

# Klimapolitik: Eine andere Welt ist nötig!

*Wie neoliberale Globalisierung und EU-Handelspolitik die Klimakrise ignorieren und damit verschärfen*

## **Inhalt:**

1. *Die Klimakosten des internationalen Transports*
2. *WTO, CETA und Co.: Vorrang des Handels vor allem anderen, auch dem Klima*
3. *Die effektive Einschränkung des demokratischen – und auch des klimapolitischen – Handlungsspielraums durch CETA und Co.*
4. *Freihandel gegen das Klima – CETA und Co. als Lizenzen zur hemmungslosen Ausbeutung von Natur und Mensch*
5. *Entwicklung durch Freihandel auf Kosten des Klimas?*
6. *Für eine internationale Zusammenarbeit zur Lösung der Menschheitsprobleme – Klima, Menschenrechte und Demokratie zuerst!*

CETA und TTIP waren gestern, Klima ist heute – so mag es scheinen. Doch in Wahrheit hängen beide Themen sehr eng zusammen. Wie? Darum soll es im Folgenden gehen.

## **1 Die Klimakosten des internationalen Transports**

Der Transport ist die materielle Basis der Globalisierung. Wenn Rohstoffe, halbfertige und fertige Waren rund um den Erdball geschickt werden, mag das in der Kostenrechnung der Unternehmen nur als vernachlässigbare Größe auftauchen (und folglich nur einen geringen Anteil an dem von uns für die Produkte bezahlten Preis

ausmachen). Doch die realen Kosten sind dafür nur umso größer. Der globale Billig-Transport ist keine all zu saubere und für viele Beschäftigte auch keine ungefährliche Angelegenheit. Tatsächlich schädigt er vielfach Mensch, Umwelt und Klima.<sup>1</sup>

Schaut man nur auf die Folgen für das Klima, so gehen mindestens gut zwei Prozent aller weltweiten Treibhausgasemissionen auf das Konto der internationalen Seeschifffahrt<sup>2</sup> und etwa noch einmal so viele, jedenfalls bezogen auf CO<sub>2</sub>, auf das des handelsbezogenen Frachttransports auf Straßen, also durch Lkws, wobei auch der Abtransport von den Häfen ins Landesinnere berücksichtigt ist.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Auf seiner Internetseite erläutert das Umweltbundesamt ausführlich alle Umweltprobleme der Seeschifffahrt, die den Großteil des internationalen Gütertransports durchführt, darunter neben den Treibhausgasemissionen die erhebliche Verschmutzung durch Öl, weitere Luftschadstoffemissionen, giftige Antibewuchsanstriche und die Einschleppung nicht-heimischer Arten (Umweltbundesamt 2016). Jährlich sterben außerdem 2.000 Seeleute bei ihrer gefährlichen Arbeit (Seeblind, 40' 48"). Hinzu kommen jährlich ca. 60.000 Tote durch Herz- und Lungenkrankheiten aufgrund güterverkehrsbedingten Feinstaubes in Hafenstädten (ITF 2015, S. 10: [https://read.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2015/executive-summary\\_9789282107782-3-en#page2](https://read.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2015/executive-summary_9789282107782-3-en#page2)).

<sup>2</sup> IMO (2015, S. 1), Umweltbundesamt (2016).

<sup>3</sup> ITF (2015, S. 10).

Zudem wird auf Basis der bisherigen Trends eine Verdrei- bis Vervierfachung der durch den internationalen Handel verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 prognostiziert<sup>4</sup> – macht zusammen schon einmal ca. 14–18 Prozent aller heutigen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Sollte sich das Fracking-Gas LNG als Schiffskraftstoff durchsetzen, das derzeit als saubere Alternative zum extrem dreckigen Schweröl angesehen wird, bedeutete das zusätzliche Methan-Emissionen in Höhe von bis zu zwei Prozent der heutigen Treibhausgasemissionen (ohne dass sich der Ausstoß der anderen Treibhausgase dadurch wesentlich veränderte);<sup>5</sup> und durch weitere multilaterale Handelsliberalisierungen kämen auch noch einmal CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von gut 1 Prozent des heutigen Werts hinzu.<sup>6</sup>

Doch selbst wenn man die beiden zuletzt genannten Aspekte unberücksichtigt lässt und ansonsten auch ‚nur‘ von einer Verdreifachung bis 2050 ausgeht: Es ist klar, dass eine solche, aus der ungehinderten Fortschreibung der bisherigen Trends abgeleitete Entwicklung des internationalen Warentransports eine dramatische Gefährdung der Pariser Klimaziele bedeutete. Dies änderte sich selbst dann nicht, wenn alle bereits angekündigten klimapolitischen Maßnahmen verwirklicht würden.<sup>7</sup> Sogar unter der Annahme, dass weltweit eine viel ambitioniertere Klimapolitik als die bisher angekündigte beim internationalen Warentransport

**Die Treibhausgasemissionen durch den internationalen Handel werden sich bis 2050 voraussichtlich verdrei- bis vervierfachen.**

noch einmal zu 45 Prozent geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen führte, „bliebe dieser Sektor seinen notwendigen Beitrag zur Erreichung des Ziels des Pariser Abkommens, den mittleren globalen Temperaturanstieg auf deutlich unter zwei Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen, schuldig.“<sup>8</sup>

Allerdings: Die zitierte Aussage basiert auf der Unterstellung, dass die Nachfrage nach internationalen Frachttransporten auch im Szenario mit der sehr ambitionierten Klima-

politik praktisch unverändert bliebe.<sup>9</sup> Es könnte also mehr fürs Klima erreicht werden, aber dafür müssten Maßnahmen ergriffen werden, die zu einem geringen internationalen Warentransportvolumen führten; Maßnahmen also, die zwangsläufig auch ein geringeres internationales Handelsvolumen bedeuteten, sofern man von der Möglichkeit, beides zum Beispiel durch 3D-Drucker zu entkoppeln, hier einmal absieht.<sup>10</sup>

Warum aber werden solche Maßnahmen offenbar nicht erst erwogen? Und warum wird die Seeschifffahrt weder im Kyoto-Protokoll noch im Pariser Klimaabkommen überhaupt erwähnt? Die Fragen sind umso berechtigter, als sich eine Reduktion des internationalen Transport- bzw. Handelsvolumens ja allein schon dann ergäbe – ganz marktwirtschaftlich, ohne jeden staatlichen Dirigismus –, wenn sich in den Preisen für

<sup>4</sup> ITF (2015) bzw. ITF (2019).

<sup>5</sup> Vgl. IMO (2015) in Verbindung mit IPCC (2013/2014, S. WGIII-5: Abb. SPM.1): Demnach könnte sich die Menge des von der gesamten Schifffahrt emittierten Methans bei einem breiten Ersatz von Schweröl durch LNG bis 2050 gegenüber 2012 versechshundertelffachen (IMO 2015, S. 22: Table 5), bei einem Ausgangswert von gut 9.700.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten/Treibhausgasemissionen (IMO 2015, S. 56, Tables 18 und 19) und einem Anteil der Methan-Emissionen an den globalen Treibhausgasemissionen von 16 Prozent im Jahr 2010 (IPCC, a. a. O.). Im Vergleich zu den bisherigen fossilen Schiffskraftstoffen ist der Methanaußstoß bei LNG gut 850 mal so hoch, während die Werte für die anderen Treibhausgasemissionen jeweils recht ähnlich sind (IMO 2015, S. 96: Table 34, ebenso S. 288, Table 60).

