

Umweltpolitik

OLAF HILLENBRAND

Eine klare Linie ist im Bereich der europäischen Umweltpolitik seit Jahren nicht erkennbar. So verschieden die einzelnen Materien von Gewässerschutz bis Müllvermeidung sind, so unterschiedlich fallen auch die Entscheidungen aus. Umweltpolitische Flops mischen sich mit zukunftsweisenden Beschlüssen. Als Grundregel kann dabei allenfalls gelten, daß Umweltschutz, je konkreter es an seine Umsetzung geht, desto eher als Ballast denn als Innovativmaßnahme wahrgenommen wird. Auch im Angesicht der Ratifizierung des Vertrages von Amsterdam, der den Umweltbereich im Primärrecht erneut stärker verankert, kommen ganz neue Maßnahmen derzeit nur in Ausnahmefällen auf die Tagesordnung.

Ambivalenzen werden dann besonders deutlich, wenn man hehre Aussagen mit konkreten Ereignissen vergleicht. Etwa hat die Kommission in ihrem Arbeitsprogramm formuliert, daß hohe Umweltstandards in den Binnenmarkt integriert und zum Wettbewerbsvorteil werden müssen. Mehrfach berichtete die Umwelt-Kommissarin über Arbeitsfortschritte bezüglich der Einführung von Umweltindikatoren in die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. Andererseits forderte die Kommission aber Dänemark dazu auf, ihr Verbot von Getränkedosen zurückzuziehen, da dies nicht im Einklang mit der Verpackungsrichtlinie stehe. Zehn Jahre nach dem Pfandflaschenurteil des Europäischen Gerichtshofes, das die Umweltdimension entscheidend gestärkt hat, und parallel zum Ratifizierungsprozeß des Amsterdamer Vertrages, der die sogenannte Schutzverstärkungsklausel für einzelstaatliche Regelungen aufwertet, scheint die Kommission gelegentlich zu vergessen, daß Vorreiter stets nötig waren, um die intendierten umweltfreundlichen Regelungen in Europa tatsächlich voranzubringen. Ein weiteres, überwunden geglaubtes Beispiel, in dem der Binnenmarkt und die Umwelt gegeneinander in Stellung gebracht wurden, ist die Klage der Kommission gegen die Verpackungsverordnung Deutschlands. Die darin enthaltene Mehrwegquote sieht die Kommission – immerhin mit Ausnahme der GD XI – als Verstoß gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs.

Internationale Umweltpolitik

Als der Rat im Vorfeld des Klimagipfels von Kioto vom 1.-11. Dezember 1997 zuletzt die europäische Verhandlungsposition diskutierte, lag ihm eine entsprechende Mitteilung der Kommission vor. Demnach würde die vorgesehene Reduktion von Treibhausgasen um 15% bis zum Jahr 2010 mit nur geringen Kosten für die europäischen Volkswirtschaften zu erreichen sein. Zum wiederholten Mal mahnte das Europäische Parlament im November 1997 eine Vorreiterrolle Europas an. Angesichts der starren Haltung Japans und der USA konnte Kioto – gemessen am Problem des Treibhauseffektes – nicht wirklich zu einem Durchbruch führen.

Nach zähem Ringen wurde dort ein Protokoll verabschiedet, das die Industrieländer dazu verpflichtet, bis 2012 ihre Treibhausemissionen im Durchschnitt um 5% zu senken. Das Protokoll sieht unter anderem für die EU eine Reduzierung um 8%, für die USA eine Reduzierung um 7% sowie für Japan um 6% vor. Daß letztere Staaten rechtlich bindende Verpflichtungen eingegangen, ist als bemerkenswerter Verhandlungserfolg einzustufen. Das Protokoll enthält allerdings potentielle Schlupflöcher, etwa den Handel von Emissionslizenzen, mittels derer die Industrieländer ihre Verpflichtungen umgehen können.¹ Diese müssen auf Folgekonferenzen noch präzisiert werden.

