

Das Zusammenwachsen der östlichen Ostseeregion : Integrationsprobleme im Bereich Transport und Verkehr

Autor(en): **Theuringer, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **81 (2001)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-166476>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DAS ZUSAMMENWACHSEN DER ÖSTLICHEN OSTSEEREGION

Integrationsprobleme im Bereich Transport und Verkehr

Die Europäische Union steht vor ihrer Erweiterung um die östlichen Anrainerstaaten der Ostseeregion. Rund um das potenzielle Binnenmeer der Gemeinschaft keimt in alter Hansetrade die Hoffnung auf die Entstehung einer der dynamischsten Wirtschaftsräume des Kontinents. Bereits vor dem Fall des Eisernen Vorhangs zählte die Ostsee zu einem der meistbefahrenen Teile der Weltmeere. Nach den Beitritten Schwedens und Finnlands 1995 soll nun auch die Aufnahme der ehemals sozialistischen Anrainerstaaten zusätzliches Wachstum generieren. Der Aufholbedarf aber, den die Kandidatenländer beim Aufbau funktionierender Marktwirtschaften und der Anpassung der nationalen Gesetze an das europäische Regelrecht aufweisen, ist immer noch gross.

Für die Zunahme an überregional ausgerichteten Warenströmen bildet eine bedarfsgerecht ausgebaute Verkehrsinfrastruktur den Katalysator. Daher werden den Kandidaten besonders im Bereich Transport und Verkehr weitreichende Reformen abverlangt. Neben der Übernahme des seit dem Binnenmarkt für den Verkehrsbereich geltenden, liberal gefassten Regulierungsrahmens der Gemeinschaft müssen die Reformländer aber zusätzlich noch den immensen Modernisierungsaufwand schultern, den die Altlasten kommunistischer Verkehrswirtschaft in den maroden und lückenhaften Strassen- und Schienennetzen nötig machen. Diese Tatsache weckt unter bestehenden Mitgliedsländern die Befürchtung, die Gemeinschaft könne sich mit der Aufnahme der mittel- und osteuropäischen Kandidaten (MOEs) übernehmen. Sie kaschiert jedoch, dass die Union selbst erheblichen verkehrspolitischen Reformbedarf aufweist, um ihre traditionell an nationalen Interessen ausgerichtete Verkehrswegeplanung für den grenzüberschreitenden Verkehr besser zu koordinieren und zu finanzieren – nicht nur für die Anbindung der Aufnahmeländer, sondern für die Gemeinschaft insgesamt. Allein für die bestehende Union schätzt das Bundesverkehrsministerium den Investitionsbedarf bis zum Jahr 2012 auf 800 Mrd. DM. Die Notwendigkeit zum Ausbau der Ost-West-Achse korrespondiert mit der Unerlässlichkeit einer erweiterten Nord-Süd-Verbindung. Grosse Transitländer wie Deutschland und Frankreich blockieren die anstehende und lange eingeforderte Liberalisierung im europäischen Bahn- und Schienenverkehr und verwehren damit kleineren Ländern an der Peripherie schnellere und günstigere Warentransporte.

Als Schlüsselinstrument in dem Prozess europäischer Transportpolitik galten bislang die Trans-

europäischen Netze (TENs), die im Maastricht-Vertrag zur Stärkung des Marktintegrationsprozesses und der Wettbewerbsfähigkeit des Kontinents geschaffen worden sind. Für die Anbindung der MOEs sind die Trassen insofern von grosser Bedeutung, als sie nach dem Willen der Union nicht nur einen schnelleren Warenaustausch innerhalb der Gemeinschaft und in Verbindung zu Drittländern ermöglichen, sondern auch der ökologischen Verträglichkeit der Verkehrsströme dienen sollen. In ihrer Weiterentwicklung als paneuropäische Netze verbinden sie die Staaten Mittel- und Ost- (aber auch Südost-) Europas mit den Ländern der EU sowie untereinander. Für die MOEs sind die sogenannten «Kreta-Korridore» geplant.

