



Stadt im Wandel

LONDON

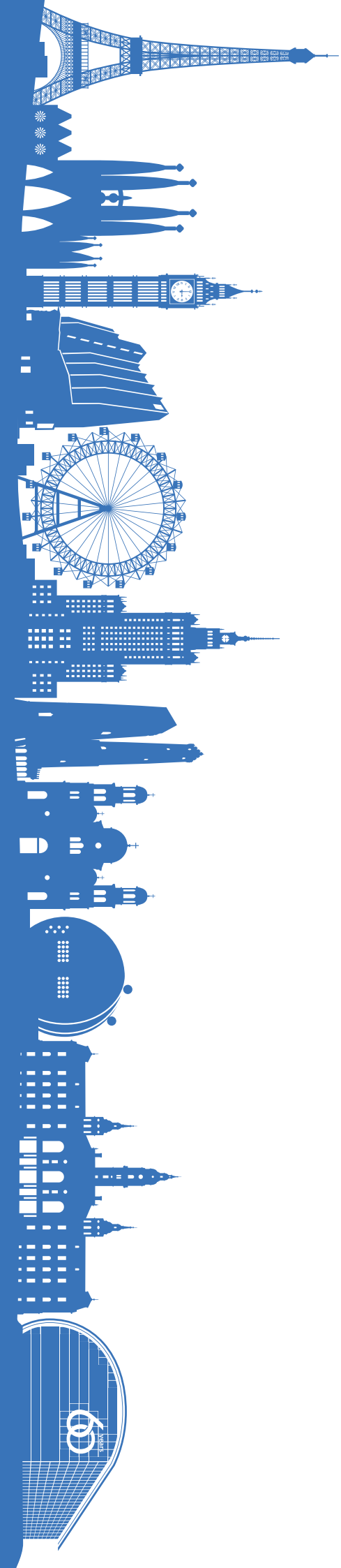
eine mobile Stadt

Greg Clark
Tim Moonen
Jake Nunley



Europäische
Investitionsbank

Die Bank der EU 



LONDON

eine mobile Stadt

Greg Clark
Tim Moonen
Jake Nunley

London: Eine mobile Stadt

© Europäische Investitionsbank, 2019

Alle Rechte vorbehalten.

Fragen zu Rechten und Lizenzen sind zu richten an publications@eib.org

Die Erkenntnisse, Interpretationen und Schlussfolgerungen sind jene der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die Ansichten der Europäischen Investitionsbank wider.

Abonnieren Sie unseren Newsletter unter www.eib.org/sign-up

pdf: QH-06-18-218-DE-N ISBN 978-92-861-3891-1 doi:10.2867/775312
eBook: QH-06-18-218-DE-E ISBN 978-92-861-3890-4 doi:10.2867/680476

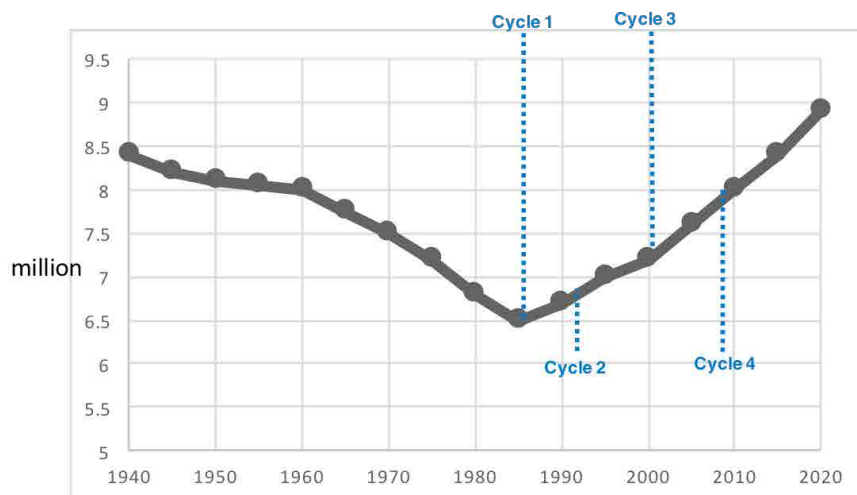
Bahnstrecken, Tunnelbauten, das U-Bahn-Netz und Flughafenerweiterungen hatten wesentlichen Anteil daran, dass London eine der großen Metropolen der Welt wurde. Auch die Europäische Investitionsbank spielte eine maßgebliche Rolle. Sie unterstützte die Stadt bei ihren Investitionen zwischen 2006 und 2016 mit insgesamt 7,3 Milliarden Pfund Sterling.

Trotz der Unsicherheit rund um den Brexit gilt London in Europa und der Welt auch 2018 als führender Wirtschafts- und Wissensstandort und Magnet für Talente. Auch in puncto Lebensqualität, Infrastruktur und Erreichbarkeit belegt London unter Großstädten weltweit regelmäßig einen Spitzenplatz.

Dieser Status wäre noch vor 30 Jahren nahezu undenkbar gewesen. Damals hatte London keine eigene Stadtverwaltung, das Verkehrssystem steckte in der Krise, und auch Erfolge in der Stadtsanierung waren nicht in Sicht.

In diesem Essay beschreiben wir die Entwicklungszyklen Londons, das nach den wenig verheißungsvollen 1980er-Jahren einen mehr als 30-jährigen Investitionsaufschwung erlebte. Dabei gehen wir auf die besondere Rolle der EIB ein. Sie hat maßgeblich dazu beigetragen, dass sich London von einer sich entvölkernden Hauptstadt ohne eigene Verwaltung zu einer pulsierenden Weltstadt entwickeln konnte, die ihre Stadtentwicklung aus einer Hand steuert.

Abbildung 1: Zeitachse der Investitionszyklen der EIB und der Bevölkerungsentwicklung Londons



Die Entwicklung Londons: die frühen Jahre (1945 bis 1985)

In den 40 Jahren zwischen 1945 und 1985 war London damit beschäftigt, sein Raum- und Wirtschaftsgefüge neu auszurichten. Dabei orientierte sich die Stadt an den neuen globalen Trends in Politik und Wirtschaft.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren große Teile Londons unbewohnbar. Für die Stadt bot sich die Möglichkeit, die sichtbaren Mängel zu beheben, die durch die ungeplante und ungeordnete Entwicklung als Folge der rasanten Industrialisierung im 19. Jahrhundert entstanden waren. Über 50 000 Wohnungen im Zentrum waren durch Bomben

völlig zerstört worden; mehr als zwei Millionen Wohnungen waren beschädigt. Für den London County Council war dies eine einzigartige stadtplanerische Chance: Er konnte diese Flächen in einem Ausmaß neu planen und bebauen, wie es bisher nur nach dem Großen Brand vor fast 300 Jahren möglich war.¹

Ab 1944 gab der *Greater London Plan* (der „Abercrombie-Plan“) die Stoßrichtung für die Entwicklung und den Wiederaufbau Londons vor. Industrie und Gewerbe zogen damals fort, und die Bevölkerung wuchs kaum. Vor diesem Hintergrund sah der Plan die massive Schaffung von bezahlbarem Wohnraum vor, auch durch den Bau von Hochhäusern. Einwohner wurden in sogenannte „New Towns“ jenseits des neu errichteten Grüngürtels rund um die Metropole verteilt und umgesiedelt.² Bis Mitte der 1960er-Jahre entstanden so in London acht neue Satellitenstädte, ein echter Grüngürtel und mehr als 1 000 Wohnhochhäuser.³

Verschiedene dauerhafte Entwicklungen signalisierten dann das Ende dieses ersten Entwicklungszyklus nach dem Zweiten Weltkrieg. Durch den Entwicklungssprung über den Grüngürtel hinweg waren die New Towns weitgehend zu Trabantenstädten geworden, während in den Wohnhochhäusern ein baulicher und sozialer Verfall einsetzte. Darüber hinaus ging die Bevölkerung in den innerstädtischen Bezirken Londons rasant zurück, da weiße Arbeiter auf der Suche nach mehr Lebensqualität und neuen Arbeitsmöglichkeiten in entfernte Vororte oder angrenzende Bezirke zogen.⁴

London litt damals stark unter der Deindustrialisierung, dem Verfall städtischer Gebiete und Bodenverunreinigungen. In dieser Phase sah man in der Stadtentwicklung (oder -erneuerung) zunehmend die Aufgabe, die Stadt so umzugestalten, dass neue Formen der Wirtschaftstätigkeit und neue Arbeitsplätze entstehen können. Es setzte sich allmählich die Erkenntnis durch, dass die Wirtschaft an jenen Standorten neu belebt werden musste, an denen sie besonders stark eingebrochen war – das heißt in den zunehmend deindustrialisierten Hafenvierteln im Osten und Süden der Stadt, die unter der Verlagerung des Frachtverkehrs zu den Tiefwasserhäfen in Tilbury und Folkestone litten. Um diese Ungleichgewichte zu beheben, setzte man zunächst auf Infrastrukturmaßnahmen. Sie sollten vor allem die Entwicklung im Osten der Stadt vorantreiben und die traditionellen Vorteile des Westens kompensieren. Die Verwaltungsstrukturen der Stadt waren dieser Aufgabe jedoch nicht gewachsen, denn der London County Council war nur für ein sehr beschränktes Gebiet zuständig (gemeinhin als „Inner London“ bezeichnet).⁵

Um die zersplitterte, unkoordinierte Kommunalverwaltung Londons zu beenden, wurde 1965 der Greater London Council (GLC) eingerichtet. Er ersetzte den London County Council und sollte den notwendigen Aufbau neuer Infrastruktur in die Wege leiten. Der GLC übernahm die Verantwortung für strategische Dienstleistungen wie Müllentsorgung und Notfallplanung. Zudem war er gemeinsam mit den Londoner Stadtbezirken („Boroughs“) für den Bau von Straßen, Wohnraum und Freizeiteinrichtungen sowie für Planungsleistungen zuständig. Außerdem hatte der GLC die Aufgabe, einen *Entwicklungsplan für Greater London* zu entwerfen.⁶

1969 wurde ein entsprechender Planungsentwurf veröffentlicht, der 1976 genehmigt wurde.⁷ Er konzentrierte sich im Gegensatz zum Greater London Plan von 1944 auf die Stadterneuerung in Inner London. Dabei ging er von einem Bevölkerungsrückgang aus und legte klare Verdichtungsgrenzen fest.⁸ Einer der Schwerpunkte des Plans war die Neugestaltung von Covent Garden und der Bau einer zentralen Londoner Ringautobahn zur besseren Anbindung der Vororte. Nach dem Umzug des Marktes von Covent Garden nach Nine Elms schlug der GLC den Bau eines neuen Straßennetzes in dem Gebiet vor. Dabei sollten mehr als drei Viertel des örtlichen Wohnraums abgerissen werden, um Platz für neue und teurere Wohnungen zu schaffen. Dieses Vorhaben stieß bei Anwohnern und kommunalen Gruppen auf Kritik. Die daraus folgenden Kontroversen und Debatten verhinderten schließlich, dass der Plan wie vorgesehen umgesetzt wurde.⁹

Das Vereinigte Königreich hatte 1961 einen Antrag auf Aufnahme in die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) gestellt und trat der EWG schließlich 1973 bei. Die Mitgliedschaft wurde 1975 in einem Referendum von 67 Prozent der Abstimmenden bestätigt.

1981 übernahm die Labour Party die Kontrolle über den GLC und kündigte eine interventionistische *Industrial Strategy* an, die bis 1985 10 000 Arbeitsplätze schaffen sollte. Damit reagierte die Partei auf den massiven Niedergang der Fertigungsindustrie der Stadt, der in den 1960er-Jahren eingesetzt hatte. Zwischen 1959 und 1975 gingen in

London prozentual mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze verloren wie in allen anderen britischen Ballungsgebieten zusammen. Von 1971 bis 1981 verlor Greater London 36 Prozent seiner Produktionsarbeitsplätze, gegenüber 25 Prozent landesweit.¹⁰

Zusammen mit dem *London Labour Plan*, der Diskriminierung bekämpfen, Chancengleichheit durchsetzen und den gewerkschaftlichen Organisationsgrad erhöhen sollte, bildete die London Industrial Strategy ein völlig neuartiges Programm. Sie rückte erstmals die Idee einer demokratischen Planung ins Zentrum der Wirtschaftspolitik, was die Öffentlichkeit ansprach. Außerdem lenkte sie das Augenmerk zum ersten Mal auf einzelne Industrie- und Dienstleistungssektoren sowie auf konkrete Produktionsschwerpunkte.