Mit der für die EU veränderten Reduktionsverpflichtung mußte auch die Frage des internen burden-sharing neu verhandelt werden. Dabei zeigte sich, daß die Neigung, über Ergebnisse von Kioto hinauszugehen, unter den EU-Staaten gering war. Da nach dem Protokoll nunmehr sechs Treibhausgase (Kohlendioxid, Methan, Lachgas, sowie drei FCKW-Substitute) zu reduzieren sind, entspricht die Reduktion um 8% der Umwelt-Kommissarin zufolge etwa einer 12%igen CO₂-Reduktion. Am 29. April 1998 unterzeichnete die EU das Klimaprotokoll. Im Juni wurde die Lastenteilung neu festgelegt. Nachdem Deutschland, Österreich und die Niederlande nicht mehr bereit waren, sich an ihren Verhandlungsangeboten zu orientieren, wurde die Möglichkeit einer Lösung über Kioto hinaus vom Rat beerdigt.

Dennoch bleibt die Frage bestehen, wie die EU ihre Verpflichtungen erfüllen soll. Immerhin sind sich die Umweltminister darüber einig gewesen, daß die Kioto-Verpflichtungen in den nächsten Jahrzehnten noch erheblich zu reduzieren sind. Gemeinsame Maßnahmen haben sie dagegen nicht beschlossen. Zwar soll die Kommission klimapolitische Vorschläge für die verschiedenen Politikbereiche erarbeiten – einige davon könnte bereits das am 26. November 1997 vorgelegte Weißbuch für erneuerbare Energien enthalten, das eine Verdoppelung des Anteiles erneuerbarer Energien bis 2010 vorsieht; dennoch werden dem bereits vorliegenden, bis zur Unverbindlichkeit abgemagerten Skelett der gemeinsamen Energie/CO₂-Steuer derzeit kaum Umsetzungschancen eingeräumt. Ohne Ökosteuern, wie 1992 vorgeschlagen, wird die EU aber dauerhaft ihr Reduktionsziel nicht erreichen können. Zur Erinnerung: „Damals hatten die nationalen Regierungen im Ministerrat diese Steuer mit der Begründung abgelehnt, dies könne erst geschehen, wenn auch die USA und Japan CO₂-Reduktionsverpflichtungen übernehmen. Dies ist nun der Fall.“²

Inkonsequenz ist der EU auch vorzuwerfen im Zusammenhang mit ihrer bereits 1991 erlassenen Verordnung über Mindeststandards beim Fang von Pelztieren. Hier hatte die Union immer wieder das angedrohte Importverbot ausgesetzt. Während mit Rußland und Kanada ein Abkommen über „humane Fangmethoden“ von Pelztieren ausgehandelt wurde, wollten die USA dies nicht akzeptieren. Der Rat verwarf letztendlich seine eigenen Vorstellungen und schloß ein Rahmenabkommen mit den USA ab, das tierquälerische Tellereisen erst in sechs Jahren verbietet – allerdings nur, falls bis dahin Ersatz gefunden werden kann.

Verkehr und Umwelt

Die WHO schätzt die Zahl der jährlichen Todesfälle, die auf verkehrsbedingte Luftverschmutzung zurückzuführen sind, weltweit auf über 40.000. Während die Schadstoff-Emissionen bei Haushalten und Industrie rückläufig sind, nehmen sie im Verkehrsbereich weiter zu. Aus dieser Sicht ist es schlüssig, daß die Kommission sowohl bezogen auf ihr Vorhaben, Politikbereiche und Umweltschutz zu integrieren, als auch im Zusammenhang ihrer künftigen CO₂-Reduktionspolitik dem Verkehrsbereich erhöhte Aufmerksamkeit widmet. Auf einem informellen Treffen der Verkehrs- und Umweltminister im April 1998 wurde demgemäß ein Arbeitspapier diskutiert, das die Umsetzung des im Amsterdamer Vertrag enthaltenen Integrationsprinzips konkretisiert. Ihre künftige CO₂-Politik will die Kommission vor allem durch vier Schwerpunkte kennzeichnen: die Verbesserung der Kraftstoffausbeute bei PKW, Fortschritte für faire und effektive Verkehrsgebühren, Vollendung des Binnenmarktes im Bahnverkehr sowie eine bessere Integration unterschiedlicher Verkehrsträger für Personen- und Frachtverkehr.³

