DNR-THEMENHEFT III /2012

DNR
Deutscher Naturschutzring

VORWORT
Mehr Geld für die Umwelt, weniger für Naturzerstörung
Seite 2

KLIMASCHÄDEN: HIER FÖRDERT DIE EU
Der Klimaschutz muss eine zentrale Förderpriorität der EU werden
Seite 3

KEIN GELD FÜR GIER BEI FISCH UND ACKER
Umweltschädliche Subventionen müssen abgeschafft werden
Seite 5

STECKBRIEFE
Projektbeispiele für den umweltschädlichen Einsatz von EFRE-Mitteln
Seite 7

ES GEHT AUCH ANDERS!
Zwei Beispiele für eine umweltbewusste Förderpolitik
Seite 11

KAPUTTGEFÖRDERTE NATUR?

Umweltschädliche EU-Subventionen in Deutschland

Vorwort

Mehr Geld für die Umwelt heißt auch weniger Geld für die Zerstörung natürlicher Lebensräume

LIEBE LESERINNEN UND LESER,
die politische Agenda der europäischen Hauptstädte kennt derzeit nur ein großes Thema: die europäische Währungs- und Finanzkrise. Den deutschen Ruf nach Sparsamkeit erwidern immer mehr europäische Staats- und Regierungschefs mit der Forderung nach neuen Wachstumsimpulsen für die Europäische Union. Ende Juni gab die Bundesregierung dieser Forderung nach und verständigte sich mit Frankreich, Spanien und Italien auf ein 130 Milliarden Euro schweres Wachstumspaket. Damit sollen die Konjunktur angekurbelt und neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Die zentrale Frage aber lautet: Plant die EU nur neue Autobahnen und Bettenburgen für strukturschwache Regionen oder investiert sie in einen ökologischen Strukturwandel der europäischen Wirtschaft?

Jährlich fließen über die Gemeinsame Fischereipolitik, die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) und die Regionalpolitik der EU mehrere Milliarden Euro in die Mitgliedstaaten. Ziel dieser Maßnahmen ist es, einzelne Wirtschaftsbereiche zu stützen und die strukturellen Unterschiede zwischen den europäischen Regionen auszugleichen. An vielen Stellen – insbesondere auch in Deutschland – fließt dieses Geld aber in umweltschädliche und nicht nachhaltige Projekte. Statt in den ökologischen und damit zukunftsweisenden Umbau der Gesellschaft zu investieren, werden die europäischen Fördergelder nach wie vor dazu genutzt, bestehende nicht nachhaltige Strukturen aufrechtzuhalten: Noch immer befördern hohe Subventionen für den Fischfang die Überfischung der Meere, noch immer profitiert vor allem die konventionelle statt der ökologischen Landwirtschaft von den Direktzahlungen der GAP und noch immer fließen Gelder aus den Regional- und Strukturfonds in Autobahnen oder später leerstehende Gewerbeparks. Solche umweltschädlichen Subventionen haben nicht nur negative Auswirkungen auf Ökosysteme und Umwelt, sie entpuppen sich auch schnell als ökonomisch ineffiziente Fehlinvestitionen. Die Subventionen für den Neubau von Gewerbegebieten aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) in Sachsen-Anhalt stehen beispielhaft für eine ökologisch und ökonomisch falsche Förderpolitik: Allein in den 22 von der Landesregierung als Vorranggebiete ausgewiesenen Gewerbeparks steht ein Viertel der Flächen leer. Dennoch werden immer neue Gewerbegebiete erschlossen und somit der Flächenverbrauch und die Bodenversiegelung weiter vorangetrieben.

Das vorliegende Themenheft macht diese umweltschädlichen EU-Subventionen zum Thema und zeigt, wo „finanzielle Unterstützung und regulative Instrumente […] umweltschonendes Verhalten benachteiligen", so die OECD-Definition von umweltschädlichen Subventionen. Gerade vor dem Hintergrund der derzeit laufenden Verhandlungen zum Mehrjährigen Finanzrahmen (MFF) der EU von 2014 bis 2020 und der Forderung nach einem „Greening" des EU-Budgets ist der Abbau umweltschädlicher Subventionen ein zentrales Anliegen der Umweltverbände. Denn mehr Geld für die Umwelt bedeutet auch weniger Geld für die Zerstörung natürlicher Lebensräume. Die Verhandlungsergebnisse beim MFF, bei der GAP, der Fischereipolitik und den Struktur- und Kohäsionsfonds werden die Grundlage für die siebenjährige Förderperiode 2014-2020 sein. Deshalb ist es wichtig, dass sich die Umweltverbände und die gesamte Zivilgesellschaft weiterhin aktiv für die Ökologisierung des EU-Haushalts und den Abbau der umweltschädlichen Subventionen auf der europäischen und der Bundesebene einsetzen.

Das Themenheft gibt einen Überblick über den Einsatz von EU-Fördergeldern, insbesondere aus dem Regionalentwicklungsfonds EFRE, in Deutschland und zeigt den Reformbedarf in der europäischen Regionalpolitik. Ein Artikel greift die umweltschädlichen Subventionen in der Agrar- und Fischereipolitik auf. In übersichtlichen Steckbriefen werden abschließend einzelne negative Förderbeispiele aus dem EFRE, aber auch verschiedene positive Projektbeispiele dargestellt. Denn schon jetzt werden Projekte aus dem EFRE gefördert, die den Schutz der Umwelt vorantreiben oder soziale und ökologische Notwendigkeiten mit ökonomischen Zielen verknüpfen. Die umweltfreundlichen Investitionen stehen aber in keinem Verhältnis zu den großen Fördersummen, die in umweltschädliche Infrastrukturprojekte fließen und können entstehende ökologische Schäden nicht auffangen. Dieser Förderpraxis muss in den aktuellen Verhandlungen zum Mehrjährigen Finanzrahmen ein Ende gesetzt werden!

Um das zu erreichen, muss die Politik endlich handeln. Erfahrungsgemäß braucht es dazu den engagierten Einsatz von Umweltverbänden und -initiativen. Dieses Themenheft soll ihnen als Argumentationshilfe dienen. Wir wünschen Ihnen eine gute und aufschlussreiche Lektüre!

