Europäische Raumentwicklungskorridore – Bausteine für einen neuen Wirtschaftskernraum in Europa

Dr. Albrecht Buttolo,
Sächsischer
Staatsminister
des Innern

Im Mai 2007 beschlossen die ostdeutschen Minister für Raumordnung auf ihrer Tagung in Magdeburg, ein Wachstums- und Entwicklungsbündnis zu gründen, das zum Ziel hat, den Nord-Süd-Entwicklungskorridor von Skandinavien bis zum Mittelmeerraum wirtschaftlich und sozial zu stärken. Dieses Bündnis mit seinen Zielen wurde von der 34. Regionalkonferenz der ostdeutschen Ministerpräsidenten im Juni 2007 bestätigt.

Im November 2007 fand dazu in Berlin eine nationale Auftaktkonferenz statt, auf der die „Berliner Erklärung“ verabschiedet wurde. Das Anliegen ist eine integrierte Raum-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung und insbesondere die Schaffung eines international konkurrenzfähigen Verkehrsinfrastrukturangebotes in diesem Korridor.

Die hier dokumentierte internationale Fachkonferenz zur Raumentwicklung im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor im Rahmen der 6. euregia – Fachmesse für Standort- und Regionalentwicklung in Europa – ist die Fortsetzung, um diese gemeinsame Initiative der ostdeutschen Länder in einem internationalen Forum zu diskutieren.

Das langfristige Ziel des europäischen Raumentwicklungskonzeptes ist die Herausbildung mehrerer weltwirtschaftlicher Integrationszonen für das erweiterte Europa. Dies wird auch durch die in Leipzig am 24./25. Mai 2007 angenommene Territoriale Agenda der EU unterstützt. Der Freistaat Sachsen sieht ein erhebliches Entwicklungspotenzial zur Herausbildung eines neuen europäischen Wirtschaftskernraumes als weltwirtschaftliche Integrationszone entlang der ehemaligen EU-Außengrenze. Europäische Raumentwicklungskorridore sind wesentliche Bausteine für diesen neuen Wirtschaftskernraum in Europa.

Sachsen liegt im Schnittpunkt zweier transnationaler Korridore, dem Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor in Nord-Süd-Richtung und dem Europäischen Entwicklungskorridor III Via Regia in Ost-West-Richtung. Diese Standortgunst wächst aber nicht von allein, es gilt die vorhandenen Potenziale zu nutzen und auszubauen.

Im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor, von Skandinavien über Ostdeutschland bis an die Adria, liegen insgesamt elf europäische Hauptstädte. Im Raum entlang des Korridors leben ca. 110 Millionen Menschen. Die ostdeutschen Länder haben für die neue Förderperiode zusammen mit dem Bund hier die transnationalen Projekte Scandria und SoNorA vorbereitet, die unter anderem auf eine spürbare Verkürzung der Bahnreisezeiten zwischen den Stadt- und Metropolregionen abzielen.

Die intensiven Anstrengungen des Freistaates im Rahmen der transnationalen Zusammenarbeit gehen in Richtung einer Raumentwicklung entlang der Korridore. Die transnationalen INTERREG III B-Projekte „SIC!“ zum Nord-Süd-Korridor und „European Development Corridor III Via Regia“

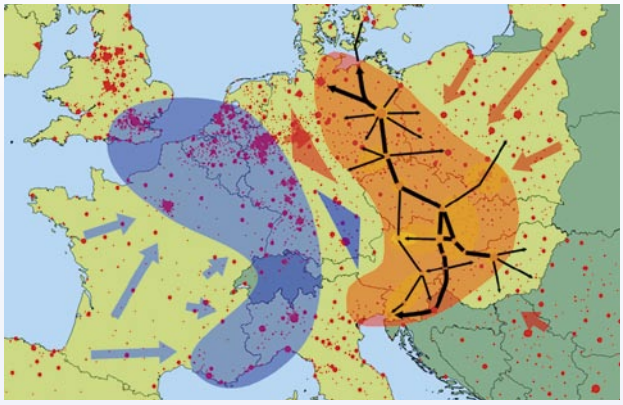
Fortsetzung auf der nächsten Seite

Inhaltsverzeichnis:

- Dr. Albrecht Buttolo: Grußwort 1
- Ulrich Kasparick: Der Nord-Süd-Korridor als Impulsgeber für einen mitteleuropäischen Wirtschaftsraum 2
- Prof. Karel van Miert: Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes: Gestern, Heute und Morgen 4
- DI Herbert Kasser: Die Eisenbahnverbindung Berlin-Prag-Wien als Teil der transeuropäischen Netze 6
- Plenum: Die Bedeutung europäischer Entwicklungskorridore und Aktivitäten im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor 8
- Podiumsdiskussion: Handlungsansätze und Aktivitäten im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor und Verknüpfung der europäischen Raumentwicklungskorridore 10
- Impressum 16

euregia Local and Regional Development in Europe International Trade Fair and Congress
LAND BRANDENBURG Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Mecklenburg Vorpommern Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung
SACHSEN-ANHALT Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
Freistaat Sachsen Staatsministerium des Innern
FREISTAAT THÜRINGEN Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien

zum Ost-West-Korridor waren in der Vergangenheit sächsische Schlüsselprojekte für die Raumentwicklung. Sachsen hat außerdem gemeinsam mit der Stadt Breslau das Projekt „Via Regia plus“ vorbereitet. Die Verbesserung der Erreichbarkeit entlang der Entwicklungskorridore war und ist stets enger Fokus der genannten Projekte.



Konzept eines zweiten europäischen Wirtschaftskernraums entlang des Verkehrskorridors Ostsee-Berlin-Prag-Wien / Bratislava-Budapest bzw. Adria aus dem INTERREG III B-Projekt SIC!

Auf europäischer Ebene entspricht weder der momentane Zustand der Schienenwege noch der aktuelle Planungsstand der transeuropäischen Eisenbahnnetze entlang des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors einem international konkurrenzfähigen Niveau. Die Stärkung der Schienenverbindungen für den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor ist aus meiner Sicht unerlässlich. Sachsen strebt daher gemeinsam mit den ostdeutschen Ländern zur kommenden Revision der transeuropäischen Netze die Verlängerung der vorrangigen TEN-Achse 22 von Prag über Dresden bis nach Berlin und gemeinsam mit der TEN-Achse 1 bis nach Rostock und Sassnitz als Rückgrat dieses Korridors an.

Die dynamischen Veränderungen nach der EU-Erweiterung müssen in der Raum-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung politisch vorausgedacht, begleitet, aber auch gestaltet werden. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn alle berührten Staaten, Länder und Regionen gemeinsam an einem Strang ziehen. Hierzu einen wirksamen Beitrag zu leisten, war das Ziel dieser Konferenz.

Der Nord-Süd-Korridor als Impulsgeber für einen mitteleuropäischen Wirtschaftsraum

Ulrich Kasparick, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Leipzig im Herbst, das verspricht Gutes. Wir treffen uns etwa zwanzig Jahre, nachdem hier Prozesse angefangen haben, die Europa ein großes Stück nach vorn gebracht haben. Ich will an dieser Stelle insbesondere unseren osteuropäischen Nachbarn dafür danken, dass sie diese Prozesse in Deutschland ermöglicht haben. Ohne die Charta 77, ohne Solidarność, ohne Perestrojka wäre das, was wir heute beginnen zu entwickeln, nicht möglich gewesen.

Deswegen: Leipzig im Herbst, das verspricht Gutes. Wir sind jetzt dabei, eine frühere Grenze, die Europa zerschnitten und getrennt hat, zusammenwachsen zu lassen und gemeinsam zu entwickeln. Das ist eine riesige Chance, die wirtschaftliche Vorteile hat, die uns hilft, Europa im Sinne der Lissabon-Strategie zum modernsten wissenschaftsbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu entwickeln.

Dafür brauchen wir zwingend mehr und qualitativ bessere Kooperation. Europa ist über lange Zeiten geprägt gewesen vom Gedanken der Konkurrenz. Wir machen die Erfahrung, dass globalisierte Wirtschaftsprozesse ein hohes Maß an Kooperation erfordern. Wir sehen das im Finanzbereich zur Zeit ganz aktuell, und wir sehen es zunehmend bei den großen wirtschaftlichen Prozessen in einer arbeitsteiligen Weltwirtschaft.

Diesem Ziel dient der Ostsee-Adria-Korridor. Er ist ein politisches Instrument, um das Zusammenwachsen Europas zu unterstützen. Und dabei sind einzelne Elemente besonders bedeutsam und wichtig, um diesen politischen Prozess voran zu bringen.

