

KLIMA KOMPAKT



Klimaschutzanreiz für die USA?

WTO-Regeln: Stiglitz fordert Sanktionen gegen die USA

Unbefriedigender Rückgang der CO₂-Emissionen neuer
Personenkraftwagen

EU-Kommission drängt Automobilindustrie zu mehr Klimaschutz

Dritter Bericht der britischen Arbeitsgruppe Entwicklung und
Klimawandel

Lateinamerika und die Karibik sind von den Folgen des Klimawandels besonders bedroht

Klima rückt in die Zentren der Gesellschaft

Die wissenschaftliche Evidenz ist erdrückend, die Wetterextreme liefern Anschauungsunterricht. Wer noch den menschengemachten globalen Klimawandel leugnet, begibt sich auf das Niveau der „Erde-ist-flach-Gesellschaft“. Das Thema frisst sich hinein in die Zentren der Gesellschaft. In den USA, in Großbritannien, in den Niederlanden, in der Schweiz und in Australien sind breitere gesellschaftliche Klimaschutzbindnisse entstanden. Auch das jüngste Klimawort der deutschen katholischen Bischöfe deutet in diese Richtung. Sicherheitspolitik lässt sich ohne Berücksichtigung der Herausforderungen durch Wassermangel, Überflutungen und Wetterextreme nicht mehr diskutieren. Die Wahrnehmung des Finanzmarktes für Risiken durch Unternehmen, die sich nicht auf Klimawandel und Klimapolitik einstellen, steigt sprunghaft. Die Justiz beschäftigt sich immer häufiger mit dem Klimawandel, bis hin zur Schadensersatzklage Kaliforniens gegen sechs große Autokonzerne. Und Hollywood liefert die bildgewaltige Untermauerung.

Es wird heiß. Doch wer jetzt noch darauf wettet, dass das Thema nicht die Gesellschaft umgestalten wird, der sollte sich warm anziehen.

Christoph Bals

Klimaschutzanreiz für die USA?

WTO-Regeln: Stiglitz fordert Sanktionen gegen die USA

Professor Joseph E. Stiglitz, der frühere Chef-Ökonom der Weltbank und Vorsitzende des ökonomischen Sachverständigenrats unter US-Präsident Clinton, betont, dass die US-amerikanische Klimapolitik die Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen verletze. Gemäß den Regeln der WTO sei ein Vorgehen gegen die USA möglich.

Germanwatch übersetzt Auszüge aus dem Essay "A New Agenda for Global Warming" von Joseph E. Stiglitz aus "The Economists' Voice", Vol. 3, vom Juli 2006.

"(...) Erfreulicherweise können die Rahmenbedingungen des internationalen Handels genutzt werden, um Staaten, die anderen schaden, zu einem besseren Verhalten zu zwingen. Abgesehen von gewissen, in ihrer Anzahl begrenzten Ausnahmen (wie etwa in der Landwirtschaft), erlaubt die WTO keine Subventionen. Denn wenn einige Länder ihre Firmen subventionieren, bestehen keine gleichen Wettbewerbsbedingungen. Subventionen bedeuten, dass eine Firma nicht die vollen Produktionskosten trägt. Die durch Umweltschäden entstehenden Kosten nicht zu zahlen, stellt eine Form der Subventionierung dar, ebenso wie etwa die Unterlassung der Zahlung voller Arbeiterkosten. In den meisten entwickelten Ländern der heutigen Welt zahlen Firmen die Kosten der globalen Umweltverschmutzung in Form von Steuern auf Kohle, Öl und Gas. Aber amerikanische Firmen werden subventioniert, und zwar in massiver Weise.

Hier gibt es ein einfaches Gegenmittel: andere Länder sollten den Import von amerikanischen Waren, die unter Verwendung energieintensiver Technologien produziert wurden, verbieten,

oder zumindest hohe Steuern auf diese verhängen, um die Subventionierung, die diese Waren gegenwärtig erhalten, auszugleichen.

Sogar die USA selbst haben dieses Prinzip gewürdigt. Sie verboten den Import von Thai-Shrimps, die in "Schildkröten-unfreundlichen" Netzen gefangen wurden (...). Obwohl die Art und Weise, wie die USA die Restriktion verhängt hatten, kritisiert wurde, hielt die WTO das wichtige Prinzip aufrecht, dass globale Umweltbelange begrenzte wirtschaftliche Interessen übertrumpfen (...). Wenn man aber die Importbeschränkung von Shrimps zwecks des Schutzes von Schildkröten rechtfertigen kann, kann man selbstverständlich auch die Importbeschränkung von Gütern rechtfertigen, die mittels Technologien produziert wurden, die unnötigerweise unsere Atmosphäre verschmutzen. Dies könnte man tatsächlich machen, um die wertvolle globale Atmosphäre zu schützen, von der unser aller Wohlergehen abhängt.