Nichttarifäre Handelshemmnisse

Zweifel an diesen Projektmassnahmen zur Überwindung von Kapazitätsengpässen und zur Schliessung von Verkehrsinfrastrukturlücken sind jedoch angebracht. Folgen die geplanten Netzverläufe überhaupt der Richtung der tatsächlichen Verkehrsströme? Wichtiger noch: wird mit den aufwendigen (und teuren) Prestigeobjekten der Blick auf gravierendere Schwachstellen verstellt? Alltagsprobleme im täglichen Betrieb wie Behördenwillkür, fehlendes unternehmerisches und technisches Know-How, mangelnde Kooperation zwischen Betrieben unterschiedlicher Verkehrsträger, vor allem aber Diskriminierungen an den Grenzübergängen und Sicherheitsmängel kennzeichnen noch immer den östlichen Transportsektor. Diese nichttarifären Handelshemmnisse machen erzielte Fortschritte in der Infrastrukturentwicklung zunichte und nivellieren ökonomische Vorteile, wie sie etwa das Assoziierungsabkommen

zwischen der EU und der Freihandelszone der Baltischen Staaten bietet. Transportkosten steigen durch langsame Zollabfertigungen, willkürliche Auslegungen der Zollbestimmungen und durch die Sicherheitsrisiken einer anschwellenden Kriminalität. Zwar haben die Einführung neuer Frachtrechtsbestimmungen sowie Beitritte der MOEs zum Zollüberkommen über vereinfachte gemeinsame Versandverfahren der EU und der EFTA-Länder die Grenzauenthaltszeiten bereits verkürzt. Auch haben die Beitrittspartnerschaftsprojekte, die in den Kandidatenländern etwa den Aufbau von Güterverkehrsaufsichtsbehörden nach westlichem Vorbild durch die Finanzierung von Personal- und Sachkosten fördern, positive Impulse im administrativen Bereich gesetzt. Die EU-Kommission hat in ihrer Bewertung der

*Handelshemmnisse nivellieren
ökonomische Vorteile, wie sie
etwa das Assoziierungsabkommen
zwischen der EU und der Freihandelszone
der Baltischen Staaten bietet.*

Fortschritte zur Übernahme des gemeinsamen Besitzstandes aber wiederholt erklärt, dass vor allem die MOEs selbst grosse Anstrengungen unternehmen müssen, um die Funktionsweisen der Verwaltungsstrukturen (gerade im Zollbereich) nachhaltig zu verbessern.

Was aber, wenn die verkehrliche Integration weiter voranschreitet und die Erweiterung zu einer Steigerung des Warenaustauschs und der Erhöhung von Mobilität führt? Wie können die auf die Umwelt abgewälzten externen Kosten begrenzt gehalten werden, wenn sich der Handel im Ostseeraum in den nächsten fünfzehn Jahren geschätzt mehr als verdoppeln wird? Die Fragen nach den ökologischen Folgekosten gehören im Kontext der Osterweiterung zu den tiefgreifenden Besorgnissen des Westens. Aber auch hier hat dieser selbst bislang zu wenig getan, um speziell im Ostseeraum dem Ziel nachhaltiger Verträglichkeit überzeugend gerecht zu werden. Potenziale zur Verringerung von Umweltbelastungen, die dem Verlauf einzelner Transportketten im Ostseeraum mannigfach immanent sind, werden nur ungenügend ausgeschöpft. Die Einführung platzsparender Container, die Auslastungsoptimierung im Fährverkehr, die Vermeidung von Leerfahrten im Strassengüterverkehr durch verbesserte Logistik sind alles Massnahmen, welche die Emissionsbelastung und das Verkehrsaufkommen trotz erhöhter Han-

delsvolumina begrenzt halten können. Die grösste Herausforderung an den Transport des 21. Jahrhunderts liegt daher nicht in der Infrastrukturentwicklung, sondern vor allem in der Nutzung bestehender effizienter und umweltverträglicher Transportsysteme. In Zukunft muss die Union den kombinierten Verkehr wesentlich stärker fördern und für Wettbewerb unter den europäischen Bahnbetrieben sorgen. Bislang haben Leistungsdefizite, aber auch die zu hohen Kosten im Vergleich zum LKW-Transport den Anteil des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse am Ost-West-Güterverkehr 1999 sogar sinken lassen.