<sup>6</sup> ITF (2015, S. 10): Plus 15 Prozent von 3,9 mal derzeit gut 2 Prozent der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

<sup>7</sup> ITF (2019, Summary, S. 2) ([https://read.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2019/summary/english\\_c013afc7-en#page2](https://read.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2019/summary/english_c013afc7-en#page2)).

<sup>8</sup> „(E)ven this would fail to deliver the reduction required to achieve the Paris Agreement objective of maintaining the average global temperature increase to well-below 2 degrees Celsius above the pre-industrial era.“ (Ebd.)

<sup>9</sup> Ebd.

<sup>10</sup> Ebd.: Für den Fall, dass sich das 3D-Drucken auf breiter Front durchsetzen sollte, wird ein Rückgang des Transportvolumens um 28 Prozent und der entsprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionen um 27 Prozent prognostiziert, doch sei die Annahme eines breiten Einsatzes des 3D-Druckens nicht allzu wahrscheinlich.

internationale Warentransporte die dadurch verursachten Klima-, aber auch die anderen Umwelt- sowie Gesundheitsschäden widerspiegeln. Doch abgesehen davon, dass dies nicht im (kurzfristigen) Interesse der Branche läge, widerspräche es auch den Interessen einer Politik, die immer mehr Globalisierung und immer mehr Handel schlicht zum Selbstzweck erklärt hat.

## **2 WTO, CETA und Co.: Vorrang des Handels vor allem anderen, auch dem Klima**

Damit sind wir beim zweiten Aspekt des Zusammenhangs von Handels- und Klimapolitik, nämlich der Sonderrolle, die die Handelspolitik seit Jahrzehnten für sich beansprucht und auch stetig durchsetzt.

Worin diese besteht, lässt sich nicht zuletzt durch einen Vergleich mit der Klimapolitik verdeutlichen. Der Klimawandel ist eine Menschheitsherausforderung, ein globales Problem, das durch internationale Zusammenarbeit zu lösen ist. Für so etwas gibt es die Vereinten Nationen (UN), in deren Rahmen das Pariser Klimaschutzabkommen 2015 ja auch geschlossen wurde. Doch die UN kennen nur geringe Sanktionen. Positiv ausgedrückt: Sie respektieren sehr weitgehend die Souveränität ihrer Mitgliedstaaten. Deshalb kommt es nun ja eben darauf an, dass diese UN-Mitglieder (und auch die EU als Pariser Vertragspartnerin) ihre verbindlich

eingegangenen Verpflichtungen tatsächlich auch erfüllen, auch gegen mächtige Interessen.<sup>11</sup>

Beim Thema Handel läuft das durchaus anders – da die Durchsetzungsmechanismen viel stärker sind (dazu im nächsten Abschnitt) und die zunehmende Handelsliberalisierung der letzten Jahrzehnte auch gar nicht innerhalb der UN vereinbart und institutionalisiert wurde. Insbesondere ist die 1995 gegründete – durch die US-Politik aktuell geschwächte, völkerrechtlich aber nach wie vor verbindliche – Welthandelsorganisation (WTO) keine Sonderorganisation der UNO<sup>12</sup> und somit auch nicht an deren multilaterale Arbeits-, Menschenrechts- und Umweltabkommen gebunden. Auch die neueren EU-Handelsverträge ordnen sich in der Regel nur den WTO-Verträgen unter.<sup>13</sup>

Die Regeln, nach denen der internationale Handel organisiert ist, und die Institutionen, die deren Einhaltung überwachen, kümmern sich also schlicht überhaupt nicht um die UN, die dort bearbeiteten Menschheitsprobleme und die Menschenrechte. Zwar gibt es ein [„Arrangement für effektive Kooperation“](#);<sup>14</sup> doch hat dies nicht verhindert, dass „handelsfremde Themen“ in der WTO wie etwas Verunreinigendes ausgeklammert werden und man dort der Devise folgt, dass alles abzuschaffen sei, was den grenzüberschreitenden Handel (und grenzüberschreitende Investitionen) behindern könnte. Oberstes Prinzip ist hier also die Handelsausweitung als solche: Selbst zur Erreichung so wichtiger politischer Ziele wie des Klimaschutzes dürfen nur

---

<sup>11</sup> Immerhin hat die EU, durch Beschlüsse des Rates und des Europäischen Parlaments, 2009 die sogenannte Lastenteilungsentscheidung getroffen. Darin sind nicht nur CO<sub>2</sub>-Obergrenzen bzw. -Einsparziele für die einzelnen EU-Mitgliedstaaten festgelegt, sondern auch Strafzahlungen bei Verfehlen dieser Ziele vorgesehen. Die Bundesregierung rechnet bereits mit 100 Millionen Euro pro Jahr für die Überschreitungen in den Jahren 2018 bis 2020 (Schlandt 2019).

<sup>12</sup> Vgl. [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/coher\\_e/wto\\_un\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/coher_e/wto_un_e.htm). Von dort gelangt man durch einen Klick auch zu den [„Arrangements for Effective Cooperation with other Intergovernmental Organizations-Relations Between the WTO and the United Nations“](#).

<sup>13</sup> Beispielsweise ordnet sich das Freihandelsabkommen zwischen der Europäischen Union und der Republik Singapur (EUSFTA) zunächst einem Rahmenabkommen unter (Art 16.18 Abs. 1 EUSFTA), dem „Partnerschafts- und Kooperationsabkommen“, dessen Artikel 1 bestimmt: „(1) Richtschnur der Innen- und der Außenpolitik der Vertragsparteien und wesentliches Element dieses Abkommens sind die Achtung der demokratischen Grundsätze, der Rechtsstaatlichkeit und der grundlegenden Menschenrechte, wie sie in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte und anderen geltenden internationalen Menschenrechtsübereinkünften, zu deren Vertragsparteien sie gehören, niedergelegt sind. (2) Die Vertragsparteien bekräftigen ihre gemeinsamen Wertvorstellungen, wie sie in der Charta der Vereinten Nationen zum Ausdruck kommen.“ Doch im zweiten Absatz des Art 16.18 EUSFTA heißt es dann: „Zur Klarstellung gilt, dass sich die Vertragsparteien einig sind, dass dieses Abkommen (das EUSFTA, TK) sie nicht verpflichtet, in einer Art und Weise zu handeln, die nicht mit ihren Verpflichtungen aus dem WTO-Übereinkommen vereinbar ist.“ Im Freihandelsabkommen zwischen der Europäischen Union und der Sozialistischen Republik Vietnam (EUVFTA) ist der Art 16.18 EUSFTA mit seinen beiden Absätzen inhaltlich reproduziert in Art. 17.22 EUVFTA.

<sup>14</sup> Siehe oben: Anmerkung 12.

solche Maßnahmen gewählt werden, die den Handel nicht behindern könnten.

