

DOPPELSTÄDTE

Fast alle europäischen Doppelstädte liegen an Flüssen



SEITE 3

ÖKOLANDBAU

Alle Zeichen stehen auf BIO



SEITE 6

DEMOKRATISIERUNG

Welche Rolle spielt Europa im Nahen Osten?



SEITE 7

NACHBARSCHAFTEN IN EUROPA

Aufbruch zu neuen Ufern

VON RALF FÜCKS

Die Europäische Union ist im Umbruch. Die Erweiterung um zehn neue Mitgliedsstaaten ist der Sprung in eine neue Qualität. Die Union überwindet damit die Ost-West-Spaltung Europas. Sie gewinnt an politischer und ökonomischer Potenz – aber zugleich wächst auch das wirtschaftliche und kulturelle Gefälle innerhalb der Gemeinschaft. Im Prozess der Erweiterung sind deshalb auch neue interne Verteilungskämpfe und politische Spannungen angelegt. Denn die Nationalstaaten mit ihren spezifischen Traditionen, politischen Orientierungen und Interessen lösen sich nicht einfach in die Europäische Union auf wie Würfelzucker in einem Glas Wasser. Sie übertragen einen Teil ihrer Souveränität auf die Union, und zugleich bleiben sie die dominanten Akteure innerhalb der Gemeinschaft. Deshalb spielt auch der Konflikt um Mehrheitsentscheidungen und um das Stimmengewicht der einzelnen Staaten in der Union eine so zentrale Rolle.

Zwischen Erweiterung und Integration

Umso wichtiger sind zwei große Projekte, die parallel zur Erweiterung angegangen wurden: Zum einen die Verständigung auf gemeinsame Ziele und Grundwerte; zum anderen die Reform der europäischen Institutionen, damit die erweiterte Union entscheidungs- und handlungsfähig bleibt. Dazu gehört auch eine Stärkung der Mitwirkungsrechte des Europäischen Parlaments. Beides wurde im Verfassungsvertrag gebündelt, der noch von den Mitgliedsstaaten angenommen werden muss. In Frankreich, Großbritannien, Polen und einigen anderen Ländern fällt die Entscheidung in einem Referendum. Dabei sind die Reformen dringend nötig, damit der große Sprung nach vorn nicht in einer Lähmung der Europäischen Gemeinschaft endet, zumal die Neuverhandlung des Haushalts und der internen Finanzverteilung noch ins Haus steht.

Bisher entwickelte sich die Union ohne einen strategischen Plan. Man setzte einen Schritt vor den anderen und hielt die Frage der »Finalität« offen. Auch die Entscheidung, der Türkei die Türen für einen Beitritt zu öffnen, wurde nach dieser Metho-



EDITORIAL von Michael Stognienko

Grenzbrücke Frankfurt-Slubice, Foto: dpa

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Feuerwerke, die in der Nacht zum 1. Mai 2004 die EU-Erweiterung begleiteten, sahen die BürgerInnen in den alten EU-Ländern mit gemischten Gefühlen. Auf der einen Seite herrschte Freude über die europäische Einigung, auf der anderen Bedenken über zusätzliche wirtschaftliche Belastungen und Ängste vor grenzüberschreitender Kriminalität.

Was wissen die BürgerInnen von ihren neuen Nachbarn? Die Europäische Union begleitete den Erweiterungsprozess mit PRINCE, einem Informationsprogramm für die BürgerInnen Europas. Sie sollten informiert, ihr Zugehörigkeitsgefühl zu einer erweiterten Union gestärkt werden. »Flüsse verbinden europäische Regionen. Die EU-Erweiterung als Chance« war der Titel des Projektes, mit

dem die Grüne Bildungswerkstatt Österreich, die Stichting Duurzame Solidariteit aus den Niederlanden sowie die Heinrich-Böll-Stiftung und ihre Landesstiftungen an diesem Programm mit mehr als 30 Tagungen und Kongressen teilnahmen. Diese Beilage dokumentiert einige Ergebnisse des Projektes.

Die jüngste Runde der EU-Erweiterung ist vollzogen, neue Herausforderungen kündigen sich an. Ein Beitritt der Türkei wird sowohl das Land selbst wie die EU tiefgreifend verändern. Wie steht es mit der Ukraine und der Region des südlichen Kaukasus? Und welche Rolle kann Europa bei der Demokratisierung des Nahen und Mittleren Ostens spielen? Diesen Fragen wollen wir mit dieser Beilage nachgehen. Sie bietet einen Blick über die Grenzen des heutigen EU-Europa hinaus. ■

■ 6. AUSSENPOLITISCHE JAHRESTAGUNG 2005
der Heinrich-Böll-Stiftung
DIE NEUE EU UND IHRE NACHBARN

Donnerstag/Freitag, 2. – 3. Juni 2005

Ort: Berlin-Brandenburgische Akademie Gendarmenmarkt, Berlin

Nach der Ost- und Süderweiterung 2004 stößt Europa geografisch und kulturell an neue Grenzen. Außerhalb der Grenzen der EU wird die Erweiterung eine Umgestaltung der politischen und wirt-

schaftlichen Beziehungen zu anderen Teilen der Welt zur Folge haben. Die gegenseitige politische und wirtschaftliche Abhängigkeit zwischen der EU und ihren Nachbarn ist bereits Realität. Auch wenn weitere Staaten der EU beitreten werden, so wird doch heute deutlich, dass das Instrument des EU-Beitritts an seine Grenzen stößt. Andere abgestufte Formen der Integration und Kooperation müssen die Erweiterung ergänzen.

Die beiden Schwerpunkte unserer Veranstaltung, die Kooperation in den Berei-

chen Sicherheit und nachhaltiges Wirtschaften, sollen in regionalen Workshops vertieft werden. Dabei sollten drei Teilregionen, in denen die Heinrich-Böll-Stiftung Projekte durchführt und mit Partnerorganisationen arbeitet, besonders in Augenschein genommen werden: die Ukraine, die drei Staaten des südlichen Kaukasus und die Staaten des Nahen und Mittleren Ostens sowie Nordafrikas, die schon innerhalb des Barcelona-Abkommens mit der EU zusammenarbeiten. ■

Informationen: aussenpolitik@boell.de

de getroffen: Man verhandelt, schiebt den Beitritt möglichst lange hinaus, und dann sieht man weiter. De facto geht es dabei aber um fundamentale Fragen für das Selbstverständnis, die politische Rolle und die künftigen Grenzen der EU. Sie werden in den nächsten Jahren beantwortet werden müssen, wenn das europäische Schiff nicht ins Schlingern geraten soll.

Herausforderung Türkei

Es gibt gute Gründe für einen Beitritt der Türkei. Der europäische Stabilitätsraum würde damit weit nach Südosten ausgedehnt. Die Perspektive des Beitritts wirkt als Katalysator für demokratische Reformen im Land, und gegenüber der islamischen Welt kann daraus ein Modell für die Vereinbarkeit von Islam und Moderne entstehen. Die Entscheidung für die Türkei ist im Kern eine geostrategische Entscheidung. Die EU versteht sich nicht mehr als selbstgenügsame Insel des Wohlstands und der Stabilität. Sie schickt sich an, eine eigenständige Rolle als Globalplayer zu spielen und aktive Nachbarschaftspolitik gegenüber dem Nahen und Mittleren Osten zu betreiben. In diesem Zusammenhang bekommt die Türkei eine strategische Bedeutung, auch als Scharnier zum Kaukasus und Zentralasien.

Man sollte sich nicht über die Tragweite dieser Entscheidung hinwegtäuschen. Die Türkei ist ökonomisch, demographisch und politisch ein anderer Brocken als die bisherigen Neumitglieder. Ihre vom Kemalismus geprägte politische Kultur, ihr noch nicht postmodern erkalter Nationalismus, ihr Umgang mit Minderheiten (wie den KurdInnen) und der eigenen Geschichte (wie dem Genozid an den ArmenierInnen) stehen einer Integration noch im Weg. Die EU begibt sich damit auf eine Reise ins Ungewisse, noch bevor sie die letzte Erweiterungsrunde bewältigt hat. Das gilt umso mehr, als ein Beitritt der Türkei flankiert sein wird von einer Reihe weiterer Staaten: Bulgarien und Rumänien sind bereits für 2007 gebucht, als nächstes steht Kroatien vor der Tür, die anderen Balkan-Staaten werden folgen. Und mit welchem Recht will man einer reformierten Ukraine auf Dauer die Mitgliedschaft verweigern, einem Land, das geographisch, historisch und kulturell sehr viel eindeutiger zu Europa gehört als die Türkei? Das aus Brüssel kolportierte Motto »Die Türkei und Schluss« ist weder redlich noch realistisch. Folgt man der Logik, dass die Erweiterung der EU das zuverlässigste Mittel >>

>> zur Befriedung der europäischen Peripherie ist, wird die Gemeinschaft in absehbarer Zeit auf 33 oder 35 Mitglieder wachsen.

Das wird nicht einfach ein quantitatives Wachstum sein, sondern eine qualitative Veränderung. Erweiterung und Integration, die beiden bisherigen Entwicklungssachsen der EU, treten zunehmend in Konflikt miteinander. Die vertiefte Integration, also das Zusammenwachsen der europäischen Staaten und Völker zu einer politischen Union, wird durch permanente Expansion gefährdet. Es spricht vieles dafür, dass eine EU vom Atlantik bis zum Kaukasus eher einem Staatenbund als einem Bundesstaat gleicht. Denn eine Union, die Vorrang vor den Nationalstaaten haben soll, braucht ein Mindestmaß von Zusammengehörigkeitsgefühl, von gegenseitiger Kenntnis, gegenseitigem Vertrauen und wechselseitiger Solidarität der europäischen Völker. Sie braucht eine europäische Öffentlichkeit, die eine gemeinsame politische Sprache spricht. Davon sind wir auch innerhalb der jetzigen EU noch weit entfernt.

Wir stehen an der Schwelle weitreichender Entscheidungen über den Charakter, die innere Verfassung und die weltpolitische Rolle der Union. Nicht zuletzt geht es darum, die Europäische Einigung wieder stärker zu einem Anliegen der europäischen BürgerInnen zu machen. Eine europäische Zivilgesellschaft, eine europäische Öffentlichkeit, eine europäische Demokratie und ein europäisches »Wirkgefühl« müssen sich erst noch herausbilden. Dabei kommt es entscheidend auf grenzüberschreitende Kontakte »von unten« an, auf die europäische Kooperation von Städten und Regionen, Schulen und Hochschulen, KulturproduzentInnen und politischen AkteurInnen. Dazu wollen wir nach Kräften beitragen. ■



Ralf Fücks
ist Vorstand der
Heinrich-Böll-Stiftung

Künftiges EU-Mitglied Ukraine?

Eine grundsätzliche europäische Perspektive für die Region tut Not – auch wenn es für Beitrittsverhandlungen noch zu früh ist

VON KLAUS SEGGBERS

Spännende Ereignisse wie die gesellschaftlichen Bewegungen in Kiew, in der Ost- und Westukraine beflügeln neben der medialen oft auch die politische Phantasie. Eigentlich mittel- und längerfristige Vorgänge wie die politische, wirtschaftliche und soziale Modernisierung scheinen dann wie im Zeitraffer beschleunigt werden zu können. Das ist jedoch oft – und so auch derzeit in der Ukraine – nicht der Fall.

Zunächst sollte kein Zweifel daran bestehen, dass sich die ukrainische Gesellschaft in einem vernünftig definierten Europa befindet. Was also sind mögliche Einwände gegen eine europäische Institutionalisierung des Landes? Historische Prägungen wie die Zeitpunkte von Aufklärung, Individualisierung und Gewaltenteilung mögen noch eine gewisse Rolle spielen, in Zeiten der Postmoderne und der Globalisierung sind sie aber nicht mehr entscheidend. Historische Pfadabhängigkeiten sind teilweise noch spürbar, aber oft nicht mehr ausschlaggebend. Es gibt also für die Ukraine keine prinzipiellen Hürden, europäischen Institutionen wie den Regelsystemen der EU beizutreten – sobald die Aufnahmekriterien erfüllt und Verhandlungen abgeschlossen sind. Dasselbe gilt natürlich für die Türkei, Belarus und Moldova.

