

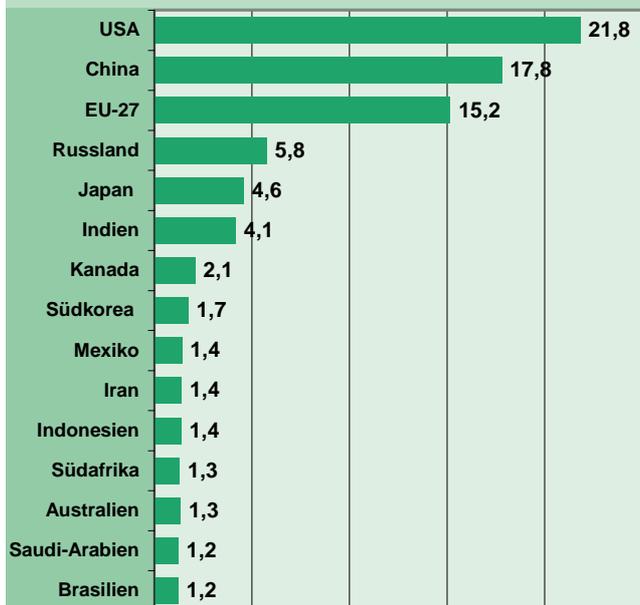
Internationale Klimapolitik

Ohne die Großen geht's nicht

Mittlerweile ist sich die Fachwelt weitgehend einig, dass sich das Klima auf der Erde verändert und der Mensch mit seinem Handeln hierfür mitverantwortlich ist. Offen ist jedoch nach wie vor die Frage, wie man mit diesem Problem umgehen soll. Ein erster Ansatz, auf internationaler Ebene etwas gegen die Klimaveränderungen zu unternehmen, war das Kyoto-Protokoll. Hier haben sich erstmals mehrere Länder dazu verpflichtet, ihre Emissionen bis zum Jahre 2012 zu senken. Bisher sieht die Bilanz allerdings nicht sehr gut aus. Zum einen ist jetzt schon klar, dass nur wenige der beteiligten Länder ihre Ziele erreichen werden, zum anderen haben sich wichtige Emittenten von Treibhausgasen gar nicht erst an dem Abkommen beteiligt. Vor diesem Hintergrund müssen Überlegungen angestrengt werden, wie ein neues Abkommen nach dem Auslaufen des Kyoto-Protokolls im Jahr 2012 aussehen könnte.

CO₂-Ausstoß weltweit

Anteil der 15 größten Emittenten in Prozent



Quelle: Internationale Energie-Agentur

Wichtig wird nun vor allem sein, die größten Schwachpunkte des Kyoto-Protokolls zu beheben. Das heißt in erster Linie, dass künftig sowohl die USA als auch die großen aufstrebenden Schwellenländer wie China und

Indien an einem Klimaschutzabkommen beteiligt werden müssen.

Damit ein neues Klimaschutzabkommen überhaupt einen nennenswerten Effekt auf die globalen Treibhausgasemissionen haben kann, sollte das Inkrafttreten des Abkommens an die Teilnahme einer bestimmten Ländergruppe geknüpft werden. Eine denkbare Möglichkeit wäre, das Inkrafttreten eines neuen Abkommens an die Ratifizierung durch die 15 Länder mit dem weltweit größten Kohlendioxidausstoß zu binden. Diese Länder sind zusammen für über 80 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich. Eine solche Abgrenzung erscheint sinnvoll, da hierbei sowohl die großen Industrieländer als auch die wichtigsten aufstrebenden Schwellen- und Entwicklungsländer beteiligt wären. Man kann allerdings von diesen 15 Ländern nicht erwarten, dass alle ihre Emissionen im gleichen Maße senken, da gerade die Entwicklungsländer wirtschaftlich noch aufholen müssen. Denkbar wäre es daher, den Industrieländern absolute Reduktionsverpflichtungen abzuverlangen und die Schwellen- und Entwicklungsländer schrittweise und in abgestufter Form zu beteiligen. Hier wäre eine Begrenzung der Emissionen auf dem gegenwärtigen Niveau oder eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen pro Einheit des Bruttoinlandproduktes in mehreren Schritten vorstellbar.

Insgesamt ist es notwendig, bei der Erfüllung der festzulegenden Ziele auf ein breites Spektrum von Maßnahmen zurückzugreifen und ein neues Protokoll möglichst flexibel und anpassungsfähig zu gestalten. Hierzu sollte auch eine Beibehaltung, Ausweitung und deutliche Vereinfachung der flexiblen Instrumente des Kyoto-Protokolls gehören. Um allen Beteiligten ein hohes Maß an Planungssicherheit zuzusichern, müsste ein neues Klimaschutzabkommen möglichst langfristig angelegt sein und klare Zwischenziele formulieren.

