

### Autobahnbau ist Sisyphusarbeit: Polen vor der Fußball-Europameisterschaft 2012

Vetter, Reinhold

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Vetter, R. (2008). Autobahnbau ist Sisyphusarbeit: Polen vor der Fußball-Europameisterschaft 2012. *Polen-Analysen*, 39, 2-7. <https://doi.org/10.31205/PA.039.01>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

#### Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

**Analyse**

## Autobahnbau ist Sisyphusarbeit. Polen vor der Fußball-Europameisterschaft 2012

Reinhold Vetter, Warschau

### Zusammenfassung

Das Verkehrssystem ist eine der entscheidenden Schwachstellen der polnischen Infrastruktur. Etwa die Hälfte des Straßennetzes ist in einem schlechten Zustand. Gemessen an der Einwohnerzahl von knapp 40 Millionen gehört Polen mit insgesamt 700 Kilometern Autobahn zu den Schlusslichtern in der erweiterten EU. Immerhin sind in den letzten Jahren viele Land- und Stadtstraßen erneuert worden und kommt jetzt auch der Autobahnbau stärker in Gang. Doch der Nachholbedarf ist riesig. Denn das PKW-Aufkommen ist im letzten Jahrzehnt geradezu explodiert. Polen entwickelte sich zum zentralen Transitkorridor im Güterverkehr zwischen Ost und West. Jetzt rächt sich, dass keine der polnischen Regierungen nach 1989 die Modernisierung des Verkehrssystems als primäre Herausforderung erkannt hat. Zu den zentralen Problemen zählen die mangelnde Qualität der einschlägigen Gesetzgebung, die Instrumentalisierung des Autobahnbaus durch die Politik, begrenzte nationale Finanzmittel, die schwerfällige Bürokratie auf regionaler und lokaler Ebene sowie die Widersprüche zwischen verkehrstechnischen und ökologischen Anforderungen.

### Menschliche Opfer, volkswirtschaftlicher Schaden

Wer die totale Überlastung des polnischen Straßensystems hautnah erleben beziehungsweise sich den damit verbundenen Gefahren aussetzen will, sollte beispielsweise die Strecke Berlin–Warschau mit dem PKW zurücklegen. Das zu dieser Strecke gehörende fertiggestellte Teilstück der Autobahn A2 zwischen Nowy Tomyśl westlich von Posen (Poznań) und Stryków nahe Lodz (Łódź) mit einer Länge von gut 250 Kilometern genügt zwar modernsten europäischen Anforderungen, doch seine Anbindung an das herkömmliche Straßennetz ist katastrophal. Stryków versinkt im täglichen Verkehrschaos, und seine Bewohner leiden unter extremer Abgas- und Lärmbelastung, weil die LKW-Kolonnen, die aus allen Himmelsrichtungen heranrollen, mitten durch die Stadt fahren müssen, um die Autobahn zu erreichen. Gleiches gilt für diejenigen LKW, die von der Autobahn kommen und dann auf Landstraßen weiterfahren wollen. In Nowy Tomyśl ist die Situation ähnlich. Bleibende Erinnerungen vermittelt auch eine Autofahrt von Warschau nach Danzig, wo erst ein kleines Teilstück der Autobahn A1 existiert, oder auch die tägliche Nutzung der Weichselbrücken in Warschau, die inzwischen den ganzen Tag über weitgehend blockiert sind. Die Liste derartiger landesweiter Belastungen ließe sich beliebig verlängern.

Zu den Ursachen für die Überlastung des polnischen Straßensystems zählt vor allem das gewaltig gestiegene Verkehrsaufkommen. Nach Regierungsangaben wuchs die Zahl der zugelassenen PKW zwischen 1990 und 2007 um 140 Prozent und die der Lastkraftwagen um

130 Prozent. Trotz dieses enormen Anstiegs lag Polen zum Ende des Jahres 2007 mit 383 PKW je 1.000 Einwohner noch beträchtlich unter dem Durchschnittswert der Europäischen Union (mit 27 Mitgliedern) von 486 PKW je 1.000 Einwohner. Die Folgen sind aber deshalb so drastisch, weil das Straßensystem nicht dem Verkehrsaufkommen angepasst wurde. Unter diesen Bedingungen wirken sich die vielen notwendigen Baustellen, die mitunter nicht professionell organisiert sind, noch zusätzlich äußerst hemmend auf den Verkehr aus.

