

Der Weg nach Westen: Die soziale und wirtschaftliche Transformation der Stadt Klaipėda nach der Wiedererlangung der Unabhängigkeit

von Vygantas Vareikis

Klaipėda ist das Zentrum West-Litauens, in dem der größte Teil des Industriepotenzials dieser Region konzentriert ist. Jedoch kann man nicht behaupten, dass das vergangene Dezennium für alle Wirtschaftsbereiche gleichermaßen erfolgreich war. Die Schließung von Industriebetrieben oder ihr Bankrott, die Gründung neuer Betriebe, ausländische Investitionen, der Wechselkurs des Litas zum Dollar sowie die Situation auf dem litauischen Binnenmarkt bewirkten einerseits den quantitativen Rückgang einiger Produktionszweige, andererseits aber auch eine Steigerung. Im komplizierten Zeitabschnitt der wirtschaftlichen Transformation nach 1990 waren die Fischfangflotte Litauens und die Gesellschaft „Jūra“ („Meer“) die einzigen großen Unternehmen in Klaipėda, die Bankrott anmelden mussten, während nach dem Verlust der Märkte in Russland und den GUS-Staaten der Zusammenbruch vieler großer Betriebe in anderen Städten Litauens ernste soziale und wirtschaftliche Probleme hervorrief.

Heute können wir feststellen, dass Klaipėda eine führende Position unter den Städten erlangte und in einigen ökonomischen Kennziffern die nach Einwohnerzahl zweitgrößte Stadt Kaunas übertroffen hat. Wichtige Faktoren dafür waren nicht nur die Bedeutung des Hafens und das während der Sowjet-Zeit erwirtschaftete ökonomische Potenzial, sondern auch die schnelle Einbindung der Stadt in internationale Verflechtungen. Wie konnte es Klaipėda – in den sowjetischen Jahren eine quasi geschlossene Stadt – gelingen, seinen Platz in dem neu entstehenden politischen und wirtschaftlichen Raum zu finden?

Klaipėda wurde in die internationalen ‚Gewässer‘ während der Konsolidierungsphase Litauens hineingezogen; zu diesem Zeitpunkt hatte die Stadt nur erste Schritte in der Selbstverwaltung getan, und das Schicksal des Landes hing nicht allein vom politischen Willen des litauischen Volkes ab, sondern auch von der günstigen geopolitischen Situation. Es ist wichtig, dass der eben gegründete Staat, den bis zum Putsch des Jahres 1991 in Moskau kein Staat der Welt außer Island de jure anerkannt hatte und der politisch und wirtschaftlich den Austritt

aus der Sowjetunion anstrebte, wenigstens die moralische Unterstützung von Bürgern der Litauen gewogenen Länder erhielt.

In der Sowjetzeit unterhielt Klaipėda Partnerschaftsbeziehungen unter sozialistischen Vorzeichen zu Städten „hinter dem eisernen Vorhang“ – Liepāja in Lettland und Debrecen in Ungarn. Diese Partnerschaften trugen einen deklarativen Charakter und fußten auf den Prinzipien des so genannten sozialistischen Wettbewerbs. Zum 40. Jahrestag des Endes des Zweiten Weltkrieges 1985 verpflichtete sich z.B. im Kontext des sozialistischen Wettbewerbs Liepāja, den Ausschuss in den Betrieben um 1,3% zu verringern, 6 t löslichen Kaffees zu erzeugen und 100 t Zement zu sparen. In den Jahren 1989/90 konnte man jedoch erste andere Partnerschaftsprinzipien kennen lernen. Anfang 1990 wurden Kontakte zu den Städten Karlskrona, Lübeck und Kuji (Japan) geknüpft, deren Einwohner sich in der Zeit des von Moskau auf Litauen ausgeübten Drucks mit den litauischen Zielen solidarisiert hatten. 1990/91 unterstützten die Einwohner von Karlskrona Litauen politisch, indem sie jeden Freitag auf dem zentralen Platz ihrer Stadt, der später den Namen Klaipėda-Platz erhielt, demonstrierten. Der Bürgermeister von Kuji wandte sich trotz der Ratschläge japanischer Diplomaten, sich nicht in die Beziehungen zwischen Japan und der UdSSR einzumischen, mit einem Brief direkt an den damaligen Präsidenten Michail Gorbachëv und bat ihn im Januar 1991, die sowjetische Aggression einzustellen. Auf dem Weltkongress der kommunalen Selbstverwaltungen im Jahre 1995 in Den Haag wurde die Freundschaft zwischen Klaipėda und Kuji als eine der in der Welt eindrucksvollsten Partnerschaften anerkannt.

