



Ausbau im großen Stil

Rijeka: Weltbank und Regierung finanzieren Hafen- und Stadtentwicklung

Kroatiens größte Hafenstadt ist im Wandel begriffen: Die 150.000-Einwohner-Stadt Rijeka möchte weg vom Image eines reinen Industriestandorts und sich zu einer modernen mediterranen Hafenstadt entwickeln. Kernstück dieser Verwandlung ist die Modernisierung des Hafens selbst, der seit jeher gemeinsam mit den Werften Wirtschaftsfaktor Nummer eins der Metropolregion mit ihren 350.000 Einwohnern an der Kvarner Bucht ist. Fast 224.000 Passagiere nutzten im Jahr 2006 Rijeka, Fracht im Wert von 94,3 Millionen Euro sowie fast sechs Millionen Tonnen Öl wurden hier umgeschlagen.

Seit Mitte der neunziger Jahre wird die Hafenanlage umgestaltet; zunächst in Kooperation mit der koreanischen Regierung und seit 2003 mit Fördergeldern der Weltbank. Insgesamt 155 Millionen US-Dollar stellt die Weltbank in Form eines Kredits der Stadt und den Hafenbetreibern, der Port Authority of Rijeka, zur Verfügung. Weitere 26 Millionen US-Dollar kommen von der kroatischen Regierung.

Die Veränderung begann bescheiden: Im Rahmen des so genannten Samsung-Projekts, gefördert von Korea, wurde zunächst das östlich gelegene Container-Terminal am Kostrena Pier um zwei mobile 70-Tonnen-Hebkräne erweitert und eine Freihandelszone eingerichtet. Mit Hilfe der Gelder der Weltbank geht es nun in großen Schritten weiter. Wichtige Reparaturen an den Brücken auf die Insel Krk folgten, zusammen mit dem Aus- bzw. Neubau zweier schwerlastfähiger Anbindungsstraßen (D 403 und 404) vom Hafen Rijeka an das kroatische Autobahnnetz. Ab März 2008 soll zudem ein modernes Schiffsleitsystem den gesamten Anlandungsverkehr lenken. „Insgesamt ist dies das größte Investitionsprojekt in der Geschichte des Hafens“, sagt Dr.

Bojan Hlaca, Geschäftsführer der Port Authority.

Der Hafen von Rijeka umfasst zwei Millionen Quadratmeter und ist auf vier Standorte verteilt. In Rijeka selbst befinden sich Terminals für Passagiere und Container sowie ein Terminal für Roll-on- und Roll-off-Schiffe; allgemeine Waren sowie Getreide und Holz kommen hier an. Der Schwerpunkt des Standorts Bakar liegt auf Massengütern und auch hier gibt es ein Terminal für Ro-Ro-Schiffe; in Bršica werden Holz, Vieh und allgemeine Waren umgeschlagen, und in Omišalj auf der Insel Krk wird Öl angeliefert.

Rijeka beliefert via Hafen mittel- und osteuropäische Staaten wie Ungarn, Tschechien und Österreich, aber auch Bayern mit Rohöl aus dem Mittleren Osten. Zudem ist die Stadt Umschlagplatz für Güter aus Asien. 90 Prozent der Container stammen aus Fernost. Die Stadt hat daher gezielt Gewerbegebiete am Stadtrand ausgewiesen, in denen sich asiatische Lieferanten mit ihren Logistikzentren oder zur Endmontage der Waren ansiedeln können. Das erste Gewerbegebiet ist schon gut gefüllt; das zweite nahe der slowenischen Grenze wird gerade erschlossen, und Unter-



info & kontakt

www.portauthority.hr/english/index.html
www.rijeka.hr
www.worldbank.hr

◀ **von links nach rechts:**
Projekt der neuen Uferpromenade, Strandgefühle in der Stadt

nehmen aus China und Brasilien haben bereits Interesse angemeldet.

