

*Gerold Ambrosius/ Hans-Liudger Dienel/ Christian Henrich-Franke/
Cornelius Neutsch/ Guido Thiemeyer*

***Integration von Infrastrukturen in Europa
vor dem Ersten und nach dem Zweiten Weltkrieg im Vergleich –
Eine Einleitung***

Das Thema ‚Infrastruktur‘ erlebt seit einigen Jahren eine Renaissance – ganz allgemein und ganz speziell im Zusammenhang mit der europäischen Integration. Es scheint eine Epoche zu Ende zu gehen, in der der Bürger Anspruch auf eine stabile, preiswerte und qualitativ hohe Versorgung mit infrastrukturellen Diensten hat und der Staat diese im Sinne der Daseinsvorsorge durch Eigenproduktion befriedigt. Stattdessen hat eine Diskussion darüber begonnen, was als angemessene Grundversorgung bezeichnet werden kann, wobei der Staat diese nicht mehr selbst bereitstellen muss, sondern nur noch zu ‚gewährleisten‘ braucht. Wie sehr wir von funktionsfähigen Infrastrukturen abhängig sind, zeigt sich am augenfälligsten an den überlasteten Straßen, der durch Staus bedingten Zeitverschwendung und den dadurch entstehenden Kosten. Dies trifft sowohl den lokalen, regionalen und nationalen wie auch den europäischen Wirtschaftsraum. Der Ausbau der transeuropäischen Netze hat im Rahmen der Europapolitik hohe Priorität. Die Erweiterung des Gotthard-Tunnels ist ein wichtiges Verkehrsprojekt auf nationaler Ebene, mehr noch aber für die Nord-Süd-Verbindung auf europäischer. Das gilt auch für die Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Turin und Lyon oder Köln und Paris. Einerseits werden solche traditionellen Infrastrukturen als etwas Selbstverständliches angesehen, andererseits wird bewusster als bisher wahrgenommen, dass diese, vor allem aber die modernen Kommunikationsnetze, die Basis komplexer Volkswirtschaften sind und einen wichtigen Standortfaktor im globalen Wettbewerb darstellen. Infrastrukturen gewinnen auch angesichts der ökologischen Probleme seit geraumer Zeit wieder an Aktualität, scheinen doch beispielsweise öffentliche Verkehrssysteme die einzige Möglichkeit zu sein, bestimmte Ballungsräume vor dem endgültigen Umweltinfarkt zu retten. Gleichzeitig gibt es erheblichen Widerstand gegen die Erweiterung von bestehenden Verkehrsverbindungen oder das Verlegen neuer Trassen. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Turin und Lyon belastet die Umwelt mit Abgasen und zerstört Naturschutzgebiete. Überall in Europa gibt es massiven Protest von Umweltschützern gegen geplante Erweiterungen von Straßen- und Schienennetzen. Schließlich verstärken die vielfältigen organisatorischen und eigentumsrechtlichen Veränderungen innerhalb der Infrastrukturen in den letzten Jahren das öffentliche Interesse: Monopolistische Strukturen werden aufgebrochen und wettbewerbliche eingeführt. Öffentlichrechtliche Infrastrukturunternehmen werden in privatrechtliche umgewandelt und sogar materiell privatisiert. Internationale bzw. europäische Großkonzerne übernehmen lokale und regionale Infrastrukturnetze.

Das Thema ‚Integration‘ ist ebenfalls aktueller denn je. Weltweit entwickeln sich neue Ansätze regionaler Kooperation und Integration – in Asien ebenso wie in Süd- und Nordamerika und Afrika; hier kommt es zu einer neuen Durchmischung von intergouvernementaler und supranationaler Zusammenarbeit. Auch das Verhältnis von staatlichen und privaten Organisationen ändert sich. In Europa macht das europäische Projekt eine schwierige Phase durch, wobei nicht klar ist, ob es sich um eine der üblichen Krisen handelt oder doch um mehr. Hat der Kraftakt der