Der polnische Straßenverkehr wird außerdem durch das riskante, wenig verantwortungsbewusste Fahrverhalten vieler PKW- und LKW-Fahrer aus Polen sowie aus den östlichen Nachbarstaaten erschwert. Mehr noch als in Westeuropa werden Geschwindigkeitsgebote und Überholverbote missachtet, gilt rechts überholen als sportlich, werden defensiv fahrende Verkehrsteilnehmer massiv bedrängt. Trotz verstärkter Kontrollen und stark angehobener Strafen ist die Polizei oft machtlos. Es scheint, als werde die neue Freiheit in der Demokratie auch als Blankoscheck für die Missachtung der Verkehrsregeln betrachtet.

So ist es kein Wunder, dass Polen innerhalb der EU zu den Spitzenreitern gehört, wenn es um die Unfallzahlen und die Zahl der tödlichen Opfer geht – zusammen mit Lettland, Litauen, der Slowakei und Ungarn. Zwar gehen die Unfallzahlen seit einigen Jahren langsam zurück, doch die Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang steigt. Statistisch gesehen kamen in Polen im Jahr 2006 auf 100.000 Einwohner 13,7 Todesopfer im Straßenverkehr, während es in der der EU der 15 »Altmitglieder« nur 6 waren.

Aber nicht nur die menschlichen Opfer, sondern auch der volkswirtschaftliche Schaden beziehungsweise die finanziellen Kosten durch hohe Unfallzahlen sind enorm. Das gilt für die Rettungs- und Heilungskosten ebenso wie für die Finanzierung der Autoreparaturen, die Ausbesserung von Straßenschäden und die Versicherungsleistungen. Hinzu kommt die enorme Umweltbelastung durch Abgase, unökonomisches Fahrverhalten und schlecht gewartete Fahrzeuge.

### Wenig Autobahnen, aber große Pläne

Ein Blick in den neuesten Autoatlas zeigt die Realität in aller Deutlichkeit. Das EU-Mitglied Polen, das zu den größten und bevölkerungsreichsten Mitgliedsländern der Gemeinschaft gehört, verfügt über ganze 700 Kilometer Autobahn (Stand Ende Juli 2008). Das Netz umfasst im Wesentlichen den Abschnitt der A2 zwischen Nowy Tomyśl westlich von Posen und Stryków nordwestlich von Lodz sowie der A4 von Niederschlesien über Breslau (Wrocław), Oppeln (Opole) und Kattowitz (Katowice) nach Krakau (Kraków). Hinzu kommen zwei kleine Teilstücke der A1 von Danzig (Gdańsk) nach Süden und der A6 rund um Stettin (Szczecin). Außerdem gibt es einige Schnellstraßen, etwa zwischen Warschau und Kattowitz, die aber wenig mit modernen Fernstraßen, geschweige denn Autobahnverbindungen zu tun haben, sowie einige neuere Stadtumgehungsstraßen.

Zwei Aspekte charakterisieren die Schwäche des polnischen Autobahnnetzes. Zum einen entspricht es überhaupt nicht den Ansprüchen der Autofahrer und den wirtschaftlichen Bedürfnissen. Zum anderen zeigen sich strukturelle Defizite. So fehlt die Anbindung der vorhandenen Ost-West-Autobahnen A2 und A4 sowohl an Deutschland als auch an die östlichen Nachbarstaaten – ein untragbarer Zustand angesichts der steigenden Warenströme. Außerdem gibt es keinerlei Nord-Südverbindung – weder entlang der deutsch-polnischen Grenze noch von Warschau nach Norden beziehungsweise Süden noch entlang der polnischen Ostgrenze.