Der Entlastung der Grenzübergänge und der Ausweitung des Aussenhandels kann das nur abträglich sein. Die Beitrittsländer sind gefragt, auf ihrer Seite das Terminalnetz für den kombinierten Verkehr bedarfsgerechter auszubauen. Allein durch die technischen Unterschiede in den Eisenbahnsystemen (z. B. bei Spurweiten, Brems- und Kupplungssystemen) wird der Schienenfernverkehr erheblich belastet; Umladen, Umpumpen und Drehgestellwechsel an den Grenzen kosten so Zeit und Geld. Die notwendige Systemangleichung kommt bislang nur schleppe voran. Genauso müssen aber auch die Unionsstaaten stärkere Anstrengungen unternehmen, die Schiene zu einer echten Wettbewerbsalternative aufzuwerten. Die Regierungskommission zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (*Pällmann-Kommission*) hat jüngst für Deutschland Empfehlungen ausgesprochen, die auch auf andere Mitgliedsländer übertragbar sind: stärkere Ausrichtung auf Europa, um die Vorteile des Systems Eisenbahn zum Tragen zu bringen, durch bessere Nutzung der Zugangsrechte für die Netze anderer Staaten, Überwindung noch bestehender Grenzhindernisse durch internationale Allianzen, Beteiligungen an international tätigen Transport- und Logistik-Unternehmen.

Neuer Standortwettbewerb

Die Osterweiterung erhöht den Veränderungsdruck auf die bisherigen Mitgliedsländer zur Entwicklung neuer Transport- und Logistikkonzepte. Allein im Transitland Deutschland, so wird erwartet, steigt der Güterfernverkehr im Zuge der Aufnahme der MOEs um 30 Prozent an. Angetrieben wird der Wandel nicht allein durch stark anwachsende Güterströme. Globalisierungsinduzierte Veränderungen auf den sich im Umbruch befindlichen internationalen Transport- und Logistikmärkten bestimmen die Transportverbindungen insgesamt neu und verschärfen den Wettbewerb gerade auch für die etablierten Standorte. Das führt zu einem Wettlauf, u. a. beim Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien. Gerade im Datenaustausch zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern schlum-

mern Wachstumspotenziale in allen Ostseestaaten. Hier bedarf es stärkerer internationaler Zusammenarbeit unter Einschluss der MOE, wie sie zwischen dem Bremer Institut für Seeverkehr und Logistik mit dem Morski Institut in Danzig praktiziert wird, um die Angleichung von Datensystemen voranzutreiben. Überhaupt begegnen ja einzelne Standorte den Herausforderungen an die Verbesserung der Transportketten im Ostseeraum verstärkt gemeinsam. Als Partner schliessen sie sich in mit Mitteln des europäischen Raumordnungsprogramms INTERREG II c geförderten Projekten zusammen, um Optimierungspotenziale und Wertschöpfungseffekte im Ostseeraum auszuloten. Ihr Ziel ist die stärkere Verkehrseinbindung in die weltweiten Transportnetze. Die Einbeziehung in internationale Kooperationsnetzwerke hängt dabei jeweils davon ab, welchen zusätzlichen Mehrwert ein Standort in die internationalen logistischen Wertschöpfungsketten einzubringen vermag.

Der Ausbau der bestehenden Infrastruktur in den Beitrittsländern kostet die Union viel Geld. Doch laut Finanzrahmen, auf den sich die Gemeinschaft beim Berliner Sondergipfel im März 1999 verständigt hat, sind die Leistungen für die gesamte Erweiterung knapp bemessen: Danach fliessen 3,1 Mrd. € jährlich an die Beitrittsstaaten. Weitere Mittel kommen aus den traditionellen Töpfen der Agrar- und