Das Jahr 1990 bildete den Auftakt intensiver Kontakte zu den Partnerstädten. Klaipėda begann mit fast allen Hafenstädten der Ostsee-Region eng zusammenzuarbeiten: Kotka, Gdynia, Kioge, Lübeck, Insel Rügen, Gdańsk, Liepāja, Kaliningrad und anderen. 1992 wurde Klaipėda Mitglied des Ostsee-Städtebundes (Union of Baltic Cities), dessen Hauptziele die Verwirklichung demokratischer Grundsätze, die Sicherheit der Region, ökologischer Schutz und die Sicherung größerer unternehmerischer Möglichkeiten unter den Partnern sind. Diese beginnende Zusammenarbeit entsprach sowohl den Interessen der Stadt als auch denen der Einwohner: gemeinsame Wirtschaftszweige, die für weitere Absatzmärkte und ihre Transitmöglichkeiten interessant sind, und das Gefühl der wissenschaftlichen und kulturellen Zusammengehörigkeit. Die bilateralen Partnerschaftsbeziehungen Klaipėdas zu anderen Städten führten in den Jahren 1992–1995 zur Umsetzung gemeinsamer Programme und

Projekte. Dank der internationalen Projekte, die aus den Fonds der Europäischen Union finanziert wurden, eröffneten sich für Klaipėda neue Möglichkeiten gemeinsamer Arbeit mit den Partnerstädten; man konnte ihre Erfahrungen übernehmen und neu verwirklichen, was in den westlichen Ländern Europas schon zur Lebensnorm geworden war. Der Drang nach effektiver Veränderung war so groß, dass Klaipėda bei der Anzahl der für die Europäische Union vorbereiteten Projekte nicht nur Kaunas, sondern auch die Hauptstadt Vilnius übertraf.

Klaipėda ist die einzige Stadt Litauens, die drei Jahre hintereinander (1999–2001) eine Finanzierung aus dem Fond „Town-Twinning“ der Europäischen Union zur weiteren Städtepartnerschaftspflege erhalten hat. Im letzten Jahrzehnt bildete sich bei den Bewohnern ein neues Verständnis zur Stadt und ihrer Rolle in der internationalen Politik heraus. Seit 1990 von der Abhängigkeit der Moskauer Behörden befreit, ist Klaipėda bestrebt, nicht zum Verwaltungsobjekt der Hauptstadt zu werden, obwohl Vilnius die größten staatlichen Direktinvestitionen erhält und eine besondere Unterstützung durch staatliche Institutionen genießt. Die regionale kulturelle Eigenheit und die traditionellen historischen Verbindungen zu den Städten des Hansebundes (obwohl Klaipėda als Stadt des Deutschen Ordens historisch gesehen nie eine Hansestadt war) bewogen die Politiker in Klaipėda, sich an der Tätigkeit internationaler Organisationen zu beteiligen. Im Jahre 2001 trat Klaipėda der EUROCITIES-Städteorganisation bei, in der nur Städte mit mehr als 250 000 Einwohnern Aufnahme finden. Für Klaipėda wurde aufgrund der internationalen Aktivitäten der Stadt eine Ausnahme gemacht. In den internationalen Organisationen finden auch die Stimme der ‚Kleinen‘ Gehör, sodass Klaipėda an vielen Entscheidungen mitwirken konnte. Auf lokaler litauischer Ebene dagegen muss sich Klaipėda beim Verteilen von staatlichen Mitteln und Investitionen, wie auch andere Städte in Litauen, mit der Rolle einer Stieftochter zufrieden geben. Die historischen Bedingungen bieten Klaipėda die Voraussetzungen, zum Transithafen zu werden, der schon immer als „Ernährer“ der Stadt galt. Der Hafen stellte früher das Hauptzentrum der Sowjetunion für den Hochsee-Fischfang und die Fischverarbeitung an der Ostsee dar. Nach der Wiedererlangung der Unabhängigkeit wurde er zum wichtigen Transitknotenpunkt zwischen dem Osten (Russland) und dem Westen (Länder der Europäischen Union). Durch den Transit gewannen die Hafenstrukturen eine große Bedeutung für die Wirtschaft Litauens, und zwar sowohl für den städtischen Haushalt als auch indirekt durch die Schaffung von

Arbeitsplätzen für die Einwohner Klaipėdas. Der Hafen wurde zum Schrittmacher für die infrastrukturelle Entwicklung der Stadt und ihrer kulturellen oder sportlichen Veranstaltungen. Das beliebte Meerestreffen, mit dem die Stadtgründung gefeiert wird, ist ohne die finanzielle Hilfe der Hafenbehörden inzwischen undenkbar.