Im Rahmen des sogenannten Auto-Öl-Programms sollen – neben anderen Maßnahmen – erstmals strengere Abgaswerte für Kfz-Motoren sowie die Verbesserung der Qualität der Kraftstoffe miteinander kombiniert werden. Auf ihrer Dezember-Sitzung bestätigten die Umweltminister ihr Ziel, bei neu zugelassenen Fahrzeugen bis zum Jahr 2005 einen durchschnittlichen Benzinverbrauch von 5 Liter/100km (Diesel: 4,5) zu erreichen. Allerdings zeigte sich der Rat, wie vorher auch Kommissarin Ritt Bjerregaard, enttäuscht von dem Angebot einer freiwilligen Selbstverpflichtung der Autoindustrie. Die Umwelt-Kommissarin und der Rat kündigten für den Fall, daß die Auto-Industrie bis März 1998 nicht nachbessern würde, den Erlaß einer gesetzlichen Regelung an. Die Automobilindustrie bot daraufhin eine Selbstverpflichtung an, nach der der Flottenverbrauch von Neuwagen bis 2008 auf 140g CO₂/km sinken soll – das entspricht einem Durchschnittsverbrauch von 6 Liter/100km beziehungsweise 5,3 Liter für Dieselfahrzeuge. Das Angebot ist allerdings an einige Bedingungen gebunden, darunter das Vorhandensein besseren Treibstoffes sowie die Gleichbehandlung von außereuropäischen Herstellern. Der Rat akzeptierte dies im März zunächst als Verhandlungsgrundlage – zusätzlich beschloß er die Einbeziehung von leichten Nutzfahrzeugen in das Auto-Öl-Programm. Dagegen sprach sich das Europäische Parlament gegen eine freiwillige Selbstverpflichtung aus.

Uneins waren sich die Organe auch bei der Komplementärfrage nach strengeren Qualitätsstandards bei Treibstoffen. Vor allem forderte das Europäische Parlament ab 2005 verbindliche, sehr viel strengere Grenzwerte für Benzol und Schwefel als der Rat. Schwefelarme Benzin- und Dieselmotoren sind eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Einführung moderner und benzinsparender Motoren. Die Parlamentarier wiesen dabei immer wieder darauf hin, daß die von der Industrie hartnäckig als überflüssig bezeichneten Verbesserungen in solchen Raffinerien, die etwa für Japan und die USA produzieren, bereits heute erreicht werden können. Konsequenterweise lehnte das EP die gemeinsamen Vorstellungen von Kommission und Rat auch in zweiter Lesung ab, so daß im Februar 1998 ein Vermittlungsaus-

schuß eingesetzt werden mußte. Dieser einigte sich Ende Juni auf ein Maßnahmenpaket, das mehrere Elemente des Auto-Öl-Programms beinhaltet: Zum ersten wurden verschärfte Abgasgrenzwerte für Luftverschmutzung in zwei Phasen (2000 und 2005) verbindlich für PKW und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt. Bereits ab dem Jahr 2000 dürfen Fahrzeuge steuerlich gefördert werden, die die ab 2005 gültigen Werte erreichen. Zweitens werden ebenfalls in zwei Phasen neue Umweltvorschriften für Benzin und Diesel erlassen. Dabei bleiben die etwas schwächeren Emissionsgrenzwerte, die der Rat festgelegt hatte, bestehen, werden jedoch, wie vom EP gefordert, ab dem Jahr 2005 verbindlich. Weiterhin wird schwefelarmer Kraftstoff bereits frühzeitig in der EU eingeführt, während verbleites Benzin in der Regel im Jahr 2000 abgeschafft werden soll. Künftig wird in jedes Fahrzeug ein Diagnosesystem zur Abgasüberwachung eingebaut. In der Konsequenz kann damit der erste Teil des insgesamt fünf Bereiche umfassenden Auto-Öl-Programms umgesetzt werden, während das Ergebnis nun in die weiteren Verhandlungen mit der Automobilindustrie einfließen kann.⁴ Das Europäische Parlament hat damit einmal mehr einen beachtlichen Erfolg für den Umweltschutz in Europa errungen.

