



Baustelle vor Cádiz

Brücke ins Nichts

Europa Keine spanische Region bekommt so viel Geld aus Brüssel wie Andalusien. Die Wirtschaft hat das kaum in Schwung gebracht – aber die Korruption.

Nicht nur Bürgermeister werden Teófila Martínez Saiz beneiden. Seit 19 Jahren regiert die weißhaarige Frau mit den vielen Silberreifen am Handgelenk Cádiz, eine der schönsten Städte Spaniens. Sie residiert in einem Palast mit Säulen, antiken Statuen, hohen Wandgemälden und Blick aufs Meer.

Martínez hat die in Andalusien äußerst populäre Gabe kultiviert, das Geld anderer Leute für Projekte zu mobilisieren. Gerade wird für knapp 500 Millionen Euro eine fünf Kilometer lange Brücke zwischen dem Festland und der Inselstadt Cádiz gebaut, sie soll eine der höchsten Europas werden. In der Mitte erhält das elegante Bauwerk ein Teilstück, das sich öffnen lässt, falls in Zukunft Megaschiffe in den Meeresbusen einfahren wollen.

Die geplante Verbindung ist nicht das einzige Projekt in Cádiz. Die EU, so erzählt es Martínez, habe der 123 000-Einwohner-Stadt beim Klärwerk geholfen, der Fortbildung der Arbeitnehmer, der Reindustrialisierung, dem Hafenausbau und vielem mehr.

Nun hat die EU noch 135 Millionen Euro für die Straßenbahn zwischen Chiclana und Cádiz zugesagt. Sie spendiert auch

einen schönen Fahrradweg oberhalb des Strandes.

Trotz des Geldsegens ist die wirtschaftliche Bilanz ein Desaster. Mehr als ein Drittel der Erwachsenen ist arbeitslos. In der Provinz Cádiz liegt die Arbeitslosigkeit der jungen Leute bei über 57 Prozent, so hoch wie nirgendwo auf dem spanischen Festland. Die jungen Andalusier suchen ihr Heil im Ausland oder bleiben zu Hause bei Müttern.

Auch die EU und ihr größtes Förderinstitut, die Europäische Investitionsbank (EIB), müssen sich fragen lassen, was in Andalusien schief läuft. Es geht um Verschwendung, Betrug und Korruption, inzwischen sind die ersten Rücktritte zu verzeichnen. Im Sommer musste Magdalena Álvarez Arza gehen. Sie war Vizepräsidentin der EIB, die den wirtschaftsschwachen Landstrich in den vergangenen zehn Jahren mit 6,7 Milliarden Euro Förderkrediten unterstützt hat.

Das arme Andalusien kassierte so viel EU-Gelder wie kaum eine andere Region

Besonders geförderte Gebiete

in Spanien 2007 bis 2013



Regionen, die von der EU als schwach entwickelt eingestuft werden; BIP pro Kopf unter 75 Prozent des EU-Durchschnitts

1 Kastilien-La Mancha 2 Extremadura 3 Galicien

* inkl. spanischer Kofinanzierung; Quellen: EU, Junta de Andalucía

in Europa. Die EU hat zusammen mit den spanischen Eigenmitteln 2007 bis 2013 insgesamt 14 Milliarden Euro für die Provinz bereitgestellt. Für die Fortbildung andalusischer Arbeitsloser kamen vor allem aus dem Europäischen Sozialfonds 2,3 Milliarden Euro. Spanische Antikorruptionskämpfer gehen davon aus, dass es viele der angeblichen Schulungskurse nie gegeben hat.

Zurzeit werden im Hafen von Cádiz wieder kräftig Millionen versenkt. Ein neuer Kai, über 500 Meter lang, schiebt sich vom Ufer ins Meer. Lastwagen haben graue Sandberge in dem eingedeichten Areal aufgetürmt. Künftig sollen hier viele Container aus Übersee ein- und ausgeladen werden, erklärt die Hafendirektorin. Die Kapazität des Terminals soll sich von 160 000 auf 350 000 Einheiten mehr als verdoppeln.