Daniel Hiß
DNR, EU-Koordination

Klimaschäden: Hier fördert die EU

Wenn die EU ihre Ziele erreichen will, muss der Klimaschutz eine zentrale Förderpriorität werden

Mit den Regional- und Kohäsionsfonds fördert die Europäische Union jährlich regionale Programme und infrastrukturelle Großprojekte. Der Umweltschutz kommt dabei immer zu kurz, viele geförderte Projekte haben sogar eine umweltschädliche Wirkung. Deshalb muss die EU jetzt eine umwelt- und klimabewusste Regionalpolitik anstreben.
ELISABETH SCHROEDTER, MITGLIED DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

IN DER FINANZPERIODE 2007-2013 stehen dem EU-Haushalt 976 Milliarden Euro zur Verfügung – das sind 1,1 Prozent des Bruttonationaleinkommens. Der größte Haushaltsposten ist die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP). Davon gehen 330 Milliarden Euro als Direktzahlungen in die Landwirtschaft und weitere 83 Milliarden Euro fließen als Fördermittel in den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER). Den zweitgrößten Haushaltsposten machen die Kohäsionsmittel aus, insgesamt 348 Milliarden Euro. Diese werden über zwei Strukturfonds, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und den Europäischen Sozialfonds (ESF) sowie den Kohäsionsfonds an die Mitgliedstaaten weitergegeben. Dort fließen sie in regionale Förderprogramme oder infrastrukturelle Großprojekte. Das Ziel der Kohäsionspolitik ist die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts der Regionen. Vorrangig geht es dabei um Konvergenz, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung und territoriale Zusammenarbeit. Genau wie die Mittel für die Entwicklung des ländlichen Raums werden die Strukturfonds dezentral verwaltet. Einzig der winzige Budgetposten LIFE+ steht unter der Verwaltung der EU-Kommission. LIFE+ ist als gezieltes Umwelt-Förderprogramm mit gerade mal 2,14 Milliarden Euro ausgestattet.

Umweltziele? Ja, aber...

Sowohl die Struktur-und Kohäsionsfonds als auch der Fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums sind den Grundsätzen der EU-Verträge und damit auch dem Umweltschutz und der nachhaltigen Entwicklung verpflichtet (Artikel 11 des Vertrags von Lissabon). Auch in der geltenden Strukturfondsverordnung spiegelt sich das wider. Allerdings hat diese horizontale Verpflichtung zu Umweltschutz und Nachhaltigkeit keineswegs dazu geführt, dass die Mitgliedstaaten und Regionen in ihre Operationellen Programme (OPs) nur umweltfreundliche Investitionen aufgenommen hätten. Im Gegenteil wurde der Umweltschutz nur durch einzelne Förderschwerpunkte bedient.

Im Jahr 2006 hat es das EU-Parlament geschafft, der EFRE-Verordnung einige Förderprioritäten zum Umweltschutz hinzuzufügen. Zu diesem Fördermenü zählen unterstützende Infrastrukturen für Natura-2000-Gebiete, Anreize zur Energieeffizienz, der Ausbau erneuerbarer Energien und des umweltverträglichen Personenverkehrs sowie der Schutz und die Aufwertung des Naturerbes. Ob und in welchem Umfang diese Förderprioritäten in die OPs eingeflossen sind, konnten die Mitgliedstaaten und Regionen allerdings selbst entscheiden. Die meisten Mitgliedstaaten legten ihren Schwerpunkt auch weiterhin auf die klassische Infrastrukturförderung und die Subventionierung von Unternehmensinvestitionen. Nur wenige EU-Länder erfüllen bis heute das für die Strukturfonds verpflichtende Partnerschaftsprinzip derart, dass Umweltverbände in den Begleitausschüssen auf Augenhöhe mit der Verwaltung über umweltfreundlichere Programminhalte verhandeln können. Leider existiert nicht in allen Regionen eine solche Form der fairen Partnerschaft mit den Umweltverbänden.

Begleitausschüsse

Damit politische Institutionen und Verwaltungsbehörden nicht im Alleingang über die Vergabe der europäischen Fördermittel entscheiden, hat die Europäische Union das Instrument der Begleitausschüsse geschaffen. Dadurch sollen Wirtschafts- und Sozialpartner in die EU-Förderpolitik einbezogen werden. Dieses Partnerschaftsprinzip ist ein zentrales Element in den Agrar- und Strukturfonds EFRE, ELER und ESF und soll zu mehr Legitimität, größerer Transparenz, effizienterer Mittelnutzung und einer besseren Verwaltung der Fonds führen.

Die Umsetzung des Partnerschaftsprinzips und die Ausgestaltung der Begleitausschüsse unterscheidet sich in den EU-Staaten. Auch in den deutschen Bundesländern ist die Umsetzung nicht einheitlich. Die Zusammensetzung des Ausschusses, seine Aufgaben sowie die Rechte und Pflichten der Mitglieder sind in einer Geschäftsordnung festgelegt. Mecklenburg-Vorpommern gilt in der EU als gutes Beispiel bei der Umsetzung des Partnerschaftsprinzips. Das Urteil der Wirtschafts- und Sozialpartner vor Ort fällt zwar weniger positiv aus, dennoch haben sie hier im europäischen Vergleich starke Beteiligungsrechte.

[red.]

In den deutschen Bundesländern wurden von den 16,1 Milliarden Euro des EFRE lediglich 12 Prozent für Umweltschutz- und Energieprojekte ausgegeben – auch Projekte wie Hochwasserdämme und Deichbauten fallen unter diese Statistik. Verkehrsinvestitionen machten in Deutschland durchschnittlich 19 Prozent der EFRE-Mittel aus. Eine Aufschlüsselung dieser Gelder nach dem jeweils geförderten Verkehrsträger liegt noch nicht vor, ein Blick in die OPs der ostdeutschen Länder, die allein 11,4 Milliarden Euro EFRE-Gelder bekommen haben, zeigt jedoch, dass der Straßenbau dominiert.

Die Ausgestaltung des ELER

Der ELER, das Förderinstrument für die Entwicklung des ländlichen Raums, ist in vier sogenannte prioritäre Bereiche gegliedert. Während die drei ersten Förderachsen selbstständig nebeneinander stehen, wirkt der vierte Förderschwerpunkt horizontal und achsenübergreifend. Unter die Förderschwerpunkte der Achsen eins bis drei fallen die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit in Land- und Forstwirtschaft (mindestens 10 Prozent der ELER-Gelder), Agrar-Umweltmaßnahmen (mindestens 25 Prozent) sowie die Qualitätssteigerung und Diversifizierung der ländlichen Wirtschaftsstruktur (10 Prozent der Gelder). Der vierte Förderschwerpunkt, die sogenannte LEADER-Achse, ist ein methodischer Ansatz der Regionalentwicklung und dient vor allem der Umsetzung der vertikalen Achsen. Die LEADER-Methode baut auf die Einbindung der Bevölkerung vor Ort in Lokalen Aktionsgruppen (LAGs) und will so Selbstverwaltung stärken und das volle Potenzial der Regionen ausschöpfen. Die Praxis zeigt, dass viele LAGs einer intakten Umwelt in ihren Konzepten eine wichtige Rolle zuschreiben. Für den LEADER-Ansatz sind wenigstens 5 Prozent der Fördergelder vorgesehen.