Die Auseinandersetzung um freiwillige Selbstverpflichtungen spielt auch im Bereich der Entsorgung von Altfahrzeugen eine Rolle. In ihrem im Juli 1997 vorgelegten Vorschlag hat die Kommission bewußt dieses Instrument nicht gewählt. Demnach müssen Fahrzeuge, die ab 2003 produziert werden, bereits verwertungsgerecht konstruiert werden. Die Produzenten müssen ihre Fahrzeuge zurücknehmen und ein Verwertungssystem einrichten. Der Kommissionsvorschlag gibt Müllvermeidung, Wiederverwendung und Recycling Vorrang vor der Verschrottung und Deponierung und nennt Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung. Der letzte Halter eines Fahrzeuges darf dieses demnach nur mit einem Verwertungsnachweis abmelden; anfallende Entsorgungskosten sind von den Autoherstellern zu bezahlen. Insbesondere im Vergleich zu der entsprechenden, nun nachzubessernden Selbstverpflichtung in Deutschland ist dies eine vernünftige Regelung. Letztere sieht beispielsweise die kostenlose Rücknahme nur von Fahrzeugen vor, die nicht älter als zwölf Jahre alt sind.

Gewässerpolitik

Die Debatte um eine Deregulierung der EU-Umweltpolitik wird seit Jahren in der Wasserpolitik mit besonderer Härte ausgetragen. Licht und Schatten europäischer Umweltpolitik liegen hier weiterhin eng beieinander. Im Bereich Trinkwasser – dem Flaggschiff einer vorsorgenden Wasserpolitik – konnten die Attacken vor allem der Agrar- und Pestizidlobby auf vorbildliche Grenzwerte nunmehr wohl abgewehrt werden. In dem abgeänderten Vorschlag der Kommission vom Juni 1997 wurden trotz vorhandener Ausnahmeregelungen schärfere Grenzwerte sowie genaue zeitliche Vorgaben festgeschrieben. Im Oktober konnte der Umweltrat seinen jahrelangen Streit über die Novellierung dieser Richtlinie beilegen und einen Gemeinsamen Standpunkt beschließen. Demnach soll der Grenzwert für Blei innerhalb von 15 Jahren von 50 auf 10 Mikrogramm verringert werden – die langen Übergangszeiten

ergeben sich aus der Notwendigkeit, Bleirohre ersetzen zu müssen. Erfreulicherweise blieben sowohl der Einzelgrenzwert für Pestizide von 0,1 Mikrogramm sowie der Summengrenzwert von 0,5 Mikrogramm erhalten. In Deutschland werden die Gesamtkosten zur Umrüstung des Trinkwasserverteilungsnetzes EU-weit auf 1.000 Mrd. DM geschätzt.⁵ Aus umwelt- und gesundheitspolitischer Sicht sind hier trotz einiger Ausnahmeregelungen die richtigen Prioritäten gesetzt worden.

Dies ist nach Meinung des Europäischen Parlamentes sowie der Umweltschutzverbände nicht der Fall im Bereich der Wasserrahmenrichtlinie, zu der die Kommission seit ihrem modifizierten Vorschlag im Februar 1997 eine Reihe von Ergänzungen vorgelegt hat. Die Rahmenrichtlinie soll die bisherigen Einzelvorschriften für bestimmte Schadstoffe und Gewässertypen durch umfassende Schutzpläne für die Wassereinzugsgebiete von Flüssen und Seen ersetzen. Anstatt verbindlicher und einheitlicher Grenzwerte läßt der Vorschlag zu, daß die EU-Staaten für ihre Gewässer „ökologische Qualitätsziele“ formulieren, die in den kommenden Jahren näher präzisiert werden. Emissionsgrenzwerte sollen nur ergänzend berücksichtigt werden. Dazu will die Kommission bis Ende des Jahres ein Verzeichnis der 30 gefährlichsten Substanzen anfertigen und in den kommenden Jahren ein Überwachungsverfahren ausarbeiten.

Umweltschützer weisen darauf hin, daß die Wasserrahmenrichtlinie mit all ihren Ausnahmeregelungen den Staaten insgesamt bis zu 34 Jahre Zeit gibt, um ihre Gewässer in Ordnung zu bringen. Angesichts von 70.000 Chemikalien halten sie die Regelung von 30 Substanzen für nicht ausreichend. Das Vorhaben der Kommission, künftig kostendeckende Preise für Wasser vorzuschreiben, wurde dagegen bis zur Unkenntlichkeit entschärft. Unmut hat nicht zuletzt hervorgerufen, daß der Rat sich im Juni 1998 grundsätzlich über das Regelwerk geeinigt hat, ohne die erste Lesung des Parlamentes mit erwarteten 250 Änderungsanträgen abzuwarten. Möglicherweise wird das EP das Verfahren nunmehr solange verzögern, bis die Rahmenrichtlinie nach dem Amsterdamer Vertrag dem Mitentscheidungsverfahren unterliegen wird.⁶ Eine Nachbesserung sollte zudem darauf abzielen, daß die bisherigen Richtlinien nur dann zurückgezogen werden, wenn mindestens gleichwertige Regelungen gelten.