Bis 1984 hatte die den GLC beherrschende Labour Party neben Wohnungsbauzielen für die Stadtbezirke einen Zielwert von 70 Prozent für öffentliche Wohnungen festgelegt und die Vorgabe gemacht, dass 80 Prozent der Häuser der Hauptstadt einen Garten haben sollten.¹¹ Mit dem Ziel einer neuen „Regenbogenkoalition“ der Londoner Labour Party vor Augen unterstützte der GLC auch verschiedene kommunale Vereinigungen und Initiativen zur Unterstützung von Minderheiten. Dieser radikalisierte GLC geriet zunehmend in Widerspruch zu den wirtschaftsliberalen Idealen der Zentralregierung von Margaret Thatcher – ein Umstand, der 1986 schließlich zur Auflösung des GLC führte (siehe unten).¹²

Der erste Zyklus (1985–1992): die „Kinderkrankheiten“ des postindustriellen Londons

In den 1980er-Jahren änderten sich in London sowohl der Branchenmix als auch der langfristige Bevölkerungstrend dramatisch. Im Zuge der Öffnung der Eurodollarmärkte und des Aufstiegs des US-Dollars zur weltweit bevorzugten Währung für internationale Transaktionen avancierte London zu einem wichtigen Offshore-Finanzplatz für Dollareinlagen. Durch die Abschaffung der Devisenkontrollen im Jahr 1979 konnten ausländische Banken aus New York, Tokio oder Paris in London Kredite vergeben und aufnehmen, Vermögenswerte kaufen und verkaufen oder auch Unternehmen übernehmen. Gleichzeitig konnten Anleger aufgrund von Aktienmarktreformen nun weltweit nach den höchsten Renditen suchen. Londons Finanzsektor war auf Wachstum programmiert, und die Londoner Wirtschaft koppelte sich weitgehend von der britischen Industrieentwicklung ab.

Im Gefolge der anschließenden Reformen, einschließlich der „Big-Bang“-Deregulierung 1986, verdoppelten oder verdreifachten viele Finanzunternehmen ihr Personal innerhalb eines Jahres. London etablierte sich rasch als einer der drei führenden Finanzplätze der Welt und profitierte dabei von seiner strategischen Lage in der europäischen und afrikanischen Zeitzone und nahe an den europäischen Märkten.¹³ Die wachsende Zahl immer größerer Finanzinstitute und Unternehmen brauchte nun ein entsprechendes Ökosystem an fachlichen und technischen Dienstleistungen. Dies führte zu einer langfristigen Veränderung der Beschäftigungsstruktur Londons, die bis heute anhält, während die Rückkehr von Arbeitsplätzen ins Londoner Zentrum größere Stadterneuerungsprozesse auslöste. Gleichzeitig entstanden durch die Deregulierung der Fernseh-, Zeitungs- und Filmbranche in London hoch spezialisierte und flexible Tätigkeiten in der Medienbranche, was die wirtschaftliche Diversifizierung und Reurbanisierung noch verstärkte.¹⁴

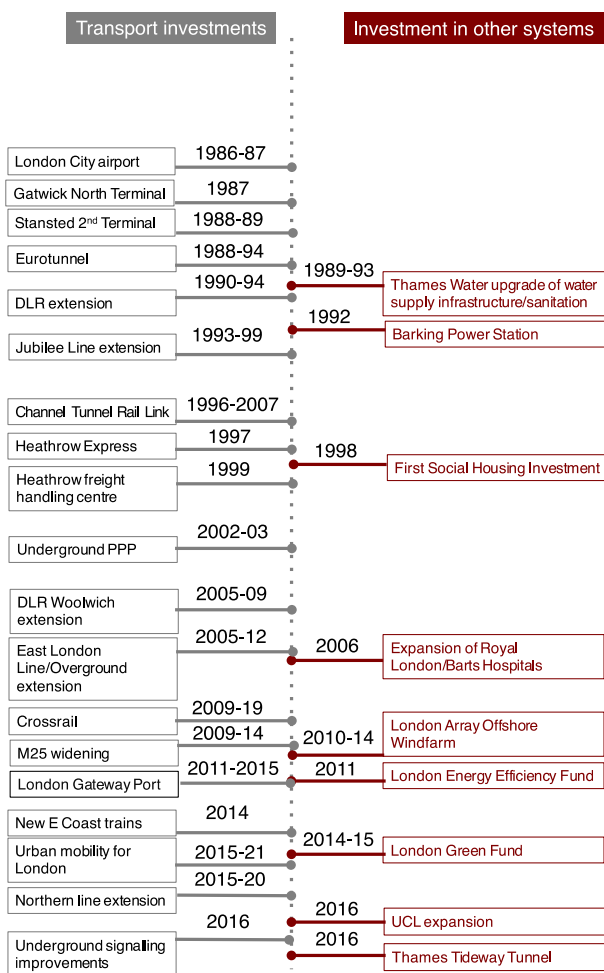
Der Großteil der Londoner Politik und Wirtschaft sah nicht voraus, welche Chancen die umfassende Deregulierung von Finanzdienstleistungen, Medien und Informationsdiensten und die damit verbundenen neuen Technologien mit sich bringen würden. London war in wirtschaftlicher, räumlicher und infrastruktureller Hinsicht insgesamt kaum auf das einsetzende Wachstum vorbereitet. Trotz des starken Wirtschaftswachstums und der Stabilisierung der Bevölkerungszahlen nach über 40 Jahren des steten Rückgangs geriet das Verwaltungssystem der Stadt in eine Krise. Greater London wurde zum Schauplatz der Grabenkämpfe zwischen Labour Party und Konservativen, und die Spannungen zwischen dem widerspenstigen GLC unter Labour-Führung und der unnachgiebigen konservativen Zentralregierung lähmten die Stadt zunehmend.¹⁵

1986 beschloss die britische Zentralregierung, den GLC aufzulösen. Damit wurde die Einrichtung abgeschafft, die das Wachstum des Ballungsraums London theoretisch am besten hätte koordinieren können. Verwaltet wurde

London nun von 33 weitgehend unkoordinierten Stadtbezirken, die jeweils ihre eigene kurzfristige Agenda verfolgten, sowie von einer zentralisierten nationalen Regierung, die sich dagegen sperrte, ihre gelegentliche strategische Lenkung mit robusteren Umsetzungsbefugnissen zu unterlegen.¹⁶ Die Auflösung des GLC markierte einen Höhepunkt in der Zentralisierung der britischen Regierung und einen Tiefpunkt der Selbstverwaltung Londons.

In dieser Phase begann die EIB, London stärker zu unterstützen. In den ersten zwölf Jahren ihres Engagements im Vereinigten Königreich bestand die wichtigste Investition der EIB in London noch in einem bescheidenen Kredit von 17 Millionen Euro für den **zweiten Dartford-Tunnel**. Ab Mitte der 1980er-Jahre wurden die Infrastrukturdefizite Londons jedoch dringlicher. Da den europäischen Verkehrsverbindungen eine immer höhere Priorität zukam, stand zunächst die Anbindung Londons an andere europäische Länder im Mittelpunkt. Die EIB hatte erkannt, wie wichtig ein multimodales Netz für den freien Verkehr von Waren und Dienstleistungen für die Europäische Gemeinschaft war. Dabei spielten die Londoner Flughäfen eine bedeutende Rolle.¹⁷

Zeitachse der EIB-Investitionen in London: 1986–2018



Von 1986 bis 1987 unterstützte die EIB den Bau des **London City Airport** in den Royal Docks in East London mit einem Kredit von 11,2 Millionen Euro.¹⁸ 1987 gewährte sie einen Kredit von 210 Millionen Euro für ein zweites Terminal im **Flughafen Gatwick**.¹⁹ Und von 1988 bis 1989 stellte die EIB weitere 304 Millionen Euro für den Bau eines zweiten Terminals im **Stansted Airport**²⁰ zur Verfügung. Diese Flughafeninvestitionen verbesserten die internationale Anbindung Londons erheblich. Außerdem förderten sie Londons Entwicklung als polyzentrische Region, in der viele Tätigkeiten im Bereich der Forschung und Entwicklung und Innovation sowie hochwertige Dienstleistungen jenseits der M25 in der Nähe der Flughäfen angesiedelt sind, insbesondere im M4-Korridor und im London-Stansted-Cambridge-Korridor.²¹

In dieser Phase wurde auch das lang erwartete **Ärmelkanaltunnel**-Projekt durch eine neue Finanzierungslösung endlich auf den Weg gebracht. Ab dem Jahr 1988 beteiligte sich die EIB mit 600 Millionen Euro am Bau des **Eurotunnels** zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich. Das Vorhaben war seinerzeit das erste Betreibermodell in der britischen Geschichte und das teuerste jemals vorgeschlagene Tunnelbauprojekt des Landes. Die EIB

leistete anfangs als Partner Unterstützung. Als die britische Regierung sich weigerte, das Projekt staatlich zu bezuschussen und stattdessen im Vertrag zwischen Frankreich und Großbritannien vereinbarte, dass es komplett privat finanziert werden sollte, engagierte sich die EIB stärker. Sie war eine von fünf Banken, die neben zehn Bauunternehmen an dem Projekt beteiligt war. Die British Channel Tunnel Group bestand aus zwei Banken und fünf Baufirmen und der französische Partner, France-Manche, aus drei Banken und ebenfalls fünf Bauunternehmen.²²

Die britische Regierung gewährte schließlich eine Bürgschaft und vereinbarte eine Konzession für einen Zeitraum von 55 Jahren (der später auf 65 Jahre verlängert wurde).²³ Die im Benutzungsvertrag vereinbarten Nutzungsgebühren stellen die einzigen zugesicherten Einnahmen der Betreibergesellschaft Eurotunnel dar. Laut Vertrag muss Eurotunnel der britischen, französischen und belgischen Bahn die Hälfte der Tunnelkapazitäten für den Eurostar- und Güterzugverkehr bereitstellen. Im Gegenzug zahlen die Bahngesellschaften eine feste Gebühr sowie Abgaben auf Basis des Verkehrsaufkommens und einen Beitrag zu den Betriebskosten.²⁴ In Preisen von 1985 wurden die Projektkosten auf 5,5 Milliarden Pfund Sterling veranschlagt. Daraus wurden schließlich neun Milliarden Pfund Sterling, obwohl das Finanzierungspaket von 1987 bereits einen Puffer von 25 Prozent vorsah.²⁵ Die Budgetüberschreitungen wurden auf den langsamen Tunnelbau und die zu niedrig angesetzten Kosten des rollenden Materials zurückgeführt.²⁶

Mit der Erneuerung der **Londoner Docklands** beteiligte sich die EIB am größten Neuentwicklungsvorhaben der Stadt – eine Investition, die sich letztlich über zwei Jahrzehnte erstrecken sollte. Die Aufsicht über das Projekt lag bei der London Docklands Development Corporation, einer von der britischen Zentralregierung finanzierten Gesellschaft. Als der Immobilienentwickler Olympia and York 1987 beschloss, Canary Wharf zu bauen, hatte die Development Corporation bereits eine neue Strategie für den Straßenverkehr erarbeitet, die bis 1993 den Bau neuer Straßen für rund 650 Millionen Pfund Sterling vorsah. Dazu zählte mit dem 1,6 Kilometer langen Tunnel **Limehouse Link** auch die teuerste jemals in Großbritannien gebaute Straße.²⁷ Die Beteiligung der EIB trug maßgeblich dazu bei, die Rolle des öffentlichen Verkehrs in dem Gebiet zu stärken.