Ein prinzipieller Vorbehalt, ein grundsätzliches »Nein« würden unbeabsichtigte negative Wirkungen auslösen. Bleibt die Tür grundsätzlich verschlossen, werden ReformerInnen entmutigt und

Reformdruck weggenommen. Stattdessen müssen die Kopenhagener Kriterien angelegt werden – wo Marktregulierung, Partizipation und Menschenrechte gelten, muss ein Beitritt möglich sein. Von kultureller Homogenität ist dort nicht die Rede. Die Ausstrahlung, die Wirkung des *acquis communautaire* wird übrigens schon früher spürbar. Das zeigt die Erfolgsgeschichte der früheren Beitrittsrunden.

EU-Perspektive für Ukraine

Zu bedenken ist, ob eine institutionelle Überforderung der EU zu erwarten sein könnte. Das ist ein ernsthafter Punkt. Hier bleibt zunächst abzuwarten, ob die neue Verfassung der EU die Ratifikationsprozeduren übersteht und wie sie in der Praxis greift. Funktioniert sie, wird sie auch weitere Beitritte in begrenztem Umfang über die nächsten 15 Jahre aushalten.

In der Summe heißt dies: Schon vor den ukrainischen Demonstrationen wäre es vernünftig gewesen, der Ukraine eine grundsätzliche EU-Perspektive in Aussicht zu stellen. Und schon vorher wäre es unvernünftig gewesen, den Beitritt bald einzuleiten. Genau aus diesem Grund wurde eine »neue Nachbarschaftspolitik« eingeleitet – aber noch nicht mit Leben gefüllt. Und an dieser Stelle ist nun ein dringlicher Handlungsbedarf entstanden.

Der Ukraine muss eine klare und eindeutige europäische Perspektive angeboten werden, die später in einer Mitgliedschaft münden kann. Als Voraussetzung dafür muss sich das Land in der Perspektive den Kopenhagener Kriterien deutlich annähern. Es sind also Schritte sei-

tens der Ukraine selbst gefordert, die herausfinden und zeigen muss, dass sie als ganze Gesellschaft den überwiegenden Wunsch entwickelt, eine Annäherung an die EU anzustreben. Dies kann der Ukraine niemand abnehmen. Die entsprechende und erforderliche Position der EU soll darin bestehen, diese Perspektive zu eröffnen.

Ein sinnvoller Termin für eine Zwischenbilanz bietet sich 2007 an. Dann ist mit dem Beitritt Rumäniens und Bulgariens, eventuell auch Kroatiens zu rechnen. Die Verhandlungen mit der Türkei sind 2007 im dritten Jahr. Dann könnte auf einer Regierungskonferenz geprüft werden, wie sich die bis dahin hoffentlich geltende neue europäische Verfassung bewährt, wie die anstehenden Erweiterungen laufen und wie sich die innere Lage in der Ukraine entwickelt hat.

Bis dahin muss zweierlei vermieden werden: ein aktualistischer Übereifer, der die Ukraine nun plötzlich beitragsfähig redet oder sie für eine Kandidaten-Alternative zur Türkei hält und – nach dem absehbaren Wegsacken des medialen Interesses – das erneute Erlahmen jeder Aufmerksamkeit für dieses große und wichtige Nachbarland. Die entscheidenden Weichen müssen in der Ukraine selbst gestellt werden. Aber die Ignoranz Resteuropas darf sich nicht wieder in den Vordergrund schieben. Was übrigens auch für Belarus und Moldova gilt. ■

Klaus Segbers ist Professor am Otto-Suhr- und am Osteuropa-Institut der FU Berlin und gehört dem Europa-Fachbeirat der Heinrich-Böll-Stiftung an.

WAS KANN DIE EU TUN, UM DIE ZIVILGESSELLSCHAFT IN DER UKRAINE ZU STÄRKEN?

VON IRYNA SOLOMONENKO

Obwohl von brutalen Übergriffen der staatlichen Autoritäten gekennzeichnet, haben die Präsidentschaftswahlen gezeigt, dass sich in der Ukraine eine dynamische Zivilgesellschaft entwickelt. Aufgabe der Ukraine und der Europäischen Union ist es jetzt, diese Bewegung aufrechtzuerhalten und die weitere Entwicklung der Zivilgesellschaft zu fördern. In symbolischer Hinsicht ist eine klare Ermutigung der ukrainischen Hoffnungen auf eine Teilhabe an Europa notwendig. Ein guter Start war die Entscheidung des Europarates vom 13. Januar, die Hohen Repräsentanten und die Kommission einzuladen, nach Wegen zur Stärkung der Zusammenarbeit mit der Ukraine zu suchen. Äußerungen, die die Möglichkeit einer EU-Mitgliedschaft der Ukraine ausschließen, wären zum jetzigen Zeitpunkt gefährlich.

In praktischer Hinsicht sollte die EU zivilgesellschaftliche Organisationen finanziell und technisch verstärkt unterstützen, bevor im Jahr 2007 die neue Budgetlinie der EU und das Programm für Europäische Nachbarschaft und Partnerschaft eingeführt werden. Die derzeitigen Verfahren im EU-Programm TACIS sind zu langsam und bürokratisch. Die beiden nächsten Jahre werden ausschlaggebend sein, deshalb muss die EU schnellere Reaktionsmöglichkeiten entwickeln, um der ukrainischen Zivilgesellschaft in dieser wichtigen Periode zu helfen.

Die ukrainische Regierung sollte von der EU ermutigt werden, VertreterInnen der Zivilgesellschaft in den politischen Prozess einzubeziehen. Dies würde die Legitimität der neuen Regierung befördern, deren Bevölkerung im Verlauf der brutalen Wahlkampagne gespalten worden ist.

Da die Parlaments- und Regionalwahlen im nächsten Jahr auf der Grundlage von Parteilisten stattfinden, sind Kooperationen mit den politischen Parteien wichtig. Zudem werden mit dem voraussichtlichen In-Kraft-Treten der neuen ukrainischen Verfassung im September viele Entscheidungsbefugnisse des Präsidenten an das Parlament fallen, womit sich die Zuständigkeiten der Parteien erweitern. Für ihre Entwicklung wird daher gezielte Hilfe benötigt, etwa in Form von Schulungen und Unterstützung in der Entwicklung von Parteiprogrammen und internen Strukturen. Die EU sollte sich bei der Entwicklung des Visa-Verkehrs mit der Ukraine öffnen. So lange es nicht möglich ist, das Land von der Schengen-Liste zu streichen, sollte es Möglichkeiten für einfachere Visa-Prozeduren auf der Grundlage von Schengen geben. Dies ist vor allem notwendig, um die zwischenmenschlichen Kontakte zwischen den Grenzregionen der Ukraine und ihren westlichen Nachbarn zu verbessern. ■

Iryna Solonenko ist Direktorin des Europa-Programmes der International Renaissance Foundation in Kiew.

SASCHA MUELLER-KRAENNER

Das Öl im Osten

Deutsche Politiker und Wirtschaftsführer erblicken im Osten das Land, in dem Milch und Honig fließen. Doch wer genau hinsieht, nimmt eine große Ölpfütze und den Geruch von Gas wahr. Russland und der kaspische Raum sollen die Energieversorgung Europas unabhängiger von den Produzenten des Nahen Ostens machen. Europäische Firmen bewerben sich, in Konkurrenz mit US-Unternehmen, um Investitionen in Milliardenhöhe. Die Politik soll für gute Beziehungen und Stabilität sorgen.

Mit Russland hat die Europäische Union deshalb eine strategische Energiepartnerschaft abgeschlossen. Deutsche, französische und britische Firmen investieren mit Unterstützung europäischer Entwicklungsbanken massiv in die Öl- und Gasförderung. Dabei geraten auch bisher unberührte Naturräume unter Druck. Ölbohrungen der Firma Lukoil bedro-

hen die Sandstrände der Kurischen Nehrung vor Kaliningrad. Vor der ostsibirischen Insel Sachalin wachsen Bohrtürme aus dem Nordpazifik. Tankerunglücke bedrohen die Meeresfauna und damit die Lebensgrundlage der einheimischen Fischer. Das Pipelinesystem nach China und Japan zerschneidet die bis heute unberührten Wälder der Taiga.

Die Ölpipeline von der aserbaidjanischen Hauptstadt Baku bis zum türkischen Ceyhan wurde vom obersten Gericht Georgiens gestoppt, weil sie einen Nationalpark bedroht. Das Gericht in Tiflis bemängelte außerdem die fehlende BürgerInnenbeteiligung. Wer über den Energiereichtum und seine Verwendung entscheidet, ist in vielen Ländern auch eine Demokratiefrage. Die Diktatur in Aserbaidjan wird durch die Öl-Oligarchen stabilisiert. Die demokratische Opposition kämpft

darum, dass die Öl-Einnahmen durch das Parlament kontrolliert werden können. Lokale Nichtregierungsorganisationen fordern, an der Trassenplanung beteiligt zu werden.

Durch die Ukraine und den südlichen Kaukasus fließen das russische und kaspische Öl und Gas nach Europa. Wer dort das Sagen hat, interessiert deswegen nicht nur die DemonstrantInnen auf dem Platz der Unabhängigkeit in Kiew, sondern auch den russischen Präsidenten. Die Europäische Union allerdings sollte ihre Energiepolitik nicht nur am Ziel der Versorgungssicherheit orientieren, sondern auf mehr regionale Kooperation bei der Nutzung und dem Transport von Öl und Gas dringen. Der Bau und Verlauf neuer Pipelines sollten gemeinschaftlich festgelegt und nicht zum Objekt geostereischer Ränkespiele gemacht werden.

Neben der Absicht, den Zugang zu Energieressourcen zu sichern, hat sich die Europäische Union ein anspruchsvolles Klimaschutzziel gesetzt. Dieses gerät in Gefahr, wenn die strategische Energiepartnerschaft mit den östlichen Nachbarn ausschließlich auf Öl und Gas beruht. Sonne, Wind und Biomasse hätten auch in Russland und der Ukraine ein hohes Potenzial. Die Energieressourcen im Wilden Osten liegen nicht alle unter der Erde.

Auch am EU-Emissionshandlungssystem könnten sich die neuen Nachbarn der EU beteiligen. Schließlich hat Russlands Unterschrift das Kioto-Abkommen erst in Kraft gesetzt. Auch an der Umsetzung sollten sich Russland, die Ukraine und andere nun beteiligen. ■

Sascha Müller-Kraenner leitet die Referatsgruppe Europa/Nordamerika der Heinrich-Böll-Stiftung.



Neue Donaubrücke zwischen Ungarn und der Slowakei

Fotos: dpa

Europäische Zwillinge

Doppelstädte sind für die EU kein neues Phänomen. Doch auch nach der Erweiterung gilt: Grenzüberschreitende Zusammenarbeit bedarf der Institutionalisierung

VON HELGA SCHULTZ

Allein an den europäischen Grenzen findet man mehr als 60 Doppelstädte – Städte, die einander unmittelbar benachbart sind und zu zwei verschiedenen Staaten gehören. Fast alle Doppelstädte liegen sich an Flüssen gegenüber. Grenzüberschreitende Nachbarschaft gehört hier zum Alltag. Wie Alberto Gasparini feststellte, haben die Bewohner von Grenzstädten größeres Interesse an der Nachbarregion auf der anderen Seite der Grenze als an weiter entfernten Regionen des eigenen Landes. Die Doppelstädte sind aufeinander angewiesen, sie können es sich gar nicht leisten, einander zu ignorieren, denn sie sind relativ schwach. Ihr Hinterland ist halbiert, die Ressourcen sind begrenzt. Werden Doppelstädte deshalb Pioniere glücklicher interkultureller Beziehungen, gar Laboratorien der europäischen Integration? Können sie Kristallisationskerne eines transnationalen Europaertums bilden, wie SoziologInnen auf der Suche nach einer gemeinsamen Identität von Grenzregionen meinen?

In den geteilten Städten des östlichen Europa ist das Trauma der Grenzziehung noch nicht hinter dem Horizont der Erinnerung verschwunden. Die Narben wurden aufgerissen, wenn die nationale Zugehörigkeit wiederholt wechselte. Jeder Wechsel entfachte die nationalen Leidenschaften und war mit neuer Bedrückung der unterlegenen Nationalität verbunden. Nationale Geschichtsbilder prägen die Überlieferung, treffen an den Grenzen aufeinander und stehen, wenn sie sich nicht zur Deckung bringen lassen, der Herausbildung einer gemeinsamen Identität im Wege.