Studien und Publikationen zum Thema

Umweltschädliche Subventionen sind Gegenstand einer großen Bandbreite an Studien und Aufsätzen. Hier eine Auswahl lesenswerter Publikationen:

- Kurzkonzept des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.: „Der Beitrag einer modernen Umweltpolitik zur Haushaltskonsolidierung“
  www.foes.de/pdf/Kurzkonzept_Subventionsabbau.pdf
- Greenpeace-Studie zu uwmeltschädlichen Energie-Subventionen: „Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen des Bundes“
  www.kurzlink.de/ener-subv-gp08.pdf
- Studie des Umweltbundesamts: „Umweltschädliche Subventionen in Deutschland“
  www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3659.pdf
- Bericht der Friedrich-Ebert-Stiftung: „Wege zum Abbau umweltschädlicher Subventionen“
  library.fes.de/pdf-files/wiso/08504-20111208.pdf
- Studie des Europäischen Parlaments: „EU-Subventionen für umweltschädliche und nicht nachhaltige Praktiken“
  www.ecologic.eu/de/4119

Umweltbewusste Regionalpolitik – die EU ist jetzt gefordert

Klimawandel und Zerstörung der Umwelt können die regionale Entwicklung in Europa enorm belasten. Das zeigt das Arbeitspapier „REGIONEN 2020“ der EU-Kommission über die zukünftigen Herausforderungen für die Regionen. In Gebieten mit hohem Dürrerisiko zeichnen sich beispielsweise Konflikte über die angemessene Verwendung der begrenzten Wasserressourcen ab. Aber auch Überschwemmungen, Küstenerosionen oder Wald- und Flächenbrände werden in Zukunft zunehmen. Davon sind vor allem Landwirtschaft und ländlicher Tourismus betroffen, zumal diese von Ökosystemleistungen und natürlichen Ressourcen abhängig sind.

Der Klimaschutz muss deshalb in der künftigen EU-Kohäsionspolitik eine größere Rolle spielen und zur zentralen Förderpriorität aufsteigen. Die großen Verursacher von Treibhausgasemissionen – zum Beispiel Straßenverkehr und Energieerzeugung – sind traditionelle Interventionsbereiche der EU-Kohäsionspolitik. Die Klimaziele der EU sind aber nur zu erreichen, wenn sie Bestandteil der Kohäsionspolitik werden.

Im Zeitraum 2007-2013 werden nur rund 15 Prozent der gesamten Strukturfondsmittel in Maßnahmen investiert, die der Realisierung der EU-Klimaziele und der Schaffung einer CO_2-neutralen Wirtschaft dienen. In der neuen Förderperiode 2014 bis 2020 soll und muss sich das grundlegend ändern. Klimaschutz ist eines der Ziele der Europa-2020-Strategie und wurde im Entwurf für die neue Kohäsionspolitik als ein Schwerpunkt für den Mitteleinsatz definiert. Allerdings wehren sich die Mitgliedstaaten gegen eine striktere Überprüfung und Bewertung der Leistungsfähigkeit der Programme sowie gegen die Vorgabe, 20 Prozent des EFRE für Maßnahmen zur Energieeffizienz und zu erneuerbaren Energien einzusetzen. Auch im Europäischen Parlament scheint es keine Mehrheit für einen solchen Fokus auf den Klimaschutz zu geben. In der EU fehlt bis heute eine breite Kampagne dafür, dass öffentliche Gelder nicht mehr in umweltschädliche Projekte fließen dürfen, die auf Kosten kommender Generationen knappe Ressourcen vergeuden.

Elisabeth Schroedter ist regionalpolitische Sprecherin der Grünen im EU-Parlament. Sie ist Vizepräsidentin im Arbeits- und Sozialausschuss und stellvertretendes Mitglied im Regionalausschuss.

Kontakt: Tel. +32 (0)2 / 28 45234, E-Mail: elisabeth.schroedter@europarl.europa.eu www.elisabeth-schroedter.de

Kein Geld für Gier bei Fisch und Acker

Umweltschädliche Subventionen für Fischerei und Landwirtschaft müssen abgebaut werden

Unzureichendes Subventionsdesign sowie schlechte Planung und Verwaltung führen bei europäischen Agrar- und Fischereisubventionen zu negativen Auswirkungen auf Umwelt und Menschen. Indirekt fördert die Europäische Union somit auch unerwünschte Nebeneffekte.

RUTA LANDGREBE-TRINKUNAITE UND BENJAMIN BOTELER, ECOLOGIC INSTITUTE

SEKTOREN WIE FISCHEREI und Landwirtschaft werden von der EU und ihren Mitgliedstaaten seit langer Zeit finanziell unterstützt – im Wesentlichen, um deren Wettbewerbsfähigkeit in globalisierten Zeiten zu stärken und Arbeitsplätze zu sichern. Genau diese Subventionen führen in vielen Fällen aber zu sozial oder ökologisch schädlichen Nebeneffekten. Beispielsweise fließen EU-Gelder in gesundheitsschädigende Produkte wie Tabak oder fördern Überfischung, obwohl viele Fischbestände schon außerhalb ihrer sicheren biologischen Grenzen sind. Hinzu kommt, dass von vielen dieser Subventionen oft eher politisch mächtige Gruppen profitieren als die tatsächlich Bedürftigen. Somit stellen Subventionen ein zweischneidiges politisches Instrument dar.

Die EU hat sich im Fahrplan für ein ressourcenschonendes Europa dazu bekannt, umweltschädliche Subventionen bis 2020 schrittweise abzubauen. Es muss aber noch viel getan werden, um das EU-Budget tatsächlich nachhaltig zu gestalten.