Hubertus Bardt/Jan-Welf Selke: Klimapolitik nach 2012 – Optionen für den internationalen Klimaschutz, IW-Positionen Nr. 29, Köln 2007, 52 Seiten, 11,80 Euro, ISBN 978-3-602-24126-2

- Internationale Klimapolitik
- Corporate Social Responsibility
- Industrial Ecology
- Elektrogeräte
- Verkehrslärm

Unsere
Themen

Corporate Social Responsibility Freiwilligkeit oder Zwang?

Unter dem Stichwort CSR (Corporate Social Responsibility) werden seit einiger Zeit verstärkt Ansätze und Konzepte diskutiert, die über die rein ökonomischen Leistungen der Unternehmen hinausgehen. Dabei rückt die gesellschaftliche und ökologische Dimension der Unternehmensaktivitäten in den Mittelpunkt der Diskussion. Dem Thema wird auf politischer Ebene eine hohe Aufmerksamkeit geschenkt. So hat die EU-Kommission bereits im Jahr 2001 ein Grünbuch vorgelegt und 2002 eine Mitteilung zur CSR verabschiedet. Das Thema hat aber auch in der Wirtschaftspraxis an Bedeutung gewonnen. Unternehmen orientieren sich in ihren betrieblichen Entscheidungen und Handlungen zunehmend an den CSR-Kerngedanken. Hierbei lassen sich zahlreiche Aktionen, Programme und Maßnahmen beobachten, wenn sie auch unter weiteren Bezeichnungen wie Corporate Citizenship, Corporate Responsibility oder Nachhaltigkeitsmanagement diskutiert werden. Um alle CSR-Aktivitäten der Wirtschaft und die Best Practice gebündelt vorzustellen, wurde 2004 die Homepage „CSR – Unternehmen tragen gesellschaftliche Verantwortung“ durch BDI und BDA eingerichtet.

Forderungen gestellt. So hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales vor kurzem angekündigt, dass die Wirtschaft im Zusammenhang mit der CSR stärker zur Verantwortung gezogen werden soll als zuvor. Auf EU-Ebene ist von verpflichtenden Standards und regulierten Sozial- und Umweltberichterstattungen oder von einem EU-Beauftragten für CSR-Angelegenheiten die Rede.

Zum Thema CSR haben sich 158 Befragte im Rahmen der aktuellen Welle des IW-Umwelt-Expertenpanels im Juni 2007 geäußert. Hieran beteiligten sich 118 Umweltexperten aus Unternehmen und 40 aus Unternehmensverbänden. Die Rücklaufquote betrug 77 Prozent. Die Wirtschaftsvertreter gaben ein deutliches Votum für die Freiwilligkeit der CSR ab: Zu 82 Prozent stimmten sie der Aussage zu, dass CSR auch weiterhin freiwillig bleiben sollte. Entsprechend eindeutig fiel die Ablehnung einer möglichen Regulierung der CSR per Gesetz oder Verordnung aus. Mehr als vier Fünftel der Befragten hielten dies für eine schlechte Lösung. Die Ernennung eines EU-Beauftragten für CSR-Angelegenheiten wurde nicht ganz so stark kritisiert. Sie ist aber auch keineswegs die Regelungsoption der Wahl.

In der aktuellen Diskussion wird auch argumentiert, dass es besser sei, wenn die Wirtschaft selbst die Kontrollfunktion übernehme. Zustimmung und Ablehnung halten sich hier in etwa die Waage. Allerdings lehnen auch diese Option 22 Prozent der Befragten vollständig ab.

Des Weiteren wird überlegt, ob Unternehmen, die im Bereich der CSR aktiv sind, beispielsweise bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen bevorzugt werden sollen. Diese Idee erfährt ähnlich viel Zustimmung wie Ablehnung, wobei die Kritiker geringfügig in der Mehrheit sind. Unternehmen und Verbände beziehen leicht unterschiedliche Positionen. Genau die Hälfte der Verbandsvertreter lehnt eine entsprechende Bevorzugung vollständig ab; bei den Unternehmensvertretern ist es knapp jeder Dritte. Auch die Unternehmensgröße spielt hierbei eine Rolle: Während über die Hälfte der Unternehmen mit bis zu 10.000 Mitarbeitern der Berücksichtigung der CSR-Aktivitäten bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen positiv gegenüber steht, befürworten dies nur 38 Prozent der sehr großen Unternehmen. Die durchaus gewünschte Anreizwirkung einer solchen Maßnahme sollte jedoch nicht zu einer pauschalen Diskriminierung anderer Unternehmen führen.

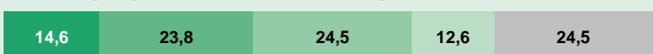
Alternative Regelungen der CSR

Bewertung auf einer fünfstufigen Skala, in Prozent

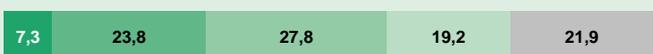
CSR freiwillig



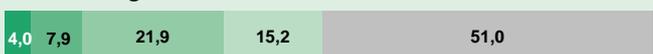
Bevorzugung bei öffentlichen Aufträgen



Koordinationsstelle Wirtschaft



EU-Beauftragter



CSR verpflichtend



Zustimmung

Ablehnung

Befragung von 158 Umweltexperten aus der Wirtschaft im Juni 2007

Quelle: IW-Umwelt-Expertenpanel, Institut der deutschen Wirtschaft

Die CSR-Aktivitäten der Wirtschaft erfolgen freiwillig und gehen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Trotz des zunehmenden freiwilligen Engagements der Wirtschaft werden auf der politischen Ebene zusätzliche

 www.csrgermany.de/
 www.econsense.de/_PRESSE/_PRESSEMATERIAL/images/070509_PM_CSR_Initiative_BMAS.pdf
 eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2001/com2001_0366de01.pdf

Industrial Ecology

Schnittstelle von Umwelt, Technik und Wirtschaft

Hinter dem Begriff Industrial Ecology verbirgt sich ein relativ junges, interdisziplinäres Forschungsfeld, das seine Wurzeln in ingenieur- und naturwissenschaftlichen sowie wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fachrichtungen hat. Es verbindet Ökonomie im Sinne „technisch-geprägter Industriesysteme“ und Ökologie im Sinne „natürlicher Ökosysteme“ miteinander. Thematisch geht es vorwiegend um die stofflich-energetischen Beziehungen zwischen den Industrie- und Ökosystemen. Die Natur wird hier als Vorbild für Industriesysteme genommen, zum Beispiel für eine ressourceneffiziente Kreislaufwirtschaft.

Aufgrund der integrativen und interdisziplinären Vorgehensweise und eines breiten Themenspektrums dieses Forschungsfeldes ergeben sich inhaltliche Berührungspunkte mit weiteren umwelt- und nachhaltigkeitsorientierten Gebieten wie Stoffstrommanagement, Ressourcenmanagement oder ökologische Ökonomie. Trotz der hiermit einhergehenden Abgrenzungsprobleme versucht die Industrial Ecology sich als ein selbstständiges Konzept zu etablieren, in dessen Fokus Fragestellungen an den Schnittstellen zwischen Ökonomie und Ökologie stehen. Die Entwicklung der Industrial Ecology zu einem eigenen Konzept und der Prozess, „ein charakteristisches Selbstverständnis“ zu entwickeln, ist jedoch noch nicht abgeschlossen. So wird in der aktuellen Diskussion zunehmend eine stärkere Einbeziehung der sozialen Dimension gefordert.

Zur Darstellung der Industrial Ecology und ihrer Bausteine, Methoden und Instrumente liegt mittlerweile umfangreiche wissenschaftliche und praxisorientierte Literatur in englischer Sprache vor. Abgesehen von einigen konzeptionellen Einzelbeiträgen fehlte bisher eine umfassende thematische Behandlung im deutschsprachigen Raum. Diese Lücke wird nun durch ein von Ralf Isenmann und Michael von Hauff herausgegebenes Buch geschlossen. Die Publikation gibt einen umfassenden Überblick zum aktuellen Stand, zu Grundlagen, Instrumenten sowie Praxis- und Anwendungsbeispielen und zentralen Handlungsfeldern der Industrial Ecology und zeigt ihre Entwicklungspotenziale auf. Durch zahlreiche Beiträge zu benachbarten Themen wird ein Versuch unternommen, die Eigenständigkeit der Industrial Ecology zu begründen und sie von anderen Konzepten abzugrenzen.

Ralf Isenmann/Michael von Hauff (Hrsg.): Industrial Ecology - Mit Ökologie zukunftsorientiert wirtschaften, München 2007, 326 Seiten, 49,50 Euro, ISBN 978-3-8274-1806-7

Elektrogeräte

Wann lohnt ein Neukauf?

