



Liste  
Fritz.  
Tirol



Landtagsdirektion  
Eingelangt am  
12. MAI 2022  
250122

*Fi*

## DRINGLICHKEITSANTRAG

der Abg. Mag. Michael Mingler, VP<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> Sophia Kircher, Josef Edenhauser, KO-Stv. DI Hermann Kuenz, Ing. Alois Margreiter, Barbara Schwaighofer, Benedikt Lentsch, MA, KO Dominik Oberhofer, Abg. Dr.<sup>in</sup> Andrea Haselwanter-Schneider und DI<sup>in</sup> Evelyn Achhorner

betreffend **Erarbeitung der Entschließung des AdR zum nächsten Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission**

Der Landtag wolle beschließen:

**„Der Tiroler Landtag beschließt nachfolgende Stellungnahme zu den Themen des Arbeitsprogrammes 2023 der Europäischen Kommission:**

**Themenfeld 1: Halbzeitüberprüfung der Umsetzung des Grünen Deals**

### Fragen:

1. *Wo bestehen Ihres Erachtens aus der Sicht der Regionen und Städte Lücken und Schwachstellen im Arbeitsprogramm 2022 der Kommission für diesen Politikbereich?*

Die Ukraine-Krise wird die Schwerpunkte im Arbeitsprogramm wohl neu definieren und die Versorgungssicherheit, die Energieunabhängigkeit sowie Maßnahmen zur Minderung der hohen Preise für Energie für Wirtschaft und Gesellschaft in das Zentrum rücken (Stichwort Energiearmut). Darüber hinaus werden auch Maßnahmen zur Förderung jener Wirtschaftsbereiche adressiert werden, die durch Wirtschaftssanktionen bzw. Retorsionsmaßnahmen in besonderem Maß betroffen sind. Ein neuerliches Aufflammen

der Covid-Krise, insbesondere in China, könnte zu neuen Belastungen für die europäische Wirtschaft führen (Stichwort Lieferengpässe).

Zur Erreichung der ambitionierteren Klimaschutzziele werden beträchtliche öffentliche Mittel in der EU benötigt und die nationalen, regionalen und lokalen Haushalte müssen auf die Transformation ausgerichtet werden. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass Versteigerungseinnahmen von Zertifikatsverkäufen, die nicht dem Unionshaushalt zugewiesen werden, für klimabezogene Zwecke verwendet werden und hier insbesondere die finanzielle Unterstützung von Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen bedeutend ist. Die notwendige Transformation des Energiesystems kann nur mit tiefgreifenden Veränderungen erreicht werden und diese setzt eine breite Akzeptanz der Bevölkerung voraus. Die Berücksichtigung sozialer Aspekte ist daher bei der Verwirklichung der Einsparziele für Treibhausgas-Emissionen von grundlegender Bedeutung.

2. *Welche zusätzlichen Instrumente auf EU-Ebene sollten Ihrer Ansicht nach im Arbeitsprogramm 2023 entwickelt werden?*

Dem europäischen Ansatz eines gemeinsamen Handelns wird vermutlich eine Schlüsselfunktion zukommen, den die Kommission zur Rechtfertigung ihrer Aktionen bemühen wird, um sich gegen eine drohende Energiekrise zu stemmen (z.B. Taskforce für gemeinsame Gaseinkäufe auf EU-Ebene). Dem AdR und den in der CALRE zusammengeschlossenen Regionen muss es aber auch ein Anliegen sein, in Wahrung des Subsidiaritätsgrundsatzes auf ihre Zuständigkeiten in legislativer Hinsicht zu verweisen und ihrerseits durch begleitende gesetzgeberische Akte die Aktivitäten der Europäischen Union zu ergänzen.

3. *Wie würden Sie die konkreten Auswirkungen dieses Politikbereichs (und der vorgeschlagenen politischen Initiativen der EU) aus der Perspektive Ihrer Region beschreiben und welche Parameter würden Sie ansetzen, um eine objektive Bewertung der Vorschläge vorzunehmen?*
4. *Wie können eine bessere Voraussicht, Krisenvorsorge und -reaktion auf lokaler/regionaler Ebene in diesem Politikbereich erreicht werden?*
5. *Was steht einer wirksamen Umsetzung der EU-Politik in diesem Bereich auf regionaler Ebene im Wege?*

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Ziele der EU zu übernehmen und die notwendigen Rechtsvorschriften zu erlassen, um eine rechtzeitige und vollständige Umsetzung des Unionsrechts sicherzustellen, was angesichts der Vielzahl von Revisionen zu geltenden Richtlinien und neuen Richtlinien eine große Herausforderung darstellt. Auch sind die Mitgliedstaaten gefordert, nach Maßgabe der Governance Verordnung ihre Strategien zur Klima- und Energiepolitik zu adaptieren und regelmäßig Bericht zu erstatten, was mit einem nicht unerheblichen Aufwand verbunden ist. All dies wird überlagert durch die Auswirkungen der Pandemie und neuerdings durch die Folgen des Krieges in der Ukraine.

