



ASSEMBLÉE DES RÉGIONS D'EUROPE
ASSEMBLY OF EUROPEAN REGIONS
VERSAMMLUNG DER REGIONEN EUROPAS
ASAMBLEA DE LAS REGIONES DE EUROPA
ASSEMBLEA DELLE REGIONI D'EUROPA

LINZER ERKLÄRUNG
21. MÄRZ 2002

Die in Linz (Oberösterreich) am 21. März 2002 auf Initiative von Frau Liese Prokop, Präsidentin der Versammlung der Regionen Europas (VRE) versammelten Präsidenten und hohen politischen Verantwortlichen der nachstehenden Spitzenorganisationen der Gebietskörperschaften in Europa:

- Vereinigung Europäischer Obst- und Gemüseanbauregionen (AREFLH)*,
- Versammlung Europäischer Weinbauregionen (AREV),
- Vereinigung der Europäischen Industrie- und Technologieregionen (RETI),
- Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen (AGEG),
- Arbeitsgemeinschaft der Alpenländer (ARGE-ALP),
- Arbeitsgemeinschaft der Westalpen (COTRAO),
- Arbeitsgemeinschaft Alpen-Adria (ALPEN ADRIA),
- Arbeitsgemeinschaft der unteren und mittleren Adria*,
- Arbeitsgemeinschaft Donauländer (ARGE DONAULÄNDER),
- Arbeitsgemeinschaft der Pyrenäen (CTP)*,
- Arbeitsgemeinschaft des Jura (CTJ)*,
- Arbeitsgemeinschaft Galicien-Nord Portugal*
- Konferenz der Peripheren Küstenregionen Europas (KPKR)

und des

- Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE),

und des

- Kongresses der gemeinden und Regionen Europas (KGRE) des Europarates,
- Ausschusses der Regionen (AdR) der Europäischen Union;

UNTER BEZUGNAHME AUF

- den Entwurf der Charta der regionalen Selbstverwaltung des Europarates,
- die VRE-Erklärung zum Regionalismus in Europa,
- die in Wien am 21. Juni 1995 von der VRE und elf anderen interregionalen Mitgliedsorganisationen verabschiedete Erklärung,
- die Gründungstexte der anwesenden interregionalen Organisationen und deren Referenztexte zur Stellung und Rolle der Regionen und lokalen Gebietskörperschaften in Europa;

ERINNERN AN DEN STELLENWERT

- des Aufbaus eines vereinten, demokratischen Europas durch seine Mitgliedstaaten, das die Menschenrechte und die Vielfalt unseres Kontinents achtet,
- der Anerkennung der Ebenbürtigkeit aller lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, ungeachtet ihrer Größe, ihres Reichtums oder der Bandbreite ihrer Zuständigkeiten,
- der Spitzenorganisationen der Gebietskörperschaften durch ihren Beitrag zum europäischen Einigungsprozess, zu Demokratie, Freiheit, Sicherheit, dem Schutz von Minderheiten sowie den europäischen Politiken und Programmen;

SIND ÜBERZEUGT, DASS

- die Regionen und Gemeinden dazu beitragen können, das zwischen Europa und seinen Bürgern bestehende demokratische Defizit auszugleichen,

* Organisationen, die in Linz nicht anwesend waren. Formale Zustimmung steht noch aus.



ARE-AER-VRE

- die interregionale und grenzübergreifende Zusammenarbeit ein angemessenes und wirkungsvolles Mittel ist, die Regionen und lokalen Gebietskörperschaften in Mittel- und Osteuropa besser zu integrieren und somit ihren Beitritt zur Europäischen Union vorzubereiten,
- die Regionen und Gemeinden immer dann, wenn dies möglich ist, einstimmig ihre Meinung abgeben sollten;

HABEN BESCHLOSSEN

- eine gemeinsame Stellungnahme zu folgenden Themen, die für sie von oberstem Interesse sind, zu verabschieden:
 - Regionalpolitik und Zusammenhalt,
 - Governance und Zukunft Europas,
 - Verkehrswege in Europa,
 - Nachhaltige Landwirtschaft und der Erhalt des ländlichen Raums,
 - Nachhaltige Entwicklung,
- ihre aufgebaute Zusammenarbeit auszubauen und zu vertiefen, unter Achtung der Rolle, der Besonderheit und der Unabhängigkeit eines jeden,
- ihre Generalsekretäre zu beauftragen, eine regelmäßige Abstimmung zu einem gemeinsamen Vorgehen zwischen den interregionalen Organisationen zu organisieren,
- ihre Generalsekretäre zu bevollmächtigen, in Abstimmung mit ihren Organisationen der Gebietskörperschaften, gemeinsame Stellungnahmen zu erarbeiten, insbesondere auch zu den laufenden Arbeiten des Europäischen Konvents,
- ihre Mitglieder aufzufordern, die jeweiligen Regierungen zu ersuchen, den Entwurf der europäischen Charta der regionalen Selbstverwaltung zu unterstützen, damit dieser Text schnellstmöglich vom Ministerkomitee des Europarates als internationaler Vertrag verabschiedet wird,
- diese Erklärung an die Europäischen Institutionen weiterzuleiten.



ARE-AER-VRE

***ZUKÜNFTIGE REGIONALPOLITIK, KOHÄSION UND
GEMEINSCHAFTSINITIATIVEN***



I. Bedingungen für neue Politiken in einer erweiterten EU

Die Herausforderung für die Jahre nach 2007 besteht darin, für eine erweiterte EU neue flexible Politiken für Strukturfonds, Kohäsion und Gemeinschaftsinitiativen zu entwickeln, die trotz sachlicher und finanzieller Prioritäten den vielfältigen Interessen der gesamten Europäischen Union gerecht werden. Die Debatte darf nicht verkürzt werden auf EU-Förderprogramme. Sie muss vielmehr eine grundsatzpolitische Dimension sowie eine sozialkulturelle und wirtschaftliche Dimension umfassen.

Neue politische, wirtschaftliche und soziale Ziele für die erweiterte EU bedingen eine Überprüfung und Anpassung der bisherigen Instrumente, nicht umgekehrt. Eine statistische, mit bisherigen Instrumenten begründete Verschiebung der EU-Fördermittel von „West nach Ost“, ein Rückzug der EU aus der Raumentwicklungs- und Regionalpolitik sowie den Gemeinschaftsinitiativen in der bisherigen EU hätte fatale Folgen – politischer, wirtschaftlicher und sozialer Art.

