbank (EIB), Partnerin der Strukturfonds, verknüpft ihre Darlehen mit technischer Unterstützung, insbesondere im Hinblick auf die Bedarfsbewertung. Ein aktuelles Beispiel ist die sehr viel versprechende Investition in Gijón. Die Erweiterung des Haupthafens von Asturien, die vom Kohäsionsfonds und durch ein ergänzendes Darlehen der EIB finanziert wird, soll die Kapazität zur Abwicklung und Lagerung von Seefracht, die in Gijón Zwischenstation macht, erhöhen. Im Mittelpunkt des Projekts stehen die Verstärkung der Molen und die Vergrößerung der für Zwischenlagerung und Liegeplätze verfügbaren Bereiche, damit auch größere Schiffe dort anlegen können.“

Andrew Allen, Europäische Investitionsbank
ALLEN@eib.org

2007-2013: Vorbereitung der neuen Programmgeneration mit der Info regio-Website

Die Mitgliedstaaten und die Regionen bereiten den nächsten Programmplanungszeitraum 2007-2013 vor. Die Info regio-Website enthält eine Fülle wichtiger Informationen und Dokumente für alle daran beteiligten Akteure. Ziel ist, den Austausch zwischen ihnen zu vereinfachen und die Öffentlichkeit über die erreichten Fortschritte zu informieren. Mit Ihren Fragen und Beiträgen können Sie sich jederzeit an die Generaldirektion Regionalpolitik wenden. http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_de.htm