1987 wurde der erste Abschnitt der **Docklands Light Railway** eröffnet, und 1989 wurde die Verlängerung nach Beckton genehmigt, um auch weiter im Osten die Entwicklung anzukurbeln. Die EIB war mit einer wichtigen Erstinvestition von über 300 Millionen Euro beteiligt. Darüber hinaus wurde die Verlängerung der Linie bis zur Haltestelle Bank („City Extension“) auf den Weg gebracht, finanziert durch das junge Canary-Wharf-Projekt. Eine Kampagne unter Führung des Lewisham Council im Süden Londons gab den Ausschlag für eine weitere Stadtbahnerweiterung, mit der eine Direktverbindung über den Fluss nach Canary Wharf hergestellt wurde. Mangels einer Londoner Kommunalregierung zeigten sich die Stadtbezirke und die neuen „City Challenge“-Agenturen für Stadterneuerung bereit, zehn Millionen Pfund Sterling aufzubringen. Damit überzeugten sie den Abgeordneten Roger Freeman (Staatsminister für Verkehr), 1990 einen Gesetzesentwurf für das Light Railway Lewisham-Projekt auf den Weg zu bringen.

Das andere in dieser Zeit gestartete Großprojekt war der Bau des **Kraftwerks Barking** zwischen 1992 und 1995. Es war das erste Großkraftwerk in London seit Jahrzehnten und wurde zu einem der größten Kraftwerke in unabhängiger Hand im Vereinigten Königreich. Mit einer Erzeugungskapazität von 1 000 Megawatt kann es mehr als zehn Prozent des Spitzenbedarfs in London decken.²⁸ Somit trug die EIB mit ihrem Kredit von 200 Millionen Pfund Sterling dazu bei, dass London auf lange Sicht über ausreichende Stromkapazitäten verfügte.

Die EIB spielte in diesem ersten Zyklus eine wichtige Rolle für die Stadt, die in dieser Zeit unter einer Art „wohlwollender Vernachlässigung“ und bedrohlichen Infrastrukturmängeln litt. Sie gab mit ihren ersten größeren Finanzierungen für Flughafen-, Bahn- und Kraftwerksprojekte wichtige Impulse, noch bevor das Ende der Sowjetunion, die deutsche Wiedervereinigung und die stärkere europäische Integration ihre transformative Wirkung entfalteten. Viele weitere Kredite sollten folgen, da die dezentrale Londoner Verwaltung zunehmend erkannte, dass sich die Möglichkeiten für London geändert hatten, dass Wettbewerbsrisiken bestanden und dass dringend Investitionen notwendig waren.

Der zweite Zyklus (1992–2000): auf dem Weg zu einem globalen und wettbewerbsfähigen London

Fünf Jahre nach der Auflösung des GLC und inmitten einer neuen Rezession entstanden in London neue Institutionen und Entscheidungsplattformen mit einer neuen Vision für die Stadt. Man war sich bewusst, dass man sich dem Wettbewerb und der zunehmenden Internationalisierung stellen musste, dass die Bevölkerung wieder wuchs und dass das wachsende Infrastrukturdefizit besorgniserregende Ausmaße angenommen hatte.

In verschiedenen Berichten wurden Reformen des Infrastrukturmodells Londons nahegelegt. Die **Central London Rail Study** aus dem Jahr 1989 verwies auf den Einbruch der Infrastrukturausgaben in Zeiten wachsenden Bedarfs. Zwei Jahre später legte das **London Planning Advisory Committee**, das zur Beratung der Zentralregierung gegründet worden war, einen wegweisenden Bericht mit dem Titel *London – World City Moving in the 21st Century* vor. In diesem Bericht wurden die Ziele und der Bedarf Londons dargestellt. Als Stadt mit globalen Funktionen benötigte London eine bessere Infrastruktur, eine bessere Standortqualität, bessere Kultureinrichtungen und mehr internationale Werbung.²⁹

Zwar waren die Berichte rein beratender Natur, allerdings veranlassten sie die Zentralregierung, die Hauptstadt gezielter zu unterstützen. Die Conservative Party machte London in ihrem Programm für die Wahlen von 1992 erstmals zum Wahlkampfthema. Seither haben die Belange Londons in allen erfolgreichen Wahlprogrammen eine Rolle gespielt. 1991 wurde ein Kabinettsausschuss für London eingerichtet, um die Koordination mit der Zentralregierung zu verbessern. Es folgten ein Regierungsbüro für London (Government Office for London) und ein Verkehrsminister für London.³⁰

Das Regierungsbüro für London hatte zwar nur ein begrenztes Budget von rund einer Milliarde Pfund Sterling und stieß kaum politische Initiativen an, allerdings wirkte es bei der Zuteilung von Investitionen und Geldern für die Stadterneuerung mit. Das Büro war eine wichtige Anlaufstelle für private und öffentliche Akteure in London, einschließlich der EIB, und förderte eine positive Grundhaltung zu den neuen wirtschaftlichen Möglichkeiten.³¹

In diesen Jahren traf die wachsende Nachfrage nach Wohnraum die Verwaltungsorgane Londons unvorbereitet, da ein Bevölkerungsrückgang auf nur noch sechs Millionen Einwohner prognostiziert worden war. Die Reurbanisierung belastete die Verkehrsinfrastruktur und die öffentlichen Dienste der Stadt, die jeweils unter fehlenden Investitionen litten. Nach Jahrzehnten der weitgehend gescheiterten Experimente mit Sozialwohnungsblocks stand London zudem vor der Herausforderung, einen Großteil seines städtischen Gefüges baulich und sozial zu erneuern.

Was folgte, war der schrittweise Siegeszug eines neuen Pragmatismus und einer informellen Partnerschaft zwischen Stadt, Zentralregierung und Privatsektor. Die von der Labour Party regierten Innenstadtbezirke erkannten die Chance, wirtschaftliches Wachstum und neue Investitionsquellen für soziale Zwecke und öffentliche Güter (Wohnraum, Einrichtungen, Arbeitsplätze und Verkehr) zu nutzen.³² Gemeinderäte öffneten sich zunehmend für Fachkräfte und traten verstärkt für Investitionen in Raumgestaltung, Bildung und Infrastruktur ein – in der Hoffnung, damit allgemeine soziale Ziele erfüllen zu können. In den 1990er-Jahren begannen die Stadtbezirke, wieder miteinander zu kooperieren und gemeinsame Standpunkte zu formulieren. Damit ließen sie die Streitigkeiten der 1980er-Jahre hinter sich.

Zudem organisierten sich Führungskräfte aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft in den 1990er-Jahren effektiver, um das Verwaltungsvakuum teilweise zu füllen. 1992 wurde London First als Unternehmerverband gegründet, der sich für neue Lösungen für die Stadt einsetzte. London First wurde aufgefordert, gemeinsam mit der Wirtschaft und den Stadtbezirken eine strategische Vision für London zu entwickeln. Dies führte zu einem neuen Leitbild unter dem Titel London Pride Partnership. Dieses Leitbild war nicht verbindlich, beeinflusste die Einstellung der Regierung zu London jedoch erheblich. Zudem führte es dazu, dass die Politik den Schwerpunkt auf eine physische Erneuerung legte, was die EIB und andere Investoren überzeugte. Organisationen wie London First machten auf die strategischen Schwächen Londons aufmerksam und zeigten tragfähige Lösungen auf. Damit schufen sie die nötigen Rahmenbedingungen für die Durchführung von Megaprojekten in London.³³

Ein besonders wichtiges Vorhaben, die **Verlängerung der Jubilee-Linie** nach Stratford, ebnete den Weg für das Wachstum von Canary Wharf. Als das Projekt für die isoliert liegenden Docklands in den frühen 1990er-Jahren Insolvenz anmeldete, setzte sich die Erkenntnis durch, dass das neue „zweite zentrale Geschäftsviertel“ Londons seine hohen Beschäftigungsziele nur bei einer sehr viel besseren Anbindung an das Londoner Zentrum erreichen würde – die von der Docklands Light Railway bereitgestellten zusätzlichen Kapazitäten reichten dafür bei Weitem nicht aus. Olympia and York, die für den milliardenschweren Bau des Bürokomplexes zuständige Entwicklungsgesellschaft, zählte zu den eifrigsten Verfechtern einer U-Bahn-Verbindung zwischen Central London und den Docklands.

1993 einigte sich O&Y mit London Underground Ltd. darauf, 398 Millionen Pfund Sterling an privaten Mitteln für die Jubilee Line Extension bereitzustellen – fast die Hälfte des privaten Beitrags von 800 Millionen Pfund Sterling, der zunächst benötigt wurde, um grünes Licht für das Projekt zu erhalten. Ein Einbruch des Immobilienmarktes führte jedoch kurz darauf dazu, dass O&Y unter Verwaltung gestellt wurde und sein Projektbeitrag erheblich gekürzt werden musste. Eine neue Finanzierungsquelle wurde benötigt.³⁴

1993 gewährte die EIB den Entwicklern von Canary Wharf einen Kredit von 98 Millionen Pfund Sterling, um den ersten Beitrag des Privatsektors zu den Projektkosten zu decken. Dieser EIB-Kredit wurde schließlich als letztes noch fehlendes Puzzleteil gefeiert, das die Verlängerung der Jubilee Line ermöglichte.³⁵ Durch den Ausbau wurde die Jubilee-Linie von Green Park über die South Bank bis zum East End nach Stratford verlängert.³⁶ Diese Verlängerung zählt bis heute zu den größten Ingenieursprojekten Londons. Sechs Bahnhöfe wurden neu gebaut, weitere fünf erweitert oder umgestaltet. Mit Kosten von über vier Millionen Pfund Sterling pro Meter handelte es sich seinerzeit um eins der teuersten Bauvorhaben der Welt.³⁷

Die Verlängerung der Jubilee Line brachte unmittelbare Vorteile für die Stadtentwicklung mit sich:

- Sie verband das neu erschlossene Gebiet durch zwei zusätzliche strategische Flussquerungen fest mit den restlichen Docklands
- Sie stieß eine umfassende Sanierung der Docklands an, da sie den vorgeschlagenen Bau von Wohn- und Geschäftsgebäuden vorantrieb
- Sie entlastete den Straßenverkehr auf den Flussquerungen, insbesondere den Blackwall Tunnel
- Sie verschaffte den vielen Einwohnern im Südosten Londons Zugang zur wachsenden Zahl von Arbeitsplätzen nördlich der Themse³⁸

Auch auf die Wirtschaft und die Pendelzeiten entlang der Linie wirkte sich das Projekt spürbar aus. Nach der Eröffnung der Verlängerung verlagerten sich rund 3 300 Personenfahrten pro Tag vom örtlichen Straßennetz auf die Schiene, und im ersten Betriebsjahr wurden 14,4 Millionen Stunden Fahrtzeit eingespart. Von 1991 bis 2001 wuchs die Bevölkerung im Einzugsbereich der betreffenden Bahnhöfe um 31 Prozent – gegenüber 11 Prozent im gesamten Gebiet von Inner East London. 1998 stieg die Beschäftigung in diesem Gebiet fast doppelt so schnell wie im übrigen Greater London.³⁹

Die Jubilee Line Extension markierte einen Wendepunkt in der Entwicklung eines Kofinanzierungsansatzes für die Umgestaltung Londons. Den lokalen Akteuren und Unternehmen war es gelungen, die Zentralregierung zur Unterstützung von Investitionen in die Docklands Light Railway und die Jubilee Linie Extension zu bewegen. Das veranlasste die EIB dazu, sich neben anderen privaten Investoren zu beteiligen. Die Zeit gegen Mitte der 1990er-Jahre war zudem von stärkerer Verhandlungsbereitschaft und wachsendem Pragmatismus in der politischen Führung Londons geprägt. Das machte die London Dockland Development Corporation empfänglicher für Anträge auf Mischnutzung, mit denen sich die Stadtbezirke verstärkt um Wohn-, Kultur- und Serviceeinrichtungen bemühten. In der Folge gewann das Docklands-Sanierungsprojekt an Strahlkraft und Dynamik, und Ende der 1990er-Jahre hatte sich Canary Wharf als zweites zentrales Geschäftsviertel Londons etabliert. Diese Entwicklung zeigt eindrucksvoll, was der private und der öffentliche Sektor gemeinsam bewirken können, insbesondere wenn es darum geht, Investitionen anzuregen und zu mobilisieren. Die EIB spielte dabei eine zentrale Rolle.⁴⁰

In den 1990er-Jahren überzeugte die mit neuem Selbstvertrauen ausgestattete Wachstumskoalition Londons die Zentralregierung, über nationale Sanierungsprogramme und Lotteriegelder viele andere hochkarätige Projekte zu finanzieren, um damit das Wachstum der Stadt zu fördern. Das Modell, öffentliche Infrastrukturinvestitionen zu nutzen, um private Gelder zu mobilisieren, war zwar kein fester Bestandteil der Stadterneuerungsstrategie, stieß jedoch mehrere „Milleniumprojekte“ an, darunter die Tate Modern, die Millennium Bridge, der Millennium Dome und das Millennium Wheel (London Eye). Auch Gebiete am Stadtrand („City Fringe“) wurden mit öffentlichen Mitteln aufgewertet, was den Weg für den Aufschwung der Kultur- und Kreativszene in Hoxton und Shoreditch ebnete.