Doch der Seehandel ist weltweit dramatisch eingebrochen, nur das Geschäft mit Kreuzfahrtschiffen boomt. Die „Aida“-Schiffe zum Beispiel kommen auf ihren Mittelmeerreisen regelmäßig vorbei, damit ihre Passagiere die barocken Schönheiten der Stadt aus dem 17. und 18. Jahrhundert bestaunen können.

Das hinderte die EU aber nicht daran, 60 Millionen Euro aus ihren Strukturfonds für die Erweiterung des Containerterminals am Rande der historischen Altstadt zu bewilligen. Weitere 60 Millionen sollen als Förderkredit von der EIB kommen, um einen noch moderneren Industriehafen entstehen zu lassen. Die bewilligten Fördergelder übersteigen sogar die veranschlagten Kosten von 118 Millionen Euro.

So unausgegoren ist das Projekt, dass sich inzwischen einheimische Kritiker zu Wort melden. „Wir kämpfen für die Verlegung des Industriehafens aus der Stadt in Richtung Festland“, sagt Teresa Vassallo

FOTO: LAURA LEON / DER SPIEGEL

Was macht das Leben lebenswert?



Die Herbstausgabe jetzt bei Ihrem Buchhändler!

Wie vielfältig das Leben sein kann, zeigt das aktuelle Magazin mit vielen Lesetipps rund um die Themen Achtsamkeit und Regeneration, Gesundheit und Ernährung, Glaube und Spiritualität. Tanken Sie auf für ein schönes Jahr – mit **lebenswert**.

Das Magazin lebenswert erscheint in der Harenberg Kommunikation Verlags- und Medien GmbH & Co. KG, Königswall 21, 44137 Dortmund

www.buchaktuell.de

Wirtschaft

Varela, Mitgründerin der Bürgerinitiative El Caso Cádiz. Es sei unsinnig, den Industriehafen auf der Halbinsel mit ihrer historischen Altstadt auszubauen, wo es auf dem Festland geeignetere Flächen gäbe, die viel günstiger erschlossen werden könnten.

Die kleine Bürgerinitiative erhob in Brüssel erstmals 2011 Einspruch gegen die Subventionszusagen der EU. Auch die EU-Antibetrugsbehörde OLAF wurde eingeschaltet. „Cádiz ist einer dieser Plätze, wo die europäische Strukturhilfe in ein Geschäftsmodell für Leute umgewidmet wurde, die dieser Hilfe nicht bedürfen“, heißt es in einem ihrer Schreiben.

Auch die Riesenbrücke über die Meeresbucht bringen die Aktivisten von El Caso Cádiz mit dem Containerterminal in Verbindung. Dieser sechsspurige Luxus-Highway mache nur Sinn, wenn künftig die Lastwagen vom Hafen direkt darüber geleitet werden. Die Stadt dagegen habe das gar nicht nötig. Die bisherige dreispurige Brücke am schmaleren Ende der Bucht reiche völlig. Mehr Autos könne die schmale Inselstadt gar nicht aufnehmen.

Wenn die teure Brücke in die Kalkulation des Hafenausbaus einberechnet worden wäre, hätte die EU-Kommission diesen

Inzwischen wächst der Verdacht, dass der andalusische Geldregen Methode hat. Auch die EIB hat ein Problem.

kaum subventionieren dürfen. Die Kosten hätten den möglichen Nutzen zusätzlicher Containerfracht grotesk überschritten. Deshalb halten die Brüsseler die Fiktion zweier völlig verschiedener Projekte aufrecht. Die neue Brücke sei „nicht für die volle operationelle Effektivität des Containerterminals“ notwendig, heißt es im Schriftverkehr mit der Bürgerinitiative. Die Brücke werde ja vom spanischen Staat finanziert und diene der Erschließung der Stadt.

