

bare Voraussetzung, um auf politischer Ebene diskutieren zu können, wie sich der Einsatz von R1234yf verhindern lässt.

DUH klagt gegen Europäische Kommission

Hierbei ist insbesondere auch die Europäische Kommission gefragt, die bei der Umsetzung der EU-Vorgaben bislang durch eine sehr wohlwollende Haltung gegenüber R1234yf aufgefallen ist. Aus diesem Grund hat die DUH bereits im Januar Einsicht in die dokumentierte Kommunikation der EU-Kommission und der Automobil- sowie der Chemieindustrie beantragt. Die Brüsseler Behörden weigerten sich jedoch, die Unterlagen komplett auszuhändigen und begründeten dies unter anderem mit dem „Schutz geschäftlicher Interessen“. Die DUH hat deshalb im Juli 2014 beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) eine Klage auf vollständige Herausgabe der Akten zu R1234yf eingereicht.

Brisante Dokumente

Das intransparente Verhalten der Kommission schürt den Verdacht, dass wirtschaftliche Belange in Brüssel mehr Gewicht haben als der Umweltschutz und die Sicherheit der Menschen. Zumal die unter Verschluss gehaltenen Dokumente sich in Teilen auf die R1234yf-Produzenten Honeywell und Dupont und auf den Autohersteller Ford beziehen. Außerdem stammen sie aus jenem Zeitraum, in dem die Kommission den gesetzlichen Starttermin, Pkw-Klimaanlagen auf umweltfreundliche Kältemittel umzustellen, um zwei Jahre verschoben hat: Aufgrund angeblicher Lieferschwierigkeiten von R1234yf. Neben den Zugeständnissen für die Industrie kritisieren die DUH und andere Organisationen auch die Vorgehensweise der Kommission bei der Sicherheitsbewertung von R1234yf: Trotz alarmierender Ergebnisse der – von der DUH – durchgeführten Brandtests und weiterer Untersuchungen mit der hoch umstrittenen Chemikalie haben die Brüsseler Behörden bislang keine eigenen Tests mit R1234yf vorgenommen.

Die Klage auf Akteneinsicht soll somit nicht nur helfen, die Vorgehensweise der Kommission zu klären. Die Rechtssache tangiert die grundsätzliche Frage, ob Informationsansprüche von Umweltverbänden, die dem öffentlichen Wohl dienen, gegenüber geschäftlichen Interessen Vorrang haben. (ph, mhi) ■

■ NACHHALTIGES WIRTSCHAFTEN

Das Geschäft mit Metallen

Einer der größten Metallnutzer Deutschlands ist die Automobilbranche. Wie kann sie der Verantwortung für ihre Wertschöpfungskette nachkommen?



Metalle werden knapper und dadurch teurer. Sie können nur durch intensivere Nutzung von Flächen, Energie oder auch Chemikalien gewonnen werden. Die Rohstoffindustrie dringt immer häufiger in entlegene und ökologisch hoch sensible Regionen vor – mit drastischen sozialen und ökologischen Auswirkungen. Durch Landzerstörung geht fruchtbarer Boden verloren oder wird verunreinigt. Nicht selten kommt es zu Zwangsumsiedlung und Vertreibung der lokalen Bevölkerung.

Das Gros der Metalle bezieht Deutschland aus dem Ausland. Deshalb ist die deutsche Automobilindustrie sowohl von Rohstoffkonzernen als auch von Regierungen der Bezugsländer abhängig. Das bringt die Autobauer zunehmend in eine schwierige Lage: Sie können sich kaum einen Überblick über die genaue Herkunft der genutzten Metalle verschaffen, tragen aber als große Rohstoffabnehmer eine hohe Mitverantwortung für den Abbau. Ihnen kommt sogar

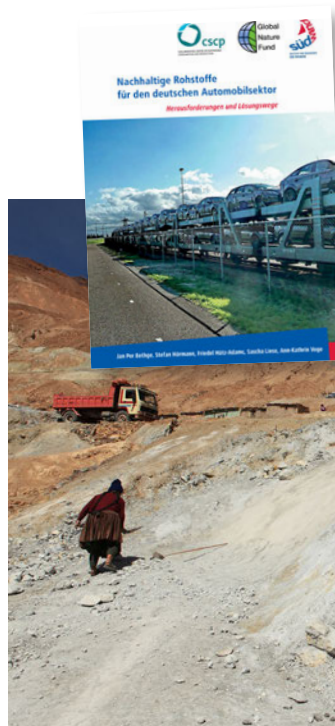
eine Leitfunktion zu, denn die Beschaffungskriterien der Automobilbranche beeinflussen auch die Zulieferindustrie.

Lösungsvorschläge für mehr Nachhaltigkeit

Der Global Nature Fund, Südwind e.V. und das Collaborating Centre on Sustainable Consumption and Production stellen in einer im Mai 2014 veröffentlichten Studie Fakten zum Einsatz bedeutender Metalle im deutschen Automobilsektor vor. Die Autoren präsentieren Ansätze für mehr Nachhaltigkeit in der Lieferkette und stoßen damit eine Diskussion an, die über die Klimadebatte weit hinausgeht. Umfassende Vorschläge, beispielsweise für Einkaufsrichtlinien, Zertifizierung oder recyclingfreundliches Design, zeigen der Autoindustrie und der Politik Lösungswege auf.

Die 56-seitige Studie „Nachhaltige Rohstoffe für den deutschen Automobilsektor“ kann für 5 Euro über info@suedwind-institut.de bestellt werden und steht unter www.globalnature.org/automobilsektor zum kostenlosen Download bereit. (kf) ■

Förderer:  Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit



Mine in Bolivien: Die Arbeitsbedingungen sind häufig katastrophal. Sicherheitsausrüstung fehlt, exzessive Überstunden sind verbreitet, Kinderarbeit ebenso.