

**SCHWERPUNKT** EU-Osterweiterung und Nachhaltigkeit

Nachhaltige Entwicklung und die Integration Polens in die Europäische Union

## Herausforderung für beide Seiten

**Im Juni letzten Jahres hat der Europäische Rat in Göteborg die Europäische Nachhaltigkeitsstrategie verabschiedet. Um der Bedeutung der Strategie für Polen gerecht zu werden, initiierte das Institut für Nachhaltige Entwicklung ein Projekt zur Meinungsbildung der Zivilgesellschaft (1). Im Folgenden werden die Ergebnisse zu den drei für die Erweiterung wichtigsten Themen Umwelt, Landwirtschaft und Verkehr vorgestellt.**

**D**ie Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch stellt für die EU und Polen eine schwierige Aufgabe dar. Bei der Umsetzung dieser Politik in den Beitrittsländern lassen sich jedoch Instrumente einsetzen, welche nicht mit hohen Ausgaben verbunden sind. Auch lassen sich Empfehlungen zu einem Wandel der EU-Fachpolitiken abgeben, wobei der Grad an Radikalität und Innovation eines solchen Wandels die Richtung, welche die zukünftige Entwicklung der Beitrittsländer nehmen wird, bestimmt. Der Verlust an biologischer Vielfalt ist ein zentrales Problem der Naturschutzpolitik, lokalen und regionalen Entwicklungspolitik und der Fachpolitiken. Mittel- und Osteuropa werden weder in der Lage sein, die Erhaltung ihrer Artenvielfalt zu finanzieren, noch negative Wirtschaftstrends aufzuhalten. Letzteres wird nur auf Initiative der weiter entwickelten Länder möglich sein.

### ► Polen als Vorbild für die Reform der EU-Agrarpolitik

Während die EU-Strategie Polen im Großen und Ganzen zugute kommt, liegt es nicht im Interesse Polens und seiner Landwirtschaft, den Agrarstrukturen der Mitgliedsstaaten zu folgen. Hier bedarf es einer unabhängigen Diskussion über die Zukunft der polnischen Landwirtschaft und der ländlichen Regionen, insbesondere im Hinblick auf die EU 15-Entscheidungen, welche sich auf die nationale ländliche Entwicklungspolitik auswirken – die bevorstehenden Reformen der Gemeinsamen Agrarpolitik.

Polen zeichnen sich unter anderem dadurch aus, dass sie sich um ihre Lebensräume kümmern – sowohl um kulturelle als auch um natürliche. So passen die Grundsätze nachhaltiger Entwicklung hier ausgezeichnet zu den durch Geschichte und Geographie geformten Gegebenheiten. Landschafts-

schutz und landwirtschaftliche Familienbetriebe sind nämlich besondere Merkmale der ländlichen Gebiete dieses Landes. Falls Polen der EU erst nach Einführung einer neuen Gemeinsamen Agrarpolitik beitreten würde, könnte die Struktur der polnischen Landwirtschaft ein Vorbild für die meisten europäischen Staaten werden. Die EU sollte daher einige ihrer Ansichten und Maßnahmen reformieren und hierfür polnische Erfahrungen nutzen, beispielsweise:

- die polnischen Kriterien für die Anerkennung biologischen Landbaus, bei denen nicht nur die Produktionsweise entscheidet, sondern ebenso der Zustand des Umfeldes, in welchem der Bauernhof produziert;
- als Fundament der Landwirtschaft die Bevorzugung des typischen polnischen Familienbetriebes gegenüber einem auf die Einstellung von Arbeitskräften angewiesenen Industriebetrieb;
- ein im Verhältnis zur Kaufkraft angemessener Umsatz des Agrarmarktes; die EU sollte daher Interventionskäufe bei Getreide reduzieren;
- die häufig kritisierte relativ hohe Beschäftigungsquote in der polnischen Landwirtschaft ist nahezu optimal; der Anteil der zurzeit in der Landwirtschaft der bisherigen Mitgliedsstaaten Beschäftigten kann für die polnische Landwirtschaft weder vor noch nach einem Beitritt Vorbildcharakter besitzen.

Folglich sollten wir zum Schutze der Umwelt und unserer selbst, unserer eigenen Arbeits- und Lebensweise, das polnische Agrarmodell fördern, welches sich auf eben diesen multifunktionalen Familienbetrieb gründet. Unserer Meinung nach erfordert eine nachhaltige, multifunktionale Entwicklung ländlicher Gebiete keine drastische Veränderung der Bauernhofgröße.