6. *Welche Folgemaßnahmen zu den im Arbeitsprogramm 2022 der Kommission enthaltenen Vorschlägen würden Sie vorschlagen?*

Die Ukraine Krise hat die Verwundbarkeit der europäischen Energieversorgung eindrücklich vor Augen geführt. Die Abhängigkeit von Erdöl und fossilem Gas ist in den letzten 30 Jahren

weiter angestiegen und erreichte 2019 mit 60,6 % den höchsten Wert, zum Vergleich 2000 betrug der Anteil importierter Energie noch 56 %. Zudem zeichnet sich kurzfristig auch kein realistisches Szenario ab, Erdgas durch andere Energieträger im erforderlichen Ausmaß zu substituieren. Die Energieabhängigkeit schränkt zudem den Handlungsspielraum Europas gegenüber Russland erheblich ein. Gleichzeitig steigen die Energiepreise und belasten die Gesellschaft und Wirtschaft.

Um Europa unabhängiger von fossilen Energieimporten zu machen, ist neben der Steigerung der Energieeffizienz der Ausbau erneuerbarer Energieträger unabdingbar und deutlich zu beschleunigen. Die Ausgangslage für eine zukunftsorientierte, nachhaltige Ausrichtung der Energieversorgung ist in den Mitgliedstaaten und somit in den in der CALRE-vertretenen Regionen unterschiedlich, und ist in den weiteren Überlegungen der Europäischen Kommission im Sinne des Artikel 194 Abs. 2 AEUV zu berücksichtigen. **Es gilt, die regionalen Stärken zu nutzen und den Ausbau zu forcieren.** Damit dies gelingen kann, sind die Rahmenbedingungen zu verbessern. Der Ausbau erneuerbarer Energieträger wird häufig von Interessenkollisionen begleitet, die die Umsetzung eines Projektes behindern, verzögern oder gar unmöglich machen. Projekte, die der Versorgungssicherheit dienen und den Klimaschutz fördern, können anderen öffentlichen Interessen wie etwa jenen des Landschafts- oder Naturschutzes oder der Gewässerökologie zuwiderlaufen. Dabei sind Maßnahmen, die dem Klimaschutz unterstützen gleichzeitig auch der beste Schutz für Biodiversität und Natur. **Um diesen gordischen Knoten zu lösen, wäre es zielführend, im einschlägigen Sekundärrecht dem Interesse der Versorgungssicherheit und dem Klimaschutz (Dekarbonisierung) ein übergeordnetes öffentliches Interesse zuzuerkennen,** ohne jedoch auf den hohen Standard des Umweltschutzes verzichten zu müssen. Im Rahmen der Interessenabwägung, die europäische und nationale Rechtsvorschriften im Fall kollidierender Interessen regelmäßig vorsehen, könnte durch die Einräumung eines übergeordneten öffentlichen Interesses die Umsetzung von Projekten zum Ausbau erneuerbarer Energie erheblich beschleunigt und vereinfacht werden. Dies trifft auf Projekte der Windkraft, der Photovoltaik ebenso zu wie für Wasserkraftwerke und den dringlichen Ausbau des europäischen Stromnetzes. Im Zuge der anstehenden Revision der Erneuerbaren Richtlinie wäre es daher wünschenswert, dieses übergeordnete öffentliche Interesse für den Ausbau der Erneuerbaren Energiequellen zu verankern.

7. *Welche konkreten Beiträge plant Ihre Region zur Entwicklung und Umsetzung der EU-Politik in diesem Bereich, und wie könnten diese Beiträge mit gemeinsamen Maßnahmen mit anderen subnationalen Akteuren auf EU-Ebene, insbesondere in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Ausschuss der Regionen, verknüpft werden?*
8. *Weitere Anmerkungen Ihrer Region:*

Mit Sorge verfolgen die Regionen hingegen die aktuellen Bestrebungen der Europäischen Union im Rahmen der Taxonomie in Bezug auf die Nutzung von Kernenergie und Gas auch wenn diese nur als Brückentechnologie dienen sollen. Die Ausrichtung eines Instruments, das maßgeblich für die Finanzierung neuer, nachhaltiger Infrastrukturen dienen soll, weist in eine falsche Richtung und steht im Widerspruch zu den Bemühungen der Regionen in Bezug auf die Nachhaltigkeit und die Verantwortung gegenüber künftigen Generationen.

