

eco@work

Nachhaltiges aus dem Öko-Institut



Klimakonferenz Bali

Erfolg oder Fußnote?

Aufgeschoben

**Erfassung der Emissionen
aus Luft- und Schifffahrt**

Aufgeschlossen

**Dr. Karsten Sach
im Porträt**

Liebe Leserinnen und liebe Leser,

ob Politik, Wissenschaft oder Umweltverbände: Große Hoffnungen für den internationalen Klimaschutz an die 13. UN-Weltklimakonferenz in Bali hatten im Vorfeld fast alle geknüpft. Die Bewertung der Ergebnisse, die in 13 anstrengenden Verhandlungstagen erzielt wurden, fällt dagegen sehr unterschiedlich aus. Doch wie beurteilen dies WissenschaftlerInnen des Öko-Instituts, die unmittelbar an den Verhandlungen teilgenommen haben und sich seit Jahren in zahlreichen Studien und Projekten mit drängenden Fragen der internationalen Klimaschutzpolitik beschäftigen? Lesen Sie dies und mehr in unserem „Großen Thema“ in den Rubriken Wissen, Werten und Wünschen.

Interessante Ein- und Ausblicke wünscht Ihnen

Ihre

Katja Kukatz

k.kukatz@oeko.de



© Philippe Martin - Fotolia.com

Inhalt

GROSSES THEMA

WERTEN	_____
„Beim CDM besteht erheblicher Reformbedarf“	... 3
Im Interview: Lambert Schneider	
WISSEN	_____
Nach Bali: Der Fahrplan steht	... 4
Jetzt muss ambitioniert verhandelt werden	
Klimafaktor internationaler Schiffs- und Flugverkehr	... 8
Ein Politikum	
WÜNSCHEN	_____
Im Porträt	... 10
Anke Herold, Dr. Karsten Sach und Jennifer Morgan	

Impressum

eco@work – März 2008

Herausgeber:
Öko-Institut e.V.

Redaktion:
Christiane Rathmann (cr)
Katja Kukatz (kk)

Verantwortlich:
Christian Hochfeld (ch)

Weitere AutorInnen:
Jakob Graichen
Anke Herold
Katharina Hien (kh)
Lambert Schneider

Gestaltung/Layout:
Hannes Osterrieder

Technische Umsetzung:
Markus Werz

Titelfoto:
© chriszwaenepoel-Fotolia.com

Redaktionsanschrift:
Postfach 50 02 40,
D-79028 Freiburg
Tel.: 0761/45295-0,
Fax: 0761/45295-88
redaktion@oeko.de
www.oeko.de

Bankverbindung für Spenden:

Sparkasse Freiburg - Nördlicher Breisgau
BLZ 680 501 01
Konto-Nr. 2 063 447
IBAN: DE 96 6805 0101 0002 0634 47
BIC: FRSPDE66

Spenden sind steuerlich abzugsfähig.

„Beim CDM besteht erheblicher Reformbedarf“



© Öko-Institut e.V.

Lambert Schneider, Experte für internationale Klimaschutzpolitik am Öko-Institut.

Der so genannte Clean Development Mechanism (CDM) ermöglicht Unternehmen und Staaten, Treibhausgasemissionen im eigenen Land durch die Förderung von Klimaschutzprojekten in Entwicklungs- und Schwellenländern auszugleichen. Wie wirkungsvoll der CDM in der Praxis ist, wird jedoch kontrovers diskutiert – nicht zuletzt wegen großer Umsetzungsmängel, die eine Studie des Öko-Instituts aufgezeigt hat. Sollte deshalb auf den CDM kategorisch verzichtet werden? Nein, sagt der Autor der Studie Lambert Schneider vom Öko-Institut. Voraussetzung allerdings ist eine konsequente Weiterentwicklung des CDM. Wie diese aussehen sollte, erläutert er im Gespräch mit eco@work.

Herr Schneider, worin liegen Ihrer Meinung nach die Stärken des CDM?

Der CDM hat Klimaschutz zu einem Geschäft gemacht, und das auf globaler Ebene. Viele große Unternehmen in Entwicklungsländern prüfen nun systematisch, wo und wie sie Emissionen reduzieren können, um dann über den CDM Zertifikate zu verkaufen. Das hat in einigen Entwicklungsländern zu einem neuem Bewusstsein über Klimaschutz geführt. Auch der Finanzsektor denkt nun Klimaschutz mit. In London werden Zertifikate mit einem Wert von mehreren Milliarden Euro gehandelt und Banken und Versicherungen integrieren den internationalen Markt für Emissionsrechte in ihre Geschäftstätigkeiten.