Darüber hinaus verschafft nachhaltige Entwicklung den ländlichen Regionen und ihren Einwohnern Arbeitsplätze im Umweltbereich: bei der Produktion von Rohstoffen zur energetischen Nutzung, im Tou-

risimus und durch Beteiligung an Umweltprojekten im Agrarbereich. Angesichts steigender Arbeitslosenzahlen ist dies für Polen außerordentlich bedeutsam. Die Strategie für eine nachhaltige Entwicklung der Mitgliedsstaaten und Bewerberländer sollte dabei unter das Motto „Europa ohne gentechnisch veränderte Organismen“ gestellt werden.

### ► Auseinanderfallen von Anspruch und Wirklichkeit beim Verkehr

Die Verkehrspolitik der EU ist nicht vollständig kohärent und mit nachhaltiger Entwicklung nicht unbedingt vereinbar – daher befindet sich die Verkehrspolitik in den Beitrittsländern in einer Sackgasse. Einerseits steht sie unter dem Eindruck vieler Ideen zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung, welche sich aus schlechten Erfahrungen innerhalb der EU ergeben. Letztere lassen sich am besten anhand der steigenden Kosten im Zusammenhang mit Verkehrsstaus und Unfällen illustrieren. Andererseits drängt der politische und finanzielle Druck der EU die Verkehrswirtschaft in eine Richtung, welche von der EU selbst kritisiert wird. Während der vergangenen zehn Jahre stieg die Anzahl der Kraftfahrzeuge in Polen um fast 90 Prozent. Im Spitzenjahr 1999 wurden mehr als 600.000 Neufahrzeuge gekauft. Die Regierung geht davon aus, dass das Verhältnis zwischen Personenkraftwagen und öffentlichem Nahverkehr im Jahre 2020 72 zu 28 betragen wird, im Vergleich zu 30 zu 70 im Jahre 1998 und 10 zu 90 im Jahre 1989. Die erklärte Förderung einer nachhaltigen Entwicklung im Verkehrswesen steht in vollständigem Widerspruch zur Praxis, wie die Situation in Polen veranschaulicht. Unter dem Druck der EU wurden in Polen Zoll- und Steuervergünstigungen für in der EU produzierte Fahrzeuge eingeführt. Deren Auswirkungen – auch auf die heimische Automobilindustrie – sind bestens bekannt.

So besteht eine Unvereinbarkeit zwischen dem Ziel der Einschränkung des Wechsels vom Eisenbahn- zum Straßengüterverkehr und dem „Schutz der Interessen des Straßengüterverkehrs als Wirtschaftssektor“. Die an die Beitrittsländer gerichtete Forderung, ihre Straßenbeläge auf Achslasten von 115 Kilonewton – das entspricht etwa 11,7 Tonnen – auszurichten, ist nur ein Beispiel für diese Inkonsequenz.

Der Erfahrungstransfer aus bestimmten westlichen Ländern bei der Flächennutzungsplanung offenbart die frühzeitigen Effekte der Zersiedelungsproblematik: Die Randlage von Gewerbe- und Dienstleistungszentren, praktisch ohne Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, sowie die Errichtung iso-

lierter Siedlungen ohne örtliche Dienstleister und öffentlichen Nahverkehr, weit entfernt von kontinuierlich gewachsenen Gebieten, bewirken einen Anstieg der Kraftfahrzeugnutzung.

### ► Reform der EU-Verkehrspolitik notwendig

Von daher ist es erforderlich, die an die Bewerberländer adressierte EU-Verkehrspolitik grundlegend zu revidieren, und zwar unter besonderer Berücksichtigung folgender Prämissen:

- Das Gütertransportvolumen und die Mobilität sollten langsamer steigen als das Wirtschaftswachstum – bei gleichzeitiger Förderung einer Dematerialisierung und Dezentralisierung der Produktion sowie einem Ausbau der Kommunikationsmöglichkeiten;
- Einführung von Instrumenten, um das Anwachsen des Transportaufkommens zu verlangsamen, sowie Bevorzugung technischer (Maschinen, Energieverbrauch) und regulativer (Schutz gewachsener Gebiete vor übermäßigem Verkehr und verbesserte Fahrzeugnutzung) Lösungen;
- auf Seiten des Transportsektors sollten Höchstgrenzen für Schadstoffausstoß und Ressourcenverbrauch eingeführt werden, insbesondere in Bezug auf Energie- und Flächennutzung;
- wirtschaftliche Eigenständigkeit sollte ein Ziel der Regionalplanung werden;
- Aktivitäten der Bevölkerung und der Wirtschaft sollten in städtischen Gebieten und Verkehrskorridoren konzentriert werden;
- umweltverträgliche Transportarten sind zu fördern, insbesondere sollte ein relativ hoher Transportanteil per Bahn und öffentlichem Nahverkehr aufrecht erhalten werden;

● Investitionen in neue Infrastrukturen sollten mit Bedacht geschehen; vorzuziehen wären die Modernisierung und rationellere Nutzung bestehender Infrastrukturen; dies gilt insbesondere für städtische Gebiete.

