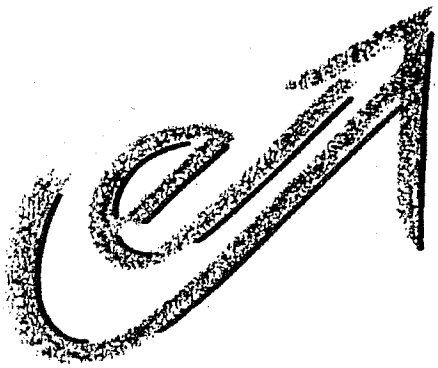

Forum Umwelt & Entwicklung

EU-Klimapolitik:

Es ist Zeit zu Handeln

Kritisches Positionspapier der Arbeitsgruppe Klima des Forum Umwelt & Entwicklung

zur Umsetzung der Kyoto-Verpflichtungen in der EU

Bonn, Juni 1999
(Übersetzung Herbst 1999)

IMPRESSUM

Verantwortlich:
Jürgen Maier (Forum Umwelt & Entwicklung).

Arbeitsgruppe Klima Koordinator/innen:
Anja Köhne (Deutscher Naturschutzring, DNR),
Oliver Rapf (Umweltstiftung WWF-Deutschland),
Birgit Siemen (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, BUND)

Konzept & Redaktion:
Anja Köhne (DNR)

Autorin:
Christina Watson (DNR/ Stipendiatin der Bosch-Stiftung)

Dank gilt den folgenden Personen, die durch ihre bereitwillige Unterstützung zum Entstehen des vorliegenden Papiers beigetragen haben:
Bernhard Burdick (Wuppertal Institut für Klima, Umwelt & Energie), Christian Hey (Europäisches Umweltbüro, EEB), Gijs Kuneman (Stichting Natuur en Milieu, SNM), Beatrice Schell (Transport & Environment, T&E), Liam Salter (Climate Network Europe, CNE), Delia Villagrasa (CNE).

Dank gilt auch den Mitgliedsorganisationen der AG Klima des Forum Umwelt & Entwicklung, die sich an der Erarbeitung des Non-Paper aktiv beteiligt haben:
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutscher Naturschutzring (DNR), Evangelische Kirche von Westfalen, Forum Umwelt und Entwicklung, Freie Universität Berlin, Germanwatch, Klimabündnis, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Umweltstiftung WWF Deutschland, Verkehrsclub Deutschland (VCD), World Economy, Ecology and Development (WEED), und Wuppertal Institut.

Übersetzung:
Jennyfer Deffland, Nika Greger (DNR), Anja Köhne (DNR), Christina Watson (DNR)

Herausgeber:

Forum Umwelt & Entwicklung
Am Michaelshof 8-10 • D-53177 Bonn
Telefon: +49 / 228 / 35 97 04 • Fax: +49 / 228 / 35 90 96
Internet: www.oneworldweb.de/forum
e-mail: forumue@compuserve.com

VORWORT

Die Europäische Kommission hat am 19. Mai 1999 dem Parlament und dem Rat eine Mitteilung zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls in der EU vorgelegt. Der Anhang zu dieser Mitteilung enthält eine Liste von klimarelevanten gemeinsamen EU-Politiken und Maßnahmen, die im Entscheidungsprozeß der EU derzeit in Arbeit sind – oder aber auch nicht voran kommen. Selbst eine Umsetzung aller im Anhang gelisteten Maßnahmen würde jedoch nicht ausreichen, um die in Kyoto eingegangenen klimapolitischen Verpflichtungen der EU einzuhalten.

Verantwortlich für die Schwäche dieses Papiers ist nicht nur die Kommission allein: Diese hat, aufgrund des Widerstandes einiger Generaldirektionen der Europäischen Kommission, viel zu spät und erst nach mehrmaliger Mahnung durch den Rat ihre Klimastrategie vorgelegt. Die mangelnden Fortschritte innerhalb der europäischen Klimapolitik resultieren auch und vor allem aus dem mangelnden politischen Willen der Mitgliedstaaten, wie er sich auch auf Ebene der EU-Ministerräte (besonders innerhalb des Europäischen Rates und der Räte für Verkehr, Finanzen und Wirtschaft, Energie, Industrie, und Landwirtschaft) manifestiert. Gemeinsam sind die Europäische Kommission und die Mitgliedsstaaten für die Schwächung der Vorreiterrolle der EU in der Klimapolitik verantwortlich.

Die Arbeitsgruppe Klima des deutschen NRO-Forums Umwelt & Entwicklung hat anlässlich des Kölner Rates im Juni 1999 und der zu gleichen Zeit in Bonn stattfindenden Klimaverhandlungen (zehnte Sitzung der Beratungsgremien für Wissenschaftliche und Technologische Ratschläge und Umsetzung – SBSTA/SBI) ein Positionspapier vorgelegt, welches sich mit der Umsetzung der EU-Klimastrategie kritisch auseinandersetzt. Damit möchte die AG eine umfassende Debatte über die EU-Treibhausgasemissionen sowie Minderungspolitiken und –maßnahmen dazu anregen und die Mitgliedstaaten dazu auffordern, nötige Korrekturen der klimarelevanten EU-Politiken so schnell als möglich vorzunehmen.

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT 4
IMPRESSUM 3
INHALTSVERZEICHNIS 5
EINLEITUNG 6
Analyse & Forderungen: Fortschritte bei der Umsetzung von klimapolitischen Maßnahmen in der EU 7
I. ALLGEMEINE KLIMAPOLITIK 7
I.1. UN-Klimarahmenkonvention und das Kyoto-Protokoll 7
I.2. Das Umweltintegrationsprinzip der EU 9
II. ENERGIE 10
II.1. Maßnahmen zur Energieeffizienz 10
II.2. Liberalisierung des Energiemarktes 12
II.3. Erneuerbare Energien 13
II.4. Energiesteuerharmonisierung in der EU 14
II.5. Ausstieg aus der Atomenergie 15
III. VERKEHR 16
III.1. Kraftfahrzeugverkehr 16
III.2. Schienenverkehr 17
III.3. Flugverkehr 18
IV. LANDNUTZUNG 19
IV.1. Landwirtschaft 20
IV.2. Forstwirtschaft 21
V. ABFALLWIRTSCHAFT 21
V.1. Abfalldeponien und Müllverbrennung 22
VI. ARBEITSPLÄTZE, GELD UND KLIMAWANDEL 22
VI.1. Die „dreifache Dividende" 23
VI.2. Beschäftigung und Umwelt 23
VI.3. Strukturfonds 23
VI.4. Handel und Umwelt 24
FAZIT 24
WEITERE QUELLEN UND INFORMATIONEN 25
Internet-Seiten 25

EINLEITUNG

Die Europäische Union (EU) spielt eine wichtige Rolle innerhalb der internationalen Klimaverhandlungen. Spätestens seit der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro gilt die EU als Vorreiter im Bereich der Umweltpolitik. Mehrere progressive politische Maßnahmen gingen von ihr aus, im Klimaschutz beispielsweise die Annahme des ALTENER-Programms für erneuerbare Energien, des SAVE-Programms für Energieeffizienz oder (obwohl durchaus umstritten) die Vereinbarung mit den Europäischen Autoherstellern (ACEA) zum Treibstoffverbrauch. Diese Erfolge für die Umweltpolitik dürfen aber nicht darüber hinweg täuschen, daß wirklich ausreichende Maßnahmen bisher auch von der EU nicht ergriffen wurden. Um von einem wirklichen Erfolg für die Klimapolitik sprechen zu können, muß zunächst kritisch untersucht werden, welche politischen Maßnahmen umgesetzt wurden und welche Wirkungen diese in Bezug auf eine Minderung des anthropogenen Treibhauseffekts tatsächlich entfalten können.

Das Kyoto-Protokoll bietet sich dabei derzeit als Ausgangspunkt für eine Analyse der bisherigen Bemühungen der EU im Rahmen der internationalen Klimapolitik an. Noch bei den Verhandlungen in Kyoto hatte die EU eine Verminderung der Treibhausgasemissionen der Industrienationen von 15 % bis zum Jahr 2010 gegenüber dem Basisjahr 1990 als realisierbar und vernünftig erklärt. Doch bereits bei der Verabschiedung des endgültigen Protokolls zogen sich die EU-Mitgliedstaaten auf die Position zurück, daß eine europäische Verringerung von 8 % bis zum Zielzeitraum 2008-2012 gegenüber dem Basisjahr 1990 zunächst ausreichen würde. Derzeitigen Prognosen zur Folge scheint es im Moment sogar so, daß die EU-Staaten selbst dieses Ziel nicht erreichen werden. In diesem Zusammenhang läßt es sich nur schwerlich von Erfolgen der EU zur Bekämpfung des Treibhauseffektes reden. Daran anschließend stellt sich außerdem die Frage nach der künftigen klimapolitischen Verhandlungsposition der EU, vor allem hinsichtlich der Begrenzung der Ableistung von Reduktionsverpflichtungen im Aus- statt im Inland (sogenannte „flexible Mechanismen").

Die europäischen und deutschen Nichtregierungsorganisationen (NRO) fordern aus diesem Grund die EU-Mitgliedstaaten auf, den Schwerpunkt ihrer zukünftigen Klimapolitik sowohl auf die Einhaltung des Vorsorgeprinzips, als auch auf langfristige statt kurzfristige wirtschaftliche und ökologische Überlegungen zu setzen. Da das Kyoto-Protokoll das Vorsorgeprinzip (zu dem sich auch die EU zuletzt im Amsterdamer Vertrag bekannt hat) als elementar zur Erreichung einer Verringerung der Treibhausgase benennt, sollten dies zum Leitbild aller klimarelevanten Politikbereiche – wie Energie, Verkehr, Landwirtschaft, Forschung und Entwicklung, Binnenmarkt, Industrie, Steuern und Entwicklungspolitik – werden. Die heutige Politik ist vornehmlich auf kurzfristige Ziele ausgerichtet; langfristig wirksame und zukunftsfähige Maßnahmen fallen dieser Politik meist zum Opfer, was sich auch an den innerhalb des Kyoto-Protokolls eingegangenen Verpflichtungen und Absichten manifestiert. Dem muß eine neue Planung und Vision gegenüber gestellt werden, die sich - weg von der herkömmlichen Abhängigkeit von konventionellen Energiequellen und den derzeit dominanten Produktions- und Konsumstrukturen - auf eine umweltverträgliche Vorgehensweise der Regierungen sowie aller gesellschaftlicher Akteure konzentriert.