„Die Konflikte ... werden weiter zunehmen, wenn immer mehr Länder ihre Klimapolitik gemäß dem Paris-Abkommen umsetzen. Das liegt auch daran, dass die Regierungen bestrebt sind, ihre industriepolitischen Ziele nicht zu gefährden. Um Klimagase zu reduzieren, greifen Staaten auf Subventionen für heimische Unternehmen, Steuern und Abgaben ebenso zurück wie auf strengere Auflagen und Standards. Aufgrund der starken Verflechtung der Weltwirtschaft wirken sich solche Maßnahmen immer auch auf gehandelte Güter und ausländische Investitionen aus, so dass Streitigkeiten wahrscheinlicher werden.“

So heißt es in einer Analyse der Stiftung Wissenschaft und Politik,<sup>15</sup> welche die Bundesregierung berät. Und weiter:

„Das WTO-Recht sieht zwar Ausnahmen von den Freihandelsprinzipien vor, um globale Ressourcen zu schützen. Diese Sonderregeln wurden in Streitfällen auch angewandt. Sollte aber dieses System wegen der Vielzahl denkbarer klimapolitischer Maßnahmen künftig mit mehr Klagen konfrontiert werden, kann das zu dessen Überlastung führen. Daher empfiehlt es sich, die Bestimmungen der WTO zu präzisieren, um mehr rechtliche Klarheit darüber zu schaffen, wie Klimapolitik und Handelsmaßnahmen in Einklang gebracht werden können.“

Nun sind WTO-Klagen im Moment ohnehin nicht möglich, da die USA sich weigern, der Bestellung von Richtern zuzustimmen. Doch entsprechende Schiedsgremien gibt es auch in den EU-Handelsverträgen. Ja, gerade mit CETA und Co. wird der Klimapolitik letztlich ein noch engeres Korsett angelegt, als durch die WTO-Verträge. Letztlich kann jedes demokratisch beschlossene Gesetz, jede technische Norm und jede Zulassungsprüfung den Handel behindern, sofern der Wirtschaft dadurch nur irgendwelche Regeln auferlegt werden, ob diese nun dem Schutz des Klimas, der übrigen Umwelt, der Produktsicherheit,

**Mit CETA und Co. wird der Klimapolitik ein noch engeres Korsett angelegt als durch die WTO-Verträge**

der Arbeitssicherheit, dem Gesundheitsschutz, dem Tierschutz, der gerechten Verteilung und sozialen Sicherheit, der Bildung und Kultur oder schlicht der Gewährleistung der Menschenrechte dienen: Im Rahmen der WTO- und der nachfolgenden Handelsverträge werden alle derartigen Maßnahmen schlicht als ‚nicht-tarifäre‘ (also nicht durch Zölle oder Ex- und Importbeschränkungen hergestellte) ‚Handelshemmnisse‘ behandelt und – im Prinzip verboten. Zwar sind auch Ausnahmen definiert, doch sind diese meist löchrig und vor allem interpretationsbedürftig. Und ihre Auslegung erfolgt durch ganz eigene, im Rahmen der Handelsverträge neu geschaffene Gremien.

**3 Die effektive Einschränkung des demokratischen – und auch des klimapolitischen – Handlungsspielraums durch CETA und Co.**

Eigene Gremien – dies deutet bereits darauf hin, dass das Papier der Handelsverträge keineswegs besonders geduldig ist, sondern diese Verträge starke Durchsetzungsmechanismen enthalten.

**3.1 Zwischenstaatliche Schiedsgerichte, die Strafzölle erlauben können**

Hier sind zunächst die sogenannten zwischenstaatlichen Schiedsgremien zu nennen, also jene Gremien, die im Fall der WTO gerade arbeitsunfähig sind, vor denen eine Handelsvertragspartei aber normalerweise geltend machen kann, dass eine andere Vertragspartei gegen Verpflichtungen aus dem Handelsvertrag verstoße. Sieht das Schiedsgremium das genauso, kann es der ersten Partei erlauben, entsprechende Strafzölle zu erheben. Wenn also zum Beispiel die EU ein Importverbot für das außerordentlich klima-schädliche, kanadische Erdöl aus Teersand beschlösse, zöge Kanada mit Sicherheit vor das in CETA vereinbarte zwischenstaatliche Schiedsgremium und dieses entschiede aller Voraussicht nach, dass die EU damit

<sup>15</sup> Dröge/Schenuit (2018, S. 5).

gegen ihre den Warenhandel betreffenden Liberalisierungsverpflichtungen aus CETA verstoßen habe. Dann dürfte Kanada in anderen Sektoren Strafzölle im Wert der von der EU verweigerten Teersandimporte erheben.

Allerdings: Hier wäre es immerhin noch möglich, dass die EU solange sucht, bis sie entsprechende Verstöße Kanadas in wiederum ganz anderen Sektoren ausfindig macht, oder dass man verhandelt, welche CETA eigentlich widersprechenden Maßnahmen im Sinne etwa des Umwelt- oder Arbeitsschutzes man Kanada für das Teersandimportverbot umgekehrt zugestehen möchte.

### **3.2 Unverbindlichkeit der Umwelt- und Arbeitsregeln**

Nicht möglich ist nach allen bisherigen Verträgen hingegen – und daran ändern auch die seit CETA eingefügten Nachhaltigkeitskapitel nichts –, von vornherein auch die Nichteinhaltung der Bestimmungen zum Umwelt- und Arbeitsschutz vor dem zwischenstaatlichen Schiedsgericht anzugreifen. Zwar enthält also zum Beispiel CETA durchaus das Verbot, Wettbewerbsvorteile durch die Senkung von Umwelt- und Arbeitsstandards zu suchen. Doch abgesehen davon, dass eine solche Motivation natürlich immer abgestritten würde und dann schwer nachweisbar wäre, sind die gesamten Kapitel, in denen diese Bestimmungen zu finden sind, ausdrücklich von dem erläuterten Klagemechanismus ausgenommen.<sup>16</sup> Stattdessen soll es nur Konsultationen geben und in einer zweiten Stufe ExpertInnenpanels, deren Abschlussberichte aber folgenlos bleiben, wenn sie nicht von der Gegenseite aufgegriffen werden. Auch die Praxis im Umgang mit den bisherigen Nachhaltigkeitskapiteln zeigt, dass sie in jedweder Hinsicht keine Wirkungen hatten.<sup>17</sup>

### **3.3 Missachtung der kommunalen Selbstbestimmung**

Nicht übersehen werden sollte auch die Einschränkung der Handlungsfähigkeit gerade der Kommunen, denen klimapolitisch eine sehr wichtige Rolle zukäme, die aber natürlich nicht so einfach eine politische Lösung mit dem Handelspartner aushandeln können. Die Kommunen unterliegen umfangreichen (und in ihrem Umfang unsicheren) Verpflichtungen zur Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen.<sup>18</sup> Zudem könnte mit CETA und Co. angegriffen werden, was nach EU-Recht eigentlich gesichert ist, nämlich dass bei der öffentlichen Auftragsvergabe ökologische und soziale Kriterien angewendet werden können. Die letzte Entscheidung darüber, wie all dies gegenüber der Klimapolitik zu gewichten sei, liegt in jedem Fall bei den zwischenstaatlichen Schiedsgerichten.

### **3.4 (Schieds)gerichte, vor denen Investoren Staaten auf Schadenersatz verklagen können**

Ein weiterer, sehr wirksamer Mechanismus zur Durchsetzung des Vorrangs der handelspolitischen Prinzipien ist die Investor-Staat-(Schieds)gerichtsbarkeit. Obwohl ausländische Konzerne häufig massiv Umwelt und Klima schädigen und die Menschenrechte missachten oder davon profitieren und sie nur selten gerichtlich dafür zur Rechenschaft gezogen werden können,<sup>19</sup> erhalten sie durch die Handelsverträge oder durch separate Investitionsschutzverträge ‚oben drauf‘ auch noch das Privileg, vor (Schieds)gerichten, die vom normalen Rechtssystem völlig unabhängig sind, den jeweils anderen Vertragsstaat verklagen zu können (unter CETA also zum Beispiel kanadische Konzerne die EU oder Deutschland). Nämlich mit dem Argument, sie seien von diesen nicht ‚fair und gerecht‘ behandelt oder ‚indirekt enteignet‘ worden. Dies hat bereits in der Vergangenheit zu grotesken Urteilen geführt, die etwa das Recht der Allgemeinheit auf eine saubere Umwelt oder die verbrieften Menschenrechte der Beschäftigten in der

<sup>16</sup> Vgl. Art. 23.11 Abs. 1 sowie Art. 24.16 Abs. 1 CETA. Entsprechend Art. 16.17 Abs. 1 JEFTA.