Rijekas Bürgermeister Vojko Obersnel berichtet: „Der Lieferweg über Kroatien spart Zeit. Die Schiffe aus Asien kommen durch den Suez-Kanal nach Rijeka und können von hier aus ihre Fracht nach Mittel- und Osteuropa weitertransportieren, statt weitere fünf bis sechs Tage zu Nordseehäfen wie Hamburg fahren zu müssen.“ Hierzu tragen neben dem Hafenausbau in Rijeka natürlich auch die Infrastrukturverbesserungen an Bahnlinien und Straßen im Inneren des Landes bei, die Kroatien mit den europäischen Verkehrsadern verbinden.

Verzögerungen bei Gateway I

Die aktuellen Modernisierungs- und Ausbaurbeiten, bekannt als Rijeka Gateway I, umfassen im wesentlichen die Modernisierung und deutliche Ausweitung der Container-Terminals; den Abriss und Neubau des Passagier-Terminals und die vollständige Neugestaltung der Uferpromenade, der so genannten Waterfront. Mittels 36 internationaler Ausschreibungen wurden die am Um- und Ausbau beteiligten Unternehmen gewonnen, die vor allem aus Japan, Kanada, Italien, Dänemark, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und aus Kroatien selbst stammen.

Ursprünglich sollten alle Arbeiten bis 2009 abgeschlossen sein. Allerdings gibt es beim Ausbau des westlichen Container-Terminals am Zagreb Pier Schwierigkeiten. „Der Boden ist nicht so tragfähig wie erwartet“, berichtet

Kapitän Željko Glavan, stellvertretender Geschäftsführer der Port Authority. „Der Abschluss der Arbeiten verzögert sich daher voraussichtlich bis 2011.“ Dann sollen selbst schwere Containerschiffe mit bis zu 18 Metern Tiefgang hier anlegen können; daneben wird es zudem den neuen Prague Pier für Holz und Stahl geben, der den östlichen Terminal im Innenstadtbereich entlastet.

Eine weitere Fortsetzung der Umgestaltung ist schon geplant. Mit Unterstützung von Weltbank-Experten wurde der Masterplan für Rijeka Gateway II inzwischen erstellt und soll im Herbst 2007 von der kroatischen Regierung vorgestellt und beworben werden. Die Prognosen für eine weitere Steigerung der Hafenskapazität von Rijeka können sich sehen lassen. Željko Glavan rechnet mittelfristig, bis 2016, mit einem Warenumsatzwert von jährlich etwa einer Milliarde Euro, bis 2025 könnten es gar bis zu drei Milliarden sein.

Die Stadt nutzt den Umbau, um die Uferpromenade für Bewohner und Touristen zu erschließen. Bislang war der gesamte Küstenstreifen im Stadtbereich von Rijeka von Hafenanlagen gesäumt; nun verlagern sich die Wirtschaftsaktivitäten nach Osten und Westen. Im Zentrum des Hafens nahe der Fußgängerzone im Bereich Delta und Porto Baros entsteht dadurch Platz für ein Konferenzzentrum, Hotels und Cafés sowie eine Marina für Privat- bzw. Megayachten.

Diese Neugestaltung der Waterfront passt sich auch gut in das tou-

ristische Konzept der Stadt ein, die künftig insbesondere Kurzurlauber für sich gewinnen möchte. Der Tourismus ist neben dem Ausbau des Dienstleistungssektors ein wichtiger Baustein, um neue Impulse für den Arbeitsmarkt zu geben. Seit der Unabhängigkeit und der Einführung der Marktwirtschaft hat sich die Arbeitslosenquote vervielfacht. War Rijeka bis in die achtziger Jahre „der Arbeitgeber“ der Region, haben der wirtschaftliche Wandel und zunehmende Automatisierung viele traditionelle Industriebetriebe wegbrechen lassen. So fiel die gesamte Metall- und Papierindustrie weg. Heute liegt die Arbeitslosenquote in Rijeka bei etwa zehn Prozent.