Neben diesen Kulturprojekten beschleunigte der neue Finanzierungsansatz Londons viele andere Initiativen. Hierzu zählten Bahnverbindungen zu Flughäfen, der Ausbau von Flughafenterminals, die Umgestaltung von Bahnhöfen sowie neue Einkaufsmeilen und Märkte. Diese Vorhaben sorgten für die dringend benötigte Verbesserung von Infrastrukturen und öffentlichen Einrichtungen. Sie trugen dazu bei, Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, überlastete Straßen zu entlasten und Londons neuen Beschäftigungs-Clustern eine Ausdehnung über das historische zentrale Geschäftsviertel hinaus zu ermöglichen.⁴¹ Zu den wichtigsten Vorhaben gehörte die Schnellzugverbindung **Heathrow Express** zum Flughafen Heathrow. 1997 gewährte die EIB (ebenso wie die Export-Import-Bank von Japan) einen Kredit von 125 Millionen Pfund Sterling für den Bau des Heathrow Express – ein 70:30-Joint Venture zwischen BAA und British Rail im Volumen von 300 Millionen Pfund Sterling. Das Projekt umfasste die Modernisierung und Elektrifizierung einer bestehenden Eisenbahnstrecke von 18 Kilometern Länge, den Bau eines neuen Gleises von sieben Kilometern Länge, den Bau zweier neuer Bahnhöfe und eines Wartungsdepots, neue Signalanlagen und Kommunikationstechnik sowie den Kauf neuer Hochgeschwindigkeitszüge. Der Heathrow Express verkürzte die Fahrzeit von Heathrow ins Londoner Zentrum auf 15 Minuten. Vor dem Bau der Verbindung legten 80 Prozent der Fluggäste die An- und Abreise zum Flughafen auf der Straße zurück. Daher trug der Heathrow Express auch erheblich zur Verringerung der Verkehrsüberlastung und der Luftverschmutzung in den umliegenden Straßen bei.⁴²

„Die EIB freut sich sehr, dieses Schlüsselprojekt zu unterstützen. Der Heathrow Express wird die Anbindung von Europas verkehrsreichstem internationalen Flughafen verbessern und den Fluggästen die Anreise erleichtern. Dieser Schnellzug wird das transeuropäische Verkehrsnetz, dessen Ausbau in der Europäischen Union hohe Priorität genießt, um eine neue wichtige Verbindung erweitern. Zusätzlich wird er die Umweltbedingungen Londons verbessern, da er zur Entlastung der Straßen beiträgt.“

Sir Brian Unwin, EIB-Präsident 1993–1999.⁴³

London besser an das transeuropäische Eisenbahnnetz anzubinden, hatte für die EIB mehr als zehn Jahre lang hohe Priorität. Erreicht wurde dieses Ziel schließlich mit der **Eisenbahnverbindung zum Ärmelkanaltunnel**. Von der ersten Planung im Jahr 1996 bis zum letzten Bauabschnitt und der Eröffnung im Jahr 2007 investierte die EIB 700 Millionen Pfund Sterling in die Hochgeschwindigkeitsverbindung. Der erste Streckenabschnitt, vom Kanaltunnel nach Nordkent, ging 2003 in Betrieb.⁴⁴ Der für diesen Teil an den Konzessionsinhaber London and Continental Railways vergebene Kredit der EIB hatte eine Laufzeit von höchstens 30 Jahren. Weitere wichtige Anteilseigner waren Bechtel Ltd., London Electricity plc, National Express Group plc, SNCF und UBS Warburg. Mit der Fertigstellung des ersten Abschnitts verbesserte sich die internationale Anbindung Londons sofort erheblich. Die Reisezeit nach Paris und Brüssel verringerte sich um 20 Minuten, was sich auch auf die Gesamtfahrzeit zu anderen europäischen Metropolen wie Amsterdam und Köln auswirkte, die über Anschlusszüge erreichbar sind.⁴⁵ Durch die kürzeren und zuverlässigeren internationalen Zugverbindungen wurde der Schienenverkehr zudem wettbewerbsfähiger gegenüber dem Flugzeug und der Straße.⁴⁶

Der zweite Bauabschnitt verlief von Nordkent zur Endstation St. Pancras im Londoner Zentrum. Damit existiert nun eine 109 Kilometer lange zweigleisige Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke für den Personen- und Güterverkehr zwischen London und dem Kanaltunnel.⁴⁷ Dieser Teil des Projekts war besonders komplex. Er umfasste Tunnelstrecken mit einer Gesamtlänge von 25 Kilometern unter London und der Themse hindurch, einen neuen internationalen Bahnhof in Stratford, der zur Stadterneuerung in Ostlondon und im Bereich East Thames beitrug, sowie umfassende Baumaßnahmen am Bahnhof St. Pancras. Die Fertigstellung des zweiten Streckenabschnitts verkürzte die Reisezeit zwischen London und Paris bzw. Brüssel um weitere 15 Minuten. Darüber hinaus wurden Kapazitäten auf den stark ausgelasteten Pendlerstrecken in Südlondon frei. Die Zugverbindung kann heute zwischen 40 und 45 Millionen Fahrgäste pro Jahr befördern und hat zu einer Zunahme des Fernverkehrs und internationalen Pendlerverkehrs in Europa beigetragen.⁴⁸

Erste Investitionen in den sozialen Wohnungsbau

1998 begann die EIB, im Rahmen eines integrierten Stadtentwicklungs- und Stadterneuerungsansatzes den sozialen Wohnungsbau zu unterstützen. Sie vergab einen Kredit an den staatlichen Wohnbaufinanzierer The Housing Finance Corporation, den dieser gebührenfrei an mehrere Sozialwohnungsunternehmen in benachteiligten Vierteln von London (zunächst Tower Hamlets und Hackney) und in anderen britischen Städten weiterleitete. So entstanden Tausende von Ersatz-Sozialwohnungen, „Foyer“-Gebäude“ nach französischem Vorbild zur Unterbringung und Schulung von arbeitslosen jungen Menschen sowie Gebäude mit Mischnutzung (Live-Work Units) für Startup-Unternehmen.

Durch ihre äußerst kostengünstigen langfristigen Finanzierungen für die Wohnungsgesellschaften („Housing Associations“) trug die EIB dazu bei, dass im Zuge umfassender Stadterneuerungsprozesse sehr energieeffizienter, bezahlbarer Wohnraum in London entstand. Sie sorgte für das nötige Zutrauen, neue Vorhaben in Angriff zu nehmen. Dies sollte die Projekte für die Erneuerung von Inner und Outer London in den folgenden 20 Jahren grundlegend verändern (siehe Abschnitt 4). In den 2010er-Jahren war die Finanzierung von Sozialwohnungen als Eckpfeiler einer breiter angelegten Stadterneuerung zum Standard geworden – und die EIB eine der Hauptquellen für innovative Finanzierungen. Die Gesamtinvestitionen beliefen sich bis 2016 auf 4,2 Milliarden Pfund Sterling und verteilten sich auf 40 Projekte im Vereinigten Königreich, ein Großteil davon in London.

Der dritte Zyklus (2001–2008): Londons neue Rolle als Metropole und die Chance für neue Finanzierungsmodelle

1997 beschloss die neue „New Labour“-Regierung, wieder eine Verwaltung für den Ballungsraum London einzurichten. Sie war zuversichtlich, dass die Hauptstadt die Zeiten der politischen Grabenkämpfe hinter sich gelassen hatte und ihre Beziehungen und Finanzen nun umsichtig verwalten würde.⁴⁹ Das Grünbuch der Regierung bestätigte, dass es in der neuen Verwaltungsorganisation der Hauptstadt einen direkt gewählten Bürgermeister geben würde. London sollte ein neuartiges Verwaltungssystem erhalten, das so bisher in keiner britischen Stadt zu finden war.

Im Jahr 2000 wurde die Greater London Authority (GLA) eingerichtet, die ihre Arbeit mit den 33 Stadtbezirken koordinierte. An ihrer Spitze stand ein Bürgermeister (Mayor). Über die neue Verkehrsbehörde Transport for London erlangte der Bürgermeister die Zuständigkeit für den Verkehr, während er über die London Development Agency Befugnisse im Bereich der strategischen Planung und Wirtschaftsentwicklung erhielt. Auch die Zuständigkeit für die Polizei und die Feuerwehr wurde übertragen. 2002 wurde eine Sustainable Development Commission eingerichtet, die den Bürgermeister zu Umweltstrategien und Umweltprioritäten beriet.⁵⁰

Die aus dem Bürgermeister und dem Stadtparlament bestehende GLA hatte zunächst nur etwa 400 Beschäftigte, und ihre Befugnisse konzentrierten sich vorerst auf gesamtstädtische Strategien und die Verwaltung von Verkehr und Polizei. Zwar arbeitete die GLA Verkehrs-, Raum-, Wirtschafts- und Wohnungsstrategien aus, ihre finanzielle und gesetzgeberische Autonomie war jedoch begrenzt. Durch die gestärkten Befugnisse hatte Transport for London nun jedoch mehr Möglichkeiten, Mittel aufzunehmen und öffentlich-private Partnerschaften zu bilden. Dies führte zu einer raschen Abfolge größerer Investitionsvorhaben, bei denen die EIB eine Schlüsselrolle spielte.

Im März 1998 gab der stellvertretende britische Premierminister eine öffentlich-private Partnerschaft (PPP) für die Londoner U-Bahn bekannt. Ziel war die Schaffung eines besseren U-Bahn-Netzes, in dem ein effizienter öffentlicher Betreiber eine von privaten Anbietern verwaltete optimierte Infrastruktur nutzt. Eine PPP wurde als geeignete Lösung erachtet, um die durch die anhaltende Unterfinanzierung verursachten Probleme der U-Bahn zu lösen (1998 belief sich der Modernisierungstau infolge der Unterfinanzierung auf 1,2 Milliarden Pfund Sterling.)⁵¹

Im Rahmen der PPP wurde der Betreiber London Underground aufgeteilt: in London Underground Limited – eine staatliche Betreibergesellschaft, die für die eigentlichen Verkehrsdienstleistungen zuständig ist – und in drei private Infrastrukturgesellschaften, die vertraglich festgelegte Dienstleistungen für das U-Bahn-System

bereitstellen. Jede Infraco, wie die Infrastrukturgesellschaften genannt wurden, war für drei Gruppen von U-Bahn-Strecken verantwortlich. Mit den Infracos wurden 30-Jahres-Verträge für die Wartung, Erneuerung und Modernisierung der betreffenden Linien geschlossen, und der private Sektor wurde aufgefordert, Angebote für den Erwerb von Anteilen an den Infracos abzugeben.⁵² Während der Betreiber damit in der öffentlichen Hand verblieb, wurden die Wartungs- und Erneuerungsaufgaben privaten Unternehmen übertragen.⁵³ Dahinter stand folgende Überlegung: Statt konventionelle Verträge zu schließen, bei denen die öffentliche Einrichtung – die U-Bahn – einfach die Arbeiten spezifiziert und ausschrieb, sollten den Auftragnehmern Anreize für ein längerfristiges Interesse an den Anlagen gegeben werden.⁵⁴ 2002 und 2003 unterzeichnete London Underground Ltd. drei 30-Jahres-Verträge mit den Konsortien Tube Lines und Metronet.⁵⁵

Da nur sehr wenige private Bieter zur Teilnahme bereit waren, stiegen die Kosten für die Verträge rasant an.⁵⁶ Die EIB sagte eine Unterstützung der Konsortien zu und stellte Tube Lines einen Kredit von 300 Millionen Pfund Sterling und Metronet einen Kredit von 600 Millionen Pfund Sterling zur Verfügung.⁵⁷ Bei Metronet setzte sich die Finanzierung neben dem EIB-Kredit aus Eigenkapital von fünf Anteilseignern in Höhe von 70 Millionen Pfund Sterling, Krediten von Geschäftsbanken im Volumen von einer Milliarde Pfund Sterling und einer weiteren Milliarde Pfund Sterling an Anleihen zusammen.