Geld für die Landwirtschaft

Das Ziel der derzeitigen europäischen Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) ist es, Landwirte mit einem Grundeinkommen zu versorgen und eine flexiblere Anpassung an die Marktnachfrage zu erlauben. Von direkten Zahlungen an die Landwirte über Sondermaßnahmen zur Marktunterstützung bis hin zu Maßnahmen zur Entwicklung des ländlichen Raums kommen in der GAP eine ganze Reihe von Mechanismen zum Einsatz. Im Zuge einer GAP-Reform im Jahr 2003 wurde die Abhängigkeit der Bereitstellung von Subventionen vom Produktionsvolumen größtenteils aufgehoben. Ziel der Reform war, bestehende Anreize zur Überproduktion und zur Intensivierung der landwirtschaftlichen Methoden zu reduzieren. Damit konnte auch ein großer Teil der umweltschädlichen Subventionen gestrichen werden.

Im Rahmen der sogenannten Cross-Compliance (Erfüllung von Umweltauflagen) wurden Umweltanforderungen in die GAP integriert. Dadurch soll gewährleistet werden, dass die finanzielle Unterstützung einen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Landwirtschaft leistet. Die positiven Auswirkungen auf Umwelt- und Tierschutz stehen jedoch in keinem Verhältnis zu der Höhe der geleisteten Zahlungen.

Trotz der GAP-Reform sind manche Subventionszahlungen auch heute noch vom Produktionsvolumen abhängig. Obwohl sie nur einen geringen Teil der Subventionen ausmachen und den Landwirten stabile Preise garantieren, bewirken sie gleichzeitig intensivierte Landwirtschaft, Monokulturen, die Nutzung ökologisch sensibler Flächen und damit hohe Umweltbelastungen.

EU-Agrarreform

Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) ist einer der größten Posten des EU-Budgets: Rund 43 Prozent des EU-Haushalts fließen in die GAP. 2011 waren es 56,9 Milliarden Euro. Auch im Finanzplan 2014-2020 wird sich daran nichts ändern. Die EU-Kommission will die GAP aber zu einem Instrument für eine „wettbewerbsfähige und nachhaltige“ Landwirtschaft machen.

Die EU-Agrarpolitik funktioniert in einem Zwei-Säulen-System. Unter die erste Säule der GAP fallen Direktzahlungen an die Landwirte, die von der Betriebsfläche abhängen, aber von der landwirtschaftlichen Erzeugung entkoppelt sind. Die zweite Säule umfasst Zahlungen für die Entwicklung des ländlichen Raums und Umweltmaßnahmen. Kern der Reform ist es, die Direktzahlungen an Umweltauflagen zu binden. [red.]

Ein Großteil der umweltschädlichen Subventionen sind Zahlungen, die auf historischen Nutzungsrechten oder in der Vergangenheit erzielten Produktionsmengen basieren. Beides führt in der Praxis dazu, dass große und intensiv betriebene landwirtschaftliche Produzenten bevorzugt und kleinere, umweltschonend arbeitende Betriebe benachteiligt werden. Darüber hinaus werden bei der Berechnung der Direktzahlungen keinerlei Umweltkriterien berücksichtigt. Das kann dazu führen, dass nachhaltig wirtschaftende Landwirte, die in der Referenzperiode ihre Produktion aus ökologischen Gründen gesenkt haben, am Ende sogar Ansprüche auf Subventionszahlungen verlieren.

Zu viele Boote, zu wenig Fisch

Auch im Fischereisektor bietet sich ein ähnliches Bild. Als Antwort auf die immensen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Herausforderungen für die europäische Fischindustrie wurde die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) ins Leben gerufen. Der Europäische Fischereifonds (EFF) ist das wichtigste Finanzierungsinstrument in diesem Sektor. Auch hier können Fischereisubventionen eine ganze Reihe von negativen Auswirkungen mit sich bringen: Einerseits senken sie die Verkaufspreise und erschaffen so zusätzliche Nachfrage nach einer Ressource, die bereits jetzt unter hohem Nutzungsdruck steht. Andererseits bieten sie unprofitablen Flotten Anreize, ihren Geschäftsbetrieb aufrechtzuerhalten oder ihren Fangerfolg noch zu steigern – und fördern so Überkapazitäten im Fischfang und weiteren Raubbau an der Ressource Fisch.

Gemeinsame Fischereipolitik der EU

Die GFP verfolgt zwei Ziele: die Förderung der europäischen Fischwirtschaft auf der einen und die Vermeidung von Überfischung auf der anderen Seite. Ein zentrales Element hierfür sind Fangquoten für die Mitgliedstaaten und für einzelne Fischarten.

Das Förderinstrument der GFP ist der Europäische Fischereifonds (EFF). Für die Förderperiode 2007-2013 stehen hier 4,3 Milliarden Euro zur Verfügung.

[red.]

Im Zuge der Reform von 2002 wurden einige der schädlichen Subventionen gestrichen, zum Beispiel die finanzielle Unterstützung beim Kauf neuer Schiffe. Die gesamte Fischfangkapazität konnte bislang aber nicht ausreichend gesenkt werden. Immer noch sind zu viele Boote auf der Jagd nach zu wenigen Fischen – subventioniert durch die EU.

Mehr als 72 Prozent der europäischen Fischbestände gelten nach Schätzungen als überfischt und 22 Prozent befinden sich sogar schon außerhalb ihrer sicheren biologischen Grenzen. Es ist deshalb höchste Zeit, die Fangquote an nachhaltigen Fangmengen auszurichten.

Das Ausmaß, mit dem Fischereisubventionen die Umwelt schädigen, hängt von vielen Faktoren ab, beispielsweise von Kontroll- und Vollzugsmechanismen. Aber auch die Art der Fischerei und der biologische Zustand der Fischbestände spielen eine große Rolle. Die EU hat es in den bisherigen Reformen nicht vermocht, diese Faktoren entsprechend aufzunehmen, und hat damit die Nachhaltigkeitsziele der GFP verfehlt.

Für einen Wandel in der Agrar- und Fischereipolitik

Was also ist zu tun? Wie können öffentliche Mittel zum Wohl von Gesellschaft und Umwelt im Sinne der Nachhaltigkeit eingesetzt werden? Sowohl die GAP als auch die GFP müssen reformiert werden, um ihre negativen, nicht nachhaltigen Auswirkungen zu beschränken.

Einfachheit, Transparenz und Gerechtigkeit in Bezug auf die Begünstigten und die verteilten Geldmengen sollten die Grundlage der GAP-Reform sein. Die derzeitige GAP stellt einen guten Anfang dar, muss aber weiter entwickelt und angemessen umgesetzt werden. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Mitteilung der Kommission „Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) bis 2020: Nahrungsmittel, natürliche Ressourcen und ländliche Gebiete – die künftigen Herausforderungen". Sie bildet die Grundlage für mögliche juristische Änderungen. 2012 folgten EU-Vorschläge zu einer GAP-Reform, die den Agrarsektor dynamischer, wettbewerbsfähiger und effektiver gestalten soll – entlang der Europa-2020-Vision von intelligentem, nachhaltigem und integrativem Wachstum.