Für Kultur und Shopping nach Rijeka

„Wir setzen vor allem auf Städtetourismus“, berichtet Bürgermeister Obersnel. „Im Winter haben wir einen der größten Karnevals Europas zu bieten und im Sommer organisieren wir Konzerte und Kunstveranstaltungen – zum Teil auch in leerstehenden Fabrikhallen.“ Weitere Argumente für eine Reise nach Rijeka sind das gute Einkaufsangebot, Baudenkmäler wie Kirchen und Paläste sowie Kongresse und Museen. Demnächst soll in den ursprünglichen Produktionsgebäuden ein Museum zur Entwicklung und zum Bau von Torpedos eingerichtet werden, da hier die weltweit ersten Waffen dieser Art entwickelt wurden. Vor allem in Zusammenarbeit mit dem traditionsreichen Urlaubsort Opatija, in dem schon 1844

die Villa Angiolina als erstes Hotel eröffnet wurde, hofft Rijeka seine Attraktivität als Urlaubsziel erhöhen zu können. Touristen, die im nur zehn Kilometer entfernten Opatija in einer der prächtigen Hotelvillen ihr Quartier aufgeschlagen haben, sollen künftig zum Einkaufsbummel oder Museumsbesuch auch Abstecher nach Rijeka unternehmen. Ein weiterer Ansatz ist der Ausbau des Kreuzfahrtangebots.

Im Dienstleistungsbereich setzt die Stadtverwaltung auf das Finanz- und Versicherungswesen sowie den Handel. Die Erste Bank Croatia hat ihren Hauptsitz in Rijeka und viele weitere Finanzdienstleister sind mit Filialen präsent. Zudem wird die Universität mit ihren rund 15.000 Studierenden um einen Campus erweitert. Die Ausbildung neuer Arbeitskräfte soll helfen, den Kulturwandel von einem Industriestandort zu einer Dienstleistungsstadt zu befördern.

Anregungen aus Rostock und Neuss

Zum modernen Gesicht Rijekas gehören aber noch weitere Aspekte. Besonders der Umweltschutz und eine behindertengerechte Stadtentwicklung liegen Obersnel, der bis zu seiner ersten Wahl als Bürgermeister im Jahr 2000 für Sozial- und Gesundheitsfragen der Stadt zuständig war, am Herzen. Während viele Investoren in Rijeka aus Italien oder Österreich stammen, hat der Bürgermeister seine Ideen im Sozial- und Umweltbereich von seinen Besuchen in Deutschland mitgebracht. Rijeka pflegt regen Austausch mit seinen zwei deutschen Partnerstädten Rostock und Neuss, und verschiedene Sozialprogramme aus Neuss wurden in Rijeka umgesetzt. Zudem beteiligt sich die kroatische Hafenstadt am WHO-Programm „Gesunde Stadt“.

Rijeka kann den Wandel jedoch nicht ganz allein gestalten. Auch auf Landesebene muss sich etwas tun. Um seine Stadt langfristig weiterzuentwickeln, hält Obersnel eine EU-Mitgliedschaft Kroatiens für unausweichlich. „Die Handelsströme werden durch den bürokratischen Aufwand und Staus an der EU-Grenze weiter behindert, wenn Kroatien kein Mitglied der Europäischen Union wird“, befürchtet der Bürgermeister. Zwar könnten durch einen Beitritt Kroatiens zur Europäischen Union einige Kunden aus GUS-Staaten wegfallen, doch vor allem im Wettbewerb mit der slowenischen Hafenstadt Koper und Triest in Italien droht Rijeka trotz der Ausbaumaßnahmen sonst auf Dauer zurückzufallen.

Inken Heeb, Oliver Ückerseifer

Was vom Sommer bleibt

Angebote für Kurzurlauber und Nebensaison fehlen

Schon Österreichs Kaiser Franz Joseph I. liebte das milde Klima Kroatiens und baute sich eine Villa in Opatija an der Kvarner Bucht. Zwar ist seit der k.u.k.-Monarchie viel Zeit verstrichen, doch die Anziehungskraft Kroatiens als Urlaubsziel ist ungebrochen. Rund 10,4 Millionen Touristen kamen 2006 in das Land an der Adria; rund eine halbe Million mehr als im Vorjahr. Für 2007 wird ein weiterer Anstieg erwartet. Seit 2000 ist die Zahl der Urlauber durchschnittlich um sieben Prozent jährlich gestiegen. Damit erreicht Kroatien fast wieder die Besucherzahlen wie vor dem Krieg, der zwischen 1991 und 1995 im Zuge des Auseinanderbrechens von Jugoslawien das Land erschütterte und den Tourismus lahm legte. Traditionell kommen die Urlauber vor allem aus Italien, Deutschland und Slowenien; wobei in den

keine“, sagt Vladimir Preveden, Leiter des Büros in Zagreb von Roland Berger Strategy Consultants. Die internationale Strategieberatung hat gemeinsam mit dem Fachbereich für Economics und Business (EFZG) der Universität Zagreb im Juli 2007 eine Studie zum Tourismussektor erstellt.

