

Maroš Šefčovič löst Siim Kallas als EU-Kommissar für Verkehr ab

Von Hans-Robert Richarz

Unter José Manuel Barroso trugen beide EU-Kommissare stolz den Titel "Vizepräsident" auf ihrer Visitenkarte: Der eine, Siim Kallas aus Estland war für Transport und Verkehr zuständig, der andere, Maroš Šefčovič aus der Slowakei, verantwortete den Bereich "Institutionelle Beziehungen und Verwaltung". Jetzt musste Kallas seinen Posten zusammen mit der Vizepräsidentschaft an den Nagel hängen, auf seinem Sessel nimmt fortan Šefčovič Platz. Allerdings ohne den schmückenden Titel eines Vizepräsidenten. Spielt der Verkehr in der zukünftigen EU-Kommission unter Jean-Claude Juncker eine kleinere Rolle als unter dem bisherigen Präsidenten José Manuel Barroso? Hoffentlich nicht, denn auf den neuen Verkehrskommissar wartet ein Haufen Arbeit. Nicht nur dann, wenn es für Deutschland heißt "Maut oder nicht Maut, das ist hier die Frage" wird er ein gewichtiges Wörtchen mitreden müssen.

Immerhin wollen 4,5 Millionen km Straße, 212 500 km Schiene, 41 000 km Wasserwege instand gehalten werden. Darüber hinaus muss Europa seine Verkehrsstrecken modernisieren und besser vernetzen, wenn es der bis 2020 erwarteten Verdopplung seines Verkehrsaufkommens gewachsen sein will. Die Ziele danach sind noch ehrgeiziger: Bis 2050 soll jeder zweite Reisende auf die Bahn umsteigen, die Hälfte des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder Wasserwege umgelenkt werden, und in Europas Städten sollen keine Autos mehr mit herkömmlichem Kraftstoff fahren. Flugverkehr und Schifffahrt sollen nachhaltiger werden.

Den größten Teil ihres neuen, milliardenschweren Verkehrsbudgets stellt die EU für den Aufbau eines sogenannten Kernnetzes mit neun Verkehrskorridoren bereit: Dieses Kernnetz soll bis 2030 vollendet sein. Bis 2050 sollen alle Bürger und Unternehmen durch regionale Anbindungen diese Trassen binnen 30 Minuten erreichen. Dafür müssen 15 000 Kilometer Schiene für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut, 94 Häfen an

Schiene und Straßennetz angeschlossen und 38 wichtige Flughäfen per Gleis mit großen Städten verbunden werden. Es umfasst 38 grenzüberschreitende Projekte, um Verkehrsengpässe zu beseitigen. Die Kosten für den Ausbau des neuen Kernnetzes werden auf 250 Milliarden Euro geschätzt.

Für den Ausbau einer leistungsstarken, nachhaltigen Infrastruktur in Verkehr, Energie und Telekommunikation stellt die EU für die Zeit von 2014 bis zum Ende dieses Jahrzehnts 33,2 Milliarden Euro bereit. 26,3 Milliarden davon gehen als Startkapital und Anreiz für weitere Investitionen in den Verkehrssektor in den Mitgliedstaaten. Damit verdreifacht Europa die Fördermittel für den Verkehrsbereich. Sie konzentriert sich auf neun Hauptverkehrskorridore, die das wirtschaftliche Rückgrat des Binnenmarktes bilden werden. Sechs dieser neun Korridore verlaufen durch Deutschland. Damit profitiert Deutschland als wichtigstes Transitland, als Reise-Europameister und vor allem als wichtigster Exporteur am meisten. Außerdem gingen bereits aus dem Vorgängerprogramm von acht Milliarden Euro fast 770 Millionen an 79 deutsche Projekte. Es profitierten beispielsweise der Berliner Hauptbahnhof und der Bahnhof Südkreuz, die Autobahn von Berlin nach Stettin oder der sechsspurige Ausbau der Autobahn A10 rund um Berlin.

Als eine Art Abschiedsgeschenk gab jetzt Sliim Kallas seinem Nachfolger Maroš Šefčovič mit auf den Weg: "Gute Verkehrsverbindungen sind entscheidend für eine effiziente europäische Wirtschaft. Daher sind Investitionen im Verkehrsbereich zur Konjunkturbelebung wichtiger denn je, zumal Wachstum und Wohlstand nur in Gebieten mit einer guten Verkehrsanbindung möglich sind. Die Mitgliedstaaten sollten diese Gelegenheit, EU-Fördermittel zu beantragen, nicht verstreichen lassen. Denn so können sie ihre Verkehrsanbindung verbessern, ihre Wettbewerbsfähigkeit stärken und ihren Bürgerinnen und Bürgern und Unternehmen schnellere und bessere Verkehrsverbindungen bieten."

Von der Papierform her müsste der 48jährige Maroš Šefčovič einem Vergleich mit seinem Vorgänger gewachsen sein. Ob er das auch tatsächlich ist, muss die Zukunft zeigen. Der Slowake studierte von 1984 bis 1985 an der Wirtschaftsuniversität Bratislava sowie von 1985 bis 1990 am Moskauer Staatlichen Institut für Internationale Beziehungen und schloss sein Studium mit einer Promotion der Rechtswissenschaft an der Comenius-Universität Bratislava ab; von 1996 bis 2000 ergänzte er es um ein Philosophie-Studium, ebenfalls an der Comenius-Universität.

1990 arbeitete Šefčovič als Berater des stellvertretenden Außenministers der Tschechoslowakei. Ab 1991 verfolgte er eine diplomatische Karriere, während der er unter anderem in Harare (Simbabwe) und Ottawa (Kanada) tätig war. 1998 war er

kurzzeitig Büroleiter des slowakischen Außenministers, danach wurde er stellvertretender Leiter der slowakischen Vertretung bei der Europäischen Union und 1999 Botschafter in Israel. Ab 2003 war er Generaldirektor in der Abteilung „Europäische Angelegenheiten“ des slowakischen Außenministeriums; im folgenden Jahr wurde er nach dem EU-Beitritt der Slowakei Ständiger Vertreter seines Landes bei der EU.
(ampnett/hrr)

Bilder zum Artikel



Jean-Claude Juncker (links) und Maroš Šefčovič.



Maroš Šefčovič



Siim Kallas.