EU-Förderung

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit entwickelt sich nicht als Selbstorganisation, auch wenn es dafür die besten Voraussetzungen wie eine gemeinsame Geschichte, gemeinsame Interessen, Zweisprachigkeit, verwandtschaftliche Beziehungen und eine offene Grenze gibt. Institutionalisierung ist notwendig, um aus Städtepaaren, die einander gewissermaßen den Rücken zuehren, Doppelstädte werden zu lassen, die ihre schwachen Kräfte zusammennutzen, um aus der Grenzlage das Beste zu machen. Da die Niederlegung der inneren Grenzen in den neunziger Jahren zum zentralen Projekt der Europäischen Union wurde,

Neu in Europa

13 Doppelstädte liegen nach der Erweiterung an den neuen EU-Binnengrenzen:

Deutschland/Polen:

Frankfurt (Oder)/Slubice, Görlitz/Zgorzelec, Guben/Gubin Tschechien/Polen: OeskoToin/Cieszyn, Náchod/Kudowa Zdrój

Italien/Slowenien:

Gorizia/Nova Gorica

Ungarn/Slowakische Republik:

Komárom/Komárno, Esztergom/Stúrovo, Hidasnémeti/Sena

Lettland/Estland: Valka/Valga

Österreich/Tschechien:

Gmünd/Ceska Velenice

Österreich/Slowenien:

Bad Radkersburg/Gornja Radgona

Ungarn/Slowenien:

Rédics/Lendava

hat sie diese Institutionalisierung mit finanzstarken Programmen wie INTERREG und PHARE CBC kräftig befördert. Nicht nur innerhalb des alten, westlich des einstigen Eisernen Vorhangs gelegenen, Europa wurden in den neunziger Jahren zwischen allen Doppelstädten bindende Verträge geschlossen, auch an der vormaligen Systemgrenze wuchs die Neigung, sich auf den Weg zur echten Doppelstadt zu begeben. Inwieweit die Institutionalisierung aber mit der Bildung einer grenzüberschreitenden Identität einhergeht, bleibt allerdings die Frage.

Das drängendste gemeinsame Problem stellte in der Regel die Lage am Fluss dar, die Wasserreinhaltung und der Hochwasserschutz, der Unterhalt und Bau von Brücken. Allerdings ist gerade in diesem Bereich wegen der hohen Kosten und der politischen Kompetenzen immer auch die Mitwirkung beider Regierungen nötig. Abwasserabereitung war eines der ersten Projekte der Doppelstädte Tornio-Haparanda und Valença-Tui. Die gemeinsame Kläranlage von Guben-Gubin, die sich in Gubin befindet, wurde mit erheblichen Mitteln vom Programm INTERREG II gefördert und auf der EXPO 2000 vorgestellt. Zwischen Narva und Ivangorod entwickeln sich die Dinge naturgemäß in umgekehrter Richtung, von der gemeinsamen Wasser- und Abwasserversorgung unter der Sowjeterschaft zu einem regelrechten Wasserkrieg im Jahre 1998. Damals stoppte das Wasserwerk in Narva die Lieferungen wegen heillosen Verschuldung der russischen Seite, woraufhin die Iwngoroder begannen, ihre ungeklärten Abwässer in den Fluss zu leiten. Die Lösung musste auf Regierungsebene verhandelt werden. Es

gibt eigentlich keine Zwillingstädte, in der nicht ein gemeinsames wasserwirtschaftliches Projekt im Gespräch ist.

Das Zusammenwachsen zu einem Stadtorganismus ungeachtet der trennenden nationalen Grenze ist ausdrückliches Ziel. Den Titel Euro-pastadt haben sich neben den Pionieren an den nördlichen und westlichen Grenzen auch zwei Städtepaare an der Oder-Neiße-Grenze auf ihre Fahnen geheftet. In allen diesen Fällen haben gemeinsame Körperschaften die grenzüberschreitenden Kompetenzen der Gemeinden zumindest teilweise übernommen. Alle Entscheidungen werden auf Grund völliger Gleichberechtigung und Autonomie der beiden Gemeinden getroffen, ohne Ansehen der Einwohnerzahl und Finanzkraft der Partner. Jedes andere Vorgehen würde das Vertrauen zerstören. Angesichts der vielfältigen Ungleichheit innerhalb jedes Städtepaars ist dieses Prinzip besonders wichtig.

Die Pioniere der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit klagen über die Unzulänglichkeiten des gesetzlichen Rahmens. Die gemeinsamen Körperschaften bleiben beschränkt in ihrer Entscheidungskompetenz. Ihre Entscheidungen müssen deshalb in der Regel von den jeweiligen Stadträten formell in Kraft gesetzt werden. Die Rechtsangleichung ist selbst innerhalb der Europäischen Union noch nicht hinreichend für eine solche enge Zusammenarbeit.

EURODE trägt die unterschiedlichen Rechtssysteme wie einen Mühlstein um den Hals und spricht von einem gewissen Maß an Anarchie, das an den nationalen Gesetzen vorbei praktiziert werden muss. Bei der Suche nach Lösungen befindet man sich tatsächlich in einem Laboratorium der europäischen Integration. Die Doppelstädte tragen so die Utopie der einen, grenzüberschreitenden Stadt in den Alltag. Auch diese Utopie ist ein Projekt der Eliten, sie ist es im Kleinen, wie die Europäische Union es im Größeren ist. Die Schicksale der Utopien entscheiden sich im Alltag. Wie stumpfsinnig und beharrend wäre der Alltag ohne Utopien? ■

Prof. Dr. Helga Schultz ist Inhaberin des Lehrstuhls für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Neuzeit der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) und Leiterin des Forschungsprojektes »Geschichte der deutsch-polnischen Grenzregion im Vergleich«. Der Text ist eine stark gekürzte Fassung ihres Vortrags »Doppelstädte in Europa«, gehalten auf der internationalen Tagung »Stadt – Grenze – Fluss«, die am 29. und 30.4. 2004 im Collegium Polonicum in Slubice stattfand. Veranstalter waren die Europa-Universität Viadrina, die Adam Mickiewicz Universität und die Heinrich-Böll-Stiftung.

GÉZA SÁPI

Die Donau-Doppelstadt

Wer die Donau auf der windigen Elisabethbrücke überquert, befindet sich innerhalb weniger Minuten in einem anderen Staat. Der Fluss trennt die ehemals vereinte Stadt in das slowakische Komárno und das ungarische Komárom. Dass man nach dem Überqueren der Grenze nicht unbedingt den Eindruck hat, sich in einem anderen Land zu befinden, liegt vor allem daran, dass auf beiden Seiten des Donauufers vorwiegend Ungarisch gesprochen wird. Hüben wie drüben leben überwiegend Menschen ungarischer Nationalität – und selbst die hier lebenden Slowaken sind der ungarischen Sprache meist mächtig.

Die Donau als Grenze besteht seit den Friedensverträgen nach dem Ersten Weltkrieg. Durch die Gründung des tschechoslowakischen Staates gelangte ein großer Teil ehemals ungarischen Gebietes an das Nachbarland. Heute ist das auf slowakischer Seite liegende Komárno mit seinen nahezu 40.000 Einwohnern etwa doppelt so groß wie seine Schwesterstadt. Gleichzeitig ist Komárno das wichtigste kulturelle Zentrum der in der Slowakei lebenden ungarischen Minderheit. In dem nach dem ungarischen Romantiker Mór Jókai benannten Theater finden ausschließlich Vorstellungen in ungarischer Sprache statt – für die BewohnerInnen beider Seiten. Die Bedingungen hierfür wurden erst vor kurzem durch die Unterzeichnung eines langfristigen binationalen Vertrages zur materiellen Förderung der kulturellen Zusammenarbeit der beiden Nationen geschaffen. Nachdem die slowakische Politik den kulturellen Bedürfnissen der ungarischen Minderheit lange skeptisch, ja misstrauisch, gegenüber stand, wurde im Zuge der EU-Erweiterung die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf vielen Gebieten verstärkt.

So werden in Komárno seit kurzem sogar die Sitzungen des Rathauses auf Ungarisch abgehalten – mit

Zustimmung der slowakischen Stadtabgeordneten. »Die Beziehungen zwischen den seit langem in der Stadt lebenden Slowaken und Ungarn sind sehr gut. Vorurteile gibt es wenige. Extreme Elemente finden sich jedoch immer. Sie spielen aber hier keine große Rolle«, sagt Mihály Mácza, der ehemalige Vizebürgermeister von Komárno.

Der Stolz der KomárnoerInnen ist die vor kurzem eröffnete ungarischsprachige Selye-János-Universität. An den drei Fakultäten wurden im ersten Jahr 300 StudentInnen immatrikuliert. Ziel ist es, ihre Zahl auf 2.000 NeueinsteigerInnen pro Jahr zu erhöhen. Trotz des eifrigen Kulturlebens hat die Stadt mit gravierenden wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Nach der Wende wurden große Industriebetriebe geschlossen. Die Arbeitslosenquote liegt zurzeit bei rund 25 Prozent. Viele versuchen daher, im ungarischen Komárom eine Anstellung zu finden, denn hier sieht die Situation ganz anders aus. Komárom hat sich in den letzten Jahren dank der Großinvestoren Audi und Nokia, die in der Umgebung ihre Produktionswerke errichteten, zur blühenden Wirtschaftsregion entwickelt. Die Betriebe locken Arbeitskräfte auch von jenseits der Donau an. Tagtäglich pendeln sie über die Brücke auf die ungarische Seite. Sprachbarrieren existieren nicht, und die Arbeitgeber freuen sich über die gut ausgebildeten Arbeitskräfte.

Durch die Aufnahme der Slowakei und Ungarns in die Europäische Union werden den beiden Städten Fördergelder zur gemeinsamen Stadtentwicklung zur Verfügung stehen. Schon jetzt liegen Pläne für eine neue Brücke fertig auf dem Tisch. Die alte Elisabeth-Brücke reicht allein nicht mehr aus, um den Andrang des grenzüberschreitenden Verkehrs zu bewältigen. ■

Géza Sági studiert Internationale Betriebswirtschaftslehre an der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt/Oder.

Transeuropäisches Netz

Die Grundlagen für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) wurden 1996 geschaffen. Vereinbart wurden gemeinschaftliche Leitlinien für den Ausbau von 58.000 km Fernstraßen, 70.000 km Schienen und 12.000 km Schiffswegenetz bis zum Jahr 2010. Besonderer Wert wurde dabei gelegt auf grenzüberschreitende Verbindungen, Beseitigung von Schwachstellen innerhalb der nationalen Netze, eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, einen umweltverträglichen Aus- und Aufbau des Verkehrsnetzes sowie homogene wirtschaftliche und soziale Bedingungen.

In der Umsetzung allerdings verhindert z.B. der gleichzeitige Ausbau parallel verlaufender Straßen, Schienennetze und Wasserstraßen eine abgestimmte und damit optimale Nutzung aller Kapazitäten. Auch werden die in den Leitlinien ausdrücklich verlangten Umweltverträglichkeitsprüfungen nicht wünschenswert umgesetzt. Umfassende Nutzen-Kosten-Analysen bleiben aus, so dass etwa enorme Summen in den TEN-Ausbau gesteckt werden, während sich die öffentlichen Verkehrsmittel aus Ressourcenmangel auf Ballungsräume konzentrieren müssen.

Links zum Thema:

EUROPÄISCHE UNION:

Trans-European Networks (TEN): http://europa.eu.int/comm/ten/index_en.html (englisch)

BUND:

<http://www.bundberlin.de/index.php?id=85&type=10>
http://vorort.bund.net/verkehr/themen/themen_41/themen_114.htm (z.T. englisch)

Binnenschiff- fahrt auf lebendigen Flüssen



Fotos auf dieser Seite: Manfred Krauß

Statt immer größerer Schiffe sind eine effizientere Logistik, geänderte Zuständigkeiten und Maßnahmen zum Hochwasserschutz nötig

VON BEATE LANGE
UND MANFRED KRAUSS

Naturnahe Flüsse und ihre Auen gehören zu den artenreichsten Naturräumen Europas. Flusslandschaften zählen inzwischen aber auch zu den am stärksten geschädigten Ökosystemen. In den letzten 150 Jahren wurden sie intensiv begründet, kanalisiert und mit Staustufen verbaut. So wurden eine dauerhafte Besiedlung der Flussauen und die bessere Nutzung der Flüsse durch die Schifffahrt möglich. Zugleich stieg jedoch mit der Verkleinerung der Auen durch Deiche die Hochwassergefahr, wie 1997 an der Oder und 2002 an der Elbe zu sehen war.

Dass es so wie bisher nicht weiter gehen kann, hat auch die EU er-

kannt und eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen zum Schutz von Natur und Gewässern erlassen. Viele naturnahe Flussabschnitte sind inzwischen nach der »Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie« (FFH) Bestandteil des europaweiten Schutzgebietssystems Natura 2000. Eine ökologische Verbesserung aller Gewässer wird durch die Wasser-Rahmenrichtlinie (WRRL) gefordert. Danach darf sich deren ökologische Qualität schon heute nicht weiter verschlechtern!

