



Beantwortung der Online-Konsultation

EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP)

http://ec.europa.eu/eusurvey/runner/EUSALP_DE

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
	EU-GSt/Be/Do	Elisabeth Beer	DW 2464 DW 42464	24.9.2014

Online-Konsultation EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP) BAK Registrierungsnummer: 23869471911-54

Die Europäische Kommission hat mit 16.7.2014 eine Online-Konsultation zur EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP) eingeleitet. Die Bundesarbeitskammer (BAK) beteiligt sich an der öffentlichen Anhörung und beantwortet die von der Europäischen Kommission vorgegebenen Fragen wie folgt:

ABSCHNITT 2. ALLGEMEINER RAHMEN

1. Zu welchen wichtigen Themen, die derzeit nicht angemessen bewältigt werden, sollte Ihrer Meinung nach die Zusammenarbeit gefördert werden, um das Potenzial des Alpenraums weiter zu erschließen?

Die Zusammenarbeit sollte in folgenden Bereichen gefördert werden:

- Qualität der Arbeitsplätze: Anhebung der Ganzjahresarbeitsplätze im Vergleich zu Saisonarbeitsplätzen, Erhöhung der Anzahl hochqualifizierter Arbeitsplätze;
- Verbreiterung des Branchenspektrums, da derzeit in gewissen Alpenregionen ein zu starker Fokus auf Hotellerie und Gastgewerbe gelegt wird;
- Bei Ansiedlung neuer (Industrie-)Betriebe ist Rücksicht auf die Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit zu nehmen;
- Nachhaltige Wirtschafts- und Verkehrspolitik;
- Maßnahmen gegen die Entvölkerung mancher Talschaften.

2. Was sind die wichtigsten Herausforderungen und was sind die wichtigsten Bedenken/Hindernisse, die eine erfolgreiche Bewältigung dieser Herausforderungen beeinträchtigen?

- Platz für Gewerbe und Industrie ist oft Mangelware;
- Aufgrund der Luftgütebestimmungen besteht eine Konkurrenz zwischen Transitverkehr und Industrieansiedlung;

- Arbeitsbedingungen und -umfeld (zB in Bezug auf die Arbeitszeit) in der Hotellerie sind verbesserungsbedürftig;
- Die Luftqualität in den Transitachsen ist zu verbessern, Güterverkehr auf Schienen verlagern;
- Transitverkehr: Das Dogma des freien Warenverkehrs behindert nachhaltige Verkehrspolitik in den Alpen;
- Attraktivität für die Jugend erhalten: qualitätsvolle Arbeitsplätze, breites Spektrum an (Aus-)Bildungseinrichtungen mit guter Erreichbarkeit, Ansiedlung von Fachschulen, verstärkte Einrichtung von Gesamtschulen;
- Intaktes Umfeld zur Vermeidung von Abwanderung: qualitatives Angebot an Gesundheits-, Pflege- und Infrastrukturleistungen wie etwa an Postdiensten, Kinderbetreuung oder Nahversorgern;
- Produktiver Austausch von kollidierenden Interessen vor Ort (Tourismus, Naturschutz, Landwirtschaft und Gewerbebetrieben etc) fördern.

3. Welche Politiken haben die höchste Relevanz? Welche (EU)-Politiken sollten Priorität haben?

- Arbeitsplätze in den Alpentälern sind zu schaffen und zu erhalten;
- Maßnahmen zur Verkehrsreduktion und Verkehrsverlagerung sind zu setzen, um die Luftgüte und die Lärmsituation zu verbessern und die Verkehrsbelastung entlang der Alpentransitrouten zu senken.

4. Wie kann die EUSALP Ihrer Meinung nach die Fähigkeit des Alpenraums verbessern, gemeinsame Herausforderungen anzugehen und Chancen zu nutzen?

Es benötigt gemeinsame, aufeinander abgestimmte Verkehrskonzepte zur Verkehrsverlagerung und die Schaffung gemeinsamer Rahmenbedingungen zur Vermeidung von Umwegverkehr. Ziel muss es sein, gleiche Mauttarife auf allen Alpentransitkorridoren einzuheben, um Umwegverkehre unrentabel zu machen.