Angemerkt werden muss an dieser Stelle auch, dass für die Republik Österreich die derzeitige Effort-Sharing-Verordnung bis zum Jahr 2030 eine Reduktion der Treibhausgas-Emissionen (außerhalb des Emissionshandels) um 36 Prozent gegenüber dem Jahr 2005 vorsieht. Dieses Ziel ist allerdings nicht mit dem aktualisierten 2030-Ziel von einer EU-weiten Treibhausgas-Minderung um netto mindestens 55 Prozent vereinbar und soll nach einem aktuellen Vorschlag auf 48 Prozent gegenüber dem Jahr 2005 erhöht werden. Die Anpassung der Reduktionsverpflichtungen der Mitgliedsstaaten an die neuen Zielsetzungen der Europäischen Union muss möglichst rasch erfolgen.

**Fragen:**

1. *Wo bestehen Ihres Erachtens aus Sicht der Regionen und Städte die Lücken und Schwachstellen im Arbeitsprogramm 2022 der Kommission mit Blick auf die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr und den Umbau der Automobilindustrie?*

Die Kommission hat im Dezember 2021 das zweite Paket von Vorschlägen zur Unterstützung des Übergangs zu einem saubereren und umweltfreundlicheren Verkehr präsentiert. Im Mittelpunkt stehen folgende Vorschläge:

- Verordnung über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes: Ziel ist es, bestehende verkehrliche Lücken zu schließen, multimodale Mobilität zu fördern sowie den Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe zu unterstützen.
- Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme (IVS): Die Kommission möchte den Straßenverkehr durch den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS) sicherer, effizienter und umweltfreundlicher gestalten. Dabei sollen Fahrzeug- und Infrastruktursysteme miteinander kooperieren und mit anderen Verkehrsträgern vernetzt werden.
- Mitteilung zum neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität: Die Kommission möchte mit Städten und Regionen eine nachhaltige und intelligente städtische Mobilität weiterentwickeln. Effiziente öffentliche Verkehrssysteme und aktive Mobilitätslösungen wie der Fußgänger- und Radverkehr sollen zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten beitragen. Gleichzeitig wird eine gute Anbindung des Umlands an die Städte und eine möglichst emissionsfreie Stadtlogistik berücksichtigt.
- Aktionsplan zur Förderung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs: Die Kommission möchte den grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr in der EU fördern.

Schwachstellen entstehen, wenn die Logik „**Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verbessern**“ nicht angewandt wird und man sich z.B. lediglich auf die Änderung der Antriebstechnologie fokussiert. Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf ökologischere Verkehrsmittel (z.B. Bahn) sind immer mit zu betrachten.

Zudem ist sicher zu stellen, dass auch immer sämtliche Verkehrsarten mitgedacht werden. So sind sowohl **aktive Verkehre** (insb. Fuß- und Radverkehr), der **öffentliche Verkehr** und nicht zuletzt **der Güterverkehr** in den einschlägigen Vorschriften und deren Auswirkungen zu berücksichtigen. Der AdR soll sich daher auch dafür einsetzen, dass die EU beispielhaft den Ausbau und die Dekarbonisierung des Öffentlichen Verkehrs begleitet und unterstützt, zudem die Verkehrsverlagerung.

Eine Schwachstelle im Arbeitsprogramm besteht unseres Erachtens zudem in die fehlende einheitliche Methodologie bei der Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr. Hier gibt es keine einheitliche Berechnung welche auch den Lebenszyklus des Fahrzeuges und nicht nur die Messung am Auspuff beinhaltet. Zudem fehlt eine Rohstoffstrategie auf Europäischer Ebene für eine ökologische und klimafreundliche Produktion von Batterien, Motoren, Treibstoffen und auch Wasserstoff.

2. *Welche zusätzlichen Instrumente auf EU-Ebene sollten Ihrer Ansicht nach im Arbeitsprogramm 2023 entwickelt werden?*

Die zuletzt drastisch gestiegenen Energiepreise fossiler Energien zeigen uns, dass künftig auch ein starker Fokus auf **Energieeffizienz und schnelle Transformation** gelegt werden muss. Daher sind einerseits bei allen vorliegenden technischen Alternativen immer die möglichst **effizientesten Einsatzmöglichkeiten für die kostbare erneuerbare Energie** im Verkehrssektor zu verfolgen. Dafür sind die entsprechenden Instrumente zu schaffen, um auf die geänderten Umstände der letzten Wochen zu reagieren. Andererseits sind Technologien anhand Ihrer **aktuellen technischen Verfügbarkeit** zu reihen und schnellstmöglich breit auszurollen, um die Transformation zu beschleunigen.

Es wäre zudem ein Modell zur Berechnung von CO<sub>2</sub> Ausstoß über die gesamte Lebensdauer eines Produktes zu entwickeln. Dies hätte nicht nur für den Verkehrsbereich, sondern auch für den Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM, eine enorme Bedeutung.

3. *Wie würden Sie die konkreten Auswirkungen dieses Politikbereichs (und der vorgeschlagenen politischen Initiativen der EU) aus der Perspektive Ihrer Region beschreiben und welche Parameter würden Sie ansetzen, um eine objektive Bewertung der Vorschläge vorzunehmen?*

Die Auswirkungen dieses Politikbereiches sind für unsere Region massiv. Der Güterverkehr auf der Straße belastet die Einwohner\*innen in Tirol extrem und schränkt die Lebensqualität deutlich ein.