Natürlich ist die Infrastruktur wichtig. Wir brauchen gute Verbindungen und wir brauchen eine gute Kooperation der Verkehrsträger miteinander. Insbesondere ist hier das Thema, wie wir die Häfen am nördlichen Beginn und am südlichen Beginn dieses Korridors miteinander verbinden und Logistikketten vernetzen.

Wir werden diesen Korridor nach unserer Überzeugung nur dann erfolgreich entwickeln, wenn wir ein Höchstmaß an partnerschaftlicher Kooperation hinbekommen. Ich glaube deswegen, dass die Oder ein verbindendes Element ist und wenn es uns gelingt, nicht nur über die Infrastrukturen östlich und westlich der Oder zu reden, sondern auch darüber, was wir an „soft skills“ dazwischen organisieren können, zusammen mit den Unternehmen, der Wirtschaft und dem nichtstaatlichen Bereich, dann hat es eine Chance.

Heute steht im Fokus der Beitrag der Wirtschaft. Wer sich mit Innovationsprozessen beschäftigt, der weiß, dass es klug ist, gleich am Anfang des Prozesses mit den möglichen Profiteuren zu sprechen. Die Wirtschaft muss man nicht erst dann in politische Prozesse einbinden, wenn sie im Grunde schon entschieden sind. Deswegen freut es mich sehr, dass auch diese Konferenz heute eine Plattform bildet, um mit wirtschaftlichen Akteuren insbesondere aus der Logistikbranche frühzeitig zu sprechen, wie so große politische Projekte realisiert werden können.

Wir werden über die Beteiligung der Unternehmen hinaus auch den nichtstaatlichen Bereich brauchen. Wir werden die Kultur brauchen, die Forschungspartnerschaften, die großen Universitäten. Wir haben gestern verabredet, dass wir eine Charta „Wirtschaft und Raum“ miteinander ausfüllen wollen, dass wir noch stärker kooperieren wollen, insbesondere auch mit den Kommunen, die in diesem Raum wichtige Impulsgeber sein werden. Wir wollen erreichen, dass wir die Unternehmen im Korridor ganz eng und sehr frühzeitig beteiligen. Wir brauchen eine verstärkte regionale Verantwortung in Zeiten der Globalisierung und wir wollen mit dem Korridor dazu einen Beitrag leisten.

Heute und gestern sind schon weitere erste konkrete Projekte miteinander besprochen worden, Handlungsansätze für die Stärkung der regionalen Wirtschaftsinfrastruktur. Wir haben mit den INTERREG IV B-Projekten SoNorA und Scandria zwei Akzente, die uns helfen sollen, voranzukommen. Das Bundesverkehrsministerium finanziert diese Projekte unterstützend. Wir wollen mit unserem Bundesprogramm „Transnationale Zusammenarbeit“ diese Prozesse voranbringen. Es sind Interessengemeinschaften im Entstehen, in denen man verbindliche Kooperationen miteinander über den Puls der Konferenzen hinaus miteinander verabredet – etwas, was in der Forschung selbstverständlich ist. Wir brauchen diese themenorientierten Kooperationsnetzwerke auch in den politischen und wirtschaftlichen Projekten.

Von der Entwicklung des Ostsee-Adria-Korridors werden wirtschaftliche Impulse für Mitteleuropa erwartet. Das ist das eine, was auf dieser Konferenz im Zentrum stehen wird. Das eigentliche Ziel ist ein zusammenwachsendes Europa. Dass diese Konferenz heute ein nächster Schritt zur Erreichung dieses Zieles ist, das wünsche ich uns allen gemeinsam.

Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes: Gestern, Heute und Morgen

Prof. Karel van Miert, Koordinator des prioritären TEN-Projekts 1

Es wächst zusammen, was zusammengehört. Das hat Willy Brandt damals schon gesagt und wir sind hier heute alle zusammen, um das noch einmal zu bestätigen und zu vertiefen.

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) ist für unsere Wirtschaft wie ein Blutkreislauf und seine Entwicklung ist ein wesentliches Element für die Schaffung des Binnenmarktes und die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts. Dieses Ziel der europäischen Politik ist auch Anlass der heutigen Konferenz. Ihre Arbeit ist daher eine Unterstützung für die europäische Zielsetzung Europa stärker zu vernetzen und dadurch das Potenzial des Binnenmarktes und die Wiedervereinigung Europas völlig auszuschöpfen.

Unter der Leitung des damaligen Kommissionspräsidenten Jacques Delors hat die EU eine wahrhafte Politik der transeuropäischen Netze zustande gebracht, die im Vertrag von Maastricht niedergelegt wurde. 14 vorrangige Projekte wurden 1996 auf der Tagung des Europäischen Rates in Essen ermittelt und in einer Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates festgeschrieben. Die Liste der Vorhaben wurde 2004 ergänzt, um der Erweiterung der EU Rechnung zu tragen.

Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst nunmehr 30 vorrangige Vorhaben, die bis 2020 verwirklicht werden sollen. Außerdem hat die Kommission Anfang 2007 die Notwendigkeit der Erweiterung der transeuropäischen Verkehrsnetze zu den Nachbarstaaten unterstrichen. Zur Entwicklung der TEN wurde für den Finanzplanungszeitraum 2000 bis 2006 ein Budget in Höhe von 4,2 Mrd. Euro zur Kofinanzierung von Vorhaben bereitgestellt. Daneben flossen 16 Mrd. Euro aus dem Kohäsionsfonds und 34 Mrd. Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in die TEN und die Europäische Investitionsbank vergab Darlehen in Höhe von insgesamt fast 38 Mrd. Euro.

Die Verwirklichung dieser Großprojekte hat sich aber gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung verzögert. Trotzdem konnten mehrere wichtige Projekte bereits fertig gestellt werden. Dazu zählen die feste Öresundquerung, der Flughafen Malpensa, die Betuwe-Eisenbahnstrecke sowie die Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindung Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London.

Dies war die geschichtliche Entwicklung von 1989 bis gestern. Aber wo stehen wir heute? Für die Periode des mehrjährigen Finanzrahmens 2007-2013 wurde ein Betrag in der Höhe von 8 Mrd. Euro bereitgestellt. Dieser Betrag ist viel weniger als die 20 Mrd. Euro, die von der Kommission vorgeschlagen worden waren und daher völlig unzureichend, um den Ausbau der 30 vorrangigen Vorhaben während dieser Periode bis 2013 gemäß EU-Gesetzgebung fördern zu können.

Die Entstehung der transeuropäischen Verkehrsnetze führt uns weit zurück, aber heute gibt es neue Herausforderungen. Die Europäische Kommission hat im Oktober 2008 die sogenannten TEN-Days organisiert, um die öffentliche Diskussion hinsichtlich der Überarbeitung der Leitlinien des transeuropäischen Verkehrsnetzes einzuleiten. Dieses Vorgehen soll zur Veröffentlichung eines Grünbuches Anfang 2009 und letztlich zu einem Vorschlag der Kommission für neue TEN-Leitlinien im Jahr 2010 führen. Dazwischen liegen etwa anderthalb Jahre, die für Diskussionen genutzt werden können und der Vorschlag selbst muss natürlich noch das übliche Prozedere zwischen Ministerrat und Parlament durchlaufen.

Einiges zeichnet sich aber schon jetzt deutlich ab:

Die heutige Zielsetzung erscheint mir als richtig. Die EU sollte ihre TEN-Förderung auf nur wenige Projekte mit einem europäischen Mehrwert konzentrieren. Dazu gehören vor allem die grenzüberschreitenden Projekte. Diese Projekte wie Brenner-Basistunnel, Lyon-Torino, Fehmarnbelt, aber auch die Brücke über den Rhein bei Kehl, München-Kufstein oder Perpignan-Figueras sind meistens Projekte, die über mehrere finanzielle Perioden hinweg ausgebaut werden. Dies bedeutet, dass für die Periode 2014–2020 und danach noch Fördermittel für diese Vorhaben reserviert werden sollten.

Des Weiteren hat die Kommission Mittel für die sogenannten Engpässe reserviert, die ziemlich genau definiert wurden. Es handelt sich hierbei um jene Engpässe, die die Verbindung großer Teile des TEN-Netzes betreffen, wie Halle/Leipzig-Nürnberg oder Stuttgart-Ulm. Diese Mittel sind durch

die Beschränkung auf 8 Mrd. Euro leider sehr begrenzt und sollten für die zukünftigen Perioden erweitert werden.

Man sollte das Budget insgesamt weitgehend stärken, noch über die damals von der Kommission vorgeschlagenen 20 Mrd. hinaus. Viele Projekte werden die Planfeststellung erreichen und daher könnten viele Mittel in baufertige Projekte fließen.