Das PPP-Modell wurde schon bald auf andere Verkehrsprojekte übertragen. Für Transport for London erwiesen sich Kredite der EIB oftmals als günstiger als etwa die staatlichen Finanzierungen des britischen Public Works Loan Board. 2005 bewilligte die EIB einen Kredit von 100 Millionen Pfund Sterling für die **Verlängerung der Docklands Light Railway**. Damit sollte eine neue Verbindung über die Themse zwischen North Woolwich und Woolwich Arsenal im Süden Londons geschaffen werden. Das Projekt wurde in Form einer PPP umgesetzt. Die EIB-Mittel wurden direkt an den privaten Konzessionär, die Woolwich Arsenal Rail Enterprises Ltd., vergeben. Die Gesellschaft erhielt eine 30-jährige Konzession für die Planung, den Bau und die Instandhaltung der neuen Strecke. Erteilt wurde die Konzession von der Docklands Light Railway Ltd., deren Eigentümer Transport for London ist. Wie bei vielen anderen Projekten in jener Zeit stammte die Finanzierung aus unterschiedlichen Quellen: aus Geschäftsbankkrediten, einem Kredit der EIB sowie nachrangigen Anleihen und Stammaktien.⁵⁸

Dank der neuen zusammengeführten Planungskompetenzen waren in London nun Projekte in einer Größenordnung möglich, die in den 1990er-Jahren undenkbar gewesen wäre, insbesondere zur Belebung von Ostlondon. 2004 wurde Londons erste umfassende Raumstrategie seit 1945 veröffentlicht, der *London Plan*. Ein Schwerpunkt des Plans war die Bewältigung des Bevölkerungswachstums. Er wurde zur „Strategie der Strategien“ und wies mehr als 30 besonders geeignete „Opportunity Areas“ für die Schaffung von neuem Wohnraum in London aus, hauptsächlich im Osten und Nordosten der Stadt. Der London Plan ermöglichte nicht nur eine beträchtliche Erhöhung der Wohnungsdichte in London, sondern etablierte auch den Grundsatz einer verkehrsorientierten nachhaltigen Stadtentwicklung.⁵⁹ Außerdem gab er den Rahmen für eine Reihe von kombinierten Verkehrs-, Stadtentwicklungs-, Stadterneuerungs- und Wohnungsprojekten vor, von denen viele von der EIB unterstützt wurden.

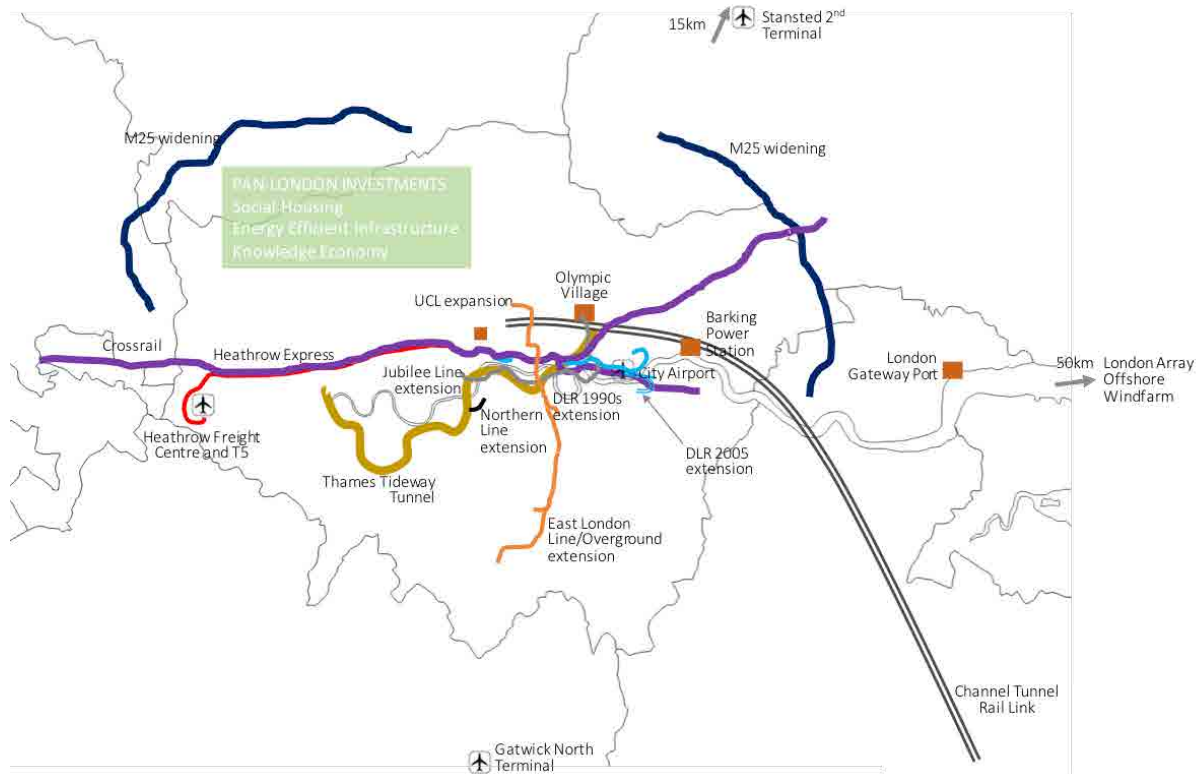
Kurz nach der Veröffentlichung des London Plan unterzeichnete die EIB einen Kredit von 450 Millionen Pfund Sterling für die Verlängerung der **East London Line** und die Modernisierung des **S-Bahn-Ringnetzes von London Overground**.⁶⁰ Das Projekt umfasste den Bau eines neuen vier Kilometer langen Gleisbetts von Whitechapel nach Dalston, den Bau von vier neuen Bahnhöfen (in Shoreditch, High Street Hoxton, Haggerston und Dalston), die Sanierung von 14 Bahnhöfen, den Austausch von 7,5 Kilometern Gleis und die Installation von Signalanlagen.⁶¹ Die Arbeiten kosteten insgesamt eine Milliarde Pfund Sterling und wurden in zwei Abschnitten durchgeführt. Der erste Abschnitt wurde hauptsächlich durch den EIB-Kredit finanziert. Für den zweiten Abschnitt steuerten das Verkehrsministerium 64 Millionen Pfund Sterling und Transport for London elf Millionen Pfund Sterling bei.⁶²

Die Beteiligung der EIB an dem Projekt sollte die Erneuerung der benachteiligten Gebiete im Osten Londons vorantreiben, die von der Linie durchquert werden. Außerdem war das Projekt darauf ausgelegt, die Verbindungen zwischen den Vororten zu verbessern, da das Verkehrsaufkommen auf diesen Strecken seit Mitte der 2000er-Jahre stetig gestiegen war. Nach Abschluss des Projekts waren 20 der 33 Stadtbezirke Londons durch das Netz von London Overground verbunden.⁶³

„Die EIB war in den letzten Jahren eine unglaublich wichtige Finanzierungsquelle für uns. Wir haben Kreditlinien von über 3,5 Milliarden Pfund Sterling bei der Bank, von denen wir 2,5 Milliarden Pfund Sterling in Anspruch genommen haben. Auch bei einem Großteil der PFIs oder Leasingverträge für rollendes Material ist die EIB als Darlehensgeber aufgetreten – ein sehr, sehr wichtiges Engagement.“

Simon Kilonback (Leiter Group Treasury, Transport for London), 2017.

Von der EIB mitfinanzierte Schlüsselprojekte, 1986–2018



Weitere private Finanzierungsinitiativen (PFI) wurden für Krankenhäuser und Straßeninfrastruktur vereinbart. 2006 unterzeichnete die EIB einen Kredit über 250 Millionen Pfund Sterling für die Modernisierung der Krankenhäuser **Royal London Hospital** in Whitechapel und Bart's Hospital in West Smithfield. Bei dem PPP-Projekt handelte es sich um die größte Krankenhausmodernisierung im Vereinigten Königreich. Projektträger war der Barts and the London NHS Trust. Die EIB-Mittel flossen unmittelbar an die Zweckgesellschaft Capital Hospitals Ltd. Sie stellte als Konzessionär über Subunternehmer die Gebäude und Anlagen und die nichtklinischen Dienste bereit und sorgte während der Laufzeit des Konzessionsvertrags für die erforderliche Instandhaltung. Die Finanzierung dieses Projekts war insofern neu, als sie sich aus erstrangigen Anleihen in Höhe von einer Milliarde Pfund Sterling, einem EIB-Kredit, einer Mezzanine-Finanzierung, nachrangigen Anleihen sowie Stammaktien seitens der Anteilseigner von Capital Hospitals zusammensetzte.⁶⁴

Die EIB genehmigte außerdem einen Kredit von 400 Millionen Pfund Sterling für den **Ausbau der M25**. Dabei wurde ein über 60 Kilometer langer Autobahnabschnitt zwischen den Anschlussstellen 16 und 23 sowie 27 und 30 auf vier Spuren erweitert. Ebenfalls finanziert wurden Instandhaltungsarbeiten am M25-Netz und strategische Straßenverbindungen nach London mit einer Gesamtlänge von 400 Kilometern.⁶⁵ Auch dieses Projekt wurde als PPP durchgeführt. Die Zweckgesellschaft Connect Plus erhielt als Konzessionär 185 Millionen Pfund Sterling direkt von der EIB, und für weitere 215 Millionen Pfund Sterling leisteten Geschäftsbanken während der Bauzeit eine Rückgarantie. Der Auftrag der Straßenbaubehörde Highways Agency an Connect Plus hatte ein Volumen von 6,2 Milliarden Pfund Sterling. Connect Plus war damit für die Planung, den Bau, die Finanzierung und den Betrieb

der Autobahn über einen Zeitraum von 30 Jahren zuständig. Der Ausbau der M25 galt als wichtiger Schritt zur Sicherung des künftigen wirtschaftlichen Wohlstands der Region London und des gesamten Landes. Zudem sollte das Projekt zu kürzeren und besser abschätzbaren Fahrzeiten führen, die Straßenüberlastung mindern und den Verkehrsfluss im Bereich des Dartford-Tunnels verbessern.⁶⁶

Der vierte Zyklus (2009 bis heute): Stabilisierung des Erfolgs durch größere und diversifizierte Investitionen

Im aktuellen Zyklus finanziert die EIB eine noch größere Bandbreite an Projekten, die teilweise größer sind als zuvor. Dies liegt unter anderem an den neuen Zuständigkeiten der GLA, durch die ihr in den Jahren 2007, 2011 und 2015 mehr Befugnisse in der Klimaschutzpolitik, der Planung und im Wohnungswesen eingeräumt wurden. Seit 2012 beraten Stadtbezirke, führende Unternehmen und Vertreter von Transport for London die Stadt im sogenannten „London Enterprise Panel“ zu ihren Wirtschafts- und Kompetenzstrategien und erstellen Analysen und Prognosen. Zudem weist das Panel Projekten in der ganzen Stadt verschiedene von übergeordneten Ebenen stammende Gelder zu.⁶⁷ So hat London im Laufe der Zeit die ehrgeizigsten Entwicklungspläne aller britischen Städte erstellt – von der Wirtschaftsentwicklung bis zu Raum-, Umwelt- und Kulturstrategien. Langfristige Investoren fassten dadurch das notwendige Vertrauen, um ein breiteres Spektrum von Projekten und Anlageklassen in Erwägung zu ziehen.

2009 sagte die EIB ihren größten Kredit für London zu: eine Milliarde Pfund Sterling für die neue Bahnlinie **Crossrail**, das größte Infrastrukturvorhaben Europas. Der EIB-Kredit sollte über einen Zeitraum von sechs Jahren von Transport for London zur Finanzierung seiner Tochtergesellschaft Crossrail Ltd. in Anspruch genommen werden.⁶⁸ Das Projekt kostet insgesamt rund 15 Milliarden Pfund Sterling und wird durch ein neuartiges Finanzierungspaket für Mega-Verkehrsprojekte finanziert. Dazu werden teilweise Londoner Gewerbesteuer, Entwicklerbeiträge und künftige Fahrgeldeinnahmen herangezogen. Über 60 Prozent der Projektfinanzierung werden von Londoner Haushalten und Unternehmen getragen, die erheblich von dem Vorhaben profitieren. Dank des EIB-Kredits hat sich Transport for London als zuverlässiger Finanzierungspartner präsentiert.