Kohäsionspolitik (Artikel 158 EU-Vertrag) dient den Interessen der gesamten Gemeinschaft, nicht nur der finanziellen Unterstützung der ärmsten Regionen.

II. Politische Ansätze einer zukunftsweisenden Regional- und Kohäsionspolitik

Die erweiterte Europäische Union wird sich einem starken Anwachen der territorialen Disparitäten gegenüber sehen. Sie benötigt daher eine tatsächliche territoriale Kohäsionspolitik, die Subsidiarität und Partnerschaft auf der Grundlage des „bottom-up“-Prinzips respektiert.

Eine in sich kohärente langfristige EU-Politik ab 2007 muss nicht nur Raumentwicklungs-, Regional- und Sozialpolitik, sondern auch alle sektoriellen Politiken mit großem territorialen Einfluss umfassen: Landwirtschaft, Innovation- und Forschung, Verkehr, Schule/ Bildung, Wettbewerb.

Sie muss im Hinblick auf die Auswirkungen der Europäischen Einigung und der Globalisierung verstärkt eine polyzentrische Entwicklung des Gemeinschaftsgebietes fördern, insbesondere auch durch die EU-Gemeinschaftsinitiativen.

Eine solche Politik erfordert neben gemeinsamen Zielen auch die Erkenntnis, dass die vielfältigen sozialkulturellen Grundlagen in Europa sowie transeuropäische Kooperation die Basis bilden für nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung. Sie bietet so die Möglichkeit, auf die jeweilige Situation der Regionen einzugehen, insbesondere auf solche, die mit dauerhaften oder speziellen Problemen zu kämpfen haben.

Dementsprechend erscheint das Bruttosozialprodukt als alleiniger bzw. wesentlichster Maßstab für eine europäische Struktur- und Kohäsionspolitik eher ungeeignet, vor allem, wenn dabei das Spiegelbild – die Kostenseite – außer acht gelassen wird. Eine neue europäische Förderkulisse muss daher die tatsächliche Wettbewerbsfähigkeit der Regionen berücksichtigen.

Eine zukunftsweisende politische Gesamtstrategie für Kohäsions- und Regionalpolitik sowie Gemeinschaftsinitiativen muss vor allem von ihrem europäischen Mehrwert ausgehen:

1. mehrjährige Programme für ausgewählte, europaweit bedeutsame Ziele, die über nationale Einzelinteressen hinausgehen und der regionalen/lokalen Ebene Planungssicherheit für die Erreichung dieser Ziele bieten,
2. mehrjährige Bindung nationaler/regionaler Finanzmittel für diese programmatischen Ziele durch die Bereitstellung dieser EU-Mittel.

Für die Finanzierung dieser programmatischen Ziele erscheinen differenzierte Fördersätze (Minimum und Maximum) in der gesamten erweiterten EU geeignet, die es ermöglichen, die ärmsten Regionen vorrangig zu fördern und gleichzeitig den spezifischen Problemen in allen Regionen Europas Rechnung zu tragen.

Dies entspricht auch den unterschiedlichen Co-Finanzierungsmöglichkeiten und Realitäten in der erweiterten EU. Außerdem wird eine Harmonisierung bisher unterschiedlicher Kriterien für EU-Politiken (EUREK, Strukturfonds, Forschung und Innovation) möglich: Hauptkriterien wie BSP und Beschäftigung sind um Faktoren wie Wirtschaftsstruktur, Innovation, Erreichbarkeit, Qualifizierung der Arbeitskräfte zu ergänzen.



ARE-AER-VRE

III. Neue Politik für EU-weite Gemeinschaftsinitiativen

Starke europaweite Unterschiede gefährden vor allem auch die Verwirklichung einer polyzentrischen Politik, insbesondere dort, wo Regionen nicht über die Fähigkeit zu koordinierten, strukturierten Aktionen verfügen.

Unterschiedliche Rechts- und Verwaltungssysteme, Strukturen, Steuern und Soziasysteme, Wirtschaftsförderungssysteme, arbeitsrechtliche Faktoren, Berufsqualifikationen etc. bestehen weiterhin und schaffen auch neue Probleme. Diese Unterschiede zeigen sich nicht nur an den heutigen und zukünftigen Außengrenzen sowie weiterhin an den Europäischen Binnengrenzen, sondern sie beeinflussen auch generell die transeuropäische Kooperation.

„Gemeinschaftsinitiativen“ bedeuten eine Verantwortung der EU für europaweit und die zukünftige Entwicklung bedeutsame Themen. Deshalb muss INTERREG auch in Zukunft europaweit eingesetzt werden, und zwar für alle Probleme (nicht nur wirtschaftlicher Art), die bestehen oder neu entstehen werden.

Eine Integration der Gemeinschaftsinitiativen in nationale Mainstream-Programme beinhaltet Chancen und Gefahren:

- die Auswirkungen der OP's werden verbessert, wobei alle Akteure formeller an der Verwirklichung der Ziele beteiligt sind.
- Eine nationale Lösung der zahlreichen rechtlichen und strategischen Koordinierungsprobleme solcher Programme erscheint auf den ersten Blick einfacher, widerspricht jedoch dem transeuropäischen Charakter der Gemeinschaftsinitiativen mit notwendigen gemeinsamen Lösungen.
- Wenn es jedem Mitgliedsstaat überlassen bleibt, ob er grenzübergreifende, transnationale oder interregionale Themen in die Programme aufnimmt oder nicht, wäre Zusammenarbeit kaum mehr möglich.
- Das Interesse an tatsächlichen transeuropäischen Programmen und Projekten droht so verloren zu gehen.

Belässt man die Gemeinschaftsinitiativen, trotz aller bekannten Schwierigkeiten, in den Europäischen Strukturfonds, so sollten sie dort zumindest als eigenständiges politisches Ziel (also nicht als Ziel-Gebiet) mit eigenen „Spielregeln“ definiert werden.

Denn die bisherige Umsetzung der Europäischen Gemeinschaftsinitiativen im Rahmen der Europäischen Strukturfonds sind mit zu vielen Restriktionen, Hindernissen und Erschwernissen verbunden.