Wie bereits gesagt, zeigt die europäische Karte der 30 vorrangigen Projekte einige offene Linien oder Flächen. Diese könnten geschlossen werden zum Beispiel durch ein Projekt, wie es heute hier diskutiert wird. Trotzdem wäre es empfehlenswert, hier sparsam vorzugehen. Nur ein sehr hochrangiges Netzwerk mit deutlichen Kriterien wird europäischen Mehrwert schöpfen. Wenn zu viele Linien auf der Karte sind, werden letztlich auch keine richtigen Standards entwickelt werden können. Die nicht vorrangigen Linien können noch immer zum TEN-Netz gehören, aber sind dann eben nicht vorrangig.

Ich persönlich könnte mir durchaus vorstellen, dass die heute bestehende Liste der 30 vorrangigen Vorhaben noch ergänzt wird, um ein hochrangiges Netzwerk bilden zu können, wobei allerdings gewisse Kriterien erfüllt werden müssen. Dabei sind in erster Linie natürlich die Mitgliedsstaaten gefordert, die Projekte einzureichen. Damals konnten wir nur über die Projekte reden, die auch durch Deutschland eingereicht wurden und zum Beispiel die Verbindungen mit der Ostsee waren nicht so deutlich dabei.

Auch bezüglich der Kriterien des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist es wichtig, auf der schon eingeführten Politik der Leitlinien aufzubauen. Die Kriterien müssen allerdings noch gestärkt werden. Die Interoperabilität soll gewährleistet werden, ERTMS (European Rail Traffic Management System) ist verpflichtend einzuführen.

Noch Ende dieses Jahres wird die Europäische Kommission ein Konzept für ein vorrangiges Schienengüternetz verabschieden. Dabei wird die Einführung von Güterkorridoren vorgeschlagen. Natürlich sollen diese Güterkorridore, die ERTMS-Korridore und die sogenannten „Green Corridors“ und das zukünftige TEN-Netz in den neuen Leitlinien bis 2010 zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt werden. Die Intermodalität soll gewährleistet werden, internationale Standards sollen die Beförderung von Personen und Gütern erleichtern. Daher sollen beispielsweise die Abmessungen und Gewichte von Containern, die vom EU-Recht geregelt sind, nicht abgeändert werden.

Auch weitere Aspekte der EU-Politik wie Standortentwicklung und Raumordnung oder die Umweltpolitik müssen noch stärker berücksichtigt werden. Diese Vorgehensweise werde ich kurz anhand des Brenner-Korridors veranschaulichen.

Alle Experten sind sich einig, dass der Straßenverkehr weiter anwachsen wird und dadurch wird es auch zu Staus und einer noch höheren Umweltbelastung kommen. Gemäß der Alpenkonvention kann die Brenner-Autobahn nicht erweitert werden und auch politisch ist das wahrscheinlich nicht machbar. Man kann aber den Verkehr nicht einfach verbieten. Ein Fahrverbot ohne alternativen Lösungsvorschlag bringt keine Lösung.

Es liegt auf der Hand, dass man nach einer korridorübergreifenden Lösung suchen muss. Vor allem, wenn man tatsächlich minus 20 % CO^2-Ausstoß bis 2020 erreichen soll, wird deutlich werden, dass weitere Maßnahmen nötig sind, um den Umweltzielen gerecht zu werden. Dann wird sich zeigen, dass insbesondere die Entwicklung der Schiene für die Verkehre am Brenner-Korridor fast die einzige Möglichkeit ist.

Daher wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die eine umfassende Behandlung des Brenner-Korridors leisten soll. Die Gruppe ist aus Vertretern der drei Mitgliedsstaaten, der Regionen und der beteiligten Schienenverkehrsunternehmen zusammengesetzt. Maßnahmen sollen getroffen werden, damit ein ausreichender Transfer des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erreicht werden kann. Nach intensiver Arbeit sollen konkrete Vorschläge in Form eines Aktionsplanes „Brenner 2008–2022“ ausgearbeitet werden, dessen definitive Fassung hoffentlich bis Januar 2009 vorliegen wird. Also, wir sind nicht nur für Infrastrukturvorhaben verantwortlich, sondern für eine Gesamtpolitik, die auch die Umweltpolitik integriert.

Das transeuropäische Verkehrsnetz ist besonders in dieser, von Turbulenzen auf den Finanzmärkten geschüttelten Zeit eine ausgezeichnete Möglichkeit, um unsere Wirtschaft zu stärken und die Hauptanliegen in den Bereichen Verkehr und Umwelt zu verwirklichen. Ich hoffe, die schwere Wirtschaftskrise wird nicht dazu führen, dass wieder jeder für sich handelt, statt gemeinsam zu versuchen, die Krise zu bewältigen und die EU als Chance und nicht als Bedrohung zu sehen. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir nicht weniger, sondern mehr Europa brauchen, gerade auch in dieser schwierigen Zeit.

Die Eisenbahnverbindung Berlin-Prag-Wien als Teil der transeuropäischen Netze

DI Herbert Kasser,
Generalsekretär im
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation
und Technologie

Die geopolitische Lage im Zentrum Europas macht Österreich einerseits zu einem Betroffenen von Verkehrswegen, aber auch zu einem aktiven Akteur. Österreich zeigt, dass es zu einem Erfolg führt, wenn man die Chancen und Risiken aktiv wahrnimmt. Es profitiert von der EU-Erweiterung und der EU-Integration und ist ein Beweis dafür, dass eine integrative Verkehrs- und Wirtschaftspolitik eine positive Wirkung auf die Bevölkerung hat.

Berlin, Prag und Wien waren historisch und sind auch heute Wirtschaftszentren und Verkehrsknoten von europäischer Bedeutung. Unmittelbar nach dem Fall des Eisernen Vorhangs hat sich gezeigt, dass diese Strecke bald an Bedeutung gewinnen wird und gewinnen muss, allerdings mit großem Nachholbedarf bei der Infrastruktur. Die Bürgermeister der großen Städte haben dies schon in den neunziger Jahren erkannt und begonnen, entsprechende Initiativen zu forcieren.

Das hat zunächst in den sogenannten Paneuropäischen Verkehrskorridor IV gemündet, der ab 2002 unter österreichischem Vorsitz massiv weite entwickelt worden ist, und in weiterer Folge in die prioritäre TEN-Achse 22. Diese Achse ist aus österreichischer Sicht von immenser Bedeutung, einerseits in Richtung Nordwesten, nach Prag, Dresden, Berlin – und in Zukunft hoffentlich noch weiter – und in Richtung Südosten, nach Budapest, Bukarest, Constanza und ans Schwarze Meer.

Infrastruktur ist kein Selbstzweck, sondern soll raum- und regionalentwicklungspolitische Entwicklung herstellen. Hierzu gab es in den letzten zehn Jahren einige integrative Untersuchungen, in denen ehemalige Systemgrenzen in Europa erstmals übergreifend erkundet und raumpolitisch analysiert wurden (INTERREG-Projekte Sustrain, SIC!). Das Ziel ist, eine neue „Wohlstandsbanane" parallel zur blauen Banane im Westen in Richtung Osten zu entwickeln. Die Studien haben eindeutig bewiesen, dass in Zukunft das Wirtschaftswachstum eindeutig im Osten gelegen ist und daher auch die infrastrukturellen Notwendigkeiten ganz klar dort zu setzen sind.

Über den verkehrlichen Nutzen hinaus, ist vor allem der Beitrag der Korridore zur räumlichen Integration und zur territorialen Kohäsion hervorzuheben. Erreichbarkeit bedeutet Standortnutzen, Marktnähe, wirtschaftliche und soziale Entwicklung und kultureller Austausch und führt letztlich, ausgehend von großen Verkehrsknoten und Wirtschaftszentren, zu einem Ausgleich des Wohlstandsgefälles.

Wie sieht die zukünftige Entwicklung aus? Prof. van Miert hat die TEN-Revision 2010 schon angesprochen. Aus heutiger Sicht und aus österreichischer Perspektive sind die Ziele insbesondere die Verlängerung und Ergänzung der 30 vorrangigen TEN-Achsen zu einem kohärenten „Kernnetz für Europa". Dabei geht es vor allem um die Einbindung der Häfen, die Verbindung mit den Nachbarländern und die stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger, Stichwort Intermodalität und Komodalität, die letztendlich zu einer verstärkten Wettbewerbsfähigkeit Europas führen sollen, zur räumlichen Integration und Kohäsion, zu einer Nachhaltigkeit sowie verstärktem Klima- und Umweltschutz.

Begrenzt ist das natürlich durch die Finanzierbarkeit, das TEN-Budget wurde schon angesprochen, auch die Strukturfonds. Es ist wichtig, zu einem Netz zu kommen und in einem Netz zu denken.