Folgende Parameter sind im Zuge einer objektiven Bewertung der Vorschläge anzuwenden.

Hierarchie:

1. Verkehr vermeiden
2. Verkehr verlagern
3. Verkehr verbessern

Berücksichtigung aller Verkehrsarten:

1. Fuß- und Radverkehr
2. Öffentlicher Verkehr
3. Güterverkehr
4. Individualverkehr

Berücksichtigung aller Regionen:

Die fehlende gesamteuropäische Ausgestaltung (viel zu wenig Harmonisierung auf der Schiene, etc.) belastet die Regionen Europas massiv.

Eine regionenspezifische Folgeabschätzung der verkehrspolitischen Green Deal Maßnahmen würde seitens Tirols befürwortet werden. Diese könnte eine Grundlage für eine objektive Bewertung der Maßnahmen auf Regionsebene ermöglichen.

4. *Wie können eine bessere Voraussicht, Krisenvorsorge und -reaktion auf lokaler/regionaler Ebene in diesem Politikbereich erreicht werden?*

In den Regionen sind energieeffiziente und resiliente Verkehrssysteme zu schaffen, die robust sind gegenüber Krisen von außen.

5. *Was steht einer wirksamen Umsetzung der EU-Politik in diesem Bereich auf regionaler Ebene entgegen, insbesondere in Bezug auf den Aufbau eines Tankstellennetzes für alternative Kraftstoffe und der Ladeinfrastruktur?*

Fit for 55 ist noch nicht fertig. Für die weiteren Verhandlungen befürworten wir eine Einbindung der Regionen in die Verhandlungen. (So wie dies z.B. in Form der Stellungnahme des AdR zur Alternative Fuels Infrastructure Directive erfolgt ist). Eine Einbindung und Einladung des jeweiligen AdR Berichterstatters bei den Trilogen wird vorgeschlagen.

In Bezug auf das Lade- und Tankstellennetz ist ein bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur und für alternative Kraftstoffe und sowohl für die regionale als auch für die überregionale Versorgung erforderlich. Um die begrenzten finanziellen Mittel bestmöglich einzusetzen bedarf es eines gezielten Ausbaus der Einrichtungen für die jeweils energieeffizientesten Anwendungen.

6. *Welche Folgemaßnahmen zu den im Arbeitsprogramm 2022 der Kommission enthaltenen Vorschlägen würden Sie vorschlagen?*

Eine Einbindung der Regionen in die laufenden Verhandlungen zu den TEN-V.

7. *Welche konkreten Beiträge plant Ihre Region zur Entwicklung und Umsetzung der EU-Politik in diesem Bereich, und wie könnten diese Beiträge mit gemeinsamen Maßnahmen mit anderen subnationalen Akteuren auf EU-Ebene, insbesondere in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Ausschuss der Regionen, verknüpft werden?*

In Bezug auf die thematisierte Dekarbonisierung und Energieeffizienz hat das Land Tirol folgende Initiativen gesetzt:

- Erstellung und Umsetzung der ÖV Dekarbonisierungsstrategie: Durch den Einsatz von alternativen Antrieben im öffentlichen Verkehr (ÖV) wird die Energieeffizienz erhöht und die Emission klimaschädlicher Gase deutlich verringert. Bei der Umstellung stehen die Regionen vor großen organisatorischen und finanziellen Herausforderungen. Daher bitten wir den AdR die Anliegen der Regionen zu bündeln und aktiv zu kommunizieren.
- Förderung intermodaler Schnittstellen im Güterverkehr: Dadurch wird die Verlagerung des Gütertransportes auf die energieeffizientere (und weitestgehend emissionsfreie) Bahn unterstützt. Da solche intermodalen Schnittstellen sowohl am Beginn als auch am Ende des Schienentransportes erforderlich sind, bitten wir den AdR die Schaffung von intermodalen Schnittstellen aktiv zu fördern und zu fordern.

8. *Was sind die Schlüsselemente für einen gerechten Übergang für Regionen, die von der Automobil- und der Zulieferindustrie abhängig sind?*

Schlüsselemente sind eine neutrale Betrachtung von CO<sub>2</sub> und keine Festlegung auf eine einzige Technologie unter der Berücksichtigung des Fokus auf Energieeffizienz, zudem die Wettbewerbsfähigkeit im Europäischen Binnenmarkt und darüber hinaus keine zusätzliche Bürokratie für KMUs.

