

Merten, Thomas

Branchenkriterien Automobilhersteller

Auszug aus:

IÖW / future (Hrsg.):

Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung:
Kriterien und Bewertungsmethode im IÖW/future-Ranking



| i | ö | w

INSTITUT FÜR ÖKOLOGISCHE
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

future 

Mit Unterstützung durch:



Bundesministerium
für Arbeit und Soziales



Rat für
NACHHALTIGE
Entwicklung

Merten, Thomas: Branchenkriterien Automobilhersteller, in IÖW/future (Hrsg.):
Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung: Kriterien und Bewertungsmethode
im IÖW/future-Ranking; Berlin, Münster, Juni 2009, S. 43-52.

Informationen zum Ranking und Download unter: www.ranking-nachhaltigkeitsberichte.de

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) GmbH, gemeinnützig

Potsdamer Str. 105, D-10785 Berlin

Tel: +49 (0)30 – 884 594-0, Fax: +49 (0)30 – 882 54-39

ranking@ioew.de, <http://www.ioew.de>

future e.V. – verantwortung unternehmen

Am Hof Schultmann 63, D-48163 Münster

Tel: +49 (0)251 – 973 16-34, Fax: +49 (0)251 – 973 16-35

ranking@future-ev.de, <http://www.future-ev.de>



Automobilhersteller

Überblick über die Branche

Die Ranking-Branche „Automobilhersteller“ umfasst diejenigen Unternehmen, die Kraftfahrzeuge, speziell Personenkraftwagen (PKW) und Lastkraftwagen (LKW), herstellen.

Die deutsche Automobilbranche baut PKW jeder Größenklasse, wobei tendenziell die Oberklasse- und Luxuswagen dominieren, sowie (zum Teil) LKW. Neben den bekannten großen Marken existiert eine geringe Zahl an eher kleineren Unternehmen, die sehr spezielle Kundenwünsche z. B. nach Sportwagen befriedigen und aufgrund der hohen Produktions- und Entwicklungskosten auch nur einen kleinen Kundenkreis ansprechen.

In Deutschland vertritt der Verband der Automobilindustrie (VDA) die Interessen der Branche. Neben den großen Herstellern von Kraftfahrzeugen, die sich alle im VDA organisieren, sind in diesen Verband ebenfalls die Zulieferbetriebe integriert. Das zentrale Engagement des VDA gilt den Interessen der gesamten deutschen Automobilindustrie auf nationaler und internationaler Ebene. Die „European Automobile Manufacturers Association“ (ACEA) tritt in Europa für die Interessen der Branche ein. In ihm sind 15 europäische bzw. die europäischen Dependancen nicht-europäischer Hersteller zusammengeschlossen. VDA und ACEA sind wiederum mit anderen nationalen Automobilverbänden in der „Organisation Internationale des Constructeur d'Automobile“ (OICA) mit Sitz in Paris organisiert.

Neben den reinen Industrieverbänden existieren mehrere große Interessensverbände der Automobilnutzer, die oft ähnliche oder gleiche Standpunkte wie die Branchenverbände vertreten. In Deutschland ist der Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC) die zahlenmäßig stärkste Organisation, gefolgt vom Auto Club Europa (ACE) und dem Automobilverein von Deutschland (AVD). Diesen und den Branchenverbänden stehen die Umweltverbände gegenüber, die den Autoverkehr aufgrund der ökologischen Belastungen kritisieren.

Die Branche wird von weltweit agierenden Konzernen dominiert, die sich den Markt mit relativ wenigen anderen Unternehmen aufteilen. Diese Konzentration ist in erster Linie der komplexen Produktionskette mit großem technologischem und räumlichem Aufwand geschuldet. Kleinere Unternehmen, die sich auf ein spezielles Produkt (z. B. Sportwagen in Kleinserie oder Umbauten) konzentrieren, produzieren daher überwiegend in Handarbeit und dementsprechend kleinere Mengen.

Die deutsche Automobilbranche ist über Beteiligungen zum Teil eng mit der internationalen Konkurrenz verzahnt (s. z. B. die General Motors Tochter Opel oder die VW Tochter Skoda). Neben Deutschland werden Automobile hauptsächlich in Frankreich, Italien, den USA, Japan und Südkorea hergestellt. Neben diese großen Industrienationen treten aber immer häufiger Unternehmen aus aufstrebenden Staaten wie China oder Indien in den internationalen Markt. Noch sind die Produkte auf dem internationalen Markt meist nicht durchsetzungsfähig, betrachtet man aber die Geschichte der Branche (siehe z. B. japanische Automobilhersteller), dann scheint es wahrscheinlich, dass diese Unternehmen in den nächsten Jahren ihre Marktanteile werden ausbauen können.