Im Fischereisektor diskutieren EU-Kommission, Ministerrat und Parlament derzeit ein neues finanzielles Instrument zur Stärkung nachhaltiger Fischereipraxis: den Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF). Vielversprechende Ansatzpunkte für diese Reform wären die Streichung von Zahlungen, die Überkapazitäten verursachen. Also keine Subventionen mehr für Modernisierung, Treibstoffe, Betriebskosten, Verarbeitungsaktivitäten oder Preisunterstützung. Darüber hinaus sollten potenziell umweltfreundliche und den gesamten Fischereisektor begünstigende Subventionen verstärkt werden, wie zum Beispiel finanzielle Unterstützung für Überwachungs- und Kontrollsysteme, für Forschung und zum Schutz mariner Lebensräume. Erforderlich sind auch mehr Transparenz der Subventionsleistungen, eine bessere Einhaltung der Berichtspflichten der Mitgliedstaaten und der Ausschluss von Vorteilen für Fischereibetriebe, die geltendes EU-Recht verletzen.

Weiterführende Informationen:

► Dieser Artikel basiert auf der Studie „EU Subsidies for polluting and unsustainable practices": www.ecologic.eu/de/4119

Ruta Landgrebe-Trinkunaite ist Fellow beim Ecologic Institute in Berlin mit dem Schwerpunkt Agrar- und Bodenschutzpolitik der EU.

Kontakt:
Tel. +49 (0)30 / 86880-319
E-Mail: ruta.landgrebe@ecologic.eu
www.ecologic.eu

Benjamin Boteler ist Researcher beim Ecologic Institute und arbeitet zu Meeresökonomie und Meerespolitik.

Kontakt:
Tel. +49 (0)30 / 86880-162
benjamin.boteler@ecologic.eu
www.ecologic.eu

Umweltschädlicher Einsatz von EFRE-Mitteln – Projektbeispiele

Jährlich fließen Europäische Fördermittel, insbesondere aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), in umweltschädliche und nicht nachhaltige Projekte. Im Folgenden werden in übersichtlichen Steckbriefen verschiedene negative (Seite 7-10) und positive (Seite 11) Projektbeispiele aus dem EFRE dargestellt. Diese Steckbriefe sollen die Kritik am umweltschädlichen Einsatz europäischer Fördermittel veranschaulichen, zeigen aber auch alternative Wege einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Förderpolitik.

Synergiepark Lubminer Heide mit Industriehafen

Standort

Seebad Lubmin bei Greifswald, Mecklenburg-Vorpommern

Förderempfänger

Zweckverband Lubminer Heide

Stand des Projekts

Das Projekt ist abgeschlossen.

Hintergrund

Das direkt am Greifswalder Bodden gelegene Seebad Lubmin war zu DDR-Zeiten Standort des Kernkraftwerks „Bruno Leuschner". Nach der Wende wurden die Energiewerke Nord GmbH (EWN) gegründet und von der Bundesregierung mit dem Rückbau des Reaktors und der Einrichtung eines Atommüllzwischenlagers beauftragt. Statt eines umweltverträglichen Rückbaus der Industrieruine und der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands, planten EWN, Land und Kommunen den Synergiepark Lubminer Heide. Dieser ist im Bebauungsplan der Gemeinden als Industrie- und Energiestandort ausgewiesen. Um hier zukünftig unter anderem Gaskraftwerke sowie energieintensive Holz-, Glas- und Aluminiumindustrie ansiedeln zu können, wurde die ursprüngliche Fläche um 155 Hektar erweitert.

Im Zuge der Baumaßnahmen ließen die Projektträger auch den früheren Kühlwasserkanal des Kraftwerks sanieren. Dabei wurde der alte Kanal um das Fünffache vergrößert. Schließlich konnte dieser neue Kühlwasserkanal noch ein weiteres Mal ausgebaut werden: Ein sieben Meter tiefer und 107 Meter breiter Industriehafen entstand, der 2006 nachträglich genehmigt und eingeweiht wurde.

Finanzierung

Aufgrund mangelnder Transparenz in den EFRE-Förderprogrammen und in der Planung des Synergieparks Lubminer Heide sind die genauen Kosten des Projekts nicht bekannt. Aus den Förderanträgen geht allerdings hervor, dass Bundes-, Landes- und EU-Gelder zur Subventionierung des Projekts vorgesehen waren. Mindestens 20 Millionen Euro an öffentlichen Geldern – davon große Teile aus dem EFRE – flossen in der Förderperiode 2000-2006 allein in die Sanierung des alten Kühlwasserkanals.

Argumente der BefürworterInnen

- Der Synergiepark Lubminer Heide mit Hafenanschluss soll neue Investoren in die Region locken, Arbeitsplätze schaffen und Gelder in den maroden Landeshaushalt spülen.

Argumente der ProjektgegnerInnen

- Behörden und Projektträger haben nicht mit offenen Karten gespielt: Die Sanierung des Kühlwasserkanals diente von vornherein der Schaffung eines Industriehafens in unmittelbarer Nähe des Zwischenlagers Nord.
- Der Industriehafen Lubmin wurde für Atommülltransporte per Schiff aus dem AKW Obrigheim (Neckar-Odenwald-Kreis), das seit 2007 zurückgebaut wird, zum Zwischenlager Nord genutzt.
- Der Synergiepark Lubminer Heide ist aufgrund seiner schlechten Verkehrsanbindung (stillgelegte Bahnverbindung, Zugang nur über eine Bundesstraße mit mehreren Ortsdurchfahrten) nicht für die Ansiedlung von Schwerindustrie geeignet.
- Für die Erweiterung der Industriefläche wurden 55 Hektar Küstenwald gerodet. Durch den Industriehafen werden die Salzwiesen des nahegelegnen Naturschutzgebiets Peenemünder Haken geflutet.
- Die Kais und Wellenbrecher des Industriehafens ragen 590 Meter weit in die Ostsee und zerstören so den natürlichen Küstenbereich an dieser Stelle.
- Bei der Planung des Industriegebiets haben die Landesbehörden die Grenzen von FFH-Gebieten an die zukünftigen Standorte von Kraftwerken und Industrieanlagen angepasst – ein klarer Verstoß gegen EU-Recht.
- Der Industriehafen Lubmin ist der fünfte Hafen am Greifswalder Bodden, es bestanden also weder ökonomische noch touristische Notwendigkeiten für dessen Bau.

