



Stellungnahme zur Territorialen Agenda der Europäischen Union

Allgemeines

zur CIPRA:

Die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA ist der Dachverband von alpenweit etwa 100 Organisationen, die sich für die Erhaltung des Natur- und Kulturerbes und die nachhaltige Entwicklung im Alpenraum engagieren. Im Rahmen des mehrjährigen alpenweiten Projekts „Zukunft in den Alpen“ stellte die CIPRA das in den Alpen vorhandene Wissen zu sechs Schlüsselthemen für eine nachhaltige Regionalentwicklung im Alpenraum zusammen und sammelte Erfahrungsberichte aus über 600 Good-Practice-Projekten. Die vorliegende Stellungnahme baut wesentlich auf den in diesem Projekt gesammelten Erfahrungen auf. Die Synthese sowie ausgewählte Projektbeispiele eignen sich auch zur Integration in die räumliche Analyse der EU (vgl. www.cipra.org/zukunft).

Zusammenfassung der wichtigsten Anregungen:

Raumordnung als integrierendes Instrument

Eine Gleichrangigkeit wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Zielsetzungen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des Raums (Göteborgstrategie) ist im Entwurf nicht zu erkennen. Vielmehr wird eine Sichtweise deutlich, die Raumordnung in erster Linie als vorbereitendes Instrument der Wirtschaftsförderung sieht. Gerade die Raumordnungspolitik bietet sich jedoch an, um im Sinne der Nachhaltigkeit sowohl ökonomische als auch ökologische und soziale Belange gleichrangig zu integrieren.

Polyzentrische Entwicklung und ländlicher Raum

Angesichts der erheblichen Bedeutung des ländlichen Raums in der Europäischen Union (80 % des Territoriums mit 40 % der Bevölkerung) sowie der sich verstärkenden Disparitäten zwischen Metropolregionen und ländlichem Raum sind spezifische Zielsetzungen zur nachhaltigen Entwicklung des ländlichen Raums (in-Wert-Setzung endogener regionaler Ressourcen) sowie die Wiederaufnahme der im Vorläuferentwurf enthaltenen Zielsetzungen zur Stadt-Land-Partnerschaft von erheblicher Bedeutung. Die Fokussierung auf den urbanen Raum verschärft den Trend zu wachsenden Disparitäten zwischen Metropolregionen und ländlichem Raum. Dies betrifft in besonderem Maße abgelegene Regionen (z. B. Bergregionen) geht aber zunehmend weit darüber hinaus.

Transeuropäische Netze, regionale Vernetzung und nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen

Durch die anvisierte einseitige Stärkung der transeuropäischen Netze werden diese Disparitäten weiter verschärft. Sekundäre Netze tragen hingegen zum Abbau von Disparitäten bei. Bei allen Verkehrsinfrastrukturen ist jedoch auf die Einhaltung ökologischer und sozialer Belastungsgrenzen zu achten, die in vielen Regionen ein weiteres Verkehrswachstum auf der Straße (z. B. Alpentransitachsen) und im Flugverkehr (Klimaschutz!) nicht mehr zulassen. Vielmehr muss die Vernetzung europäischer Regionen durch den Aufbau von Partnerschaften, die Förderung des Austausches zum Aufbau stabiler Netzwerksstrukturen gefördert werden. Im sekundären Netz sind vielfach der Ausbau moderner Mobilitätsdienstleistungen effizienter als der Ausbau von Infrastruktur.



Änderungsvorschläge zu den einzelnen Zielsetzungen

Normalschrift: Originalformulierung

fett und kursiv: Änderungsvorschlag

kursiv: Kommentar

I.

zu (1): Änderungsvorschlag am Schluss: ...als wesentliche Voraussetzung **für eine nachhaltige Entwicklung, die wirtschaftliches Wachstum und die Schaffung neuer Arbeitsplätze ebenso einschließt wie die Reduzierung von Umweltbelastungen.**

Begründung: Die territoriale Agenda sollte gleichrangig alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit beinhalten.

zu (5), 1. Spiegelstrich: die Auswirkungen des Klimawandels **sowohl auf wirtschaftliche Aktivitäten als auch auf die Zunahme der Naturgefahren**

Begründung: Es wird sehr begrüßt, dass die Bedeutung des Klimawandels erkannt wird. Steigende Naturgefahren werden dabei eine zentrale Herausforderung bilden.

zu (8), letzter Satz: EU-Programme zur Förderung der territorialen Zusammenarbeit in Europa sind hierzu **ebenso wie die Förderung regionaler Netzwerke** von besonderer Bedeutung.