Crossrail wird die Kapazität des Schienenverkehrs in London um zehn Prozent erhöhen. Mit einer Kapazität von 36 000 Fahrgästen pro Stunde wird die neue Linie voraussichtlich 200 Millionen Fahrgäste im Jahr befördern. Zusätzlich wird sie die Straßenüberlastung und Umweltverschmutzung verringern und Unternehmen in den drei zentralen Geschäftsvierteln West End, City und Canary Wharf mit den äußeren Vororten im Osten und Westen sowie mit dem Flughafen Heathrow verbinden.

„Crossrail ist das größte Bauprojekt in Europa und wird einen erheblichen Beitrag zur Londoner Wirtschaft leisten. Es wird Londons Entwicklung zu einer nachhaltigen Weltstadt fördern, indem es die dringend benötigten neuen Kapazitäten im Eisenbahnnetz in London und im Südosten bereitstellt und die Stadt besser an die europäischen und weltweiten Verkehrsnetze anbindet. Zudem werden die Überlastung der Straßen und die Luftverschmutzung verringert – im Interesse der Londoner, der Pendler und der Besucher.“

Simon Brooks, EIB-Vizepräsident, 2006–2012.⁶⁹

Im zweiten Abschnitt des Crossrail-Projekts wurden neue klimatisierte Züge mit hoher Fahrgastkapazität angeschafft und ein neues Wartungsdepot gebaut. Für diese zweite Phase sagte die EIB 2013 einen weiteren Kredit über 500 Millionen Pfund Sterling zu.⁷⁰ Die Kosten von insgesamt einer Milliarde Pfund Sterling für die Crossrail-Züge werden vollständig von der öffentlichen Hand getragen. Der Regierung zufolge hätten Versuche, sich um eine private Finanzierung zu bemühen, den geplanten Abschluss des Projekts im Jahr 2018 gefährden können.

Ein neuer Schwerpunkt: sozialer und erschwinglicher Wohnraum

In den ersten zehn Jahren der neuen Londoner Verwaltung bestand die Arbeit des Bürgermeisters und der GLA weitgehend darin, von der Zentralregierung und dem Privatsektor finanzielle und politische Unterstützung für

die Investitionsstrategie der Stadt zu erwirken. Dieses Ziel wurde eindrucksvoll erreicht, als London zum Austragungsort für die **Olympischen Spiele 2012** gewählt wurde. Dies setzte einen ganzen Investitionszyklus in Gang, um die bereits begonnenen Sanierungsmaßnahmen in Stratford und dem Lower Lea Valley voranzutreiben.⁷¹

2009 bot die EIB an, sich mit einem bedeutenden Kredit am Bau des Olympischen Dorfes und von Sozialwohnungen zu beteiligen, nachdem es der für die Organisation der Olympischen Spiele zuständigen Stelle (Olympic Delivery Authority) nicht gelungen war, die vom privaten Sektor benötigte Summe von einer Milliarde Pfund Sterling aufzubringen. Mit einem Kredit über 95 Millionen Pfund Sterling an Triathlon Homes LLP unterstützte die EIB den Kauf von 1 379 Sportlerunterkünften und ihren Umbau zu erschwinglichen neuen Wohnungen für die Einwohner von Ostlondon. Der Umbau erfolgte durch die Olympic Delivery Authority und wurde mit weiteren staatlichen Mitteln unterstützt.⁷² Durch diese Investitionen entstand dringend benötigter neuer Wohnraum.

„Eine nachhaltige Kommunalentwicklung gehört zu den wichtigsten Finanzierungszielen der EIB. Insbesondere die hohen Umweltstandards, die bei der Errichtung des Sportlerdorfs angewendet werden, sind ermutigend. Wir sind zuversichtlich, dass sich dieses Projekt sehr positiv auf die Lebensqualität der Familien und Personen auswirken wird, die diese Unterkünfte nach den Spielen 2012 bewohnen werden.“

Simon Brooks, EIB-Vizepräsident, 2006–2012.⁷³

Das Olympia-Projekt macht deutlich, dass die jüngeren Vorhaben in London stärker auf soziale und ökologische Ziele ausgerichtet sind, als dies etwa bei der Neuentwicklung der Docklands ursprünglich der Fall war. Bauvorhaben werden in vielen Fällen als Instrument gesehen, um die Ansprüche und Erwartungen ganzer Gemeinschaften und des Verwaltungssystems als Ganzes zu steigern, und Stadterneuerungsprojekte stoßen öffentliche Debatten darüber an, wie Londons Zukunft aussehen sollte.

Der soziale Wohnungsbau ist zu einem Schwerpunkt der EIB in London geworden. Die Investition in Sozialwohnungen im ehemaligen Sportlerdorf war bei Weitem nicht das einzige Projekt dieser Art. So setzte die EIB nicht nur ihre Partnerschaft mit der 1998 gegründeten Housing Finance Corporation fort, sondern verstärkte auch ihre Direktfinanzierungen für die größten und kreditwürdigsten Sozialwohnungsunternehmen in London, sofern sich deren Investitionsprogramme mit den Zielen der Bank deckten. Dies stieß auf große Resonanz, da das Interesse der Wohnungsgesellschaften an Krediten der EIB wuchs. In der Vergangenheit hatten sie vom Public Works Loan Board Darlehen zu sehr niedrigen Zinsen erhalten, die quasi auf dem Niveau der Zinsen für britische Staatspapiere lagen. Diese Zinsen waren jedoch gestiegen, was die Kredite der EIB attraktiver machte.

Der Umfang der EIB-Investitionen wuchs. 2016 stellte die Bank zwei Tranchen von je 500 Millionen Pfund Sterling für den sozialen Wohnungsbau im Vereinigten Königreich bereit, die von der Housing Finance Corporation um eine weitere Milliarde Pfund Sterling ergänzt wurden. Diese Gelder waren für einige der größten Wohnungsgesellschaften Londons bestimmt, um den Bau von erschwinglichem Wohnraum in der Stadt zu beschleunigen.⁷⁴ Der Kredit von zwei Milliarden Pfund Sterling hatte eine Laufzeit von 30 Jahren und war der bisher größte der EIB für den sozialen Wohnungsbau in Europa.

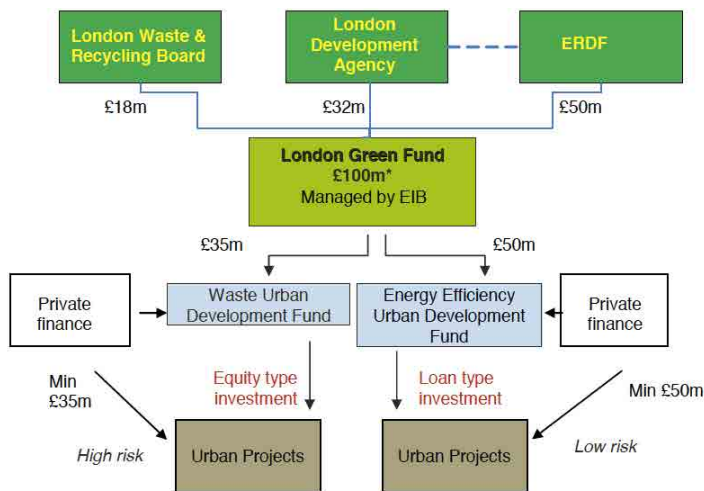
Darüber hinaus begann die Bank, direkt mit führenden Wohnungsgesellschaften zusammenzuarbeiten. Die Home Group etwa erhielt 2008 einen Kredit von 75 Millionen Pfund Sterling für die Sanierung der Wohnanlage Rayners Lane, und die Sanctuary Housing Association beantragte ein Direktdarlehen der EIB von 350 Millionen Pfund Sterling – das größte Direktdarlehen seit 2008. Mit den Mitteln konnte Sanctuary 5 000 günstige Sozialwohnungen bauen und viele andere Wohnungen sanieren und modernisieren. Dabei präsentierte sich die EIB den Wohnungsgesellschaften als unkomplizierter, pragmatischer Kooperationspartner.⁷⁵ Auch einige Londoner Gemeinderäte erhielten in dieser Phase direkte EIB-Kredite für ihre Wohnungsbauprogramme, die mit anderen Projekten kombiniert wurden – so zum Beispiel der Enfield Council für sein Leuchtturmprojekt Meridian Water im Gesamtvolumen von 1,5 Milliarden Pfund Sterling.

Neue Ansätze zur Bewältigung von Londons Wachstum

In den 1990er und 2000er-Jahren, als sich in London allmählich eine auf Verhandlung und Kooperation beruhende Verwaltung herausbildete („negotiated governance“), half die EIB der Stadt maßgeblich, ihr Verkehrsnetz zu modernisieren, ihre Systeme zu verbessern und neue Wachstumskorridore und -zentren zu erschließen. Doch da die Beanspruchung stark zunahm, hatte die Stadt Probleme, ihr Wachstum in den Griff zu bekommen. Weitere Investitionen und Innovationen waren gefragt. Mit der Erweiterung der Befugnisse und der zunehmenden Reife der Verwaltung des Großraums London konnte die EIB ihr Investitionsportfolio in der Stadt ausbauen. Ihre Schwerpunkte sind vor allem eine grüne Wirtschaft, grüne Unternehmen, umweltfreundliche Wohngebäude und die Wissenswirtschaft. So will sie die nachhaltige Entwicklung Londons fördern.

Ein Meilenstein war das erste sektorübergreifende Engagement der EIB mit einer Gruppe von Kommunalbehörden in London, die von der GLA unterstützt werden. Der 120 Millionen Pfund Sterling schwere **London Green Fund** investiert in Programme, die die CO₂-Emissionen reduzieren und gleichzeitig Arbeitsplätze schaffen. Der Fonds wurde 2009 vom Bürgermeister von London und dem EU-Kommissar für Regionalpolitik aufgelegt und wird von der EIB im Namen der GLA und des Londoner Abfall- und Recyclinggremiums London Waste and Recycling Board verwaltet. Er umfasst 50 Millionen Pfund Sterling aus dem EFRE-Programm für London, 32 Millionen Pfund Sterling von der GLA, 18 Millionen Pfund Sterling vom Waste and Recycling Board und zehn Millionen Pfund Sterling an privaten Mitteln auf Projektebene. Der London Green Fund stellt Kapital für drei Stadtentwicklungsfonds bereit, die direkt in Projekte in den Sparten Abfallwirtschaft, Energieeffizienz, dezentrale Energieproduktion und sozialer Wohnungsbau investieren. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um revolvingierende Beteiligungsfonds, d. h., die Investitionen fließen wieder zurück und können in andere Projekte reinvestiert werden. Ende 2015 hatte der London Green Fund alle zugeteilten Mittel gebunden und in 18 Projekte mit einem Gesamtvolumen von über 500 Millionen Pfund Sterling investiert. Der Beitrag der EIB belief sich auf rund 200 Millionen Pfund Sterling.⁷⁶

Das ursprüngliche Finanzierungsmodell des London Green Fund



Zur gleichen Zeit entwickelte und vertiefte sich die Beziehung zwischen der EIB und Transport for London weiter. Transport for London hatte bereits mehrere Kreditverträge mit der EIB geschlossen und EIB-Kredite für seine PPP/PFI-Projektgesellschaften erhalten, als die EIB 2015 einen Kredit über die Rekordsumme von einer Milliarde Pfund Sterling für die **Modernisierung des Verkehrsnetzes der Hauptstadt** gewährte.⁷⁷ Das fünfjährige Investitionsprogramm im Volumen von zehn Milliarden Pfund Sterling sieht neben der Modernisierung der U-Bahn-Stationen Victoria und Bank die Erneuerung von Gleisen und Entwässerungseinrichtungen

auf über 102 Kilometern des U-Bahnnetzes vor – einschließlich Tunneln von mehr als 18 Kilometern Länge. Außerdem sollen ein Radwegenetz in der Hauptstadt gebaut und Signalanlagen modernisiert werden. Durch das Projekt werden die Zugänge zu zwei der am stärksten frequentierten Bahnhöfe und Knotenpunkte der Hauptstadt umgestaltet, in denen ein stark wachsendes Verkehrsaufkommen erwartet wird. Der Kredit der EIB hat eine Laufzeit von 35 Jahren.⁷⁸