Die Europäische Union, verantwortlich für rund 25 % der Treibhausgasemissionen der Industriestaaten[1], muß ihren Worten endlich auch Taten folgen lassen und darf ihre Vorreiterfunktion für den internationalen Klimaschutz nicht aufgeben. Alle momentan diskutierten klimapolitischen Maßnahmen müssen endlich umgesetzt werden und von einem transparenten und öffentlichen Diskussionsprozeß begleitet werden. Dabei sind die Mitgliedsstaaten für die Umsetzung der Mehrzahl dieser Maßnahmen verantwortlich, viele der sogenannten "gemeinsame Maßnahmen" fallen aber auch direkt unter die Kompetenz der EU oder bedürfen deren Koordinierung.

Mit diesem Positionspapier möchten die europäischen und deutschen NRO den internationalen Klimaverhandlungen, vor allem aber auch der Umsetzung der klimapolitischen Verpflichtungen in der EU, einen neuen Impuls geben. Es werden eine Reihe von Vorschlägen und Forderungen an die EU-Politik formuliert, deren rasche Realisierung dazu beitragen könnte, das klimapolitische Image der EU wieder glaubwürdig erscheinen zu lassen. Voraussetzung dafür ist ein Erstarken des politischen Willen in der EU, Worten Taten folgen zu lassen.

---

[1] Berechnungen von der Internationalen Energieagentur (IEA) 1998/99

Analyse & Forderungen:
Fortschritte bei der Umsetzung von klimapolitischen Maßnahmen in der EU

BEWERTUNGSKATEGORIEN

Erfolg = ☺
Gute Ziele, gute Maßnahmen, erwiesene Fortschritte.

Potentiell erfolgreich = 👍
Gute Maßnahmen, die den richtigen Weg weisen und zu Verbesserungen führen würden, wenn sie durchgesetzt werden.

Unzureichend = 👎
Maßnahmen weisen in die richtige Richtung, sind aber ungenügend.

Potentiell katastrophal = 💣
Gehören die beurteilten politischen Ziele und Maßnahmen zur Klimapolitik im engeren Sinne, sind sie schlecht ausgestaltet, unangemessen und unüberlegt. Gehören die beurteilten politischen Ziele und Maßnahmen nicht zur Klimapolitik im engeren Sinne, sind aber klimarelevant, so sind schädliche (Neben-) Wirkungen auf den Klimaschutz zu befürchten.

Verhängnisvoll = ☠
Die beurteilten Maßnahmen sind erwiesenermaßen klimaschädlich; sie (oder der Mangel an ihnen) verursachen eine eindeutige Verschlechterung der Situation.

I. ALLGEMEINE KLIMAPOLITIK

I.1. UN-Klimarahmenkonvention und das Kyoto-Protokoll

Eine schnelle Ratifizierung des **Kyoto-Protokolls** ist entscheidend für den weiteren Fortschritt der internationalen Klimaverhandlungen. Vor allem eine schnelle Ratifizierung seitens der EU, die nach wie vor als international vergleichsweise stärkste Befürworterin von strengen Zielen gilt, kann der Umsetzung des Protokolls und der sich anschließenden globalen Debatte weiteren Schwung verleihen. Im Moment stehen die sogenannten „flexiblen Mechanismen" des Kyoto-Protokolls (Handel mit Emissionsrechten, Joint Implementation, Clean Development Mechanism) im Mittelpunkt der Debatten über die internationale Klimapolitik. Diese eher technischen Diskussionen verdecken allerdings die eigentlichen Inhalte des Abkommens. Die EU sollte sich vielmehr darum bemühen, eine Änderung der globalen Einstellung gegenüber den drohenden Klimaänderungen herbeizuführen.

In Kyoto hat sich die EU bereit erklärt, ihre Emissionen der im Kyoto-Protokoll geregelten sechs Treibhausgase bis zum Zeitraum 2008-2012 im Vergleich zum Basisjahr 1990 (für Kohlendioxid [CO_2], Methan [CH_4] und Distickstoffmonoxid (Lachgas) [N_2O] bzw. zum Basisjahr 1995 (für Fluorkohlenwasserstoffe [FKW], teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe [H-FKW] und Schwefelhexafluorid [SF_6]) zu senken. Das entspricht für die EU einer tatsächlichen Senkung von ungefähr 350 Millionen Tonnen Treibhausgasen (gerechnet in CO_2-Äquivalenten) bis zum Jahr 2010 bzw. einer Senkung von 4,15 auf 3,8 Milliarden Tonnen.[2]

---

[2] Ecologic, Juni 1998, S. 7.

Alle klimarelavanten politischen Maßnahmen, die die EU im Moment diskutiert, können zusammengenommen – bei vollständiger Realisierung – zur Erreichung ihrer Reduktionsziele führen, trotz der derzeit in den meisten Bereichen gegenläufigen Emissionstrends. Im Moment allerdings sieht es so aus, als werde die Umsetzung dieser Maßnahmen durch fehlenden politischen Willen und falsche Prioritätensetzung innerhalb des Entscheidungsprozesses der EU immer weiter hinausgezögert oder verwässert, weil der kurzfristige Erfolg einiger ökonomischer Akteure über die langfristige Sicherung des Weltklimas gesetzt wird.

Das Kyoto-Protokoll eröffnet den Staaten zwei Möglichkeiten, ihre Ziele zu erreichen: Erstens Emissionsreduktionen, die „zu Hause", im eigenen Land, erfüllt werden (diese werden im Rahmen dieses Papiers in den nachfolgenden Kapiteln näher erläutert); Zweitens Emissionsreduktionen durch die sogenannten „Flexiblen Mechanismen". Unter letzteren versteht man Joint Implementation (bilaterale Unterstützung zwischen Industrieländern, um ihre Emissionen zu reduzieren), den Clean Development Mechanism (Maßnahmen von Industrieländern in Entwicklungsländern) und den internationalen Handel mit Emissionsrechten, bei dem Zertifikate bzw. „Emissionsrechte" zwischen den einzelnen Staaten gehandelt werden.

Bezüglich der Flexiblen Mechanismen sollte sich die EU im Rahmen der internationalen Klimaverhandlungen für ein starkes Einhaltungsregime (Überwachung und Sanktionen) und eine verbindliche Definition des Begriffs „Zusätzlichkeit" (d.h. Emissionsreduktionen im Inland sollten die im Ausland überwiegen) einsetzen. Diese Vorrangstellung von Maßnahmen, die im eigenen Land zur Reduzierung von Treibhausgasen führen, sollte in klar quantifizierbarer Form festgelegt werden. Hier fordern die europäischen Umweltverbände eine Begrenzung der externen Reduktionen (Deckel oder „cap") auf 30 Prozent der Verpflichtungen eines Landes. Die Beschlüsse des EU-Umweltministerrates vom Mai 1999 bezüglich der Definition eines quantitativen Deckels sind dagegen nur als absurd zu bezeichnen, da die beschlossene Formel – von ihrer Kompliziertheit einmal abgesehen – externe Reduktionen von >/= 50 Prozent erlaubt, was kaum als „zusätzlich" gelten kann.

Der internationale Emissionsrechtehandel (*International Emissions Trading* - IET), der auch in Buenos Aires 1998 auf der Tagesordnung stand, ist ein durchaus umstrittenes Konzept, zu dessen Einführung die EU sich bisher lobenswerter Weise immer skeptisch geäußert hat. Seit kurzem ist die EU allerdings vorsichtiger, wenn es um Kritik an einem System zum internationalen Handel von Emissionsrechten geht, dessen größte Befürworter die USA sind. Die EU sollte einem solchen System im internationalen Kontext sowie vor allem dessen Mißbrauchsmöglichkeiten weiterhin kritisch gegenüberstehen.

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Die Umweltminister der EU müssen einen Zeitplan zur Ratifizierung des Kyoto-Protokolls noch in diesem Jahr vorlegen.

☆ Die EU-Definition der „Zusätzlichkeit" von Maßnahmen muß verschärft werden: Die Erfüllung von Reduktionspflichten durch Flexible Mechanismen darf eine Obergrenze von 30 Prozent nicht überschreiten.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 👎 – ***unzureichend***

I.2. Das Umweltintegrationsprinzip der EU

Das **Integrationsprinzip**, festgeschrieben in Artikel 6 des Amsterdamer Vertrags, basiert auf der Erkenntnis, daß wirkungsvoller Umweltschutz die Integration umweltpolitischer Belange und Ziele in alle Politikbereiche voraussetzt, vor allem in solche Politiken, die direkte Auswirkungen auf die Umwelt haben. Als einen ersten Schritt zur Umsetzung dieses Prinzips hat die Europäische Kommission im Sommer 1998 eine Mitteilung vorgelegt, die von den EU-Regierungschefs auf dem Europäischen Rat in Cardiff (Juni 1998) durch eine Reihe von Entscheidungen untermauert wurde: Dazu gehörten Arbeitsaufträge an die Fachministerräte für Energie, Verkehr und Landwirtschaft, Berichte über Stand und Pläne zur Integration des Umweltschutzes in diese Fachbereiche vorzulegen, wobei Bezug auf die Agenda 2000 und die EU-Klimastrategie zu nehmen war.

Diese Berichte wurden auf dem Wiener Gipfel (Oktober 1998) veröffentlicht, zeigten aber weitgehende Defizite: Während der Energierat zu als ersten Schritt akzeptablen Ergebnissen kam, war der Bericht der Verkehrsminister vor allem deswegen unzulänglich, weil das Augenmerk lediglich der Verbesserung von Technologien und Verkehrsmanagement galt, die Nachfrageseite jedoch blieb tabuisiert. Der Bericht des Landwirtschaftsrates konnte aufgrund der Wiederholung von archaischen Konzepten von landwirtschaftlichen Managementmethoden und einem mangelnden Verständnis für die Dringlichkeit von umweltpolitischen Problemen nur als völlig ineffektiv bezeichnet werden. Die drei Räte sollen, laut Auftrag des Wiener Rates, ihre Berichte und Integrationsstrategien bis zum Europäischen Rat in Helsinki Ende des Jahres (Dezember 1999) weiterentwickeln. Zudem wurden auf den Räten in Wien und Köln (Juni 1999) auch die Fachministerräte für Entwicklung, Binnenmarkt, Industrie, Wirtschaft/Finanzen (ECOFIN) und Außenpolitik in die Umweltintegrationsstrategie einbezogen. Die seitdem im Industrierat laufenden Diskussionen und dessen Beschlüsse vom Mai 1999 zeigen jedoch, daß eine Mehrzahl der Minister immer noch die Hausaufgabe Umweltintegration nicht verstanden haben, und weiter ökonomische Überlegungen weit über ökologische Belange stellen. Dies betrifft auch die Regierungschefs, die z.B. bei der Ausformulierung einer neuen Beschäftigungsstrategie für die EU unter der deutschen EU-Ratspräsidentschaft (1. Halbjahr 1999) den Klimaschutz kaum berücksichtigt haben.