Eine andere Möglichkeit besteht darin,

**DIE GEMEINSCHAFTSINITIATIVEN AUS DEN STRUKTURFONDS AB DEM JAHRE 2007
HERAUSZULÖSEN UND ALS EIGENSTÄNDIGE POLITISCHE AUFGABE DER EU ZU
DEFINIEREN.**

Denn Gemeinschaftsinitiativen sind das beste Finanzierungsinstrument der EU, mit der Bürger und Regionen in ganz Europa erreicht sowie Subsidiarität und Partnerschaft bürgernah verwirklicht werden.

Getrennt von den Strukturfonds lässt sich auch eine eventuell notwendige Mittelerhöhung für die Gemeinschaftsinitiativen sowie eine Vereinfachung der Verwaltungsabläufe leichter durchsetzen.

Jede der grenzübergreifenden, transnationalen und interregionalen Gemeinschaftsinitiativen sollte so mit einem europaweiten Netzwerk – geführt von den Hauptakteuren – verbunden sein.



ARE-AER-VRE

GOVERNANCE UND ZUKUNFT EUROPAS



Die Teilnehmer an der Konferenz in Linz:

1. begrüßen mit Nachdruck den Beschluss des Ratsgipfels in Laeken, einen Konvent einzurichten, mit dem Ziel, Vorbereitungsarbeiten für die Zukunft Europas zu leisten ;
1. bekunden ihre Genugtuung darüber, dass Präsident Giscard d'Estaing, in Anbetracht seines langjährigen Engagements für die Gebietskörperschaften in Europa, zum Präsidenten dieses Konvents nominiert wurde;
1. nehmen außerdem zur Kenntnis, dass in der Erklärung die Rolle der Regionen Berücksichtigung fand, insbesondere um dem Mangel an Demokratie entgegenzuwirken;
1. erinnern jedoch erneut an den Grundsatz der Ebenbürtigkeit zwischen den Gebietskörperschaften, den sie sich zu eigen gemacht haben, wonach sämtliche Gebietskörperschaften, je nach Kompetenzgrad, an den europäischen Entscheidungsprozessen teilhaben müssen;
1. wiederholen in diesem Zusammenhang ihre Forderung, dass neben dem Ausschuss der Regionen die Spitzenorganisationen der europäischen Gebietskörperschaften vom Konvent zur Anhörung geladen werden und dass sie direkt in die Arbeiten eingebunden werden, um Fragen zu behandeln, die direkt an die Rolle der Regionen und der Gemeinden in der EU gebunden sind;
1. begrüßen die Herausgabe des Weißbuchs zum Thema Governance durch die Europäische Kommission;
1. bekunden ihre Genugtuung darüber, dass im Weißbuch die Rolle der Gebietskörperschaften bei der Umsetzung der Governance in Europa anerkannt wird und wachen über die Beachtung dieses Kooperationswillens;
1. bedauern gleichzeitig, dass das Weißbuch keine Reform der Verträge vorsieht;
1. sind erfreut über die offizielle Anerkennung der Rolle der europäischen und nationalen Verbände der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften durch die Kommission;
1. fordern die Kommission auf, gemeinsam mit den Verbänden nach Modalitäten zu suchen, um diesen Dialog konkret in Gang zu bringen;
1. empfehlen die Erarbeitung eines Verhaltenskodexes, mit dem die Kommission sich bereits im Vorfeld des Entscheidungsprozesses für eine Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden und deren vertretenden Instanzen verpflichtet, d. h. von Beginn des Konsultationsprozesses bis zur Beschlussfassung. Es handelt sich hierbei um einen wichtigen Schritt hin zu einer Verfahrensweise, die einen wahren Dialog zwischen der EU und den Regionen und den Städten sicherstellt;
1. **unterstreichen, dass die europäische “ good governance ” auf der repräsentativen und partizipativen Demokratie aufbaut;**
1. **erinnern daran, dass die Diskussionen um die “ Governance ” nicht eine Erweiterung der Kompetenzen zum Gegenstand haben, sondern eine klare und korrekte Aufteilung der Kompetenzen zwischen der Union, den Staaten, den Regionen und den Gemeinden;**
1. fordern eine genauere Kompetenzverteilung zwischen der Union, den Mitgliedsstaaten und deren Gebietskörperschaften, zur Förderung der Demokratie, der Transparenz der europäischen Aktionen und der Kohärenz der verschiedenen öffentlichen Politiken;



ARE-AER-VRE

1. wünschen, dass das neue System für die Kompetenzverteilung im Vertrag verankert wird, zur Konkretisierung und Präzisierung des Subsidiaritätsprinzips;
1. beharren auf der Möglichkeit einer juristischen Kontrolle, im Falle des nicht-Respektierens der Kompetenzverteilung, die entweder einer Fachkammer des Europäischen Gerichtshofs oder einem spezifischen Organ übertragen wird. Wer diese Instanz anrufen kann, ist noch zu regeln;
1. erinnern an die wesentlichen Prinzipien, die der “ good governance ” in Europa zugrunde liegen und die das Subsidiaritäts- und das Verhältnismäßigkeitsprinzip stärken sollten:
 1. Konsultation
 2. Partizipation
 3. Partnerschaft
 4. Transparenz
 5. Demokratie;

und wünschen, dass die Umsetzung dieser Prinzipien konkret und im Dienste eine “ good governance ” evaluiert wird;

1. sichern ihre Bereitschaft zu, neben dem Ausschuss der Regionen am Konsultationsprozess der europäischen Gebietskörperschaften in vollem Umfang teilzunehmen, da dieser das Kernstück bei der Umsetzung einer echten europäischen Governance darstellt;
1. fordern eine Stärkung der Rolle des Ausschusses der Regionen;
1. vertreten die Meinung, dass das Ziel der wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Kohäsion der Union, das in Artikel 158 des Vertrags verankert ist, von einem mehr ausgewogenen und partizipativen Governancemodells begleitet werden muss. Das Ziel der wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Kohäsion kann nur erreicht werden, wenn alle Gewalteebenen wahrhaftige Ko-Akteure sind;
1. fordern die Mitgliedsstaaten auf, ihre Regionen, Gemeinden und ihre nationalen und internationalen Verbände vermehrt in die nationalen Debatten um die Zukunft Europas einzubinden;
1. fordern eine allgemeine Einführung der Konferenzen zwischen Staaten und Regionen, die bereits in einigen Staaten existieren, und in diesem Rahmen die Einbeziehung der Regionen in die Erarbeitung der Europapolitik auf nationaler Ebene. Diese Konferenzen würden wahrhaftige Partnerschaften ermöglichen, ohne die Organisation der Staaten in Frage zu stellen.
1. weisen erneut auf die Schlüsselrolle hin, die den lokalen und regionalen gewählten Mandatsträgern bei der Gestaltung der Beziehungen zur Zivilgesellschaft zukommt, wobei letztere keinesfalls mit den Gebietskörperschaften auf eine Stufe gesetzt werden dürfen.