Ziel von EUSALP darf nicht sein, den Alpenraum einseitig in Richtung Industrialisierung und „Wettbewerbsfähigkeit“ zu trimmen, sondern im Sinne des oben gesagten punktuell strukturelle Verbesserungen herbeizuführen, ohne dabei die bestehenden Stärken (ua dessen Ursprünglichkeit) zu gefährden. Wenn EUSALP einen Beitrag zu einem Austausch kreativer Ideen und entsprechender Innovationen mit anschließend erfolgreicher Umsetzung leisten kann, wäre das ein großer Erfolg.

5. Was wären Ihrer Meinung nach die aus der EUSALP resultierenden Vorteile für Europa?

- Schutz der Alpen als Erholungsraum und deren Stärkung als lebenswerten Siedlungsraum;
- Die Vermeidung von Umwegverkehr bringt gesamteuropäisch einen geringeren CO₂-Ausstoß und ist daher eine Maßnahme gegen den Klimawandel;
- Der bessere Schutz eines ökologisch sensiblen Raumes bringt Vorteile für ganz Europa sowie eine Verringerung der Luftsanierungsgebiete;

- Gemeinsame Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und -reduktion von Straßengüter- und Transitverkehr auf die Schiene machen EU-Investitionen in TEN-Schiennetze (wie zB den BBT) erst dann sinnvoll, wenn sichergestellt wird, dass diese dann auch tatsächlich genutzt werden;
- Erhaltung der regionalen Vielfalt und des regionalen Austausches in Europa.

ABSCHNITT 3. EUSALP AKTIONSRAHMEN UND ZIELE

1. Was sind ihrer Meinung nach die Hauptziele, auf die sich die EUSALP konzentrieren sollte?

Säule 1. Förderung von nachhaltigem Wachstum und Innovation in den Alpen: Von der Theorie zur Praxis, von Forschungszentren zu Unternehmen.

- Bildung von alpinen Wertschöpfungsketten
- Stimulierung eines „Alpinen Arbeitsmarkts“
- Verbesserung von Qualifikationen und Kompetenzen der ArbeitnehmerInnen im Alpenraum

Säule 2. Konnektivität für alle: Auf der Suche nach einer ausgewogenen territorialen Entwicklung durch umweltfreundliche Mobilitätsmuster, Verkehrssysteme sowie Kommunikationsdienstleistungen und -infrastrukturen.

- Förderung von Intermodalität und Interoperabilität für den Güterverkehr
- Förderung der Verkehrsmittelverlagerung zur Reduzierung von negativen Auswirkungen des Verkehrs
- Stärkung der Solidarität zwischen EinwohnerInnen unterschiedlicher Gebiete im Alpenraum

Säule 3. Sicherstellung von Nachhaltigkeit im Alpenraum: Das Erbe der Alpen erhalten und eine nachhaltige Nutzung von natürlichen und kulturellen Ressourcen fördern.

- Erschließung von kreativem Potenzial bei der Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen auf der Grundlage von natürlichen und kulturellen Ressourcen
- Förderung von Instrumenten und Verfahren, die einen Ausgleich und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Interessen der Energieerzeugung, des Naturschutzes und anderer Landnutzungen begünstigen
- Förderung von Energieeffizienz und von Energieeinsparungen, unter anderem in den Bereichen Gebäude und Mobilität

2. Gibt es weitere Zielsetzungen?

Eine weitere Zielsetzung ist die Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen zur Einführung einer Alpentransitbörse, welche die Anzahl der alpenquerenden Schwerverkehrsfahrten auf der Straße quantitativ limitiert und so die Grundlage für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene legt. Diese Verlagerung ist essentiell, damit die von der EU mitfinanzierten Infrastrukturprojekte im Rahmen der TEN-Korridore auch genutzt werden.

3. Welche dieser Ziele können im Rahmen der bestehenden Strukturen nicht erreicht werden, würden jedoch von einem integrierten makroregionalen Ansatz profitieren?

- Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger
- Bildung alpiner Wertschöpfungsketten
- Rahmenbedingungen zur Schaffung einer Alpentransitbörse

4. Bitte geben Sie konkrete Maßnahmen oder Projekte (EU, national, regional oder lokal) zu den Säulen an, die kurz- oder mittelfristig einen Beitrag zum Erreichen der Zielsetzungen der EUSALP leisten könnten.

Säule 1

Aktion/Projekt 1:

Für den Alpenraum in Oberösterreich läge im großzügigen Ausbau der Pyhrnbahn ein enormes Potential. Dadurch könnte in Kombination mit der Summeraubahn ein äußerst leistungsfähiger Schienekorridor zwischen Nord- und Südeuropa geschaffen werden, der auch zu einer massiven Entlastung des Alpenraums beitragen und gleichzeitig die Regionen verbinden würde.

Säule 2

Aktion/Projekt 1:

Um für die BürgerInnen den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln bei grenzüberschreitenden Fahrten zu erleichtern, sollten über die Ländergrenzen hinweg gemeinsame Fahrplanauskünfte installiert und miteinander kompatible Tarif- und Ticketsysteme geschaffen werden. Die Einführung von elektronischen Ticketsystemen würde grenzüberschreitende Fahrten für die BürgerInnen deutlich vereinfachen.

Aktion/Projekt 2:

Die hohen Verkehrszahlen über den Brenner kommen unter anderem dadurch zustande, dass die Mautkosten auf dem Brennerkorridor günstiger sind als auf den anderen alpenquerenden Korridoren. Gemäß Untersuchungen des Landes Tirol nehmen Frächter Umwege von teilweise mehr als 100 km in Kauf, um die Alpen über den Brenner zu überqueren. Diese Untersuchungen über die Wahl der Routen, die Quantifizierung der Umwegverkehre und die Gründe der Wahl der Verkehrsrouten sollten in einem Projekt für alle alpenquerenden Korridore und mit derselben Methode durchgeführt werden.

Säule 3**Aktion/Projekt 1:**

Die Einführung einer Alpentransitbörse als regionale Antwort auf den Klimawandel: Der Verkehr verursacht den Großteil der Schadstoffe, wodurch die Grenzwerte der Luftgüte in den Gebieten entlang der Brennerachse überschritten werden. Diese Belastung könnte durch Schaffen einer Alpentransitbörse, die eine Deckelung der Fahrten in europarechtskonformer Weise vorsieht, gesenkt werden.

SPEZIFISCHE FRAGEN ZU DEN EINZELNEN SÄULEN**Säule 1****6. Was sind die größten noch bestehenden Mobilitätshindernisse für Arbeitskräfte, Studenten und Ideen in der Region?**

Innerhalb der EU als Ganzes, aber auch im Alpenraum stellt die Sprache ein großes Mobilitätshindernis dar. Hier ist auf verstärkte Sprachausbildung der Alpensprachen bereits während der Schulzeit zu achten.

Weiters ist Mobilität grundsätzlich ein Privileg gut gebildeter und alleinstehender Personen. Sobald eine Familie mit ins Spiel kommt, steigen die Mobilitätshindernisse immens an: Angefangen vom erschwerten Finden eines Arbeitsplatzes für PartnerInnen über die Kinderbetreuungsplätze und Schulplätze für die Kinder bis hin zu den öffentlichen Leistungen für Familien, welche für Familien von mobilen BürgerInnen nur erschwert zugänglich sind.

Mobilität von ArbeitnehmerInnen und StudentInnen über die Staatsgrenzen hinweg ist auch eine Frage von ausreichender Information. Durch mehr und leicht zugängliche Informationsstellen, die Auskünfte über die Voraussetzungen, Möglichkeiten und Konsequenzen des Hauptwohnsitzwechsels geben, könnten Mobilitätshindernisse abgebaut werden.