Im Rahmen der europäischen Integrationsstrategie können und sollten die weiteren Bemühungen zur Bekämpfung der klimapolitischen Schwierigkeiten bereits in einem frühstmöglichen Stadium in den Prozeß der politischen Entscheidungsfindung mit einbezogen werden. Um das sicherzustellen, muß die EU die in Arbeit befindliche Festlegung von geeigneten Zielen und Indikatoren zügig vorantreiben.

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Erneute Bemühungen im Rahmen der Räte für Energie, Verkehr und Landwirtschaft wie auch für Entwicklung, Binnenmarkt, Industrie, Wirtschaft/Finanzen und Außenpolitik, durch geeigneten Indikatoren und Verfahren den Klimaschutz in diesen Bereichen durchgängig zum Kriterium politischer Entscheidungen zu machen.

☆ Klimapolitische Indikatoren, die innerhalb aller Entscheidungsprozesse berücksichtigt werden, müssen für alle Politikfelder entwickelt werden.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 👍 - ***potentiell erfolgreich***

II. ENERGIE

Eine Studie über die Nutzung von Energie (1997) zeigt, daß der Gesamtenergieverbrauch innerhalb der EU um 1 % gesunken ist, während im gleichen Zeitraum das Bruttosozialprodukt um 2,6 % angewachsen ist (Eurostat News Release Nr. 101/98).[3] Die Aussage unterstützt die umwelt-ökonomische Theorie, daß wirtschaftliches Wachstum nicht zwangsläufig mit einem Anstieg des Verbrauchs von Energieressourcen einher geht. Die Wirtschaften müssen von der traditionellen Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen für die Befriedigung von Energiebedürfnissen losgelöst und die anbietergesteuerten Energiemärkte reformiert werden: Individuell und kollektiv müssen Prioritäten dafür festgelegt werden, welche Form von Energieverbrauch "wirklich notwendig" ist, und gleichzeitig daran gearbeitet werden, die Effizienz der Energienutzung zu erhöhen. Außerdem ist der Ausbau umweltverträglicher und nachhaltiger Energiequellen zwingend.

Die Energieproduktion und -verteilung waren 1990 für mehr als 30 % der Gesamtemissionen von Treibhausgasen und für 35 % der Kohlendioxidemissionen der EU verantwortlich (Ecologic, 2). Daraus ist deutlich zu erkennen, daß Maßnahmen zur Energieeffizienz und die Erforschung, Entwicklung und Nutzung von emissionsfreien erneuerbaren Energiequellen Kernpunkt einer EU-Klimapolitik sind.

II.1. Maßnahmen zur Energieeffizienz

Zu den Maßnahmen zur Förderung der Energieeffizienz auf EU-Ebene gehört das Finanzprogramm für die Förderung von Energieeffizienz (*Specific Action Program for Vigorous Energy Efficiency* - **SAVE**,)[4], das als Rahmenübereinkommen für verschiedene Maßnahmen, einschließlich der Energiekennzeichnung von Geräten, für einige Mindestnormen zu Effizienz und für ein maßgebliches freiwilliges Abkommen mit der Industrie dient. Obschon dies eine der fortschrittlichsten Maßnahmen der EU-Klimapolitik ist, wird sie durch lang andauernde Verhandlungen und relativ laxe Standards beeinträchtigt (Ecologic, 96).

Lücken in der EU-Klimapolitik in Bezug auf Energieeffizienz bestehen vor allem in den Bereichen Gebäude-Isolierung und Industrie. Strengere Normen für die Wärmedämmung von Gebäuden könnten bis zum Jahr 2010 zu einer Verminderung um bis zu 100 Mio. Tonnen Kohlendioxid führen (Ecologic, 8)[5]. Durch verbindliche Effizienznormen und freiwillige Verpflichtungen der Industrie wäre eine Verminderung um 150 Mio. Tonnen Kohlendioxid bis 2010 möglich (Ecologic, 8). Bei einem solchen Reduktionspotential erscheint die Etablierung strenger Berichtspflichten und Kontrollmechanismen in dem Bereich als sinnvoll.

Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) - also die Nutzung von Wärme als Nebenprodukt bei der Energieerzeugung – ist ebenfalls eine effiziente Alternative zur traditionellen Methode der Stromgewinnung durch fossile Brennstoffe, und sollte als solche gefördert werden. Das Ziel, das innerhalb der Kommissionsmitteilung zur Kraft-Wärme-Kopplung zur Debatte steht, ist eine Verdoppelung der KWK von 9 % (1994) auf 18 % bis 2010 (Ecologic, 34): Dieses "Ziel" ist aber zu moderat gegriffen, da es noch nicht einmal die konservativen Schätzungen der Wachstumsrate für KWK übersteigt, die allein durch eine durchgreifende Liberalisierung der Energiemärkte erwartet wird. Um den Einsatz der KWK aktiv voranzutreiben, sollte das Ziel mindestens bei einer Verdreifachung ihres Anteils an der Energieversorgung liegen.

---

[3] Die Kontroverse über die gegenwärtig verwandte Definition von wirtschaftlichem Wachstum wird hier nicht angeschnitten, auch wenn die Verbände eine dringend anstehende Neudefinition des Systems der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR) und damit die Diskussion um den Wachstumsbegriff grundsätzlich unterstützen.

[4] Geschaffen durch die Entscheidung 91/565/EWG.

[5] Andere Quellen schätzen die mögliche Emissionsreduzierung durch bessere Wärmedämmung dreimal höher als die hier genannten Zahlen (z.B. WWF).

Es gibt außerdem einen Vorschlag für eine EU-Richtlinie über **Integrierte Ressourcenplanung (IRP)**, der bereits seit einigen Jahren vorliegt, jedoch durch den Widerstand im Rat der Energieminister blockiert wird. Sie würde von Mitgliedsstaaten verlangen, „Demand Side Management" – d.h. die Befriedigung von Energiebedürfnissen durch Maßnahmen zur Nachfragereduktion („Negawatt") – in ihre Energiepolitik mit einzubeziehen. Die Implementierung dieser Richtlinie könnte bis zum Jahr 2010 eine Reduzierung von mehr als 100 Mio. Tonnen Kohlendioxid bewirken (Ecologic, 97). In den Fällen, in denen IRP als wenig praktikabel erscheint, sollen nach Maßgabe des Richtlinienentwurfs die EU-Minister Maßnahmen ergreifen, die ebenfalls nachfragesenkende Wirkung haben.

Eine zusätzliches Potential zur Erhöhung der Effizienz bzw. der Nachfragevermeidung liegt in der **Standby**-Funktion von Geräten. Dabei handelt es sich um ein dreifaches Problem: derzeitige Technik, derzeitiges Verhalten und neue Technologien bringen Probleme mit sich. Beispielsweise scheinen manche Geräte (z.B. Computer) „aus" zu sein, ziehen aber „unsichtbar" immer noch Strom aus dem Netz und verursachen damit verbundene Treibhausgasemissionen, ohne jeden Nutzen. Mittlerweile verfügen viele Geräte, vor allem Fernsehgeräte, außerdem über eine Standby-Funktion und ein Lämpchen, dessen Leuchten anzeigt, daß das Gerät betriebsbereit ist, aber nicht „richtig an". Auch dies zieht unnützen Energieverbrauch mit sich: Standby-Geräte machen in Haushalten und Büros inzwischen 3 % des Gesamtstromverbrauchs in Deutschland aus – etwa zwei der alten Atomkraftwerke sind nötig, um diese Menge Strom zu erzeugen. Die Kommission schloß inzwischen eine „freiwillige Vereinbarung" mit Geräteherstellern und Importeuren von Fernseh- und Videogeräten ab, in der Normen für die Minimierung des Energieverbrauchs durch Standby-Funktionen festgelegt wurden. Darüber hinaus sollte die EU jedoch weiterführende Maßnahmen ergreifen, um den Energieverbrauch durch Standby-Funktionen aller Geräte (nicht nur Fernseh- und Videogeräte) zu regulieren. Außerdem sollte EU-weit das Verbraucherbewußtsein über die Energieverschwendung von Standby geschärft werden.

Verteilungssysteme von Pipelines, die Erdgas transportieren, sind vielfach undicht; an Lecks und bei der Umverteilung tritt dabei das stark Treibhaus-wirksame Gas Methan aus, welches gleichzeitig ein Brandrisiko darstellt. Die Kommission hat angekündigt, daß sie diesem Problem in Form einer Richtlinie oder eines freiwilligen Abkommens abhelfen will: Hier plädieren die Umweltverbände für die Wahl einer Richtlinie als das geeignetere Instrument.

Empfohlene Maßnahmen:

- ☆ Stärkung des Programms zur Förderung der Energieeffizienz (SAVE) durch strengere Berichtspflichten und Umsetzungskontrollen;
- ☆ Die Inhalte der Mitteilung zur Kraft-Wärme-Kopplung sollten in eine Richtlinie überführt werden;
- ☆ Entwicklung gesetzlicher Vorgaben zum „Standby", vor allem in Form von Standards (z.B. 1 Watt-Grenzwert für bestimmte Geräte), sowie Kampagnen zur Verbraucheraufklärung;
- ☆ Einführung von strengeren und dynamischen Effizienzstandards für alle energieverbrauchenden Anlagen;
- ☆ Entwicklung einer Richtlinie für Energieeffizienz in Gebäuden.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: ☹ - ***unzureichend***

II.2. Liberalisierung des Energiemarktes

Mit der geplanten und teilweise schon betriebenen strategischen Liberalisierung der Energiemärkte in der EU[6] tauchen sowohl neue Entwicklungsmöglichkeiten als auch neue Probleme für die Klimapolitik auf. Positiv sind die – unter der Voraussetzung bestimmter Ausgestaltungen der Liberalisierung (faire Marktzugangsbedingungen etc.) – verbesserten Chancen für die ökologisch und ökonomisch sehr effiziente Kraft-Wärme-Kopplung (KWK, s.o.) zu sehen. Verbraucher hätten außerdem die Chance, "grüne" Energie zu wählen. Stark subventionierte Industrien (z.B. Kohle und Atomkraft) verlören ihren augenblicklichen Wettbewerbsvorteil, wenn diese Zuwendungen wirklich ausliefen. Andererseits könnten niedrigere Energiepreise zu einem erhöhten Konsum führen und den Anreiz zur Energieeinsparung verringern. Außerdem könnten erneuerbare Energien und neue Technologien in der Markteinführungsphase unter der auf Wettbewerb ausgerichteten Stimmung leiden, sie würden demnach die Unterstützung von klima- und umweltbewußte Regierungen und der Öffentlichkeit benötigen.