Japan, Europa und die anderen Vertragspartner des Kyoto-Protokolls sollten unverzüglich eine Klage bei der WTO einreichen, welche die unfaire Subventionierung angreift. Natürlich werden die Bush-Regierung und die Ölfirmen, denen sie sich verpflichtet fühlt, verärgert sein. Sie könnten gar behaupten, dies sei der Beginn eines weltweiten Handelskriegs. Dies ist es aber nicht. Es ist lediglich der Hinweis auf das Offensichtliche: Amerikanische Firmen verfügen seit langem über unfaire Handelsvorteile aufgrund ihrer billigen Energie, aber während sie den Nutzen daraus ziehen, zahlt die Welt den Preis der globalen Erwärmung."

Der Essay kann heruntergeladen werden unter: www.heartland.org/pdf/19398.pdf

Unbefriedigender Rückgang der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen

EU-Kommission drängt Automobilindustrie zu mehr Klimaschutz

Die EU-Kommission will die Autohersteller notfalls per Gesetz zu mehr Klimaschutz zwingen. Die Branche hängt ihrer Selbstverpflichtung hinterher, den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeuge wie geplant bis 2008 deutlich zu reduzieren.

Germanwatch bringt leicht gekürzt die Pressemitteilung der EU-Kommission über die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen vom 29. August 2006.

"Die Kohlendioxid-(CO₂) Emissionen der in der EU-15 verkauften neuen Personenkraftwagen sind weiter gesunken. Gemäß dem heute veröffentlichten Jahresbericht der Europäischen Kommission über die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen lagen die durchschnittlichen Emissionen im Jahr 2004 12,4 % (...) unter dem Niveau von 1995 (2003 waren sie um 11,8 % geringer als 1995 gewesen). Der Bericht begrüßt diese Fortschritte, unterstreicht jedoch, dass die Industrie große zusätzliche Anstrengungen unternehmen muss, um ihrer Verpflichtung nachzukommen, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen bis 2008/9 auf 140g/km zu reduzieren - eine Senkung um rund 25 % gegenüber dem Niveau von 1995.

Günter Verheugen, Vizepräsident der Kommission und für Unternehmen und Industrie zuständiges Kommissionsmitglied, erklärte: „Die Automobilhersteller haben seit 1995 kontinuierliche und wesentliche Fortschritte gemacht. Die Situation ist nicht befriedigend. Ich fordere die Automobilhersteller dringend auf, ihre Bemühungen zu verstärken. Wir verlangen, dass die Industrie ihre Zusagen einhält.“

Umweltkommissar Stavros Dimas erklärte weiter: „Um den Klimawandel zu bekämpfen und unseren Kyoto-

Verpflichtungen nachzukommen, müssen wir die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr verringern - ein Sektor, dessen Emissionen erheblich zu den Gesamtemissionen beitragen. Ich schätze die Bemühungen einiger Automobilhersteller, Personenkraftwagen mit geringerem CO₂-Ausstoß zu vermarkten. Ich richte den dringenden Appell an die Automobilindustrie, sich verstärkt um die Erreichung des Ziels der freiwilligen Vereinbarung von 140 g CO₂/km zu bemühen. Dies wird ausschlaggebend dafür sein, ob das Ziel der Gemeinschaft von 120 g CO₂/km bis 2012 erreicht werden kann.“

Die Kommissionsmitglieder Verheugen und Dimas betonten, dass, wenn die Industrie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, die Kommission Maßnahmen - auch rechtlicher Natur - erwägen müsste, um die Erreichung der erforderlichen CO₂-Verringerungen zu gewährleisten.

Die EU-Strategie zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen umfasst drei Kernbereiche. Den wichtigsten bilden die freiwilligen Verpflichtungen der europäischen, japanischen und koreanischen Automobilhersteller-Verbände, bis 2008 (europäische Hersteller) und 2009 (japanische und koreanische Hersteller) die CO₂-Emissionen ihrer Personenkraftwagen auf einen Durchschnittswert von 140 g/km zu verringern. Die anderen beiden Kernbereiche der Strategie sind die Verbraucherinformation (hauptsächlich durch die Angabe des Kraftstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen) und steuerliche Maßnahmen zur Förderung der Fahrzeuge mit dem geringsten Kraftstoffverbrauch. (...) Kraftfahrzeuge verursachen mehr als 10% der CO₂-Emissionen in der EU. (...)

Seit sie 1999 und 2000 ihre Verpflichtungen eingegangen sind, haben ACEA und JAMA kontinuierliche Fortschritte bei der Verringerung der CO₂-Emissionen erzielt, auch wenn diese 2003 und 2004 geringer waren als in den vorhergehenden Jahren. KAMA konnte 2004 eine erhebliche Verringerung und somit das gesetzte Zwischenziel erreichen.

Trotz dieser Fortschritte müssen jedoch alle drei Verbände weiterhin beträchtliche Anstrengungen unternehmen, um das Ziel von 140g CO₂/km bis 2008/9 zu erreichen. In den verbleibenden Jahren bis zum Ablauf der Frist müssen die jährlichen Minderungsraten bei ACEA und KAMA 3,3 % und bei JAMA 3,5 % betragen.