ARE-AER-VRE

DIE ZUKUNFT DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSPOLITIK



I. AUSGANGSLAGE

Der Verkehrsbereich spielt zweifellos eine wichtige Rolle in der gesamteuropäischen Wirtschaftsentwicklung; eine strategisch entscheidende Funktion aber kommt dem Verkehr im Integrationsprozess zu.

Die verkehrspolitische Zielsetzung besteht in der Schaffung eines kohärenten multi-modalen Verkehrsnetzes, das bestmögliche Ergebnisse, im Hinblick auf Kosten und Leistungsfähigkeit sowie in bezug auf Sicherheits- und Umweltaspekte, die Erschließung von Gebieten und soziale Prioritäten gewährleistet.

Die wesentlichste Zielsetzung dieser Politik besteht in der Sicherstellung einer tragfähigen Mobilität für Menschen und Güter.

Es ist unwahrscheinlich, dass durch das kürzlich veröffentlichte Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik und die vorgeschlagene Revision der TEN-V das angegebene Hauptziel, nämlich der Aufbau intelligenter Verkehrssysteme zur optimalen Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten, erreicht werden kann, ohne dass die zentrale Rolle der Regionen und der interregionalen und grenzübergreifenden Zusammenarbeit in der strategischen Verkehrsplanung in vollem Ausmaß anerkannt wird.

Die Spitzenorganisationen der Körperschaften in Europe werden sich aktiv an der europaweiten Diskussion beteiligen, die während der nächsten drei Jahre und zwei Revisionen der TEN-V (Transeuropäischen Verkehrsnetze) über das Weißbuch zur Verkehrspolitik geführt werden wird.

Die Transeuropäischen Verkehrs – Netze (TEN)

Auf der Suche nach einem geeigneten und den gestellten Anforderungen entsprechenden Verkehrssystem arbeitete die Europäische Union an der Errichtung eines EU-internen Verkehrsnetzes, das zur Erreichung der wesentlichsten gemeinsamen Zielsetzungen, wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts, beitragen kann.

Das Ergebnis dieses Prozesses war die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN).

Diese Leitlinien beschreiben die Grundsätze für die Entwicklung des Verkehrs in der EU auf Straßen, Schienen, Gewässern und in der Luft. Die wahre Bedeutung der Leitlinien liegt in der Tatsache, dass sie erstmals eine Vision zu formulieren versuchen, wie sich ein integriertes EU-internes Netzwerk im Zeitrahmen bis zum Jahr 2010 entwickeln sollte. Prioritäten, Maßnahmen und den gemeinschaftlichen Interessen dienenden Projekte finden in diesen Leitlinien ebenfalls Erwähnung.



Allerdings ist derzeit (10/2001) vom TEN Programm erst 25% realisiert zu langsam! (Nur drei Projekte: Belt-Brücke, Malpensa Flughafen und Cork – Bahnlinie sind von den 14 prioritären Projekten bereits durchgeführt).

Neben der Entscheidung 1692/96 betreffend die EU-interne Strategie wird in der "Agenda 2000" auch die dringende Notwendigkeit einer Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Beitrittsländern unterstrichen und die Notwendigkeit hervorgehoben, dass die fehlenden Verbindungen zwischen den Beitrittsländern und der bestehenden Union geschaffen werden. Für die betreffenden Länder werden Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur als wesentlicher Bestandteil der Strategien zur wirtschaftlichen Entwicklung gesehen, durch die sie befähigt werden, dem Wettbewerbsdruck und den Marktkräften innerhalb der erweiterten Union standzuhalten.

Das Korridorkonzept

Das Korridorkonzept bietet die Basis für eine wirtschaftliche und sinnvolle Entwicklung des bestehenden transeuropäischen Verkehrsnetzes in Richtung der Beitrittskandidatenländer. Gerade das Verkehrsnetz wird in der Vor-Beitrittsphase eine wichtige Rolle in den Wirtschaftsbeziehungen zwischen den beitrittswilligen Ländern sowie der Europäischen Union darstellen. Die drei pan-europäischen Verkehrskonferenzen, die Letzte war im Juni 1997 in Helsinki, definierten unter diesen Aspekten 10 multimodale Verkehrskorridore, auf deren Basis das Grundnetz der „TEN - Ost“ zu entwickeln war (TINA Prozess). Hinzu kamen noch 4 pan-europäische Verkehrsgebiete (PETRA's), die im Wesentlichen zusammenhängende Meeresregionen umfassen.

Der Tina-Prozess

Das zukünftige Transeuropäische Verkehrsnetz soll letztlich den Transportbedarf der einzelnen Regionen der Gemeinschaft decken können und damit unter Schaffung eines ausreichenden Zugangs zu den europäischen Zentren und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Erfordernisse der Umwelt die Freizügigkeit der Bürger und dem freien Waren- und Dienstleistungsverkehr gewährleisten. Durch diese Strategie soll die Entwicklung einer ausgewogenen multi-modalen Verkehrsinfrastruktur gefördert werden.

Hierzu wurde eine Bewertung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs der Beitrittsländer durchgeführt. Dieser Bewertungsprozess (Transport Infrastructure Needs Assessment, TINA) hat folgende Grundsätze erarbeitet:

1. das Netzwerk soll den in den gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN, Entscheidung des Rates Nr. 1692/96EG) festgelegten Kriterien entsprechen;
2. der Zeithorizont für die Fertigstellung des Netzwerks soll mit 2015 begrenzt sein;
3. die Kosten des Netzwerks sollen im Rahmen realistischer Prognosen der verfügbaren Mittel liegen, so dass die durchschnittlichen Kosten im Zeitraum bis zum Jahr 2015 nicht über 1,5% des jährlichen BIP eines jeden Landes zu liegen kommen.



Das TINA - Netzwerk umfasst zwei Ebenen:

1. Ein Grundnetz, (backbone network) basierend auf den zehn multi-modalen pan-europäischen Verkehrskorridoren innerhalb der TINA – Länder.
2. Zusätzlichen Netzelemente (additional network components), die von den drei regionalen TINA - Gruppen, basierend auf den Vorschlägen der Länder, empfohlen und von der TINA Senior Officials Group genehmigt wurden.