Elektrizität wird in das Netz von verschiedenen Produzenten und aus unterschiedlichen Quellen (Atom, Kohle, erneuerbare Energien) eingespeist und zum Konsumenten (Industrie und Haushalte) transportiert. Der Grad der Zugangsmöglichkeit zum Netz wirkt sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Produzenten aus. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Produzenten erneuerbarer Energien ist es entscheidend, daß ihnen ein gegenüber den heutigen Bedingungen verbesserter Zugang zum Netz gewährt wird. Der Entwurf für **eine Richtlinie zum Netzzugang für erneuerbare Energien** könnte zu einer Verdopplung des Anteils erneuerbarer Energien an der Stromerzeugung bis zum Jahre 2010 führen und auf diese Weise den Ausstoß von ca. 250 Millionen Tonnen CO_2 jährlich vermeiden (Ecologic, 1997). Der derzeitige Verlauf der Debatte und der derzeitig von der Europäischen Kommission vertretene Ansatz läuft jedoch auf das Gegenteil hinaus: Jegliche auf nationaler Ebene be- oder entstehende Unterstützung für erneuerbare Energien würde unterminiert werden. Die Kommission muß den in ihrem Richtlinienentwurf vertretenen Ansatz daher ändern.

Um den Übergang zu einer nachhaltigen Energiewirtschaft zu erreichen, benötigen wir eine EU-weite Rahmengesetzgebung (z.B. eine Richtlinie), die es den erneuerbaren Energien erlaubt, ihr volles Marktpotential so schnell wie möglich auszuschöpfen. In drei EU-Ländern (Deutschland, Dänemark und Spanien) konnte das bei weitem größte Wachstum innerhalb der EU im Bereich der erneuerbaren Energien beobachtet werden, als Ergebnis entsprechender Einspeisungs-Gesetzgebungen. Diese Art Gesetze garantiert unabhängigen Produzenten erneuerbarer Energien bevorzugten Zugang zum Stromnetz und Mindestvergütungen beim Netzbetreiber. Hingegen wurde in Ländern mit „Tendering" oder Quotenmodellen – z.B. in Großbritannien, Irland oder Frankreich – weder ein Wachstum im Bereich der erneuerbaren Energien noch die Etablierung unabhängiger, dezentral arbeitender Produzenten zu vermerken. 1997 betrug die Gesamtkapazität an Windkraft in Deutschland, Dänemark und Spanien 3710 MW, während - trotz besserer Windverhältnisse - Großbritannien, Irland und Frankreich es insgesamt auf nur 381 MW brachten. Dies zeigt deutlich, daß es einer EU-weiten Regelung bedarf, die Mindestvergütungen für erneuerbare Energien garantieren und die relativen Erfolge von Ländern mit starkem Wachstum im Bereich der erneuerbaren Energien EU-weit umsetzen.

Die gegenwärtig von der Kommission unternommenen Versuche, exakt das Gegenteil in die Tat umzusetzen (Abschaffung von Einspeisungsregelungen und EU-weite Übernahme der völlig erfolglosen britischen und französischen Regelungen für die EU), müssen von Rat und Parlament deutlich zurückgewiesen werden.

Eine klimapolitisch vernünftige Form der Liberalisierung benötigt außerdem flankierende Mechanismen, wie Steuern auf Energie/CO_2 und die Förderung des Netzzuganges für erneuerbare Energien. Nationale und supranationale Subventionen (insbesondere für Kohle und Atomenergie) müssen auf ihre Umweltverträglichkeit überprüft und – wenn als umweltschädlich bewertet – eingestellt werden.

---

[6] Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rats hinsichtlich der Verordnungen zum Gemeinsamen Energiemarkt [RL 96/92/EG]

Vorgeschlagene Maßnahmen:

☆ Die Liberalisierung muß mit Maßnahmen zur Internalisierung externer Kosten einhergehen.

☆ Existierende, wettbewerbshemmende Maßnahmen wie die gegenwärtige Subventionierung konventionell erzeugter Energie müssen unter den Kritieren der ökologischen Nachhaltigkeit und des fairen Wettbewerbs neu überdacht bzw. abgeschafft werden.

☆ Der Netzzugang für erneuerbare Energien muß gefördert werden: entweder durch eine adäquat gestaltete Einspeise-Richtlinie, die u.a. Mindestvergütungen garantiert, oder aber - abhängig von den national gegebenen Umständen – durch die Einführung von Mindestquoten.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten in Bezug auf die Liberalisierung der Energiemärkte:
💣 *- potentiell katastrophall* 👍 *- potentiell erfolgreich*

Pläne der Kommission in Bezug auf Netzzugang für erneuerbare Energien:
💣 *- potentiell katastrophal*

II.3. Erneuerbare Energien

Die Förderung erneuerbarer Energien ist für die EU eine der wichtigsten Maßnahmen, um die Aufhebung ihrer traditionellen Abhängigkeit von begrenzten und umweltverschmutzenden fossilen Energiequellen voranzutreiben. Die Probleme der Stromeinspeiserichtlinie wurden bereits im vorhergehenden Abschnitt behandelt (Abschnitt II.2). Der folgende Abschnitt befaßt sich insbesondere mit der Unterstützung der erneuerbaren Energien durch die EU in den Bereichen Forschung, Technologie und Marktdurchsetzung.

Das EU-Programm **Extern E** zeigt die Vorteile erneuerbarer Energien in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Soziales, einschließlich der externen Kosten, die durch die konventionelle Energieerzeugung entstehen. Diese Erkenntnisse müssen in die Preisfestsetzung, die Subventionen und die Besteuerung verschiedener Energieträger einfließen. Es gibt mehrere unterschiedliche Energiequellen, die in die breite Kategorie "erneuerbarer Energien" fallen: Wind, Sonne (Photovoltaik und Wärmeerzeugung durch Solarenergie/solar-thermische Energieerzeugung), Geothermik, Gezeitenkraftwerke, Biomasse (zu der die Umweltverbände die Müllverbrennung nicht rechnen; siehe Abschnitt V) und kleine Wasserkraftwerke. Üblicherweise werden in den politischen Diskussionen große Wasserkraftstaudämme und Biokraftstoffe mit zu dieser Kategorie gezählt, diese haben jedoch nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt und sollten deshalb nicht oder nur bedingt in die EU-Politik für erneuerbare Energien eingeschlossen werden (siehe auch Abschnitt V.2 unten).

Projekte, die unter dem **JOULE-THERMIE**-Programm der EU veranlaßt wurden, zeigten die Verpflichtung der EU zur Erforschung, Entwicklung und Demonstration von sicheren, ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Energiequellen. Um diese Forschungen in Anwendung zu bringen, schuf die EU das **ALTENER-Programm**. Die ersten Phasen des ALTENER-Programms für erneuerbare Energien hat diese Form der Förderung der Marktdurchsetzung als funktionabel erwiesen, um die Diskrepanz zwischen Möglichkeit und Realität zu verringern. Jedoch sind die Geldmittel für dieses Programm ungenügend und die Ziele bei weitem zu bescheiden gesteckt. Statt dem festgesetzten Ziel, den Marktanteil von erneuerbaren Energien bis zum Jahr 2010 auf 12 % (von 6 % im Jahr 1998) zu erhöhen, sollte das EU-Ziel bei mindestens 8 % bis 2005 (mit einer Mindeststeigerung des Anteils um 4 % für Staaten, die die Ziele bereits erfüllt haben oder diesen schon nahekommen) liegen, und bei mindestens 16 % bis zum Jahr 2010 (mit einer Mindeststeigerung des Anteils um 8 % gegenüber 1998); danach sollte die jährliche Mindeststeigerung 2 % betragen[7]. Das Ziel von 2005 ist notwendig, da die EU nach den Verpflichtungen des Kioto-Protokolls bis zu diesem Zeitpunkt „belegbare Fortschritte" zur Erreichung der Reduktionenpflichten vorlegen soll.

---

[7] Siehe auch „Prinzipien für eine Richtlinie für erneuerbare Energien in der Europäischen Union", April 1999, unterzeichnet von der Europäischen Vereinigung für Windenergie (EWEA), der deutschen Fördergesellschaft Windenergie (FGW) und Bundesverband WindEnergie e.V. (BWE), sowie den in Brüssel

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Erneuerbare Energien müssen in der EU bis zum Jahr 2005 mindestens 8 % Marktanteil erlangen und bis zum Jahr 2010 mindestens 16 % (siehe oben).

☆ Verbesserung des Netzzugangs für erneuerbare Energien (siehe Abschnitt II.2)

☆ Erhöhung der Investitionen in erneuerbare Energien, um die Massenmärkte und nicht nur Nischenanwendungen zu erschließen.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten in Bezug auf die Förderung erneuerbarer Energien:
- unzureichend

Pläne der Kommission in Bezug auf Netzzugang für erneuerbare Energien:
- potentiell katastrophal

II.4. Energiesteuerharmonisierung in der EU

Seit einigen Jahren findet in der EU eine zähe Diskussion um die Einführung von CO_2- bzw. Energiesteuern bzw. deren Harmonisierung statt. Nach zwei Fehlschlägen seit 1992 hat der in der alten Kommission zuständige Kommissar Mario Monti einen Vorschlag für die – sowieso anstehende – Novellierung der EU-Mineralölsteuerrichtlinie [94/74/EC] vorgelegt ("**Monti-Vorschlag**"), der darauf abzielt, die Mindest-Harmonisierung der Energiesteuern in der EU von Mineralöl auch auf die Energieträger Kohle, Gas und Elektrizität auszuweiten. Das Ziel ist, Mindestbesteuerungssätze für Energieprodukte festzusetzen, um den Umweltkosten durch Treibstoffverbrauch Rechnung zu tragen, Marktverzerrungen innerhalb der EU zu reduzieren, die Schaffung neuer Arbeitsplätze durch die Verlagerung der Steuerlast von Arbeit auf Energie zu begünstigen, Energieeinsparungen zu fördern und arbeitsintensive Industrien zu unterstützen. Weitere Ziele des Monti-Vorschlags sind die Förderung von Energieeffizienz und von Innovationen in Technologie und Management. Erfahrungen aus den EU-Mitgliedsstaaten (vor allem die Niederlande, Schweden, Dänemark, Großbritannien und Finnland) mit diesem Ansatz zeigen die ökologischen und ökonomischen Vorteile, die umfassende Steuerreformmaßnahmen mit sich bringen können.

Im Vergleich zu früheren Energiesteuervorschlägen ist der Monti-Vorschlag zwar dürftig, aber er wird dennoch von den Umweltverbänden als ein höchst notwendiger erster (und schrittweise zu verstärkenden) Schritt der Einführung des Prinzips Ökosteuer und Umweltkosteninternalisierung auf EU-Ebene begrüßt. Er sollte daher zügig verabschiedet werden, wobei Kommission und Rat gleichzeitig die Abschaffung umweltschädlicher Subventionen vorantreiben sollten.

Empfohlene Maßnahmen:

Verabschiedung und Umsetzung des Monti-Vorschlags zur Energiesteuerharmonisierung;

Allmähliche Abschaffung jeglicher im Richtlinienvorschlag anfänglich vorgesehener Ausnahmen und rasche Anhebung des zunächst avisierten Steuerniveaus.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: *- potentiell erfolgreich*

---

ansässigen Umweltverbänden WWF International, Climate Network Europe (CNE), Greenpeace und Friends of the Earth Europe.