Wir müssen insgesamt zu einer Planungssicherheit kommen, wir müssen uns zu gewissen Achsen bekennen und die auch ausbauen.

Besonders hervorheben möchte ich in diesem Zusammenhang die Funktion der Korridor-Koordinatoren, die eine sehr wertvolle Arbeit leisten. Die Korridoridee und die Korridorentwicklung können dadurch um Jahre nach vorne gebracht werden. An dieser Stelle gilt mein herzlicher Dank Prof. van Miert, der seine Tätigkeit am Brenner-Korridor gerade dargelegt hat.

Zukunft aus österreichischer Sicht ist das SETAProjekt (South-East Transport Axis), das in den Ostsee-Adria-Korridor eingebracht wird. Dies ist auch eine der möglichen Ergänzungen der TEN-Achse 22, neben der Verlängerung von Dresden nach Norden und Nordwesten über Berlin, Leipzig zu den Nord- und Ostseehäfen Rotterdam, Hamburg, Rostock und Sassnitz, der Ergänzung um Abschnitte des baltisch-adriatischen Korridors nach Graz, Villach und Bologna sowie der Pyhrn-Achse über Linz hinunter nach Maribor.

Österreich nimmt sehr viel Geld in die Hand, was die Schieneninfrastruktur betrifft und es wird auch weiterhin seinen Beitrag leisten. Diese Gelder, die für Österreich ein enormes Ausmaß bedeuten, wirken aber nur dann, wenn alle europäischen Partner mitmachen. Die Infrastruktur wirkt in einem Netzwerk, das einer koordinierten Vorgehensweise bedarf.

Es geht aber nicht nur darum, die Infrastruktur auszubauen. Sehr viel Handlungsbedarf liegt bei den Nationalstaaten und den Eisenbahngesellschaften, diese Infrastruktur dann auch optimal zu nutzen. Es ist nicht verständlich, wenn die Steuerzahler Europas Milliarden investieren in TEN-Netze und letztlich dann nationale Eisenbahngesellschaften nicht die gesamten Möglichkeiten ausschöpfen. Österreich wird daher die Bemühungen der EU in Richtung Liberalisierung und Kooperation der Verkehrsunternehmen weiter unterstützen und vorantreiben, um sicherzustellen, dass das eigentliche Ziel einer Verkehrsverlagerung von der Straße zur Schiene von Erfolg gekrönt sein wird.

- Potenziale der Metropolregionen ausschöpfen
- Bildung, Wissenschaft und Wirtschaft weiter vernetzen
- Regionale Entwicklung durch Infrastruktur und innovative Logistik unterstützen
- Erreichbarkeit auf international konkurrenzfähigem Niveau sicherstellen
- Wahrnehmung des Korridors erhöhen

Die Bedeutung europäischer Entwicklungskorridore und Aktivitäten im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor

Die Bevollmächtigte beim Bund und Europabeauftragte des Landes Berlin **Monika Helbig** stellte den Ansatz der Initiative für den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor vor und ließ die bisherigen Schritte der ostdeutschen Länder vor dem Hintergrund der Berliner Erklärung Revue passieren. Sie hob die Bedeutung von Information, Einbeziehung und Dialog als wichtige Elemente gemeinsamer Interessenbildung und Aktionen hervor und unterstrich das Ziel, aus Grenzräumen einen Entwicklungsraum zu machen und tradierte West-Ost- oder Nord-Süd-Gefälle zu überwinden. Dabei besteht ein besonderes Interesse, die polnischen Regionen mit einzubinden.

Staatssekretärin Helbig informierte die Konferenzteilnehmer über den aktuellen Stand der Projekte SoNorA und Scandria und betonte deren Bedeutung im Zusammenspiel der verschiedenen Aktivitäten im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor. Sie wies auf den im Anschluss verabschiedeten Aktionsplan der Raumentwicklungs- und Infrastrukturminister der ostdeutschen Länder für die Umsetzung und Koordinierung der Aktivitäten im Korridor hin und lud insbesondere Partner aus Wirtschaft und Logistik zur Zusammenarbeit ein

Der Minister für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern **Volker Schlotmann** stellte die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns als Brückenköpfe zur Ostsee und die Positionierung des Landes als Logistikdrehscheibe in den Mittelpunkt. Er plädierte für eine Infrastrukturpolitik, die Hafenentwicklung, moderne Verkehrsverbindungen an Land, überregionale Zusammenarbeit und wirtschaftliche Entwicklung verbindet und nicht nur der Bewältigung von Güter- und Verkehrsströmen dient, sondern auch zur Entstehung von regionaler Wertschöpfung beiträgt. Die Seehäfen sind hier exzellente Wirtschaftsstandorte, die weit in die Region ausstrahlen.

Minister Schlotmann betonte, dass die Zusammenarbeit im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor auch politisch eine neue Qualität erhält, indem vorhandene Initiativen gebündelt werden und mit neuen Projekten zur wirtschaftlichen und sozialen Stärkung des Korridors beigetragen wird. Er erwähnte die Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern und den Technologieverbund ScanBalt, die zur Bildung von Netzwerken und Clustern beitragen und ein gemeinsames Marketing auf den europäischen Märkten und dem Weltmarkt ermöglichen. Wichtig ist darüber hinaus die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger im Sinne eines offenen Ideenmarketings für den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor.

André Schröder, Staatssekretär im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, skizzierte die Herausforderungen im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor vor dem Hintergrund globaler Entwicklungen und steigender Anforderungen der Wirtschaft an den überproportional wachsenden Logistiksektor. Die regionalen Standortbedingungen machen Mitteldeutschland zu einer international wahrgenommenen Verkehrs- und Transportdrehscheibe, bei der neben dem Ausbaubedarf bei Lückenschlüssen in der Infrastruktur vor allem ein Bedarf an intelligenter, verkehrsarmer Logistik besteht, um brachliegende Potenziale und Kapazitäten entlang der Transportketten zu nutzen.

Anhand praktischer Beispiele und konkreter Initiativen des Landes Sachsen-Anhalt schilderte Staatssekretär Schröder die Potenziale von Informations- und Kommunikationstechnologien zur intelligenten Logistik und Verkehrssteuerung im Sinne leistungsfähiger, umweltverträglicher und sicherer Verkehre. Er betonte, dass internationale Kapital- und Warenströme zum Denken in internationalen Zusammenhängen zwingen und die europäische Dimension durch länderübergreifendes, strategisches Handeln in die Politik einbezogen werden muss.

Paolo Menegazzo von der Region Venetien und John Hultén von der schwedischen Straßenverwaltung (Swedish Road Administration) vertraten die Sichtweise der italienischen und schwedischen Partner auf den Korridor, vor allem vor dem Hintergrund ihrer Beteiligung an den Projekten SoNorA und Scandria.

Paolo Menegazzo stellte zunächst das strategische Interesse der Region Venetien an der Nord-Süd-Zusammenarbeit dar. Das Projekt knüpft an das INTERREG III B-Projekt AB Landbridge an, das von 2006 bis 2008 realisiert wurde. Er präsentierte die Struktur des Projektes SoNorA anhand der Arbeitpakete und stellte die Partner und die assoziierten Institutionen vor. Er unterstrich, dass im Projekt SoNorA ein Netzwerk von Infrastrukturen entwickelt werden soll und hob die Bedeutung der Kommunikation mit den Akteuren im Rahmen der geplanten transnationalen Plattform hervor.

John Hultén schilderte das Interesse am Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor aus schwedischer Perspektive. Schweden hat einen hohen Handelsanteil an der Wertschöpfung und benötigt gute Verbindungen zu europäischen und internationalen Märkten. Im Projekt Scandria will die schwedische Straßenverwaltung insbesondere an der aktiven Ausgestaltung des von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Konzepts der „Green Corridors“ mitwirken und plant entsprechende Pilotstudien zu Treibstoffen („dual fuel“) und Systemen der intelligenten Verkehrssteuerung. Außerdem wies er auf Initiativen der schwedischen Regierung zur Infrastrukturentwicklung hin, die für die Entwicklung des Korridors von Bedeutung sind.

Radim Klusáček vom tschechischen Verkehrsministerium thematisierte die Schienenverbindung zwischen Prag und Berlin. Er präsentierte den in Tschechien erreichten Stand der Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen und wies auf Kapazitätsprobleme hin, die sich insbesondere nördlich von Dečín aufgrund einer hohen Belegung im Personen- und Güterverkehr abzeichnen. Außerdem machte er darauf aufmerksam, dass sich die Reisezeiten auf dem deutschen Abschnitt der Strecke seit 1996 erheblich verlängert haben. Zur Verringerung der Reisezeiten und zur Erhöhung der Kapazität stellte er ein Stufenkonzept zur weiteren Modernisierung und zum Ausbau der Schienenverbindung zwischen Prag und Berlin vor, das durch eine deutsch-tschechische Arbeitsgruppe der beiden nationalen Verkehrsministerien vorbereitet werden sollte. Hinsichtlich der TEN-Achse 22 schließt dies die Verlängerung nach Berlin und den Bau einer neuen Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindung zwischen Prag und Dresden ein.