Strukturpolitik, je nach Beitrittsdatum zwischen 2002 und 2006 von 6,5 Mrd. auf 16,8 Mrd. steigend. Die in der Agenda 2000 vorgesehenen Strukturhilfen, mit denen die Infrastruktur in allen Kandidatenländern auf Gemeinschaftsniveau gehievt werden soll, belaufen sich bis 2006 gerade einmal auf einen jährlichen Betrag von 1 Mrd. €. Investitionshilfen bieten neben Programmen der Union (TACIS und PHARE) die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, die Weltbank und – als die bedeutendste Quelle für die bankmässige Finanzierung von Infrastrukturvorhaben und TENs – die Europäische Investitionsbank. Wesentliche Spielräume bei der Umverteilung hat die Union nicht. Da es eine strikte Trennung zwischen den Töpfen der alten und zukünftigen Mitgliedsländer gibt, ist sichergestellt, dass keine höheren Kosten der Beitrittsstaaten aus Mitteln der EU-15 finanziert werden. So bleibt der Anteil, den der gesamte wirtschaftliche Aufbau in Osteuropa an den 686 Mrd. € umfassenden Gemeinschaftsausgaben einnimmt, auf 80 Mrd. begrenzt. Allein aber der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Zuge der Ost-Erweiterung wird nach Berechnungen der Kommission in den nächsten zehn Jahren mindestens 100 Mrd. € beanspruchen. Konsequenz daraus ist, dass den Kandidaten eigene Anstrengungen in grossem Ausmass zugemutet werden. Nach einer Infrastrukturbedarfsanalyse der Kommis-



Modernisierung der Verkehrswege – eine dringliche Aufgabe in Osteuropa. Der Bahnhof des estnischen Tartu.

sion müssen die Aufnahmeländer etwa 1,5 Prozent ihres Bruttosozialprodukts für die TENs ausgeben. Diesen Satz für die Fernverkehrsverbindungen aufzubringen, fällt schon vielen der jetzigen Mitglieder schwer.

Weil der hohe Modernisierungsbedarf kaum durch öffentliche Mittel gedeckt werden kann, müssen in den Beitrittsländern zunehmend komplementäre Finanzierungsmöglichkeiten des Baus und Betriebs von Transportwegen ausgelotet werden. Dies zwingt zur schnelleren Umstellung von der Haushalts- auf die Nutzerfinanzierung. Die privatwirtschaftlich betriebene, entgeltpflichtige Nutzung einzelner Transportwege findet sich erst in Ansätzen, so etwa in dem mit der Fertigstellung des Autobahnteilstücks Katowice-Kraków eingeführten ersten Mautsystem in Polen. Nutzerentgelte sind die primäre Refinanzierungsquelle für den Einsatz privaten Kapitals. Dieses jedoch muss zunächst einmal mobilisiert werden. In den meisten Beitrittsländern hapert es aber noch an der Unterstützung privater Unternehmensinitiativen durch den Staat und die etablierten Finanzinstitutionen. So fehlen Venture Capital Fonds, die mit ausgewählten Beteiligungen an innovativen Logistikprojekten diese Lücke schliessen. Co-Finanzierungen in Form von Public Private Partnerships-Modellen (PPPs) bei der Infrastrukturerschliessung haben den Vorteil, dass sie durch das Zusammenfliessen von öffentlichen und privaten Beiträgen Synergieeffekte schaffen und Unternehmen langfristig in den Transformationsländern binden. Dafür aber ist es notwendig, dass privatwirtschaftlich übernommene Risiken abgesichert werden. Die den Beitrittsstaaten gestellte Forderung, entsprechende rechtliche Voraussetzungen zu schaffen, sollte gleichzeitig auch den jetzigen Unionsmitgliedern Anlass genug sein, ihre jeweilige Gesetzeslage zu überprüfen und die existierenden Beschränkungen für die Privatisierung und Finanzierungsbeteiligung Dritter sowie für Möglichkeiten des privaten Projektmanagements im Verkehrsbereich zu beseitigen.

Diffuse Ängste

Mehr Eigenverantwortung der Beitrittsländer und die Schaffung günstiger Investitionsbedingungen für die Entwicklung des Transportraums östliche Ostsee sind unerlässlich. Dafür bedarf es zunächst der Erkenntnis, dass Infrastruktur keinem Selbstzweck dient, sondern die Bereitstellung von Dienstleistungen ermöglichen soll. Ebenso wenig folgt das vielbeschworene Prinzip der Kooperation einem Selbstzweck. Man gewinnt zuweilen den Eindruck, dass die Vielzahl der Massnahmen und Projekte im Rahmen der Ostseezusammenarbeit zu einer gewissen Diffusion führt. In der Unübersichtlichkeit verliert sich

der Blick für Funktion und Substanz mancher Initiative, entstehen Redundanzen und folglich Ressourcenverschwendung. Stärker als bisher sollte der Grundsatz befolgt werden, vor der Kooperation zunächst einmal das eigene «Haus in Ordnung zu bringen». Das wiederum würde sich mit der Grundforderung nach mehr Eigeninitiative der Reformstaaten decken.