<sup>17</sup> Dazu Fritz (2019a).

<sup>18</sup> Vgl. das Interview mit Rainer Plaßmann in Köller/Waiz (2018).

<sup>19</sup> Vgl. etwa Kaleck/Saage-Maaß (2016).

Abwägung mit den berechtigten Interessen der Investoren deutlich niedriger bewertet haben, als dies zum Beispiel nach dem deutschen Grundgesetz geschähe. Das Ergebnis sind millionen- bis milliardenschwere Schadenersatzansprüche der ob-siegenden Investoren, die sie weltweit gegen die unter-legenen Staaten einfordern können (zum Beispiel durch Beschlagnahme von Schiffen oder anderem Eigentum des jeweiligen Staates). Nicht zuletzt gehören Unternehmen der Fossilwirtschaft zu den Nutznießern des Systems,<sup>20</sup> zumal es nicht allzu schwierig ist, über Auslandstöchter auch als ‚inländischer‘ Konzern oder Investor, oder als Konzern oder Investor eines Drittlandes, in den Genuss der durch die Handelsverträge geschaffenen Klagemöglichkeiten zu kommen.

### **3.5 Demokratisch nicht legitimierte Ausschüsse, die bindende Entscheidungen treffen können**

Doch auch das ist noch nicht alles. Beginnend mit CETA sehen die neueren EU-Handelsabkommen zudem sogenannte Ausschüsse vor. Diese sind mit Vertretern des EU-Handelskommissars sowie Regierungsvertretern der jeweils anderen Vertragspartei besetzt; und in vielen Be-reichen können sie auch Entscheidungen treffen. Solche Entscheidungen sind dann für die Vertragsparteien verbindlich und können von diesen nicht mehr korrigiert werden, auch nicht vom Bundestag oder dem EU-Parlament.<sup>21</sup>

Gleichzeitig unterscheiden sich die einzelnen EU-Handelsverträge durchaus hinsichtlich der inhaltlichen Bereiche, in denen die Ausschüsse

**Auch bei CETA können Umweltschutzbestimmungen nicht eingeklagt werden – der Klageweg gilt nur für die Unternehmensprofite.**

Festlegungen treffen können. Doch gibt es auch Gemeinsamkeiten. So findet sich stets die Kompetenz zur verbindlichen Auslegung jeweils des gesamten Vertrags; und insofern wird auch der gesamte klimapolitische Handlungsspielraum letztlich von diesen Gremien bestimmt. Wenn auch nur eines entscheidet, dass zu ambitionierter Klimaschutz gegen den jeweiligen Handelsvertrag verstoße, hat sich jeder Bundestag und jedes EU-Parlament daran zu halten.

Anders als die führenden PolitikerInnen der EU-Mitgliedstaaten vermutlich planen und erwarten, werden diese Ausschüsse keine Instrumente zur Sicherung politischer Handlungsspielräume sein, sondern sich als Instrumente der Umsetzung von Konzerninteressen in verbindliche Regeln entpuppen. Nicht nur ist es das erklärte Selbstverständnis der Generaldirektion Handel der EU-Kommission, die in diesen Ausschüssen für die EU entscheidet, dass man der europäischen Wirtschaft alle Barrieren aus dem Weg räumen möchte. Die Ausschüsse sind auch frei, Lobbyisten hinzuzuziehen und ihre Arbeit vor der Öffentlichkeit gleichzeitig weitgehend zu verbergen.<sup>22</sup> Dabei verlangt das Demokratieprinzip eigentlich, dass ‚alle Staatsgewalt vom Volke ausgeht‘ (Art. 20 Abs. 2 Grundgesetz) und es also das Parlament sei (oder das Volk in einer Abstimmung, aber nicht allein die Regierung oder ein anderes rein exekutives Gremium), das über alle wesentlichen Fragen entscheidet. Doch diese Grenze wird durch jene Ausschüsse weit über-schritten, ihre Kompetenzen beziehen sich auf weit mehr als bloß eng definierte, rein ‚technische‘ Fragen; deshalb

<sup>20</sup> Der Grund dafür ist auch, dass sie mit dem „Energiechartavertrag“ einen speziell auf ihre Branche zugeschnittenen Investitionsschutzvertrag zur Verfügung haben (vgl. CEO 2018).

<sup>21</sup> Vgl. Köller/Gröh (2019).

Aufgrund von Art. 216 Abs. 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sind Entscheidungen jener Ausschüsse unmittelbar auch europarechtlich verbindlich, nicht nur völkerrechtlich (vgl. Weiß 2018, S. 31).

<sup>22</sup> Zur Nichtöffentlichkeit der Ausschusssitzungen kommt hinzu, dass selbst die EU-Mitgliedstaaten nur Zusammenfassungen der eigentlichen Sitzungsprotokolle enthalten. In diesen Zusammenfassungen fehlen zum Beispiel die Namen der TeilnehmerInnen und diese Geheimhaltung wiederum wird durch eigene Artikel in den Handelsverträgen (z. B. Art. 26.4 CETA, Art. 16.12.2 EUSFTA, Art. 1.6.2 JEFTA) in Verbindung mit den EU-Gesetzen zum Schutz personenbezogener Daten abgesichert – und zwar mit Formulierungen, die genauso auf Lobbyisten angewendet und genauso auf die EU-Gesetze zum Schutz von Geschäftsgeheimnissen bezogen werden können.

kann man durchaus von einem Systemwechsel sprechen.<sup>23</sup>

#### **4 Freihandel gegen das Klima – CETA und Co. als Lizenzen zur hemmungslosen Ausbeutung von Natur und Mensch**

Wie gesehen, geht es in der Handelspolitik also schon lange nicht mehr in erster Linie um die Senkung von Zöllen oder Ein- und Ausfuhrbeschränkungen, also den Abbau des Schutzes einzelner Wirtschaftssektoren vor ausländischer Konkurrenz. Vorrangiges Ziel ist vielmehr der Abbau sämtlichen Schutzes von Mensch und Umwelt vor der hemmungslosen Ausbeutung und Zerstörung durch Wirtschaftsunternehmen bzw. große Konzerne.<sup>24</sup> Allein diese Wirtschaftsunternehmen bzw. großen Konzerne sollen geschützt werden – vor demokratisch beschlossenen Gesetzen im Interesse des Allgemeinwohls.

Dieser massive Angriff auf die Demokratie ist keine unbeabsichtigte Nebenfolge einer bloß betriebsblinden Handelspolitik. Es ist ihr Hauptzweck, jedenfalls sofern er mit dem Angriff auf jede Umwelt- oder Klimapolitik untrennbar verbunden ist. Vor allem die neueren EU-Handelsverträge

zielen (sofern es in ihnen um den Warenhandel geht) *im Kern darauf ab*, die hemmungslose Externalisierung von nicht zuletzt umwelt- bzw. klimabezogenen Kosten dauerhaft vor demokratischen Begrenzungen zu schützen und ihr insofern Rechtssicherheit zu verschaffen.