Das gesamte TINA - Netzwerk umfasst nach Abschluss der ersten Phase 20.924 km Eisenbahnlinien, 18.683 km Straßen, 4.052 km Binnenwasserstraßen, 40 Flughäfen, 20 Seehäfen, 58 Flusshäfen und 86 Terminals – davon 68 allein stehende, 20 in Verbindung mit See- oder Flusshäfen. Die gegenwärtigen Kostenschätzungen belaufen sich auf etwa 90 Mrd. EUR bis zum Jahr 2015.

II. GRUNDSÄTZE ZUR ENTWICKLUNG DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSPOLITIK

1. Präambel

Eine Region ohne Mobilität und Verkehr ist undenkbar; genauso undenkbar ist der Verzicht auf sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Austausch zwischen Regionen und Staaten. Verkehr gilt also als Zeichen einer wünschenswerten interregionalen und internationalen Integration. Undenkbar ist es aber auch, die Lebensqualität und die Umwelt dem Verkehr zu opfern. Verkehr ist also nicht Selbstzweck, sondern Ausdruck menschlicher Kommunikation und einer arbeitsteiligen vernetzten Wirtschaft. Es ist deswegen nicht die Frage, ob Verkehr stattfindet, sondern in welcher Weise er effizient und umweltverträglich organisiert wird.

Die differenzierte und regionalspezifische Entwicklung der Verkehrssysteme soll der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Regionen Europas dienen.

Die im Weißbuch vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen nicht dem zunehmenden Bedarf nach Intermodalität, vor allem jedoch wird darin der Transportbedarf spezifischer Regionen und Gebiete nicht ausreichend berücksichtigt.

Regionen müssen in diesem Bereich ein festgeschriebenes Anhörungsrecht vor europäischen und einzelstaatlichen Behörden haben: sie verfügen bereits - in unterschiedlichem Ausmaß - über Kompetenzen im Bereich der Verkehrsplanung, des Betriebs öffentlicher Verkehrsmittel, der Straßenverkehrsinfrastruktur und -erhaltung, des Verkehrsmanagements und der Verkehrssicherheit. Weiters sind sie in der Regel für die begleitende Sozial-, Umwelt- und Bodennutzungspolitik verantwortlich; auf Grund ihrer Einbindung in diesen Bereich sind Regionen bei der Festlegung und Umsetzung der EU-Verkehrspolitik beizuziehen.



1. Regionale Unterschiede

Zwischen den einzelnen Regionen Europas bestehen - zum Teil starke - kulturelle, gesellschaftliche, ökologische und wirtschaftliche Unterschiede. Desgleichen bestehen in vieler Hinsicht Unterschiede zwischen den regionalen Verkehrssystemen in Europa.

1. Umweltbewusstsein

Die Bevölkerung ist deutlich umweltbewusster geworden. Die Bewahrung einer gesunden Umwelt und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen sind wichtige gesellschaftliche Themen. Gleichzeitig aber stellt die Bevölkerung Ansprüche an die Mobilität, die in den letzten Jahren stark zugenommen haben und weiter zunehmen.

Der Großteil des europäischen Verkehrsgeschehens findet in der Tat auf regionaler Ebene statt: Regionen können zur Lösung der Probleme von Verkehrsüberlastung und Verschmutzung beitragen, indem sie ein nachhaltiges Modell der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung auf Grundlage geringer Distanzen fördern.

Eine zentrale Herausforderung der europäischen Verkehrspolitik soll die „Zero Emission Mobility“, die schadstofffreie Verkehrsmobilität, sein. Das heißt, Straßen-, Schienen-, Wasser- und Flugverkehr müssen im 21. Jahrhundert auf schadstofffreien Technologien mit erneuerbarer Energie basieren.

1. Erreichung der Systemgrenzen

Die vorhandene Infrastruktur ist bereits heute zum Teil räumlich und zeitlich überlastet. Gleichzeitig haben an vielen hochrangigen Verkehrsachsen Lärm- und Schadstoffbelastungen bereits die Grenze der Erträglichkeit erreicht bzw. überschritten.

1. Verkehrswachstum

Auf Grund der Integrationstendenzen in Europa sowie auf Grund der bevorstehenden Erweiterung der Europäischen Union ist mit einem deutlich stärkeren Wachstum der Wirtschaft, des Tourismus und damit auch mit mehr Verkehr zu rechnen. Besonders der Güterverkehr verzeichnet Zuwächse, die die bestehenden landgebundenen Verkehrsnetze überfordern werden.

Insbesondere werden im Hinblick auf die EU-Erweiterung die massiven Probleme im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und die Notwendigkeit zur Entwicklung von TENs und Sub-TEN in den Beitrittsländern zwar erkannt, aber im Weißbuch nicht in geeigneter Weise angesprochen.



Diese Probleme können nur in Angriff genommen werden, wenn die Kohärenz zwischen der EU-Verkehrspolitik und den Strukturfonds gewährleistet ist und die Dichotomie und Inkonsequenzen zwischen den Regionalpolitiken beendet werden, die auf bessere Erschließung durch die vorrangige Errichtung oder Verbesserung bestimmter Infrastrukturen abzielen, und einer Verkehrspolitik, welche im Interesse eines reibungsloseren Verkehrsablaufs der Verwendung unterschiedlicher Infrastrukturen Priorität einräumt.

Deshalb sollten die Regionen angesichts der bedeutenden Auswirkungen des Verkehrswesens auf die soziale, wirtschaftliche und territoriale Kohäsion darauf drängen, dass eine ausgewogene und integrierte Transportentwicklung als zentrale Zielsetzung für die zukünftigen Strukturfonds zu gelten hat.

1. Kooperationsdefizit zwischen den Ländern, Regionen, Gemeinden

Trotz der vorhandenen Ansätze zu Kooperationen ist die Zusammenarbeit zwischen den Regionen bzw. den Städten und den Regionen nicht ausreichend. Die Verkehrspolitik, insbesondere in der Europäischen Union, muss deshalb stärker als bisher koordiniert werden.

