

Der Handel gibt sich umweltbewusst

SILVIA V. DER WEIDEN | DÜSSELDORF

Ein sparsamer Energieeinsatz kann im Einzelhandel die Kosten deutlich senken. Das zeigt das Projekt „Nachhaltigkeit im Handel“ der Kölner BBE-Unternehmensberatung. Mit dem Zentralverband Gewerblicher Verbundgruppen (ZGV) bieten die Berater Hilfen an – auch über eine Internetplattform. „Vor allem kleine und mittlere Unternehmen wollen wir anregen, durch umweltbewusstes Handeln Kosten einzusparen“, sagt BBE-Experte Jörg Meding.

Über 300 Einzelhandelsunternehmen wurden von BBE befragt – ein Ergebnis: Die Senkung der Energiekosten gilt als vorrangiges Ziel. Sie machen rund sechs Prozent an den Gesamtkosten aus, womit der Einzelhandel im oberen Drittel der Wirtschaftszweige liegt. Mit einer differenzierten Beheizung und Kühlung der Geschäftsräume, dem Einsatz von stromsparender Beleuchtung, bedarfsgesteuerter Klimatechnik und regelmäßiger Überwachung des Energieverbrauchs lassen sich bereits ein großer Teil der Kosten in den Griff bekommen. Am Anfang hilft ein Selbst-Check per Internet. Unter www.nuh-fair.de lässt sich eine virtuelle Messe für nachhaltiges Handeln besuchen. Die Themen reichen dort von Energie-Management, Sortiment und Beschaffung über Abfall und Recycling bis hin zum Punkt „Ethik und Gesellschaft“.

Verstärkt wertorientiert wirtschaften will etwa der Konzern Karstadt-Quelle – und hat Standards für einen umweltverträglichen und sozialverantwortlichen Handel definiert, die auch in den Kodex der Außenhandelsvereinigung des Deutschen Einzelhandels (AVE) aufgenommen wurden. Laut Selbstverpflichtung müssen etwa Holzmöbel aus nachhaltiger Waldwirtschaft stammen. Textillieferanten wurden verpflichtet, keine gesundheitsbedenklichen Bleich- oder Färbemittel einzusetzen. „Auch wenn es nicht immer mit einer erhöhten Zahlungsbereitschaft einhergeht, hält der Kunde ökologische und soziale Verantwortung von Firmen für eine Selbstverständlichkeit“, sagt Alexandra Hildebrandt, Leiterin Gesellschaftspolitik bei Karstadt-Quelle.

Die stille Macht der Beschaffer

Bei der öffentlichen Verwaltung steigt die Nachfrage nach umweltschonenden Produkten

CHRISTOPH SEILS | DÜSSELDORF

Im hessischen Darmstadt fahren Straßenbahnen mit Ökostrom, im schwedischen Växjö werden von der Stadtverwaltung nur noch umweltfreundliche Reinigungsmittel eingekauft und in den Kindergärten der italienischen Stadt Ferrara kommen nur noch Bioprodukte auf den Tisch.

Einkäufer in öffentlichen Verwaltungen haben Macht. Sie entscheiden täglich, wofür in Rathäusern, Schulen und Krankenhäusern viel Geld ausgegeben wird. Die Summe der öffentlich beschafften Güter in den 25 Mitgliedsländern der Europäischen Union beläuft sich auf rund 1,5 Bill. Euro im Jahr. Allein in Deutschland sind es 260 Mrd. Euro und damit rund 12 Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Vom Kugelschreiber bis zur neuen Turnhalle entscheiden die Einkäufer auch darüber, wie ökologisch und nachhaltig sich die öffentliche Beschaffung präsentiert.

„Buying green“ heißt das Motto des Generaldirektors Umwelt der Europäischen Kommission, Peter Carl. Die öffentlichen Beschaffungsmäntel müssten ihre Verantwortung wahrnehmen. Im vergangenen Jahr hat der Europäische Rat eine „Strategie für nachhaltige Entwicklung“ verabschiedet – mit dem Ziel, wirtschaftliche, soziale und ökologische Ziele gemeinsam voranzubringen.