Beeinflusst wird die Tätigkeit des Hafens durch seine günstige geografische Lage. Er ist einer der eisfreien Häfen im östlichen Teil der Ostsee und zählt zu den wichtigsten Häfen im osteuropäischen Wirkungsareal der Europäischen Union. Er verbindet die Land- und Seewege nach Westen und Osten und bildet als Zweig 9b des 9. internationalen Transportkorridors einen Knotenpunkt des internationalen Verkehrs. Die Fahrtrouten des Hafens verbinden diesen Verkehrsknoten mit den Ostsee-Anrainerstaaten, den Staaten Westeuropas, Amerikas und Südasiens. Ein unter postsowjetischen Standards ausreichend entwickeltes Eisenbahn- und Autobahnnetz verbindet Klaipėda über die Autobahn A1 (Klaipėda – Kaunas – Vilnius) mit Weißrussland und der Ukraine. Im Vergleich zu anderen Ostseehäfen ist die Entfernung zum Hafen Klaipėdas beim Transport von Gütern aus Weißrussland, aus der Ukraine und aus den Südregionen Russlands nach und aus Europa die kürzeste. Ungefähr 75% des Hafenumsatzes bestehen aus Transitgütern, und ihr Umfang hängt nicht nur von wirtschaftlichen Gegebenheiten, sondern auch von den politischen Beziehungen zwischen Russland und Litauen ab. Zugeständnisse bei den Eisenbahntarifen, von denen auch der Umfang des Hafenumschlages abhängt, wurden z.B. im Zusammenhang mit der Verschlechterung der bilateralen Beziehungen zurückgenommen, als die Frage nach einer Wiedergutmachung für Verluste auftauchte, die während der sowjetischen Okkupation entstanden waren. Nachdem Litauen seinen eigenen Weg eingeschlagen hatte, schrumpfte wegen der politisch motivierten Diskriminierung seitens der UdSSR ab 1989 der Güterstrom deutlich zusammen. Nach der Vereinigung Deutschlands verringerte sich der früher stabile Frachtumfang an Exportmetall nach Deutschland von 250 000 t auf 80 000-100 000 t jährlich.¹

In den letzten Jahren wurde der Kaliningrader Hafen mehr als Partner denn als Konkurrent angesehen. Im Jahr 2001 wurde ein Vertrag zwischen Russland und Litauen zum Modell „2K“ (Klaipėda – Kaliningrad) unterzeichnet, der eine komplexe Transportlösung für

¹ K. Demereckas, *Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos istorija* (Geschichte der Seefrachtgesellschaften Klaipėdas). Klaipėda 2001, S. 163.

den russischen Gütertransit über das Territorium Litauens vorsieht. Nach der Gründung einer internationalen Transportgesellschaft, die sich mit der Güterspedition zu den Häfen Kaliningrad und Klaipėda beschäftigt, stellte Russland sehr günstige Eisenbahntarife für die Beförderung von Transitgütern in Aussicht. Nach Meinung einiger Experten ist Klaipėda ein Vorposten der Europäischen Union im Osten und zugleich ein Gebiet, in dem Russland die in den Baltischen Staaten stattfindenden Reformen und Transformationsprozesse beobachten und durch die Übernahme dieser Erfahrungen seine Probleme besser lösen kann.²

Die Umladekapazität des Hafens beträgt pro Jahr 20-25 Mio. t, doch wurde diese Zahl bislang nie erreicht. In den letzten Jahren blieb der Umsatz des Seehafens deutlich hinter dem von Ventspils, Tallinn und St. Petersburg zurück. Im Jahr 2001 wurden in Klaipėda 17,2 Mio. t umgeladen, in Ventspils 37,9 Mio. t, in St. Petersburg 36,0 Mio. t, in Tallinn 32,3 Mio. t. Wenn man die Angaben über den Zuwachs des Güterumsatzes aus dem Jahr 1993 mit denen des Jahres 2001 vergleicht, belegt Klaipėda den letzten Platz unter den ehemaligen UdSSR-Häfen an der Ostsee.³ Gründe liegen im Steuersystem, der nicht abgestimmten Arbeit zwischen Hafenverwaltung und Eisenbahn sowie häufigen Änderungen der Eisenbahntarife. „Baltic Fund Investment“, der größte Aktionär der Verwaltungsgesellschaft der freien ökonomischen Zone von Klaipėda, betont die ungenügende Arbeit der Hafenleitung und Managementprobleme.⁴ Während die privaten Hafengesellschaften ständig ihre Gewinne erhöhen und nach neuen Kunden suchen, sind die Misserfolge des staatlichen Seehafens darauf zurückzuführen, dass der Posten des Direktors mehr politischer Natur als managementorientiert ist; darum bemühen sich die wechselnden Regierungen Litauens, diesen Posten mit einem Vertreter ihrer Partei oder dem einer ihr nahestehenden Partei zu besetzen. Ähnlich war die Situation vor dem Zweiten Weltkrieg, als sich die Direktion des Hochseehafens in Klaipėda nicht nur um die ökonomischen Belange des Hafens kümmerte, sondern auch als Kampfinstrument zwischen Deutschen und Litauern fungierte.

² V. Marinecas, *Baltijos jūra – integracijos ir transformacijos regionas* (Die Ostsee – eine Region der Integration und Transformation), in: *Jūra* (2001), Nr. 6, S. 15.