Glaubt man der Regierung von Ministerpräsident Donald Tusk, sollen bis zum Beginn der Fußball-Europameisterschaft 2012 weitere 900 Kilometer Autobahn gebaut sowie mehr als 2.000 Kilometer Schnellstraßen neu angelegt oder zumindest renoviert werden. Priorität haben dabei der Bau der A1 von Danzig über Lodz nach Kattowitz, die Anbindung der A2 an Deutschland im Westen und an die Hauptstadt Warschau im Osten sowie die Verlängerung der A4 zur deutschen Grenze einerseits und zur ukrainischen Grenze andererseits. Bei den Schnellstraßen geht es vor allem um die Verbindun-

gen von Warschau (Warszawa) nach Danzig, Białystok, Lublin und Kattowitz, von Stettin nach Grünberg (Zielona Góra) sowie von Breslau nach Posen und Lodz und von Posen nach Graudenz (Grudziądz).

Offenbar gelingt es der Regierung auch, dem Autobahnbau wieder mehr Tempo zu verleihen. So begann am 25. August dieses Jahres der Bau eines gut 60 Kilometer langen Teilstücks der A1 von Graudenz nach Thorn (Toruń). Den Auftrag hat die Gdańsk Transport Company erhalten, ein polnisches Unternehmen mit skandinavischer Kapitalbeteiligung, das später auch die Gebühren erheben wird. Der Bau eines Kilometers Autobahn wird 11,7 Mio. Euro kosten. Die Finanzierung erfolgt nach dem Prinzip der »Public-Private Partnership«. Gebaut wird außerdem an insgesamt zehn kleineren Teilstrecken der A1, A2, A4 und der A8 rund um Breslau.

Schließlich erfolgte nach jahrelangem Tauziehen am 31. August die Unterzeichnung des Vertrags für den Bau des Teilstücks der A2 zwischen Nowy Tomyśl und Świecko an der deutsch-polnischen Grenze. Den Auftrag für die Errichtung und die spätere Gebührenerhebung übernahm das polnische Unternehmen Autostrada Wielkopolska des bekannten polnischen Unternehmers Jan Kulczyk. Bei diesem Projekt wird ein Kilometer Autobahn 12,2 Mio. Euro kosten. Die Finanzierung erfolgt ebenfalls nach dem Muster der »Public-Private Partnership«. Parallel dazu laufen Verhandlungen über weitere Teilstücke einzelner Autobahnen beziehungsweise werden Ausschreibungen vorbereitet. Die Höhe der Baukosten hängt unter anderem von der Zahl der Brücken und Tunnel sowie dem Umfang der Erdbewegungen je nach den Höhenunterschieden entlang der Trasse ab.

Ein weiterer wichtiger Schritt war das Inkrafttreten eines Gesetzes zur Vereinfachung und Beschleunigung des Autobahnbaus (»specustawa drogowa«), das im Juli dieses Jahres im Sejm verabschiedet und von Staatspräsident Lech Kaczyński am 19. August unterzeichnet wurde. Das Gesetz

- verringert die Zahl der Genehmigungen für Bau und Trassenführung einer Autobahn,
- vereinfacht den Entscheidungsprozess, wenn mehrere Woiwodschaften beteiligt sind,
- droht mit Sanktionen für Beamte, die Genehmigungen nicht in der gesetzlich vorgeschriebenen Zeit erteilen,
- vereinfacht den Grunderwerb,
- regelt Entschädigungen bei Enteignungen.

Vergleicht man die Tätigkeit der Regierung des ehemaligen Ministerpräsidenten Jarosław Kaczyński in Sachen Autobahnbau mit der des jetzigen Kabinetts von Donald

Tusk, dann lässt sich sagen, dass die neue Mannschaft aktiver ist. Unter Kaczyński, der im November 2007 sein Amt abgeben musste, kam der Neubau faktisch zum Erliegen. Immerhin hat er noch im September 2007 ein »Programm für den Landesstraßenbau 2008–2012« auf den Weg gebracht, das auch für die neue Regierung eine wesentliche Grundlage darstellt. Kaczyńskis Bauminister Jerzy Polaczek torpedierte Verhandlungen mit interessierten Unternehmen und Konsortien durch unrealistische Preislimits und negierte das vernünftige Prinzip der »Public-Private Partnership«. Aber auch Tusks Infrastrukturminister Cezary Grabarczyk drohte anfangs durch seine Verhandlungsführung, gerade im Falle der A1, zu scheitern, bis der Ministerpräsident ein Machtwort sprach und den Weg für den Vertragsabschluss mit der Autostrada Wielkopolska am 31. August ebnete. Wiederholt war die Rede davon, dass Grabarczyk noch in diesem Jahr seinen Posten verlieren könnte.