Mehr Eigenverantwortung der Beitrittsländer und die Schaffung günstiger Investitionsbedingungen für die Entwicklung des Transportraums östliche Ostsee sind unerlässlich.

Unzweifelhaft ist, dass noch viel Zeit ins Land gehen wird, bis die Reformländer das westliche Entwicklungsniveau erreicht haben werden. Wie sich allgemein feststellen lässt, ist inzwischen mehr Nüchternheit eingetreten, werden die Augen vor den massiven Erweiterungsproblemen nicht länger verschlossen. Von ersten Beitritten vor 2005/06 ist inzwischen kaum mehr die Rede. Nicht nur hat es die Union in Nizza verpasst, sich für die Aufnahme neuer Mitglieder erfolgreich zu wappnen. Angst vor ausufernden Wanderungsbewegungen osteuropäischer Arbeitnehmer, eher diffus als real begründet, werden die Beschlussfassung zusätzlich verzögern. Ihr dürfte sich ehemals noch ein Ratifizierungsverfahren von zwei Jahren anschliessen.

So wird den Kandidaten gegenwärtig die Erfüllung schmerzlicher Beitrittskriterien zur Vorbedingung

Stärker als bisher sollte der Grundsatz befolgt werden, vor der Kooperation zunächst einmal das eigene «Haus in Ordnung zu bringen».

gemacht, gleichzeitig aber kein fester Beitrittstermin genannt. Dies lässt die Beitrittseuphorie in der Bevölkerung der Kandidatenländer einer sich breitmachenden Skepsis weichen, die wiederum den Reformkurs nachhaltig beeinträchtigen wird. Transformationsverlierer gewinnen die Oberhand und bremsen die Übernahme des liberalen europäischen Gesetzeswerkes ab. Die letzte Regierungskrise in Po-

len zeigt, wie schnell aus Wunschkandidaten Sorgenkinder werden können. Erlahmt der Reformprozess hier, so hat dies gravierende Folgen für die verkehrliche Integration im Ostseeraum und im gesamten Mittelosteuropa. Das Land ist nicht nur jedem anderen Kandidaten nach Grösse und Einwohnerzahl überlegen. Dank seiner herausragenden strategischen Lage als Transitland übernimmt es die wichtige Funktion eines Scharniers zwischen Ost und West. Angespante Haushaltslagen und die zu erwartende Dauerhaftigkeit der Entwicklungsunterschiede sollten daher nicht zu einer Verzögerung bei der Aufnahme neuer Staaten führen.

Gegenteilig ergeben sich aus der Unterfinanzierung sogar Chancen: So muss die EU ihre Leistungen an die Reformländer auch in der Verkehrsinfrastruktur nicht länger nach dem Grad ihrer Defizite bemessen, was einer Belohnung des Versäumten gleichkommt. Statt dessen kann sie die Anstrengungen der einzelnen Kandidaten honorieren und dadurch Anreize für positive Veränderungen schaffen. Dahinter steht die Einsicht, dass die effiziente Verwendung von investiertem Kapital wichtiger ist als der Kapitalbedarf selbst, und diese leisten die Privaten i.d.R. besser. Die EU kann privates Engagement steigern, indem sie Privatisierungsfortschritte und *Venture-Capital-Incentives* noch mehr zu den ausschlaggebenden Gradmessern bei der Verteilung ihrer knappen Finanzmittel macht.

Die Union kann sich ausserdem stärker darauf besinnen, vor dem teuren Ausbau der physischen Infrastruktur vermehrt auf die Entwicklung der «institutionellen» Infrastruktur zu setzen, die für die Verbilligung der Transporte und folglich die gewünschte Steigerung der Handelsströme in der Region mindestens ebenso wichtig ist. Teure Bauprojekte ergeben nur dann einen Sinn, wenn die «Institutionen» stimmen, die zu einer Senkung der Transaktionskosten führen. Wenn Institutionen dies nicht leisten können, entsteht Marktversagen und wohlfahrtsfördernde Interaktionen zwischen Wirtschaftssubjekten unterbleiben: Potenzielle Investoren fürchten um ihren Kapitaleinsatz und sehen von einem Engagement ab.