Weitere Initiativen

Auch in den vergangenen Monaten ist die Palette der umweltpolitischen Initiativen vielfältig gewesen. Symbolträchtig ist das nach vierjährigen Verhandlungen erreichte Verbot von Treibnetzen. Einer Reduktion dieser Art der Fischerei um 40% bereits in diesem Jahr folgt nach der Einigung im Rat das absolute Verbot im Jahr 2002. Im November 1997 legte die Kommission verschärfte Normen für die Verbrennung von Giftmüll vor, die nunmehr auch die Abwasserbelastung berücksichtigen. Nachdem das Europäische Parlament bereits einmal den Entwurf einer Deponie-Richtlinie abgelehnt hatte, billigte es im Februar 1998 eine zweite Version, die strengere Anforderungen für die Abfallbeseitigung in der EU festlegt. Sie soll die Abfallvermeidung durch Wiederverwendung und -verwertung fördern sowie Müll-

tourismus vermeiden.⁷ Der Rat, der zuvor mit seinen Versuchen, die Regelung durch zahlreiche Ausnahmen auszuhöhlen, die Kommission verärgert hatte, einigte sich schließlich auf das Vorhaben, das mit einer stufenweisen Reduzierung biologisch abbaubarer Abfälle sowie einer Annäherung der Preise für die Mülldeponierung an die realen Kosten gebunden ist.

Neu ist die von der Kommission im Februar vorgelegte Strategie für die Erhaltung der biologischen Vielfalt. Das auf die Verpflichtungen von Rio zurückgehende Vorhaben soll Arten und Ökosysteme erhalten und schützen. Außerdem hat sich die Brüsseler Behörde mit einem Paket von Maßnahmen dem Problem des sauren Regens zugewandt. Diese sollen bis 2010 die Gebiete mit übersäuerten Ökosystemen um 4,5 Mio. ha reduzieren. Im März 1998 hat der Rat eine erste Debatte zur Festlegung von deutlich strengeren Grenzwerten für Luftschadstoffe im Zusammenhang mit der Rahmenrichtlinie zur Luftqualität durchgeführt, und auf seiner nächsten Sitzung im Juni Einvernehmen darüber erzielt. Ferner wurden dort ein gemeinsamer Standpunkt über die Lebensbedingungen von im Zoo gehaltenen Tieren verabschiedet, die Senkung des Schwefelgehaltes für Flüssigbrennstoffe vereinbart, die Erweiterungen der Funktionen der Europäischen Umweltagentur beschlossen, und außerdem Schlußfolgerungen im Hinblick auf eine umweltpolitische Zusammenarbeit vor allem mit den mittel- und osteuropäischen Staaten vereinbart.

Auf der gesamteuropäischen Ebene konnte im Juni 1998 in Aarhus die europäische Umwelteinformationskonvention von 37 Staaten verabschiedet werden. Sie fußt auf drei Säulen: dem Zugang zu Umweltinformationen, Beteiligungsrechten sowie dem Zugang zu gerichtlicher Kontrolle. Bemerkenswert in dem Prozeß war, daß das sich selbst eher als Vorbild sehende Deutschland stärksten Widerstand dagegen leistete, das Recht auf gesunde Umwelt als Kernpunkt der Konvention zu verankern und Akteneinsicht zu gewähren. Bereits zuvor wurde die mangelnde Bereitschaft Deutschlands zur Herausgabe von Umweltinformationen nach den EU-Vorgaben in einem Urteil des Europäischen Gerichtshofes getadelt. Die Bundesrepublik hat die Konvention zunächst nicht unterzeichnet.

Zu erwähnen ist darüber hinaus, daß mit der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung ein Vorhaben, das nicht nur die Kommission als wegweisend ansieht, von keiner der vergangenen Ratspräsidentschaften auf die Tagesordnung gesetzt wurde. Mit dem gescheiterten Vorstoß der Kommission, eine EU-weite Regelung zur Umwelthaftung vorzulegen, ist ein weiteres innovatives Instrument gescheitert, mit dessen Hilfe das Verursacherprinzip hätte unterstützt werden können.