Investitionen ökologisch verfehlt

Dennoch und trotz der ökologisch dramatischen Folgen wird durch das Bundesverkehrsministerium der weitere Ausbau von Havel und Spree (Projekt 17), Elbe, Saale, Oder, Main, Weser und Donau für Binnen-

schiffe mit immer größeren Abmessungen und Tiefgang vorangetrieben.

Das verkehrspolitische Ziel dieser milliardenschweren Investitionen – die Verlagerung großer Teile des Güterverkehrs von der Straße auf das Wasser – wird dadurch allerdings nicht erreicht. Denn trotz eines explodierenden Wachstums des Güterverkehrs stagniert die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt – mit Ausnahme des Rheins, wo rund 80 Prozent der von ihr in Deutschland erbrachten Transporte stattfinden. Die Ursache für die negative Entwicklung liegt vor allem in der geringen Nachfrage und den systembedingten Nachteilen des Binnenschiffs. Dazu zählen die geringe Raumschließung, zusätzliche Umladekosten durch den meist notwendigen Transport

vom oder zum Hafen per LKW und die oft monatelangen Betriebsunterbrechung durch Niedrigwasser und Eisgang. Zudem geht der Trend weg von Massengütern hin zu leichtgewichtigen und höherwertigen Gütern, die immer häufiger in Containern transportiert werden. Diese müssen möglichst schnell zu festgelegten Zeiten (»Just in time«) beim Empfänger ankommen. Darauf hat sich die Binnenschifffahrt bislang nicht ausreichend eingestellt.

Für einen konkurrenzfähigen Containertransport sind heute moderne Umschlagseinrichtungen, eine ausgefeilte Logistik in Zusammenarbeit mit Bahn und LKW sowie gezielte Angebotsstrategien für ausgewählte Relationen – nicht aber ein immer größerer Tiefgang der Schiffe notwendig! Daher ist die Anpassung der Flüsse an immer größere Schiffe volkswirtschaftlich ineffizient und angesichts der Entwicklungen im Güterverkehr auch nicht geeignet, den Transportanteil der Binnenschifffahrt zu steigern. Aus ökologischen und verkehrspolitischen Gründen wäre es deshalb sinnvoll, die Binnenschifffahrt selbst gezielt so zu modernisieren, dass sie auf den vorhandenen Kanälen und Flüssen wirtschaftlich arbeiten kann. Die knappen finanziellen Ressourcen des Staates sind deshalb auf die Substanzsicherung und die ökologische Umgestaltung der vorhandenen Wasserstraßen zu konzentrieren.

Um die Anforderungen der WRRL umzusetzen, müssen mit einem Programm zum ökologischen Hochwasserschutz Überschwemmungsflächen zurückgewonnen, Deiche zurückverlegt und Flüsse und Auen renaturiert werden. Dazu bedarf es gemeinsamer Handlungsstrategien von Bund, Ländern und Kommunen. Dies ist mit den derzeitigen ineffizienten, sich gegenseitig behindernden Verwaltungsstrukturen nicht möglich. Dafür müssen die Zuständigkeiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie der Naturschutz- und Wasserwirtschaftsverwaltungen der Länder neu geordnet werden. ■

Beate Lange und Manfred Krauß sind Mitarbeiter im BUND-Projekt Binnenschifffahrt. Nähere Informationen dazu unter http://vorort.bund.net/verkehr/themen/themen_6/themen_6.htm.

ALEXANDER ZINKE

AN DER SCHÖNEN BLAUEN DONAU

Mit 2.780 km ist die Donau der zweitlängste Fluss Europas. 13 Staaten mit 81 Millionen AnwohnerInnen teilen sich das 801.463 km² große Einzugsgebiet. Die Donau ist Bindeglied für einen sehr reichhaltigen Kultur- und Wirtschaftsraum, der von Mittel- bis Südosteuropa reicht und sechs EU-Mitgliedsstaaten sowie drei Beitrittskandidaten umfasst. Mit den Alpen und den Karpaten, der Puszta, dem Karst und dem Donaudelta verfügt der Donauraum über bedeutende Naturlandschaften mit einem noch sehr reichen Naturinventar, ist aber seit über 150 Jahren auch eine Region extremer Umwelteingriffe. Tausende großer und kleiner Staudämme wurden gebaut, die Flussläufe begründet, kanalisiert und umgeleitet. Zahllose Feuchtgebiete wurden trockengelegt, 80 Prozent der Donauauen sind dabei verloren gegangen. Nicht oder nur unzureichend gereinigte Abwässer aus Kommunen und Landwirtschaft machen die Donau zum größten Verschmutzer des Schwarzen Meeres.

Eine Trendwende in Richtung ökologischem Gewässermanagement setzte Anfang der neunziger Jahre ein und veränderte die Gewässerpolitik aller Donaustaaten. Einen großen Anteil an der verbesserten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit haben die 1994 unterzeichnete Donauschutzkonvention und deren begleitende Förderungsprogramme durch UNDP/GEF (Global Environment Facility bis 2007) und EU-PHARE. Heute hat die eng koordinierte Arbeit der IKSD (Donauschutzkommission) mit dem Sekretariat in Wien weltweiten Modellcharakter für erfolgreiches Einzugsgebietsmanagement.

Unbestritten ist mittlerweile, dass Flussrenaturierungen positive Auswirkungen auf die Hochwasser-Retention und Nährstoffrückhaltung haben, weshalb solche Programme auch politisch attraktiv sind. Das österreichische Living-Rivers-Programm (1998-2000) war ein viel beachtetes Modellvorhaben, wurde aber inzwischen – trotz des Donauhochwassers 2002 – stark reduziert. Die WWF River-Watch-Kampagne bilanzierte Anfang 2004 sogar 80 km Rodungen der Ufervegetation an 23 Flüssen. Auf politischer Ebene ist die Hochwasserpolitik in Österreich noch kaum verbreitet, obwohl Erkenntnisse und Handlungsbedarf unbestritten sind.

Aufgrund der großen Reformdynamik unter den Regierungen der EU-Beitrittsländer ist zu erwarten, dass diese schon bald die Messlatten für die Umsetzung (umwelt-)politischer Reformen höher legen werden. Das gilt etwa für integrierte Flussgebietsprogramme, denn Länder wie Rumänien, Slowenien oder Ungarn gehen die Umsetzung der EU-Wasser- und Habitatsrichtlinien inzwischen mit großem Elan an. Das wird die alten EU-Mitglieder schon in einigen Jahren in Erstaunen versetzen. ■

Alexander Zinke ist Umwelt-Konsulent mit Sitz in Wien und arbeitet seit 1989 in integrierten Gewässermanagementprojekten im gesamten Donauraum.

Gemeinsame Flussdeklaration

Den Auftakt des EU-Projekts »Flüsse verbinden« bildete im Herbst 2003 die von der Heinrich-Böll-Stiftung Brandenburg und dem BUND Berlin organisierte internationale Konferenz »Flüsse in Mittel- und Osteuropa – ökologische Perspektiven für das transEuropäische Netzwerk für Verkehr (TEN)«. 120 TeilnehmerInnen aus Deutschland, Frankreich, Polen, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Rumänien und Brüssel hinterfragten in Potsdam die massiven Ausbaupläne der Flüsse und verabschiedeten eine gemeinsame Deklaration, die wir im Auszug dokumentieren.

Natürliche Flusslandschaften sind unser Kapital
Flüsse und ihre Flusslandschaften zählen zu den sensibelsten und zugleich auch artenreichsten Ökosystemen Mitteleuropas. Auf Grund vielfacher Nutzung durch Siedlungen, Industrie, Verkehrswege und Bewirtschaftung durch intensive Landwirtschaft sowie durch Wasserkraftanlagen sind rund 80 Prozent der Flussauen verloren gegangen. Auch der Ausbau der Flüsse zu Wasserstraßen hat die Hochwassergefahr verstärkt und zusätzlich die Artenvielfalt stark reduziert. Trotzdem sind die natür-

lichen Flusslandschaften in Mitteleuropa die Lebensadern der Region und stellen eine wichtige Grundlage der dort lebenden Bevölkerung dar.

Flüsse und deren Ausbauplanungen zu Wasserstraßen auf nationaler und EU-Ebene

In Kenntnis der Planungen über den Ausbau entlang mehrerer Flüsse in Mitteleuropa zeigen sich die TeilnehmerInnen der Konferenz besorgt über

– das TEN (transEuropäisches Netzwerk für Verkehr) der Europäischen Union, das auf den weiteren Ausbau der Flüsse setzt, wie z.B. der Donau auf 1.000 Flusskilometer,

– die Favorisierung für den Bau des Donau-Oder-Elbe Kanals in der Tschechischen Republik, Österreich und der Slowakei,

– den nach wie vor existierenden großen Druck in Deutschland für einen weiteren Ausbau von Elbe, Saale, Havel/Spree, Oder und Donau,

– das polnische Gesetz zur Modernisierung des Oder-Wassersystems, mit dem ein massiver Ausbau der Oder verbunden ist.

Die KonferenzteilnehmerInnen fordern: – Das von der Wasser-Rahmenrichtlinie geforderte Verschlechterungsverbot für Gewässer und die Zielsetzung des Errei-

chens eines »guten ökologischen Zustands« über ein integriertes Flussgebietsmanagement muss auch entlang der großen Flüsse in Mitteleuropa eingehalten werden.

– Keine nationalen oder EU-Mittel sollten für den Bau von (Teil)strecken des TEN zur Verfügung gestellt werden, solange keine unabhängige Kosten/Nutzen-Analyse von allen möglichen Varianten gemacht wurde.

– Um den guten Zustand der Flüsse zu bewahren und zu entwickeln, fordern wir eine umweltverträgliche Binnenschifffahrt. Wir gehen von dem Grundsatz aus, dass die Maße der Schiffe den Flüssen anzupassen sind und nicht umgekehrt.

– Statt per Binnenschiff soll der Transport in Mittel- und Osteuropa vor allem über das ausgedehnte Schienennetz erfolgen. Die dafür notwendige Instandsetzung der Bahn-Infrastruktur ist ökonomisch sinnvoller und ökologisch verträglicher als ein Ausbau der Flüsse.

Potsdam, den 8.11.2003

Die Deklaration im vollständigen Wortlaut findet sich unter www.fluesseverbinden.net und auf der CD-ROM (Bestelladresse: siehe letzte Seite).



Internationalpark Unteres Odertal

Grenzübergreifender Hochwasser- und Naturschutz

VON ROMUALD BURYN

Die Geschichte der Flüsse ist meist ein Versuch, die Natur zu zähmen und urban zu machen. Auch die Oder wurde im Verlauf ihrer Geschichte nachhaltig negativ beeinflusst. So führten Begradigungen, Eindeichungen, Befestigungen und Durchstiche sowie die Schaffung eines Kanals im Unteren Odertal und die Einpolderung der Flussauflage seit Beginn des 20. Jahrhunderts zu einer Laufverkürzung des Flusses um knapp ein Viertel und zu einer Reduzierung der Überschwemmungsflächen um knapp 80 Prozent.

Mit den Schutzbestrebungen im unteren Odertal wird seit einiger Zeit der Versuch unternommen, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen. Bereits 1992 unterzeichneten die Umweltminister Polens und Deutschlands sowie des Landes Brandenburg und der Woiwode von Szczecin eine Erklärung zur Schaffung eines grenzüberschreitenden Schutzgebietes im unteren Odertal. Mit der Gründung des Nationalparks Unteres Odertal im Jahre 1995 wurde dieser Beschluss in nationales Recht umgesetzt. Beiderseits der Grenze wurden damit ca. 120.000 ha Land und Wasser unter Schutz gestellt. Ein deutsch-polnischer Programmrat aus Vertretern der Unterzeichner begutachtet und koordiniert heute die Entwicklung des Internationalparks. Die Schutzgebietsverwaltungen pflegen freundschaftliche und vor allem unbürokratische Kontakte.

Die Fortentwicklung des Internationalparks basiert auf dem europäischen Schutzgebietssystem Natura 2000, das die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union verpflichtet, geeignete Schutzgebiete auszuweisen. Für grenzüberschreitende Flüsse ergibt sich aus der Wasser-Rahmen-Richtlinie eine Verpflichtung

zu enger, flussgebietsbezogener Koordination und zur Kooperation der Anrainer-Staaten. Die wesentlichen Ziele sind die Verbesserung des Zustandes der Gewässer, die Sicherung einer nachhaltigen Wassernutzung, der Schutz der von Gewässern abhängigen Lebensräume sowie die Milderung der Auswirkungen von Überschwemmungen und Dürren. Bis 2015 soll so ein »guter Zustand« aller Gewässer und bis 2020 die Einstellung aller gefährlichen Emissionen erreicht werden.