Beschleunigung der Verfahrensdauern beim Bau von erneuerbaren Energien-Anlagen und dadurch Schaffung von neuen grünen Jobs in Europa. Ein möglicher Ansatz wäre wie oben beschrieben der Weg, **im einschlägigen Sekundärrecht dem Interesse der Versorgungssicherheit und dem Klimaschutz (Dekarbonisierung) ein**

**übergeordnetes öffentliches Interesse zuzuerkennen**, ohne jedoch auf den hohen Standard des Umweltschutzes verzichten zu müssen

Die europäischen Gesetzgeber sollen zudem zeitnahe klare gesetzliche Vorgaben beschließen, mit dem Ziel den öffentlichen Verkehr, den Güterverkehr als auch den motorisierten Individualverkehr erfolgreich zu dekarbonisieren und somit von fossilen Energien unabhängig und die Schiene wettbewerbsfähiger zu machen.

9. *Der Umbau der Automobilindustrie erfordert einen EU-weiten Rahmen, um dem Umschulungs- und Weiterbildungsbedarf von Arbeitnehmern Rechnung zu tragen. Ist in Ihrer Region ein sozialer Dialog über Kompetenzen und Beschäftigung mit allen einschlägigen Akteuren vorgesehen, um die Region und ihre Unternehmen auf die Vermittlung der entsprechenden Kompetenzen vorzubereiten und den künftigen Bedarf zu antizipieren, um Wettbewerbsfähigkeit und Innovation zu gewährleisten?*

*Verkürzt lautet die Frage: Wie können wir Wettbewerbsfähigkeit und Innovation gewährleisten? Siehe Antwort bei 8) und: mehrere (CO2 arme/freie) Technologien im Verkehrsbereich zu haben sorgt für Wettbewerb und damit für bessere und leistbare Mobilität der Bürger\*innen in den Regionen Europas.*

10. *Weitere Anmerkungen Ihrer Region:*

Fast unser gesamtes derzeitiges Verkehrssystem basiert auf fossilen Treibstoffen. Der Mobilitätswende kommt daher bei der Umsetzung der Klimaziele eine zentrale Rolle zu. Zudem haben uns die letzten Wochen eindrücklich vor Augen geführt, wie groß die Abhängigkeit unserer Länder und Regionen von Energielieferanten außerhalb der EU ist. Es besteht hier also ein besonders großer Handlungsdruck. Eine Mobilitätswende sowie massive Energieeffizienzsteigerungen sind daher anzustreben.

- Ganzheitliche Mobilitätswende: Die klimaschädlichen Auswirkungen des Verkehrs müssen in sehr kurzer Zeit deutlich reduziert werden. Hierzu verfolgt das Land Tirol einen übergeordneten und hierarchischen Ansatz (siehe Nachhaltigkeits- und Klimastrategie), der auf den Grundsätzen **Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verbessern** basiert. Im Zentrum stehen Mobilitäts- und Standortplanungen, die Verkehr gar nicht erst erzeugen, die verstärkte Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fahrrad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr) sowie der Umstieg auf umweltschonende Antriebsarten (Dekarbonisierung von Öffentlichen Verkehr, Güterverkehr und MIV). Einzelmaßnahmen, wie die im Anschreiben thematisierte Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs, sind in diese ganzheitliche Betrachtung einzubetten.

- Energieeffizienz und Energieunabhängigkeit: Zudem verfolgt das Land Tirol konsequent das Ziel, unabhängig von fossilen Energieträgern zu werden. Die nächsten Generationen sollen künftig in der Lage sein, ihren gesamten Energiebedarf aus heimischen, erneuerbaren Ressourcen klimaschonend zu decken (Strategie „Tirol 2050“). Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn sorgsam mit Energie umgegangen wird und künftige **Technologieentscheidungen vor dem Hintergrund der Energieeffizienz** sowohl in der Herstellung der Verkehrsmittel, als auch bei der Antriebswahl getroffen werden. Nur so können sich die Regionen möglichst unabhängig von externen Energielieferanten machen.

Die Mobilitätswende wie auch Maßnahmen hin zur Energieunabhängigkeit werden dabei nicht nur tiefgreifende Auswirkungen auf Automobilregionen, sondern auf die Gesamtheit der Regionen haben. So sind neben Maßnahmen im MIV die Fuß- und Radwegenetze zu

attraktiveren, der öffentliche Verkehr (Bus und Bahn) zu dekarbonisieren und der Güterverkehr künftig umweltschonend abzuwickeln.

Deshalb muss auch der Einheitliche Europäische Eisenbahnraum mit Nachdruck bis 2030 finalisiert werden. Dazu braucht es die Stärkung der TEN-T Netze, die wiederum für einen starken Binnenmarkt wichtig sind. Die Verlagerung auf die Schiene ist nur erfolgreich, wenn die Schiene ihr Potential voll ausschöpft, dazu benötigt es dringend die Harmonisierung der einzelstaatlichen Sondervorschriften im Eisenbahnwesen.

Die anstehenden Transformationen sind durch die Europäische Union für alle Regionen effektiv zu gestalten, finanziell zu unterstützen und nicht zuletzt sozialpolitisch zu begleiten. Eine Konzentration auf „Automobilregionen“, wie in dem übermittelten Papier vorgeschlagen erscheint vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll.

Auf die Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie und das Maßnahmenprogramm wird verwiesen.

Themenfeld: <b>Jugendpolitik</b>
----------------------------------

**Fragen:**

1. *Wo bestehen Ihres Erachtens aus der Sicht der Regionen und Städte Lücken und Schwachstellen im Arbeitsprogramm 2022 der Kommission für diesen Politikbereich?*
2. *Welche zusätzlichen Instrumente auf EU-Ebene sollten Ihrer Ansicht nach im Arbeitsprogramm 2023 entwickelt werden, um die durchgängige Berücksichtigung der Jugend, ihre Mobilität, Beschäftigung und Teilhabe am gesellschaftlichen und politischen Leben zu fördern?*
3. *Wie würden Sie die konkreten Auswirkungen der EU-Jugendpolitik (und der vorgeschlagenen politischen Initiativen der EU) aus der Perspektive Ihrer Region beschreiben und welche Parameter würden Sie ansetzen, um eine objektive Bewertung der Vorschläge vorzunehmen?*
4. *Wie könnte das Europäische Jahr der Jugend 2022 zum Wohlergehen junger Menschen und zu ihrer Teilhabe am gesellschaftlichen und politischen Leben in Ihrer Region beitragen?*
5. *Hat Ihre Region in jüngster Zeit Maßnahmen ergriffen, um die Teilhabe junger Menschen am gesellschaftlichen und politischen Leben oder an der formellen oder informellen Beschlussfassung zu stärken?*

Das SchülerInnenparlament wurde im Frühjahr 2020 in der Geschäftsordnung des Tiroler Landtages gesetzlich verankert. Dadurch wurde die Mitbestimmung und Teilhabe junger Menschen gestärkt.

In Tirol ist ein Jugendbeirat eingerichtet, der 4x/Jahr tagt und unterschiedlichste Interessen und Anliegen direkt beim für Jugendangelegenheiten zuständigen Regierungsmitglied deponieren kann.

6. *Konnte die Jugendarbeitslosigkeit in Ihrer Region durch die Europäische Jugendgarantie verringert werden? Was wären bewährte Verfahren und wo liegen die Schwachstellen?*

Die Europäische Jugendgarantie hat nur Länder mit einer hohen Jugendarbeitslosigkeit betroffen. Österreich war hier nicht dabei.

7. *Wie könnten die Regionen und Kommunen die durchgängige Berücksichtigung junger Menschen in ihrer Politikgestaltung stärken?*

Hier erging aktuell ein Schreiben über das Merkblatt für Gemeinden über die Möglichkeiten der Partizipation von Jugendlichen in der Gemeindepolitik.

8. *Was könnten Regionen und Städte tun, damit junge Menschen besser über die europäischen Werte, die EU an sich und ihre Funktionsweise informiert sind?*

Hier haben wir den Verein InfoEck der Generationen, der auch Außenstellen in Imst und Wörgl hat, und Jugendlichen für unterschiedlichste Europäische Projekte mit Beratung und Info zur Seite steht.

9. *Haben Sie Vorschläge dazu, wie das Programm ALMA konzipiert und umgesetzt werden sollte, um den regionalen und lokalen Unterschieden mit Blick auf NEET-Jugendliche Rechnung zu tragen?*

10. *Inwiefern könnten weitere Fortschritten bei den EU-Initiativen zur Beschäftigung und Mobilität junger Menschen Ihrer Region zugutekommen?*

11. *Wie können eine bessere Voraussicht, Krisenvorsorge und -reaktion auf lokaler/regionaler Ebene in diesem Politikbereich erreicht werden?*

12. *Was steht einer wirksamen Umsetzung der EU-Politik in diesem Bereich auf regionaler Ebene im Wege?*

13. *Welche Folgemaßnahmen zu den im Arbeitsprogramm 2022 der Kommission enthaltenen Vorschlägen würden Sie vorschlagen?*

Die Europäische Jugendstrategie findet Einfluss in der Tiroler Jugendstrategie. In diese Strategie werden auch die Nachbarländer Vorarlberg und Südtirol eingebunden.

Die außerschulische Jugendarbeit des Landes Tirols findet auf mehreren Ebenen statt und umfasst im Wesentlichen die offene, mobile und verbandliche Jugendarbeit. Der Tiroler Landtag hat beschlossen, die außerschulische Jugendarbeit durch eine Jugendstrategie Tirol (2022 – 2030) zu forcieren und Ressourcen zu bündeln. Das Land Tirol unterstützt mit zahlreichen Angeboten und Maßnahmen auf Basis des Jugendgesetzes und der entsprechenden Förderrichtlinien. Für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung und Setzung von zukunftsorientierten Akzenten soll eine umfassende Jugendstrategie bis zum Jahr 2030 für die außerschulische Jugendarbeit unter Einbeziehung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen sowie relevanten Stakeholdern erstellt werden.