In der Praxis hat sich die nachhaltige Beschaffung längst nicht durchgesetzt. Nur in sieben EU-Staaten werden in mindestens 40 Prozent aller Ausschreibungen Umweltkriterien benannt. Deutschland und Schweden sind mit etwa 60 Prozent Spitzenreiter. Was allerdings noch längst nicht heißt, dass auch tatsächlich mit grüner Brille eingekauft wird. Denn häufig sind diese Kriterien nur vage formuliert und werden beim Zuschlag nicht berücksichtigt.

Es gibt weder in den EU-Richtlinien noch im deutschen Recht verbindliche Vorgaben. „Es kann nachhaltig beschafft werden“, sagt Hans-Hermann Eggers. Viele Beschaffer bestellen nach konventionellen Maßstäben, die knappen öffentlichen Kassen tun ihr Übriges.

Für Joachim Helbig vom Umweltamt der Stadt Bonn sind auch die vielen verschiedenen Umweltsiegel ein



Wer in Darmstadt das Auto stehen lässt und mit der Straßenbahn fährt, verhält sich gleich doppelt umweltfreundlich. Das Nahverkehrsmittel fährt mit Ökostrom.

Problem, schließlich könnten die Kommunen nicht alle Ökokennzeichen selbst überprüfen. Überfordert sind Einkäufer auch dann, wenn etwa ein energieeffizienter Kopierer gefährliche Schadstoffe enthält. Die Verunsicherung vieler Einkäufer ist groß.

Meist werden die Möglichkeiten zum Öko-Einkauf nicht ausgeschöpft

Längst gibt es Beispiele dafür, wie sich Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit verbinden lassen. Die Stadt Bonn kauft für ihre Kopierer nur noch nachgefüllte Tonerkartuschen mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“ und spart so über 150 000 Euro im Jahr. Barcelona ist die erste spanische Stadt, die nur noch Holzprodukte aus nachhaltiger Bewirtschaftung einkauft. In den Toiletten der Stadt Hamburg wurden über 4 000 Urinale ohne Wasserspülung installiert, etwa 22 Mill. Liter Wasser und

über 100 000 Euro lassen sich so einsparen. Wobei die Stadt Hamburg ihre Marktmacht auch dazu nutzte, die Entwicklung einer innovativen technischen Lösung voranzutreiben.

Einkäufer sind als mächtige Verbraucher auch Vorbilder. Der britische Umweltstaatssekretär David Miliband bekannte sich kürzlich zu dieser Vorreiterrolle, wenn es darum geht, den Markt für innovative und nachhaltige Produkte zu stärken. Im März verabschiedete die Blair-Regierung einen Nationalen Aktionsplan, der die Verwaltungen verpflichtet, nachhaltig zu beschaffen. In Deutschland hingegen scheiterte die Verabschiedung eines von der EU geforderten Nationalen Aktionsplans an den unterschiedlichen Interessen der zuständigen Bundesministerien.

Weiteres Problem: Nicht immer ist die Frage einfach zu beantworten, welche Beschaffung tatsächlich nach-

haltig ist. Umweltschutzverbände kritisieren, dass zum Beispiel externe Umweltkosten, etwa bei der Herstellung oder der Entsorgung, nicht ausreichend berücksichtigt werden. Zudem hätten die globalen Auswirkungen, zum Beispiel auf den Klimawandel, keinen direkten Einfluss auf die Vergabeentscheidung.

Auch darüber, was nachhaltige Beschaffung ist, gibt es manchmal ganz unterschiedliche Auffassungen. So haben vier Ministerien kürzlich beschlossen, dass die Bundesverwaltung nur noch solche Holzprodukte einkaufen dürfe, die nachweislich aus legaler und nachhaltiger Bewirtschaftung stammen. Umweltschutzverbände laufen Sturm gegen diesen Erlass, weil einige ausländische Zertifikate aus ihrer Sicht mitnichten für eine nachhaltige Beschaffung stünden, sondern im Gegenteil zur weltweiten Waldzerstörung beitragen.

Strategische Werkzeuge für die Manager

SUSANNE BERGIUS | BERLIN

Unternehmen können aus einem ganzen Repertoire erprobter nachhaltiger Managementsysteme das für sie Passende auswählen. So gibt es eine auf Nachhaltigkeit erweiterte „Sustainability Balanced Scorecard“ (SBSC). Sie verankert explizit ökologische und personalpolitische sowie soziale Aspekte in Strategie und Unternehmensführung und ist anders als die „Balanced Scorecard“ (SBC) mehr als ein Kontrollinstrument: „Finanz-, Kunden-, Prozess- und Entwicklungsperspektiven werden in einer Matrix der ökonomischen, sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit gegenübergestellt, so dass sich zwölf Handlungsfelder ergeben“, erläutert Professor Stefan Schaltegger von der Universität Lüneburg. Für jede Dimension sind einer oder mehrere Indikatoren zu identifizieren.