### Nachzügler Polen

Beim Vergleich der Autobahnnetze in Ostmitteleuropa zeigt sich, dass Polen anderen neuen EU-Staaten hinterherhinkt. So verfügen Ungarn und die Tschechische Republik gegenwärtig über Autobahnen in der Gesamtlänge von jeweils etwa 800 Kilometern, womit sie Polen um ein gutes Stück übertrumpfen. Dabei sind die beiden Staaten geografisch erheblich kleiner, ihre Einwohnerzahl ist weitaus geringer, ihre Finanzmittel sind sehr viel niedriger. Selbst die Slowakei verfügt inzwischen über 400 km Autobahn. Anders als in Polen zeichnen sich die Autobahnnetze dieser drei Staaten auch durch Westanbindungen an Deutschland beziehungsweise Österreich aus. Auch das kleine EU-Mitglied Slowenien und der EU-Kandidat Kroatien stehen gegenüber Polen vergleichsweise sehr gut da. Sogar EU-Newcomer Rumänien unternimmt gewaltige Anstrengungen.

Dabei darf natürlich nicht vergessen werden, dass Polen im Unterschied zu den anderen Staaten zusätzliche Probleme hat, weil es den gewaltig gestiegenen Ost-West-Transit im Güterverkehr verkraften muss. Aber auch die Slowakei und Rumänien stehen vor spezifischen Schwierigkeiten, weil große Abschnitte der zu bauenden Autobahnen durch gebirgiges Gelände führen.

Tatsache ist, dass in anderen neuen EU-Staaten zum Teil schon viel früher mit dem Autobahnbau begonnen wurde, als derlei Aktivitäten in Polen noch als bürgerlich-dekadent abgetan wurden – etwa in der Tschechoslowakei im Jahr 1967. Polens Parteichef der 1970er Jahre, Edward Gierek, sorgte zwar für den Bau von Kleinwagen und die Errichtung von Stadtstraßen wie die Trasa Łazienkowska in Warschau, nicht aber für

den Bau von Autobahnen. Der Unterschied zu Polen besteht außerdem darin, dass man den Autobahnbau in den anderen EU-Staaten kontinuierlicher und systematischer, wenn auch zwischenzeitlich mit kleinen Schritten, vorangetrieben hat. In Polen verliefen die Anstrengungen eher stoßweise.

Wo also liegen die hauptsächlichen Schwierigkeiten? Ein wesentlicher Faktor ist die mangelnde Qualität und Verknüpfung der einschlägigen Gesetze und Rechtsvorschriften. Auch wenn, wie schon erwähnt, vor kurzem ein Gesetz zur Vereinfachung und Beschleunigung des Autobahnbaus in Kraft trat, muss gerade in rechtlicher Hinsicht noch sehr viel getan werden – und das möglichst schnell. So wartet Polen seit Jahren auf ein transparentes Gesetz für öffentliche Ausschreibungen. Auch das Baurecht müsste modernisiert werden. Unklar und widersprüchlich ist außerdem die gesetzliche Regelung der Raumplanung. Schließlich ist die einschlägige Gesetzgebung nicht mit den ökologischen Normen abgestimmt, denen Polen seit dem EU-Beitritt unterworfen ist.