Osterweiterung die Europäische Union überfordert, so dass das ursprüngliche Integrationsvorhaben grundsätzlich in Frage gestellt ist oder kann es in gewohnten Bahnen fortgesetzt werden? Hat das Scheitern der Europäischen Verfassung nur eine aufschiebende Wirkung oder muss die Idee einer Verfassung endgültig zu Grabe getragen werden? Weitere Länder streben die Mitgliedschaft an. Einerseits zieht die Europäische Union immer mehr Politikbereiche an sich und dringt immer stärker in den Aufgabenbereich nationalstaatlicher Kompetenz und Souveränität ein. Andererseits überlässt sie seit dem Binnenmarktprojekt wichtige Integrationsvorgänge privaten Organisationen, zum Beispiel privaten Standardisierungsforen.

Schließlich steht das Thema ‚Infrastrukturintegration‘ auf der tagespolitischen Agenda. Die osteuropäischen Infrastrukturen müssen an die westeuropäischen angeschlossen und angeglichen werden. Das gilt für die Verkehrs-, ebenso wie für die Kommunikationsnetze. Fast genauso dringend ist der Ausbau der transeuropäischen Netze in Westeuropa. 2001 legte die Europäische Kommission ein Weißbuch zu einer europäischen Transportpolitik vor, 2002 folgte ein Vorschlag zur Gründung einer europäischen Eisenbahnagentur, die mittlerweile ihre Arbeit aufgenommen hat. Bereits 1996 hat die EU die Interoperabilität der 20 nationalen Hochgeschwindigkeitssysteme von Eisenbahnen gefordert, was immer noch mit erheblichen Problemen verbunden ist. Noch stärker als in den letzten Jahren wird es innerhalb der EU in Zukunft um die regulative Harmonisierung und koordinative Standardisierung gehen, wobei die Integration infrastruktureller Gemeinschaftsgüter eine besondere Rolle spielen wird. Dass es dabei nicht nur um die Standardisierung technischer Systeme und ihrer Komponenten geht – was schon wichtig genug ist –, sondern um die Integration ganz unterschiedlicher ‚Infrastrukturen‘ zeigt recht plastisch der Eisenbahnverkehr. Die Auseinandersetzung um die Zulassung des ICE in Frankreich ähnelte nach Meinung des zuständigen Siemens-Ingenieurs eher einem „philosophischen Disput“ als einem Gespräch unter Technikerkollegen. Ganz besonders deutlich wird dies auf der politischen oder gesellschaftlichen Metaebene. Die Diskussion um ein europäisches Gemeinwohl, um einen europäischen Universaldienst, durch den das infrastrukturelle Angebot in den europäischen Ländern angeglichen werden soll, zeigt, wie groß die Bedeutung nationaler Traditionen, Wertvorstellungen oder Paradigmen ist. Die Konzepte des französischen Service Public, der britischen Public Utilities oder der deutschen Daseinsvorsorge weisen markante Unterschiede auf, die es bei einer weitergehenden Integration zu überwinden gilt.

Viele der angesprochenen Probleme sind nicht wirklich neu. Bereits in den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg, vor allem aber in denen nach dem Zweiten Weltkrieg war die internationale Integration von Infrastrukturen ausgesprochen aktuell, war doch die industrielle zugleich eine infrastrukturelle „Revolution“ und stellte die infrastrukturelle Rekonstruktion nach dem Zweiten Weltkrieg die Basis für den wirtschaftlichen Aufschwung dar. Das galt auch für die Integration, nahm doch die Verflechtung der europäischen Nationalökonomien in den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg ebenso rasant zu wie nach dem Zweiten Weltkrieg, wobei auch die gesellschaftliche und damit politische Zusammenarbeit gerade bei sozioökonomischen Problemen bis unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg immer intensiver wurde. Das galt schließlich für die Infrastrukturintegration. Sie bildete im 19. Jahrhundert ebenso eine wichtige Grundlage für die stattfindende Europäisierung der Volkswirtschaften wie sie nach dem Zweiten Weltkrieg eine Voraussetzung für den sich abzeichnenden europäischen Wirtschaftsraum darstellte.