Prof. Nenad Dujmović von der Universität Zagreb stellte die Region und den Hafen Rijeka als europäischen Verkehrsknoten in Kroatien und an der Adria vor. Mit dem SETA-Projekt (South-East Transport Axis) wird Kroatien sich in den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor einbringen und hier insbesondere die Verbindungen in den Raum Wien-Bratislav-Budapest sowie die Verknüpfung mit den paneuropäischen Korridoren über Zagreb und die Häfen der nördlichen Adria in den Mittelpunkt stellen. Er unterstrich die großen Potenziale des Hafens Rijeka, die durch erhebliche Investitionen in die Hafenanlagen, den bereits heute vorhandenen Zugang für Schiffe mit großem Tiefgang und die Errichtung neuer Bahnstrecken zur Verbindung mit dem Hinterland weiter ausgebaut werden.

Die Gesprächsteilnehmer von links: Florian Ismaier, Grzegorz Roman, Dr. Michael Brey, Prof. Dr. Matthias Gather, Moderator Jens Hänisch

Handlungsansätze und Aktivitäten im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor und Verknüpfung der europäischen Raumentwicklungskorridore

Grzegorz Roman
Vizemarschall der Wojewodschaft Niederschlesien

Dr. Michael Brey
Generalsekretär des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.

Florian Ismaier
Geschäftsführer der Initiative Magistrale für Europa

Prof. Dr. Matthias Gather
Fachhochschule Erfurt, Institut für Verkehr und Raum

Moderation: Jens Hänisch
Mitteldeutscher Rundfunk (MDR)

Die Podiumsdiskussion zu Handlungsansätzen und Aktivitäten im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor und zur Verknüpfung der europäischen Raumentwicklungskorridore wurde durch ein Impulsstatement von Prof. Dr. Matthias Gather eingeleitet. Er führte aus, dass die großräumigen Achsen und Korridore zwischen West- und Osteuropa im politischen Bewusstsein angekommen sind, vergleichbare Achsen in Nord-Süd-Richtung aber noch nicht existieren. Hier gibt es viele Wege und Netzwerke, die die heterogenen und vielfältigen Räume Nord- und Südeuropas miteinander verbinden. Die nun beginnenden transnationalen Aktivitäten sollten die intelligente Nutzung der Infrastruktur unterstützen, einschließlich der abgestimmten Beseitigung von Defiziten, um Schwachstellen zu beseitigen.

Jens Hänisch: Marschall Roman, wenn es aufgrund der Historie der Nord-Süd-Relationen in Europa so viele Schwierigkeiten zu überwinden gibt, so viele verschiedene Voraussetzungen, warum setzen auch Sie gerade auf die Nord-Süd-Achse?

Grzegorz Roman: Das Problem ist einfach: In Ost-West-Richtung nutzen wir alle Möglichkeiten und wir können das Potenzial hier vielleicht noch um 5 bis 10 % steigern. Die Herausforderung aus dem Süden kann uns hingegen Gewinne von 50 oder 100 % geben, denn diese Relation wird in Polen kaum genutzt. Allein zwischen Polen und Tschechien gibt es große Möglichkeiten zur Entwicklung wirtschaftlicher, kultureller und gesellschaftlicher Kontakte. Daher sollten wir die Potenziale nutzen, die uns die größten Möglichkeiten zum Gewinn geben.

Das zweite Problem ist strategischer Art. Es gibt – unabhängig von der Erweiterung der EU – in Europa von Zeit zu Zeit gegensätzliche Interessen zwischen dem Norden und dem Süden. Um hier mögliche Konflikte zu begrenzen, müssen beide Seiten durch den Aufbau wirtschaftlicher Beziehungen verbunden werden, die auf kurzen Wegen und mit geringem Zeitaufwand realisiert werden können.

Der letzte Aspekt ist die territoriale Agenda der EU, nach der eine polyzentrische Entwicklung Europas und insbesondere Mitteleuropas erfolgen sollte. Und hier können Korridore – neben Straßen- und Schienenkorridoren auch Wasser- und Energiekorridore – neue Möglichkeiten eröffnen. Nicht im Sinne einer linienförmigen Entwicklung, sondern im Sinne wirklicher Korridore, mit verschiedenen Aus- und Eingängen, die weit in ihre Umgebung hinausstrahlen, manchmal hunderte Kilometer von ihrer eigentlichen Achse entfernt.

Jens Hänisch: Konkrete Projekte, vorhandene Ressourcen nutzen, das wurde immer wieder betont.

Herr Ismaier, Sie betreuen mit der „Magistrale für Europa“ so ein konkretes Projekt. Wie kann es gelingen, dabei alle notwendigen Beteiligten ins Boot zu holen?

Florian Ismaier: Die „Magistrale für Europa“ ist eine sehr langfristige Sache und wurde seit zwanzig Jahren Stück für Stück aufgebaut. Der Ansatz war von Anfang an grenzüberschreitend, zunächst im Raum Oberrhein/Elsass im Zusammenhang mit der Planung deutsch-französischer Hochgeschwindigkeitsstrecken. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs wurde er auf die heutige Dimension erweitert, zu einem Verbund mit knapp über 30 Städten, Regionen und Kommunen. Auf diese Summen kommt man einfach, wenn man den Raum komplett abdecken und auch verschiedene Akteure einbinden möchte. Das muss man dann koordinieren und versuchen, über Inhalte voranzukommen, mit denen sich alle identifizieren können und mit denen man für die eigene Achse werben kann.

Jens Hänisch: Herr Brey, lassen Sie uns doch noch mal darauf zurückkommen: Wie viel hängt ab von der Art, ein solches Projekt zu vermitteln?

Dr. Michael Brey: Viel, sehr viel. Wir haben in unserer konkreten Arbeit ein Problem, das Sie alle kennen: Wenn wir über europäische Politik reden, reden wir in der Regel über Geld und über Instrumente. Wir reden nicht über Inhalte. Wenn Sie aber nicht über Inhalte reden, können Sie weder die Politik noch die Wirtschaft abholen, weil Sie den Mehrwert nicht erklären können. Dies ist, was ich bei dem europäischen Raumentwicklungskorridor im Augenblick sehr angenehm finde, wir reden zunächst einmal über die Vision, was wir gemeinsam wollen.

Wir wollen nämlich eine Nord-Süd-Verbindung, wir wollen eine Durchlässigkeit, wir wollen diesen Raum gemeinsam wirtschaftlich entwickeln. Und erst im zweiten Gang reden wir über die Instrumente, dass wir Geld von der Kommission dafür brauchen, von der Bundesregierung und auch den Ländern. Das heißt, wir werden auch im Zuge dieser Arbeit, die in den nächsten Jahren ja ansteht, zunächst einmal über die Vision reden.

Wenn Sie dann fragen, wie machen wir das Ganze konkret, wie wollen wir erfolgreich sein in den nächsten vier Jahren und darüber hinaus, dann werden wir uns relativ schnell in die Arbeit hinein begeben und konkrete Themen aufgreifen müssen, die wir dann auch kommunizieren können. Nur dann können wir die Botschaft gegenüber Politik und Verwaltung vermitteln und der Wirtschaft den Mehrwert eines Engagements aufzeigen und dann können wir auch etwas erreichen.

Jens Hänisch: Bis dieser Mehrwert fühlbar wird, Professor Gather, was glauben Sie, in welchen zeitlichen Dimensionen muss man bei einem solchen Projekt denken?

Prof. Dr. Matthias Gather: Zeitliche Dimension – es ist ja ein langer Fluss, mit vielen Phasen allein in der Folge der INTERREG-Programme, da wird es sicherlich keinen Abschluss geben, bei dem man sagen kann, so, jetzt haben wir alles erreicht. Das ist ein Prozess, man wird immer wieder feststellen, dass man bestimmte Etappenziele erreicht hat, auf die man sicherlich auch mit Stolz zurückblicken kann.

Diese Förderperiode ist bis 2013 angelegt. Man muss in diesen Stufen denken und immer schauen, was haben wir in der letzten Stufe erreicht. Die Förderschwerpunkte sind ja zum Teil auch andere geworden, die neue Förderperiode setzt stärker auf Innovation. Man muss sich immer wieder auch die Zeit nehmen, zurückzublicken und zu schauen, wo man steht.