Davon profitiert nicht zuletzt die Fossilwirtschaft. „Die steigende Zahl der Handelsabkommen wird in erster Linie zu einer Erhöhung der Produktion, des Handels und des Verbrauchs von fossilen Brennstoffen führen.“<sup>25</sup> Hier ein paar Beispiele:

##### *CETA/Teersandöle aus Kanada:*

Im Bemühen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2020 innerhalb der EU um 6 Prozent gegenüber 2010 zu senken, hatte die EU Kommission 2009 eine Treibstoffqualitätsrichtlinie vorgeschlagen, die Kraftstoffen aus Teersandölen um 23 Prozent höhere Emissionswerte zurechnete und eine Kennzeichnung des Ursprungs verlangte. Nach jahrelangem Widerstand der Teersandlobby und der Androhung Kanadas, CETA an dieser Richtlinie scheitern zu lassen,<sup>26</sup> knickte die EU ein. Durch CETA haben die entsprechenden Konzerne nun rechtliche Sicherheit, dass sich an ihrer jetzigen Freiheit zur Klimaschädigung<sup>27</sup> und zur Vergiftung der Umwelt und der kanadischen Indianer<sup>28</sup> auch zukünftig nichts mehr ändern wird.

<sup>23</sup> Tatsächlich wird das Bundesverfassungsgericht über entsprechende Verfassungsbeschwerden gegen CETA, JEFTA und EUSFTA zu entscheiden haben (vgl. etwa Weiß 2019), Die Verteidigungsposition der Bundesregierung lautet: „Die demokratische Legitimation und Rückanbindung der Ausschüsse wird sichergestellt. Denn die Position, die die Europäische Union in den ... Gremien einnimmt, wird durch den Rat festgelegt.“ (Bundesregierung 2018, S. 4/Antwort auf Frage 8) Damit bezieht sie sich auf Art. 218 Abs. 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Sie übergeht damit aber zugleich auch mehrere Aspekte, die dafür sorgen, dass dadurch keine wirksame demokratische Kontrolle der geschweige denn Mitwirkung an den Ausschussentscheidungen sichergestellt ist. Vor allem sieht Art. 218 Abs. 9 AEUV keinerlei nachträgliche Beschlussfassung des Rates über die Ausschussentscheidungen vor, obwohl er andererseits so formuliert ist, dass die EU-Vertreter dort (Mitarbeiter der EU-Kommission) durchaus einen Spielraum für Verhandlungen mit der anderen Vertragsseite haben. Zweitens entscheidet der Rat in den fraglichen Fällen nur mit qualifizierter Mehrheit (Art. 218 Abs. 8 AEUV bzw. EuGH-Urteil in Rechtssache C-244/17 vom 4.9.2018) und also möglicherweise auch gegen einzelne Mitgliedstaaten. Und drittens gibt es keinerlei Garantie dafür, dass der Rat nicht einfach, ohne konkrete parlamentarische Ermächtigung, einen sehr allgemeinen Standpunkt beschließt, der der EU-Kommission weitgehend freie Hand gibt.

<sup>24</sup> In einem Interview aus dem Jahr 2016 verweist Nobelpreisträger Stiglitz auf eine Studie, wonach „die erwarteten Vorteile von TTIP fast ausschließlich auf der Beseitigung ‚nicht-tarifärer Handelshemmnisse‘ (basieren) – im Kern also Regulierungen. ... Regulierungen sind jedoch nicht einfach willkürliche Behinderungen der Wirtschaft. Im Gegenteil...“ (Stiglitz 2016)

<sup>25</sup> Dies meint der ehemalige Botschafter Luxemburgs, Jean Feyder (2019, S. 7). Feyder zitiert auch den ehemaligen Umweltminister Frankreichs, Nicolas Hulot: „Der Freihandel steht am Ursprung aller ökologischen Probleme“ (ebd.).

<sup>26</sup> Deutschlandfunk 23.05.2014 ([https://www.deutschlandfunk.de/freihandelsabkommen-CETA-als-tueroeffner-fuer-eu-sprit-aus-697.de.html?dram:article\\_id=287224](https://www.deutschlandfunk.de/freihandelsabkommen-CETA-als-tueroeffner-fuer-eu-sprit-aus-697.de.html?dram:article_id=287224)).

<sup>27</sup> Eine im April 2019 veröffentlichte Studie ermittelte sogar deutlich höhere Emissionswerte als die ursprünglichen 23 Prozent. Wissenschaftler des kanadischen Umweltministeriums kamen beim Überfliegen der Ölsandgebiete auf Werte, die bis zu 123 Prozent über den bis dahin veranschlagten Werten liegen. Im Schnitt ermittelten sie einen um 64 Prozent höheren Ausstoß an Treibhausgasen als bei der Förderung konventioneller Mineralöle (vgl. Der Standard vom 24.4.2019: <https://www.derstandard.at/story/2000101960750/oelsand-in-kanada-setzt-mehr-kohlenstoffdioxid-frei-als-bekannt?ref=rss> sowie das Industriemagazin vom 24.4.2019: <https://industriemagazin.at/a/oelsand-in-kanada-setzt-mehr-kohlenstoffdioxid-frei-als-bekannt>).

<sup>28</sup> Vgl. Weltspiegel (2013), 3sat (2017). Vgl. auch <https://www.greenpeace.de/teersand-kanada>.

*CETA/LNG aus Kanada:*

Mit Erschließen der kanadischen Schiefergasvorkommen läuft auch der europäische Handel mit kanadischem Flüssiggas an (*Liquid Natural Gas*, LNG). Nach Abschluss von CETA könnte sich dieser sowohl für kanadische als auch für europäische Energiekonzerne als langfristige Einnahmequelle gestalten – ermöglichen doch die Investorenklagerechte bei CETA, den Ausstieg aus fossilen Energien zu verzögern. Ein erstes Exportterminal für die Verschiffung von kanadischem LNG nach Europa plant das kanadische Energieunternehmen Pieridae Energie an der Ostküste Kanadas. Unterstützt wird das Projekt von dem deutschen Energiekonzern Uniper, der die Abnahme von jährlich 5 Mio. Tonnen für 20 Jahre garantiert.<sup>29</sup> Siemens liefert Hochdrucksysteme für die Erdgasverflüssigung. Als Kreditgeber der Betreiberfirma tritt die staatseigene deutsche Kreditanstalt KfW auf, die schon 2013 eine Kreditabsicherung in Höhe von drei Milliarden Dollar zugesagt hat.<sup>30</sup> Noch ist unklar, ob auch das für den Export nach Europa bestimmte Gas durch Fracking gewonnen wird. Indessen verdichten sich die wissenschaftlichen Hinweise, dass auch normal gefördertes, Flüssiggas eine deutlich schlechtere Klimabilanz aufweist als Kohle.<sup>31</sup> Es besteht überwiegend aus Methangas, das bei der Förderung freigesetzt wird und die Klimaeffekte um das ca. 84fache der CO<sub>2</sub>-Wirkungen befeuert, wenn auch nur für eine Frist von 20 Jahren (während CO<sub>2</sub> erst in langen Zeiträumen abgebaut wird). Insgesamt wird damit der Vorteil von Gas gegenüber Kohle überkompensiert, zudem ist es auch teurer als das übliche Gas.