Neue Elektrogeräte brauchen oftmals deutlich weniger Energie als alte. Auf den ersten Blick ist aber nicht klar, für welche Geräte nach welcher Nutzungsdauer ein Neukauf zu empfehlen ist. Wie viel Energie spart ein neues Gerät im Vergleich zu seinem Vorgänger? Wie sind Herstellung, Distribution und Entsorgung ökologisch zu beurteilen? Wie wirkt sich die Entscheidung für einen Ersatz auf das Portemonnaie aus?

Um hierauf Antworten zu erhalten, muss man ins Detail gehen. Tendenziell wird die bei der Herstellung zusätzlich verbrauchte Energie schnell durch den geringeren Verbrauch bei der Nutzung ausgeglichen. Bis sich eine Neuanschaffung auch finanziell rechnet, kann es hingegen etwas länger dauern. Wer sich aus Kostengründen für einen Ersatz entscheidet, liegt demnach häufig auch ökologisch auf der sicheren Seite, vorausgesetzt freilich, das neue Modell ist dem alten deutlich überlegen.

Dies jedenfalls ist das Ergebnis von zwei aktuellen Studien des Öko-Instituts. Eindeutig ist der Fall der Kühl- und Gefriergeräte, bei denen in den vergangenen Jahren große Energiesparpotenziale erschlossen wurden. Aus der Perspektive des Energieverbrauchs sollte ein zehn Jahre alter Kühlschrank durch ein gutes neues Modell ersetzt werden. Ein Energiespitzenreiter kann sogar seinen nur fünf Jahre alten Vorgänger gut ersetzen. Die weiteren ökologischen Aspekte werden in der Untersuchung durch die jeweiligen politischen Ziele gewichtet: Da sich beispielsweise Erderwärmung und Versauerung naturwissenschaftlich nicht gegeneinander aufrechnen lassen, werden die ökologischen Auswirkungen nach ihrem Beitrag zur Erreichung der politisch gesetzten Ziele bewertet. Dieses Vorgehen ist gewiss nicht befriedigend, scheint aber angesichts des Mangels an Alternativen gerechtfertigt. Demnach wird die Umweltbilanz für ein effizientes neues Gerät gegenüber einem nur fünf Jahre alten Vorgänger nach rund sechs Jahren positiv. Die Kosten für den Neukauf amortisieren sich jedoch erst nach ungefähr 15 Jahren.

Die zweite Studie behandelt den Zeitpunkt des optimalen Ersatzes von Waschmaschinen. Hier fallen die Ergebnisse weniger eindeutig aus, auch deshalb, weil die Anzahl der Waschvorgänge pro Zeiteinheit sehr stark zwischen den Haushalten variiert. Optimal scheint eine Lebensdauer, die ca. 5.000 Waschvorgänge umfasst, doch ist dies nur ein sehr grober Richtwert, der größere Abweichungen zulässt.



http://www.topten.info/uploads/images/upload/Ruedenauer_Gensch_final_report.pdf

Verkehrslärm Lärm in der Diskussion

Lärm begleitet die Menschheit seit den ersten Tagen der Zivilisation. Die Babylonier machten den Lärm der Menschen für die Sintflut verantwortlich und im alten Rom stöhnten die Einwohner über den nächtlichen Verkehrslärm. Heute ist Lärm die wohl größte Umweltbelastung in Städten. Doch obwohl Lärmvermeidung im Einzelfall wünschenswert ist, stößt die Lärmbekämpfung mit klaren Vorgaben oft an ihre Grenzen.

Die Probleme beginnen bereits mit der Messung von Schall und seiner Wahrnehmung durch das menschliche Ohr. Zudem beschreibt der Begriff Lärm eine negativ bewertete Schallimmission, er beinhaltet also eine subjektive Wertung. Aus diesem Grund ist Lärm juristisch so schwer zu fassen. Das hat eine weitgehend unbefriedigende Lärmschutzgesetzgebung nach sich gezogen. Um die Lärmsituation in Deutschland zu verbessern, sollten nicht nur Lärmschutzvorschriften an heutige Anforderungen angepasst werden. Notwendig ist vor allem auch eine Neugestaltung der Mess- und Berechnungsvorschriften. Auch der Vollzug der Lärmschutzgesetze muss noch nachhaltig verbessert werden, denn bislang werden viele Lärmvorschriften kaum durchgesetzt, da der Nachweis von Gesetzesübertretungen schwierig ist. Das ist umso bedauerlicher, als ein beträchtlicher Teil der Lärmbelastung bewusst erzeugt wird – beginnend mit der lauten Stereoanlage und endend mit dem manipulierten Moped.