In Praxis gibt es jedoch gewaltige Probleme. Ihre Studie hat im Vorfeld von Bali deshalb für viel Wirbel gesorgt.

Ja, das ist richtig. Im Auftrag des WWF haben wir rund 100 registrierte CDM-Projekte in Entwicklungs- und Schwellenländern untersucht. Leider mussten wir feststellen, dass gleich eine ganze Reihe der international vereinbarten Anforderungen für

CDM-Projekte nicht eingehalten werden. Erstens gibt es erhebliche Mängel bei den unabhängigen Zertifizierungsinstituten, die ähnlich wie Wirtschaftsprüfer die Einhaltung der Regeln bestätigen sollen. Doch einige Unternehmen haben die Prüfung offensichtlich nicht so genau genommen. Zweitens besteht das Problem, dass viele Projekte auch ohne den Verkauf von Zertifikaten realisiert worden wären. Diese Projekte generieren zusätzliche Emissionsrechte für Industriestaaten oder Unternehmen im Emissionshandel, führen aber zu keinen zusätzlichen Emissionsreduktionen in den Entwicklungsländern. Drittens tragen einige Projekte kaum zur nachhaltigen Entwicklung bei, obwohl dies eine Genehmigungsvoraussetzung ist.

Diese Ergebnisse lassen doch erhebliche Zweifel an der Wirksamkeit des CDM aufkommen?

Beim CDM läuft tatsächlich einiges schief. Der CDM ist ein neues Instrument, das aber wegen seiner Probleme nicht gleich wieder eingestampft werden sollte. Allerdings besteht erheblicher Reformbedarf.

Sie haben dazu zahlreiche Vorschläge gemacht. Welche zum Beispiel?

Kurzfristig sollte vor allem die Zertifizierung verbessert werden. Die Zertifizierungsinstitute brauchen klarer Kriterien, wie sie prü-

fen sollen, und Sanktionen, wenn sie nicht ordentlich arbeiten. Ihre Unabhängigkeit könnte auch dadurch verbessert werden, indem sie nicht von ihren Kunden, sondern von der UN bezahlt werden. Außerdem sollte durch objektive Kriterien, wie Emissions-Benchmarks, die Möglichkeit zur Überprüfung verbessert werden, also ob tatsächlich zusätzliche Emissionen eingespart werden. Und es ist klar, dass der CDM langfristig seine Grenzen hat. Global werden durch den CDM keine zusätzlichen Emissionen reduziert, sondern nur in Entwicklungsländern statt in Industriestaaten vermieden. In einem künftigen Klimaschutzregime brauchen wir aber auch eigene Beiträge zum Klimaschutz von Entwicklungsländern. Langfristig sollte der CDM deshalb durch andere Klimaschutzinstrumente wie den Emissionshandel abgelöst werden.

Sind Ihre Vorschläge bei den Klimaverhandlungen in Bali mehr als zur Kenntnis genommen worden?

Ja, neben den großen Themen wie dem Bali Action Plan haben die Delegierten auch die Weiterentwicklung des CDM diskutiert. Die EU und die Schweiz haben einige Vorschläge aufgegriffen, die nun auch bei der Überprüfung des Kyoto-Protokolls zur Sprache gebracht werden.

Vielen Dank für das Gespräch!

Das Interview führte Katja Kukatz.

Info: l.schneider@oeko.de
www.oeko.de/082/werten

Nach Bali:

Jetzt muss ambitioniert verhandelt werden

Es war der Startschuss: Auf der UN-Klimakonferenz im vergangenen Dezember in Bali hat sich die Staatengemeinschaft dazu verpflichtet, in den kommenden zwei Jahren ein Klimaregime für den Zeitraum nach 2012 auszuhandeln. Der „Bali Action Plan“ bildet den Rahmen für den jetzt beginnenden Verhandlungsmarathon zu einem neuen Abkommen. Auch WissenschaftlerInnen des Öko-Instituts saßen für die deutsche Delegation und die Delegation der Europäischen Gemeinschaft am Verhandlungstisch. Wie bewerten sie die Bali-Ergebnisse? Eine Einschätzung von Lambert Schneider und Anke Herold.

