



AUF EINEN BLICK EU, EUROPA UND DIE GANZE WELT

Biokraftstoffe als

Preistreiber: Ohne die bisherigen EU-weiten politischen Ziele für die Verwendung von Biokraftstoffen wären die Preise für pflanzliche Öle in der EU bis 2020 um 50 Prozent niedriger, in der restlichen Welt um 15 Prozent. Zu diesem Ergebnis kommt ein Bericht der Gemeinsamen Forschungsstelle der EU (JRC), der verschiedene Szenarien zukünftiger Biokraftstoffpolitiken untersuchte (<ftp.jrc.es/EURdoc/JRC83936.pdf>).

Parlament bremst

Biokraftstoffe: Am 11. September hat das EU-Parlament beschlossen, dass bis 2020 die Verwendung von Biodiesel und Bioethanol, wenn sie aus Lebensmittelrohstoffen hergestellt werden (die sogenannte erste Generation), auf sechs Prozent beschränkt werden soll. Dies bedeutet praktisch den Ausbaustopp für weitere konventionelle Biotreibstoff-Anlagen.

Indirekte Landnutzungsänderungen

(ILUC): Weiters hat das EU-Parlament ein System angenommen, nach dem ab dem Jahr 2020 die durch die Nachfrage nach Rohstoffen für Biokraftstoffe

erhöhte Umwandlung von Wäldern in Ackerflächen eingedämmt werden soll. Durch die bisher bestehenden „Nachhaltigkeitskriterien“ für die Rohstoffe war zwar die direkte Rodung von Wäldern berücksichtigt worden, aber nicht die Abholzung infolge der erhöhten Nachfrage nach Lebensmittelrohstoffen. Mit diesem System soll verhindert werden, dass durch den Ausbau der Biokraftstoffe das Klima mehr belastet wird als durch die Verwendung fossiler Treibstoffe.

Nachhaltigkeit für Energieholz:

Ein noch nicht veröffentlichter Vorschlag der EU-Kommission zu Nachhaltigkeitskriterien für feste Biomasse (www.endseurope.com/docs/130819a.pdf) legt ähnliche Anforderungen fest wie die bisher geltenden für Biokraftstoffe. Beispielsweise wird die Anrechnung untersagt, wenn das Holz von ökologisch besonders wertvollen Flächen – beispielsweise Urwäldern – stammt. Dies sei zu wenig, kritisieren Umweltschutzorganisationen, unter anderem da die Kohlenstoffbilanz der Wälder nicht ausreichend berücksichtigt werde. **CS**

wenig, aber ein Schritt in die richtige Richtung. Angesichts der internationalen Verflechtungen im Güterverkehr wäre hier aber seit langem die EU-Kommission gefordert, endlich für klare Bestimmungen und Kontrollen zu sorgen. **GL**

BIENENSCHUTZ

HERSTELLER KLAGEN DAGEGEN

Auch die Schweizer Chemiefirma Syngenta hat Klage gegen das Verbot eines ihrer Pflanzenschutzmittel erhoben.

Zuvor hatte schon Bayer Crop Science geklagt. Nach Angaben der EU stellen die beeinspruchten Pflanzenschutzmittel ein Risiko für Bienen dar. Syngenta meint, dass sich die EU-Entscheidung auf ein „fehlerhaftes



Verfahren sowie eine ungenaue und unvollständige Prüfung“ durch die EU-Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) gestützt habe und zudem nicht von allen Mitgliedstaaten unterstützt worden sei. Im April hatte sich eine Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten – ohne Österreich (!) – für das Verbot von drei Neonicotinoiden ausgesprochen, die für das Massensterben der europäischen Bienenpopulation verantwort-

lich gemacht werden. Ab Dezember dürfen die Wirkstoffe Clothianidin, Imidacloprid und Thiamethoxam nicht mehr für den Anbau von Mais, Sonnenblumen, Raps und Baumwolle verwendet werden. Die Sperre gilt für zwei Jahre, in denen mögliche Auswirkungen des Verbots wissenschaftlich untersucht werden sollen, bevor die Maßnahme erneut auf den Prüfstand kommt. **HO**

STUDIE

PHÄNOMEN OBSOLESZENZ

Das deutsche Umweltbundesamt (UBA) hat eine Studie zum Phänomen der Obsoleszenz beauftragt.

Öko-Institut und Universität Bonn sollen untersuchen, ob und wie sich die durchschnittliche Lebensdauer und die Ausfallwahrscheinlichkeit von Elektro- und Elektronikgeräten in den vergangenen Jahrzehnten verändert haben. Unter Obsoleszenz versteht man das vorzeitige Verschleifen oder Altern eines Produktes. Dies wirkt sich auch negativ auf den Ressourcenverbrauch aus. Die Studie will u.a. erforschen, wie lange ein Produkt in Stand bleiben und funktionsfähig sein muss, inwiefern der vorzeitige Defekt eines Produktes durch den Hersteller in Kauf genommen oder sogar bewusst durch eingebaute Sollbruchstellen – als geplante Obsoleszenz – erzeugt wird und wie sich sowohl die Herstellerentscheidungen als auch das Verbraucherverhalten auf die durchschnittliche Produktlebensdauer auswirken. www.umweltbundesamt.de **HO**

Klimaschutz: Das Renewbility-Modell

Eine Studie des Forschungsvorhabens „Renewbility II“ sieht den Verkehrssektor durchaus in der Lage, bis zum Jahr 2030 seine Treibhausgasemissionen deutlich zu verringern – bei positiven volkswirtschaftlichen Effekten. www.renewbility.de www.uba.de