Begründung: Nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg hängt nicht nur von transnationaler Kooperation ab. Die wichtigste Herausforderung ist die bestmögliche Aktivierung regionaler Potentiale durch die Etablierung regionaler Netzwerke und regionaler Wertschöpfungsketten.

zu (9) ...bedarf es hierzu der Solidarität über **physische, politische und mentale** Grenzen hinweg und einer aktiven Beteiligung öffentlicher sowie privater Akteure. **Die Einbeziehung von Stakeholdern erfordert spezielle Qualifizierungsmaßnahmen in Prozessmanagement, Verhandlungs- und Konfliktmanagement. Neue Formen der Governance und neue Entscheidungsstrukturen erfordern neue organisatorische Strukturen wie temporäre Kooperations-Plattformen, Regionalforen usw. Zudem sollte der Beteiligung spezieller Gruppen, wie Minoritäten, Migranten, Frauen und Jugendlichen eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.**

Begründung: Oft sind mentale Barrieren ein ebenso großes Hindernis für Kooperation wie politische bzw. physische Grenzen.

Die Erfahrungen zeigen, dass es vielen Stakeholdern an „soft skills“ für eine erfolgreiche Beteiligung mangelt. Adäquate Organisationsstrukturen fehlen häufig ebenso wie die Beteiligung spezifischer sozialer Gruppen.

II

Änderungsvorschlag in der Einleitung: **...,insbesondere der Wirtschaft,...um die europäischen Regionen nachhaltig zu entwickeln dringend erforderliche Investitionen in den europäischen Regionen nutzbringend einzusetzen.**

Begründung: Abgeleitet von der Gleichrangigkeit sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Ziele im Sinne der Nachhaltigkeit (Göteborg-Strategie) ist nicht zu verstehen, warum die Wirtschaft im Dialog der Akteure hier besonders hervorgehoben wird.



zu (11) Die Einbindung der Wirtschaft **sowie der Wissenschaft und der Nichtregierungsorganisationen** bei der weiteren territorialen Entwicklung der EU ist sicherzustellen.

Begründung: s. o.

zu (16): ...sind zu sichern. **Andererseits ist die Die** natur- und kulturwirtschaftlich orientierte Entwicklung ist insbesondere in denjenigen Gebieten zu fördern, in denen die Voraussetzungen für andere wirtschaftliche Entwicklungen ungünstig sind. Hierzu bedarf es der Entwicklung entsprechender Dienstleistungsprodukte, **die die ökologischen und kulturellen Ressourcen in Wert setzen, ohne sie zu beeinträchtigen.**

Begründung: Die In-Wert-Setzung des europäischen Natur- und Kulturerbes fördert die Akzeptanz für dessen Schutz und ermöglicht wirtschaftliches Einkommen in oft strukturschwachen Regionen. Bei geeigneten Maßnahmen muss dies den Schutzbemühungen nicht entgegenstehen (vgl. (19)).

Zu: Wir befürworten die Stärkung transeuropäischer Netze und Entwicklungskorridore Ersetzen durch: Wir stärken die Vernetzung der europäischen Regionen und den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen

Kommentar: Erfahrungen aus mehreren Studien (z. B. ISAON 2004, REGALP 2004) belegen, dass transeuropäische Netze die räumlichen Disparitäten weiter verstärken, während sekundäre Netze diese Unterschiede eher vermindern. Zur Stärkung des ländlichen Raums sind vielfach neuartige Mobilitätsdienstleistungen (optimierte Vernetzung der Verkehrsträger, optimierte Information etc.) wichtiger als neue Infrastrukturen (vgl. www.cipra.org/future siehe Thema 4: Mobilität). Regional (z. B. Transitachsen in den Alpen) sind zudem Belastbarkeitsgrenzen erreicht, so dass eine weitere Steigerung des (straßengebundenen) Verkehrs den Prinzipien der Nachhaltigkeit entgegensteht.