Der Fahrplan steht



„Bitte gehen Sie aus dem Weg!“

Der letzte Tag der 13. UN-Klimakonferenz im Dezember auf Bali wird in die Geschichte eingehen. Erst mit eintägiger Verspätung konnten sich die Delegierten nach einer aufgewühlten und emotionalen Debatte inklusive Tränen und physischen Zusammenbrüchen auf einen Fahrplan für die Verhandlung eines neuen internationalen Klimaabkommens einigen. Begleitet von lauten Buhrufen hatten die USA sich zunächst geweigert, dem Kompromissvorschlag zuzustimmen.

Ein kleines Land spielte dann eine große Rolle. Papua Neu-Guinea appellierte an die USA: „Wenn Sie aus irgendeinem Grund keine Führung beim Klimaschutz übernehmen wollen, dann überlassen sie dies dem Rest der Welt. Bitte gehen Sie aus dem Weg!“. Nach weiterem Feilschen über die genaue Setzung eines Kommas, stimmten die USA am Ende als



© www.tierische-bilder.com - Fotolia.com

Internationaler Klimaschutz am Öko-Institut

Der internationale Klimaschutz ist ein zentraler Forschungsschwerpunkt am Öko-Institut. Seit rund 15 Jahren beschäftigen sich die WissenschaftlerInnen in zahlreichen Studien und Projekten unter anderem mit Fragen des Monitorings und der Berichterstattung von Treibhausgasemissionen, Emissionsprojektionen, Politiken und Maßnahmen zur Emissionsminderung, mit flexiblen Mechanismen wie den Emissionshandel und Treibhausgasbanken in der internationalen Klimapolitik. Ihre Ergebnisse fließen in Entscheidungen der Bundesregierung und der EU ein. Für das Institut haben Anke Herold, Jakob Graichen, Lambert Schneider und Dr. Felix Ch. Matthes an der Klimakonferenz in Bali teilgenommen und für die deutsche Delegation und die Delegation der Europäischen Gemeinschaft verhandelt. *kk*

Industriestaaten tragen eine historische Verantwortung für die Erwärmung der Erde.

letztes Land dem Kompromiss zu und machten den Weg für Verhandlungen frei.

So groß die Erleichterung über eine Einigung war, allen Beteiligten ist klar: Mit der Verabschiedung des „Bali Action Plan“ steht die internationale Gemeinschaft erst am Anfang eines sehr schwierigen Verhandlungsmarathons, der im Dezember 2009 in einen neuen internationalen Klimaschutzabkommen für die Zeit nach 2012 münden soll, wenn das Kyoto-Protokoll endet. Zu unterschiedlich sind die Interessen.

Die USA, die das Kyoto-Protokoll nicht ratifiziert haben, kritisieren daran vor allem, dass Schwellenländer wie China oder Mexiko keine verbindlichen Verpflichtungen haben. Dabei befürchten die USA vor allem Kosten und Wettbewerbsnachteile für die heimische Wirtschaft. Substan-

Bremsschuh USA

tielle Emissionsreduktionen der Schwellenländer sind für die USA, auch unter einer neuen Regierung, deshalb Bedingung für die Zustimmung zu einem neuen Klimaregime. Die USA stehen aber auch grundsätzlich der Architektur des Kyoto-Protokolls mit seinen verbindlichen Obergrenzen für Industriestaaten skeptisch gegenüber und schlagen stattdessen unverbindlichere Kooperationen vor, etwa zur Förderung und Entwicklung von neuen Technologien.

Die meisten Entwicklungsländer betonen die historische Verantwortung der Industriestaaten für die Erwärmung der Erde, ihre relativ niedrigen Pro-Kopf-Emissionen, ihre geringere Wirtschaftskraft und die stärkere Verwundbarkeit gegenüber dem Klimawandel. Die meisten Entwicklungsländer drängen daher auf höhere Emissionsreduktionen der Industriestaaten und lehnen eige-



© Eric Gevaert - Fotolia.com

Wichtige Ergebnisse von Bali

Die Weltgemeinschaft, inklusive der USA, hat sich auf einen Fahrplan geeinigt, bis 2009 ein neues Klimaschutzregime für die Zeit nach 2012 auszuhandeln. Darin sollen Industrie- und Entwicklungsländer gleichermaßen verpflichtet werden, mehr Anstrengungen zu unternehmen, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Industrieländer werden auf konkrete Minderungsziele verpflichtet, für Entwicklungsländer werden andere Typen von Verpflichtungen diskutiert.