Speziell kleine und mittelständische Unternehmen können die „Sustainable Balanced Scorecard“ (SBC) nutzen. Daneben bestünden Konzepte, die entweder ökologisch oder sozial orientiert seien, sagt Professor Henry Schäfer von der Universität Stuttgart. All diese Instrumente gingen weiter als reine Umwelt- oder Sozialmanagementsysteme.

Strategieorientiert ist auch das „Product Lifecycle Management“ (PLM), eine integrierte Produktpolitik, die schon beim Design den gesamten Lebenszyklus berücksichtigt: Entwicklung, Herstellung, Vertrieb, Anwendung, Wiederverwertung, Recycling. In Lebenszyklusanalysen fließen alle Daten über sämtliche Stoffströme sowie Interessen von Anspruchsgruppen ein.

Verbreitet sind das europäische Umweltmanagementsystem Emas und die internationale ISO14001. Allerdings bleibt der damit einsetzende Paradigmenwechsel – weg von bloßer Gesetzestreue hin zur eigenständigen Suche und Realisierung von Chancen – meist aus. Die Praxis verharret bei Produktionsoptimierung und Abfallvermeidung, erreicht aber nicht Kerngeschäft und Produktdesign, kritisieren Wissenschaftler. Darum lägen strategische Erfolgspotenziale brach. Ähnliches gelte für das Sozialmanagementsystem SA8000.

macht Schule

Handelsblatt

Wir fördern Wirtschaftswissen.

Globalisierung.
3 aktualisierte Auflagen

Unternehmen und Strukturwandel.

Wirtschaftsordnung.

Finanzielle Allgemeinbildung.
Eine Initiative von Handelsblatt und Deutsche Bank

Handelsblatt

Substanz entscheidet.

Wir liefern Unterrichtsmaterial – kostenlos!

- Unterrichtsbände zu den Themen „Wirtschaftsordnung“, „Globalisierung“, „Finanzielle Allgemeinbildung“ und „Unternehmen und Strukturwandel“
- tagesaktuelle Artikel, didaktisiert mit Beispielaufgaben
- Handelsblatt-Lieferung in Klassenstärke – Wochentage und Dauer wählbar
- kostenloses Lehrer-Abo

Im Rahmen von „Mitarbeiter machen Schule“ kommen Mitarbeiter unserer Partnerfirmen für den direkten Austausch zwischen Schule und Wirtschaft für eine Doppelstunde in Ihren Unterricht.

Kostenlos! Jetzt bestellen
www.handelsblattmachtsschule.de/info

„Handelsblatt macht Schule“, die Initiative zur Förderung der ökonomischen Bildung an Schulen, wird unterstützt von:

Spritschlucker bringen deutsche Autobauer in Erklärungsnot

Die Selbstverpflichtung der Industrie zum Klimaschutz war ein Fehlschlag

HEIKE LEITSCHUH | DÜSSELDORF

Manager der deutschen Automobilindustrie müssen sich in diesen Tagen einiges anhören. Von allen Seiten hägelt es Vorwürfe, die Branche unternehme nicht genug, um den Ausstoß des Klimagases Kohlendioxid (CO₂) zu verringern. Dabei hatte man sich gemeinsam mit dem europäischen Automobilverband (ACEA) in einer Selbstverpflichtung einiges vorgenommen: Auf durchschnittlich noch 140 Gramm pro gefahrenen Kilometer sollten die Emissionen bis 2008 gesenkt werden. Es scheint jedoch sicher, dass die deutschen Unternehmen dieses selbst formulierte Ziel nicht erreichen werden, während Fiat, Citroën, Renault und Ford die Selbstverpflichtung erfüllt haben.