Alle 2 Jahre findet im Vorfeld der öst. Jugendreferentenkonferenz eine Jugendkonferenz statt, bei welcher die Jugendlichen im Anschluss ihre Interessen und Anliegen der Politik präsentieren können.

14. Welche konkreten Beiträge plant Ihre Region für die Entwicklung und Umsetzung der EU-Politik in diesem Bereich, und wie könnten diese Beiträge mit gemeinsamen Maßnahmen mit anderen subnationalen Akteuren auf EU-Ebene, insbesondere in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Ausschuss der Regionen, verknüpft werden?

15. Weitere Anmerkungen Ihrer Region:

Im Jahr 2020 hat eine **Euregio-Studie** mit über 6.300 14 bis 16-Jährigen zum Thema „Lebenswelten Jugendlicher in der Europaregion“ stattgefunden. Die Ergebnisse wurden unlängst veröffentlicht.

Befragt wurden die Jugendlichen zu ihren individuellen Einstellungen, ihren jeweils eigenen Haltungen und Meinungen zu sieben zentralen gesellschaftsrelevanten Themenfeldern. Diese umfassten neben Schule, Freizeitbeschäftigung oder Sport auch deren Wertevorstellungen, ihre Zukunftsaussichten oder religiöse Anschauungen. Die Studie wurde im Rahmen eines gemeinsamen Schwerpunktprojekts der Tiroler Euregio-Präsidenschaft mit den pädagogischen Hochschulen in Tirol, dem Südtiroler Landesinstitut für Statistik (ASTAT) und der Bildungsdirektion des Trentino ausgearbeitet. Insgesamt wirkten 19 AutorInnen aus allen drei Landesteilen der Euregio sowie Österreich und Deutschland mit.

Knapp die Hälfte der Jugendlichen in der Euregio ist sehr bzw. ziemlich **zufrieden mit der in ihrem Land gelebten Demokratie**. Ein wichtiger Ort der Demokratieerziehung ist die Schule. Unter den Jugendlichen in der Euregio besteht ein hoher Grad an politischer Mitwirkungsbereitschaft im schulischen Kontext. Schule wird ganz klar als Ort wahrgenommen, an dem demokratische Werte gelten und vermittelt werden.

In ihrem unmittelbaren sozialen Umfeld, der Schule, fühlen sich die befragten Jugendlichen offenbar wohl: 80 Prozent geben an, gute Freunde in der Schule zu haben und nur sieben Prozent haben das Gefühl in den Pausen nicht integriert zu sein. Somit ist die **Offenheit in sozialen Fragen auffällig**. Die Jugendlichen haben ihrer eigenen Einschätzung nach kaum Berührungängste gegenüber Menschen mit Behinderung und 85 Prozent stimmen der Aussage eher zu, dass im Zusammenleben von Menschen unterschiedlicher Kulturen jede und jeder profitieren könne. 69 Prozent der 14-16-Jährigen stimmten eher oder ganz der Frage zu, dass man Flüchtlingen helfen und diese im eigenen Land willkommen heißen sollte.

38 Prozent der Jugendlichen gaben an, oft oder häufig über den **Sinn des Lebens** nachzudenken, die religiöse Überzeugung schien dabei eher weniger eine Rolle zu spielen. Auffällig sei, dass sich 16 Prozent der Jugendlichen als (eher) religiös bezeichneten, jedoch 30 Prozent angeben, an Gott zu glauben.

Hinsichtlich der **allgemeinen Gesundheitswahrnehmung** der in der Studie befragten 14- bis 16-Jährigen ist die Situation überwiegend positiv. Fast ein Drittel der Befragten beschrieb den eigenen Gesundheitszustand sogar als ausgezeichnet. Die Gesundheit wurde von fast keinem der Befragten als schlecht wahrgenommen. Dies könnte damit zusammenhängen, dass Sport für 69 Prozent der Buben und 55 Prozent der Mädchen zu den oft ausgeführten Freizeitaktivitäten gehört. Pro Tag haben 14- bis 16-Jährige zwischen drei und sechs Stunden Freizeit. Diese verbringen über 80 Prozent der Jugendlichen oft im Internet, wobei soziale Netzwerke und damit der Kontakt zu FreundInnen eine wichtige Rolle spielen. Nur etwa ein Viertel der Jugendlichen engagiert sich hingegen oft in einem Verein oder gibt an, in seiner Freizeit an Projekten mitzuwirken.

