

*Sehr geehrte Damen und Herren,
Sehr geehrte Konferenzteilnehmer,*

Bevor ich über das im Programm angegebene Thema spreche, möchte ich Sie kurz mit unserer Stadt bekannt machen, mit der Bedeutung, die sie für den zentraleuropäischen Raum spielt sowie mit dem Leben ihrer Bewohner.

Lviv/Lemberg war immer schon ein wichtiges metropolitanes Zentrum Mitteleuropas. Die Stadt war ein Teil des gesamteuropäischen Kommunikationssystems, bildete einen Knotenpunkt der gesamteuropäischen Infrastruktur. Leider fügte die dramatische Geschichte des 20. Jahrhunderts der Stadt einen großen Schaden zu. Innerhalb Jahrhunderts erlebte die Stadt einen fünffachen Staatswechsel. Freilich haben weniger die zwei Weltkriege, als die 50 jährige kommunistische Herrschaft in der Stadt den größten Schaden angerichtet. Im Grunde sind die Ukrainer noch heute damit beschäftigt, die Folgen des Zerfalls des kommunistischen Systems zu beseitigen. Die bestehende Lage bereitet uns zahlreiche Herausforderungen, bietet zugleich neue ungeahnte Möglichkeiten.

Kurzum, Lviv befindet sich im westlichen Teil der Ukraine und ist 80 km von der polnischen Grenze entfernt. Lviv besitzt einen eigenen Flughafen, von dem es bereits Verbindungen zu 13 europäischen Städten gibt. Die Stadt ist eine Schnittstelle wichtiger internationaler Verkehrsrouten – Auto- und Eisenbahnverbindungen – aus Westeuropa in die Ukraine und nach Russland.

Lviv ist ein wichtiges Zentrum der Region. Sie ist die größte Metropole für das Einzugsgebiet mit ca. 27 Mio Menschen. Lviv gilt inoffiziell als die Hauptstadt der Westukraine, in seinem Einzugsbereich leben 25% der Landesbevölkerung.

Heutzutage gibt es eine ganze Reihe interessanter Themen und Projekte, die das Lemberger Magistrat beschäftigen. Von unseren Vorgängern haben wir ein unschätzbares, zugleich schweres Erbe bekommen. Einerseits ist es gelungen, die Stadt ins JUNESCO-Kulturerbe aufzunehmen, das uns weiteste Möglichkeiten für die Entwicklung des Tourismus brachte. Andererseits übernahmen wir eine desolote, durch Jahre der Misswirtschaft und des Niedergangs gezeichnete kommunale Infrastruktur.

Die Situation im kommunalen Bereich möchte ich am Beispiel der Wärmeversorgung der Stadt Lviv schildern. Es gibt hier einer Reihe von Einflußfaktoren, auf die ich im Folgenden kurz eingehen möchte:

- veraltete Anlagen

Jeder vierte Heizkessel hat seine Nutzungsdauer überschritten. In Lviv werden bis heute Anlagen genutzt, die noch in der Zwischenkriegszeit in Betrieb gesetzt wurden. Die Wärmeverluste auf dem Weg vom Erzeuger zum Verbraucher betragen ca. 40%.

- Abhängigkeit vom billigen russischen Gas

Einst lebten wir in einem Land, in dem es Gas umsonst gegeben hat. Es hat sich aber herausgestellt, dass es nicht immer von Vorteil ist. Die mit Gas betriebenen Wärmekraftwerke, der Wohnbau wurden ohne jede Rücksicht auf Wärmeersparung gebaut. Angesichts der galopierenden Gaspreise sind alle ukrainischen Städte mit diesem Problem konfrontiert worden. Allein im vorigen Jahr hat sich der Preis

verdreifacht; ein Ende ist noch bei weitem nicht absehbar. Damit gerieten die ukrainischen Städte in eine dramatische Abhängigkeit von russischen Gaslieferungen.

- fehlende Modernisierungsmittel

Leider wurde bis jetzt kein einziges großflächiges staatliches Programm zur Lösung der geschilderten Lage realisiert. Die Kommunen allein sind der Umsetzung groß angelegter Projekte nicht fähig.

- fehlendes Personal

Der Kommunalbereich der ukrainischen Städte erlitt erhebliche Personalverluste. Dieser weniger lukrative Sektor verlor den Personalwettbewerb mit anderen Wirtschaftszweigen. Bei der Lösung der Probleme in diesem Bereich spüren wir nun einen besonders akuten Personalmangel.

- mangelnder Umweltschutz

Allein der Betrieb des Wärmekraftwerkes TEL-1 (ausgesprochen: TEC, Abkürzung für: Wärmekraftwerk) verursacht 65% aller Emissionen in der Stadt.