Im Nationalpark Unteres Odertal verfolgt das Land Brandenburg derzeit eine Reihe von Maßnahmen zur Renaturierung. So wurden 1995 zehn Prozent des Nationalparks als so genannte Schutzzone I festgesetzt. Diese Gebiete werden nicht wirtschaftlich genutzt und bleiben mit Ausnahme des Hochwasserschutzes der natürlichen Entwicklung überlassen. 2004 wurden weitere 220 ha als Schutzzone-I-Gebiete von der Landesregierung bestätigt, zusätzliche 1.400 ha sind derzeit im Verfahren.

Die größte Bedrohung für den Fluss stellt gegenwärtig das polnische Flussausbau-Programm Odra 2006 dar. Es sieht neben der Errichtung von Staubecken und Staustufen bis in den Bereich des unteren Odertals massive Uferbefestigungen und damit eine Zerstörung der natürlichen Uferbereiche vor. Auch die Wiederinstandsetzung und der Ausbau der Buhnen, die Verfüllung der Bühnenzwischenfelder, die Vertiefung der Altarme und die Eingriffe in die natürliche Vegetation des Landschaftsschutzparks Unteres Odertal hätten katastrophale ökologische Auswirkungen. Eine solche Zerschneidung und Denaturierung des Flusses ist mit EU-Recht nicht vereinbar. ■

Romuald Buryn ist Diplom-Biologe und seit 1997 Leiter des Nationalparks Unteres Odertal: www.unteres-odertal.de



Straßenbahnen in der Karlsruher Fußgängerzone
Foto: dpa

ÖPNV als Erfolgsmodell

In Karlsruhe und Umgebung sorgen moderne Stadtbahnen für hohe Fahrgastzahlen

VON OLIVER GLASER

Hier der Stadtverkehr, dort der Regionalverkehr – durch Schnittstellen verbunden, aber nicht miteinander verwoben. So präsentiert sich bis heute der öffentliche Nahverkehr in vielen Ballungsräumen. Ganz anders ist die Situation im badischen Karlsruhe. Hier hatte sich der Gemeinderat in den sechziger Jahren bewusst für den Ausbau der Straßenbahn ausgesprochen. Zug um Zug wurden die Strecken auf eigene Bahnkörper verlegt, Vorrangschaltungen an den Ampeln sicherten die »eingebaute Vorfahrt« für neue moderne Straßenbahnfahrzeuge. Ein derart leistungsfähiges Streckennetz war die Grundvoraussetzung für das »Karlsruher Modell«: die Verknüpfung bestehender Eisenbahnstrecken mit dem Netz der Straßenbahn.

Gegen den Trend der Zeit wurde damals die heruntergewirtschaftete Eisenbahnstrecke ins nahe Albtal nicht stillgelegt, sondern grundlegend saniert und mit dem städtischen Straßenbahnnetz verknüpft. »Umsteigefrei vom Karlsruher Marktplatz mitten in den Schwarzwald« hieß das Motto schon in den Sechzigern und bald folgte die Verlängerung in den Karlsruher Norden über die »Hardtbahn«. Als S1 ist diese Linie heute eine der wichtigsten im gesamten Stadtbahnnetz, verbindet sie doch große Siedlungsgebiete mit der Karlsruher Innenstadt und erschließt damit umsteigefrei nahezu alle wichtigen Ziele des Oberzentrums. Auf dem Weg in die Stadt wechselt der Zug jedoch

unbemerkt seine Funktion: Während er auf den Außenstrecken nach dem Regelwerk der Eisenbahn (EBO) fährt, mit relativ hohen Geschwindigkeiten und moderner Signaltechnik, gilt in der Stadt die Betriebsordnung für Straßenbahnen mit geringeren Geschwindigkeiten und kurzen Haltestellenabständen. Beflügelt von den erheblichen Fahrgastzuwächsen auf der S1, entstand die Idee, das Umland mit weiteren Stadtbahnlinien zu erschließen, boten sich doch hierfür die von der Stilllegung bedrohten Strecken der DB an.

Per Stadtbahn zum Langlauf

Eine Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz lag nahe, doch stellte sich – im Gegensatz zur Altbahn – das Problem unterschiedlicher Stromsysteme. Die Straßenbahn fährt mit Gleichstrom, während die DB Wechselstrom benutzt. Um mit einem Fahrzeug auf beiden Netzen fahren zu können, entwickelte die AVG in Zusammenarbeit mit der Industrie einen Stadtbahnwagen, der sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom betrieben werden kann.

Nachdem alle technischen und rechtlichen Hürden beseitigt waren, konnte 1992 zwischen der Karlsruher Innenstadt und Bretten schließlich die erste 2-System-Stadtbahnlinie eingeweiht werden. Herzstück dieser neuen Verbindung war die Systemwechselstelle, die das Eisenbahn- von dem Straßenbahnnetz trennt. An dieser Stelle schaltet das Fahrzeug selbstständig und für den Fahrgast fast unmerklich von Gleich- auf Wechselstrom um. Neue

Haltepunkte, bequeme Fahrzeuge, dichte Taktfolge, lange Betriebszeiten und die umsteigefreie Verbindung in die Karlsruher Innenstadt brachten einen durchschlagenden Erfolg. Von einem Tag auf den anderen stieg die Fahrgastzahl von 2.000 auf 8.000 Personen an, heute befördert die Stadtbahn täglich 16.000 Fahrgäste auf der einst von der Stilllegung bedrohten Strecke. Mit Einführung einheitlicher Tarif- und Verbundstrukturen konnte das regionale Stadtbahnnetz binnen zehn Jahren auf über 500 km Streckenlänge anwachsen.

Auf den Zielflehen der Bahnen liest man mondäne Namen wie Baden-Baden oder Bad Wildbad, man fährt zum Langlauf nach Freudenstadt und zur Weinprobe ins Kraichgau. Heilbronn entschied sich gar für eine neue Straßenbahnstrecke in die Innenstadt.

Das Karlsruher Modell zeigt auch den wirtschaftlichen Erfolg, den eine Verkehrswende mit sich bringt. Die Fahrgastzahlen haben sich vervielfacht und der Kostendeckungsgrad ist einer der höchsten in Deutschland. Saarbrücken und Kassel sind dem Beispiel mittlerweile gefolgt und auch aus anderen Teilen der Welt kommen Verkehrsexperten nach Karlsruhe, um sich über das innovative Stadtbahnkonzept informieren zu lassen. ■

Oliver Glaser ist Projektleiter bei der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) und den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK). Der hier abgedruckte Beitrag stellt eine stark gekürzte Fassung seines Vortrages »Zukunft für Mobilität zwischen Stadt und Region« auf dem Verkehrswendekongress am 3. April in Mainz dar.

INTELLIGENTE LOGISTIK

VON PETER KLAUS

Angesichts kaum vermehrbaren, in Teilbereichen schon jetzt überbeanspruchter Ressourcen an Verkehrsraum, Energie und Belastbarkeit der Ökosysteme ist die erfolgreiche Auseinandersetzung mit Verkehrsaufkommen zu einer der großen Herausforderungen unserer Zeit geworden. Welche Möglichkeiten ergeben sich hier durch »intelligente Logistik«? Bisher ist das Bewusstsein, dass es solche Möglichkeiten gibt, welche Hebelwirkung sie entfalten könnten und wie diese durch verkehrs-, wirtschaftspolitische und unternehmerischen Aktivitäten verstärkt werden könnten, noch sehr wenig ausgeprägt. Dabei werden heute schon in vielen Wirtschaftsbranchen neue intelligente Konzepte der Bündelung kleinstückiger, auch terminkritischer Gütertransporte, z.B. in der Form von »Inbound-Logistik«-Systemen

der großen Einzelhandelsorganisationen, durch intelligente »Clusterbildung« von transportintensiven Zulieferungen für die Automobilindustrie in unmittelbarer Nähe von Montagewerken oder durch »Cross-Docking«-Konzepte erfolgreich realisiert. Die gezielte geförderte Übertragung solcher Konzepte auf verkehrssensitive Branchen wie z.B. die Bauwirtschaft, die Möbelindustrie und das Handwerk könnte zu erheblichen Reduzierungen führen und die Entstehung von Logistik-Netzwerkstrukturen ermöglichen. In denen können dann – zumindest partiell – mehr Schienen- und Wasserstraßentransporte möglich werden. Auch die aktive Verbesserung der Logistik der Verkehrsunternehmen, z.B. durch »kooperatives Transportmanagement« zwischen Unternehmen mit ähnlichen Beschaffungs- und Verteilungsstrukturen, die zu höheren Auslastungen von Fahrten führen, oder die Verbesserung der Verkehrsflüsse auf Straßen und Schienen durch Harmonisierung von Geschwindigkeiten und dichtere »Packung« von Ladung und Fahrzeugen eröffnen Entlastungspotenziale, die weit größer einzuschätzen sind, als – mitunter gut gemeinte, aber den wirtschaftlichen und logistischen Anforderungen krass entgegen laufende – Verlagerungsmaßnahmen auf Schiff und Schiene. Als wichtige kurzfristige Maßnahme ist es dazu notwendig, neue Messgrößen, die die Verkehrsbelastungen besser erfassen, in die öffentliche und politische Diskussion einzuführen.

Prof. Dr. Peter Klaus ist Inhaber des Lehrstuhls für Logistik und Betriebswirtschaftslehre der Universität Nürnberg.

Schutzgebiete im Internet

NATURA 2000

Das europaweite Programm Natura 2000 umfasst ein Netz von mehr als zehntausend Schutzgebieten (360.000 km²) und dient dem Erhalt besonderer Tier- und Pflanzenarten sowie schutzwürdiger Lebensräume. Dieses Netz wird von allen europäischen Mitgliedsstaaten nach gleichen Rahmenbedingungen eingerichtet. Alle Mitgliedsländer haben mit ihrem Beitritt zur Europäischen Union zugesichert, dass die Natura-2000-Gebiete in ihrer Funktionalität nicht verschlechtert werden. Bei der Sicherung und Weiterentwicklung der Schutzgebiete sollen wirtschaftliche, kulturelle und regionale Anforderungen berücksichtigt werden.

Bundesamt für Naturschutz:
www.bfn.de/03/0303.htm

Europäische Union, Nature and Biodiversity Homepage (englisch):
<http://europa.eu.int/comm/environment/nature/home.htm>

DESSAU-WÖRLITZER GARTENREICH

Die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entstandene Anlage gilt als frühester und größter Landschaftsgarten nach engli-

schem Muster auf dem Kontinent und stellt eine Enzyklopädie des deutschen und internationalen Geisteslebens dar. Bildung, Freiheit und Recht auf individuelles Glück sind Grundwerte der hier wirksam werdenden Ideenwelt. Auf Grund seiner kulturhistorischen Bedeutung wurde das Dessau-Wörlitzer Gartenreich in die UNESCO-Liste der Kulturdenkmäler von außergewöhnlichem und universellem Wert aufgenommen.

Freunde des Dessau-Wörlitzer Gartenreiches
www.gartenreich.info

LEBENDIGER RHEIN – FLUSS DER TAUSEND INSELN

Die akute Vergiftung des letzten Jahrhunderts hat der Rhein weitgehend überstanden, aber der rigorose Ausbau zur Wasserstraße hat ihm seine Vielfalt und Dynamik genommen und zu einer starken Verarmung des Lebensraumes Rhein geführt. Anhand von 15 Modellprojekten zeigt der NABU auf, wie an der meistbefahrenen Binnenwasserstraße Europas mehr Raum für Flussnatur geschaffen werden kann.

Internetseite des NABU zum Projekt:
www.lebendiger-rhein.de

Die Zeichen stehen auf Bio

Nicht nur in Deutschland sorgen geänderte politische Rahmenbedingungen für Zuwachsraten beim Ökolandbau

VON ULRIKE HÖFKEN

Zuletzt verzeichnete die Branche ein Flächenwachstum von 5 Prozent in Deutschland. Von den 390.000 Höfen bewirtschaften immerhin 16.500 Betriebe 4,3 Prozent der landwirtschaftlichen Fläche nach den strengen ökologischen Kriterien. Auch der Handel mit Öko-Produkten boomt. Nach 4 Prozent Wachstum im Jahr 2003 melden der Lebensmittelhandel und der Naturkosthandel 2004 wieder Zuwachsraten zwischen 5 und 10 Prozent. Wer also heute in Deutschland auf ökologischen Landbau und den Markt für Bio-Lebensmittel setzt, der setzt auf eines der wenigen Wachstumssegmente auf dem Lebensmittelmarkt. In Berlin erreicht der Biohandel schon 15 Prozent Anteil am Lebensmitteleinzelhandel.