Jens Hänisch: Marschall Roman, wie ist das bei Ihnen in Polen, müssen Sie sehr viel Überzeugungsarbeit leisten, um die Beteiligten ins Boot zu holen?

Grzegorz Roman: Das hängt natürlich vom Projekt ab. Das Projekt, von dem wir hier sprechen, also in unserer Ausführung das Projekt CETC (Central European Transport Corridor) als Nord-Süd-Verbindung von Stettin über Breslau nach Wien, erforderte keinen großen Aufwand. Unsere Situation ist spezifisch, denn in Polen gibt es in Wirklichkeit nur einen Nord-Süd-Verkehrskorridor, von Danzig in Richtung Süden zur polnisch-tschechischen Grenze bei Cieszyn, und dieser eine Korridor erschöpft sicherlich weder den Bedarf noch das Potenzial Polens. Daher unsere Initiative, die mit der deutschen Initiative in gewissem Sinne „konkurriert“. Ich sage das mit Anführungszeichen, denn ich sehe das nicht als direkte Konkurrenz, sondern eher als Synergie.

Mir fehlten in den heutigen Ausführungen ein wenig Aussagen zur Bedeutung des alten Verkehrskorridors, der sich heute auf der polnischen Seite der Grenze befindet, entlang der Bahnlinie E-59 nach Oberschlesien und weiter in den Süden. Ich denke, dass der Versuch, die ganze Konstruktion, über die wir heute sprechen, auf einem „X“

aufzubauen, mit Verzweigungen am Rand und einer plötzlichen Verengung zwischen Berlin und Wien oder Berlin und Prag, nicht die beste Lösung ist. Die europäischen Dokumente sagen klar, dass ein gleichwertiger Zugang aller erforderlich ist und unsere Region wird in dieser Konstruktion zu einer peripheren Region.

Daher sehen wir Bedarf für einen wirklichen Korridor, nicht eine Linie, sondern einen Entwicklungskorridor. Und dies umso mehr, als dass es scheint, dass Berlin und die ostdeutschen Länder es sich angesichts der demografischen Entwicklung nicht erlauben können, Millionen gut ausgebildeter Menschen in den Städten Polens zu ignorieren, die man in die europäische Zusammenarbeit einbeziehen sollte, um die Potenziale maximal zum Wohl aller Europäer auszunutzen. Es scheint, dass die Konkurrenz zwischen uns weniger wichtig ist als die Konkurrenz mit der Welt, die uns schon an Fenster und Türen klopft.

Das heißt, mir fehlte der Hinweis auf die Notwendigkeit einer mittleren Lösung, die die westpolnischen Wojewodschaften stärker in den zukünftigen Wirtschaftskernraum einbindet. Und dies umso mehr, als dass dies nicht mit den seit vielen Jahren lancierten Entwicklungskonzepten wie der Oder-Partnerschaft oder dem deutsch-polnischen Haus übereinstimmt. Diese Projekte sind bei diesem Korridor irgendwo unterbrochen, sie passen nicht in diesen Korridor.

Die Frage war, ob man Überzeugungsarbeit leisten muss. Wir müssen manchmal um die Verbindungen nach Tschechien in Warschau kämpfen, weil die Wahrnehmung der südlichen Verbindungen ziemlich simpel ist, beschränkt auf den mittleren Korridor quer durch Polen. Dabei haben wir mehrere gute Straßen- und Schienenverbindungen

Wenn es hingegen um regionale Akteure geht, muss man nicht überzeugen. Eine große Bedeutung für unsere Wojewodschaften wird zum Beispiel der Flughafen Berlin-Brandenburg International haben, der teils besser erreichbar sein wird als der Flughafen Warschau. Wenn es dann noch gelingen würde, die Reisezeiten auf den Bahnverbindungen nach Berlin, Dresden und Leipzig drastisch zu reduzieren, wären das sehr gute Schritte, genau diesen Korridor zu schaffen mit Ein- und Ausgängen in den beiden Wänden, zwischen denen sich das Zentrum der Entwicklung befinden soll.

Jens Hänisch: Schwierigkeiten bei der Vermittlung von manchmal durchaus unterschiedlichen Interessen. Herr Brey, wie sieht das aus, ist vielleicht die Vielzahl der Projekte, die Vielzahl von Ideen nicht gar ein Hindernis? Allein die Begriffe kann ein Laie doch gar nicht mehr durchschauen.

Dr. Michael Brey: Das Projekt, das wir vor uns haben, ist ungeheuer sportlich und anspruchsvoll. Ich finde aber, dass das etwas hat, eine Vision, die in sich so schlüssig ist, dass ich davon ausgehe, dass wir das hinbekommen werden.

Wenn ich auf den Marschall antworten darf, aus dem Bundesverkehrsministerium weiß ich, dass man im Rahmen der deutsch-polnischen Regierungskommission auch über diese Dinge spricht. Wir stehen gerade bei dem Projekt SoNorA zunächst einmal am Anfang, um sich abzugleichen. Die verschiedenen Positionen, die vorliegen, werden sich in den nächsten vier Jahren ein Stück weit annähern müssen. Ich glaube, dass wir das Projekt, so wie wir es im Augenblick angelegt haben, mit einem vernünftigen Ergebnis zu Ende bringen und dass links und rechts des Weges weitere Ideen geboren werden, die man in der Perspektive dann auch umsetzen kann.

Als Deutscher Verband sollen wir ja dann eine Plattform ins Leben rufen, um gemeinsam gegenüber Brüssel mit 25 Partnern zu kommunizieren. Da werden wir uns nicht immer einigen können, da werden wir möglicherweise auch nur den kleinsten gemeinsamen Nenner haben, aber wir werden dann in einen Wettbewerb der Ideen eintreten und zunächst einmal ist es unsere gemeinsame Aufgabe, den Korridor als Marke zu etablieren. Die Politik hat es geschafft, mit den Verwaltungen den Korridor ins Leben zu rufen. Jetzt müssen wir die Botschaften, die sich aus dem Korridor heraus ergeben, gemeinsam gegenüber Brüssel positionieren, mit den Ländern, mit den europäischen Partnern, dann haben wir einen Anfang gemacht. Und alles Weitere, was der Marschall anspricht, kommt dann in der Perspektive noch additiv hinzu.

Jens Hänisch: Professor Gather, ist das ein Hindernis, dass es kein konkretes historisches Vorbild für eine solche Achse gibt?

Prof. Dr. Matthias Gather: Das ist sicherlich ein Hindernis, wenn man auf die eine Idee setzt, die man gerne hätte, also die eine Achse, die jetzt künftig die Adria mit der Ostsee verbinden wird. Da würde ich mich auch keinen falschen Hoffnungen hingeben, dass man im Rahmen dieses Projektes diese eine Achse oder diesen einen Verkehrsweg identifizieren kann.

Aber auf der anderen Seite ist es sicherlich auch eine Chance, dass man eben feststellt, es gibt nicht diese eine, natürliche Achse, sondern es geht darum, ein Netzwerk zu knüpfen und dazu zu nutzen, eine durchlässige Verbindung herzustellen, die auch die Regionen erreicht. Da muss ich Marschall Roman Recht geben, der sehr deutlich darauf hingewiesen hat, dass man nicht nur auf die Knoten setzen darf, sondern auch in die Radien schauen muss. Wettbewerb der Ideen haben Sie gesagt, Herr Brey, das ist sicherlich zutreffend, aber irgendwann wird natürlich der Punkt erreicht sein, wo man auch prioritäre Maßnahmen definieren muss. Das ist natürlich spannend in einem solchen Team, wie wir es jetzt vor uns haben. Es wird eine große Herausforderung werden, tatsächlich prioritäre Maßnahmen zu identifizieren, wo man sagt, ich bin dann auch bereit zum Verzicht oder dafür, das eine Maßnahme ergriffen wird, von der ich nicht unmittelbar profitiere.

Jens Hänisch: Herr Ismaier, können Sie sich vorstellen, dass Sie irgendwann einem Journalisten den Nutzen des Ostsee-Adria-Korridors für die Bürger in zwei Minuten erklären könnten?

Florian Ismaier: Wenn man die Gemeinsamkeiten und Unterschiede herausarbeitet, dann gibt es Gemeinsamkeiten, die man ähnlich kommunizieren kann. Es ist ein großräumiger transnationaler Entwicklungsansatz, es geht ganz klar um die Themen Erreichbarkeit, Verkehr, Infrastruktur, Ausbau, sinnvolle Verknüpfungen, und wie man davon auch als Lebensraum und vor allem auch wirtschaftlich profitieren kann.