Ein wichtiger Baustein für den weltweiten Klimaschutz ist das Aufhalten der Entwaldung. Dieser Punkt wird in das künftige Klimaregime aufgenommen. Bereits jetzt sollen Pilotprojekte starten, wie die Entwaldung gestoppt und entsprechende Maßnahmen angerechnet werden können.

Weitere Eckpunkte sind das Bekenntnis, künftig mehr Anstrengungen für die Anpassung an den Klimawandel zu unternehmen, sowie in internationalen Kooperationen die Entwicklung neuer Technologien, mit denen dem Klimawandel begegnet werden kann, voranzutreiben, ihre Einführung auf den Markt zu beschleunigen und sie insbesondere auch für Entwicklungsländer nutzbar zu machen. Zur Bekämpfung des Klimawandels müssen zudem neue Finanzierungsquellen erschlossen werden. Auch diese Punkte sollen Bestandteil des zukünftigen Klimaregimes werden.

Ein weiterer wichtiger Beschluss ist die Einrichtung eines Fonds, mit dem Anpassungen gegen den Klimawandel in Entwicklungsländern finanziert werden sollen.

kk



© Kela Juarez - Fotolia.com

Ein wichtiger Baustein für den weltweiten Klimaschutz ist das Aufhalten der Entwaldung.

ne verbindliche Verpflichtungen ab. Tatsächlich liegen die Pro-Kopf-Emissionen in den Industriestaaten um ein Vielfaches höher als in den meisten Entwicklungsländern. Viele Entwicklungsländer werden auch stärker als die Industriestaaten vom Klimawandel betroffen sein.

Die EU sitzt gewissermaßen zwischen den Stühlen der Entwicklungsländer und den USA. Sie setzt sich einerseits dafür ein, dass die Industriestaaten ihre Emissionen bis 2020 um 30 Prozent gegenüber 1990 reduzieren. Ein ambitioniertes Ziel angesichts der Tatsache, dass in den USA und einigen anderen Industriestaaten die Emissionen seit 1990 um 15 Prozent und mehr gestiegen sind. Andererseits fordert die EU – wie die USA – auch eigene Anstrengungen der Entwicklungsländer, hat aber Bereitschaft signalisiert, sie dabei finanziell zu unterstützen.

Diese schwierige Konstellation findet sich nun auch in dem Bali Action Plan wieder, der den Verhandlungsrahmen für die nächsten zwei Jahre bildet. Das

Erfolg oder FuBnote?

Ergebnis von Bali wird von Politik, Wissenschaft und Umweltverbänden sehr unterschiedlich bewertet. So hat Bundesumweltminister Siegmund Gabriel Bali „als großen

Fortschritt“ begrüßt, Germanwatch spricht wegen des Einlenkens der USA von einem „Durchbruch“ und der WBGU von einem „wichtigen Teilerfolg in letzter Minute“. Für Greenpeace dagegen ist „das Resultat eine Enttäuschung“, der BUND hält den Beschluss für „unzureichend“ und der WWF befindet, „es mangelt an Substanz“.

Fakt ist, dass in Bali die langjährige Blockade eines neuen Verhandlungsprozesses insbesondere durch die USA endlich durchbrochen wurde. Dies ist unumstritten ein entscheidender Erfolg. Im Ergebnis haben sich die Vertragsstaaten darauf geeinigt, dass bis 2009 ein neues Klimaschutzabkommen stehen muss und die Diskussionsthemen für die Verhandlungen zu künftigen Verpflichtungen sind festgelegt. Dass dies erreicht werden würde, war eine berechtigte Hoffnung im Vorfeld der Konferenz, ihre Erfüllung aber alles andere als selbstverständlich.

Wichtig am Bali-Beschluss ist zudem: Alle Staaten haben anerkannt, dass dringend drastische Emissionsminderungen bis 2050 umgesetzt werden müssen – nicht nur alle Industrieländer bezeichnen sich dazu, auch die Entwicklungsländer konnten mit ins Boot geholt werden.

Neben dem neuen globalen Verhandlungsmandat für die Zukunft wurden in Bali auch wichtige Entscheidungen zur Erfüllung bestehender Verpflichtungen getroffen, beispielsweise zur Umsetzung des Anpassungs-Fonds, der Projekte zur Anpassung an den Klimawandel in Entwicklungsländern finanzieren soll oder das Arbeitsprogramm zur Reduzierung von Emissionen aus der globalen Entwaldung. Auch das ist ein großer Schritt nach vorne.