Für große Zeitverluste sorgt auch die politisch-propagandistische Instrumentalisierung des Autobahnbaus. So sprach der frühere Ministerpräsident Jarosław Kaczyński immer wieder von angeblichen Verschwörungen und Komplotten gewisser Kartelle gerade auch in der polnischen Bauwirtschaft, die per Absprachen die Baupreise in schwindelnde Höhen treiben wollten, um so den polnischen Staat ausnehmen zu können. Er verschwieg dabei, dass es durchaus reale Gründe für den Anstieg der Preise wie etwa höhere Kosten beim Erwerb von Energieträgern und Baustoffen auf den internationalen Märkten sowie steigende Löhne gibt. Derlei Auftritte erinnerten an die Gesellschafts«theorie« der Nationalkonservativen, wonach es in Wirtschaft und Gesellschaft korrupte postkommunistisch-geheimdienstliche Seilschaften gibt, die zum Schaden Polens und seiner Bürger arbeiten. Mehrmals verstieg sich Kaczyński auch zu der absurden Behauptung, dass allein staatliche polnische Firmen bereit und in der Lage seien, Aufträge zu angemessenen Preisen auszuführen. Diese politische Instrumentalisierung führte wiederholt dazu, dass Verhandlungen mit interessierten Baufirmen zeitweise auf Eis gelegt wurden und diese Firmen später bei Wiederaufnahme der Verhandlungen höhere Preise forderten und auch erzielten.

Auch Kaczyńskis Nachfolger Donald Tusk bediente sich anfangs in aller Öffentlichkeit des Arguments der Preistreiberei der Baufirmen, besann sich aber eines Besseren, nachdem ihm Experten die vergleichbare Preissituation in den Nachbarstaaten und überall in Europa

vor Augen geführt hatten. Sein Infrastrukturminister Grabarczyk unterstützte dann während der Vertragsverhandlungen auch wieder das Finanzierungsprinzip der »Public-Private Partnership«, von dem sich Kaczyńskis Kabinett verabschiedet hatte.

### Preiskartelle?

Berichte in den Medien, veröffentlichte Kommuniqués über erfolgreiche Vertragsverhandlungen und Analysen von Regierungsagenturen und der EU zeigen, dass die Preise je Kilometer Autobahn, die in den letzten Jahren bei Vertragsabschlüssen in Polen vereinbart wurden, ins gesamteuropäische Preisspektrum passen und dabei sogar am unteren Rand liegen. So beträgt der Kilometerpreis der in Bau befindlichen ungarischen Autobahn M6 von Budapest nach Pecs 13 Mio. Euro, der slowenischen Autobahn von Maribor zur österreichischen Grenze 14 Mio. Euro und der slowakischen Autobahn zwischen Bratislava und Košice 23 bis 29 Mio. Euro. Wie schon erwähnt, wird ein Kilometer des Teilstücks der polnischen A2 zwischen Nowy Tomysł und Świecko 12,2 Mio. Euro kosten. Die Preise hängen von vielen Faktoren ab: den geografischen Begebenheiten, der jeweiligen Anzahl von Brücken und Tunnel, den Kosten für Energieträger und Rohstoffe, den Löhnen und natürlich vom Verhandlungsgeschick der Vertragspartner, um nur die wichtigsten Aspekte zu nennen.

Illegale Preisabsprachen hat es immer irgendwo und irgendwann gegeben und wird es auch weiterhin geben. Keine Aufsichtsbehörde der Welt ist hundertprozentig dagegen gewappnet. Auch für Polen lässt sich das nicht ausschließen, was aber nicht bedeutet, dass die Aussage von Jarosław Kaczyński über die Systematik und Allgegenwart von Kartellen richtig ist. Auf die Notwendigkeit, das polnische Gesetz über öffentliche Ausschreibungen zu verbessern, wurde schon verwiesen.

Neuere Marktuntersuchungen zeigen, dass weltweit die Zahl der Aufträge für Infrastrukturprojekte sinkt. Das wiederum erhöht die Konkurrenz unter den Anbietern, sprich Baufirmen, die sich verstärkt jenen Ländern zuwenden werden, in denen noch viele Aufträge zu vergeben sind, darunter auch Polen. Für die polnische Regierung eröffnet dies die Chance, durch harte, zügige und zielgerichtete Verhandlungen günstige Preise zu erzielen.