1. Verkehrsbewältigung fordert Kooperation

Der Verkehr ist ein komplexes Gesamtsystem und kann somit nur durch intermodale Lösungen bewältigt werden. Gerade deshalb sind auf weitgehenden Konsens zielende, Verkehrsträger übergreifende Kooperation im Sinne einer Abstimmung bzw. Harmonisierung notwendig. Durch die Nutzung kombinierter Verkehrsformen sollen unter Beachtung verkehrspolitischer Zielsetzungen die einzel- und gesamtwirtschaftlichen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger maximiert bzw. deren Nachteile minimiert werden (Bildung von Transportketten, Optimierung von Transportabläufen, Transportlogistik usw.). Diese Kooperationen sind über politische und administrative Grenzen hinweg dringend erforderlich.

1. Integrierte ganzheitliche Verkehrsplanung

Die Verkehrsplanung in Europa muss insbesondere darauf ausgerichtet sein, den regionalspezifischen Unterschieden Rechnung zu tragen.

Regionen sind besonders gut zur Integration von Lösungen für konkrete Verkehrsprobleme geeignet; die Umsetzung der europäischen Verkehrspolitik ist genau auf die regionalspezifischen geografischen und wirtschaftlichen Umstände und Siedlungsmuster abzustimmen; in dieser Hinsicht stellen periphere und ultraperiphere Regionen, einschließlich der Inseln Kontinentaleuropas und vorgelagerter Territorien, entlegener Gebiete West-, Mittel- und Osteuropas, nördlicher und südlicher Regionen, Bergregionen, ländlicher Gebiete und



grenzübergreifender Regionen, Großstädte und ihres Umfelds zweifellos einen besonderen Fall dar.

Die Probleme dieser Regionen und Gebiete werden zwar erkannt, aber nicht in geeigneter Weise angesprochen; insbesondere verkennen die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen in bedauernswerter Weise die Bedeutung des regionalen Flugverkehrs und betonen weiters die Notwendigkeit der Entwicklung von Sub-TEN nicht in ausreichendem Maß (- Anbindung regionaler Flughäfen an andere Verkehrsmittel).

1. Europäische Raumentwicklung

Eine der wesentlichsten Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik sind intensive Kooperationen zwischen den Regionen sowie Stadt und Umland. In diesem Zusammenhang sind die Fragen der Siedlungsentwicklung und der Raumordnung als wichtigste Faktoren miteinzubeziehen, wobei auf die Europäische Union eine verstärkte Wahrnehmung der Handlungsfelder der Raumentwicklungspolitik zukommt.

Die Verkehrs- und Raumplanung soll das Verkehrsangebot so gestalten, dass die Verkehrsnachfrage möglichst effizient, umweltschonend, flächen- und energiesparend befriedigt werden kann. Die Planung soll unter Bedachtnahme auf den Natur- und Umweltschutz zu einer ausgewogenen, gleichwertigen und umweltfreundlichen Entwicklung innerhalb der Region sowie im gemeinsamen Grenzraum beitragen. Insbesondere soll auf eine räumliche Wiederannäherung der Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten und Freizeit geachtet werden. Die auf dieser Basis entwickelten Verkehrskonzepte sollen durch eine neue Qualität bei der Umsetzung realisiert werden. Dazu gehören:

1. ein prozesshafter Maßnahmenkatalog, der flexibel und umsetzungsorientiert auf neue Entwicklungen reagieren kann
2. rasch eingeleitete Pilotprojekte,
3. eine gezielte Imagebildung zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsträger, verbunden mit einem offensiven Marketing und Bewusstseinsbildung

Die Europäische Kommission muss ihre Raumentwicklungs-, Regional- und Verkehrspolitiken besser aufeinander abstimmen. Auf transnationaler Ebene besteht ein Bedarf nach Kohärenz zwischen Programmen der GD Regionalpolitik, wie Interreg 3B, und Programmen der GD Energie und Verkehr, wie Marco Polo oder Wasserautobahnen.

Spezifisch zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit:

Grenzübergreifende Zusammenarbeit spielt innerhalb der derzeitigen EU und im Rahmen der konkreten Vorbereitung der Beitrittsländer auf die Integration der EU-Verkehrspolitik eine zentrale



Rolle. Die Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen den Regionen der EU-Mitgliedstaaten und jenen Osteuropas sowie anderer Drittländer sollte finanziell unterstützt werden, insbesondere im Hinblick auf die Lösung von Umweltproblemen, die Förderung von Sicherheitsstandards und die Unterstützung von Intermodalität zwischen dem Flugverkehr und anderen Verkehrsmodi.

Insbesondere wird eine Verbesserung bzw. Intensivierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Grenzgebieten gefordert. Damit wird zur nachhaltigen Verbesserung der grenzübergreifenden zwischenmenschlichen Beziehungen beigetragen.

1. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Der Verkehrsinfrastrukturausbau hat sich ebenfalls an den Zielkriterien der Mobilitätssicherung, der Umweltverträglichkeit (vor allem geringstmögliche Beeinträchtigung der Wohn- und Siedlungsgebiete) und der Verkehrssicherheit zu orientieren. Beim Ausbau des Verkehrswegenetzes soll dessen jeweilige Bedeutung für den internationalen, nationalen, regionalen und lokalen Verkehr berücksichtigt werden. Damit soll auch gewährleistet werden, dass der Personen- und Güterfernverkehr soweit als möglich die hochrangigen Achsen nutzt. Bei Verkehrsinfrastrukturprojekten ist auf eine sachgerechte Information und Beteiligung der betroffenen Bevölkerung zu achten. Ihre berechtigten Belange sollen angemessen berücksichtigt werden. Dies dient der Sicherung der Akzeptanz von Verkehrsinfrastrukturprojekten bei der Bevölkerung; ein Tatbestand, der umso wesentlicher ist, als diese Akzeptanz auch bei Infrastrukturprojekten für umweltfreundliche Verkehrsträger (Meeres- und Binnenschifffahrt, Schienenwege) immer geringer wird, so dass Maßnahmen für eine differenzierte Bewusstseinsbildung erforderlich sind. Ökologische Aspekte sind bei Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß der geltenden Rechtslage, z.B. Umweltverträglichkeitsprüfung, einzubeziehen.

11. Besondere Bereiche: Regionaler Flugverkehr und Meeresschifffahrt

Regionaler Flugverkehr:

Auf Grund ihrer wichtigen Rolle für die Regionalentwicklung und ihrer positiven Auswirkungen als nachhaltige Ergänzung zu großen und oft überlasteten nationalen und internationalen Flugverkehrsknoten sind regionale Flughäfen von der EU zu unterstützen. Aus Gründen des Umweltschutzes und der Minimierung der Belastung der Bevölkerung ist in dicht besiedelten Gebieten mit guter Bahninfrastruktur allerdings ist eine sorgfältigste Prüfung der Notwendigkeit eines Regionalflughafens erforderlich.