Verlegung der B7 am Regionalflughafen Kassel-Calden

Standort

Calden im nordhessischen Landkreis Kassel, rund 13 km Entfernung zur Kasseler Innenstadt

Förderempfänger

Kreisausschuss Kassel

Stand des Projekts

Während die Baumaßnahmen für den Flughafen noch bis April 2013 laufen, wurde die Verlegung der B7 bereits im Frühjahr 2011 abgeschlossen.

Hintergrund

In den 1970er Jahren wurde der Flughafen Kassel-Calden eröffnet. Wegen der schlechten Anbindung des Flughafens diente er bis zuletzt vor allem als Verkehrslandeplatz für Luftsport- und Freizeitverkehr. 2000 begann die hessische Landesregierung mit Planungen zum Ausbau von Kassel-Calden zu einem Regionalflughafen. 2005 legte sie dazu Pläne für einen Neubau rund einen Kilometer nördlich des alten Flugplatzes vor. Von dem neuen Flughafen aus sollen ab April 2013 rund 560.000 Passagiere pro Jahr Ziele in Europa erreichen können, zusätzlich ist ein jährliches Frachtaufkommen von 2.500 Tonnen anvisiert. Für den Flughafen-Neubau sind einige begleitende Infrastrukturmaßnahmen notwendig, um eine bessere Anbindung zu gewährleisten. So musste die B7 verlegt und eine Ortsumgehung von Calden gebaut werden. Die neue Start- und Landebahn hätte den alten Straßenverlauf gekreuzt.

Finanzierung

Die Gesamtkosten für den Flughafenneubau sind nach Angaben der hessischen Landesregierung von den ursprünglich veranschlagten 150 Millionen Euro auf rund 225 Millionen Euro gestiegen. Schätzungen des Bundes der Steuerzahler zufolge muss sogar mit 250 bis 275 Millionen Euro gerechnet werden. Direkte Subventionen aus dem EFRE bestehen nicht, denn die Förderung von Flughafeninvestitionen aus dem EFRE ist nur in sogenannten Konvergenzregionen, also wirtschaftlich und strukturell rückständigen Räumen, zulässig. Für begleitende Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere die verkehrliche Anbindung von Flughäfen, stehen in Hessen allerdings EFRE-Mittel zur Verfügung. Im Dezember 2009 genehmigte die EU-Kommission deshalb 2,77 Millionen Euro aus dem EFRE für die Verlegung der B7, das entspricht in etwa der Hälfte der Baukosten. Die andere Hälfte zahlt die Betreibergesellschaft Flughafen Kassel GmbH. 2011 genehmigte die EU-Kommission der Gemeinde Calden darüber hinaus weitere EFRE-Gelder in Höhe von rund 4,5 Millionen Euro für die wirtschaftliche Erschließung des Flughafens durch Gewerbegebiete und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz.

Argumente der BefürworterInnen

- Angesichts des wachsenden Luftverkehrs und ansteigender Passagierzahlen ist der Bau des Regionalflughafens sinnvoll und notwendig.
- Regionalwirtschaftliche Notwendigkeit des Flughafens: Integration Nordhessens in das europäische Luftverkehrsnetz, Verbesserung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und Standortqualität.

© *Niko Korte/pixelio*

Argumente der ProjektgegnerInnen

Aus fast allen Richtungen erhält der Regionalflughafen Gegenwind. Nicht nur Umweltverbände und Bürgerinitiativen und Grüne kritisieren den Regionalflughafen, sondern auch Fluggesellschaften sprechen sich dagegen aus.

- Der extrem klima- und umweltschädliche Luftverkehr wird gefördert, Investitionen in nachhaltige Verkehrsinfrastruktur bleiben aber aus.
- Der Flughafenausbau führt zu weiteren Lärmbelästigungen der Anwohner, zumal Kassel-Calden vor allem als Ausweichflughafen für Nachtflüge dienen könnte.
- Es gibt keine Notwendigkeit für den neuen Flughafen, da im Umkreis von 60 bis 200 Kilometern Flughäfen wie Paderborn-Lippstadt, Dortmund, Erfurt, Frankfurt am Main oder Hannover gut zu erreichen sind.

Erweiterung des Freizeitparks Tropical Islands

Standort

Dalme im Landkreis Dahme-Spreewald, Brandenburg

Förderempfänger

Tropical Islands Management GmbH
Investoren der Tropical Islands Management GmbH sind die Tajong public limited company (Malaysia/Großbritannien) und Au Leisure Investements Pte Ltd (Singapur).

Stand des Projekts

Das Projekt ist abgeschlossen.

Hintergrund

Zwischen 1998 und 2000 erbaute das Luftfahrt-Unternehmen Cargolifter in der brandenburgischen Gemeinde Halde eine Luftschiffhalle, die als Werft für den Bau von Luftschiffen dienen sollte. Die Halle gilt mit einer Länge von 360 Metern, einer Breite von 210 Metern und einer Höhe von 107 Metern als größte freitragende Halle der Welt. 2002 wurde die Cargolifter AG insolvent.

Die malaysische Tajong-Gesellschaft kaufte die Halle und ließ diese für rund 17,5 Millionen Euro umbauen: Auf rund 66.000 m² entstand der Freizeitpark Tropical Islands mit mehreren Südseestränden, einem Indoor-Regenwald sowie Restaurants und Campingplätzen. Die Temperatur in der Halle beträgt ganzjährig 26° C bei bis zu 60 Prozent Luftfeuchtigkeit, das Wasser wird auf 28° C beziehungsweise 32° C erwärmt. Im Dezember 2004 wurde das Tropical Islands eröffnet, die Besucherzahlen der Anlage blieben aber weit hinter den ursprünglichen Erwartungen der Betreiber zurück. Statt der für einen kostendeckenden Betrieb notwendigen 1,25 Millionen Besucher jährlich blieben die Zahlen in den ersten Jahren unter der Millionenmarke. Mit kostenintensiven Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen wollten die Betreiber diesem Trend entgegenwirken. Von 2006 bis 2007 entstanden so mehrere Saunalandschaften in der Halle, ein neuer Kinderbereich in einem 4000-m²-Erweiterungsbau sowie weitere Übernachtungsmöglichkeiten. Die jährliche Zahl der Übernachtungen konnte in den Folgejahren auf etwa 300.000 gesteigert werden, insgesamt blieb der jährliche Besucherschnitt aber auch nach den Umbauten unter einer Million.