³ *Lietuvos rytas* vom 6. Mai 2002.

⁴ V. Vyšniauskas, „Interbrew“ vadovas piešia šviesią Klaipėdos LEZ ateitį (Der Chef von „Interbrew“ zeichnet eine helle Zukunft der Freihandelszone Klaipėdas), in: *Lietuvos rytas* vom 4. Mai 2002.

Obwohl auf Beschluss der Regierung der Republik Litauen vom 14. Mai 1991 eine Hochseehafendirektion gegründet wurde,⁵ verblieb die Kontrolle der Hafentätigkeit zunächst bei den Ministerien der UdSSR und dem sowjetischen Grenzschutz. Nach dem misslungenen Putsch in Moskau im August 1991 gingen alle ehemaligen Betriebe der UdSSR, die sowjetischen Ministerien unterstellt waren, in die Jurisdiktion der Republik Litauen über. In den ersten Monaten stand die neue Hafenverwaltung nicht nur vor dem Problem des Aufbaus neuer Strukturen, sondern auch vor der Tatsache, dass 64% des leitenden Personals Nichtlitauer waren (unter 276 Fachkräften fanden sich lediglich 74 Litauer), von denen über die Hälfte die litauische Sprache nur sehr schlecht oder überhaupt nicht beherrschte.⁶ Ein Teil dieser Menschen ging nach Russland (zumal die Wohnungspreise in Kaliningrad niedriger als in Klaipėda waren), woraus wiederum Personalprobleme entstanden, denn Fachleute für die Hafenleitung waren in Litauen nicht ausgebildet worden.

Im Jahr 1992 erhielt der Hafen den Status „Staatlicher Hochseehafen Litauens“, und es wurde die Hochseehafen-Direktion zu Klaipėda (KVJU) durch das Verkehrsministerium Litauens gegründet. Diese Direktion verwaltet die Hafen-Infrastruktur, plant die strategische Hafententwicklung, wogegen für Frachtgut-, Schiffsreparatur- und Transportfragen die auf dem Territorium des Hafens tätigen Betriebe zuständig sind. Das Hafenterritorium und die Infrastruktur sind zwar Eigentum des Hafens, aber die meisten Betriebe (zurzeit mehr als 100) sind private Gesellschaften.

Im Jahr 1994 befürwortete die Regierung Litauens die Erweiterungskonzeption des staatlichen Hochseehafens und bestätigte den Generalplan. Nach dem politischen Ende des Konflikts um die Privatisierung wurde den Hafenmitarbeitern erlaubt, 20% des Kapitals der Hafenbetriebe zu privatisieren, dessen größter Teil in die Hände der Verwaltung fiel. Im Jahr 1999 beschloss der Vermögensfonds des litauischen Staates, 90% der Aktien, die der Hochseefrachtgesellschaft Klaipėda – Stevedoring Company (KLASCO) – gehörten, auf dem Wege direkter Verhandlungen zu privatisieren. Die Aktiengesellschaft KLASCO erwarb für 200 Mio. Lt das Konsortium der „Achem-Gruppe“ unter der Leitung des Großindustriellen und ehemaligen Interims-Ministerpräsidenten Bronislavas Lubinas.

Die internationale Fährverbindung Mukran – Klaipėda war ursprünglich aus strategischen Gründen eingerichtet worden. In 18

⁵ Valstybės žinios (1991), Nr. 16, S. 440.

⁶ Demereckas, Istorija (wie Anm. 1), S. 164.

Stunden konnten von Klaipėda aus zum in Ostdeutschland gebauten Hafen Mukran mit zwei Fähren gleichzeitig 206 schwere Panzer oder anderes militärisches Gerät auf Eisenbahnplattformwagen transportiert werden. Nach 1990 wurde der Fährbetrieb, der der Litauischen Hochsee-Reederei untersteht, auf den Transport von Lkw und Passagieren umgestellt. Im Jahr 1993 wurde eine neue Fährlinie Klaipėda – Kiel – Klaipėda eröffnet, die nicht nur unter Lkw-Fahrern, sondern auch unter Touristen aus Deutschland beliebt wurde, die die Region um Klaipėda und Litauen besuchen wollten. Im Jahr 2001 wurde die Hochsee-Reederei privatisiert und durch die dänische Gesellschaft „DFDS Tor Line“ übernommen.

Am 9. September 1991 wurde der Fisch verarbeitende Betrieb „Jūra“ als Ableger der litauischen staatlichen Fischfangflotte registriert, der aber am 7. November 1996, nach der skandalösesten Pleite in der Privatisierungsgeschichte Litauens, aufgelöst wurde. Da Litauen keinen direkten Zugang zu Weltmeeren hat, ist es wirtschaftlich wenig rentabel, dort gefangene Fische nach Klaipėda zur Verarbeitung zu bringen; darum ist die Neugründung einer Fisch verarbeitenden Industrie sinnlos. Im Fischereihafen ließ sich daher nur eine der größten Frachtgesellschaften namens „Klaipėdos Smeltė“ nieder, die Güterumladearbeiten, Lagerungsaufgaben, Schiffsbedienungsarbeiten und Seeschleppdienste übernimmt.