Die Umweltorganisation BUND nennt in einer Studie fünf Gründe dafür: Erstens werde verstärkt Dieselmotoren eingesetzt, um schwere Luxus- und Spaßautos anzutreiben, zweitens nehme das Leergewicht der Fahrzeuge seit 2001 stetig zu (bei VW und Audi um 130 Kilo und bei Porsche um 300 Kilo), drittens werde auch die Motorleistung ständig erhöht, viertens gehe der Trend zu groß dimensionierten Dienstwagen – und nicht zuletzt hätten vor allem die Firmen VW und Audi seit 2001 einen besonders negativen Emissionstrend zu vermelden. Dies alles sei umso bedeutsamer als die deutschen Neuwagen in Europa immerhin rund ein Viertel der Emissionen ausmachen.

Besonders hart geht deshalb die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit den deutschen Autobauern ins Gericht. „Ignorant“ nennt deren Chef Jürgen Resch das Verhalten des Firmen. Beim Genfer Autosalon im März habe Daimler-Chrysler stolz seinen SLR mit 626 PS präsentiert, der in der Spitze 334 Stundenkilometer fährt, dabei im Schnitt 14,5 Liter Sprit verbraucht und 348 Gramm CO₂ pro Kilometer in die Luft bläst. „Das ist eine Kriegserklärung an den Klimaschutz“, findet Resch. Genauso wie der Porsche Cayenne. Auch VW und BMW bauten Autos

mit einer Motorleistung, die so groß ist, dass sie bei der Formel 1 nicht zugelassen würden. „Doch auf den Straßen sollen sie fahren“, empört sich der Umweltschützer und fragt sich, wofür die Autoindustrie ihre Kunden gewinnen will, wenn der VW-Chef Martin Winterkorn den neuen Audi R8 mit einer Spitzenleistung von 301 Stundenkilometern als „Auto zum Brötchenholen“ bezeichne. Aus dem Bau kleiner, sparsamer Modelle habe man sich dagegen zurückgezogen.

Der Kundenwunsch nach Klimaanlagen belastet die Umwelt

Was die Selbstverpflichtung des ACEA von 1998 angeht, sieht sich VW dagegen auf einem guten Weg: „Insgesamt 32 Modelle des Konzerns erzeugen bereits heute 140 Gramm oder weniger CO₂. Deutschlands meistgekauftes Auto, der Golf 1,9 TDI, erreicht einen CO₂-Wert von 132 Gramm“, teilt das Unternehmen mit. Mit den aktuellen „Blue-Motion-Modellen“ setze Volkswagen in weiteren Fahrzeugklassen Maßstäbe: „Der Passat Blue-Motion hat einen CO₂-Wert von 136 Gramm, der Polo Blue-Motion von nur 102 Gramm.“ Die Gewichtszunahme von Fahrzeugen, so VW, sei auch auf gesetzliche Regelungen wie Fußgängerschutz

und aufwendigere Abgasnachbehandlungssysteme zurückzuführen. Außerdem verlangten die Kunden vermehrt größere und besser ausgestattete Fahrzeuge – mit Klimaanlage und elektrischen Sitzverstellungen.

Auch der Verband der Automobilindustrie (VDA) schiebt den Schwarzen Peter beiseite: Nach seinen Zahlen liegen die deutschen Autofirmen im internationalen Vergleich bei den CO₂-Emissionen gar nicht so schlecht. Von 1998 bis 2005 habe man schon 12 Prozent einsparen können und jedes zweite verkaufte Auto verbrauche weniger als 6,5 Liter.

Alles nicht genug, meinen die Klimaschützer und fordern ein Tempolimit sowie eine CO₂-basierte KFZ-Steuer, die Sparreize setze. Außerdem sollten die Steuervergünstigungen für Dienstwagen abgeschafft werden, denn 85 Prozent aller großen Autos seien Firmenwagen. Die Autoindustrie solle sich auch um Hybridtechnik bemühen, und den Japanern das Feld nicht alleine überlassen.

Die EU will nun wohl den Druck erhöhen und plant einen CO₂-Grenzwert von 130 Gramm. Die Bundesregierung will eine CO₂-Steuer für Neuwagen einführen und zahlt für Dienstfahrten eine Klimaabgabe – rund drei bis vier Mill. Euro im Jahr.



Dreckschleuder Porsche Cayenne? Umweltschützer bemängeln an deutschen Luxuskarossen den enormen Spritverbrauch und den hohen CO₂-Ausstoß.