II.5. Ausstieg aus der Atomenergie

Ein wichtiges Thema für die EU, welches verstärkt einer öffentlichen Diskussion unterworfen werden sollte, ist die Verbindung zwischen dem allmählichen Ausstieg aus der Atomenergie und dem Klimaschutz – zwei Politikziele, die oft als Gegensatzpaar betrachtet werden. Die Öffentlichkeit, ebenso wie die nationalen Regierungen und die EU-Regierungen, sollten jedoch erkennen, daß Atomausstieg und Klimaschutz im positiven Sinne miteinander verknüpft werden können.

Die Befürworter von Atomkraftwerken haben versucht, die Atomenergie als eine Lösung für den Klimaschutz propagieren, da dies eine Form der "emissionsfreien" Energieerzeugung sei. Diese Argumentation erweist sich jedoch bei genauer Betrachtung als außergewöhnlich kurzsichtig, weil dabei sowohl die weltweit weiterhin ungeklärte Entsorgung nuklearer Abfälle wie auch die katastrophalen Folgen möglicher Reaktorunfälle ignoriert werden. Darüber hinaus verschleiert diese Argumentation, daß die Atomenergie untrennbar mit einer zentralisierten Energiewirtschaft (und deren Machtmonopolen) wie auch einer verschwenderischen Energienutzung und -politik verbunden ist.

Der zügige Ausstieg aus der Atomenergie ist daher ein notwendiges Element einer umwelt- und auch klimaverträglichen Energiepolitik. Die EU muß eine nachhaltige Energiepolitik ausarbeiten, die dezentralisiert ist und sich auf Effizienz einerseits und die Erschließung neuer Energiequellen andererseits konzentriert. Der Aufbau einer zukunftsfähigen Energiewirtschaft in Ablösung maroder alter Systeme (ineffiziente Kohlenutzung; unsichere AKW), aber bei Erhaltung sinnvoller Systeme (z.B. Stichwort Fernwärme), muß auch im Prozeß der EU-Erweiterung Richtung Mittel- und Osteuropa frühzeitig beachtet werden.

Mit der bevorstehenden Revision des EURATOM-Vertrages im Jahr 2002 hat die EU die Möglichkeit, ihre Atompolitik — zusammen mit der Kohlepolitik, die mit dem Vertrag der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) begründet wurde — in ein neu entworfenes Energiekapitel im EU-Vertrag zu überführen, der ab dem Jahr 2000 zur weiteren Vorbereitung des EU-Erweiterungsprozesses novelliert werden soll. Dieses Energiekapitel muß auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet sein und die tatsächlichen Kosten aller Energiequellen in Betracht ziehen, bei denen auch die „externen" Kosten für Umwelt und Soziales berücksichtigt werden müssen. Zudem müßte sich das Energiekapitel auf Energieeffizienz, erneuerbare Energien und Dezentralisierung der Versorgungsstrukturen für Energie und Elektrizität konzentrieren.

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Allmähliches Auslaufenlassen des EURATOM- und EGKS-Vertrags; Aufnahme eines

☆ Kapitels über nachhaltige Energie in die nächste Revision des EU/EWG-Vertrags.

☆ Der Ausstieg aus der Atomenergie muß dynamisch verfolgt werden. Er muß als Gelegenheit betrachtet werden, einen allmählichen Einstieg in eine umfassende, umweltverträgliche und nachhaltige Energiepolitik zu initiieren, die auch entscheidende Klimaschutzmaßnahmen miteinbezieht.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 💣 - ***potentiell katastrophal***

III. VERKEHR

Der Verkehrssektor ist der Sektor mit den bei weitem höchsten Zuwachsraten, die daraus resultierenden Emissionen steigen sowohl in absoluten wie auch in relativen Zahlen signifikant an. Der Transportsektor war 1990 für etwa 17 % der Gesamtemissionen von Treibhausgasen in der EU verantwortlich (Ecologic, 2, 53), und es wird prognostiziert, daß er bei einem unveränderten Trend, gemessen am Stand von 1990 bis zum Jahr 2010 um 39 % zunehmen wird (EU-Kommission, 1.10.1997). Drei Vorgehensweisen sind nötig, um das Problem anzugehen: 1.) erhöhte Effizienz von Technologie und Systemmanagement, 2.) eine Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern (Förderung der Auswahl umweltverträglicher Transportmittel) und 3.) Nachfragereduzierung und -vermeidung.

III.1. Kraftfahrzeugverkehr

Das rapide Wachstum des Verkehrssektors wird jegliche Verbesserungen der Effizienzsteigerung von Autos überkompensieren. Deswegen ist die Förderung der Bahn, des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs als Alternativen zum Autoverkehr im Interesse der Kyoto-Verpflichtung und auch für eine Verbesserung der Luftqualität ein Muß. Diese Ziele können durch verbesserte Stadtplanung, Pendler-Programme und Steueranreize erreicht werden. Zusätzlich muß die Autoindustrie die Standards für die Kilometerleistung pro Liter Treibstoff und die Emissionensgrenzwerte von Fahrzeugen verbessern.

Die im Sommer 1998 geschlossene „freiwillige Vereinbarung" der Europäischen Automobilindustrie (ACEA) und der Europäischen Kommission zur Reduktion der CO_2-Emissionen muß durch neue, angemessen hohe und gesetzlich festgelegte Emissionsgrenzwerten für Fahrzeuge ersetzt werden, da das Abkommen in der vorliegenden Form nicht ausreicht, um auch nur die bescheidenen Ziele des Kyoto-Protokolls zu erreichen. Da Normen für Kohlendioxidemission einen geringeren Treibstoffverbrauch implizieren, würden solche Normen auch zu einer Verbesserung der Luftqualität führen (siehe Abschnitt VI.1.).

Die Verhandlungen zwischen ACEA und Kommission resultierten in dem Versprechen der Industrie, daß die durchschnittlichen Kohlendioxidemissionen von in Europa hergestellten Fahrzeugen ab dem Jahr 2008 im Flottendurchschnitt 140g/km nicht überschreiten werden (das entspricht 6 Litern Benzin oder 5,3 Litern Diesel pro 100 km). Dieser Wert ist deutlich schlechter als der Wert von 120g/km (d. h. 5,2 Litern Benzin oder 4,5 Litern Diesel pro 100 km), den die EU-Kommission ursprünglich bis zum Jahr 2005 umsetzen wollte, und als die Forderungen des Europäischen Parlaments und der Umweltverbände. Wie es aussieht, wird die ACEA-Verpflichtung zur moderaten Reduzierung spezifischer Emissionen[8] keine allgemeinen Reduzierungen von Autoabgasen erreichen; im besten Fall wird sie das Emissionswachstum verlangsamen. In das Abkommen wurde außerdem keine Strategie zur Einhaltung der Verpflichtungen (also Überwachungs- und Sanktionsmechanismen) eingebaut, was größte Zweifel an der Verwirklichung der Vereinbarung aufkommen läßt. Andererseits stellt die Industrie in einer Klausel die Bedingung, daß das Abkommen hinfällig wird, falls die Kommission gesetzliche Maßnahmen ergreift.

---

[8] Spezifische Emissionen = Emissionen pro Fahrzeug und pro zurückgelegtem Kilometer; bei steigendem Fahrzeug- und Streckenaufkommen können die Gesamtemissionen daher selbst bei stark sinkenden spezifischen Emissionen zunehmen.

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Einführung von kohärenten, durchsetzbaren und umweltverträglichen CO_2-Emissionsgrenzwerte für Neufahrzeuge: 5 Liter Benzin oder 4,5 Liter Diesel pro 100 Kilometer bis zum Jahr 2005 (120g CO_2/km).

☆ Vorbereitung der Einführung einer Fahrzeugsteuer ab dem Jahr 2005 für solche Modelle, die diese Grenzwerte überschreiten.

☆ Einführung einer umfassenden ökologischen Steuerreform in der EU, die die Steigerung der Treibstoffeffizienz von Autos und die Reduzierung aller Emissionen unterstützt.

☆ Prompte Umsetzung der Inhalte des Grünbuch über Faire und Effiziente Preisgestaltung im Verkehr der Europäischen Kommission. (Das schließt auch eine Anhebung der Treibstoffsteuer ein.).

☆ Europäische Kommission, Rat und Parlament sollten die beabsichtigte Gesetzgebung zur Kennzeichnung der Treibstoffeffizienz beim Verkauf von Fahrzeugen schnellstens verabschieden.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 👎 - ***unzureichend***

III.2. Schienenverkehr

Der Schienenverkehr ist in den meisten Fällen die umweltverträglichste Form des Massenverkehrs, die heute möglich ist, abgesehen vom emissionsfreien Fahrrad- und Fußgängerverkehr. In den Neunziger Jahren hat der grenzüberschreitende Schienen-Frachtverkehr EU-weit zugenommen, sein Anteil am Inlandsmarkt aber abgenommen (Eurostat Press Release 103/98, 22. 12. 98). Inzwischen haben Studien das Wettbewerbspotential der Schiene gegenüber der Straße im Güterverkehr belegt, und einen wahrnehmbaren positiven Trend zur steigenden Nutzung der Schiene für den Güterverkehr für das nächste Jahrhundert für möglich gehalten. Eine Verbesserung der finanziellen Rückendeckung der Schienensysteme in ganz Europa könnte einen solchen Trend fördern.

Im Personenverkehr ist vor allem die Verbesserung der allgemeinen Systemeffizienz, d.h. die Erhaltung und der Verbesserung der Verbindungen „in der Fläche" und nicht nur zwischen Hauptverkehrsknotenpunkten („Flächenbahn"), Voraussetzung für die Vergrößerung der Marktanteile der Schiene gegenüber dem Individualverkehr. Der Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken, der in vielen Fällen von Politik und Bahnmanagement vorrangig betrieben wird, muß auf seine Kosten- und Systemeffizienz, vor allem aber auch auf seine Umweltverträglichkeit streng überprüft werden.

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Förderung der „Flächenbahn".

☆ Aktive Unterstützung und Finanzierung des Schienenverkehrs in den Bereichen Güter- und Personenverkehr, durch die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Sektors gegenüber dem Straßenverkehr.