Auch in den mittel- und osteuropäischen Ländern ist die Entwicklung oft positiv. Der Flächenanteil des Öko-Landbaus beträgt in Tschechien bereits 6 Prozent, in Slowenien 4 Prozent und in Estland 3,5 Prozent. Das starke Flächenwachstum begann Mitte der neunziger Jahre und steht in Zusammenhang mit der Aufnahme vieler Staaten in die Drittlandsliste der EU, was die Exporte in die EU erleichtert. Ein Großteil der Produkte wird seitdem exportiert, auch weil das Öko-Bewusstsein auf den Heimatmärkten nicht sehr verbreitet ist. So werden in Tschechien etwa 70 Prozent, in Ungarn und der Slowakei sogar 90 Prozent der biologischen Erzeugnisse exportiert.

Nach einer Untersuchung des Fachbereichs Agrarmarketing an der HU Berlin sehen deutsche Bio-KonsumentInnen diese Entwicklung positiv: Sie erwarten geringere Preise und ein breiteres Warenangebot. Ein Großteil der Befragten zweifelt aber an den entsprechenden Kontroll-

systemen, obwohl die neuen Mitgliedsstaaten die europäischen Richtlinien und Gesetze ohne Übergangsergelungen übernehmen mussten.

Europäischer Rückenwind

Den heimischen ÖkobäuerInnen bereitet die Konkurrenz aus den neuen EU-Ländern Sorge. Auch weil viele Länder hier einen wachsenden Exportmarkt identifiziert haben. So will Tschechien den Anteil seines Ökolandbaus bis 2010 auf 10 Prozent annähernd verdoppeln. Ungarn plant ähnliches. Von dem wachsenden Bio-Markt in Deutschland soll aber auch die heimische Landwirtschaft profitieren. Gefragt ist deshalb eine Strategie, mit der VerbraucherInnen stärker an regionale Produkte gebunden werden. Mit dem Förderprogramm »REGIONEN AKTIV – Land gestaltet Zukunft« des Bundesverbraucherministeriums werden hier wertvolle Erfahrungen gesammelt.

Eine wesentliche Voraussetzung für die positive Entwicklung in Deutschland ist das 2001 durch Renate Künast eingeführte Biosiegel. Bis Ende 2004 haben sich bereits 24.000 Produkte registrieren lassen. Seit 2002 existiert zudem das Bundesprogramm Ökologischer Landbau. Es verfolgt das Ziel, mit einer gezielten Unternehmensunterstützung und Verbraucheraufklärung eine ausgewogene Entwicklung von Angebot und Nachfrage an Erzeugnissen des ökologischen Landbaus zu befördern.

Positiv für den Ökolandbau wirkt auch die EU-Agrarreform vom Sommer 2003 (Luxemburger Beschlüsse). Die Direktzahlungen aus Brüssel werden damit in den nächsten Jahren nicht mehr an die Produktionsmengen, sondern an die bewirtschaftete Fläche gekoppelt. Der einzelne Bauer, die einzelne Bäuerin kann sich so für eine ökologische Produktionsweise entscheiden – die weniger Ertragsmenge abwirft – ohne die früheren Nach-

teile zu erleiden. Zusätzlich gibt es seit 2004 einen EU-Aktionsplan zur Förderung der ökologischen Landwirtschaft und von ökologisch erzeugten Lebensmitteln.

Das alles sind Meilensteine in einer zuweilen stürmischen Entwicklung! Das Ziel ist klar: Der momentane Marktanteil des Ökolandbaus von 4,3 Prozent in Deutschland soll auf 20 Prozent gesteigert werden. Die politischen Rahmenbedingungen dafür wurden geschaffen, damit das entsprechende Potenzial realisiert werden kann. Die EU-Agrarkommissarin Fischer-Boel hat gerade erst auf der Grünen Woche in Berlin deutlich gemacht, dass die Reformpolitik fortgesetzt wird und sich die Landwirtschaft verstärkt auf den Markt ausrichten muss. Die bisherigen Nischen werden in diesem Zusammenhang an Bedeutung gewinnen. Damit hat der Ökolanbau in Deutschland gute Chancen, die 20 Prozent-Marke zu erreichen. ■

Ulrike Höfken ist Agraringenieurin und seit 1998 stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft sowie verbraucher- und agrarpolitische Sprecherin der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Im Rahmen des Projektes »Flüsse verbinden europäische Regionen« wurden verschiedene Veranstaltungen zum Thema Ökolandbau durchgeführt. Weitere Informationen hierzu auf der Internetseite www.fluesse-verbinden.net in der Rubrik Verbraucherschutz.



Fotos: dpa

Bald Gen-Mais in Polen?

Der Strukturwandel der polnischen Landwirtschaft bereitet GVO-Pflanzen den Boden

VON PETER STRATENWERTH

Verglichen mit seinen westlichen Nachbarn ist Polen ein Agrarland: Über 90% der Landesfläche sind ländliche Regionen, mehr als ein Fünftel der Bevölkerung lebt direkt von der Landwirtschaft, die Hälfte von ihnen wirtschaftet in bäuerlichen Kleinbetrieben. Doch auf den insgesamt 18 Millionen Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche werden nur vier Prozent des Bruttosozialproduktes erwirtschaftet.

Auch vor diesem Hintergrund wird die Einführung von transgenetisch modifizierten Pflanzen in der polnischen Landwirtschaft unter WissenschaftlerInnen schon länger diskutiert. Nachdem die EU im Herbst grünes Licht für den kommerziellen Anbau einiger GVO-Pflanzen gegeben hat, wird diese Frage dringender. Konzerne wie Monsanto, Bayer, Syngenta u.a. haben ein Interesse daran, ihren Markt an patentierten und zu Herbizidresistenz modifizierten Pflanz-

en in Mitteleuropa auszubauen. Verglichen mit Westeuropa müssen sie dabei nur mit geringem Widerstand rechnen. Seit Anfang September werden im polnischen Saatgutkatalog bereits GVO-Maissorten spanischer und französischer Firmen angeboten. Der polnische Landwirtschaftsminister Wojciech Olejniczak hat nach Angaben aus dem Ministerium die neue technische Errungenschaft vorbehaltlos als Chance für Polen begrüßt. ExpertInnen des Landwirtschafts- und Umweltministeriums regen jedoch zum gründlicheren Nachdenken an.

Druck auf Betriebe wächst

Polen ist nicht mehr das Agrarbilligproduktionsland, das es einmal war. Die ländlichen Regionen befinden sich im Umbruch, ein Strukturwandel ist unumgänglich. Preise und Löhne sind in den letzten 15 Jahren um das Zehnfache gestiegen – die Preise für viele Agrarprodukte stagnieren jedoch. Der Strukturwandel und das Erreichen westlicher Standards verlangen von den

BäuerInnen, ihre Betriebe ständig zu vergrößern, auszubauen und zu modernisieren. Kredite werden aufgenommen, neue Abhängigkeiten werden geschaffen – der Druck von allen Seiten steigt.

Viele LandwirtInnen werden sich aufgrund dieser Zwänge gerne von GVO-Saatgut überzeugen lassen. Heute beziehen sie nur 7% ihres Saatgutes von Saatgutfirmen (in Deutschland: 80%). Der Rest ist eigene Nachzucht, worin eine Hauptursache für die kleinen Erträge gesehen wird. LandwirtInnen, die expandieren wollen, sind jedoch auf große Erträge angewiesen. Doch wer wird in Zukunft die Marktlücke im Saatgutgeschäft füllen: finanzschwache polnische Saatgutfirmen oder amerikanische und internationale Saatgutkonzerne?

Der polnische Ökoproduzentenverband hat bis heute Schwierigkeiten, sich zu organisieren. Daher wird er es schwer haben, in Polen GVO-freie Zonen nach westlichem Vorbild durchzusetzen. Einen großen Erfolg konnte die Organisation ICPPC (International Coalition to protect Polish Countryside) erzie-

len. Sie überzeugte den Rat der Wojewodschaft Karpaten davon, ihre gebirgige Wojewodschaft im südöstlichsten Zipfel Polens zur GVO-freien Zone zu erklären. Solche Ansätze werden aber vermutlich in anderen Wojewodschaften Polens, in denen intensiverer Ackerbau betrieben wird, bedeutend schwerer durchzusetzen sein.

Bleibt zu hoffen, dass die ÖkobäuerInnen in Polen die Hürden bei der Organisation ihres Verbandes bewältigen und gemeinsam noch stärker auftreten können, als sie es in vielen Einzelinitiativen jetzt schon tun. Immer wichtiger wird auch die Zusammenarbeit mit Konsumenten- und Umweltschutzorganisationen sowie mit Organisationen im Ausland. ■

Peter Stratenwerth lebt als Auslandsschweizer seit 15 Jahren in Polen und betreibt einen ökologischen Hof mit Getreide- und Milchverarbeitung. Der oben stehende Text ist eine gekürzte Version seines Vortrags auf der Veranstaltung »Gentechnikfreie Landwirtschaft im erweiterten Europa – Perspektiven grenzübergreifender Zusammenarbeit« am 30. Oktober 2004 in Eberswalde.

EU-Internetlinks

EU-Erweiterung
Informationen der Europäischen Kommission über die neuen Mitgliedsstaaten und den weiteren Erweiterungsprozess: <http://europa.eu.int/comm/enlargement>

Europäische Kommission
www.europa.eu.int
Die offizielle EU-Homepage der Europäischen Kommission ist die zentrale Startseite zu Institutionen und Politikbereichen der EU sowie zu zahlreichen offiziellen Informationen und Dokumenten der Gemeinschaft. Sie bietet Verweise auf Struktur, Aufbau und Arbeitsweise der Kommission sowie Zugang zu Dokumenten. Diese Startseite ermöglicht auch den Zugang zu den einzelnen Generaldirektionen und Diensten der Europäischen Kommission, die ihrerseits wieder Ausgangspunkt für die Recherche nach politikfeldorientierten Informationen sind.

Europäisches Parlament
www.europarl.eu.int
Die Seite bietet eine Fülle von Dokumenten und umfangreiche Informationen zu Aufgaben und Aktivitäten des Europäischen Parlaments und der Abgeordneten.

Europäischer Bürgerbeauftragter
www.euro-ombudsman.eu.int
Informationen des Europäischen Bürgerbeauftragten mit Verweisen auf Entscheidungen, Aktivitäten, entsprechende nationale Instanzen sowie Petitionen und Beschwerdemöglichkeiten.

Adressen für EU-Informationen vor Ort
Verzeichnis der Einrichtungen und Initiativen, die im Rahmen der Informations- und Kommunikationspolitik der Europäischen Kommission tätig sind: Nationale Informationszentren, InfoPoints, Foren im ländlichen Raum, Europäische Dokumentationszentren, Euro-Info-Zentren, EG-Beratungsstellen, Referenten-Team Europe, Information für die BürgerInnen: <http://europa.eu.int/comm/relays/edcde.htm>

Europa in den Mitgliedsländern
Vertretungen der Europäischen Kommission in Deutschland: Unter den Linden 78, 10117 Berlin, Tel. 00 49 (30) 2280-29 00 in Österreich: Kärntner Ring 5-7, 1010 Wien, Tel. 00 43 (1) 516 18-0 in den Niederlanden: Korte Vijverberg 5, 2513 AB Den Haag, Tel. 00 31 (70) 313 53 00

Weitere Informationen und Links unter www.fluesse-verbinden.net

Nach der Erweiterung ist vor der Erweiterung: Zur Rolle der EU-Nachbarschaftspolitik im südlichen Kaukasus

VON WALTER KAUFMANN

Politische Zerrissenheit

Mit der 2007 anstehenden Erweiterung der Europäischen Union um Rumänien und Bulgarien sowie durch einen evtl. Beitritt der Türkei werden Georgien, Armenien und Aserbaidschan direkte Nachbarn der EU. Diese hat darauf mit der Aufnahme der drei Länder in die »Europäische Nachbarschaftspolitik« und mit der Ernennung eines Sonderbeauftragten für den Südkaukasus reagiert.