© *Piak33/pixelio*

Finanzierung

Schon der Bau der Luftschiffhalle im Auftrag der Cargolifter AG wurde durch die EU mit rund 42 Millionen Euro subventioniert. In den ersten Umbau der Halle flossen Fördermittel aus dem brandenburgischen Landeshaushalt. 2006 wurde schließlich auch die Erweiterung von Tropical Islands mit EU-Geldern subventioniert: Nach Angaben von Tajong beliefen sich die Investitionen für den Umbau auf rund 23 Millionen Euro. Davon kamen 17 Millionen Euro aus den EFRE-Mitteln des Landes Brandenburg, während die Betreibergesellschaft selbst nur 6 Millionen Euro in den Um- und Ausbau investierte. Im Dezember 2006 wurden die Fördermittel für dieses Projekt freigegeben.

Argumente der BefürworterInnen

- Die Förderung des Ausbaus des Spaßbades dient der Sicherung der rund 500 Arbeitsplätze im Freizeitpark und in den Hotels und gastronomischen Betrieben der angrenzenden Gemeinden.
- Tropical Islands soll den Tourismus in Brandenburg ankurbeln und neue Gäste in den Landkreis locken.

Argumente der ProjektgegnerInnen

- Die Förderung von Tropical Islands ist ein Beispiel für die ineffiziente Nutzung von EU-Fördergeldern: Die Subventionen wurden genehmigt, obwohl das Projekt wirtschaftlich riskant ist.
- Durch die Förderung von Großprojekten wie Tropical Islands, die überhaupt nicht auf öffentliche Hilfe angewiesen sind, entzieht die Landesregierung kleinen Tourismusprojekten die Fördergelder.
- Das Spaßbad ist der größte Energieverschwender Brandenburgs: Die Gebäudehülle ist für eine Innentemperatur von 19° C ausgelegt, die Halle wird aber auf 26° C erwärmt; das bedeutet enorme Energie- und Wärmeverluste. Der Heizbedarf des Tropical Islands entspricht dem Jahresbedarf von rund 4.000 Einfamilienhäusern.

A14 zwischen Magdeburg und Schwerin

Standort

Zwischen Wolmirstedt und Colbitz im Landkreis Börde (Sachsen-Anhalt), nördlich von Magdeburg

Förderempfänger

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt

Stand des Projekts

Derzeit befindet sich nur der 7,5 Kilometer lange Autobahnabschnitt zwischen Wolmirstedt und Colbitz (bei Magdeburg) im Bau und wird aus EFRE-Mitteln des Bundes gefördert. Die übrigen Abschnitte der Autobahntrasse sind noch im Planfeststellungsverfahren. Die ursprüngliche Planung, die Lückenschließung bis Ende 2015 zu vollenden, scheint nach derzeitigem Stand unrealistisch. Erwartet wird daher ein Abschluss der Bauarbeiten frühestens im Jahr 2020.

© Dieter Schütz/pixelio

Hintergrund

Zwischen Magdeburg und Schwerin gibt es keine direkte Autobahnverbindung. Derzeit verläuft die A14 zwischen dem Autobahndreieck Nossen und Magdeburg sowie zwischen Schwerin und Wismar. Seit Mitte der 1990er Jahre gibt es Pläne für den Lückenschluss. Zwei Alternativmodelle standen zur Diskussion: Zum einen die sogenannte X-Variante, die auch der ADAC befürwortete. Hierbei verliefe die A14 von Magdeburg nach Lüneburg, während die A39 von Wolfsburg nach Schwerin ausgebaut würde. Zum zweiten die sogenannte Hosenträger-Variante als direkte Verbindung zwischen Magdeburg und Schwerin. Nachdem Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) im Wahlkampf 2002 die Nordverlängerung der A14 versprochen hatte, einigten sich die Verkehrsminister der Länder Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sowie des Bundes auf die Lückenschließung der A14 nach dem Hosenträgermodell.

Finanzierung

Das Bundesverkehrsministerium hat für den Autobahnneubau Kosten in Höhe von 775 Millionen Euro veranschlagt, die vom Bund, den Ländern und der EU getragen werden. Die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) schätzt die Baukosten allerdings auf mindestens 1,3 Milliarden Euro. Insgesamt sollen 327 Millionen Euro aus dem EFRE in den Bau der A14 fließen. Diese bereitgestellten EFRE-Mittel können aber nur eingesetzt werden, wenn die Bauarbeiten bis zum 31. Dezember 2015 abgeschlossen sind. Für den Bauabschnitt Wolmirstedt – Colbitz hat die EU-Kommission im Dezember 2011 eine Förderung in Höhe von 19,5 Millionen Euro genehmigt.

Argumente der BefürworterInnen

- Bisher ist insbesondere die Altmark nur schlecht an das Autobahnnetz angebunden, die Nordverlängerung der A14 ist daher für die Menschen in der Region unverzichtbar.
- Die zuständigen Bundes- und Landesministerien rechnen mit einer guten Auslastung der neuen Autobahn und erwarten positive regionalwirtschaftliche Effekte insbesondere für die Ostseehäfen.

Argumente der ProjektgegnerInnen

- Der Autobahnausbau ist ein verkehrs- und umweltpolitisch falsches Signal.
- Weder der Bundesverkehrswegeplan noch eine Verkehrsstudie des BUND prognostizieren ein autobahnrelevantes Verkehrsaufkommen für die Strecke.
- Das prognostizierte Verkehrsaufkommen könnte auch durch einen zweispurigen Ausbau der bestehenden Bundesstraßen bewältigt werden. Diese Alternative würde rund ein Viertel weniger kosten als der geplante Lückenschluss.
- Die Autobahntrasse durchschneidet oder beeinträchtigt 14 Natura-2000-Gebiete, darunter 12 Vorschlagsgebiete gemäß der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und zwei EU-Vogelschutzgebiete.
- Der regionalwirtschaftliche Nutzen des Projektes kann nicht nachgewiesen werden.

Beobachtungsbus „Vogelkieker“

Standort

Landkreis Stade in Niedersachsen

Förderempfänger

Verein zur Förderung von Naturerlebnissen e.V. Stade

Stand des Projekts

Das Projekt ist abgeschlossen.