Ein weiteres fundamentales Problem für den Lärmschutz besteht darin, dass die Lärmfolgen bislang nur unzureichend erforscht sind. Es kann zwar mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, dass Lärm der Gesundheit abträglich ist, aber wie stark die Schädigung des menschlichen Organismus ist, kann derzeit nicht gesagt werden. Multikausale Krankheitsbilder und individuell unterschiedliche Empfindlichkeiten haben bislang verhindert, dass die Dosis-Wirkungs-Beziehungen ermittelt werden konnten. Besonders hinderlich ist, dass es bislang nicht möglich war, einen Schwellenwert zu definieren, dessen Unterschreitung gesundheitliche Folgen von Lärm ausschließt. Hier besteht noch weiterer Forschungsbedarf.

Die wohl wichtigste Quelle für Lärm im Wohnumfeld ist der Verkehr. Da die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen immer weiter gestiegen sind, hat auch die Lärmbelastung zugelegt. Die Masse der Lärmbelastungen entsteht im Straßenverkehr, während die punktuell am höchsten belasteten Gebiete an Schienenwegen und Flughäfen liegen. Die Unterschiede in der Art der Lärmbelastung legen nahe, dass die Lärmbekämpfung je nach Verkehrsträger

unterschiedliche Maßnahmen erfordern wird. Da die externen Kosten des Lärms für Deutschland auf bis zu zehn Milliarden Euro im Jahr geschätzt werden, kann man von intensiveren Lärmschutzanstrengungen einige Wohlfahrtsgewinne erwarten.

Viele der traditionellen Antworten auf Umweltprobleme im Verkehrsbereich haben sich als untauglich herausgestellt, wenn es um Lärmbekämpfung geht. Schärfere Emissionsgrenzwerte bieten nur noch ein überschaubares Potenzial und wirken zudem nur mit einem erheblichen Zeitverzug. Die aktuelle Lärmbelastung kann auf diese Weise kaum bekämpft werden. Verkehrsvermeidung wird ebenfalls kaum funktionieren. Bedingt durch die physikalischen Eigenschaften von Schall würde bereits eine Halbierung der Lärmemissionen eine Verringerung der Verkehrsmenge um 90 Prozent erfordern. Auch eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene würde die Lärmsituation nicht entschärfen, denn die Schiene ist bei gleicher Verkehrsmenge lauter als der Straßenverkehr. Vielmehr sollte Lärm primär auf lokaler Ebene bekämpft werden, da jede Lärmbelastungslage eigentlich einen Einzelfall darstellt.

Das Hauptziel sollte es dabei zunächst sein, die am schwersten belasteten Gebiete akustisch zu sanieren – der Nutzen aus der Entlastung der Brennpunkte wiegt schwerer als kleine Fortschritte in der Fläche. Wie Lärmspitzen konkret zu mindern sind, kann nur vor Ort entschieden werden. Erfolgreicher Lärmschutz besteht zumeist aus Maßnahmen, die kaum flächendeckend anwendbar und auf andere Situationen schwer übertragbar sind. Denkbare Mittel wären der Einsatz von offenporigen Asphaltbelägen (OPA) an Einfallstraßen oder das regelmäßige Schleifen von Schienen. Diese Methoden haben den Vorteil, dass sie umgehend wirksam werden. Verkehrsvermeidung oder generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen erweisen sich dagegen als wenig wirksam.

Letztendlich liegt aber ein wesentlicher Schlüssel zur wirksamen Lärmbekämpfung in den Händen aller Verkehrsteilnehmer und Anwohner. Geräuschbelastungen sind eine Folge von dichter Besiedlung, fortschreitender Technisierung und wachsender Mobilität. Der Beitrag des Einzelnen zur Gesamtbelastung kann dabei sehr unterschiedlich ausfallen. Mehr Rücksicht auf die Ruhebedürfnisse anderer zu nehmen ist aber ein Beitrag, den jeder leisten kann. Bei dem Versuch den Lärm zum Verstummen zu bringen, wäre durch gegenseitige Rücksichtnahme bereits viel gewonnen.

Thomas Puls: Verkehrslärm in der Diskussion – Möglichkeiten und Grenzen des Lärmschutzes in Deutschland, IW-Analysen Nr. 31, Köln 2007, 96 Seiten, 18,80 Euro, ISBN 978-3-602-14767-0