Eines der Hauptergebnisse der Studie: Es fehlt vor allem an Sprachkenntnissen (wichtig: Englisch, Deutsch, Italienisch und zunehmend Russisch) sowie einer internationalen Ausbildung im Tourismussektor. Dies werde dauerhaft den Ausbau des Urlaubsangebots hemmen, denn im Wettstreit mit anderen Urlaubsregionen wird die Servicequalität ein immer wichtigerer Faktor werden. Direkte Konkurrenten des Urlaubslands Kroatien sind Griechenland und Spanien; wobei auch Bulgarien immer weiter aufholt.

Zudem hat es Kroatien bislang nicht verstanden, sich als Urlaubsziel für Kultur- und Städtereisende oder für Wander- und Abenteuer-touren zu vermarkten. Dabei ist das Potenzial dafür vorhanden. Das Velebitgebirge entlang der Adriaküste bietet beispielsweise zahlreiche Möglichkeiten für Wanderer und Kletterer. Die herrschaftlichen Schlösser und Burgen Slawoniens oder auch die pittoresken Altstädte von Dubrovnik, Trogir und Sibenik ließen sich ebenso wie die Hauptstadt Zagreb für Kulturinteressierte und Städtereisende vermarkten. Und auch Istrien, das von den fünf Regionen des Landes unter den Urlaubern unangefochten auf Platz eins steht, bietet nicht nur schöne Strände, sondern Städte wie Pula mit seinem römischen Amphitheater oder Opatija mit seinen prachtvollen



Die Villa Angiolina ist das beste Hotel in Opatija.

Vergangenen Jahren die Besucherzahlen aus Frankreich, Großbritannien und den Niederlanden zunahm. Urlauber aus benachbarten MOE-Staaten wie Tschechien und Polen sowie russische Touristen zieht es auch vermehrt nach Kroatien.

Heute trägt der Tourismus in Kroatien mit Einnahmen in Höhe von 6,3 Milliarden Euro etwa ein Fünftel zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei und ist damit neben Schiffswerften und Häfen einer der – wenn nicht „der“ – wichtigste Wirtschaftsfaktoren des Landes überhaupt.

Allerdings: Während von Mai bis Ende September Millionen von Urlaubern an die Strände drängen und die Städte und Naturparks besuchen, kommt von Herbst bis Frühjahr kaum jemand nach Kroatien. „Konzepte und Angebote für Reisen in der Nebensaison und im Winter gibt es faktisch

Villen ließen sich auch kulturell erschließen. „Kroatien muss gezielt alle seine Regionen entwickeln und dabei vor allem den Schutz der Umwelt und der Naturschönheiten sicherstellen“, so Berater Preveden. Vorteilhaft seien neben Kultur- und Wanderurlauben auch die Entwicklung von Reisepaketten für Wellness oder Weintouren sowie ein entsprechendes Services gut unterlegtes Angebot für die „Golden Oldies“, etwa Golf- und Gesundheitstourismus.

Neben dem Angebot selbst muss Kroatien zudem die Rahmenbedingungen für Urlauber weiter verbessern. Dazu zählen neben der Infrastruktur auch rechtliche Standards sowie die reibungslose Abwicklung des Reiseverkehrs an der Grenze. Den Straßenbau hat die kroatische Regierung bereits kräftig vorangetrieben: Die Autobahnbindung von der slowenischen Grenze bis Split steht; ein weiterer Ausbau bis Dubrovnik sowie eine bessere Ausschilderung in vielen Ortschaften tun jedoch Not.

I.H.