☆ Überprüfung der momentanen Ausrichtung der Verkehrssubventionierung durch projektbezogene und strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen; gleichzeitig die Einführung „fairer und effizienter Preise" im Verkehr, inklusive der Internalisierung der externen Kosten

☆ Umsetzung der EU-Richtlinie (440/91/EG) über die Kompatibilität von der Bahnsysteme und Verbesserung des Zugangs von Unternehmen zur Schienenverkehrsinfrastruktur.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 👎 ***unzureichend***

III.3. Flugverkehr

Innerhalb des Wachstumssektors Verkehr weist der Flugverkehr die steilsten Wachstumskurven auf: Es wird geschätzt, daß sich die weltweit geflogenen Passagierkilometer innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre mindestens verdoppeln werden. Gemäß aller Szenarien des Berichtes der internationalen Klima-Wissenschaftler (IPCC) zum Thema Flugverkehr, der im April 1999 vorgelegt wurde[9], werden die Flugzeugemissionen innerhalb der nächsten 50 Jahre weltweit absolut wie auch im Vergleich zu den Emissionen anderer Sektoren wesentlich zunehmen (nach IPCC-Schätzungen um das drei- bis elffache der momentanen Werte).

Die Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs (einschließlich CO_2 und Stickoxiden [NO_X], Wasserdampf, Kondensstreifen, Sulfat [SO_4] und Ruß) tragen gegenwärtig signifikant zum Klimawandel bei: Sie machen je nach Berechnungsmethode mindestens 3,5 % der Klimawirksamkeit aller anthropogenen Emissionen aus. Die Auswirkungen der Flugzeugemissionen auf den Klimawandel werden durch die komplexen Interaktionen dieser Emissionen in Flughöhe noch vervielfacht. Laut dem IPCC-Bericht weisen Flugzeugemissionen im Vergleich zu CO_2-Emissionen auf dem Boden die mindestens zwei- bis vierfache Klimawirksamkeit auf. Beispielsweise haben Stickoxide, die bedeutende Auswirkungen auf die Zusammensetzung von Ozon und Methan in der Atmosphäre haben, in Flughöhe eine größere Klimawirksamkeit als vergleichbare Emissionen auf der Erdoberfläche. Über die genaue Klimawirksamkeit des Wasserdampfes und der Kondensstreifen, die in einigen Regionen der Welt inzwischen über 10 Prozent der Jahresbewölkung ausmachen, laufen derzeit noch Studien.

Der Flugverkehr hat bis jetzt eine außergewöhnlich bevorzugte Behandlung im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen erfahren, z.B. durch die Steuerbefreiung der Treibstoffe für die gewerbliche Luftfahrt (Kerosin) sowie durch den zollfreien Einkauf an Flughäfen („Duty Free"). Letzterer stellte eine versteckte Subvention der Flughafeninfrastruktur dar, da die Einnahmen des Duty Free die Start- und Landegebühren senken halfen. Die Abschaffung des Duty Free an den Flughäfen der EU ist aus Umweltsicht daher zu begrüßen.

Um diese Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des Flugverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern (vor allem der Bahn) aufzuheben, aber auch um die Kosten der gravierenden Luftverschmutzung und das Treibhaus-Risiko durch die Flugverkehrsemissionen zu internalisieren, muß die EU die Steuerbefreiung von Kerosin abschaffen. (Als Alternative kann die EU emissionsabhängige Abgaben im Flugverkehr einführen). Dies würde zumindest eine Form der Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Verkehrsträgern beseitigen, könnte emissionsärmere Technologien fördern und vielleicht auch zu Verhaltensänderungen bei den Konsumenten führen, besonders in den Fällen, wo Flugreisen problemlos - beispielsweise durch Bahnreisen - ersetzt werden können.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, anzumerken, daß der IPCC-Bericht feststellt, daß technologische Verbesserungen von Flugzeugen und Triebwerken allein die Emissionen nicht reduzieren werden, da jegliche Effizienzverbesserungen – die sich aufgrund der langen Entwicklungs- und Lebensdauer von Flugzeugen ohnehin erst nach mehreren Jahrzehnten wirklich durchsetzen – durch den Zuwachs der zurückgelegten Passagierkilometer aufgehoben werden wird. Deshalb muß auch laut IPCC bei der Nachfrage nach Flugreisen angesetzt werden. Dies gilt ganz besonders für Industrieländer, bedenkt man die ungleiche Verteilung von Flugreisen auf dem Globus – nur ein sehr kleiner Teil der Weltbevölkerung, hauptsächlich US-Amerikaner und Europäer, profitiert (als Passagier oder aber wirtschaftlich) vom Flugverkehr.

Neben der Einführung von Kerosinsteuern bzw. Emissionsabgaben gibt es für die EU noch die Möglichkeit, folgende Instrumente in der EU einzuführen bzw. sich im Rahmen der Internationalen Organisation für die zivile Luftfahrt (ICAO) dafür einzusetzen: Verschärfte Grenzwerte für Emissionen von Flugzeugmotoren, Beseitigung aller direkten und indirekten Subventionen, sowie Fördermaßnahmen zur Verlagerung von Flugverkehren (vor allem Kurzstreckenflüge) auf andere Verkehrsträger. Der Vorstoß der EU, die Grenzwerte für Stickoxidemissionen von Flugzeugen durch eine neue Richtlinie zu verschärfen, wird von den Umweltverbänden begrüßt.

---

[9] Bericht des Internationalen Wissenschaftlergremiums den Klimawandel (*Intergovernmental Panel on Climate Change* – IPCC) zum Thema Flugverkehr und die globale Atmosphäre, April 1999

Die EU sollte außerdem eine umfassende Strategie für die Flughafenentwicklung in der EU ausarbeiten, die hauptsächlich darauf zielen sollte, das bislang ungebremst exponentielle Wachstum der Flugverkehrs-Emissionen einzudämmen. Auch die weitere Konzentration des Flugverkehrs durch den überproportionalen Ausbau von Flughäfen im nordwestlichen Zentrum Europas sollte vermieden werden, da dies zu untragbaren lokalen Umweltbelastungen führt, aber auch, um die EU-Kohäsionspolitik, die auf eine Stärkung der Peripherie gegenüber des EU-Kernbereichs abzielt, nicht zu konterkarieren.

Auf internationaler Ebene sollte die EU ihre anerkennenswerten Bemühungen in Bezug auf die Reduzierung der Flugverkehrsemissionen fortsetzen. Insbesondere sollte die EU sich im zuständigen UN-Gremium (*International Civil Aviation Organisation* - ICAO) weiterhin für die Einführung von Kerosinsteuer/Emissionsabgaben und die Verschärfung von Emissionsstandards einsetzen. Zudem sollte sich die EU um die Zuordnung der Emissionen aus dem internationalen Luft- und Seeverkehr auf die Vertragsstaaten im Rahmen des Kioto-Protokolls bemühen (Lösung der Allokationsfrage bis zur Vertragsstaatenkonferenz Nr.6 im Jahr 2000).

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Abschaffung der Steuerbefreiung für Kerosin / Einführung emissionsabhängiger Abgaben.

☆ Abschaffung anderer Steuerbefreiungen für die Luftfahrt (z.B. Mehrwertsteuer für Tickets).

☆ Abschaffung aller direkten und indirekten Subventionen (z.B. Anbindung von Flughäfen).

☆ Entwicklung einer umwelt- und klimaverträglichen europäischen Flughafenentwicklungsstrategie.

☆ Festlegung von angemessenen Grenzwerten und Standards für Energieeffizienz und Emissionen von Flugzeugen.

☆ Verfolgung der oben genannten Maßnahmen auch auf ICAO-Ebene.

☆ Allokation der Flugverkehrsemissionen im Rahmen der Verhandlungen zum Kyoto-Protokoll.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten innerhalb der EU: 💣 - *potentiell katastrophal*

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten auf internationalem Parkett: 👍 - *potentiell erfolgreich*

IV. LANDNUTZUNG

Landnutzung läßt sich in verschiedene Bereiche unterteilen: städtische und ländliche Bereiche, Verkehrsinfrastruktur, Wälder und Landwirtschaft. Raumplanung ist kein Bereich, der innerhalb der EU-Politik große Priorität genießt, der EU-Vertrag räumt der EU außerdem nur eine beschränkte Kompetenz in diesem Bereich ein. Dennoch haben die Erfahrungen aus den letzten Jahren gezeigt, daß eine Reihe von Aspekten von Landnutzung und Regionalplanung einen Einfluß auf die EU-Politik haben oder von dieser beeinflußt werden. Diese Erkenntnis hat unter anderem zur Nordwijk-Konferenz und dem EUREK-Prozeß zur Etablierung von Prinzipien für die Raumplanung in der EU geführt. Dieser Prozeß sollte mit der Klimaschutzstrategie der EU verknüpft werden. Städteplanung ist dabei ein Schlüsselfaktor im Bereich Klimaschutz, da – um nur ein Beispiel zu nennen – der Aufbau der Städte die Verkehrsmittelwahl und -nutzung beeinflussen kann.

Der Schwerpunkt in diesem Kapitel liegt dennoch auf den Bereichen Landwirtschaft und Wälder.

IV.1. Landwirtschaft

Landwirtschaft (einschließlich Viehzucht) ist die Hauptquelle von Methanemissionen (CH_4) und Distickstoffmonoxid oder Lachgas (N_2O) in der EU (Eurostat Memo 20/98, 2.10.1998). Die meisten dieser Emissionen stammen von Tieren und deren Ausscheidungen. Methan ist ein Treibhausgas, das die dreißig- bis sechzigfache Treibhaus-Wirkung gegenüber einer vergleichbaren Menge an Kohlendioxid in der Atmosphäre aufweist; Distickstoffmonoxid hat sogar fast die 300-fache Wirkung. In CO_2-Äquivalenten ist die Landwirtschaft für etwa 8 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU unmittelbar verantwortlich.

Die derzeitige **Gemeinsame Agrarpolitik** (*Common Agricultural Policy* - CAP) der EU, ausgerichtet auf intensive Landnutzung, Massenproduktion, Agrarkonzentration sowie Nahrungsmittelgroßproduktion und -großhandel, ist ökologisch, sozial und umweltbezogen destruktiv und nicht nachhaltig. Aus der Perspektive der Klimapolitik geben drei Aspekte der derzeitigen Agrarpraktiken Anlaß zur Besorgnis: 1.) die Förderung energieintensiver Produktionsweisen (besonders die Produktion in Treibhäusern), 2.) die transportintensiven Handelsstrukturen und 3.) der übermäßige Gebrauch von Kunstdünger und Dung.

Die Intensivierung der Landwirtschaft und insbesondere der Viehzucht führt zum übermäßigen Gebrauch von Kunstdünger und der regionalen Überproduktion von Dung und Darmgasen, die ihrerseits einen Anstieg der Emissionen von N_2O und CH_4 verursachen. Durch den Einsatz der bestmöglichen Technologien in Ställen und Einrichtungen für die Dunglagerung sowie durch die Begrenzung des Viehbestandes in Relation zur Fläche könnten diese Emissionen eingeschränkt werden (ein Beispiel für diese Methode sind die Green-Label-Ställe in den Niederlanden).