Die Kommission nimmt derzeit auf der Grundlage einer Folgenabschätzung und unter Berücksichtigung der Arbeiten der hochrangigen Expertengruppe CARS 21 eine Überprüfung der Strategie und der vorhandenen Optionen zur weiteren Verringerung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen in der EU-25 vor. Die überarbeitete Strategie wird sich auf ein integriertes Konzept zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen stützen, das verschiedene Beteiligte einbezieht und sich unter anderem auch mit Fahrzeugtechnologie, Kraftstoffen, Infrastruktur und Fahrverhalten befasst."

Die Pressemitteilung kann heruntergeladen werden unter:

<http://europa.eu/rapid> (dort Reference IP/06/1134 eingeben)

Dritter Bericht der britischen Arbeitsgruppe Entwicklung und Klimawandel

Lateinamerika und die Karibik sind von den Folgen des Klimawandels besonders bedroht

Der Bericht britischer Entwicklungs- und Umweltorganisationen zeigt, dass die Verschärfung der bereits bestehenden sozialen Ungleichheiten in Lateinamerika und der Karibik durch den Klimawandel bereits heute eine reale Gefahr ist. In einer wachsenden Anzahl von Ländern treten Entwicklungs- und Umweltorganisationen mittlerweile gemeinsam auf, um die Folgen des Klimawandels aufzuzeigen und Klimaschutz einzufordern – neben GB auch in den Niederlanden, der Schweiz, in Kanada, der USA und Australien.

Germanwatch übersetzt Auszüge aus dem Vorwort, das der ehemalige Umweltminister Kolumbiens, Juan Mayr Maldonado, zu dem Bericht "Up in Smoke? Latin America and the Caribbean" (August 2006) verfasst hat.

"Diese Publikation (...) ist ein Handlungsauftrag - nicht bloß für die Regierungen und Völker Lateinamerikas und der Karibik, sondern ebenso für die Staatsoberhäupter der entwickelten Länder, die Hauptemittenten, die für die Belastungen und Auswirkungen des

Klimawandels verantwortlich sind: die Belastungen und Auswirkungen auf unsere Nationen, ihre Volkswirtschaften und die natürliche Umwelt, von der wir abhängen.

Lateinamerika und die Karibik stellen nicht nur hinsichtlich der großen Diversität und Reichhaltigkeit der Ökosysteme, sondern auch bezüglich der kulturellen Vielfalt eine außergewöhnlich komplexe Region dar. Eine Region, in der 44 Prozent der Bevölkerung immer noch in Armut lebt und wo die Ungleichheit in der Vermögensverteilung zu den Höchsten weltweit gehört. Diese Charakteristika machen Lateinamerika und die Karibik zu einer der verwundbarsten Regionen überhaupt, in der die verheerenden Folgen des Klimawandels sowohl zu überraschenden ökologischen Veränderungen als auch zu sozialen und kulturellen Konsequenzen führen können. (...)

Sowohl Temperaturveränderungen als auch Veränderungen in der Häufigkeit und Intensität der Regenfälle haben die Anzahl der Überschwemmungen und Dürren erhöht und die Nahrungsmittelproduktion, die Wasserversor-

gung und die Überlebensfähigkeit von Ökosystemen und die von diesen ausgehenden ökosystemaren Dienstleistungen nachteilig beeinflusst.

(...) Die erhöhte Intensität von Stürmen, Hurrikans und Sturmfluten (...) betraf Hunderttausende von Opfern und führte zu Millionenschäden. Der Klimawandel führte außerdem zur Verlagerung von Krankheitsüberträgern, wie etwa von Malaria (...), in Regionen, in denen diese Krankheiten zuvor nicht existierten.(...)

Es ist an der Zeit, das Entwicklungsmodell Lateinamerikas und der Karibik zu überdenken und einen neuen sozialen Vertrag einzuführen, der auf dem Pfad der Armutsreduktion und größerer Gleichheit zu einer nachhaltigen Entwicklung führt. Es ist außerdem an der Zeit, das Modell der internationalen Hilfe zu überdenken. Ohne Frage handelt es sich hierbei um eine moralische Verpflichtung, die nicht länger aufgeschoben werden kann. (...)"

Quelle: www.foe.co.uk/resource/reports/upinmokolatamerica.pdf

Redaktion

Johanna Below, Dr. Manfred Treber, Sven Harmeling (V.i.S.d.P.),
Christoph Bals, Jan Burck, Dr. Gerold Kier

Herausgeber

Germanwatch e.V.

Büro Bonn · Kaiserstr. 201 · D-53113 Bonn
Tel.: 0228 / 60 49 2-0, Fax -19
E-mail: info@germanwatch.org

Büro Berlin · Voßstraße 1 · D-10117 Berlin
Tel. 030 / 28 88 356-0, Fax -1
E-mail: info@germanwatch.org

KlimaKompakt-Download und E-Mail-Abo:

www.germanwatch.org/kliko

Gefördert vom
Bundesministerium für
wirtschaftliche
Zusammenarbeit und
Entwicklung



Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung