

National Development Plan Trendwende in der Regionalentwicklung?

Jede Woche kommen 1000 Menschen nach Irland, um hier zu leben, verkündete Tánaiste Mary Harney letzten Herbst. Die Hälfte davon sind in Irland geboren und dann ausgewandert. 1000 neue Jobs entstehen pro Woche in Irland.

Und, so Ministerin Harney weiter, 1000 neue Häuser werden Woche für Woche gebaut, was im Jahr einer Stadt in der Größe von Cork entspricht.

„Optimismus liegt in der Luft“

Der keltische Tiger boomt. Jährliche Wachstumsraten von über 10% zum Ende der neunziger Jahre haben das Land vom „Armenhaus Europas“ zur am schnellsten wachsenden Wirtschaft innerhalb der EU transformiert, vom Auswanderungs- zum Einwanderungsland. Während seine EU-Kollegen mit roten Zahlen jonglieren, kann Finanzminister McCreevy Überschüsse verbuchen. Trotz des Booms – die Entwicklung war keineswegs ausgeglichen. Die Mitte Irlands, der Westen und der Nordwesten blieben zurück. Hier sind 150 Jahre Ausdünnung der Bevölkerung durch Abwanderung – seit der Großen Hungersnot zur Mitte des 19. Jahrhunderts – noch nicht gestoppt. Hier, in der im letzten Jahr zum Zweck der optimalen Ausnutzung von EU-Fördermitteln geschaffenen Borders, Midlands und West (BMW)-Region als Ziel 1-Gebiet hinkt die Infrastruktur hinterher, ist die Arbeitslosigkeit höher, war der Jahresverdienst 1998 durchschnittlich £4000 niedriger als im Südwesten oder in Ballungszentren wie Dublin, Cork oder Galway.

Der im November 1999 veröffentlichte National Development Plan 2000-2006 soll helfen, diese Unterschiede zu nivellieren. Pro Kopf sollen in der BMW-Region £13 793 ausgege-

ben werden, im Vergleich zu £10 250 in der SE (South-East)-Region, was in der Region positiv zur Kenntnis genommen wurde. „Ein neuer Optimismus liegt in der Luft“, kommentierte Liam Scollan von der Western Development Commission (WDC).

Wohnungsbau, Straßen, öffentlicher Nahverkehr

£40.6 Milliarden sollen in den nächsten 6 Jahren investiert werden – nahezu die Hälfte davon in die Entwicklung der wirtschaftlichen und sozialen Infrastruktur des Landes: in Straßen, öffentlichen Verkehr und sozialen Wohnungsbau, sowie Wasserwirtschaft und Flughafenausbau. Sowohl die Infrastrukturprobleme des aus den Nähten platzenden Ballungszentrums Dublin wie auch die der unterentwickelten BMW-Region zu lösen und Armut und soziale Benachteiligung zu bekämpfen, sind die selbstgesteckten Ziele, „balanced regional development“ der Ausdruck dafür. Allein £6 Milliarden sind für den sozialen Wohnungsbau eingeplant – wodurch über 40 000 erschwingliche Wohnungen im Kommunalbesitz entstehen sollen. £6.3 Milliarden sind für den Straßenbau vorgesehen (davon 4.5 Milliarden für die Nationalstraßen, vor allem die Verbindungen von Dublin zu anderen größeren Städten).

2.2 Milliarden gehen in das öffentliche Verkehrssystem – 430 Millionen allein für Luas, das Dubliner Stadtbahnprojekt (mit weiteren 500 Millionen, die bereitstehen, sollte ein Teil davon als U-Bahn ausgebaut werden). 10 Milliarden sollen in arbeitsplatzfördernde Investitionen fließen.

Die BMW-Region

13.5 Milliarden soll die BMW-Region vom Kuchen des National Development Plans abkriegen – knapp 27.1 Milliarden werden in der SE-Region verbuttert. Damit liegen die Pro-Kopf-Investitionen hier erstmals – um etwa 25% – über dem Landesdurchschnitt.

Die wichtigsten Posten für die BMW-Region im einzelnen:

- * 891.4 Millionen für den Ausbau des Straßennetzes unterhalb der Nationalstraßen;
- * 294 Millionen für die ländliche Wasserwirtschaft
- * 240 Millionen für die Abfallbehandlung
- * 220.7 Millionen für Programme zur Bekämpfung der Armut und für soziale Integration;
- * 200 Millionen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrswesens;

- * 156 Millionen für Kultur-, Erholungs- und Sporteinrichtungen;
- * 94 Millionen für ländliche Infrastrukturmaßnahmen und Verbesserung der Landwirtschaft;
- * 84 Millionen für 'e-commerce', neue Informations- und Kommunikationstechnologien;
- * 85 Millionen für die Fischerei, für die Gaeltacht und die Inseln;
- * 59 Millionen für die Förderung des Tourismus;
- * 54 Millionen für ein 'microenterprise'-Programm, vor allem für Unterstützung neuer Firmen im e-commerce- und Kommunikationsbereich;
- * 48 Millionen für die Waldwirtschaft;
- * 31 Millionen für Stadt- und Dorferneuerung;
- * 10 Millionen für Seehäfen;
- * 8 Millionen für den Ausbau der Flughäfen von Galway, Knock, Sligo und Donegal.

Die IDA (Irish Development Agency) hat die Zusage gemacht, dafür Sorge zu tragen, daß 50 % der von ihr angeworbenen neuen Jobs in die BMW-Region gehen. Darüber hinaus soll vom Umweltministerium eine neue nationale Raumplanung erarbeitet werden, die sogenannte „gateways“ ausweist – wirtschaftliche Wachstumszentren mit übergeordneter Funktion für ihren Einzugsbereich. Dublin, Waterford, Cork, Limerick/Shannon und Galway haben diesen Status sicher. Doch über die weiteren „gateways“ darf, bis der Raumordnungsplan (voraussichtlich) im Jahr 2005 vorgelegt wird, spekuliert werden. Athlone wird als sicherer Kandidat gehandelt, Castlebar und Letterkenny/Derry dürften mit von der Partie sein, und im Osten Dundalk und/oder Drogheda. Aber was ist mit den Grafschaften Monaghan, Cavan und Leitrim? Wieder außen vor? Oder wird – nachdem die Grenze „verschwunden“ ist, Enniskillen „gateway“-Funktion für diese Subregion übernehmen?

„Wichtigste Entwicklung seit der Hungersnot“

Als das Kabinett von Taoiseach Bertie Ahern im Januar zur Präsentation des National Development Plan erstmals in der Geschichte des Staates Irland eine Sitzung westlich des Shannon abhielt, am Sitz der neuen Regionalbehörde für die BMW-Region in Ballaghaderreen, Co Roscommon, gab es zwar ver-



Marian Harkin

einzelte kritische Stimmen, die von „window dressing“ redeten, einer reinen Schauveranstaltung – die überwiegende Resonanz aber war positiv. Der Reporter der *Irish Times*, Tim O'Brien, sprach von der „wichtigsten Entwicklung seit der Hungersnot“. Marian Harkin nannte den neuen Plan eine „entschiedene Verbesserung“ gegenüber seinem Vorgänger. Liam Scollan wies befriedigt darauf hin, daß alle zehn Empfehlungen, die die WDC im April 1999 unterbreitet hatte, im Plan enthalten seien. Der Plan ermögliche, so Harkin, daß die BMW-Region gegenüber dem Osten und Südosten aufholen könne.

Der Bischof von Killala, Dr Thomas Flanagan, brachte es auf den Punkt: Der Plan, so meinte er, biete eine gute Möglichkeit: „Wir erwarten nicht von der Regierung, daß sie unsere Probleme löst. Aber wir erwarten, daß sie uns in die Lage versetzt, daß wir selbst unsere

Probleme lösen können. Jetzt sieht es so aus, als ob dies geschieht.“ Er wies auch auf die direkte Beziehung zwischen Regionalisierung und wirtschaftlicher Entwicklung hin.

Kritik am Plan

Gerade hier setzt aber auch Kritik am Plan und am Verhalten der Regierung ein. Die Regionalkammern, die in Ballaghaderreen und Waterford eingerichtet wurden, sind, was Entscheidungskompetenz und Mitspracherecht bei Planung und Ausführung angeht, zahnlose Papiertiger. Sie sollen verwalten und buchführen – schließlich ging es Dublin nicht um eine neue Verteilung der Macht im Lande, sondern um die Maximierung der EU-Unterstützung, die ohne eine zumindest oberflächliche Regionalisierung des Landes nicht zu haben gewesen wäre. So sind die Komitees der Regionalbehörde von Beamten dominiert, nicht von gewählten Volksvertretern. Die Entscheidungen fallen nach wie vor in

Dublin – in Ballaghaderreen werden sie nur „rubber stamped“ – mit dem Bestätigungsstempel versehen.

Doch besteht die vage Hoffnung, daß die Notwendigkeit, vor Ort zu planen, als Kondition für den Erfolg des ehrgeizigen Plans erkannt werden wird, und es im Zuge der Umsetzung des Plans zu einer wachsenden Dezentralisierung auch der Planungs- und Entscheidungsbefugnisse kommen wird. Die gewählten Vertreter in den Regionalkammern sind jedenfalls gewillt, dafür zu kämpfen, daß ihre Einrichtungen nicht bloße „talking shops“ bleiben – und sie wissen, daß sie in Brüssel einen einflußreichen Verbündeten haben.

Daß die Regierung sich mit ihrem Raumordnungsplan bis 2005 Zeit läßt, ist nur damit zu erklären, daß es sich hier um eine politisch heikle Entscheidung handelt. Es wird

Gewinner und Verlierer geben. Das will man nicht vor der nächsten Wahl riskieren. Der Verdacht liegt nahe, daß „der Markt“ die Frage lösen soll. Nicht gerade ein Zeichen rationaler Planung, die doch gerade korrigieren soll, was in der Vergangenheit schiefgelaufen ist. So werden wohl weiterhin 80% der internationalen Investitionszuschüsse im Westen in Galway landen... Ironisch wäre es natürlich, würde das Ministerium die heiße Kartoffel der „gateway“-Nominierung auf die Regionalversammlungen abschieben. Dann dürften diese ja was entscheiden – und hätten den Schwarzen Peter!

Weitere Kritik kam – auch von den Befürwortern des Planes – aus zwei Richtungen:

* Kann der Plan zügig und effektiv umgesetzt werden? Sind die Ziele nicht zu ehrgeizig? Werden überhöhte Erwartungen geweckt, die nicht erfüllt werden können?

* Können solch hohen Investitionen von der Wirtschaft des Landes in so kurzer Zeit verkraftet werden?

Neue Planungsgesetzgebung, die bereits auf den Weg gebracht wurde, soll dafür sorgen, daß Infrastrukturmaßnahmen zügig in die Tat umgesetzt werden. Beschwerden sollen im „fast-track“-Verfahren behandelt, vielleicht sogar ein neuer Gerichtshof dafür eingesetzt werden. Angesichts der erklecklichen Investitionen in das Straßennetz und den Wohnungsbau und den damit zu erwartenden Eingriff in die Landschaft werden Umweltschützer und Naturfreunde diese Beschränkung der Einspruchsrechte mit zumindest gemischten Gefühlen registrieren. Garret FitzGerald dagegen warnte, daß „zu viel zu schnell“ zu erhöhter Inflation führen werde.

Konkrete Kritik wurde an Einzelposten festgemacht. Während die Betonung der Verkehrsinfrastruktur allgemein begrüßt wurde, forderte Tony Ferguson, der Chairman der BMW-Regionalversammlung, die Verbindung Sligo-Dundalk mit Vorrang zu behandeln, um die Grenzregion besser zu erschließen. Des-

gleichen machte er sich für die Verbindung Sligo-Enniskillen stark – diese sei ein wichtiger Bestandteil der Zufahrtstrecke zum Fährhafen Larne.

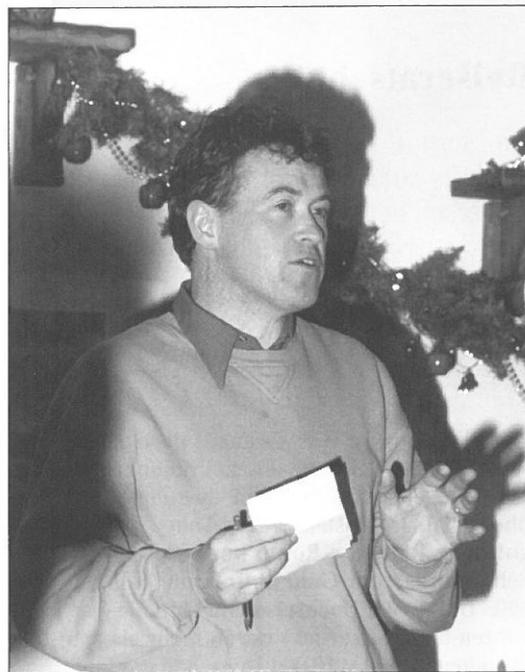
Die Balance zwischen den Regionen ist bei weitem nicht auf allen Gebieten getroffen. Sie bekommt die BMW-Region zwar 59 Millionen für den Ausbau des Tourismus, die SE-Region (die bereits über eine weit überlegende Touristik-Infrastruktur verfügt) jedoch 75 Millionen. Ähnliches ließe sich zum Straßen- und Eisenbahnnetz ausführen. Eklatant aber stechen die, wie Marian Harkin betonte, völlig unzureichenden 8 Millionen für die vier Regionalflughäfen heraus. Das ist in etwa die Summe, die Knock alleine benötigen würde, um den in den 80er Jahren gebauten Flughafen auf heutigen Stand zu bringen. Vier der fünf Schlüsselrouten in der vorgesehenen Verbesserung des nationalen Straßennetzes betreffen den Süden und Osten.

Trendwende?

Die Verwirklichung des Plans hängt natürlich von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung ab. Sein Vorgänger lag spektakulär schief:

Der Plan 1994-1999 ging von 3,5 % Wachstum aus und von einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen um 1,75 %. In Wahrheit lag das Wachstum bei durchschnittlich 7,5 % und der Zuwachs an Beschäftigung bei 5 %. Da der Tiger keine Anzeichen von sich gibt, schlapp zu machen, hat der National Development Plan eine gute Chance, das Reißbrett zu verlassen. Ob aber die Planungen auch im vorgesehenen Zeitraum umgesetzt werden, wird mit „healthy scepticism“ (*Irish Times*) beurteilt. Sorge macht, daß ohne ausreichende Kontrolle, nicht umweltverträglich und nicht nachhaltig investiert werden könnte.

Der Plan stellt sicher eine Trendwende in der Regionalpolitik dar. Allerdings ist er kein All-



Liam Scollan

heilmittel. Die Benachteiligung der BMW-Region muß auf allen Politikfeldern angegangen werden, und die Region selbst braucht ein größeres Mitspracherecht, wenn es um ihre Entwicklung geht.

Die Umsetzung des Plans wird in hohem Maße von gewissenhafter und wohlüberlegter Koordination abhängen, meinte Liam Scollan, wenn Verzögerungen und Verschwendung von Mitteln vermieden werden sollen. „Dies wird einen Grad an Führung und Koordination aus der Region heraus verlangen, neben der Unterstützung einer stark engagierten Zentralregierung. (...) Wir haben nur eine relativ kurze Zeit, um die Dinge richtig anzugehen.“ Sein abschließendes Fazit ist aber optimistisch: „Wir können es schaffen, den Westen auf eine Weise zu entwickeln, die uns erlaubt zu prosperieren und gleichzeitig unser hochgeschätztes kulturelles Erbe zu bewahren.“

Eberhard Bort

Reiseratschläge

Am Schluß dieser Zeilen gibt's den Hinweis auf eine beiliegende (!) Postkarte, mit der man u.a. eine erste größere Übersicht anfordern kann: Flug- und Fahrpreis-Übersichten, mit den ersten richtigen Tabellen, Fahrplänen etc...

Der Blick zurück: Was waren das noch (sparsame) Zeiten! Während ein 'konventioneller' Landbridge-Tarif nach Irland ein gutes Stück über 1000 DM kostete, entwickelte sich die gute alte Rainbow Route über den Süden Schottlands vom Geheimtip zum Renner. 590,- DM (in der Hochsaison und für alle vier Fahren hin und zurück) waren mehr als ein Schnäppchen - fast 10.000 Menschen pro Jahr verbrachten denn auch rund 25-30.000 Bettenächte in Nordirland - zur Freude vom Northern Ireland Tourist Board... The times they are a-changing - sie hatten sich schon 98 geändert, als es auf dem Kanal zum Zusammenschluß von P&O European Ferries und Stena Line kam. Brüssel hatte aus Wettbewerbsgründen darauf bestanden, daß bestimmte Strecken nunmehr eigenständig zu betreiben seien - so kam es zur Gründung, richtiger Neustrukturierung von P&O European Ferries Irish Sea Limited - und das ist die quasi eigenständige Firma, die die Strecke von Cairnryan nach Larne bedient. So entfiel dann aber auch die entscheidende 'Geschäftsgrundlage' für eine Preisreduktion auf dieser Schottenstrecke - vorher konnte man den geringeren Preis auf dieser mit einem guten, erzielbaren Preis bei der Kanalüberquerung vertreten. So kam es zur ersten massiven Erhöhung in 98, der eine weitere massive Erhöhung im letzten Jahr folgte. Jedoch - noch gab es in 1999 einen kleinen Vorteil von knapp 200,- DM, die man sparen konnte. Und jetzt?