In der Sowjetzeit besaß das West-Fischfang-Einzugsgebiet über 1000 Schiffe. Zur Zulieferung für den Betrieb „Jūra“, der der litauischen Fischfangflotte gehörte, wurde eine Transportflotte aufgebaut, die zentral vom Ministerium für Fischverarbeitung der UdSSR gesteuert wurde. Nach dem Moskauer Putsch von 1991 wurde diese Flotte in eine selbstständige Aktiengesellschaft namens „Transportflotte in Klaipėda“ umgewandelt, die 20 veraltete Schiffe mit einem Tiefgang von nicht mehr als 7 m erbte. Die Tiefe des Fischereihafens betrug damals kaum 6,8 m. Von 1991 bis 2002 wurde der Schiffsbestand zweimal erneuert, und heute kann man von einem erfolgreichen Unternehmen sprechen. Ende 1992 begann die erste private Schiffsfrachtgesellschaft „Bega“, die von den ehemaligen sowjetischen Betrieben aufgegebenen Kais und freien Bereiche zu nutzen. In den zehn Jahren seit der Unabhängigkeit ist „Bega“ zu einer der drei größten Gesellschaften im Hafen Klaipėdas aufgestiegen. Von 1992 bis 1999 erhöhte sich das Volumen der exportierten und importierten Güter (Düngemittel, Zement, Apatite, Holz, Torf u.a.) um das Zehnfache: im Jahr 1999 wurden 2,15 Mio. t Frachtgut umgeladen.

1994 wurde ein Hafen-Rekonstruktions-Programm verabschiedet, das vorsah, bis 2000 zwei Erdöl-Kaie, zwei neue Anlegestellen zum Entladen flüssiger Düngemittel von Tankern bei der Seefrachtgesellschaft „Bega“, ein neues Ro-Ro-Terminal sowie ein modernes Container-Terminal und weitere Terminals für Zement, Holz und Metall zu schaffen. Die Hafeneinfahrt und das Fahrwasser wurden bis auf 14 m vertieft, jedoch reicht das nicht aus. Den Hafen können zwar jetzt Schiffe befahren, deren Tiefgang 10,5m beträgt, aber in die benachbarten Häfen an der Ostküste der Ostsee (Ventspils, Tallinn) können Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 16 m einlaufen. Die Hafendirektion wurde wegen der unzweckmäßigen Nutzung der Mittel kritisiert (vor allem wegen des Container-Terminals, das seine Kapazitäten nicht ausschöpft, und wegen der Bau- und Kaivertiefungsarbeiten), und der Bau eines Terminals für Kreuzfahrtschiffe wurde bislang nicht zu Ende geführt. Die Zahl der nach Klaipėda kommenden Kreuzfahrtschiffe und die Touristenzahl sind im Vergleich zu den Häfen von Tallinn und Riga sehr niedrig. Im Jahr 2000 liefen Klaipėda 15 Kreuzfahrtschiffe an, während in Riga 41 und in Tallin sogar 100 anlegten.⁷

Die Umladekapazitäten der im Jahr 1959 zuletzt ‚modernisierten‘ Lager in Melnragė für Erdöllexport hatten schon in den letzten Jahren des Bestehens der UdSSR statt der projektierten 4,5 Mio. t die Grenze von jährlich 11 Mio. t erreicht. Auf Initiative des litauischen „Sąjūdis“ und der Grünen wurde 1989 das Territorium blockiert, weil man eine Bedrohung für die einzigartige Natur bei Klaipėda befürchtete. Im Jahr 1994 wurde die litauisch-amerikanische Aktiengesellschaft „Klaipėdos nafta“ gegründet, die mit dem Bau eines neuen Terminals betraut wurde. Die Investitionen für den Neuaufbau der Ölbranche kamen aus Schweden, Großbritannien und Irland und betragen im Jahr 2000 17 Mio. US- $\text{\$}$.

Die Hafenerweiterung wurde in den allgemeinen Entwicklungsplan der Stadt Klaipėda nicht einbezogen, und der Hafen und die Stadtverwaltung hatten miteinander keinen engeren Kontakt. Dagegen liegen die Hafenverwaltungen in Städten wie Rotterdam, Ventspils, Amsterdam und dem mit Klaipėda vergleichbaren Riga in den Händen der örtlichen Selbstverwaltungen. Das liegt wohl an der geopolitischen Spezifik Litauens, denn Klaipėda ist der einzige Hafen Litauens, und

⁷ G. Pilaitis, *Valdininkų užsispyrimas gena užsienio kruizų laivus iš uosto* (Der Starrsinn der Beamten treibt die ausländischen Kreuzfahrtschiffe aus dem Hafen), in: *Lietuvos rytas* vom 22. Mai 2002.

darum ist der Staat bestrebt, selbst die Tätigkeit des Hafens zu bestimmen.