Laut Regierungsprogramm sollen in den Jahren 2008 bis 2012 insgesamt 121 Mrd. Złoty für die Modernisierung des Straßensystems, insbesondere für den Bau und die Erneuerung von Autobahnen und Schnellstraßen aufgewendet werden. Das ist eine gewaltige Summe, die demonstriert, wie groß der Nachholbedarf eines

postsozialistischen Landes ist, das sich auf den Entwicklungsstand westlicher Industriegesellschaften hocharbeiten will. Es liegt auf der Hand, dass eine solche Summe nicht allein aus dem Staatshaushalt bestritten werden kann. So soll die Finanzierung zu etwa 70 Prozent mit EU-Mitteln gewährleistet werden – sowohl aus dem direkten Anteil am EU-Haushalt, den Polen jedes Jahr erhält, als auch mit Geldern aus den EU-Strukturfonds. Hinzu kommen Mittel aus dem polnischen Staatshaushalt sowie Kredite internationaler Finanzinstitute wie der Europäischen Entwicklungsbank. Insofern scheint die Finanzierung des Autobahnbaus gesichert zu sein, stehen Polen doch allein an EU-Strukturfonds-Mitteln 68 Mrd. Euro für die Jahre 2007 bis 2013 vertraglich zu.

Doch damit stellt sich auch ein wichtiges Problem. Ein Teil des EU-Geldes muss innerhalb bestimmter, von Brüssel vorgegebener Zeiträume tatsächlich ausgegeben und vom polnischen Staat gegenfinanziert werden, ansonsten verfällt es. Das ist in den letzten Jahren relativ zufriedenstellend gelungen – vor allem bei lokalen und regionalen Projekten, weniger bei zentralen, nationalen Projekten. Wer durchs Land fährt, sieht an vielen Stellen Tafeln mit der EU-Flagge, die auf eine gemeinsame Finanzierung von Straßenbauprojekten durch nationale und EU-Finanzmittel hinweisen.

Da aber inzwischen aufgrund des EU-Finanzrahmens 2007 bis 2013 viel größere Summen an EU-Geld bereitstehen, wird Polen diese nur ziel- und zeitgerecht ausgeben können, wenn es die entsprechenden Rechtsvorschriften und administrativen Prozeduren schnellstmöglich anpasst. Auch das zeigt, welche Herausforderungen gerade der Straßenbau mit sich bringt.

### Renitente Bürokratie

Bildlich gesprochen ruht jeder Kilometer fertiggestellter Autobahn auf Tonnen von Papier: Entwürfe, Pläne, Anträge, Genehmigungen, Verträge etc. Es scheint, als sei dies der schwierigste Teil eines solchen Investitionsprojekts. Das liegt nicht nur an den Rechtsvorschriften, sondern auch an der Bürokratie, insbesondere der auf lokaler und regionaler Ebene. Sie zeichnet sich oft durch Schwerfälligkeit, Mangel an qualifizierten Beamten und mitunter auch Korruption aus. Es fehlt einfach an Mitarbeitern, die solchen Großprojekten wie dem Autobahnbau gewachsen sind. Wer gut ist, das heißt effektiv planen und verwalten kann, wandert schnell in die Privatwirtschaft ab, ohne natürlich seine alten Verbindungen aufzugeben. Es herrscht ein ständiger Personaltransfer zwischen Ämtern und Ministerien einerseits und Privatunternehmen andererseits.



Alle diese Defizite lassen sich nicht von heute auf morgen beseitigen. Leider ist das Kabinett von Ministerpräsident Tusk die im Wahlkampf letzten Herbst angekündigte Staatsreform noch nicht angegangen, und natürlich gibt es auch in großen Baukonzernen schwerfällige Hierarchien und Bürokratien.

Zeitverzögerungen entstehen nicht zuletzt durch den umfangreichen Grunderwerb, der die Basis jedes Autobahnbaus ist und eben von den Bürokratien bewältigt werden muss. Zurzeit stehen entlang der geplanten Trassen mehr als 60.000 notwendige Enteignungen an. Findige Grundbesitzer schließen sich zusammen und beschäftigten erfahrene Makler und Anwälte, um vom Staat eine möglichst hohe Summe zu erhalten.