**Link für die Broschüre:**  
[https://www.europaregion.info/fileadmin/bilder/Euregio/2 Projekte/Bildung und Forschung/220323 Lebenswelten Jugendliche DE digital.pdf](https://www.europaregion.info/fileadmin/bilder/Euregio/2_Projekte/Bildung_und_Forschung/220323_Lebenswelten_Jugendliche_DE_digital.pdf)

Die Pandemie hat das insbesondere auch das Leben der jungen Menschen vielseitig auf den Kopf gestellt. Der Tiroler Landtag hat sich daher im Herbst 2021 dafür ausgesprochen, dass das Land Tirol gemeinsam mit den benachbarten Regionen eine neue Jugendstrategie erarbeitet. Diese zielt darauf ab, dass jungen Menschen in diesem Land / Regionen neue Perspektiven aufgezeigt werden.

**Weiters ersucht der Tiroler Landtag die Landtagspräsidentin, diese Stellungnahme an die zuständigen europäischen Institutionen weiterzuleiten.“**

Im Falle der Nichtzuerkennung der Dringlichkeit möge der Antrag dem Ausschuss für Föderalismus und Europäische Integration zugewiesen werden.

### **Begründung:**

Der AdR ist an die in der CALRE vertretenen Regionalparlamente mit sechs ausgearbeiteten „Rahmenpapieren“ zu verschiedenen, ausgewählten Themen des Arbeitsprogramms 2023 der Europäischen Kommission mit der Bitte bzw. dem Ersuchen herangetreten, sich zu den in diesen Papieren thematisierten Fragen zu äußern. Bei der Erarbeitung der Entschließung des AdR zum nächsten Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission sollen die Beiträge der Regionalparlamente berücksichtigt werden, wobei diese Entschließung auf der AdR-Plenartagung am 29./30. Juni 2022 verabschiedet werden soll.

Die **Dringlichkeit** des Antrages resultiert aus der Begründung des gegenständlichen Antrages.

Innsbruck, am 12. Mai 2022

Sophia Kircher

M. J.  
Landtagspräsidentin  
Barbara Prainhofer

Margareta Herberich

Edmund H.

Kreuz

Seipert

Joseph Kall  
E. Herberich

Die Pandemie hat das insbesondere auch das Leben der jungen Menschen vielseitig auf den Kopf gestellt. Der Tiroler Landtag hat sich daher im Herbst 2021 dafür ausgesprochen, dass das Land Tirol gemeinsam mit den benachbarten Regionen eine neue Jugendstrategie erarbeitet. Diese zielt darauf ab, dass jungen Menschen in diesem Land / Regionen neue Perspektiven aufgezeigt werden.

**Weiters ersucht der Tiroler Landtag die Landtagspräsidentin, diese Stellungnahme an die zuständigen europäischen Institutionen weiterzuleiten.“**

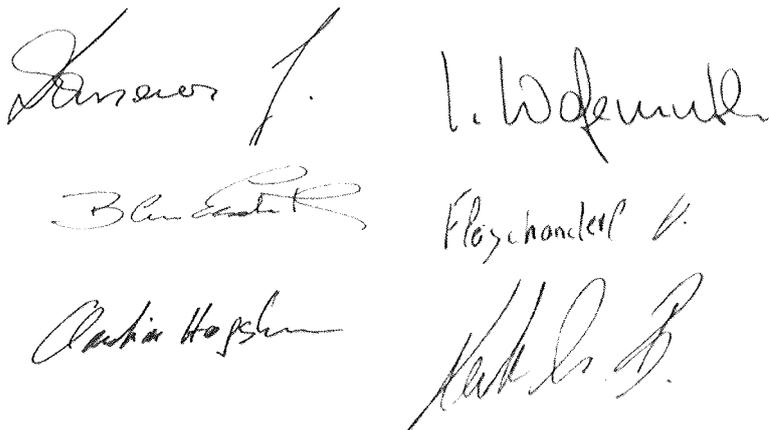
Im Falle der Nichtzuerkennung der Dringlichkeit möge der Antrag dem Ausschuss für Föderalismus und Europäische Integration zugewiesen werden.

### **Begründung:**

Der AdR ist an die in der CALRE vertretenen Regionalparlamente mit sechs ausgearbeiteten „Rahmenpapieren“ zu verschiedenen, ausgewählten Themen des Arbeitsprogramms 2023 der Europäischen Kommission mit der Bitte bzw. dem Ersuchen herangetreten, sich zu den in diesen Papieren thematisierten Fragen zu äußern. Bei der Erarbeitung der Entschließung des AdR zum nächsten Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission sollen die Beiträge der Regionalparlamente berücksichtigt werden, wobei diese Entschließung auf der AdR-Plenartagung am 29./30. Juni 2022 verabschiedet werden soll.

Die **Dringlichkeit** des Antrages resultiert aus der Begründung des gegenständlichen Antrages.

Innsbruck, am 12. Mai 2022

The image shows six handwritten signatures arranged in two columns. The left column contains three signatures: the first is 'Kammer J.', the second is 'Blum', and the third is 'Christina Hopfer'. The right column contains three signatures: the first is 'L. W. G. Müller', the second is 'Flaychandler V.', and the third is 'Karl S. B.'.