Bis Anfang des Jahres 2000 konnte die Direktion des staatlichen Seehafens von den erwirtschafteten Mitteln nichts in die Infrastruktur investieren. Es bestand eine Kluft zwischen der Stadt und dem Hafen, dagegen unterstützte die Hafenverwaltung von Ventspils die Entwicklung der Stadt in jeder Hinsicht.

Erst am 29. Februar 2000 trat eine Ergänzung des staatlichen Seehafen-Gesetzes in Kraft, in der vorgesehen ist, Mittel der Direktion nicht nur für den Hafenbetrieb und die Hafenerweiterung, sondern auch für Rekonstruktion und Ausbau von Zufahrtswegen einzusetzen, indem sie der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt werden. So wurden endlich die rechtlichen Voraussetzungen für Investitionen der Direktion in das Straßennetz der Stadt, das ja auch dem Hafen dient, geschaffen.

Vergleicht man die wirtschaftliche und gewerbliche Entwicklung, ist Klaipėda eine der dynamischsten Städte Litauens und des östlichen Teils der Ostseeküste. Obwohl in der Stadt nur 5,47% aller Einwohner Litauens wohnen (am 1. Januar 2001 waren es 194 400),⁸ erreicht die Stadt ca. 10% der Industrieproduktion Litauens und fast 80% der Produktion des Kreises Klaipėda; der wirtschaftliche Beitrag der Stadt am Landeshaushalt beträgt ca. 12%. Die wichtigsten Produktionszweige sind die Lebensmittel- und Getränkeproduktion (25,8%), die Tabakindustrie (21,7%), elektrische Anlagen (18,6%), Transportanlagenbau (14,7%), Holz- und Holzverarbeitungsindustrie (7,6%) sowie Möbelherstellung (2,7%). Nach Angaben aus dem Jahr 2002 befinden sich in Klaipėda 20 der 100 größten Betriebe Litauens, darunter „Philip Morris“ (Tabak), „Švyturys“ (Bierbrauerei), „Klaipėdas Erdöl“ (Erdölterminal), „Transportflotte von Klaipėda“ (Reederei), „Klaipėdas Möbel“ (Möbelherstellung), „Seefracht-Gesellschaft zu Klaipėda“ (KLASCO) und die Schiffswerft „Baltija“, in die die „Odense Steel Shipyard Ltd.“ (Dänemark) bis 2000 18 Mio. US-\$ investierte.

Bei der Größe der direkten Auslandsinvestitionen (TUI) pro Einwohner (1200 US-\$) bleibt Klaipėda nur noch hinter der Hauptstadt Vilnius zurück; darum halten Analytiker, die die regionale Entwicklung untersuchen, Vilnius und den Kreis Klaipėda für die wich-

⁸ Klaipėda in figures, hrsg. v. der Stadtverwaltung Klaipėda. Klaipėda 2002, S. 4.

tigsten Wachstumszentren Litauens, in denen die Investitionshöhe pro Kopf schneller wächst als im litauischen Durchschnitt.⁹

Andererseits muss Klaipėda ähnliche Probleme lösen wie andere Regionen und Städte, die von der sozialistischen zur freien Marktwirtschaft übergehen. In erster Linie geht es um die Arbeitsplätze. Die Zahl der in der Industrie Beschäftigten verringerte sich ab 1993 um 40%. Der rückläufige Trend der Beschäftigtenzahl in der Industrie bleibt auch weiterhin bestehen. Wie auch anderswo in Litauen führte dies dazu, dass eine rasche Verlagerung menschlicher und finanzieller Ressourcen von der Warenproduktion in die Dienstleistungsbereiche stattfand. Außerdem haben einige große (wie „Jūra“, das Wohnungsbaukombinat, die Konservenfabrik der Stadt Klaipėda) und eine Reihe kleinerer Industriebetriebe ihre Tätigkeit eingestellt oder einen Teil ihrer Arbeiter entlassen. Nach der Privatisierung verloren viele im Hafen beschäftigte Menschen ihren Arbeitsplatz. Im Fall einer misslungenen Privatisierung („Jūra“) wurden die Arbeiter nach dem Konkursverfahren entlassen, bei einer gelungenen Privatisierung (KLASCO) verloren die Menschen infolge der Rationalisierung der Güter-Umladung und der Einführung neuer, weniger Personal benötigender Technologien ihren Arbeitsplatz.

Darum ist es wichtig, beim Lösen der entstandenen sozialen Probleme Investoren heranzuziehen, die Arbeitsplätze schaffen. Eine große Rolle im Prozess der Arbeitskräfte- und Arbeitsmarktintegration fällt der 1991 in Klaipėda gegründeten Universität und anderen berufsbildenden Institutionen zu.