**Der europäische Handel mit kanadischem Flüssiggas läuft an. Dieses Gas besteht überwiegend aus Methan, das einen 84 mal stärkeren Treibhausgaseffekt als CO<sub>2</sub> hat.**

*TTIP 2.0/LNG aus USA:*

Gegen den Willen des Europäischen Parlaments, das sich am 14.3.2019 dagegen aussprach, hat der Rat gut einen Monat später neue Mandate für Verhandlungen mit den USA zu einem neuen transatlantischen Freihandelsabkommen, TTIP 2.0, beschlossen. Hintergrund ist die Drohung des US Präsidenten, Zölle auf europäische Industriegüter und nicht zuletzt deutsche Autos zu erhöhen<sup>32</sup> – jedenfalls sofern die Europäer ihre Importe von Frackinggas nicht massiv steigern sollten. Tatsächlich hat die EU denn auch schon im Vorfeld der dann im Mai 2019 begonnenen Verhandlungen mit dem Bau von Flüssiggas-Terminals entsprechende Vorleistungen erbracht.<sup>33</sup> Diese sollen Gas aufnehmen, das als Nebenprodukt beim Fracking anfällt und nicht mehr abgefackelt werden darf. Doch die Fossilwirtschaft ist keineswegs die einzige klimaschädliche Industrie, die durch die Freihandelsverträge vor demokratischen Entscheidungen geschützt wird. Dies wird beispielsweise am geplanten Abkommen mit den südamerikanischen Mercosur-Staaten (Argentinien, Brasilien, Paraguay und Uruguay) deutlich. Allen Warnungen etwa des EU-Parlaments zum Trotz verkündeten EU-Kommission und Mitgliedstaaten am 28. Juni 2019 stolz ihre grundsätzliche Einigung. Dabei lässt Brasiliens Präsident Bolsonaro keinen Zweifel daran, dass er den Regenwald und mithin das Weltklima dem Agrobusiness zu opfern und die Rechte der Indigenen komplett zu missachten gedenkt. Und auch auf europäischer Seite werden ausgerechnet die Automobilindustrie, die Hersteller von Pestiziden und die industrielle Landwirtschaft profitieren, während die regionale, bäuerliche und ökologische Landwirtschaft einem ruinösen Preisdruck ausgesetzt

<sup>29</sup> Tagesspiegel vom 5.11.2019.

<sup>30</sup> Vgl. <https://www.heise.de/tp/features/Nach-dem-Juncker-Deal-mit-Donald-Trump-Schleusen-auf-fuer-Fracking-Gas-4163997.html?seite=all>.

<sup>31</sup> Vgl. <https://www.heise.de/tp/features/Weltpolitik-in-Norddeutschland-4205562.html>  
<https://www.klimareporter.de/international/schmutziges-erdgas-aus-uebersee>.

<sup>32</sup> <https://www.blickpunkt-wiso.de/post/2310/print/>

<sup>33</sup> <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/usa-exportieren-mehr-gas-in-die-eu-wie-fracking-das-leben-in-foerderregionen-veraendert/24313718.html>



werden wird. Klimapolitisch erforderlich wäre jeweils exakt das Gegenteil.

## 5 Entwicklung durch Freihandel auf Kosten des Klimas?

Aber hat Brasilien, haben die Bewohner Amazoniens nicht ein Recht, sich ökonomisch zu entwickeln – und haben nicht auch wir in Europa im Zuge der Industrialisierung die Natur zerstört? Ja, natürlich. Aber einmal abgesehen davon, dass zu den Bewohnern Amazoniens nicht zuletzt die Indigenen gehören und diese keineswegs Befürworter, sondern die ersten Opfer der Zerstörung des Regenwaldes sind: Auf die hemmungslose Ausbeutung von Mensch und Natur zu setzen, ist schlicht die falsche Entwicklungsstrategie.

Richtig wäre, die Rolle als bloßer Rohstofflieferant zu überwinden.<sup>34</sup> Genau das Gegenteil geschieht aber mit dem EU-Mercosur-Abkommen:<sup>35</sup> Die brasilianische Industrie, die in den letzten Jahren durchaus starke Exportzuwächse verzeichnen konnte, jedoch geringere als das auf hemmungsloser Zerstörung beruhende Agrobusiness, wird der europäischen Konkurrenz zum Fraß vorgeworfen, damit der Export von Soja und anderen landwirtschaftlichen und mineralischen Rohstoffen noch weiter gesteigert werden kann. Doch spätestens, wenn der Amazonas daraufhin kahl ist, wird man feststellen, dass eine Tonne Soja nicht mehr denselben Preis erzielen wird wie heute, sondern einen viel, viel niedrigeren. Abgesehen davon, dass dann klimatisch auf der Erde buchstäblich die Hölle los sein wird, wird sich dann also die europäische Fleischindustrie über einen billigen Rohstoff für ihre Massentierhaltung freuen und Brasilien seine kolonialen Abhängigkeitsstrukturen wieder errichtet haben, die Präsident Bolsonaro doch angeblich abwehren möchte.

Mit Blick auf die ökonomische Entwicklung des Südens ebenso unzureichend ist auch die vom

Freihandelsregime generell beförderte bis erzwungene Strategie, neben dem Rohstoffexport primär oder allein auf die Verlagerung arbeitsintensiver und umwelt- bzw. klimaschädlicher Produktion von den nördlichen in die südlichen Länder zu setzen. Zwar können ausländische Direktinvestitionen im Süden ein sinnvolles Element einer angemessenen Entwicklungsstrategie sein. Doch zum einen müssen sie von kluger Politik zum Aufbau und zur Stärkung eigener ökonomischer Strukturen sowie von Bildungs- und Sozialpolitik für die eigene Bevölkerung begleitet werden; und zum anderen zielen das Freihandelsregime und die damit verbundenen ‚Bretton-Woods-Institutionen‘ Weltbank und Internationaler Währungsfonds (IWF) seit Jahrzehnten auf exakt das Gegenteil, also die Abkehr von einer solchen klugen Politik, ihr Verbot und ihre Untersagung (worauf sich starke Länder wie China freilich nicht oder nur teilweise einließen).<sup>36</sup> Das Ergebnis sind so etwas wie ‚neokolonialistische‘ Abhängigkeitsstrukturen (der Süden als Werkbank des Nordens), durch die zugleich aber auch der Klimaschutz ins Leere läuft, nämlich insofern der Norden seine CO<sub>2</sub>-intensive Produktion bloß verlagert (*leakage*). So sind etwa die CO<sub>2</sub>-Einsparungen der EU seit 1990 (in Höhe von 23,5 Prozent) geringer als die Menge des CO<sub>2</sub>, das bei der Produktion der in die EU importierten Waren anfällt.<sup>37</sup>

„Würden der EU ihre ins Ausland verlagerten Emissionen angelastet, müsste ihr Beitrag zur globalen Emissionsreduktion deutlich höher ausfallen. Vor diesem Hintergrund nimmt es nicht wunder, dass die Europäische Kommission bei den UN-Klimaverhandlungen jegliche Thematisierung des Welthandels bekämpft“.<sup>38</sup>

<sup>34</sup> Vgl. UNCTAD (2019).

<sup>35</sup> Vgl. Thomas Fritz (2017).

<sup>36</sup> Vgl. Bretton Woods Project (2019).

<sup>37</sup> Vgl. Thomas Fritz (2019b).

<sup>38</sup> Ebd.