Eine Unterstützung für regionale Flughäfen durch nationale und europäische Behörden bleibt erforderlich. Im Hinblick auf das im Weißbuch vorgeschlagene Projekt "Single Sky" wird die vollständige Anerkennung der Bedeutung des regionalen Flugverkehrs verlangt und konkrete



ARE-AER-VRE

Maßnahmen zur gesicherten Entwicklung des regionalen Flugverkehrs und zu dessen Schutz vor Wettbewerb durch nationale und internationale Flughäfen gefordert.

Insbesondere sollte der Bedarf nach Investitionen in die Flughafeninfrastruktur anerkannt werden; öffentliche Finanzierung oder privatwirtschaftliche Unterstützung sind von grundlegender Bedeutung für die gesicherte Entwicklung der regionalen Flughafeninfrastruktur; diese Unterstützung muss langfristig sichergestellt werden, um Regionen mit regionalen Flughäfen die Möglichkeit zu geben, im offenen Wettbewerb in einem liberalisierten "Single Sky" zu bestehen.

Im Zusammenhang mit der Frage der Flugverkehrssicherheit wird die Tatsache bedauert, dass der regionale Flugverkehr von der aktuellen EU-Politik in diesem Bereich vernachlässigt wird.

Entwicklung der Meeresschifffahrt:

Auf Grund ihrer begrenzten umweltschädigenden Auswirkungen und ihres positiven Beitrags zur regionalen Wirtschaft ist die Meeresschifffahrt für den Kurz-, Mittel- und Langstreckenverkehr von der EU zu stärken. Es bedarf einer wirklichen Meeresstrategie für Europa, um die Meeresschifffahrt wieder zu beleben; im Weißbuch sind derartige Schritte jedoch nicht vorgesehen.

12. Sensible Zonen

Für sensible Zonen wie den Alpenraum, die Ballungsräume urbaner Zonen oder die Wattenmeere sind einheitliche Grundsätze, die eine nachhaltige Bewältigung der Verkehrsströme unter Berücksichtigung der Gesundheit der Menschen und der Umwelt sicherstellen, aber auch der Erhaltung der durch die Verkehrsauswirkungen bedrohten Kulturgüter dienen, vorzusehen.

13. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Zur nachhaltigen Bewältigung des Verkehrs müssen die EU und die Mitgliedstaaten die Infrastruktur für Meeresschifffahrt, Schienenverkehr und Wasserstraßen ausbauen. Zur Finanzierung dieses Ausbaues bei besonders kostenintensiven Infrastrukturvorhaben und im Bereich der sensiblen Zonen oder Ballungsräume müssen in der zukünftigen Wegekostenrichtlinie Ausnahmen zugelassen sein, die eine Querfinanzierung durch Einnahmen aus parallel führenden Straßenverbindungen ermöglichen, um damit die gebotene Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schienen und zum Wasserverkehr zu unterstützen. Es wird begrüßt, dass die Höchstbeiträge der Europäischen Union für derartige Projekte auf 20% erhöht werden sollen.

14. Der Entscheidungsfindungsprozess: der Standpunkt der Regionen

Ein Kompetenzkatalog soll auf der Grundlage des Subsidiaritätsprinzips die Kompetenzen der Regionen im Bereich der europäischen Integration einschließlich der Verkehrspolitik festlegen. Die



im Weißbuch enthaltene Empfehlung für die Ausweitung der Entscheidungsfindung durch qualifizierte Mehrheit in diesem Bereich gibt dazu besonders Anlass.

Für die Entscheidungsfindung zu diesem Thema auf europäischer Ebene ist Einstimmigkeit als Konsensprozess erforderlich, bis die Rolle der Regionen - auch durch einen Kompetenzkatalog - in ihrem vollen Ausmaß anerkannt wurde.

Tatsächlich sollten die Regionen einwenden, dass die Entscheidungsfindung durch qualifizierte Mehrheit vor allem dazu führen könnte, dass vermehrt wirtschaftlich tragbare Lösungen beschlossen werden und vor allem die Interessen besser gestellter Bevölkerungsgruppen zum Ausdruck kommen. Hier sollten die Regionen dafür eintreten, dass die neue Verkehrspolitik den territorialen Zusammenhalt wirkungsvoll stärkt, d.h. eine ausgewogene Entwicklung des Verkehrs und der Verbindungen zwischen peripheren und zentralen Gebieten fördert.

Aus diesem Blickwinkel scheint eine Konsenspolitik– in welche die Regionen voll eingebunden wären - besser geeignet, um sicherzustellen, dass die Bedürfnisse aller Bürger und Gebiete berücksichtigt werden und eine langfristige Strategie verfolgt wird, die nicht nur auf wirtschaftlichen Profit ausgerichtet ist.



ARE-AER-VRE

**EINE NACHHALTIGE AGRARPOLITIK UND DER ERHALT DES
LÄNDLICHEN RAUMS**



Die ländlichen Gebiete, die 80% der Fläche der Europäischen Union ausmachen, haben Bedeutung für das Leben aller Bürger. Die Regionen, die sie verwalten, sind bemüht, den Reichtum der landwirtschaftlichen Tätigkeiten und der ländlichen Gebiete zu bewahren, um ein ländliches Europa, das aufgrund seiner Ressourcen und seiner lokalen und regionalen Initiativen in die Wirtschaft integriert ist, am Leben zu erhalten.

Auf die Bedürfnisse der Bewohner des ländlichen Raumes und der europäischen Landwirte einzugehen, wird eine der wichtigsten Herausforderung der Zukunft sein. Hierfür müssen wir die Unsicherheiten beseitigen, die mit der Erweiterung des Europas der Fünfzehn und mit den Verhandlungen im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) einhergehen. Das Ziel muss europaweit eine flächendeckende, nachhaltige, multifunktionale und bäuerliche Landwirtschaft sein. Der Haushaltsrahmen der Union muss diese Elemente mitberücksichtigen.

Die multifunktionale Landwirtschaft mit ihren auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Produktionsprozessen muss international wettbewerbsfähig gemacht werden. Dafür ist es erforderlich, dass Verbraucher-, Umwelt- und Tierschutzstandards rasch und verbindlich in internationalen Abkommen festgelegt werden.