Kennzeichnend für die Industrie von Klaipėda ist die hohe Produktivität. Gemessen am Umfang der verkauften Produktion pro Industriearbeiter übertrifft Klaipėda seit 1996 andere große Städte Litauens um das Doppelte. Laut Schätzungen von Wirtschaftsexperten werden sogar 90% des Mehrwerts in der Produktion und bei der Distribution erzielt (Transport, Logistik u.ä.). Es besteht Grund zur Hoffnung, dass Industrie und Transportwesen in der allgemeinen Wirtschaftsstruktur der Stadt ihre Positionen auch in der Zukunft halten werden. Voraussetzungen dafür sind sowohl die günstige geografische Lage Klaipėdas als auch das Angebot an qualifizierten Arbeitskräften in diesen Bereichen. Klaipėda behält seine traditionellen Industriezweige: Schiffsbau und -reparatur, Produktion von Lebensmitteln und Getränken, Möbelherstellung.

⁹ Gediminas Mačys, Nacionalinė regioninė politika, in: Lietuvos rytas vom 13. Mai 2002.

In Klaipėda konzentrieren sich ca. 12% aller direkten Auslandsinvestitionen in Litauen. Gemessen am Umfang dieser Investitionen pro Einwohner übertrifft Klaipėda den Landesdurchschnitt um das Doppelte und bleibt nur hinter der Landeshauptstadt Vilnius zurück. Im Jahr 2001 betragen die Auslandsinvestitionen pro Einwohner 4,746 Lt, in Kaunas 2,094 Lt, in Vilnius 8,638 Lt.

Die meisten ausländischen Gelder flossen in den letzten Jahren in die Produktion von Lebensmitteln, Getränken und die Tabakverarbeitung. „Philip Morris Litauen“ investierte in eine neue Fabrik bis 2001 72,5 Mio. US-\$, „Carlsberg“ kaufte für 47,1 Mio. US-\$ die Bierbrauerei „Švyturys“, die im Jahre 1784 laut historischer Tradition aus der deutschen Aktienbrauerei „Reinecke“ hervorgegangen sein soll. Investitionen erhielt auch der Schiffsbau (Maersk, Western Invest AS), die Passagier- und Frachtreederei (DFDS Tor Line), Umschlagsfirmen (KLASCO, Bega, Smeltė) und der Anlagenbau (Siemens, Yazak). Gesellschaften investierten in die „Baltijos automobilių technika“ (Baltische Automobiltechnik), in die Holzverarbeitung (Ikea), in den Wohnungsbau (Radisson SAS) und in den Groß- und Einzelhandel („Vilniaus prekyba“ und „IKI“).¹⁰

Nach Angaben des Statistischen Amtes Litauens entwickelten sich die direkten Auslandsinvestitionen (in Mio. Lt; 1 Lt = 3,45 Euro) in den Jahren 1996–2000 prozentual wie folgt:

	1996	1997	1998	1999	2000	2000 (in %)
Litauen	1406	2801	4162,5	6501,2	7252,1	100
Klaipėda	203,8	421,6	552,4	690,7	961,0	11,6
Vilnius	534,9	1160,0	2154,7	3857,1	4992,3	60
Kaunas	259,5	419,3	558,4	647,1	864,0	10,4
Šiauliai	41,2	55,6	61,0	100,5	103,3	1,2
Panevėžys	57,2	139,5	160,0	272,5	280,0	3,4

Um die vorhandenen finanziellen Ressourcen effektiver zu nutzen und die Entwicklungsprogramme Klaipėdas erfolgreich zu verwirklichen, nahm die Stadtverwaltung im Jahr 1999 als eine der ersten in Litauen eine langfristige Stadtentwicklungs-Strategie in Angriff. Im Jahr 2001 wurde der strategische Stadtentwicklungsplan (The Strategic Development Plan of Klaipėda City) für die Jahre 2001–2010 angenommen, in dem fünf zentrale Prioritäten hervorgehoben werden:

¹⁰ Klaipėda in figures (wie Anm. 8), S. 11.

- Schaffung von Arbeitsplätzen unter Einbeziehung von Investitionen und von Gewerbeförderungsmitteln;
- Erweiterung der Infrastruktur zur Verbesserung von Bedingungen für das Handwerk und der Arbeits- und Lebensbedingungen;
- Festigung der Stadt-Hafen-Integration;
- Erweiterung der Wohnkapazitäten und Verbesserung ihrer Qualität;
- Entwicklung von Bildung, Kultur und Wissenschaft.