Perspektiven

Europäische Umweltpolitik wird sich in den kommenden Jahren neuen Erfordernissen stellen müssen. Auf einer ersten Ebene ist es erforderlich, Umweltbelange nun endlich umfassend in die anderen Politikbereiche zu integrieren. Eine entsprechende Mitteilung zur Umsetzung des Querschnittsprinzips hat die Kommission dem Gipfel von Cardiff präsentiert.⁸ Demnach ist unter anderem jeder neue Akti-

onsvorschlag auf seine ökologischen Auswirkungen zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen. Das Papier baut auf der richtigen, aber keinesfalls neuen Feststellung auf, daß das gegenwärtige Entwicklungsmodell der EU häufig zu Konflikten zwischen Umwelt und Ökonomie führt. Zwar beschäftigten sich die Staats- und Regierungschefs in Cardiff zum ersten Mal seit Jahren wieder mit dem Umweltschutz, aber auch diesmal dominierten andere Themen. Dies erinnert an den Beschäftigungsgipfel im November 1997, auf dem ebenfalls ein Papier der Kommission – zu Umwelt und Beschäftigung – vorlag, aber kaum berücksichtigt wurde. Bei der Integration der Umweltdimension wird es aus dieser Perspektive wohl weniger darauf ankommen, formale Entscheidungsregeln und -prinzipien zu formulieren, die nach aller Erfahrung zwar im Bereich der Politikformulierung umgesetzt, aber bei der praktischen Umsetzung häufig zwischen Interessenkonflikten zerrieben würden. Vielmehr ist die Umweltdimension direkt in das Wirtschaftssystem zu integrieren, wenn sich etwa die beschäftigungspolitische und die ökologische Dimension nicht mehr in die Quere kommen sollen. Es liegen zahlreiche Studien vor, die zeigen, daß eine Verlagerung der Steuerlast von der Arbeit auf die Nutzung der Umweltressourcen gleichzeitig die Umwelt- sowie die Beschäftigungsdimension verbessern würde. Derzeit fallen in der EU etwa 50% der Steuern auf den Faktor Arbeit, aber nur 10% auf die Nutzung der natürlichen Ressourcen.⁹ Bisher finden die Appelle der Kommission für eine verstärkte Nutzung von Umweltsteuern jedoch noch nicht ausreichend Gehör.

Auf einer zweiten Ebene ist die Programmatik der EU-Umweltpolitik zu modifizieren und natürlich auch umzusetzen. In den Debatten um die Verbesserung des fünften Umwelt-Aktionsprogramms warf die zuständige Berichterstatterin dem Rat vor, die ursprünglich darin enthaltenen Ziele verraten zu haben – der Zustand der Umwelt habe sich dagegen während der Laufzeit des Programms eher verschlechtert. Nachdem zunächst 52 Verbesserungsvorschläge des EP ignoriert worden waren, einigte sich der Vermittlungsausschuß auf eine bessere Umsetzung des Programms bis zum Jahr 2000.¹⁰ Indes laufen die Planungen zum sechsten Umwelt-Aktionsprogramm, von dem für die Jahre nach 2000 klare umweltpolitische Zielvorgaben für eine Politik der Nachhaltigkeit in Europa erwartet werden.

Die inzwischen absehbare Osterweiterung ist auf einer dritten Ebene umweltpolitisch zu flankieren, um die damit verbundenen Chancen nutzen zu können. Zwar formuliert die Agenda 2000, daß nicht davon ausgegangen werden kann, daß Bewerberländer den umweltpolitischen *acquis* in naher Zukunft annähernd erfüllen können. Dennoch erscheint es, daß ökologische Aspekte unterbewertet werden. „Dies könnte innerhalb von 15 oder 20 Jahren zur schlechtesten aller Möglichkeiten führen, daß nämlich eine ineffiziente MOEL-Industrie eine billige Quelle bestimmter Produkte für den Binnenmarkt bleibt. Gleichzeitig werden die verschwenderischen westlichen Konsummuster übernommen“.¹¹ Ohne eine intelligente und flexible Regelung würde eine Anwendung der EU-Umweltregeln auf entsprechende Beitrittsstaaten zwar für die dortige Umwelt nützlich sein; gleichzeitig könnte das Blockadepotential für die Weiterentwicklung der EU-Umweltpolitik –

mit entsprechenden Konsequenzen auch für den Anspruch einer weltweiten Vorreiterrolle – aber stark zunehmen.