7. Was sind die größten Herausforderungen für die künftige Wettbewerbsfähigkeit des Alpenraums?

- Der Umgang mit dem Klimawandel für den alpinen Tourismus;
- Die Erhaltung der natürlichen Ressourcen/der Landschaft;
- Eine Bewusstseins-schaffung hin zu Qualität durch Regionalität;
- Der Abwanderung aus entlegenen Tälern entgegen zu wirken.

Säule 2**8. Was sind die größten Herausforderungen für den Alpenraum im Hinblick auf Konnektivität?**

Entlang der Brennerachse sehen wir nicht die Konnektivität aus verkehrstechnischer Sicht als Problem, sondern vielmehr die Belastungen, die dadurch entstehen. Aus diesem Grund ist eine differenzierte Betrachtung notwendig, da von Transitverkehr belastete Gebiete nicht mit peripheren Räumen gleichgesetzt werden können, die schlecht an die regionalen und überregionalen Zentren angebunden sind. Die Herausforderung besteht deshalb darin, diese grundsätzlich entgegenstehenden Probleme zu betrachten.

Säule 3

9. Was sind die größten Herausforderungen bei der Sicherstellung von Nachhaltigkeit im Alpenraum?

Biomasse wird oft als nachhaltige Heizform angepriesen. Der Wald hat im Alpenraum jedoch auch andere wichtige Funktionen, wie zB die Schutzfunktion vor Naturgefahren. Wenn Biomasseanlagen im Alpenraum stärker ausgebaut werden als Holz nachwachsen kann, führt dies dazu, dass Holz aus Waldgebieten außerhalb der Alpen importiert werden muss. Allein dieser Transport würde jeglicher Nachhaltigkeit zuwider laufen, da die aus dem Transport resultierende Umweltbelastung die Nachhaltigkeit von Biomasse schmälert.

ABSCHNITT 4. EUSALP KONZEPTIONIERUNG UND UMSETZUNGSGRUNDSÄTZE

1. Warum müssen Ihrer Meinung nach bestehende transnationale Kooperationsmechanismen im Alpenraum verbessert werden? Welche Kooperationshindernisse sollten durch eine makroregionale Strategie überwunden werden?

Eine makroregionale Betrachtungsweise ist in Hinblick auf die Verkehrspolitik und die unterschiedlichen Voraussetzungen auf den Alpenkorridoren notwendig. Die Problematik der Umwegverkehre wird durch die unterschiedlichen Bedingungen auf den Alpenkorridoren verursacht und muss dementsprechend auch auf dieser Ebene gelöst werden.

Im Bereich des Tourismus könnte ein Kooperationshindernis darin liegen, dass die meisten Regionen im Alpenraum mit dem gleichen „Gut“ werben und daher in unmittelbarer Konkurrenz zueinander stehen.

2. Wie sollte die Koordination der unterschiedlichen Politiken (EU, national und regional) erfolgen? Welche Governance-Strukturen sollten in der Region angestrebt werden, um die wirksamste Koordination der betroffenen Akteure sicherzustellen?

Die Koordination der Politiken sollte auf Ebene der Zusammenarbeit der Regionen erfolgen, um lokale Anliegen in der Vordergrund zu stellen. Als best-practice kann auf die Jahrzehnte lange Kooperation der Regionen innerhalb der ArgeAlp verwiesen werden.

3. Wer sind in den nächsten Jahren die wichtigsten Akteure für eine bessere Kooperation und Koordination im Alpenraum? Wer sollte die Letztverantwortung für das Erzielen von Ergebnissen im Rahmen der neuen Strategie tragen und welche sollten die wichtigsten Entscheidungsträger sein?

Die wichtigsten Akteure sind aus unserer Sicht die politischen EntscheidungsträgerInnen auf regionaler Ebene – also Bundesländer, Kantone, Provinzen bzw Regionen. Hier ist aus unserer Sicht ein größeres Problembewusstsein zu finden wobei von der Bevölkerung auch hohe Akzeptanz zu erwarten ist.

Inhaltliche Freigabe:

Rudi Kaske
Präsident

fdRdA

Werner Muhm
Direktor

fdRdA