Klaipėda ist eine der wirtschaftlich leistungsfähigsten Städte Litauens, jedoch bemängeln die städtischen Politiker, dass die einzige Hafenstadt des Landes aus dem Landeshaushalt deutlich weniger Mittel erhält, als an direkten Gebühren und Steuern von Einwohnern und Betrieben eingenommen wird. Hieraus entstehen manchmal scharfe Diskussionen mit der Zentralregierung über die Verteilung der Haushaltsmittel. In Litauen ist eine Tendenz zur Zentralisierung und zu einer ungleichmäßigen Entwicklung der Regionen deutlich feststellbar. Dass die Hauptstadt Vilnius bedeutend mehr Aufmerksamkeit seitens des Staates genießt und höhere Investitionen als andere Städte erhält, ist für Litauen insgesamt nicht vorteilhaft. Laut dem staatlichen Investitionsprogramm 2002–2004 entfallen auf die Stadtverwaltung Vilnius 52% der von der Regierung bereitgestellten Investitionen, auf die Stadt Klaipėda dagegen lediglich 2,2%. Die kommunale Selbstverwaltung von Vilnius erhält gar 51% der angeforderten Mittel, Klaipėda nur 12%.

Litauen zeichnete sich in diesem Jahrhundert unter den Ostseebachbarn dadurch aus, dass es, anders als Estland und Lettland, drei potenziell anziehende und starke Städte hat: die Hauptstadt Vilnius, die die staatliche Tradition des Großfürstentums Litauen symbolisiert; die provisorische Hauptstadt der Zwischenkriegszeit Kaunas, die als Symbol die litauische Nation und die fortbestehende Staatlichkeit Litauens aus der Zeit zwischen den Kriegen verkörpert; und schließlich Klaipėda als Hafenstadt mit deutscher historischer Vergangenheit und Tradition.

Wenn jedoch Kapital, Investitionen und Staatsmacht auch weiterhin künstlich in Vilnius konzentriert werden, kann diese Einmaligkeit verschwinden. Kaunas wird geplagt vom Abwandern der Intelligenz („Gehirnschwund“) und des Kapitals – nicht nur ins Ausland, sondern auch und eben nach Vilnius. In Kaunas gedeiht das „graue Geschäft“: Steuern werden permanent unterschlagen, und es grassiert die Korruption auf verschiedenen Ebenen. Diese Probleme gibt es auch in

Vilnius, nur hat Vilnius als Gegengewicht seine kulturellen und intellektuellen Traditionen.

Es ist selbstverständlich, dass Vilnius schon aufgrund seiner Geschichte, der Barock- und Renaissance-Architektur, der Naturschönheit und als Hauptstadt Litauens gewisse Prioritäten zustehen. Hier sind staatliche Behörden, Auslandsfirmen und Büros, Botschaften und Vertretungen konzentriert. Hier finden internationale Seminare, Treffen und Konferenzen statt. Um diese Strukturen zu bedienen, wachsen Hotels, Handelszentren, Restaurants, Cafés, entstehen Taxi-Firmen. All das schafft Verdienstmöglichkeiten für Dienstleistungsunternehmen. In Vilnius ist daher folgerichtig auch die Arbeitskräftenachfrage größer als anderswo. Das Durchschnittsgehalt eines Managers ist in Vilnius doppelt so hoch wie in Klaipėda. Ein Pressevertreter verdient in Vilnius fast genau so viel wie der Bürgermeister von Klaipėda.

Die Verwaltung der Bier-Aktiengesellschaft „Švyturys“, der Stolz der Stadt, wurde nach Vilnius verlegt, in Klaipėda blieb nur das technische Personal. Es ist deswegen nicht verwunderlich, dass in Klaipėda keine breitere Mittelklasse vorhanden ist, die den Konsum ankurbeln könnte. Es gibt zwar auch in Klaipėda reiche Konsumenten aus den Reihen der See- und Hafenorganisationen, des Erdölumschlaglagers, des Einzelhandels, die prachtvolle Häuser und Wohnungen besitzen, jedoch sind sie nicht so zahlreich wie in Vilnius. In der sozialen Pyramide klafft dort, wo die gehobene Mittelschicht zu erwarten wäre, eine Lücke; die untere Mittelschicht, die in Mehrfamilienhäusern wohnt und Gebrauchtwagen besitzt, muss zwar nicht über Geldmangel klagen, gibt aber auch nicht viel aus. Da es an Konsumenten von Luxusartikeln fehlt, kommt auch der Markt nicht in Schwung. Private Bauvorhaben wie in Vilnius gibt es nicht, und damit auch und weniger Steuereinnahmen in der Kasse der Stadtverwaltung.

Von den Investitionen ist in Klaipėda wenig zu spüren, denn sie fließen in die Produktion und in die Hafeninfrastruktur. Nichtsdestotrotz schaut die Stadt, 2002 ihr 750-jähriges Jubiläum begehend, optimistisch in die Zukunft, in der man wohl mehr auf eigene Kräfte setzen wird als auf die Zuwendungen der Zentralregierung.

Aus dem Litauischen übersetzt von Ronald Tesnau, Lampertheim

11/11/2019 10:00:00 AM

11/11/2019 10:00:00 AM

11/11/2019 10:00:00 AM

11/11/2019 10:00:00 AM