Nichtsdestotrotz eröffnet der Wärmebereich in Lviv eine Reihe neuer Möglichkeiten sowohl vor der Stadt als auch vor den künftigen Investoren.

Zum einen handelt es sich um einen Markt mit einem Jahresumsatz von 50 Mio. Euro. Unter allen Bereichen der Stadtwirtschaft ist es der gewinnträchtigste.

Das in den letzten 9 Jahren anhaltende Wirtschaftswachstum sichert einen stabilen Anstieg der Einkommen. Daher sinken selbst angesichts der wachsenden Tarifsätze die Zahlungsrückstände und Schulden der Bevölkerung.

Ungenutzt bleibt nach wie vor eine ganze Reihe alternativer Energiequellen, die bei der Wärmeerzeugung berücksichtigt werden könnten: Abfälle, die derzeit in Lviv bloß gesammelt und Kohle, die in den stadtnahen Vorkommen gewonnen werden.

Der Einstieg der Investoren in den Wärmemarkt eröffnet ihnen zusätzliche Optionen:

- Energieerzeugung
- Müllverarbeitung
- Freiwerden von Räumlichkeiten und Flächen, die derzeit von veralteten Anlagen belegt sind. Allein die Auflösung der alten, besonders in den Kellern der Innenstadt verbreiteten Kesselhäuser, erlaubt das Freiwerden von Räumlichkeiten im Marktwert von 20 Mio. Euro.

Heute haben wir folgende strategische Entwicklungslinien für diesen Bereich entwickelt:

Erstens initiierte Lviv einen Zusammenschluss ukrainischer Städte, um mehr Druck auf die Regierung zwecks der Entwicklung eines gesamtstaatlichen Modernisierungsprogramms des Wärme- und Energiesektors auszuüben. Gerade in diesem Fall sind wir uns bewusst, dass die Entwicklung von unten angestoßen werden sollte.

Zweitens sind wir bemüht, möglichst günstige Bedingungen für die Anwerbung der Investitionen im Bereich der Wärmeversorgung zu schaffen.

Drittens fördern wir die Nutzung alternativer Energiequellen – Kohle, Müll, Sonne.

Viertens wird in der Stadt ein kommunales Energiesparprogramm eingeführt. Ausgediente Leitungen, Wärmeisolierung werden ausgewechselt, Wärmeverbrauch kontrolliert.

Derzeit wird die Stadt hauptsächlich von drei größten Betrieben mit Wärme versorgt. Es ist die im Norden der Stadt gelegene TEL-2, die 20% der Stadt abdeckt. Das Wärmekraftwerk im Vorort Rjasne, im Westen, liefert über 10% der Wärme. Schließlich folgt das größte Wärmekraftwerk Lviv, TEL-1, das über 30% der Wärme produziert.

Sehr bald beginnen wir über die Investitionen und einen tief greifenden Umbau der zwei größten Kraftwerke - TEL-1 i TEL-2 zu reden.

Das Kraftwerk TEL-1 ist das größte und älteste in Lviv. Einerseits grenzt es an eine angesehene Wohngegend. Andererseits ist es aber einer der größten Umweltverschmutzer in Lviv (über 65% aller Schadstoffemissionen). Unter allen Wärmekraftwerken besitzt es die ältesten Anlagen – einige Kessel stammen noch aus der Vorkriegszeit. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der sukzessiven Schließung dieses Betriebes bei Verlagerung seiner Kapazitäten auf kleinere alternative Betriebe, die in diesem Stadtteil liegen und ungenutzt bleiben. Es handelt sich hierbei um drei Kesselhäuser, die derzeit anderweitig genutzt werden und um den Bau eines neuen Kesselhauses. Die neuen Kapazitäten sollten die Kohleenergie nutzen, statt wie das alte TEL-1 mit Gas zu arbeiten.

Eine solche Umstrukturierung sollte nicht nur einen wichtigen Faktor der Umweltverschmutzung beseitigen, sondern auch über 11 Hektar Fläche, die derzeit zum Betrieb gehören, für den hochaktuellen Wohnbau freimachen.

Anderes Schicksal erwartet das TEL-2. Heute benutzt dieses Kraftwerk Gas als Hauptenergiequelle. Jedoch sollte es in der Zukunft auf Kohle und Müllverbrennung umgestellt werden. Darüber hinaus bestehen hier die Möglichkeiten für die Anlage zusätzlicher Kapazitäten. Dies würde die Leistung des Betriebes auf 30% des Stadtbedarfes steigern.

Alle potentiellen Investoren betrachten wir grundsätzlich als unsere Partner. Als die günstigste Formel für Jointventures gilt für uns ein Betrieb, bei dem die Stadt mindestens 51% Aktien beibehält und sich mit ihrem Eigentum beteiligt.