Wie schon eingangs erwähnt, hat der stark angestiegene Straßenverkehr vor allem auch negative Folgen für die Umwelt in Polen. Während die von der Industrie und den privaten Haushalten verursachten Schadstoffemissionen gesunken oder zumindest stabil geblieben sind, ist der Anteil des Straßenverkehrs an den Kohlendioxidemissionen in den letzten fünf Jahren von 25 auf 33 Prozent angestiegen. Ursache dafür ist nicht nur die wachsende Zahl von PKW und LKW, sondern auch die starke Nutzung von Autos, deren technischer Zustand modernen Maßstäben nicht genügt.

Als EU-Mitglied muss Polen seine Autobahnprojekte auf deren Umweltverträglichkeit hin überprüfen – besonders dann, wenn EU-Finanzmittel genutzt werden. Dabei zeigt sich immer wieder, dass nicht alle einschlägigen polnischen Gesetze und Rechtsvorschriften dem ökologischen Standard der EU und den Direktiven der Brüsseler Kommission entsprechen. Um hier Abhilfe zu schaffen, plant die Regierung, eine Generaldirektion für Umweltschutz (Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska) einzusetzen, die Vorschläge für Novellierungen ausarbeiten und auch zentrale Entscheidungsinstanz in Sachen Umweltverträglichkeit etwa von Autobahnprojekten sein soll. Bislang herrscht ein Durcheinander einschlägiger Entscheidungen von Bürgermeistern, Marschällen, Woiwoden und Ministern. Experten meinen, es wäre vielleicht klüger gewesen, im Rahmen der Beitrittsverhandlungen Polens zur EU Übergangsfristen für den Umweltschutz auszuhandeln, wie es vorher andere Beitrittskandidaten auch getan hatten. Sie betonen, dass es für die entwickelten EU-Staaten des Westens, die über stark ausgebaute Verkehrssysteme verfügen, einfacher sei, ökologische EU-Standards einzuhalten, als für neue Mitglieder der Gemeinschaft, deren Verkehrssysteme stark ausbaubedürftig seien.

Hat der Bau eines bestimmten Autobahnabschnitts erst einmal begonnen, dann erweisen sich oft die logisti-

schen Probleme als gravierend. Gerade wenn Steinbrüche, Zementwerke und Bitumenhersteller weit von der Baustelle entfernt sind, was in Polen oft der Fall ist, ist es häufig schwierig, die mengen- und termingerechte Anlieferung von Baustoffen zu gewährleisten. Grund dafür sind die Mängel des Gütertransports der polnischen Staatsbahn PKP. Der Transport per Lastwagen ist oft keine sinnvolle Alternative, da er höhere Kosten verursacht und zu Lasten der Umwelt geht.

So setzen die Autobahnbauer nicht zuletzt auf private Anbieter, die neben dem ehemaligen Monopolisten PKP im Güterverkehr agieren. Inzwischen sind 29 von ihnen auf dem Markt, die 23 Prozent des Güterverkehrs bedienen. Außerdem gibt es erste Pläne, die im Güterverkehr agierende PKP Cargo zu privatisieren. Internationale Erfahrungen zeigen überwiegend, dass dies sinnvoll wäre, während die Meinungen von Experten über die Privatisierung des Personenverkehrs widersprüchlich sind. Die polnische Regierung arbeitet an einem »Masterplan für den Schienenverkehr in Polen bis 2030«, der den Schienenverkehr den gestiegenen Anforderungen anpassen soll. Zukunftsträchtig sind Kooperationen wie die zwischen der PKP und der Deutschen Bahn AG, die darin bestehen, dass pro Woche 44 grenzüberschreitende Güterzüge zwischen Posen und der Zuganbindungsanlage Seddin in Brandenburg verkehren. Ein Wechsel der Lok wie im Personenverkehr zwischen Warschau und Berlin findet dabei nicht mehr statt. Im kommenden Jahr soll auch der Wechsel des Lokführers abgeschafft werden.

Ein großes Problem ist außerdem der empfindliche Mangel an Facharbeitern für den Straßenbau. Wiederholt wurde in den polnischen Medien darüber spekuliert, ob nicht Scharen chinesischer Arbeitskräften eingeflogen werden sollten.