Bali hat die Basis bereitet, dass sich die Staaten nun intensiv zu den richtigen Themen an den Verhandlungstisch setzen. Andererseits wurden im Bali Action Plan keine konkreten Zahlen festgeschrieben, sondern eine Spannweite angeführt, um wie viel Prozent die Industrieländer ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 gegenüber 1990 senken müssen.

Wichtig ist deshalb nun, dass in den nächsten zwei Verhandlungsjahren Verpflichtungen herauskommen, die ehrgeizig genug sind, um den globalen Klimawandel aufzuhalten. Die Voraussetzungen dafür sind geschaffen. Ob die historische Chance genutzt wird, bleibt jedoch abzuwarten.

Lambert Schneider und Anke Herold / kk

Info: l.schneider@oeko.de
a.herold@oeko.de
www.oeko.de/082/wissen1



Ein Politikum



Klimafaktor internationaler Schiffs- und Flugverkehr

Der Anteil der weltweiten Treibhausgasemissionen, der zu Lasten des internationale Schiffs- und Flugverkehrs geht, ist enorm. Doch vom Kyoto-Protokoll sind diese Sektoren bisher nicht erfasst. Und ob sich mit den Verhandlungen zu einem Post-2012-Klimaschutzregime daran etwas ändern wird, vermag aktuell niemand abzusehen. Dabei mangelt es nicht an methodischen Ansätzen, wie sich der Schiffs- und Flugverkehr einbeziehen ließe. Denn dazu hat das Öko-Institut bereits konkrete Vorschläge erarbeitet und auch Ideen für eine breite internationale Unterstützung entwickelt. Was vor allem fehlt, ist der politische Wille.

Folgt man der Logik von Industrievertretern, haben der Schiffs- und Flugverkehr kaum einen Einfluss auf das Klima und bräuchten deshalb nicht Teil von Klimaschutzverpflichtungen zu werden: Der Schiffsverkehr sei der effizienteste Transportmodus überhaupt und der Luftverkehr verursache weniger als zwei Prozent der globalen Treibhausgasemissionen. Obwohl diese Informationen stimmen, verzerren sie dennoch das Bild: Denn jeder der beiden Sektoren ist für Emissionen in ähnlicher Größenordnung wie Frankreich verantwortlich, ein Land, dessen Beitrag zum Klimawandel niemand in Frage stellt. Der Flugverkehr beeinflusst neben der Emission von CO₂ durch weitere Schadstoffe die Tro-

posphäre: Fliegen ist insbesondere durch die Bildung von Ozon und Wolken zwei- bis fünfmal schädlicher für das Klima als die reinen Kohlendioxidemissionen, die von den Lobbyisten immer als Vergleichsmaßstab herangezogen werden.

Die Staatengemeinschaft konnte sich 1997 nicht darauf einigen, Emissionen des internationalen Schiffs- und Flugverkehrs in das Kyoto-Protokoll aufzunehmen. Grund dafür waren nicht nur politische Differenzen. Vor allem wurden ungeklärte methodische Fragen angeführt: Wie sollen die internationalen Emissionen den Ländern überhaupt zugeteilt werden? Sollen sie dem Start-, Transit- oder Zielland angerechnet werden, nach Nationalität der Passagiere oder Fracht aufgeteilt oder dem Land zugeordnet werden, in dem getankt wurde? Die Meinungen darüber gehen auseinander und unterschiedliche Ansätze werden diskutiert, aber eine inhaltliche Arbeit dazu hat im Rahmen der Klimaverhandlungen seit Jahren nicht mehr stattgefunden. Einige OPEC-Staaten und die USA blockieren jeden Fortschritt und mittlerweile selbst jede Diskussion darüber.

Damit die beiden Sektoren in ein Post-2012-Klimaregime einbezogen werden, müssen also sowohl die methodischen Fragen gelöst als auch die politische Blockade überwunden werden. WissenschaftlerInnen des Öko-Instituts haben deshalb im Auftrag des Umwelt-

bundesamts und der Europäischen Umweltagentur EEA die Diskussion der methodischen Punkte vorangetrieben, neue Vorschläge zur Einbeziehung der beiden Sektoren erarbeitet und Ideen für eine internationale Unterstützung entwickelt. Die Ergebnisse der Projekte sind in wesentlichen Teilen in die Position der EU in den internationalen Klimaverhandlungen eingegangen.