Nach – vermutlich optimistischen – Schätzungen der Kommission müßten die zehn Beitrittsländer 120 Mrd. ECU aufwenden, um auf den umweltpolitischen Stand der EU zu kommen. Ein Bericht des Europäischen Parlamentes empfiehlt, bei der Übernahme des Umweltrechtes eine Prioritätenliste aufzustellen, um die erheblichen Kosten zu strecken. Neben privaten Finanzierungsformen sollen Umweltbelange a priori in Politik und Gesetzgebung integriert werden. Und was für Westeuropa gilt, gilt auch für die Beitrittsstaaten: Eine nachhaltige Entwicklung läßt sich nur bei einer Überwindung sektoraler Politikansätze erreichen. Ausgerechnet den in der EU umstrittenen Instrumenten – etwa der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung, der Least-Cost-Planning-Richtlinie oder dem Erlaß von Ökosteuern – dürfte bei der Sanierung der Umwelt in Mittel- und Osteuropa eine besondere Rolle zukommen.

Anmerkungen

- 1 Vgl. zu den Ergebnissen von Kioto die Regierungserklärung der Bundesumweltministerin, in: *Das Parlament* v. 23.1.1998, S. 3; Klimaprotokoll verabschiedet, in: *Neue Zürcher Zeitung* v. 12.12.1997, S. 3; zu den Verhandlungen Maier, Jürgen: *Die EU in Kioto: Licht und Schatten*, in: DNR-Rundschreiben 1 (1998), S. 9 f.
- 2 Ebd.
- 3 Vgl. VWD-Europa v. 1.4.1998, S. 5.
- 4 Vgl. *Agence Europe* v. 1.7.1998, S. 10.
- 5 Vgl. VWD-Europa v. 17.10.1997, S. 1-2.
- 6 Vgl. Ergebnisse des Umweltministerrates, in: DNR EU-Rundschreiben 6 (1998), S. 3.
- 7 Vgl. Zweiter Anlauf, in: *EU-Magazin* 4 (1998), S. 5.
- 8 Vgl. *Agence Europe* v. 2./3.6.1998, S. 14.
- 9 Vgl. Pils, Manfred: *EU-Beschäftigungsgipfel: Europäische Umweltverbände verabschieden gemeinsame Position*, in: DNR EU-Rundschreiben 11 (1997), S. 21.
- 10 Vgl. *Agence Europe* v. 2./3.6.1998, S. 6.
- 11 Roo, Alexander de: *EU-Erweiterung und Umwelt: Chancen und Risiken*, in: DNR EU-Rundschreiben 9 (1997), S. 6-9, hier S. 6.

Weiterführende Literatur

- Bär, Stefanie, Andreas Kraemer: *Amsterdam und die Umwelt. Welche praktischen Chancen bietet der Amsterdamer Vertrag für die deutsche und Europäische Umweltpolitik*, Sonderheft zum DNR EU-Rundschreiben 9 (1997).
- Demmke, Christoph (Hrsg.): *Managing European environmental policy. The role of the Member States in the policy process*, Maastricht 1998.
- Deutscher Naturschutzring: *EU-Rundschreiben*, Bonn 1997 f. (monatlich).
- DNR/NABU/BUND (Hrsg.): *Die ökologische Steuerreform. Was sie ist, wie sie funktioniert, was sie bringt*, Basel 1998.
- Europäische Stiftung für die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen: *Environmental Taxes & Charges. National Experiences and Plans*, Luxemburg 1997.
- Liefferink, Duncan, Mikael Skou Anderson: *Strategies of the 'green' member states in EU environmental policy-making*, in: *Journal of European Public Policy* 5 (1998), S. 254-270.
- Müller-Brandeck-Bocquet, Gisela: *Flexible Integration – eine Chance für die europäische Umweltpolitik*, in: *integration* 4 (1997), S. 292-304.
- Wöhlecke, Manfred: *Ökologische Sicherheit – Neue Agenda für die Umweltpolitik?*, Baden-Baden 1997.