### Fazit

Die Fußball-Europameisterschaft 2012, die Polen und die Ukraine gemeinsam ausrichten sollen, spielt im Bewusstsein vieler polnischer Bürger eine wichtige Rolle – nicht nur unter den Fußballfans. Sie betrachten das Turnier als eine Art nationale Angelegenheit, deren erfolgreiche Abwicklung dem internationalen Ruf Polens dient. Die polnische Regierung sollte diesen Druck von unten nutzen, um mit einer guten Vorbereitung der Meisterschaft auch das polnische Verkehrssystem voranzubringen.

Bislang ist die Mehrheit der Polen optimistisch, dass das Vorhaben »Euro 2012« gelingen wird. Aber wie stehen die Chancen tatsächlich? Auf jeden Fall geht der Bau der großen Stadien relativ zügig voran. Auch die Bereit-

stellung der notwendigen Hotelstruktur lässt sich bewältigen. Fragezeichen stehen dagegen hinter der Modernisierung der Infrastruktur in den Städten, die zu den Austragungsorten gehören, auch wenn beispielsweise in Warschau große Anstrengungen unternommen werden. (Der Bau der geplanten zweiten U-Bahnlinie in der Hauptstadt erscheint nicht sehr realistisch.)

Geht es um den Autobahnbau, dann dürfte die Anbindung des vorhandenen Abschnitts der A2 zwischen Stryków und Nowy Tomyśl an die deutsch-polnische Grenze bei Świecko im Westen und an Warschau im Osten gesichert sein. Gleiches gilt für die Verlängerung der A4 zwischen Krakau und Niederschlesien bis zur deutsch-polnischen Grenze. Mehr als fraglich ist aber deren Fortführung von Krakau bis zur polnisch-ukrainischen Grenze. Eine durchgehende Verbindung aus Deutschland durch Polen bis zur Ukraine und auch nach Warschau hat UEFA-Chef Michel Platini jedoch bei seinem letzten Besuch in Polen quasi als Ultimatum gestellt. Eventuell könnte auch die Fertigstellung der Autobahn zwischen Danzig und Lodz gelingen.

Die Regierung und besonders Ministerpräsident Donald Tusk, der die Euro 2012 als »Chefsache« ansieht,

müssen sich daher bemühen, möglichst schnell die noch ausstehenden Verträge für den Autobahnbau unter Dach und Fach zu bringen, ohne sich dabei preislich über den Tisch ziehen zu lassen. Gleiches gilt für die Novellierung der einschlägigen Gesetze, die effektivere Nutzung der EU-Mittel und die Privatisierung der PKP Cargo. Die Forderung einiger Experten, einen zentralen Stab für den Autobahnbau beim Ministerpräsidenten einzurichten, klingt vernünftig. Die meisten dieser Aufgaben lassen sich ohne legislative Entscheidungen des Sejm verwirklichen, die ja bekanntlich häufig durch ein Veto von Staatspräsident Lech Kaczyński bedroht sind. Äußerst wichtig wird es sein, der politischen Instrumentalisierung des Autobahnbaus einen Riegel vorzuschieben, was bedeutet, dieses für das ganze Land so wichtige Vorhaben dem innenpolitischen Streit zu entziehen.

Vielleicht hilft auch die altbewährte »polnische« Methode: Man tut lange nichts oder wenig, mobilisiert dann aber alle Kräfte, um das Projekt doch noch termingerecht zu verwirklichen.

#### *Über den Autor*

Reinhold Vetter, Ingenieur und Politologe, arbeitet in Warschau als Korrespondent des *Handelsblatt* für Ostmittel- und Südosteuropa. Bis 1994 war er Polen-Korrespondent des ARD-Hörfunks. Seine Beiträge werden auch in *Neue Zürcher Zeitung*, *Osteuropa*, *Südosteuropa* und *Internationale Politik* veröffentlicht. Zuletzt erschien sein Buch »Wohin steuert Polen? Das schwierige Erbe der Kaczynskis.«, Ch. Links Verlag, Berlin 2008.