Desweiteren wird die Zukunft des ländlichen Raumes zwangsläufig von zwei Konzepten bestimmt: von der Multifunktionalität der Landwirtschaft und der Verteidigung einer nachhaltigen Landwirtschaft. Einerseits ist es unbestreitbar, dass die Landwirtschaft andere Funktionen innehat, als nur ausschließlich Lebensmittel zu produzieren, und andererseits stellt die Umsetzung einer nachhaltigen Landwirtschaft sowohl eine ökologische, als auch eine wirtschaftliche und soziale Herausforderung dar. Diese Vision der Landwirtschaft ist kompatibel und komplementär mit der Absicht, einen wettbewerbsfähigen Primarsektor aufzubauen.

GRUNDLEGENDE ASPEKTE DER EUROPÄISCHEN LANDWIRTSCHAFT

Dem neuen Modell der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) muss die Multifunktionalität der Landwirtschaft zugrunde liegen und es muss die drei oben genannten grundlegenden Aspekte respektieren: die soziale und wirtschaftliche Funktion, die Funktion der Raumordnung sowie die des Erhalts und des Schutzes der Umwelt und der Landschaften.

Bezüglich der sozialen und territorialen Dimension der Landwirtschaft, muss das neue Agrarmodell versuchen, möglichst viele landwirtschaftliche Erwerbstätige in den Familienbetrieben zu halten und es muss, gemäß dem Prinzip der interregionalen Solidarität, den Aufbau des Europas der Bürger fördern. Die europäische Landwirtschaft muss wirtschaftlich effizient sein, ausreichende Erträge abwerfen, damit möglichst viele Landwirte in dem europäischen Raum angesiedelt bleiben können, und gleichzeitig auch weiterhin zum Erhalt der Kultur und der Landschaften in den ländlichen Gebiete beitragen. Dies setzt voraus, dass jene Einkommensbestandteile erhalten bleiben, die mit der Landschaftspflege verbunden sind.

Desweiteren muss die Landwirtschaft die Umwelt respektieren. Nur die Anwendung angemessener, insbesondere traditioneller Methoden ermöglicht, das natürliche Erbe zu erhalten und die Umwelt wirksam zu schützen.

Schließlich müssen die Landwirtschaft und die Produkte, die sie hervorbringt, das Vertrauen der Verbraucher wert sein und deren Forderungen berücksichtigen. Im Bereich der Lebens- und Futtermittel ist zur Absicherung von Qualität und Sicherheit ein funktionsfähiges Kontrollsystem vorzusehen.

Das neue Agrarmodell wird jedoch durch einen Rahmen bedingt werden. Einen Rahmen, der einerseits durch die Globalisierung und die Liberalisierung der Märkte und andererseits durch den zukünftigen EU-Beitritt der mittel- und osteuropäischen Länder (MOEL) charakterisiert sein wird, und nicht zu vergessen durch die Verhandlungen innerhalb der WTO.

Die Landwirtschaft ist durch ihre spezifischen Charakteristika in unterschiedlicher Weise von der Liberalisierung der Märkte betroffen, als die anderen Sektoren, wie die Industrie oder die Dienstleistungen. Die Europäische Union wird aufgefordert, eine Gesamtstrategie für die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raums zu entwickeln, in der auch Ausgleichszahlungen für die ständigen naturbedingten Nachteile bestimmter Gebiete vorgesehen sind. In diesem Sinne sollte auch eine sukzessive Umschichtung der Finanzmittel zugunsten der zweiten Säule der Agrarpolitik, nämlich der Entwicklung des ländlichen Raums, vorgenommen werden.



Desweiteren wird der EU-Beitritt der MOEL ohne Zweifel die Agrarpolitik beeinflussen. Die Erweiterung der Europäischen Union hat in einem Rahmen zu erfolgen, der die strukturelle Entwicklung der MOEL im Einklang mit dem derzeitigen Modell der GAP gewährleistet.

Schließlich geben die Verhandlungen im Rahmen der WTO Anlass zu denken, dass die Beihilfen, die den Landwirten zustehen, zukünftig nicht mehr produktionsgebundenen Aspekten unterstehen. Die produktionsorientierte Mentalität weicht derzeit einem Agrarkonzept, dem der Erhalt des natürlichen Erbes zugrunde liegt. D. h. ein konzeptueller und wirtschaftlicher Wandlungsprozess wurde gestartet, in dem die Landwirtschaft - in Anbetracht ihrer Funktion zum Schutze des natürlichen Raums und der ländlichen Traditionen - die wirtschaftlichen, kulturellen und territorialen Bedenken mitberücksichtigen muss.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Es ist unbestritten, dass eine multifunktionale Landwirtschaft einen bedeutenden Beitrag zum Schutz der Umwelt und zur Entwicklung des ländlichen Raums leisten muss. Dies bringt neue öffentliche Aufgaben mit sich, die von der Landwirtschaft übernommen und die - da sie nicht vom Markt getragen werden - durch öffentliche Mittel finanziert werden müssen. Die Art, wie diese Funktionen bewertet werden, wie die Beihilfen verteilt werden, beeinflusst entscheidend den Erhalt der europäischen Landwirtschaft.

Kohäsion, Multifunktionalität, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit bilden die Grundlage des neuen Agrarmodells. Diese Elemente, gebunden an die Themen Lebensmittelqualität und -sicherheit, können dazu beitragen, dass die europäischen Steuerzahler der zukünftigen GAP mehr Glauben schenken werden. Gleichzeitig muss diese Qualität durch Instrumente, die die Agrarprodukte differenzieren, anerkannt, gestärkt und gefördert werden. Ursprungsbezeichnungen setzen dieses differenzierende Element voraus, ein Instrument, das die Qualitäten anerkennt, die die Bürger von einem Produkt fordern: Tradition, Qualität und Sicherheit.

Europa muss auch die Reichtümer der Landschaften seiner ländlichen Gebiete zu wahren wissen, die sich durch eine große Vielfalt der Regionen auszeichnen. In Zukunft wird dieses regionale Potential genutzt werden müssen, um den sozio-ökonomischen Wert des ländlichen Raums im europäischen Kontext zu erhalten.

Um diese Ziele zu erreichen, müssen die regionalen Behörden aufgrund ihrer Nähe zu den territorialen Gegebenheiten beim Entwurf und der Umsetzung der zukünftigen Agrar- und Landwirtschaftspolitiken der Gemeinschaft mit einbezogen werden.