„Die Europäische Investitionsbank unterstützt Investitionen, um in Europa und weltweit nachhaltige Nahverkehrslösungen zu verbessern. In das Londoner Verkehrsnetz muss immer wieder neu investiert werden. Nur so kann den geänderten und steigenden Nahverkehrsbedürfnissen in der größten und am schnellsten wachsenden Stadt Europas Rechnung getragen werden.“

Jonathan Taylor, Vizepräsident der EIB.⁷⁹

Ein Schwerpunkt in den letzten Jahren war die Überholung der alternden Versorgungssysteme Londons. 2016 sagte die EIB einen 35-jährigen Kredit von 700 Millionen Pfund Sterling für den Bau des **Thames Tideway Tunnel** zu. Dabei handelt es sich um das bisher größte Infrastrukturprojekt in der britischen Wasserwirtschaft und den größten Kredit für ein wasserwirtschaftliches Vorhaben weltweit.⁸⁰ Der Abwassertunnel unter der Themse ist ein 25 Kilometer langer Tunnel in West-Ost-Richtung, der das überschüssige Abwasser von mehr als 30 Mischwasserüberläufen aufnehmen soll. Er wird dringend benötigt, um die Einleitung unbehandelter Abwässer in die Themse zu vermeiden.⁸¹ Die Gesamtprojektkosten liegen bei 4,2 Milliarden Pfund Sterling. Davon werden 1,1 Milliarden Pfund Sterling vom britischen Wasserversorger Thames Water und 3,1 Milliarden Pfund Sterling von Tideway bereitgestellt. Dieses neue regulierte Unternehmen wurde speziell dafür gegründet, den Tunnel über ein Joint-Venture-Modell zu planen, zu bauen, in Betrieb zu nehmen und instandzuhalten. Umgesetzt wird das Projekt von einer Zweckgesellschaft. Diese wird von verschiedenen Pensionsfonds und anderen institutionellen Anlegern finanziert, die durch Allianz und Dalmore Capital vertreten werden. Der Beitrag von Thames Water wird zur Finanzierung der Entwicklungskosten sowie der Vorbereitungs- und Schnittstellenarbeiten genutzt. Die Kunden des Unternehmens finanzieren das Projekt indirekt über höhere Wasserpreise mit.⁸²

Darüber hinaus hat die EIB begonnen, die Entwicklung und Erweiterung von Universitäten in London zu fördern. 2016 beteiligte sie sich mit einem Kredit von 280 Millionen Pfund Sterling an das University College London (UCL) am Ausbau der UCL-Standorte Bloomsbury und UCL East. Dies ist der höchste Betrag, den eine Bank jemals einer Universität geliehen hat. Neben der Modernisierung des Bloomsbury-Campus und der Sanierung der Bartlett School of Architecture soll ein neues Studierendenzentrum gebaut werden.⁸³ Das Projekt ist Teil des Investitions- und Erneuerungsprogramms der Universität im Umfang von 1,25 Milliarden Pfund Sterling.⁸⁴ Der Kredit der EIB hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Weitere Mittel stammen aus einem fünfjährigen Darlehen von Geschäftsbanken über 150 Millionen Pfund Sterling, aus eigenen Mitteln des UCL und aus Spenden.⁸⁵

Neuer Wohnraum für London

London gewinnt in der Sanierung benachteiligter Standorte über öffentlich-private Initiativen zwar zunehmend an Erfahrung, doch die Nachfrage nach Wohnraum übersteigt noch immer das Angebot. Die Londoner Bevölkerung hat den vor dem Zweiten Weltkrieg erreichten Höchststand von 8,6 Millionen Einwohnern mittlerweile überschritten und wird in 10–15 Jahren die Zehn-Millionen-Marke erreichen. Die größten Hürden sind bisher Schwierigkeiten und Widerstände bei der Suche nach geeigneten Standorten, die begrenzte Finanzkraft und Kapazität der Stadtbezirke und der Mangel an Baufachkräften. Wenn die zur Verdichtung ermittelten „Opportunity Areas“ in den 2020er-Jahren bebaut sind, wird London neue Wohnstandorte finden müssen.⁸⁶ Die eingeschränkte Verfügbarkeit von Wohnraum hat zudem zu einem Mangel an erschwinglichen Wohnungen geführt, sodass viele gering verdienende Bevölkerungsgruppen zunehmend aus dem Wohn- und Arbeitsmarkt ausgegrenzt werden. Angesichts des Ausmaßes der Probleme versuchen die GLA und der Bürgermeister mit Unterstützung der Zentralregierung, den Erwerb von Grundstücken zu erleichtern. So wurden Gebiete für einen beschleunigten Wohnungsbau ausgewiesen („Housing Zones“) und ein für staatliche Brachflächen zuständiger Ausschuss gegründet.⁸⁷

2016 bewilligte die EIB einen Kredit von einer Milliarde Pfund Sterling für den Bau neuer Sozialwohnungen im Vereinigten Königreich in Zusammenarbeit mit der Housing Finance Corporation. Mit Unterstützung der EIB sollen mehr als 20 000 bezahlbare Wohnungen entstehen, unter anderem durch große in London ansässige Wohnungsbaugesellschaften.⁸⁸ Der EIB-Kredit soll gleich mehrere zusammenhängende Probleme im Wohnungsbau lösen: Erstens soll er das Finanzierungsumfeld für Sozialwohnungsunternehmen verbessern. Diese Unternehmen

haben derzeit Probleme, sich langfristige Mittel für die Entwicklung neuer Wohnungen zu beschaffen, da die Banken – zuvor der wichtigste Finanzierer für den Sektor – ihre Kreditvergabe gedrosselt haben. Zweitens soll der Kredit die Reduzierung der öffentlichen Fördermittel für den Wohnungsneubau kompensieren.⁸⁹

Mehr Wertschöpfung durch innovative Finanzierung

Die Finanzprobleme Londons waren ein wichtiger Ansporn für die Stadt, ihr zunehmendes Wachstum durch neue Werkzeuge in den Griff zu bekommen. So drängten der Bürgermeister und das London Enterprise Panel auf die Übertragung steuerlicher Befugnisse, damit die Stadt mehr eigene Projekte finanzieren kann. 2013 wurde die London Finance Commission eingerichtet, um Vorschläge für diese Übertragung zu unterbreiten. Die Kommission empfahl, London die Einbehaltung von 12–13 Prozent seiner Einnahmen zu erlauben statt der bisherigen sieben Prozent. Durch die Einbehaltung der Einnahmen aus Gewerbesteuer hat die Stadt eine bessere finanzielle Planungsgrundlage und eine stabilere Finanzbasis für große Infrastrukturprojekte. Weitere steuerliche Zugeständnisse sind jedoch derzeit nicht in Sicht.⁹⁰ Londons Verwaltungsorgane versuchen unterdessen, mehr aus ihren Immobilienbeständen zu machen und die Infrastrukturentwicklung durch eine stärkere Nutzung von Finanzierungsansätzen zu beschleunigen, die auf Wertschöpfung basieren. Ein Beispiel ist das sogenannte Tax Increment Financing, d. h. die Finanzierung durch eine erwartete Erhöhung der Steuereinnahmen.⁹¹

Zur Förderung neuer Finanzierungsansätze vergab die EIB 2015 einen Kredit von 480 Millionen Pfund Sterling an Transport for London für die **Verlängerung der Northern Line**. Die Verlängerung über Nine Elms bis Battersea kostet 1,2 Milliarden Pfund Sterling und erfordert den Bau von zwei neuen Bahnhöfen.⁹² Es handelt sich hierbei um die erste größere Verlängerung einer U-Bahn-Linie seit dem Ausbau der Jubilee Line in den späten 1990er-Jahren.⁹³ Der Kredit entspricht fast 50 Prozent der gesamten Projektkosten und wird aus verschiedenen Quellen getilgt: aus Beiträgen von Einrichtungen in dem neuen Gebiet, die von der Verlängerung profitieren (z. B. das Unternehmen, das das Battersea-Kraftwerk saniert), sowie aus Gewerbesteuer des neuen Gewerbegebiets Nine Elms.⁹⁴ Durch die Verlängerung entstehen zehntausende neuer Wohnungen und Büros, und auch die Sanierung des letzten großen unterentwickelten Gebiets in der Nähe von Central London – Vauxhall, Nine Elms und Battersea – wird angestoßen.⁹⁵ Die Verbindung nach Battersea wird verbessert, und die Reisezeit in das West End oder die City von London verkürzt sich auf 15 Minuten. Zudem gibt die Verlängerung wichtige Impulse für die Stadtsanierung in Wandsworth, Lambeth und Southwark.⁹⁶

Um das Vertrauen der Investoren zu stärken, hat London zudem ein Infrastructure Delivery Board eingerichtet. Aufgabe dieses Gremiums ist es, durch evidenzbasierte Szenarien den langfristigen Infrastrukturbedarf zu ermitteln. Sein London Infrastructure Plan 2050 ist mehr als eine Wunschliste von Projekten. Er zeigt klar auf, was London in Zukunft benötigt und wie die Stadt diesen Bedarf decken kann. So wird der Zentralregierung signalisiert, was getan werden muss, um das Wachstum der Stadt zu steuern. Außerdem wurde das Smart London Board gegründet. Dieser Ausschuss soll Entwicklungen im Bereich „intelligenter Infrastrukturen“ identifizieren und koordinieren und künftig mit Hilfe des Technologiesektors der Stadt wachstumsbezogene und infrastrukturelle Herausforderungen angehen.⁹⁷ Mit diesen kleinen, aber stetigen Innovationen ebnet die Stadt den Weg zu einem stärker integrierten und finanziell tragfähigen Verwaltungssystem. Durch die wachsenden politischen Befugnisse und die Dezentralisierung im Vereinigten Königreich wurde diese Entwicklung begünstigt, und Regionen (wie Schottland) und Städte (wie Manchester) experimentieren nun mit den neu übertragenen Befugnissen.

Wie wird die Zukunft aussehen?

Seit der Einführung des neuen Verwaltungsmodells der Stadt im Jahr 2000 wurden neue Projekte auf den Weg gebracht und von der EIB mitgetragen. Damit konnte die Stadt die nötigen Kapazitäten schaffen, um den aktuellen Herausforderungen gerecht zu werden. Insgesamt hat die EIB in London zwischen 2006 und 2016 direkte Projektdarlehen in Höhe von 7,3 Milliarden Pfund Sterling vergeben und damit eine bemerkenswerte Wirkung erzielt. Sie hat maßgeblich dazu beigetragen, dass London in der letzten Zeit neue Wege einschlagen, die Lebensqualität steigern und ein kompakteres und nachhaltigeres Entwicklungsmodell verfolgen konnte.

Auch im Verkehrssektor sind anhaltende Investitionen erforderlich, da die Stadt weiter wächst und die Bevölkerung sich bis Mitte des Jahrhunderts der 11-Millionen- oder sogar 12-Millionen-Marke nähern wird. Schätzungen des London Infrastructure Board zufolge muss die Stadt drei Prozent ihrer Bruttowertschöpfung in Infrastruktur investieren – insgesamt eine Billion Pfund Sterling bis 2050. Zudem muss London neue Wege finden, um seine Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, vor allem bei seinen Emissionen und der Verkehrsmittelwahl (Modal Split).⁹⁸

Auch wenn noch einiges zu tun ist: Die Stadt hat bereits viel erreicht. Durch den schrittweisen, unabhängigen und marktorientierten Kapazitätsaufbau an seinen fünf Flughäfen hat London erstklassige Flugverbindungen geschaffen. Die Infrastruktur der Stadt wurde immer weiter ausgebaut und kann nun mit dem stetigen Wachstum Schritt halten. Insgesamt sind die Eisenbahnkapazitäten deutlich gestiegen, und es sind Korridore entstanden, in denen die Bahnmobilität (nicht die Straßenmobilität) deutlich verbessert wurde.