Landbridge-Tarif mit Swansea-Cork-Ferries 2000

In Verbindung mit Hoverspeed (oder P&O Stena Line: siehe Zugschläge). Calais oder Ostende - Dover + Swansea - Cork

Storno- und Umbuchungsgebühr: Super-Apex: bis 2 Monate vor Abfahrt 100,- DM, andere bis 4 Wochen vorher 100,- DM; danach alle 250,- DM	15.03.-26.05. 01.10.-08.11.	27.05.-25.06. 07.09.-30.09.	26.06.-15.07.	16.07.-06.09.
SUPER APEX TARIF Gilt nur bei Buchung von Hin- und Rückfahrt 2 Monate Vorausbuchungsfrist Begrenztes Platzangebot PKW bis 6m Länge und 1,83m Höhe + 2 Personen (Hoverspeed bis 5 Personen)	670	825	890	1180
APEX-Tarif Begrenztes Platzangebot 1 Monat Vorausbuchungsfrist PKW bis 6m Länge und 1,83m Höhe + 2 Personen (Hoverspeed bis 5 Personen)	391	460	512	642
STANDARD-Tarif PKW bis 6m Länge und 1,83m Höhe + 2 Personen (Hoverspeed bis 5 Personen)	441	510	562	742
Wochenendzuschlag Irische See FR, SA, SO pro Strecke	50	50	70	100
Zuschlag P&O/Stena Line Kanalstrecke und/oder Fahrzeuge + 3 bis 5 Personen	-	15	15	15
Überhöhenzuschläge P&O Stena Line Hoverspeed	20 40	20 42	20 60	20 60
Mit Hoverspeed Anhänger bis 3m Länge Anhänger bis 6m Länge	181 299	252 369	313 436	404 497
Mit P&O Stena Line Anhänger bis 3m Länge Anhänger bis 6m Länge	175 255	245 325	263 373	351 433
Hoverspeed + P&O Stena: Zusätzliche Erw. im Fahrzeug (mehr als 5 Pers.)	40	45	45	52
P&O Stena: Fußpassagiere (Kinder immer 50%)	87	112	128	136
Zus. Meter (Auto/Anhänger)	61	61	70	80
Motorrad + 2 Personen	215	230	255	275
Beide APEX-Preise basieren auf Sondertarifen, die wir mit Swansea-Cork-Ferries ausgehandelt haben, für die nur ein begrenztes Platzangebot zur Verfügung steht. Sie gelten, was die Kanalstrecken anbetrifft, für die Fahren von Hoverspeed: Seacat, Super-Seacat und Hovercraft auf den Strecken Calais-Dover, Boulogne-Folkestone und ganz besonders auch für Ostende-Dover. Bei Hoverspeed ist es preisunerheblich, ob 2 oder 5 Personen im Auto sitzen. Alles anders bei P&O/Stena Line: Deren Strecke Calais-Dover ist um 15,- DM pro einf. Fahrt teurer. Außerdem kostet die Überfahrt weitere 15,-DM mehr, wenn mehr als 2 Personen (bis max. 5) im Auto sitzen. Alle Preise gelten nur für Fahrzeuge bis 1,83 m Höhe, Überhöhenzuschläge s.o. ACHTUNG: Im Unterschied zu den Vorjahren entscheidet NICHT mehr das Hinreisdatum über den insgesamt anzuwendenden Tarif. Fallen Hin- und Rückfahrt in unterschiedliche Saisonzeiten, so werden nun auch beim Superapex 50% des jeweils anzuwendenden Tarifs berechnet.				

Wir haben uns bei unseren Freunden den ganzen Akt mal angesehen...: zwölf, teils mehrseitige Briefe und Faxe, mit Preisübersichten, Auflistung von Argumenten und weitgehendem Zielsetzungen, gingen zwischen Oktober 99 und dem 10.2.00 von Moers nach Larne. Antworten: 1 Kurzfax (we are working

on an answer) und ein (einziger, wie uns Gaeltacht versicherte) telephonischer Rückruf. Das Ergebnis: Wir beerdigen die Rainbow Route nunmehr zum zweiten Mal, jetzt wohl endgültig. Preise: siehe Tabelle. Schon in 98 hat Gaeltacht fast alle Beteiligten, das Northern Ireland Tourist Board inbegriffen,