Die zaghaften bislang erfolgten Umweltreformen, die im Agrarsektor umgesetzt wurden, haben zu nur geringen Emissionsreduzierungen geführt. Die in der **Agenda 2000** vorgeschlagenen Agrarreformen weisen einige gute Ansätze auf und könnten eine positive Auswirkung auf die Agrarpraktiken in Europa haben, insbesondere bei der Integration von umweltverträglicher Landwirtschaft in eine nachhaltige Regionalentwicklung. Dennoch sind diese Praktiken weder weitreichend genug noch umfassen sie ausreichende Mechanismen für die Einhaltung der Umsetzung (z.B. die obligatorische Kopplung von Finanzzuwendungen an Umweltauflagen). Die Gemeinsame Agrarpolitik und die in der Agenda 2000 vorgeschlagenen Reformen sollten einer gründlichen und umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung unterworfen werden.

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Schaffung und Umsetzung von Maßnahmen, um die Emissionen von Methan und N_2O aus der Tierhaltung zu senken.

☆ Umsetzung einer Steuer auf Stickstoffdünger, um die N_2O-Emissionen von Ackerland zu begrenzen.

☆ Begrenzung des Tierbestandes in Relation zur Fläche.

☆ Keine Befreiung der Landwirtschaft von der Energiebesteuerung.

☆ Harmonisierung der Transportpreise (d.h. Treibstoff- und Straßensteuer für LKW), mit dem Ziel der Re-Regionalisierung der Handelskreisläufe für die Mehrzahl landwirtschaftlicher Produkte.

☆ Förderung nachhaltiger und ökologische Landwirtschaft und Re-Regionalisierung von Produktion und Verbrauch.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: ☹ - ***unzureichend***

IV.2. Forstwirtschaft

Wälder leisten – neben anderen wichtigen Funktionen – innerhalb der weltweiten atmosphärischen Kreisläufe den Dienst, Kohlenstoff aufzunehmen und zu speichern, da Pflanzen in der Respirationsphase der Photosynthese CO_2 aus der Atmosphäre aufnehmen. Darum fungieren Wälder (und andere sogenannte „CO_2-Senken") als Gegenkräfte zur steigenden Konzentration von CO_2 durch anthrophogene Treibhausgasemissionen.

In der Gesamtbetrachtung ist das Ausmaß dieses Entlastungseffekts jedoch zu gering, um durch eine reine Waldpolitik die Klimaproblematik zu lösen: Würde z.B. die Waldfläche in der EU bis zum Jahr 2010 um 10 % zunehmen (was eine großzügige Schätzung des Möglichen darstellt), könnten die so entstehenden Wälder bis zu 150 Mio. Tonnen CO_2 speichern — dies entspricht nur etwa 5 % der Gesamtemissionen an CO_2 in der EU von 1990 oder 3,5 % der gesamten Treibhausgasemissionen (Ecologic, 81-82).

An dieser Stelle sollte betont werden, daß nach Auffassung der Umweltverbände Forstmaßnahmen niemals als Maßnahmen zur Einhaltung der Kyoto-Verpflichtungen angerechnet werden sollten, und daß die EU ihre diesbezüglich kritische Haltung in den internationalen Klimaverhandlungen beibehalten soll. Dies heißt allerdings nicht, daß Waldschutz- und bestimmte Formen von Aufforstungsmaßnahmen sind - aus anderen umweltpolitischen Gründen (z.B. zum Schutz der Artenvielfalt) von den Umweltverbänden begrüßt und erfordert werden.

Seit 1992 fördert die EU die Aufforstung von landwirtschaftlichen Flächen durch die Verordnung zur Einführung eines Gemeinschaftsfonds für Aufforstungsmaßnahmen in der Landwirtschaft (EWG/2080/92). Zudem verabschiedete die EU 1989 die Verordnung über Forstwirtschaft in ländlichen Gebieten (EWG/1610/89), die mit Hilfe der Struktur- und Kohäsionsfonds die Aufforstung fördert. Umweltbelange, die in diesen Aufforstungsprojekten bedacht werden müssen, schließen die Erhaltung der Artenvielfalt, die Verhinderung von Erosion und Versteppung und den Schutz der Wasserscheiden mit ein. Die Beachtung dieser Belange könnte mittels einer Pflichtbescheinigung durch den Forstverwaltungsrat bekündet werden.

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Vermeidung von Abholzung und Entwaldung; Förderung angemessener Formen der Wiederaufforstung, besonders in Teilen Südeuropas.

☆ Förderung der nachhaltigen Nutzung von Holz (als nachwachsender Rohstoff und als erneuerbare Energie).

☆ Wälder dürfen nicht als Mittel betrachtet werden, um die Kyoto-Verpflichtungen zu erfüllen.

☆ Gewährleistung der Aufnahme von entscheidenden Umweltaspekten wie Artenvielfalt, Wasserscheidenmanagement sowie die Verhinderung von Erosion und Versteppung in alle Aufforstungsprogramme.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 👎 - ***unzureichend***

V. ABFALLWIRTSCHAFT

Der Abfallsektor ist für etwa ein Drittel der Methanemissionen der EU verantwortlich und für etwa 5 % der gesamten Treibhausgasemissionen in CO_2-Äquivalenten (s.oben). Durch die Umsetzung bestehender und geplanter Maßnahmen der EU-Abfallpolitik könnte die EU bis zum Jahr 2010 eine jährliche Reduzierung um etwa 100 Mio. Tonnen CO_2-Äquivalenten erreichen.

V.1. Abfalldeponien und Müllverbrennung

Abfalldeponien emittieren als Produkt der Verrottung organischer Abfälle Methan. Der Entwurf der Richtlinie über Abfalldeponien [KOM (97) 105] würde, falls sie umgesetzt wird, ab dem Jahr 2010 eine Emissionsreduzierung von Methan von etwa 60 Mio. Tonnen CO_2-Äquivalenten pro Jahr zur Folge haben (Ecologic, 65).

Unter **Mit-Verbrennung** versteht man die Verbrennung von Müll als regulären oder zusätzlichen Treibstoff in Anlagen, deren Hauptzweck entweder Energieerzeugung sein kann oder Materialproduktion. Korrekt ausgeführt kann die gekoppelte Müllverbrennung zum Teil andere Energieträger in industriellen Prozessen ersetzen. Dennoch sollte Müll nach Auffassung der Umweltverbände nicht als „erneuerbare Energie" betrachtet werden, wie dies innerhalb der EU von interessierter Seite derzeit diskutiert wird, da dies die falsche Auffassung nährt, übermäßiger Konsum und fehlgerichtete Produktionsweisen könnten dadurch kompensiert werden, daß der dadurch entstehende Müll als „Energieträger" verbrannt wird. Um die Nachfragemuster und –volumina einer Gesellschaft zu ermitteln ist es erforderlich, den gesamten Lebenszyklus von Produkten zu analysieren. Wissenschaftliche Analysen zeigen, daß Abfallreduzierung durch Müllvermeidung, Wiederverwendung und Recycling als Mittel zur Ressourcenschonung effektiver ist als Müllverbrennung und Mit-Verbrennung – dies gilt auch für Energieeffizienz und Klimaschutz.

Ein zusätzliches Problem der Müllverbrennung sind die dabei entstehenden Schadstoffe (vor allem Dioxine), die in Luft und Wasser gelangen. Die Grenzwerte für Schadstoffemissionen aus der Müllverbrennung und der Mit-Verbrennung variieren innerhalb Europas enorm. Die Emissionswerte für die Müll-Mitverbrennung in Industrieanlagen sind derzeit weniger strikt als die Anforderungen, die für normale Müllverbrennungsanlagen festgelegt sind. Dies wird als Schlupfloch in der EU-Abfallpolitik von Umweltverbänden kritisiert. Ohne die Harmonisierung der Grenzwerte auf hohem Umweltschutzniveau wird diese Diskrepanz zu billigen Anlagen mit niedrigen Schutzstandards führen. Müllverbrennung ist keine Antwort auf den übermäßigen Verbrauch der Staaten der nördlichen Halbkugel.

Empfohlene Maßnahmen:

☆ Förderung von Müllvermeidung, Wiederverwendung und Recycling als bevorzugte Methoden des Abfallmanagements.

☆ Festlegung von Emissionsgrenzwerten für die Müll-Mitverbrennung auf dem gleichen Niveau wie für Müllverbrennungsanlagen; dabei Ausrichtung der Grenzwerte an den besten verfügbaren Technologien (*Best Available Technologies* - BAT).

☆ Obligatorische Vorbehandlung von Müll, der für die Müllverbrennung oder die Mit-Verbrennung bestimmt ist.

☆ Ausschluß von Giftmüll und toxischen Substanzen (wie PVC [Polyvinylchlorid]) und Schwermetallen) von Müllverbrennung und Mit-Verbrennung.

☆ Obligatorische Nutzung der Abwärme und Energie aus solchen Müllverbrennungsanlagen, bei denen Kraft-Wärme-Kopplung möglich ist; dabei Festlegung von Mindeststandards für deren Energieeffizienz.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 👎 - ***unzureichend***

VI. JOBS, GELD UND KLIMAWANDEL

Durch Lobbyisten mit speziellen Eigeninteressen und untermauert durch deren jahrelangen politischen Kampagnen, herrscht weitverbreitet das Vorurteil, daß Umweltschutz außerhalb wirtschaftlicher Überlegungen steht und Umweltpolitik teuer ist. Diese Auffassung wird verstärkt durch die Ergebnisse fehlgeleiteter Steuerinstrumente der Wirtschaftspolitik, z.B. der fehlenden systematischen Internalisierung externer Kosten, irreführenden wirtschaftlichen und ökologischen Indikatoren und Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen sowie einer einseitig gefaßten Definition von "Reichtum" und "Wachstum".

Dennoch hat sich in der letzten Zeit ein Wandel bei vielen Entscheidungsträgern und gesellschaftlichen Akteuren vollzogen, und Umweltaspekte werden mehr und mehr als wesentliche Elemente der Wirtschaft angesehen – von manchen sogar als das, was sie sind: die Grundlage der Wirtschaft. Die Erkenntnis dämmert, daß die Einbeziehung von Umweltaspekten - wie Klimawandel, Naturschutz, Erhaltung der Artenvielfalt und der Wasserressourcen usw. - in wirtschaftliche Überlegungen und politische Entscheidungen sowohl zu einer besseren Umwelt als auch zu Wohlstand, sozialer Gerechtigkeit und zu einer (tatsächlich) stärkeren Wirtschaft führen kann.