Nun was die Infrastruktur anbetrifft. Wie Sie wohl wissen, ist Lviv eine der Städte, die die Europameisterschaft 2012 empfangen werden. Daher ist das Gros der geplanten Infrastrukturprojekte ein Teil des großen Vorbereitungsprogramms und soll zum Beginn der Europameisterschaft abgeschlossen sein.

Die wichtigsten infrastrukturellen Veränderungen in unserer Region finden im Straßenbau statt. Das Gebiet Lviv wird von zwei internationalen Verkehrsadern durchschnitten – den transnationalen europäischen Magistralen Nr. 3 und Nr. 5. Heute ist der Umbau der Magistrale Nr. 5, die die Ukraine mit Südeuropa verbindet, fast abgeschlossen. Das von der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung geförderte Projekt wird Ende dieses Jahres fertiggestellt.

Über das Gebiet Lviv verlaufen weitere wichtige Verkehrswege, die während der Europameisterschaft 2012 eine besondere Bedeutung gewinnen werden. Die meisten

von ihnen werden als Transitrouten von den Reisenden aus Europa in die Ukraine genutzt und sind daher sanierungsbedürftig. Aufgrund ihrer Beschaffenheit wird die Sanierung allein aber nicht reichen, denn die meisten Straßen verlaufen durch Orte, die dem ansteigenden Verkehr nicht gewachsen sind. Daher wird der Bau einer Autobahn zwischen der Grenzübergangsstelle zu Polen Krakiwets-Lviv-Brody hoch aktuell; sie soll eine Fortsetzung der Europäischen Magistrale Nr. 3 werden, die in Polen eben intensiv ausgebaut wird. Die Umsetzung des Projekts bedarf ca. 5 Mrd. Hrywna (ca. 1 Mrd. Euro). Die bisherigen Verhandlungen mit den potentiellen Investoren werden mit großer Wahrscheinlichkeit den Einstieg eines Privatinvestors und den Bau einer Konzessionsautobahn als Ergebnis haben.

Was nun die Stadt Lviv selbst anbelangt. Im Zusammenhang mit der Europameisterschaft 2012 gewinnt sein südwestlicher Teil eine strategische Bedeutung. Hier liegen die meisten mit der Durchführung der Meisterschaft verbundenen Objekte: der Flughafen, der Bahnhof und Busbahnhof, sowie das geplante Stadium.

In diesem Zusammenhang müssen mehr als 160 km Straßen, die die Schlüsselobjekte der Europameisterschaft 2012 untereinander und mit der Innenstadt verbinden, erneuert werden. Außer Straßensanierung sieht der Generalentwicklungsplan der Stadt auch den Bau neuer Straßen und Autobahnkreuze vor, die die Kommunikation zwischen den Objekten der Euro-2012 erleichtern sollen.

Heute möchte ich allerdings bei einem anderen Infrastrukturprojekt verweilen, das von Interesse für die EU sein könnte. Wie eingangs erwähnt, war Lviv-Lwów-Lemberg eine Stadt, die einst viel stärker in das europäische Verkehrssystem eingebunden war, als heute. Ich gebe hier nur ein Beispiel: Vor dem I. Weltkrieg dauerte eine Eisenbahnreise von Lviv/Lemberg nach Wien 14 Stunden. Heute nimmt sie 25 Stunden in Anspruch. Die Hauptursache der Verzögerung ist die unterschiedliche Spurbreite zwischen den europäischen Ländern und der ehemaligen UdSSR. Heute arbeiten wir am Projekt einer neuen Eisenbahnschiene zwischen Lviv und der nächstgelegenen polnischen Stadt Przemysl.

Beachten wir, dass jetzt gerade nach Przemysl eine Hochgeschwindigkeitstrecke für die InterCity-Züge gebaut wird, so bietet uns dieses Projekt einen Anschluß ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Im Rahmen des Projekts sind auch der Bau eines neuen Bahnhofsterminals sowie eine Verbindung mit dem Flughafen Lviv geplant. Die nächsten Schritte wären eine ähnliche Anbindung ans europäische Netz der nahe der rumänischen Grenze gelegenen Stadt Czernowitz sowie der Bau einer weiteren Strecke zwischen Czernowitz und Lviv. Eine solche Eisenbahnverbindung würde den Personen- und Warenverkehr aus Polen und Nordeuropa nach Balkan und in die Türkei wesentlich beschleunigen. Denn heute müssen die Verkehrsströme einen großen Umweg um die Karpaten, über die Slowakei und über Ungarn machen.

Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Aufmerksamkeit!