Es gibt aber auch ein paar Unterschiede. Wir vertreten einen einmodalen Ansatz, es geht ganz klar um die Schiene. Multimodalität spielt dann an ganz bestimmten Verknüpfungspunkten eine Rolle. Und es geht erstmal um eine Linie, um die sich ein Korridor rankt. Allein dieses Produkt zu vermitteln war nicht so einfach und deswegen tue ich mich im Moment schwer, zu sagen, dieses Projekt könnte in zwei Minuten vermittelt werden. Aber es wird sicherlich im Rahmen der inhaltlichen Konkretisierung möglich sein. Es gibt ein paar Dinge, die sehr leicht vermittelbar sind. Erreichbarkeit im Sinne von Fahrzeiten ist sehr greifbar. Wirtschaftliche Entwicklung durch Erreichbarkeitsvorteile ist hingegen nur schwer fassbar, da gibt es Dinge, die immer schwer vermittelbar bleiben werden.

Jens Hänisch: Herr Brey, Widerspruch? Oder muss man das Zwei-Minuten-Statement vielleicht gar nicht verlangen dürfen, vielleicht geht es um etwas ganz anderes?

Dr. Michael Brey: Doch, und ich glaube schon, dass wir am Anfang definieren müssen, was wir wollen. Und ich glaube wir können bereits jetzt den Journalisten einen Appetithappen hinwerfen. Für die Strecke von Berlin nach Wien mit einer Länge von 684 km braucht man bei der heutigen Streckenführung 9:30 h. Wenn Sie von Stuttgart nach Amsterdam fahren, brauchen Sie für ebenfalls 684 km bei einer modernen Führung 5:30 h. An diesen beiden Beispielen sehen Sie, wieviel Musik da drin ist und was der Korridor erreichen kann.

Ein anderes Beispiel ist das auch aus dem Bundesprogramm geförderte Projekt AlpFRail (Alpine Freight Railway), wo es darum ging, Verkehr auf dem Brenner von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Nicht mit großen Investitionen, sondern einfach mit einer logistischen Leistung verbunden, die zu einer Verlagerung von 20 % des Containerverkehrs auf die Schiene führte. Also, Sie können das schon untersetzen, in welche Richtung wir gemeinsam hinwollen und das müssen wir auch schaffen.

Jens Hänisch: Trotzdem könnte man einwenden, dass man, um eine Eisenbahnlinie welcher Länge auch immer schneller zu machen, doch nicht ein so großes Projekt braucht. Warum also dieses Gefäß, der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor?

Prof. Dr. Matthias Gather: Ich denke, das sind die grundsätzlichen Probleme europäischer Politik, das ist ja heute schon angesprochen worden. Ich habe es als Wissenschaftler vielleicht auch ein bisschen leichter. Ich möchte die Frage in den Raum stellen, ob die Bürger die Adressaten dieses Projektes sind.

Aus meiner Sicht entfalten die Projekte der interregionalen Zusammenarbeit einen großen Nutzen auf der fachlichen Ebene. Treffen auf Konferenzen, in Arbeitsgruppen, Plattform der Regionen, Zusammenarbeit der Industrie- und Handelskammern – Ziel ist, dass Entscheidungsträger auf europäischer Ebene zusammenarbeiten. Man kann natürlich hinterher an irgendwelchen Radwegen die Schilder sehen „gefördert mit Mitteln der Europäischen Union“ und man wird vielleicht auch mal schneller von Berlin nach Dresden kommen, aber man würde Sand in die Augen streuen, wenn man behaupten würde, dank dieses Projektes wird jetzt diese Strecke ausgebaut.

Es ist ein politisches Projekt, ein politisches Programm, das sich an Fachleute richtet. Wir werden ein Netzwerk der Universitäten in diesem Bereich aufbauen, das ist der Nutzen, der daraus resultiert.

Jens Hänisch: Warum, Marschall Roman, dauert so ein Prozess doch so relativ lange? Sie alle beklagen die vergleichsweise schlechte Erreichbarkeit der Metropolregionen untereinander in diesem Korridor. Warum ist das so ein langwieriger Prozess, wenn der Wille, wie wir hier hören, doch so ausgeprägt ist?

Grzegorz Roman: Ich würde die Aussage nicht riskieren, dass alle dafür sind. Ich denke, dass der Korridor die wirtschaftliche Realität etwas überholt. Man stellt sehr viel einfacher einen Konsens zum Bau von Infrastruktur her, wenn die bestehenden Möglichkeiten bereits vollständig genutzt werden und die Menschen eine neue Qualität des Wirtschaftens benötigen.

Hier haben wir hingegen eine besondere Situation. Ich denke, dass die Frage der Bahnverbindungen in Europa vernachlässigt wurde. Immer noch gibt es riesige nationale Imperien, die den Zugang blockieren und Preise für Verbindungen erhöhen. Nach der Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa gab es hier einen Boom, aber wir haben weiterhin keinen Boom im Eisenbahnwesen. Dabei sollte die Eisenbahn das grundlegende Fortbewegungsmittel in einem relativ kleinen Kontinent wie Europa sein, zumindest für mittlere Entfernungen bis 1.000 km.

Das gleiche gilt für den Güterverkehr. Schwierigkeiten bei der Zugänglichkeit bewirken, dass wir faktisch in der Nord-Süd-Relation eine Reihe von Grenzen haben, die in anderen Bereichen des Lebens längst nicht mehr existieren. Daher ist der Warenverkehr in dieser Relation recht bescheiden. Er zieht nicht die Investitionen nach sich, die wir wollen. Das heißt, wir sehen ein Potenzial und wollen es durch die Investitionen aktivieren. Normalerweise ist es umgekehrt und deswegen sehe ich gewisse Schwierigkeiten, denn immer wird die Frage im Raum stehen, ob und wann die enormen Investitionen sich rechnen.

Wir sind davon überzeugt, dass sie sich rechnen, aber ohne das Engagement lokaler Wirtschaftsmilieus, die bereits die bestehenden, vielleicht nicht ganz optimalen Verbindungen nutzen, wird nichts gehen. Es sollte also viel Aufwand investiert werden, um das Interesse der Wirtschaft an diesem Verkehrskorridor als unserem besten Mitstreiter zu gewinnen. Wenn es nicht gelingt, die Wirtschaft davon zu überzeugen, den Korridor schon heute zu nutzen, ist kaum zu erwarten, dass Politiker gern Geld für etwas ausgeben, das die gewünschten wirtschaftlichen Effekte erst in mehreren Wahlperioden bewirkt.

Jens Hänisch: Die Wirtschaft, da sind wir wieder beim Konkreten. Herr Ismaier, wie machen Sie das bei Ihrem konkreten Projekt, die regionale Wirtschaft mit ins Boot holen?

Florian Ismaier: Formal ist die Wirtschaft über die Kammern eingebunden, flächendeckend entlang der ganzen Achse. Wir versuchen aber zunehmend, projektbezogen auch auf einzelne Unternehmer zuzugehen, die konkret sagen können, was es für sie bringt, wenn die Verbindung von A nach B etwas schneller wird. Wir machen im Moment mit allen Kammern eine Umfrage, um das stärker herauszuarbeiten. Hier ist aber auch noch viel zu tun, um die wirtschaftlichen Vorteile konkreter zu fassen.

Jens Hänisch: Herr Brey, die Wirtschaft ist ein Akteur. Ist es möglich zusammenzufassen, welche Akteure man überhaupt braucht, um Infrastrukturprojekte durchzusetzen?

Dr. Michael Brey: Man kann die Akteure aus der Wirtschaft schon sehr klar benennen. Im Projekt AlpFRail, das ich bereits erwähnt habe, hat die Bahn mit den Logistikern aus den Unternehmen gesprochen, mit den Kommunen und mit den Verwaltungen. Da ging es um sehr praktische Fragen wie den Umbau von Verladestationen oder Wendekreise von Lkw.

Wenn ich an den Nord-Süd-Entwicklungskorridor denke, dann stelle ich mir das ganz genauso vor. Ein Schwerpunkt wird Logistik sein, da werden wir mit den Unternehmen und den Güterverkehrszentren reden. Natürlich holen wir auch die Verbände dazu, deshalb auch die Forderung, möglichst präzise in der Vermittlung zu sein. Wir müssen dem Unternehmer sagen, was er davon hat, und dann ist er auch bereit, Zeit einzubringen. Und dann gibt es einen Qualitätssprung in diesen Projekten, dann bekommen wir die Leute auch an den Tisch, und wenn wir sie dann noch pfleglich behandeln, dann könnte das sehr erfolgreich werden.

Jens Hänisch: Was müssen in Europa die nächsten Schritte für dieses Projekt sein? Diese Frage geht an Sie alle, zunächst Herr Gather.