Diese Erkenntnis muß sich auch in den Bemühungen der EU um eine gemeinsame Wirtschaftspolitik – u.a. in der Beschäftigungsstrategie der EU – niederschlagen.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 👎 - ***unzureichend***

VI.1. Die „dreifache Dividende"

Eine üblicherweise verwendete Erklärung für den Einsatz und die Notwendigkeit von Energiesteuern und Energieeffizienz ist als die "doppelte Dividende" bekannt, die sowohl einen ökonomischen als auch einen ökologischen Gewinn abwirft. Wir möchten hier gerne das Konzept der "dreifachen Dividende"[10] der Energieeffizienz vorstellen: integrierte Maßnahmen (Umweltsteuerreform, Dezentralisierung der Energieerzeugung, Verlagerung der Beförderungsweise im Transportwesen, usw.) bringen zweifachen Gewinn für die Umwelt: reduzierte Treibhausgasemissionen und reduzierte Luftverschmutzung (Ozon, saurer Regen). Mit dieser Erkenntnis sollte die EU ihr System der Kostenberechnungen von Umweltmaßnahmen überdenken und bei einer Reihe von Maßnahmen ehrgeizigere Umweltziele setzen. Ein Beispiel hierfür ist die Richtlinie für nationale Emissionsobergrenzen zur Luftqualität, auf die Reduktion von Stickoxiden (NO_X), Schwefeldioxid (SO_2), Ammoniak (NH_3) und flüchtigen organische Verbindungen (VOC) abzielt, die alle als Nebenprodukte bei der Verbrennung fossiler Treibstoffe entstehen. Statt diese Schadstoffe lediglich individuell anzugehen, würden durch eine präventive und ganzheitliche Vorgehensweise nicht "nur" Ziele in Bezug auf die Luftreinhaltung erreicht, sondern, als positiver Nebeneffekt, würde dies auch dabei helfen, klimapolitische Ziele umzusetzen - und darüber hinaus noch Geld sparen.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 👍 - ***potentiell erfolgreich***

VI.2. Beschäftigung und Umwelt

Die Beschäftigungsrichtlinien für 1999, die vom Ministerrat Ende letzten Jahres ausgehandelt wurden, und die vom Kölner Rat vorgelegte EU-Beschäftigungsstrategie, repräsentieren weder eine progressive Perspektive für nachhaltige Entwicklung noch integrieren sie Umweltbelange in ausreichender Weise. Bei der Einführung einer EU-Beschäftigungspolitik, wie im Amsterdamer Vertrag vorgesehen, muß die EU die direkte Verknüpfung der Schaffung von Arbeitsplätzen und umweltfreundlicher Politik hervorheben. Maßnahmen, die die Verbindung zwischen Umweltschutz und der Schaffung von Arbeitsplätzen fördern, sind die ökologische Steuerreform, die Umschichtung und teilweise Abschaffung von Subventionen sowie die weitere Verbreitung kohärenter Umweltkennzeichnung von Produkten. Die EU muß die inhärente Verbindung von Umweltfortschritt und vermehrten Beschäftigungsmöglichkeiten betonen und Transparenz fördern, indem sie die Teilnahme von Umwelt - NRO an der Entwicklung der EU-Beschäftigungspolitik[11] sichert.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: 👎 - ***unzureichend***

---

[10] Dieses Konzept stammt vom Europäischen Umweltbüro (*European Environmental Bureau* - EEB).

[11] Dazu ist vom Europäischen Umweltbüro (EEB), vom Klimanetzwerk Europa (*Climate Network Europe* - CNE), Friends of the Earth Europe (FoEE), Worldwide Fund for Nature (WWF) und Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) gearbeitet worden.

VI.3. Strukturfonds

Die europäischen Strukturfonds wurden geschaffen, um EU-Regionen mit einem niedrigen Entwicklungsstandard, Strukturproblemen oder einer hohen Arbeitslosenrate finanzielle Unterstützung von seiten der EU zu gewähren, um damit die wirtschaftliche Kohäsion in der EU zu fördern. Im Juni 1999 wird die Revision der Regeln des Strukturfonds für die Haushaltsperiode 2000 bis 2006 abgeschlossen sein. Die verfügbaren Mittel für diesen Zeitraum betragen 275 Mrd. ECU (in Zahlen von 1997). Obwohl die Regeln verbessert wurden und jetzt auch teilweise Umweltbelange integrieren, hängt der Erfolg für die Umwelt in der kommenden Periode von der Umsetzung der verbesserten Kriterien ab. Die EU muß ihren verbesserten Normen gerecht werden und gewährleisten, daß sie die gesetzlich bindenden Verpflichtungen, wie sie sich z. B. aus dem Kyoto-Protokoll ergeben, einhält. Die EU darf den Strukturfonds-Anträgen juristischer Personen, die im Gegensatz zu den Kyoto-Verpflichtungen der EU stehen oder Politiken vertreten, die in einer Zunahme der Treibhausgasemissionen resultieren, nicht zustimmen.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: - unzureichend

VI.4. Handel und Umwelt

Internationale Handelssysteme, insbesondere die Welthandelsorganisation (WTO, oder deren Vorläufer Allgemeines Zoll- und Handelsabkommen/ *General Agreement on Tarrifs and Trade* - GATT), können auf verschiedene Arten in Konflikt mit Umweltinteressen geraten, vor allem auch mit bestimmten Aspekten, die sich aus Kyoto-Protokoll ergeben.

Häufig werden in der internationalen Handelspolitik die Interessen multinationaler Konzerne aufgrund ihrer Macht, einzelne Nationen oder das internationale Handelssystem als Ganzes zu beeinflussen, über die Interessen der Verbraucher, der Bürger und der Umwelt gestellt. Ein Schlüsselbeispiel dafür ist die GATT-Klausel („GATT savings clause") in der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (§ 3.5)[12].

Während der nächsten WTO-Runde in Seattle im Herbst 1999 sollte die EU auf eine Klärung dringen, daß WTO-Regeln Bestimmungen der Umweltkonventionen der Vereinten Nationen niemals beeinträchtigen oder aufheben dürfen.

Momentaner Stand der EU-Aktivitäten: - unzureichend

FAZIT

Die Klimapolitik der EU ist auch zwei Jahre nach Kyoto immer noch unkoordiniert und inkohärent. Die einzelnen Elemente der Klimapolitik sind tendenziell ungenügend oder weisen sogar in die falsche Richtung, abgesehen von einigen anerkennenswerten Ausnahmen; viele EU-Politiken werden zu wenig auf ihre Konsistenz mit klimapolitischen Zielen überprüft. Die EU muß unbedingt eine geschlossene, ganzheitliche, und integrative Klimapolitik mit entsprechend stringenten Maßnahmen entwickeln. Ohne einen solchen Rahmen wird die Umsetzung ihrer Bemühungen, die vorgeschriebene 8 %-Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erreichen, zu Stückwerk und vermutlich ineffektiv bleiben.

Aber es gibt Hoffnung. Alle der obengenannten angerissenen Politiken, Maßnahmen und Programme (und diese Liste ist noch nicht einmal vollständig) <u>könnten</u> so zusammenwirken, daß signifikante Emissionsreduzierungen erreicht würden. Dies jedoch hängt von ihrer Verwirklichung ab: Diese wird zu einem großen Teil von der Initiative der Europäischen Kommission, von der Wachsamkeit des Europäischen Parlaments und - vielleicht am wichtigsten – dem politischen Willen der von den Mitgliedsstaaten konstituierten Fachministerräten und damit den Mitgliedsstaaten selber abhängen.

---

[12] Artikel 3.5 der UNFCCC lautet: „Maßnahmen, einschließlich unilateraler, die getroffen wurden, um den Klimawandel zu bekämpfen, sollten kein Mittel der willkürlichen oder ungerechtfertigten Diskriminierung oder ein verstecktes Hemmnis für den internationalen Handel darstellen." Quelle für die Informationen über die WTO ist Kevin Gallagher vom Institut für Globale Entwicklung und Umwelt, USA.

WEITERE QUELLEN UND INFORMATIONEN

Deutscher Naturschutzring, Anja Köhne, "EU-Rundschreiben," Bonn, Januar 1999.

Ecologic, Dr. Sebastian Oberthür and Ass. jur. Stefani Bär, "Untersuchungen zur Umsetzung eines Protokolls zur Klimarahmenkonvention: Auswirkungen von Aktivitäten und Regelungen der EU auf die Emission klimawirksamer Gase," Berlin, Juni 1998. Im Auftrag vom Umweltbundesamt.

European Environmental Bureau (EEB), "EEB Memorandum to the German Presidency and the EU Member States," Brüssel, Januar 1999.

European Wind Energy Association, Umweltstiftung WWF Deutschland, Climate Network Europe, Greenpeace, Friends of the Earth Europe, Fördergesellschaft Windenergie, Bundesverband WindEnergie e.V., "Principles for a Renewable Energy Directive in the European Union," April 1999.

Forum Umwelt & Entwicklung, Sascha Müller-Kraenner, "Climate Protection after Kyoto," Bonn 1998.

Fraunhofer Institut, "A review of employment effects of European Union policies and measures for CO_2 emission reductions," im Auftrag von WWF Deutschland, Karlsruhe, Mai 1999.

Friends of the Earth Netherlands – Milieudefensie, Newsletter "The Right Price for Air Travel" Europäische Kampagne, Amsterdam, März 1999, unter http://www.milieudefensie.nl/airtravel

Friends of the Earth Netherlands – Milieudefensie, "The Strassburg Declaration," unter http://www.milieudefensie.nl/airtravel

Heinrich Böll Stiftung, Sascha Müller-Kraenner, "Climate Change Priorities of the German EU Presidency," Washington, D.C., Februar 1999.

Heinrich Böll Foundation, Kai Schlegelmilch, "Energy Taxation in the EU and some Member States", Brüssel, November 1998.

Verkehrsclub Deutschland (VCD), "Auto-Umweltliste 1998/99: Wir gehen neue Wege," Bonn, 1998.

WWF Deutschland, Stephan Singer, "Impulse für die europäische Klimapolitik," Februar 1999.

WWF Niederlande, Dian Phylipsen and Kornelis Blok, "A Review of the Stage of Implementation of European Union Policies and Measures for CO_2 Emission Reduction," Utrecht, Niederlande, Dezember 1998.

Internet-Seiten

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND): http://www.bund.net/

Climate Network Europe (CNE): http://www.climatenetwork.org

Deutscher Naturschutzring (DNR): http://www.dnr.de

Klimabündnis: www.klimabuendnis.org

Forum Umwelt und Entwicklung: http://www.oneworldweb.de/forum/home.htm

AG Klima des Forums Umwelt & Entwicklung: http://www.oneworldweb.de/forum/issues/climate/index-d.html

Freie Universitaet Berlin: http://www.fu-berlin.de/

Germanwatch: www.germanwatch.org

Naturschutzbund Deutschland: http://www.nabu.de/index.htm

Umweltstiftung WWF-Deutschland: www.wwf.de

Verkehrsclub Deutschland (VCD): http://www.vcd.org

World Economy, Ecology and Development (WEED): http://www.weedbonn.org/

Wuppertal Institut: http://www.wupperinst.org/Seiten/home.html