Drittens kommt es ohnehin weniger allein auf neue Infrastrukturförderung als auf die weitere Entwicklung «intelligenter» Transporte an. Durch den verstärkten Einsatz von IuK-Systemen, durch die Integration von Güterbeschaffung, -produktion und -absatz sowie durch die Kombination einzelner Verkehrsträger können sowohl Emissionen als auch monetäre Kosten signifikant gesenkt werden. Telematik, Logistik und Intermodalität beschreiben den Wettbewerb um Innovationen und Ideen, dem sich auch die etablierten Ostseestandorte stellen müssen und der darum gerade den Beitrittsländern

neue Chancen eröffnet. Auch die fortbestehenden Entwicklungsunterschiede müssen der Marktintegration in der Region nicht schaden. Im Gegenteil. Sie stellen gerade erst den Anreiz zu Handel und wirtschaftlichem Austausch her. Ökonomische Integration vollzieht sich nur dann, wenn Menschen es für vorteilhaft erachten, Handel über die Grenzen hinweg auszuweiten, sich Beschäftigung im Ausland zu suchen oder ihr Kapital in einem anderen Land anzulegen. Gegebene Unterschiede in der Ressourcen-Ausstattung sind in diesem Prozess nicht nur geduldet, sondern gegenteilig Voraussetzung für Wohlfahrtsgewinne im internationalen Handel.

Statt eines «Alles oder Nichts»-Verfahrens sollte im Erweiterungsprozess daher der Grundsatz gelten: Soviel Integration so rasch wie möglich, aber nicht in den Bereichen, die noch nicht reif sind für das Zusammengehen mit der Union. Über das *Opting-Out*-Verfahren, das mit dem Amsterdam-Vertrag erstmals möglich geworden ist, können die Aufnahmekandidaten den Verfassungsteil der EU-Verträge übernehmen, bei der Umsetzung von Unionspolitiken aber längere Übergangsfristen zugestanden bekommen. Diese Variante würde die Anvisierung eines festen Beitrittstermins erlauben. Im Sinne der Flexibilisierung könnte z.B. Polen, trotz seines ausgeprägten Agrarsektors beitreten, wenn es in anderen Bereichen substantielle Fortschritte in der Liberalisierung und bei der Übernahme des europäischen Rechtsrahmens macht. Eine volle, endgültige Teilnahme am Binnenmarkt – und damit die Beseitigung aller internen Wirtschaftsgrenzen – hinge dann von der fortschreitenden Reform der Agrarpolitik ab.

Die EU-Mitgliedschaft, das hat die in den vergangenen Aufnahmerunden gemachte Erfahrung gezeigt, vermittelt eigenständige Wachstumsimpulse und bietet die beste Garantie dafür, dass ohnehin notwendige Reformen durchgesetzt und notwendige Anpassungs- und Aufholprozesse in Gang kommen. Die verkehrliche Integration beschleunigt diese Prozesse und ist für sie unverzichtbare Voraussetzung. ♦

THOMAS THEURINGER, geboren 1967 in Köln, studierte Neuere Geschichte, Volkswirtschaftslehre und Politische Wissenschaften an den Universitäten Münster und Florida State; er promovierte an der Universität Freiburg mit einer Arbeit über die Anfänge des Liberalismus. Er ist zurzeit Account Supervisor bei Fleishman-Hillard Germany in Frankfurt/Main, zuvor war er wissenschaftlicher Mitarbeiter und Seminarleiter am Internationalen Institut für Politik und Wirtschaft Haus Rissen in Hamburg, dem Sitz des Generalsekretariats des Internationalen Club of Rome. Ein Schwerpunkt der Institutsarbeit lag auf dem Integrationsprozess im Ostseeraum. Thomas Theuringer ist Buch- und Fachautor vieler Beiträge zu historischen Themen und aktuellen Fragen des internationalen und wirtschaftspolitischen Zeitgeschehens.