## **6 Für eine internationale Zusammenarbeit zur Lösung der Menschheitsprobleme – Klima, Menschenrechte und Demokratie zuerst!**

Gleichzeitig mangelt es keines-falls an – allerdings nicht rechtsverbindlichen – Beschlüssen unserer demokratisch gewählten Parlamente, die Hybris der Handelspolitik zu beenden. So hat etwa der Bundesrat bereits 2013 gefordert, dass auch die Sozial-, Menschenrechts- und Umweltstandards in Handelsverträgen künftig vor dem zwischenstaatlichen Schiedsgericht durchsetzbar sein müssten.<sup>39</sup> Das EU-Parlament hat in mindestens elf (!) Resolutionen verlangt, dass der Freihandel in den Menschenrechten seine Grenze finden müsse.<sup>40</sup> Und in seiner Entschließung 2017/2272(INI) vom 3. Juli 2018 hat es die Kommission aufgefordert, „das Thema Klimawandel in internationale Handels- und Investitionsabkommen aufzunehmen und die Ratifizierung und Umsetzung des Übereinkommens von Paris zur Voraussetzung für den Abschluss künftiger Abkommen zu machen“ sowie auf „die durchgängige Berücksichtigung des Klimaschutzes bei den verschiedenen außenpolitischen Themen – darunter Handel“ hinzuarbeiten.<sup>41</sup>

Immerhin will der französische Staatspräsident Emmanuel Macron diesen Vorstoss nun angeblich unterstützen – „ebenso wie die künftige EU-Kommissions-Präsidentin Ursula von der Leyen. Sie plädiert sogar für eine EU-Grenzsteuer, um die europäischen Unternehmen vor Klima-Dumping zu

schützen: also vor Produkten, die billiger als die der europäischen Konkurrenz sind, weil die Produzenten geringere Klimaaufgaben zu erfüllen haben.“<sup>42</sup> Doch bislang hat sich in der EU-Handelspolitik noch nichts geändert, im Gegenteil. All die zahlreichen, in der Pipeline befindlichen oder in den letzten Monaten bereits ratifizierten EU-Handelsabkommen fahren unvermindert fort damit, Klima, Mensch und Umwelt den Unternehmen schutzlos zu Füßen zu legen. Eine solche Politik

***Das EU-Parlament hat in mindestens elf Resolutionen verlangt, dass der Freihandel in den Menschenrechten seine Grenze finden müsse – doch bislang hat sich in der EU-Handelspolitik noch nichts geändert, im Gegenteil.***

wäre bei offen geführter Auseinandersetzung in keinem Land der EU mehrheitsfähig. Und: Sie schädigt das Klima. Das kann sich die Welt nicht leisten. Als Haifischbecken geht sie zugrunde.

Die EU-Handelspolitik hat endlich ihre Verpflichtung auf die Menschenrechte, das Vorsorgeprinzip und weitere, vergleichbare Vorgaben zu

erfüllen.<sup>43</sup> Globale Handelsregeln sind im Rahmen der UNO, das heißt unter Beachtung deren multilateraler Arbeits-, Menschenrechts- und Umweltabkommen, zu vereinbaren und in den Dienst des eigentlichen Zwecks internationaler Zusammenarbeit zu stellen: der Lösung der großen Menschheitsprobleme und der globalen Gewährleistung der Menschenrechte.

Tatsächlich sind im Rahmen der UNO bereits wichtige Schritte vereinbart worden – neben den Menschenrechtspakten<sup>44</sup> vor allem das Pariser Klimaabkommen<sup>45</sup> und die Ziele für Nachhaltige Entwicklung (SDGs für engl. *Sustainable Development Goals*).<sup>46</sup> Doch um diese Vereinbarungen und Ziele umzusetzen, müssten Verpflichtungen zur Öffnung

<sup>39</sup> Vgl. Bundesrat (2013).

<sup>40</sup> Die Resolutionen sind hier verzeichnet und mit den entsprechenden Stellen zitiert: <http://www.attac.de/kampagnen/menschenrechte-vor-profit/hintergrund/resolutionen-europaparlament/>.

<sup>41</sup> EP (2018, Ziffern 37. und 38.).

<sup>42</sup> So war es am 9.11.2019 von Kessler Wolfgang in der Neuen Zürcher Zeitung zu lesen (<https://www.nzz.ch/meinung/das-dogma-von-einem-moeglichst-freien-welthandel-bekommt-risse-ld.1518286>).

<sup>43</sup> Vgl. im Einzelnen Fischer-Lescano/Horst (2014), S. 17 ff.

<sup>44</sup> Für eine Einführung vgl. Brigitte Hamm (2018).

<sup>45</sup> Amtsblatt der Europäischen Union vom 19.10.2016, L 282/4–18.

<sup>46</sup> Vgl. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/>.

und Deregulierung der Märkte, darunter auch klimaschädliche Liberalisierungsverpflichtungen, entsprechend relativiert, abgebaut, re-reguliert werden, denn im Moment gehen sie schlicht vor.

Ein wichtiger Schritt könnte deshalb auch der sogenannte ‚Binding Treaty‘ sein, der derzeit im UN-Menschenrechtsrat verhandelt wird. Er soll den faktischen Vorrang des Handelsregimes im Völkerrecht beenden und Unternehmen für Menschenrechtsverstöße endlich haftbar machen:

[attac.de/kampagnen/menschenrechte-vor-profit/jetzt-unterzeichnen/](http://attac.de/kampagnen/menschenrechte-vor-profit/jetzt-unterzeichnen/).

*Januar 2020*

*Autor\*innen:*

*Thomas Köller, Isolde Albrecht, Klaus Berger, Hanni Gramann, Reinhold Hünlich, Ralf Liebers, Roland Süß und Barbara Volhard.*