Doch ganz wohl scheint man sich in Brüssel mit dieser Argumentation nicht zu fühlen. Die Gelder für den Hafen sind wegen der Einsprüche immer noch nicht endgültig freigegeben. Das hindert die staatliche Hafengesellschaft aber nicht daran, mithilfe von Krediten und Vorschüssen der EU-Kommission Fakten zu schaffen.

In Sevilla wurde ebenfalls der Hafen ausgebaut, EU und EIB finanzierten dafür unter anderem eine neue Schiffsschleuse, die größte in Europa. Weil die andalusische Hauptstadt 100 Kilometer vom Meer entfernt liegt, musste der Fluss Guadalquivir, der Sevilla mit dem Meer verbindet, auf sieben Meter Tiefgang ausgebaggert werden.

Mithilfe des Geldstroms aus Brüssel soll der Fluss, der großteils träge durch ein riesiges Naturschutzgebiet strömt, noch weiter vertieft werden. Selbst der Containerhafen von Sevilla sollte nach den Zusagen der EU 2007 bis 2013 weitere Geldspritzen

bekommen. Umweltschützer, auch innerhalb der EU-Kommission, konnten das bisher aufhalten.

Inzwischen wächst der Verdacht, dass der andalusische Geldregen Methode hat. Der zurückgetretenen EIB-Vizepräsidentin Álvarez Arza beispielsweise wird vorgeworfen, an einem illegalen System zur Vergabe von Hilfen mitgewirkt zu haben. Andalusien hatte 2001 einen Fonds geschaffen, der Beschäftigten bei Massenentlassungen zu Hilfe kam. Dabei soll Geld unterschlagen worden sein, die Bankerin bestreitet alle Vorwürfe.

Um der Untersuchungshaft zu entgehen, musste Álvarez Arza knapp 30 Millionen Euro hinterlegen. Es gibt Bilder, die sie 2005 noch als Bauministerin bei der Unterzeichnung des EIB-Kredits für die Superschleuse in Sevilla zeigen. 2007 schaute sie stolz auf ein Modell der Riesenbrücke über die Meeresbucht von Cádiz. „Sie wird höher sein, länger und breiter“, schwärmte sie voll Glück. Auch bei der Unterzeichnung des EIB-Kreditvertrags für den Containerterminal in Cádiz war sie dabei.

Heute hat die EIB ein Problem. Als El Caso Cádiz Ende 2011 die Rolle der Andalusierin hinterfragte, wischte die EIB die

Beschwerde vom Tisch. „Nach Überprüfung durch die unabhängige Beschwerdeabteilung der EIB wurden keine Verstöße gegen die Regularien der EIB festgestellt“, antwortete die Bank dem SPIEGEL. Die endgültige Kreditentscheidung werde nicht vom Vorstand, sondern vom Verwaltungsrat getroffen, der mit Vertretern aller Mitgliedstaaten besetzt ist. Auch neuerliche Prüfungen bei Projekten der ehemaligen Vizepräsidentin hätten nichts Nachteiliges ergeben.

Das bezweifelt Inge Gräßle, die Vorsitzende des Haushaltskontrollausschusses des Europäischen Parlaments: „Was war die Rolle von Frau Álvarez Arza, welche Gelder wurden von der EIB und der Kommission genehmigt?“, heißt es unter anderem in einer parlamentarischen Anfrage.

Bürgermeisterin Martínez lässt sich von den Turbulenzen nicht die Laune verderben. Zwar gibt es gerade einen Baustopp an der Brücke, weil die Kosten mal wieder aus dem Ruder laufen. Aber die Konstruktion auch bei den anderen Projekten ist so weit fortgeschritten, dass ihrer Ansicht nach nichts mehr schiefgehen kann.

Nur beim Blick in die Zukunft beschleicht sie manchmal ein banges Gefühl. „Wir werden hier Autobahnen, Bahnstrecken und Häfen der Weltklasse haben. Was machen wir, wenn sie am Ende niemand nutzen will?“

Christoph Pauly