Damit rückt eine faszinierende Region an die EU heran, deren Gesellschaften sich selbst als ureuropäisch betrachten und über viele kulturelle und historische Bindungen an Europa verfügen. Zugleich bildet die Region südlich des Kaukasus eine kulturelle und geostrategische Brücke zwischen Europa und dem Kaspischen Raum sowie dem Mittleren Osten. Insbesondere Aserbaidschan kann dabei als säkularem Staat mit islamischer Bevölkerung, der sich nach Europa orientiert, aber über vielfältige Verbindungen nach Zentralasien verfügt, eine besondere Mittlerfunktion zukommen.

Im Bewusstsein seiner BewohnerInnen und seiner politischen Eliten bildet der Südkaukasus allerdings keine Region. So sehr die massiven Probleme miteinander zusammenhängen und aufeinander einwirken – von den Auswirkungen des Tschetschenienkriegs im Norden über die ungelösten ethnopolitischen Konflikte im Süden, die Probleme mit Drogen-, Waffen- und Menschenhandel bis zur Bedrohung des einzigartigen Ökosystems Kaukasus – regionale Perspektiven und Zusammenarbeit scheitern bislang fast immer an der politischen Zerrissenheit zwischen den drei Staaten und den drei nicht anerkannten de-facto-Staaten, die sich nach den Kriegen in der ersten Hälfte der 90er Jahre aus der südkaukasischen Erbmasse der Sowjetunion gebildet haben. So bestehen zwischen Aserbaidschan und Armenien sowie der von Armenien unterstützten de-facto-Republik Berg-Karabach in Aserbaidschan ebenso wie zwischen Georgien und den nach dem Bürgerkrieg abgespaltenen Republiken

Abchasien und Südossetien immer noch lediglich Waffenstillstände.

Zudem ist die Region Schauplatz eines geopolitischen Konkurrenzkampfes zwischen Russland und den USA, mit Nebenrollen für die EU, die Türkei und den Iran. Russland verfolgt zur Wahrung seines Einflusses bislang eine klassische Hinterhof-Politik: Ausnutzen der ethnopolitischen Konflikte, Festhalten an Militärbasen gegen den Widerstand der georgischen Regierung, Geheimdienstaktivitäten. Die USA investieren politisch und wirtschaftlich in den Südkaukasus v.a. wegen seiner Bedeutung als Transportkorridor für Öl und Gas aus dem Kaspischen Meer und seiner Nähe zu den Krisenregionen des Mittleren Ostens.

Positives Image der EU

Die EU verfügt über gute Ausgangsbedingungen für eine Nachbarschaftspolitik in der Region: Sie hat ein positives Image und wird – anders als die USA und Russland – nicht als Spieler mit vorwiegend eigennützigen Interessen angesehen. Alle Regierungen der Region haben



Region voller Konflikte: Abchasische Flüchtlinge in Georgien, Foto: dpa

die Annäherung an die EU zur Priorität ihrer Politik erklärt und können und müssen in Bezug auf Demokratisierung und Rechtsstaatlichkeit beim Wort genommen werden. Vor allem aber ist die EU der wichtigste Orientierungspunkt für die zivilgesellschaftlichen Eliten in ihrem Bemühen, gesellschaftliche Tabus aufzubrechen, nationalistischer Mythenbildung entgegenzuwirken und neue, modernere Formen von Staatlichkeit aufzubauen.

Friedenspolitisch sollte es vorrangige Aufgabe der EU sein, der konfliktfördernden geopolitischen Konkurrenz in der Region entgegenzuwirken und für ein Sicherheitssystem unter Einschluss aller in der Region relevanten Akteure zu wer-

ben. Sie sollte selbst eine aktive Rolle dabei übernehmen, innerhalb eines solchen Systems tragfähige internationale Garantien zur Absicherung von Friedensabkommen und zum Schutz nationaler Minderheiten bereitzustellen. Gelingt es der EU, in Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Akteuren aus Politik und Zivilgesellschaft langfristig die europäische Orientierung des südlichen Kaukasus zu sichern, wird sich dadurch auch das Verhältnis zu Russland und zu den Ländern des Mittleren Ostens positiv wandeln können. ■

Walter Kaufmann ist Leiter des Südkaukasus-Büro der Heinrich-Böll-Stiftung in Tbilisi.

Demokratisierung im Nahen und Mittleren Osten Welche Rolle spielt Europa?

VON MURIEL ASSEBURG

Nach den terroristischen Angriffen vom 11. September 2001 identifizierte die US-Administration die autoritären Regime in der muslimischen und arabischen Welt als Hauptursache für Extremismus und Terrorismus in und aus der Region. Der Regimewechsel sollte deshalb zum Leitziel amerikanischer Politik sowie mehrerer transatlantischer Initiativen werden. Die Europäer kritisierten den amerikanischen Ansatz zunächst heftig und verwiesen darauf, dass sie selbst mit dem Barcelona-Prozess bzw. der Euro-Mediterranean Partnerschaft (EMP) schon seit langem einen partnerschaftlichen und auf Dauer angelegten Ansatz der Kooperation zumindest mit einem Teil der Region verfolgten, der besser geeignet sei, durch Unterstützung eines graduellen wirtschaftlichen und politischen Wandels »weichen« Sicherheitsrisiken zu begegnen.

Allerdings kann die europäische Politik bislang hinsichtlich einer Demokratisierung der südlichen Partnerländer der EMP nur bescheidene Erfolge vorweisen. Europäische Politik könnte hier wesentlich wirkungsvoller sein, wäre sie weniger widersprüchlich. Diese Widersprüche betreffen insbesondere drei Bereiche: die Partnerschaft mit Regierungen, die nur

wenig Interesse an Demokratisierung haben, die Elitenzentrierung bei der Förderung der Zivilgesellschaft und die Ausgrenzung moderater islamistischer Kräfte.

Statische versus dynamische Stabilität

Obwohl die EU davon ausgeht, dass politische Reformen und die Ausweitung von politischer Teilhabe notwendig sind, um langfristige Stabilität zu erhalten, ist es den Regierungen in der Region – vor allem vor dem Hintergrund europäischer Furcht vor einer demokratischen Machtübernahme durch die Islamisten – gelungen, die europäische Seite davon zu überzeugen, dass die säkularen, westlich orientierten Regime als verlässliche Partner und Garantien sowohl der inneren als auch der regionalen Stabilität zu bevorzugen sind und daher eine schnelle Ausweitung der Partizipation zu vermeiden ist. Der Ansatz der EU, der auf einer Partnerschaft mit den Regierungen basiert, hat daher keine umfassenden politischen Reformen befördert, sondern lediglich eine begrenzte Liberalisierung hervorgebracht.

Die europäische Zurückhaltung, Menschenrechtsverletzungen, die Einschränkung von politischen Freiheiten und Reformstau auf höchster Ebene deutlich zu kritisieren und zu sanktionieren, hat das Mittel des politischen Dialogs entwertet und

die Regime in ihrer Haltung bestärkt. Sie hat auch dazu beigetragen, dass Reformforderungen aus den Gesellschaften der Partnerländer sich nicht durchsetzen können und sich gesellschaftliche Kräfte in der Regel nicht auf europäischen Druck verlassen können, der die Regierungen dazu zwingen würde, den Spielraum für gesellschaftliche Aktivitäten und Interessenvertretungen auszuweiten.

Die europäischen Programme zur Förderung der Zivilgesellschaft konnten bislang nicht zu einer Massenmobilisierung beitragen. Dies liegt in erster Linie darin begründet, dass die Europäer ganz überwiegend mit denjenigen VertreterInnen der Zivilgesellschaft zusammenarbeiten, die die intellektuelle, säkulare, oft im Westen ausgebildete Elite stellen und sich sicher auf dem internationalen Parkett bewegen, in ihren eigenen Gesellschaften aber nur wenig verwurzelt sind. Damit mangelt es ihnen an der Basis, um effektive politische Bewegungen zu bilden, die Reformen wirkungsvoll einfordern, Interessen der Bevölkerung bündeln und in den politischen Willensbildungsprozess einbringen könnten.

Auch der gesellschaftliche Austausch zwischen Europa und dem Nahen Osten ist bislang zu elitenzentriert angelegt, so dass er keine Breitenwirkung entfalten kann. Dabei wäre seine Ausweitung – vor allem in Zeiten, in denen immer

mehr Menschen davon überzeugt sind, dass es zu einem Zusammenprall der Kulturen kommt – von besonderer Wichtigkeit.

Umgang mit dem politischen Islam

Es ist höchste Zeit, dass wir EuropäerInnen unseren Umgang mit dem politischen Islam überdenken, ein differenzierteres Bild der verschiedenen Kräfte und Bewegungen entwickeln und diese in den politischen Dialog und Austausch einbeziehen. Dabei wird es auch darum gehen, zu sondieren, welche Kräfte sowohl im säkularen als auch im islamistischen Lager existieren, die demokratische und rechtsstaatliche Reformen des Systems anstreben und sich klar zu einem Gewaltverzicht bekennen. Hier haben sich etwa in Algerien interessante, wenn auch bislang temporäre Pro-Reform-Koalitionen herausgebildet, die Unterstützung verdienen. Gegenüber den Regierungen in der Region sollte deutlich gemacht werden, dass eine Politik der Einbindung solcher Kräfte – wie etwa in Jordanien, Marokko und der Türkei – Anerkennung findet, nicht aber eine Politik der Repression. ■

Muriel Asseburg ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe Naher/Mittlerer Osten und Afrika der Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) in Berlin.



PROJEKTPARTNER
FLÜSSE VERBINDEN
ÖSTERREICH
GRÜNE BILDUNGSWERKSTATT
 Bundesbüro: Neubaugasse 8, A-1070 Wien
 Tel.: 0043-1-526 91 11
 Fax: 0043-1-99526 91 15
 E-Mail: buero@gbw.at
 Internet: www.gbw.at

NIEDERLANDE
STICHTING DUURZAME SOLIDARITEIT
 Oudegracht 312, Postbus 8008, NL-3503 RA Utrecht
 Tel.: 00 31-302 39 99 30
 E-Mail: adeboer@groenlinks.nl

HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG
 Bundesstiftung, Hackesche Höfe
 Rosenthaler Str. 40/41, 10178 Berlin
 Tel.: 030-285 34 0, Fax: 030-285 34 109
 E-Mail: info@boell.de
 Internet: www.boell.de

BADEN-WÜRTTEMBERG
 Rieckestr. 26, 70190 Stuttgart
 Tel.: 0711-26 33 94 10
 Fax: 0711-26 33 94 19
 E-Mail: info@boell-ba-wue.de
 Internet: www.boell-ba-wue.de

BAYERN Petra-Kelly-Stiftung
 Bildungswerk für Demokratie und Ökologie
 Reichenbachstr. 3a, 80469 München
 Tel.: 089-24 22 67 30
 Fax: 089-24 22 67 47
 E-Mail: gtiudemann@petra-kelly-stiftung.de
 Internet: www.petra-kelly-stiftung.de

BRANDENBURG
 Heinrich-Böll-Stiftung Brandenburg
 Charlottenstr. 30, 14467 Potsdam
 Tel.: 0331-280 07 86, Fax: 0331-29 20 92
 E-Mail: info@boell-brandenburg.de
 Internet: www.boell-brandenburg.de

HESSEN Hessische Gesellschaft
 für Demokratie und Ökologie,
 Niddastr. 64, 60329 Frankfurt a.M.
 Tel.: 069-23 10 90, Fax: 069-23 94 78
 E-Mail: info@hgdoe.de
 Internet: www.hgdoe.de

MECKLENBURG-VORPOMMERN
 Bildungswerk in der Heinrich-Böll-Stiftung
 Mühlenstraße 9, 18055 Rostock
 Tel.: 0381-492 21 84, Fax: 0381-492 21 56
 E-Mail: boell.mv@fllx.de
 Internet: www.boell-mv.de

NIEDERSACHSEN
 Stiftung Leben + Umwelt
 Schuhstr. 4, 30159 Hannover
 Tel.: 0511-30 18 57 11/12
 Fax: 0511-30 18 57 14
 E-Mail: info@slu.de, Internet: www.slu.de

NORDRHEIN-WESTFALEN
 Heinrich-Böll-Stiftung
 Huckarder Str. 1, 44147 Dortmund
 Tel.: 0231-91 44 04 0
 Fax: 0231-91 44 04 44
 E-Mail: info@boell-nrw.de
 Internet: www.boell-nrw.de