Und die Frage, wie sich die Emissionen aus dem internationalen Schiffs- und Flugverkehr berechnen lassen, kann mittlerweile als

Die Methodik ist nicht das Problem

gelöst angesehen werden: Ein internationaler Workshop kam im Oktober 2007 in Oslo zu dem Schluss,

dass die Einbeziehung des internationalen Schiffs- und Flugverkehrs mittlerweile hauptsächlich ein politisches und kein technisches Problem darstellt.

Auch bei den Vorschlägen, wer bei der Minderung der Emissionen in die Pflicht genommen werden muss, hat sich in den letzten Jahren viel getan. In der Vergangenheit bezogen sich alle Ideen nur darauf, die Emissionen nach einem bestimmten Schlüssel einzelnen Ländern zuzuordnen, wodurch sie Teil nationaler Verpflichtungen würden. Dadurch aber müssten Staaten Emissionen verringern, die sie aus ökonomischen und rechtlichen Gründen kaum beeinflussen können.

Bis zu 40 Milliarden US-Dollar jährlich

Als Alternative hat das Öko-Institut deshalb sektorale Ansätze vorgeschlagen, in denen Flug- und Schifffahrtsgesellschaften direkt für die Reduktion oder Kompensation der Emissionen verantwortlich sind. Dies könnte zum Beispiel im Rahmen eines Emissionshandelssystems umgesetzt werden, wie es die EU-Kommission für den Flugverkehr schon vorgeschlagen hat. Die Staaten müssten die-

ses System entsprechend ausgestalten, einführen und überwachen. Sie wären aber nicht in der Pflicht, die Emissionen aus Schifffahrt und Flugverkehr zu verringern. Dies wären die Unternehmen selbst. In einem solchen System müsste allerdings sicher gestellt werden, dass sich niemand mit einfachen Maßnahmen aus der Verantwortung stehlen könnte, zum Beispiel, indem die Nationalität einer Gesellschaft geändert oder Orte zur Treibstoffaufnahme geschickt ausgewählt würden.

Die schwierigste und weiterhin offene Herausforderung für eine Einbeziehung der beiden Sektoren in ein zukünftiges Klimaregime aber bleibt der politische Wille auf internationaler Ebene. Ein Anreiz ließe sich dadurch schaffen, dass das Geld aus einer Auktionierung von Emissionszertifikaten in einem Emissionshandelssystem für den Schiffs- und Flugverkehr Entwicklungsländern zu Gute käme. Diese könnten damit die Anpassung an den Klimawandel oder den Schutz von Wäldern finanzieren.

Würden ein Teil oder alle Emissionszertifikate versteigert und nicht verschenkt, könnten nach Berechnungen des UNFCCC-Sekretariats je nach Zertifikatspreis bis zu 40 Milliarden US-Dollar pro Jahr Erlöse werden. Die Entwicklungsländer hätten dadurch eine verlässliche und erhebliche Finanzierungsquelle. Auf der anderen Seite müssten Industrieländer ihre Haushalte nicht mit direkten Finanztransfers belasten und diese gegenüber ihren Steuerzahlern verteidigen.

Obwohl einer Einbeziehung in ein zukünftiges Klimaregime technisch und methodisch nichts entgegen steht, ist eine politische Einigung in den Post-2012-Verhandlungen sehr ungewiss. Sollte es nicht dazu kommen, bleibt nur eins zu hoffen: Dass die EU eine Vorreiterrolle einnimmt und regional damit startet, die Emissionen aus der Luft- und Schifffahrt zu berücksichtigen.

Jakob Graichen / kk

info: j.graichen@oeko.de
www.oeko.de/082/wissen2

Auch die Ozon- und Wolkenbildung durch das Fliegen schädigen das Klima massiv.



Mit Geschick

Dr. Karsten Sach will international maßgeblich mitgestalten

Sein Name steht für internationale Verhandlungen im Umweltschutz. Im Europäischen Rat vertrat Dr. Karsten Sach für Deutschland vier Jahre alle Umweltthemen. Seit rund 16 Jahren engagiert der promovierte Jurist sich im Bundesumweltministerium für internationale Zusammenarbeit.



Seine so erworbene breite thematische Basis hilft ihm auch bei den Verhandlungen zum Spezialgebiet Klimaschutz: Bereits zehn Mal trieb er als Verhandlungsführer der deutschen Delegation bei den Weltklimagipfeln Zusagen voran, zuletzt in Bali.