zu (21): ersetzen durch: **Innovationen und Kooperationen erfordern eine stärkere Vernetzung der europäischen Regionen. Angesichts der prognostizierten wachsenden Verkehrsströme und der Erreichung ökologischer Belastbarkeitsgrenzen in vielen Regionen sollen hierbei insbesondere umweltfreundliche Verkehrsträger (Schiene) gestärkt und moderne Mobilitätsdienstleistungen ausgebaut werden.**

Begründung: s. o.

zu (22): streichen.

Begründung: Die aufgezeigten Verkehrssysteme zielen alle auf einen Ausbau der transeuropäischen Netze ab. Die Disparitäten der Raumordnung werden hierdurch weiter verstärkt (s. o.). Zudem ist der weitere favorisierte Ausbau umweltbelastender Verkehrsträger (insbesondere Straßen, Regionalflughäfen, örtlich auch Binnenwasserstraßen und Hochgeschwindigkeitszüge) nicht mit dem Prinzip der Nachhaltigkeit vereinbar, wo ökologische Belastbarkeitsgrenzen überschritten werden.

zu (24): sollte ergänzt werden durch:....**und die Ausschöpfung der vorhandenen Energieeinsparpotentiale.**

Begründung: Noch immer bestehen immense, auch wirtschaftlich effiziente Energieeinsparpotentiale, die weit über die umweltverträglichen Möglichkeiten zur Ersetzung fossiler Energieträgern durch regenerative Energieträger hinaus gehen.



zu (25) sollte ergänzt werden: ...ist die energiesparende Siedlungsentwicklung **und umweltverträgliche Mobilitätsdienstleistungen** zu fördern.

Begründung: Auch in bestehenden Siedlungen gibt es erhebliche Potentiale zur Energieeinsparung.

zu: Wir fordern die Vernetzung von Metropolregionen / Stadtregionen und Regionalzentren

ersetzen durch: **Wir fordern die nachhaltige Vernetzung der europäischen Regionen**

Begründung: Der Fokus sollte nicht ausschließlich auf den urbanen Raum gelegt werden. Programme wie Interreg IIB zeigen die Bedeutung der Vernetzung auch ländlicher Regionen. Regionalzentren können hier wichtige Impulsgeber sein, jedoch sollten auch endogene Potentiale des ländlichen Raums weiter gestärkt werden. Unter dem Begriff „Vernetzung“ ist hierbei nicht in erster Linie ein Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen zu verstehen sondern vielmehr der Aufbau von Partnerschaften, Kommunikation und Erfahrungsaustausch.

(31) neu: Stärkung ländlicher Gebiete

Ländliche, besonders in aus Europäischer, nationaler oder regionaler Sicht periphere, Gebiete sollen durch die bessere Nutzung ihrer natürlichen, wirtschaftlichen und sozialen Potentiale gestärkt werden.

Begründung: Wenngleich vom ländlichen Raum keine maßgeblichen Impulse für die europäische Wirtschaftsentwicklung zu erwarten sind, ist die Stärkung des ländlichen Raums im Sinne gleichwertiger Lebensbedingungen von hoher Bedeutung.

(32 - 34) wiederaufnehmen Punkt 9 – 11 der Fassung vom 24.10.2007: Stadt-Land-Partnerschaft

Begründung: Städte sind wichtige Impulsgeber für die Regionalentwicklung des ländlichen Raums und tragen – insbesondere in peripheren Regionen – eine dementsprechend wichtige Verantwortung. Es ist im Sinne gleichwertiger Lebensbedingungen nicht vertretbar, die Zielsetzungen der Territorialen Agenda ausschließlich auf den urbanen Raum zu konzentrieren. Je mehr die EU ihre Politik auf die polyzentrische Entwicklung konzentriert, umso wichtiger wird die Stadt-Land-Partnerschaft auf regionaler Ebene.