RHEINLAND-PFALZ
 Heinrich-Böll-Stiftung
 Martinsstr.2, 55116 Mainz
 Tel.: 06131-90 52 60 Fax: 06131-90 52 69
 Hauptstraße 21, 67280 Ebertsheim
 Tel.: 06359-96 18 00 Fax: 06359-96 14 27
 E-Mail: mainz@boell-rp.de
 Internet: www.boell-rp.de

SACHSEN Bildungswerk Weiterdenken
 Schützengasse 16-18, 01067 Dresden
 Tel.: 0351-49 43 311, Fax: 0351-49 43 411
 E-Mail: info@weiterdenken.de
 Internet: www.weiterdenken.de

SACHSEN-ANHALT
 Heinrich-Böll-Stiftung
 Neumarktstr. 9, 06108 Halle
 Tel.: 0345-2023927 Fax: 0345-2023928
 E-Mail: hbs.sachsen-anhalt@t-online.de
 Internet: www.hbs-sachsen-anhalt.de

SCHLESWIG-HOLSTEIN
 Bildungswerk „anders lernen“
 Jungfernstieg 15, 24103 Kiel
 Tel.: 0431-906 61 30 Fax: 0431-906 61 34
 E-Mail: boell.s-h@t-online.de
 Internet: www.boell-sh.de

THÜRINGEN
 Heinrich-Böll-Stiftung
 Trommsdorffer Str. 5, 99084 Erfurt
 Tel.: 0361-555 32 57, Fax: 0361-555 32 53
 E-Mail: info@boell-thueringen.de
 www.boell-thueringen.de

IMPRESSUM

 Herausgeber: Heinrich-Böll-Stiftung
 Rosenthaler Str. 41, 10178 Berlin
 Tel.: 030-28 534 0
 Fax: 030-28 534-109
 E-Mail: info@boell.de
 Internet: www.boell.de
 Fotos Titelseite: Klaus Baldauf, dpa (2)
 V.i.S.d.P.: Albert Eckert
 Redaktion: Karin Nungeber

MAINZER VERKEHRSWENDEKONGRESS
 VON WOLFGANG FALLER

»Zukunft für Mobilität zwischen Stadt und Region«, lautete das Motto des zweiten Verkehrswendekongresses, der im April dieses Jahres in Mainz stattfand. Veranstalter von der Heinrich-Böll-Stiftung Rheinland-Pfalz, dem Verkehrsforum Rheinland-Pfalz, dem Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und mit Unterstützung des Bistums Mainz und der Europäischen Union wurde den über 100 TeilnehmerInnen unter der Schirmherrschaft von Umweltministerin Margit Conrad eine breite Palette an Themen vorgestellt.

Grenzüberschreitungen spielten dabei in mehrfacher Hinsicht eine Rolle. So informierte Karl-Heinz Boßan (Frankfurter Institut für umweltorientierte Logistik) die ZuhörerInnen über den vorbildlich umweltfreundlichen ÖPNV in Frankfurt/Oder: Dort werden die Erdgasbusse und Straßenbahnen bald im normalen Alltagsbetrieb die Grenze nach Polen (Slubice) überfahren. Der Karlsruher Referent Oliver Glaser berichtete über die dortige Stadtbahn, die europaweit als vorbildlich gilt. Er lobte die gute Entwicklung im Karlsruher Verkehrsverbund und skizzierte die Grenzüberschreitung nach Wörth/Rheinland-Pfalz, die sich im Vergleich zum Beispiel Frankfurt/Oder ausgesprochen schwierig gestaltete.

»Gerade vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung ist der Blick und die Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg wichtig und wir können davon nur profitieren«, stellte Wolfgang Faller von der Heinrich-Böll-Stiftung fest. Als Beispiel nannte er die Einführung der Londoner City-Maut: »Dieses Projekt zieht inzwischen Kommunalpolitiker aus ganz

Europa an; gegen alle Prophezeiungen ist die Maut ein großer Erfolg.« Prof. Dr. Monheim motivierte das Publikum, offensiver an eine Verkehrswende heranzugehen: Mobilität und Autobesitz dürften nicht gleichgesetzt werden. Dem Automobil werde viel zu viel Gutes nachgesagt und die massiven Nachteile viel zu wenig wahrgenommen, während es mit dem ÖPNV genau umgekehrt sei: »Er wird als Kostenfaktor gesehen, obwohl in ihm handfeste wirtschaftliche Vorteile stecken und viel mehr machbar ist, als bisher getan wurde.« Das nötige Umdenken bei den politischen Entscheidungsträgern habe immer noch nicht begonnen, so Prof. Dr. Monheim.

Etwas positiver äußerte sich dagegen der Wirtschaftswissenschaftler Prof. Dr. Mehlhorn von der FH Mainz. Seiner Ansicht nach hat die Wirtschaft die Zeichen der Zeit bereits erkannt und der öffentliche Verkehr gewinnt als Wirtschaftsfaktor zunehmend an Bedeutung.

Ein deutliches Fazit zog Jupp Trauth vom Verkehrsforum: »Eine Zukunft ohne öffentliche Verkehrsmittel, wie sie manches pessimistische Szenario darstellt, darf und muss nicht sein, wenn das Angebot und das Unternehmenskonzept stimmen.« Mit Verweis auf das Karlsruher Modell kritisierte er die Zuständigen vor Ort: »Warum das hier in Mainz und Rheinhessen mit der Rheinhessttram bislang noch nicht funktioniert, kann nur mit Unkenntnis oder Ignoranz der Politik erklärt werden.«

Wolfgang Faller ist Geschäftsführer der Heinrich-Böll-Stiftung Rheinland-Pfalz.

INTERNATIONALE DONAUKONFERENZ
 VON DANIELA GRAF

Die Donau zählt mit ihren weiten naturbelassenen Passagen im Osten zu den großartigsten Naturräumen Europas. Als prioritäre Achse im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) gerät sie jedoch zunehmend in den Fokus der Nutzbarmachung durch die Schifffahrt. Zwar stellt der Fluss als »natürliche Straße« mit geringerer CO₂-Belastung bei gleicher Tonnage eine umweltfreundliche Alternative dar. Doch was, wenn durch die erforderlichen Ausbaumaßnahmen unersetzliche Naturjuwelen geopfert werden? Welche Verkehrsbelastung kann die Donauschifffahrt wirklich bringen? Gibt es Möglichkeiten einer Koexistenz von Naturschutz und Schifffahrt?

Auf diese Fragen versuchte eine internationale Konferenz im Juni 2004 in Wien Antworten zu geben. Mit dem Bund Naturschutz (Deutschland), der Association of Danube Settlement (Ungarn), Zelena Akcija (Kroatien), dem Ecological Movement of Novi Sad (Serbien), dem Eco Counselling Center Galati (Rumänien), CEIE (Bulgarien) sowie BLICK (Ukraine) und dem WWF Österreich waren acht Donauanrainerstaaten mit namhaften NGOs vertreten. Die ReferentInnen berichteten über Naturschutz und Schifffahrt in ihren Staaten sowie über Nutzungskonflikte. So ist z.B. in Belene, Bulgarien, in einem höchst schützenswerten Areal ein Atomkraftwerk geplant. Besonders brisant ist die Situation in der Ukraine, wo im Donaudelta die Ausbaggerung von Schifffahrtskanälen geplant und leider auch schon zum Teil realisiert ist.

Der zweite Teil der Tagung machte deutlich, dass eine echte Verlagerung vom LKW-Transit auf die Schifffahrtswege kaum möglich ist:

Aufgrund der Langsamkeit der Schifffahrtswege, ihrer wasserstandsbedingten Unberechenbarkeit und der fehlenden Umladeterminale zählt sich der Umstieg auf Schiffe nur für wenige Güter ökonomisch aus. Die anlässlich des Hochwassers im Sommer 2002 beobachtete Verlagerung des Güterverkehrs von der Donau auf die Schiene lässt vermuten, dass es sich eher um eine Konkurrenz zwischen zwei umweltfreundlichen Alternativen handelt. Eine Entlastung der Straßentransitrouden durch eine Verstärkung der Donauschifffahrt ist deshalb kaum zu erwarten.

Die Tagung endete mit einer von allen NGOs unterstützten Resolution für die Bewahrung der Donau vor allzu zerstörerischen Forderungen der Schifffahrt. Dazu zählen eine übertriebene Ausbaggerung der Fahrinne ebenso wie die Aufschüttung von unnötigen Dämmen. Die Resolution bekannnte sich zu gemeinsamen Anstrengungen, die Feuchtlandsräume entlang der Donau zu schützen und für ökologisch verträgliche Hochwasserschutzmaßnahmen einzutreten. Die unterstützenden Organisationen bezogen sich auf NATURA 2000 und die Europäische Wasserrahmenrichtlinie und werden ihre Forderungen sowohl an ihre nationalen Regierungen als auch an das EU-Parlament und die EU-Kommission richten. ■

Daniela Graf ist geschäftsführende Obfrau der Grünen Bildungswerkstatt Österreich.
 Der Kongress »Die Donau als Lebensader Europas. Konflikte zwischen Naturschutz und Schifffahrt« fand in Kooperation mit dem WWF Österreich am 3. und 4.6.2004 in Wien statt.

PUBLIKATIONEN
»FLÜSSE VERBINDEN EUROPÄISCHE REGIONEN – DIE EU-ERWEITERUNG ALS CHANCE«
Zukunft für Mobilität zwischen Stadt und Region

Dokumentation des Verkehrswendekongresses 2004: Zukunftsszenarien 2030 für Mobilität und Verkehr – Das Karlsruher Modell – Kosten und Finanzierung des ÖPNV – Was kann die Verkehrswende erreichen? Mainz, 3. April 2004, Heinrich-Böll-Stiftung Rheinland-Pfalz

www.fluesse-verbinden.net

Infos in Deutsch, Niederländisch und Englisch zu den Folgen der EU-Erweiterung für Umweltschutz, Verbraucherschutz und Kultur aus mehr als 30 Veranstaltungen, die 2004 im Rahmen des von der EU geförderten Projektes »Flüsse verbinden europäische Regionen: Die EU-Erweiterung als Chance« stattfanden.

Wohin verkehrt Europa?

unter: <http://www.hbs-hessen.de/europa.html>
 Online-Dokumentation der Tagung »Wohin verkehrt Europa? Mobilität und Lebensstile in städtischen Regionen. Die Ballungsräume Poznan (Wielkopolska) – Prag – Frankfurt/Rhein-Main« Frankfurt am Main, 17.-18. Juni 2004, Heinrich-Böll-Stiftung Hessen

Die EU-Erweiterung gestalten!

Das komplette Informationsangebot ist kostenlos erhältlich auf CD-ROM. U.a.: Transport und Mobilität: Alles im Fluss? – Verkehrspolitik in einem erweiterten Europa. – Perspektiven einer ökologischen Flusspolitik. – Mobilität in städtischen Regionen. – Nach der Flut ist vor der Flut. – Landwirtschaft und Tourismus

Stadt – Grenze – Fluss.

Doppelstädte an den neuen EU-Binnenregionen
 Publikation zur gleichnamigen Tagung Slubice/Frankfurt (Oder), 29.-30.04.2004, Heinrich-Böll-Stiftung

Bestelladresse:

Heinrich-Böll-Stiftung,
 Michael Stognienko,
 Rosenthaler Straße 40/41,
 D-10178 Berlin,
 Fax: 0049-30-285 34-241,
 E-Mail: stognienko@boell.de



Eine Publikation des Projektes »Flüsse verbinden europäische Regionen. Die EU-Erweiterung als Chance«

Ein Projekt der Grünen Bildungswerkstatt Österreich, der Stichting Duurzame Solidariteit aus den Niederlanden sowie der Heinrich-Böll-Stiftung und ihrer Landesstiftungen in Deutschland.

Gefördert mit Mitteln der Europäischen Kommission aus ihrem Programm »Erweiterung: Das neue Gesicht der EU. Partnerschaften mit der Bürgergesellschaft fördern«.

BESTELLCOUPON

per Post oder Fax: 030-28 534-109

 An die
 Heinrich-Böll-Stiftung
 Öffentlichkeitsarbeit
 Rosenthaler Straße 40/41
 10178 Berlin

 E-Mail
 Datum, Unterschrift

- BITTE SENDEN SIE MIR KOSTENLOS ZU
- CD-ROM »Die EU-Erweiterung gestalten!«
- Beilage »Flüsse verbinden europäische Regionen«
- Den monatlichen Email-Newsletter
- Den Veranstaltungskalender Berlin-Brandenburg
- Informationen über die Heinrich-Böll-Stiftung
- Name, Vorname
- Institution/Organisation
- Anschrift öffentlich privat