„Es ist sehr gut, dass wir alle 190 Staaten zusammenhalten und einen klaren Fahrplan mit dem Ziel beschließen konnten, bis 2009 ein neues weltweites Klimaschutzabkommen auszuhandeln“, freut sich der Leiter der Ministeriums-Unterabteilung Internationale Zusammenarbeit. „Die Weltgemeinschaft

muss zeigen, dass sie funktioniert und unser aller Gemeinschaftsgut schützen kann.“ Das Ziel sei, für alle Staaten eine gerechte und akzeptable Lösung zu finden und so die Klimaerwärmung auf zwei Grad Celsius zu beschränken. In Deutschland wird sich nach seiner Einschätzung die Wirtschaftskraft der Umwelttechnik bis 2030 verfünffachen und sogar wichtiger als die Automobilindustrie werden. „Ich bin zutiefst überzeugt, dass energieeffizient arbeitende Staaten in Zukunft die ökonomischen Gewinner sind“, so Sach.

kh

info: www.bmu.de
www.oeko.de/082/wuenschen

Mit Methode

Anke Herold baut die Basis für klimapolitisches Monitoring

Auf dem Parkett des internationalen Klimaschutzes überzeugt sie mit freundlicher Hartnäckigkeit. Und mit ihr kam auch die Internationalisierung des Öko-Instituts so richtig in Fahrt. Das war 1997, als ihr heutiger Kollege Christof Timpe Anke Herold bei ihrem



damaligen Arbeitgeber abwarf und in das Berliner Büro holte. Große Überredungskünste brauchte es nicht, war Anke Herold doch schon „zu Schulzeiten Mitglied beim Öko-Institut und eine Arbeit dort ihr Traumjob“. Die internationale Bühne betrat Anke Herold 1998, als sie während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft die Arbeitsgruppe zu methodischen Fragen für die internationalen Klimaverhandlungen koordinierte. Eine Rolle, die sie dann auch für die finnische und portugiesische Präsidentschaft übernahm. Heute mischt die 39-jährige Geoökologin überall mit, wo es klimapolitisch um Methodik und Berichterstattung geht. Sie ist Lead Author für die methodischen Richtlinien des internationalen Klimarats, überprüft die Inventare der Vertragsstaaten – zuletzt in Russland, bald in Australien – und verhandelt für Deutschland und die EU. Viel Verantwortung, volle Motivation. Die holt sich Anke Herold aus ihrer Arbeit, „denn wenn die Qualität stimmt, erntest Du sehr viel Anerkennung.“ In Bali gab's für Anke Herold ihr jüngstes „Upgrade“, wie sie es nennt. Drei Mal war sie Co-Chair – eine Aufgabe bei den Verhandlungen, für die die EU nur eine Handvoll Experten stellen darf.

kk

info: a.herold@oeko.de
www.oeko.de/082/wuenschen

Mit Optimismus

Jennifer Morgan betreibt proaktive Politikarbeit

Sie knüpft politische Netze jenseits des offiziellen Protokolls. Jennifer Morgan baut hochstrategische Koalitionen zwischen Beratern von Staatsoberhäuptern auf, die offiziell nicht miteinander kooperieren dürfen. „Wir suchen uns einflussreiche Leute, die das gleiche Ziel Klimaschutz verfolgen, und bringen sie zusammen“, sagt die gebürtige Amerikanerin. So würden die für den Klimaschutz richtigen Entscheidungen vorbereitet.



Zur Zeit hat der WWF sie an die zwei Jahre junge Organisation Third Generation Environmentalism, kurz E3G, als Leiterin der Abteilung Klima und Energie „ausgeliehen“. Sie arbeitet dort an den EU-Beziehungen zwischen China und USA. Zuvor leitete die WWF-Sprecherin für Klima das weltweite Klimawandel-Programm der Organisation und war Leiterin der WWF-Delegation in Kyoto. „Wir müssen es schaffen, die Länder weg von der Konkurrenz, hin zur Zusammenarbeit für das Ziel Klimaschutz zu bringen“, sagt die Politikwissenschaftlerin und Germanistin. „Manchmal ist es beängstigend, wie wenig Zeit wir zur Verfügung haben – ohne Optimismus ist da nichts zu machen.“

kh

info: www.e3g.org
www.oeko.de/082/wuenschen