Mit dem öffentlichen Nahverkehr in Städten verhält es sich anders. Hier versucht die EU konsequent, eine bessere Nutzung bestehender Infrastrukturen zu fördern. Auch ergreift sie angemessene Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, während die Innenstädte den Fußgängern überlassen werden. Für polnische Städte wäre es von besonderer Bedeutung, die nach wie vor unterschätzte Straßenbahn als Verkehrsmittel zu fördern.

### ► Fazit

Bei dem Versuch, die Frage zu beantworten, wie sich das Ziel nachhaltige Entwicklung erreichen lässt, kamen die Projektteilnehmer zu dem Schluss, dass die Strategie Aufgaben spezifizierte, vor denen bald auch Polen stehen würde. Daher untersuchten sie die Möglichkeiten, welche es im Rahmen der polnischen Gegebenheiten erlauben,

- eine verbesserte Politikintegration zu bewirken, da nachhaltige Entwicklung das Hauptziel aller Fachpolitiken sein sollte;
- Marktreformen in die richtige Richtung zu lenken, indem Dienstleistungen und Produkte gefördert werden, welche weniger umweltschädlich sind und die Befriedigung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Bedürfnisse sicherstellen;
- in Wissenschaft und Zukunftstechnologien zu investieren, ohne dass die Gesetzgebung innovationsbremsend wäre;

● durch einen frühzeitigeren und systematischeren Dialog sowie die Stärkung des Gefühls individueller und kollektiver Verantwortung die Kommunikation und Aktivierung von Bürgern und Unternehmern zu verbessern;

● die EU-Erweiterung zu berücksichtigen und den globalen Dimensionen der EU-Entwicklung so Rechnung zu tragen, dass die Mitgliedsstaaten die Bemühungen anderer Länder – insbesondere von Entwicklungsländern – um nachhaltige Entwicklung aktiv unterstützen können.

Mit dem Projekt wurde neben einem Beitrag zur europäischen Nachhaltigkeitsdebatte zugleich ein Beitrag zum notwendigen Aufbau zivilgesellschaftlicher Strukturen in Polen geleistet.

(Übersetzung: Irene Stiebecke)

### Anmerkung

(1) Das Projekt „The Voice from Poland“ sammelte die Meinungen von Vertretern von Umweltorganisationen, Vereinen und Institutionen des öffentlichen Lebens zu den Prämissen und Maßnahmen der Europäischen Nachhaltigkeitsstrategie. Es umfasste über die vorgestellten Themen hinaus die Bereiche Bildung und Massenmedien, Energie, Klimaschutz, Sozialpolitik, Gesundheit, Konsum, Gewerkschaften und Unternehmen. Für einige Teilnehmer war es die erste Möglichkeit, an der Nachhaltigkeitsdebatte im europäischen Kontext teilzunehmen.

### Die Autoren

Krzysztof Kamieniecki ist wiss. Mitarbeiter, Andrzej Kasenberg ist Präsident des polnischen Instytut na Rzecz Ekorozwoju (Institute for Sustainable Development, INE).  
**Kontakt:** INE, Nabelaka 15 lok. 1, PL-00743 Warszawa. Tel. 0048-22-8510-402, Fax -400, E-Mail: ine@ine-isd.org.pl

## politische ökologie<sup>80</sup>

### Wasser

#### Grundrecht oder großes Geschäft

Immer häufiger steht das Süßwasser auf der Agenda der internationalen Politik: Auf dem Weltgipfel in Johannesburg war die Wasserversorgung eines der wichtigsten Themenfelder. Und 2003 nun wurde von den Vereinten Nationen zum Internationalen Jahr des Süßwassers ernannt. Denn Wasser wird knapp und seine Verfügbarkeit entscheidet über Leben und Tod, über Wohlstand und Armut, über Krieg und Kooperation. Doch Privatisierung, Kommerzialisierung und Internationalisierung des Wassersektors hat das Lebensmittel Nummer 1 zunehmend fest im Griff. Die *politische ökologie* folgt in ihrem aktuellen Heft »Wasser – Grundrecht oder großes Geschäft« den internationalen Wasserwegen.

Mit Beiträgen von T. Fritz, U. Hoering, M. Geiler, J. Heringer und vielen anderen.

Abonnement von sechs Ausgaben für Einzelpersonen: 55,00 €, Institutionen: 95,00 €, Studenten: 45,00 €, Miniabo (2 Hefte): 18,00 €, Einzel-/Doppelheft: 10,00 €/15,00 €

Erhältlich bei pan adress, Semmelweisstraße 8, D-82152 Planegg, Fon ++49/(0)89/857 09-155, Fax -131, kontakt@oekom.de



(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.