In der Stadt hat sich zudem ein stärkerer Konsens darüber ausgebildet, wie London seine Wettbewerbsfähigkeit aufrechterhalten und seine spezialisierten Funktionen in einem europäischen und globalen System behaupten sollte. Die Möglichkeiten Londons, konstruktive Finanzierungslösungen mit langfristigen Investoren zu finden, haben sich erheblich verbessert. Zu dieser historischen Trendwende der größten Stadt Europas hat die EIB einen unverzichtbaren Beitrag geleistet.

Quellenangaben

- 1 https://en.wikipedia.org/wiki/Greater_London_Plan
- 2 <https://www.westminster.ac.uk/file/65006/download>
- 3 Clark, G. (2015). *The Making of a World City: London 1991 to 2021*. London: Wiley Blackwell.
- 4 Ebd.
- 5 Ebd.
- 6 https://en.wikipedia.org/wiki/Greater_London_Council
- 7 https://www.gardenvisit.com/landscape_architecture/london_landscape_architecture/landscape_planning_pos_public_open_space/draft_greater_london_development_plan_gldp
- 8 http://www.rtpi.org.uk/media/882342/london_planning_history_february_2014.pdf
- 9 http://www.coventgardenmemories.org.uk/page_id__37.aspx
- 10 <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/j.1468-2427.1986.tb00023.x>
- 11 http://www.rtpi.org.uk/media/882342/london_planning_history_february_2014.pdf
- 12 <http://eprints.lse.ac.uk/37032/1/London%28sero%29.pdf>
- 13 Budd, L. & Whimster, S (Hrsg.) (1992). *Global Finance and Urban Living: A Study of Metropolitan Change*. London: Routledge; Hamnett, C. (2003). *Unequal City – London in the Global Arena*. London: Routledge.
- 14 Clark, G. (2015). *The Making of a World City*.
- 15 Ebd.
- 16 Travers, T. (2004). *The Politics of London: Governing an Ungovernable City*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- 17 <http://www.eib.org/attachments/general/reports/ar1988en.pdf>
- 18 <http://www.eib.org/projects/loan/loan/19852140>
- 19 <http://www.eib.org/projects/loan/loan/19870440>
- 20 <http://www.eib.org/projects/loan/loan/19872960>
- 21 LSCC Growth Commission, 2016; Thompson, 2007
- 22 http://www.jrtr.net/jrtr11/pdf/f46_gra.pdf
- 23 http://www.jrtr.net/jrtr11/pdf/f46_gra.pdf
- 24 http://www.jrtr.net/jrtr11/pdf/f46_gra.pdf
- 25 <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a2768860.pdf>; <https://www.eurotunnel.com/build/>
- 26 http://www.jrtr.net/jrtr11/pdf/f46_gra.pdf
- 27 http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/wp-content/uploads/2014/12/UK_JLE_PROFILE.pdf
- 28 https://en.wikipedia.org/wiki/Barking_Power_Station
- 29 Clark, G. (2015). *The Making of a World City*.
- 30 Ebd.
- 31 Travers, T. (2004). *The Politics of London*.
- 32 Clark, G. (2015). *The Making of a World City*.
- 33 Ebd.
- 34 http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/wp-content/uploads/2014/12/UK_JLE_PROFILE.pdf

35 <http://www.independent.co.uk/news/uk/extension-of-jubilee-line-faces-axe-banks-lose-government-guarantees-over-funding-of-docklands-tube-2324348.html>

36 <https://www.railway-technology.com/projects/london-jubilee-line-extension/>

37 http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/wp-content/uploads/2014/12/UK_JLE_PROFILE.pdf

38 Ebd.

39 <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2004/october/tfl-publishes-report-into-impacts-of-jubilee-line-extension>

40 Clark, G. (2015). *The Making of a World City*.

41 Clark, G. & Moonen, T. (2016). *World Cities and Nation States*. Oxford: Wiley-Blackwell.

42 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/1997/1997-052-ecu-186-mio-for-the-heathrow-express.htm>

43 Ebd.

44 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/1998/1998-099-ecu-290-mio-for-channel-tunnel-rail-link.htm>

45 Ebd.

46 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2003/2003-050-eur-560-mio-for-completion-of-channel-tunnel-rail-link-ctrl.htm>

47 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/1998/1998-099-ecu-290-mio-for-channel-tunnel-rail-link.htm>

48 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2003/2003-050-eur-560-mio-for-completion-of-channel-tunnel-rail-link-ctrl.htm>

49 Travers, T. (2004). *The Politics of London*.

50 Mayor of London, 2016a

51 <http://www.justice.gov.md/file/Centrul%20de%20armonizare%20a%20legislatiei/Baza%20de%20date/Materiale%202013/Legislatie/32002D0264.pdf>

52 <http://www.justice.gov.md/file/Centrul%20de%20armonizare%20a%20legislatiei/Baza%20de%20date/Materiale%202013/Legislatie/32002D0264.pdf>

53 <https://www.theguardian.com/commentisfree/2009/dec/18/tube-ppp-upgrade-london-underground>

54 Ebd.

55 <https://bankwatch.org/public-private-partnerships/case-studies/london-underground-ppp>

56 <https://www.theguardian.com/commentisfree/2009/dec/18/tube-ppp-upgrade-london-underground>

57 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2003/2003-033-eur-1-3-bn-for-london-underground-modernisation>

58 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2005/2005-030-gbp-100m-for-dlr-woolwich-arsenal-extension-ppp-project>

59 Mayor of London, 2015a, 2016b

60 <http://www.crossrail.co.uk/news/articles/tfl-agrees-1bn-loan-for-crossrail-from-european-investment-bank>

61 <https://www.railway-technology.com/projects/eastlondonlineextens/>

62 <https://www.railway-technology.com/projects/eastlondonlineextens/>

63 <https://www.railway-technology.com/projects/eastlondonlineextens/>

64 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2006/2006-041-eib-loan-for-the-royal-london-and-barts-hospitals>

65 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2009/2009-088-eib-supports-m25-widening-project-with-gbp-400m-loan>

66 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2009/2009-088-eib-supports-m25-widening-project-with-gbp-400m-loan>

67 Travers, T. (2014). *Evolving London – The Future Shape of the Capital*. Präsentation. GVA. One Wimpole Street, London. 6. Feb.

68 <http://www.crossrail.co.uk/news/articles/tfl-agrees-1bn-loan-for-crossrail-from-european-investment-bank>

69 <http://www.crossrail.co.uk/news/articles/tfl-agrees-1bn-loan-for-crossrail-from-european-investment-bank>

70 <http://www.eib.org/projects/regions/european-union/united-kingdom/project-crossrail-europes-biggest-construction-project.htm?f=search&media=search>

71 Clark, G. (2015). *The Making of a World City*.

72 <https://www.insidehousing.co.uk/news/news/olympic-village-granted-225m-european-loan-15090>; <http://www.eib.org/infocentre/stories/all/2014-april-01/affordable-housing-in-londons-former-olympic-village.htm>

73 http://europa.eu/rapid/press-release_BEL-09-120_en.htm?locale=en

74 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2016/2016-100-gbp-1-billion-european-investment-bank-backing-for-uk-social-housing.htm>

75 <https://www.socialhousing.co.uk/comment/comment/eib-broadens-funding-but-stays-watchful-of-welfare-reform-impact1-22310>

76 <https://www.london.gov.uk/what-we-do/funding/european-regional-development-fund/london-green-fund>

77 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2015/2015-196-billion-pound-european-investment-bank-backing-for-london-transport.htm>

78 <https://www.railmagazine.com/news/2015/09/23/european-investment-bank-backs-london-transport-upgrade>

79 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2015/2015-196-billion-pound-european-investment-bank-backing-for-london-transport.htm>

80 <https://uk.reuters.com/article/uk-britain-eib-sewer/european-investment-bank-to-back-londons-super-sewer-with-700-million-pound-loan-idUKKCN0Y800M>

81 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2016/2016-114-gbp-700m-european-investment-bank-backing-for-thames-tideway-tunnel.htm>

82 <https://www.out-law.com/en/articles/2015/august/financing-model-for-thames-tideway-super-sewer-gets-regulatory-approval/>

83 <http://www.ucl.ac.uk/news/news-articles/0416/280416-european-investment-bank>

84 <http://www.ucl.ac.uk/news/staff/staff-news/0516/030052016-provosts-view-transforming-ucl>

85 <https://www.ft.com/content/ee759cbe-0c6f-11e6-b0f1-61f222853ff3>

86 Mayor of London, 2014; Clark, G. & Moonen, T. (2016). *World Cities and Nation States*.

87 GLA, 2015c; Mayor of London 2015b

88 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2016/2016-100-gbp-1-billion-european-investment-bank-backing-for-uk-social-housing.htm>

89 <https://www.ft.com/content/4489efe0-97e9-11e3-8dc3-00144feab7de>

90 HM Government, 2014, 2015; London Finance Commission, 2013; London LEP, 2016

91 Sell, 2014

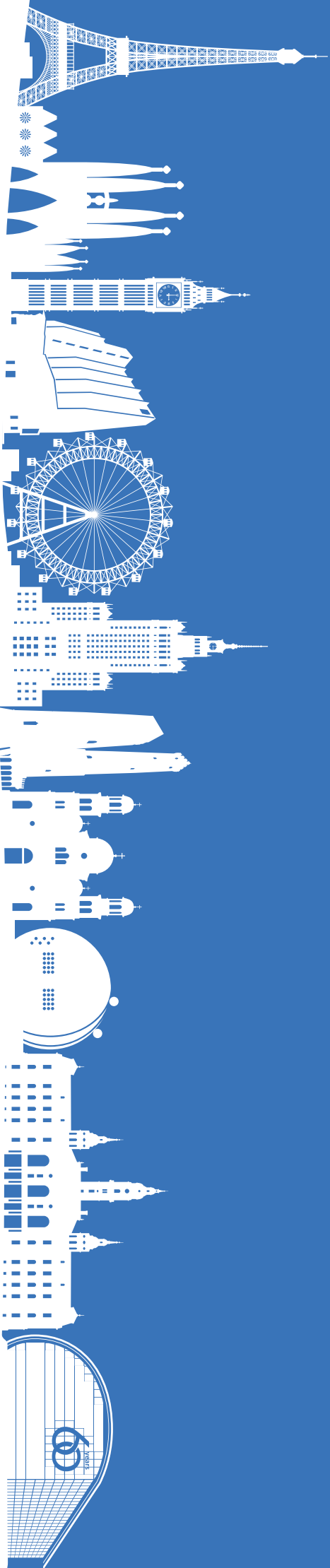
92 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2015/2015-022-european-investment-bank-agrees-gbp-480m-backing-for-northern-line-extension.htm>

- 93 <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2017/november/breakthrough-for-northern-line-extension-tunnelling-machin>
94 <http://www.railtechnologymagazine.com/Rail-News/eib-to-invest-480m-in-northern-line-extension->
95 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2015/2015-022-european-investment-bank-agrees-gbp-480m-backing-for-northern-line-extension.htm>
96 Ebd.
97 BBC, 2016; Mayor of London, 2014, 2016e
98 Mayor of London, 2014.

Professor Greg Clark CBE, ist Honorarprofessor am University College London und Chairman des Beratungsunternehmens für intelligente Stadtentwicklung **The Business of Cities**, das jedes Jahr weltweit in mehr als 100 Städten tätig ist. Er gehört zu den Vordenkern der Brookings Institution, des Urban Land Institute und des Cities Research Centre von JLL. Zudem ist er Board-Mitglied der Transport for London und der London Enterprise Partnership (LEP). **Greg Clark** hat zehn Bücher geschrieben, darunter *Global Cities: A Short History* (Brookings Institution Press) und *London 1991–2021, The Making of a World City*. **Tim Moonen** hat an der University of Bristol promoviert und ist bei The Business of Cities für das strategische Management von Forschungs- und Beratungsprojekten zuständig. Er ist Co-Autor von mehr als 50 Berichten, Büchern und Beiträgen zur Wettbewerbsfähigkeit, Governance und Performance globaler Städte. **Jake Nunley** ist Lead Researcher bei The Business of Cities. Er studierte an der University of Cambridge und der Harvard University.



Moonen, Nunley, Clark (von links nach rechts) © The Business of Cities



Europäische
Investitionsbank

Die Bank der EU