Prof. Dr. Matthias Gather: Wie wir heute bereits gehört haben, wird von der europäischen Ebene vor allem Geld für den Ausbau der transeuropäischen Netze gefordert. Die europäische Ebene wird eine Entscheidungsebene sein, aber es muss gelingen im Rahmen dieses Projektes alle Ebenen zu erreichen.

Das war vorhin sehr deutlich formuliert, mit den Bürgern und der Wirtschaft. Oft wird nicht verstanden, worum es in den Projekten eigentlich geht, es sei denn, es gelingt konkrete einzelne Pilotvorhaben zu schaffen, wo man mit den Logistikern, der verladenden Wirtschaft oder den Verkehrsunternehmen zusammenarbeitet. Das heißt, es muss Ziel sein, Netzwerke zu schaffen, die über die Projektlaufzeit hinaus halten, wirtschaftliche Netzwerke, wissenschaftliche Netzwerke, Netzwerke der Planer und politische Netzwerke, um diesen Anschub zu benutzen, um dann die Pilotprojekte, die vielleicht angeschoben wurden, auch weiter voranzutreiben, und natürlich in der Hoffnung, signifikante Mittel für die Verbesserung der Infrastruktur zu erhalten.

Jens Hänisch: Herr Brey, sehen Sie das auch so? Wird es auf europäischer Ebene vor allem ums Geld gehen?

Dr. Michael Brey: Antworten wir hinten: Ich glaube nicht, dass wir Netzwerke etablieren werden, die unbedingt über die Projektlaufzeit hinaus halten werden. Die Frage ist doch, ob wir nicht vernünftige Handlungsempfehlungen generieren, die dann einer für alle kommuniziert, auch in Brüssel. Das heißt für das Prozedere, dass wir uns zunächst einmal im Projekt SoNorA im November in Wien zusammensetzen, Themen und Arbeitsziele definieren, und dann in die Arbeit einsteigen, auf lokaler, landespolitischer und bundespolitischer Ebene.

Das würde bedeuten, dass wir zunächst einmal, das hört manch einer vielleicht nicht gern, ein Jahr Kärrnerarbeit machen und dann, wenn wir konkrete Ergebnisse haben, die man vertreiben kann in Brüssel, dass wir sie dort dann vorstellen und parallel immer wieder über das Projekt berichten. Aber dann haben wir auch etwas, um konkrete und vernünftige Vorschläge zu machen – zur Vernetzung der Achsen 1 und 22, zur Revision der TENNetze und für die neue Strukturfondsperiode ab 2013. Alles andere wäre meines Erachtens, aber da lasse ich mich dann gerne auch noch mal von anderer Seite informieren, vorschnell und bringt nichts.

Jens Hänisch: Herr Roman, ist das aus polnischer Sicht vorstellbar, dass irgendwann einer für alle in Brüssel vorträgt?

Grzegorz Roman: Es ist offensichtlich, dass in einem bestimmten Moment die Stimmen gezählt und Mehrheiten gebildet werden, entweder dadurch, dass sich eine Seite zurückzieht oder derjenige entscheidet, der gerade in diesem Moment die Mehrheit hat.

Aber was wir tun sollten: Ich denke, im großen Maßstab ist ein neuer Blick auf die Frage der Raumentwicklung in Europa notwendig. Die Eingliederung eines so großen Gebietes wie Mitteleuropa, mit dem Norden und dem Süden, erfordert die Überprüfung bisheriger Ansätze und Arbeiten. Ich sage nicht, dass man viel im Westen ändern sollte, aber mit Sicherheit muss man über den Osten nachdenken, und das nicht im Kontext einzelner Projekte, sondern in einem viel breiteren Kontext. Die bisherige territoriale Agenda ist hier zu schwach, um ein so großes Problem wie die Raumentwicklung abzudecken. Dies gilt umso mehr, als dass viele Staaten dieser Region bis heute keine nationalen Raumentwicklungskonzepte haben.

Zum zweiten sollten wir ein kohärentes Programm, ein kohärentes Projekt vorzeigen. Wenn wir die Chance haben wollen, es auch umzusetzen, müssen wir uns verständigen. Wir müssen die

Interessen sowohl von Breslau als auch von Rijeka und wahrscheinlich auch Westungarn berücksichtigen. Wir müssen etwas schaffen, das die Phantasie anspricht und das unsere Entschlossenheit und Einigkeit ausdrückt.

Und, die letzte Sache, und bei weitem nicht die unwichtigste: Wir müssen unsere nationalen Regierungen überzeugen. Auch wenn vielleicht viele Mittel aus der EU kommen, so wird man sich doch stark mit nationalen Mitteln engagieren müssen, und die Konkurrenz im Inneren ist bekanntermaßen überhaupt nicht geringer als die Konkurrenz um europäische Mittel. Daher werden uns nur Einigkeit, ein kohärentes Programm und die präzise Kalkulation der potenziellen Gewinne unter Berücksichtigung der mit der demografischen Entwicklung verbundenen Probleme eine Chance auf Erfolg vermitteln.

Jens Hänisch: Herr Ismaier, der Korridor lebt von den konkreten Projekten, die durchaus auch untereinander widersprüchliche Interessen haben. Glauben Sie, dass dieser Konflikt auflösbar ist, also die unterschiedlichen Interessen der einzelnen Regionen und der Zwang, in Brüssel irgendwann ein vergleichsweise einheitliches Bild abzugeben.

Florian Ismaier: Der Konflikt wird sicherlich nicht letztendlich im Detail auflösbar sein, aber trotzdem wird es eine gewisse gemeinsame Interessenlage geben, und ich würde da sogar über diesen Korridor hinausgehen.

Die Frage der Kooperation und der Konkurrenz stellt sich in verschiedenen Bereichen, und es ist – wenn die Korridore nicht sehr eng parallel verlaufen – weniger eine Frage der Konkurrenz bei der Funktionalität, als um Fördermittel. Und das sowohl auf der europäischen als auch auf der nationalen Ebene. Trotzdem muss man versuchen, dass dieser Topf zunächst einmal relativ groß wird, und Prof. van Miert hat ja geschildert, wie die Mechanismen auf der europäischen Ebene ablaufen, als die Mitgliedsstaaten den letzten Vorschlag der Kommission auf 8 Mrd. Euro gekürzt haben. Ich könnte mir also vorstellen, dass man versucht, zunächst einmal zu schauen, dass dieser Topf möglichst groß wird, und dann ist es in einem weiteren Schritt auch etwas einfacher, für das eigene Projekt, wie immer man es auch definiert, weiter zu kommen.

Jens Hänisch: Meine Herren, ich danke Ihnen für die anregende Diskussion. Wir sind damit am Ende dieser Fachtagung angekommen, die im Grunde ja wieder ein Anfang war. Die Idee der Raumentwicklung im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor ist größer geworden, und sie ist vor allem noch internationaler geworden. Das Thema wird auf dem Treffen der Infrastruktur- und Raumordnungsminister der ostdeutschen Bundesländer fortgesetzt, das unmittelbar im Anschluss an diese Konferenz stattfindet.

Wir hoffen, Sie auf der nächsten euregia 2010 wieder hier begrüßen zu können, um über weitere Ergebnisse und vielleicht auch neue Ideen zu sprechen. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Impressum

Herausgeber:

Freistaat Sachsen

Sächsisches Staatsministerium des Innern

Referat 45 Europäische Raumordung, Fachplanung
Wilhelm-Buck-Straße 4, D-01097 Dresden
verantwortlich: Andreas Kühl
E-mail: fachplanung-eu@smi.sachsen.de
www.landesentwicklung.sachsen.de.

in Kooperation mit:
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien des Freistaates Thüringen

Redaktionelle Bearbeitung: INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner, Darmstadt / Potsdam

Gestaltung und Satz: MEDIENGESTALTUNG Dittmar Apel, Darmstadt

Fotos: BMVBS (S. 2), EU-KOM, DG TREN (S. 4), BMVIT (S. 6), alle übrigen Aufnahmen: Sächsisches Staatsministerium des Innern

Dresden, Dezember 2008

Copyright: Diese Druckschrift ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte zur Verwertung der Texte und Bilder, auch auszugsweise, und die Verarbeitung mit elektronischen Systemen sind dem Herausgeber vorbehalten. Ein Nachdruck, auch nur teilweise, ist nur nach vorheriger Zustimmung des Herausgebers zulässig. Die Broschüre wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. Für deren Inhalt und die Richtigkeit kann keine Haftung übernommen werden!

Verteilerhinweis: Diese Druckschrift wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf nicht zu Zwecken der Wahlwerbung verwendet werden. Sie darf auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme des Herausgebers zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.