## Literatur

- 3sat (2017): Ölsand – Der dreckige Reichtum Kanadas, 21.1. (<https://www.youtube.com/watch?v=dGQMRoiRcsw>)
- Bonse, Eric (2019): Geheime Deals mit den USA?, Die Tageszeitung (taz), 30.9. (<https://taz.de/Fehlende-Transparenz-bei-Handel/!5625399/>)
- Bretton Woods Project (2019): IWF- und Weltbank-Kritik nach 75 Jahren, in: Informationsbrief Weltwirtschaft & Entwicklung, 08/2019, 1-4
- Bundesrat (2013): Beschluss vom 3. Mai 2013 zum Gesetz zu dem Handelsübereinkommen vom 26. Juni 2012 zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits sowie Kolumbien und Peru andererseits, Bundesrat-Drucksache 259/13 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2013/0259-13B.pdf>).
- Bundesregierung (2018): Freihandelsabkommen EU-Japan (JEFTA). Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke (vom 29.5.2018, Bundestags-Drucksache Drs. 19/2366), 21.6., Bundestags-Drucksache Drs. 19/2944 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/029/1902944.pdf>)
- CEO (2018): Corporate Europe Observatory: One Treaty to Rule Them All ([https://corporateeurope.org/sites/default/files/attachments/one\\_treaty\\_to\\_rule\\_them\\_all.pdf](https://corporateeurope.org/sites/default/files/attachments/one_treaty_to_rule_them_all.pdf)); deutsche Zusammenfassung [https://corporateeurope.org/sites/default/files/attachments/zusammenfassung\\_ein\\_vertrag\\_sie\\_alle\\_zu\\_knechten.pdf](https://corporateeurope.org/sites/default/files/attachments/zusammenfassung_ein_vertrag_sie_alle_zu_knechten.pdf))
- Dröge, Susanne und Felix Schenuit (2018): Handels- und Klimapolitik der EU strategisch zusammenführen. Potentiale in Zeiten der Neuorientierung, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP-Aktuell 20, März ([https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/aktuell/2018A20\\_dge\\_sux.pdf](https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/aktuell/2018A20_dge_sux.pdf))
- EP (2018): Entschließung des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2018 zur Klimadiplomatie (2017/2272(INI)) ([http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0280\\_DE.html?redirect](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0280_DE.html?redirect))
- Feyder, Jean (2019): Wie Freihandelsabkommen die Umwelt schädigen: Das EU-Mercosur-Abkommen in der Kritik, in: Informationsbrief Weltwirtschaft und Entwicklung, 6/7 2019, S. 6-7
- Fischer-Lescano, Andreas/Horst, Johan (2014): Europa- und verfassungsrechtliche Vorgaben für das Comprehensive Economic and Trade Agreement der EU und Kanada (CETA), Juristisches Kurzgutachten im Auftrag von Attac München ([https://www.eesc.europa.eu/resources/docs/04-gutachten\\_CETA\\_171014\\_final-fischer-lescano.pdf](https://www.eesc.europa.eu/resources/docs/04-gutachten_CETA_171014_final-fischer-lescano.pdf))
- Fritz, Thomas (2017): Das EU-Mercosur-Abkommen auf dem Prüfstand. Soziale, ökologische und menschenrechtliche Folgen, Misereor, Aachen, Dezember ([https://www.misereor.de/fileadmin/user\\_upload/Studie\\_MERCOSUR\\_Misereor.pdf](https://www.misereor.de/fileadmin/user_upload/Studie_MERCOSUR_Misereor.pdf))
- Fritz, Thomas (2019a): Umweltschutz in den Nachhaltigkeitskapiteln der EU-Handelsabkommen, herausgegeben von PowerShift – Verein für eine ökologisch-solidarische Energie- & Weltwirtschaft e. V. und anderen, Berlin, Mai (<https://thomas-fritz.org/default/umweltschutz-in-den-nachhaltigkeitskapiteln-der-eu-handelsabkommen>)
- Fritz, Thomas (2019b): Der globale Emissionstransfer. Warum die EU-Klimabilanz nicht die handelspolitische Wahrheit sagt, November (<https://thomas-fritz.org/default/der-globale-emissionstransfer>)
- Hamm, Brigitte (2018): Menschenrechtssystem der Vereinten Nationen, Attac-Factsheet, Frankfurt am Main, August ([https://www.attac.de/fileadmin/user\\_upload/Kampagnen/binding-treaty/Documents/Factsheet\\_Menschenrechte\\_August-end-klein.pdf](https://www.attac.de/fileadmin/user_upload/Kampagnen/binding-treaty/Documents/Factsheet_Menschenrechte_August-end-klein.pdf))
- IMO (2015): International Maritime Organization: Third IMO Greenhouse Gas Study 2014, Executive Summary and Final Report, London (<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/ThirdProzent20GreenhouseProzent20GasProzent20Study/GHG3Prozent20ExecutiveProzent20SummaryProzent20andProzent20Report.pdf>)

IPCC (2013/2014): Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen: Klimaänderung 2013/2014: Zusammenfassungen für politische Entscheidungsträger. Beiträge der Arbeitsgruppen zum Fünften Sachstandsbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC). Deutsche Übersetzungen durch Deutsche IPCC-Koordinierungsstelle, Österreichisches Umweltbundesamt, ProClim, Bonn/Wien/Bern, 2016 (hier: [https://www.de-ipcc.de/media/content/AR5-WGIII\\_SPM.pdf](https://www.de-ipcc.de/media/content/AR5-WGIII_SPM.pdf))

ITF (2015): International Transport Forum: *ITF Transport Outlook 2015*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789282107782-en>

ITF (2019): International Transport Forum: , *ITF Transport Outlook 2019*, OECD Publishing, Paris, [https://doi.org/10.1787/transp\\_outlook-en-2019-en](https://doi.org/10.1787/transp_outlook-en-2019-en)

Kaleck, Wolfgang und Miriam Saage-Maaß (2016): Unternehmen vor Gericht. Globale Kämpfe für Menschenrechte, Berlin

Köller, Thomas und Walter Gröh (2019): Weniger Demokratie wagen. Die EU-Handelsabkommen mit Japan, Singapur und Vietnam gehen den mit CETA eingeschlagenen Weg der Entmachtung der Parlamente durch „Ausschüsse“ konsequent weiter, in: Telepolis (<https://www.heise.de/tp/features/Weniger-Demokratie-wagen-4485175.html>)

Köller, Thomas und Eberhard Waiz (2018): CETA & Co. und die Zukunft der Demokratie. Gespräche mit Andreas Fisahn, Hans-Jürgen Blinn und Rainer Pläßmann, Düsseldorf

Schlandt, Jakob (2019): Deutschland verfehlt Klimaziele – und muss Strafe zahlen, Der Tagesspiegel, 19.3. 2019 (<https://www.tagesspiegel.de/politik/300-millionen-euro-deutschland-verfehlt-klimaziele-und-muss-strafe-zahlen/24118596.html>)

Seebblind – Der wahre Preis der Frachtschiffahrt (<https://devtube.dev-wiki.de/videos/watch/e00cc35c-acba-4cea-8a8d-435cbfa79f6b>)

Stiglitz, Joseph E. (2016): Klimapolitik: Mit TTIP zerstören Merkel und Obama ihr eigenes Werk, Süddeutsche Zeitung, 21. April (<https://www.sueddeutsche.de/politik/aussenansicht-sie-zerstoeren-ihr-eigenes-werk-1.2959846?print=true>)

Umweltbundesamt (2016): Fakten zur Seeschiffahrt und zu ihren Auswirkungen auf die Umwelt, 9.9.2016 (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/wasser/gewaesser/meere/nutzung-belastungen/schiffahrt#textpart-1>)

UNCTAD (2019): UN-Konferenz für Handel und Entwicklung: State of Commodity Dependence 2019, Genf ([https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditccom2019d1\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditccom2019d1_en.pdf))

Weiß, Wolfgang (2018): Kann Freihandel Demokratie und Rechtsstaat gefährden?, in: Hans Herbert von Arnim, Hg.: Erosion von Demokratie und Rechtsstaat?, Speyer, 21-70 ([https://dopus.uni-speyer.de/frontdoor/deliver/index/docId/3567/file/WeiProzentc3Prozent9f\\_Kann+Freihandel+Demokratie+und+Rechtsstaat+gefProzentc3Prozenta4hrden\\_+Sammelband+von+Arnim\\_korrFahne.pdf](https://dopus.uni-speyer.de/frontdoor/deliver/index/docId/3567/file/WeiProzentc3Prozent9f_Kann+Freihandel+Demokratie+und+Rechtsstaat+gefProzentc3Prozenta4hrden_+Sammelband+von+Arnim_korrFahne.pdf))

Weiß, Wolfgang (2019): Verfassungsbeschwerde der Beschwerdeführer Herr Dr Thilo Bode, Herr Roman Huber, Herr Dr. Felix Kolb und weiterer 13.303 Beschwerdeführer ([https://www.mehr-demokratie.de/fileadmin/pdf/Stop\\_EU-only/2019-05-16\\_Verfassungsbeschwerde\\_Schriftsatz.pdf](https://www.mehr-demokratie.de/fileadmin/pdf/Stop_EU-only/2019-05-16_Verfassungsbeschwerde_Schriftsatz.pdf))

Weltspiegel (2013): Kanada – Ölsand im Indianerland, 13. März (<https://www.ardmediathek.de/daserste/player/Y3JpZDovL2RhczVyc3RlL1dlbHRzcGllZ2VsLzEzMTAzNjQwMDk/>)