Hintergrund

1994 gründete sich der Verein zur Förderung von Naturerlebnissen Stade. Die Idee hinter dem Verein: Mit Projekten wie dem „Vogelkieker-Bus“, einer Vogelbeobachtungsstation auf Rädern, soll den Menschen vor Ort die Natur des Landkreises näher gebracht werden. Der Bus fährt durch die Natur- und Vogelschutzgebiete zwischen Cuxhaven und Stade und gewährt den Mitfahrern Einblicke in die Vogelwelt der Unterelbe. In Herbst und Frühjahr finden hier zehntausende Zugvögel Rastplätze, aber auch zahlreiche Wiesen- und Wasservögel nisten und brüten an der Unterelbe. Im April 2010 wurde der alte „Vogelkieker“, ein ausrangierter Doppeldecker-Bus, gegen einen moderneren Bus ausgetauscht. Der neue Bus ist mit Ferngläsern und Vogelbestimmungskarten und zahlreichen weiteren Infomaterialien ausgestattet. Die Hauptzielgruppe des „Vogelkiekers“ sind Schulklassen und Touristengruppen.

Finanzierung

Im Rahmen des EFRE hat das Land Niedersachsen das Programm „Natur Erleben“ ausgeschrieben. Rund 12,4 Millionen Euro aus dem EFRE stehen hier vor allem für kleinere Projekte zur Verfügung. Gefördert werden zum Beispiel Maßnahmen im Zusammenhang mit Natura-2000-Gebieten oder in Gebieten mit großer Bedeutung für den Artenschutz. Der neue „Vogelkieker“-Bus wurde mit rund 180.000 Euro aus dem Fördertopf „Natur Erleben“ unterstützt, das entspricht etwa 55 Prozent der Gesamtkosten.

Best Practice, weil...

Der „Vogelkieker“ ist gut in die touristische Infrastruktur der Region integriert und leistet gleichzeitig einen Beitrag zu einem besseren Natur- und Umweltbewusstsein. Seit 1994 nutzten über 50.000 Besucher den Beobachtungsbus.

StadtLandWirtschaft Herzberge

Standort

Landschaftspark Herzberge in Berlin-Lichtenberg

Förderempfänger

Bezirksamt Lichtenberg, Amt für Umwelt und Natur

Stand des Projekts

Das Projekt läuft bis März 2013, dann sollen die Umbau- und Revitalisierungsmaßnahmen abgeschlossen sein.

Hintergrund

Rund um das evangelische Krankenhaus Königin Elisabeth Herzberge im Ostberliner Bezirk Lichtenberg erstreckt sich ein etwa 150 Hektar großes Gebiet, das unter anderem als Wirtschafts- und Wohnfläche dient. Weite Teile des Gebiets liegen allerdings seit mehr als 15 Jahren brach und werden nicht mehr genutzt. Der gesamte Standort verlor dadurch seine wirtschaftliche und wohnliche Attraktivität, viele Menschen nutzten die Brachfläche, um ihren Müll abzulagern. An anderen Stellen entstanden aber auch Feuchtbiotope. 2008 wurde daher das Projekt StadtLandWirtschaft Herzberge gestartet, um die Brachflächen unter besonderer Beachtung des Umwelt- und Naturschutzes zu revitalisieren und den BürgerInnen zugänglich zu machen. Zukünftig soll das Areal als Naherholungsgebiet für die BerlinerInnen, aber auch als landwirtschaftliche Nutzfläche, vor allem Weideflächen für Schafe, dienen. Gleichzeitig werden die bestehenden Feuchtbiotope ausgeweitet, und auch die Wasserqualität der Teiche soll verbessert werden.

Finanzierung

Das Bundesland Berlin hat ein Umweltentlastungsprogramm (UEP) eingerichtet, in das auch rund neun Prozent der EFRE-Mittel des Landes fließen. Für die Förderperiode 2007-2013 entspricht das 80,4 Millionen Euro für Umweltschutzmaßnahmen mit ökonomischen und sozialen Zielsetzungen. Das Projekt StadtLandWirtschaft Herzberge wird mit 3.066.631 Euro aus dem UEP gefördert, davon kommen neben Geldern aus dem Berliner Landeshaushalt auch 1.785.000 Euro aus dem EFRE. Damit wird die Hälfte der Gesamtkosten des Projekts aus dem europäischen Förderfonds finanziert.

Best Practice, weil...

StadtLandWirtschaft Herzberge revitalisiert eine städtische Brachfläche durch die Verbindung von Erholungsräumen, landwirtschaftlicher Nutzung und Naturschutz im Sinne ökologischer und sozialer Kriterien. Im August 2010 wurde der Landschaftspark deshalb als „Ausgewählter Ort“ im bundesweiten Wettbewerb „365 Orte im Land der Ideen“ ausgezeichnet.

Der Deutsche Naturschutzring ist der Dachverband der deutschen Natur- und Umweltschutzverbände. Ihm gehören 98 Mitgliedsverbände an, die zusammen über fünf Millionen Einzelmitglieder vertreten.

Um der wachsenden Bedeutung der EU-Umweltpolitik Rechnung zu tragen, wurde 1991 die EU-Koordination des DNR gegründet. Sie koordiniert die europaweiten Aktivitäten der deutschen Umweltverbände, stellt Kontakte mit Aktiven aus anderen europäischen Ländern her und nimmt Einfluss auf die EU-Politik. Mit Veranstaltungen, Besuchsprogrammen, Workshops und Veröffentlichungen informiert das Team die deutschen Umwelt- und Naturschutzverbände über aktuelle Entwicklungen auf der EU-Ebene. Als Mitglied des Dachverbandes Europäisches Umweltbüro (EEB) stimmt die EU-Koordination ihre Arbeit eng mit den Brüsseler Umweltverbänden ab.

Unsere Publikationen zu Schwerpunktthemen können kostenlos unter www.eu-koordination.de heruntergeladen werden.

Impressum
DNR-Themenheft III/2012
ISSN 1867-545X

Herausgeber: Deutscher Naturschutzring (DNR) e. V.,
Marienstraße 19–20, D-10117 Berlin
Tel. +49 (0)30 / 678 17 75 -82, -81, Fax -80
E-Mail: redaktion@dnr.de
www.dnr.de/publikationen, www.eu-koordination.de

Redaktion: Daniel Hiß, Antje Mensen, Juliane Grüning, Bjela Vossen, Matthias Bauer, Stefanie Langkamp

Grafik/DTP: Daniel Hiß, Juliane Grüning

Layout: Michael Chudoba

Titelfotos: ©Christian v.R./pixelio, ©Juliane Gruening, ©zaubervogel/pixelio

Druck: Pachnicke, Göttingen

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion/des Herausgebers/der Förderer wieder.

Förderhinweis: Dieses Themenheft wird finanziell vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt gefördert. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung der Rechte Dritter.

DNR
Deutscher Naturschutzring