Der Exportrekord im Pkw-Sektor und die weltweite Konjunktur im Nutzfahrzeugbau sorgten 2007 für einen weiteren Anstieg des Umsatzes der deutschen Automobilindustrie. Insgesamt haben die Hersteller den Gesamtumsatz im Jahr 2007 um 7 % auf 203 Mrd. Euro ausgeweitet. Im Inlandsmarkt ging der Umsatz allerdings um 1 % auf ca. 59 Mrd. Euro zurück. Auch die Zahl der Beschäftigten der Branche sank. So arbeiteten 2007 mit 383.050 Beschäftigten 2,3 % weniger Menschen in der Branche als noch im Jahr zuvor.¹⁰

Auf den Auslandsmärkten haben die Hersteller dagegen kräftig zugelegt. Gegen den schwachen US-Dollar stiegen die Auslandsumsätze zweistellig auf über 144 Mrd. Euro (+ 10 %). Die Exportquote der deutschen Pkw-Hersteller wurde erneut gesteigert: drei von vier im Inland hergestellten Pkw sind für die Ausfuhr bestimmt. Dabei werden mehr als 3 Mio. der insgesamt 4,3 Mio. exportierten Autos auf dem europäischen Markt verkauft. Der nächst größte Anteil der deutschen Automobile wird nach Amerika verschifft, wobei der Absatz in diese Region stagniert. Dagegen holt der asiatische Markt auf: Im Vergleich zu 2006 wurden 2007 14 % mehr Autos nach Asien exportiert. Besonders stark stieg die Nachfrage in China (+ 23 %).¹¹ Insgesamt machen deutsche Konzernmarken 16,9 % der weltweiten Automobilproduktion aus.

Die derzeit wirkende Finanz- und Wirtschaftskrise hat jedoch starke Auswirkungen auf die Branche, die hier aber aufgrund der aktuell nicht absehbaren Entwicklungen inhaltlich nicht weiter thematisiert werden. Ein Eingehen auf die Finanzkrise ist in den 2009er Berichten zu erwarten.

Nachhaltigkeitsherausforderungen der Branche

Die Nachhaltigkeitsherausforderungen der Automobilbranche sind zum einen die Erhöhung der Energie- und Ressourceneffizienz und Senkung der Emissionen durch verbrauchsärmere Antriebstechniken sowie die Verwendung von Recyclingmaterialien oder Rohstoffen mit höherer Verfügbarkeit und vergleichsweise geringeren Vorketten. Zum anderen ist weltweit der Trend zu kleineren und preiswerteren Fahrzeugen zu beobachten, die aber dennoch den Sicherheitsstandards entsprechen sollen. Bei den LKWs steht vorrangig die Senkung der Verbräuche, Emissionen (hier vor allem die Staubbelastung) und des Lärmaufkommens im Vordergrund. Auch die verstärkte Abkehr von Verbrennungsmotor hin zu Hybrid-, Elektro- oder Wasserstoff-Antrieben beherrscht die Diskussion innerhalb der Branche.

Die Zulieferung der Baugruppen etc. zu den Automobilproduzenten erzeugt ein hohes Verkehrsaufkommen auf Straße, Schiene und sonstigen Verkehrsträgern. Auch führt die „just in time“ - Lieferung weiterhin zu einer „Lagerhaltung auf der Straße“ mit entsprechenden Auswirkungen für die Umwelt und die Fahrer der Speditionen.

Besonders betroffen ist die (deutsche) Automobilbranche vom sich deutlich abzeichnenden Klimawandel, der durch Fahrzeugabgase mitverantwortet wird. Laut Branchenangaben sind Fahrzeuge für ungefähr 16 % der CO₂ Emissionen verantwortlich. Von Politik und Öffentlichkeit werden daher strengere Abgasnormen, der Einbau von Filteranlagen und die Entwicklung verbrauchs- und emissionsärmerer Antriebsvarianten gefordert. Zwar haben die Unternehmen durchaus erkannt, dass sie durch die Entwicklung abgas- und verbrauchsarmer

10 VDA (Hrsg., 2008): Zahlen und Fakten – Allgemeines (www.vda.de/de/zahlen/jahreszahlen/allgemeines/; letzter Zugriff 27.01.2009).

11 VDA (Hrsg., 2008): Zahlen und Fakten – Export (www.vda.de/de/zahlen/jahreszahlen/export/index.html; letzter Zugriff 27.01.2009).

Autos oder neuer Technologien wie Elektro- oder Hybridmotoren neue Absatzchancen erhalten.¹² Gleichwohl gehen die Verbände weiterhin stark gegen Reglementierungen durch die Politik, beispielsweise bei Abgasnormen, vor. Weiterhin ist speziell die deutsche Automobilbranche nicht besonders gut aufgestellt, was grundsätzliche neue Technologien betrifft, z. B. Hybridmotoren. Ihr Schwerpunkt lag bisher vor allem auf Effizienzsteigerungen traditioneller Konzepte und Technologien¹³ (siehe 3l-Auto oder aktuelle Modifizierungen der Diesel- und Benzinmotoren). Elektro- oder Wasserstoffantriebe stecken hingegen noch in vergleichsweise frühen Phasen der Entwicklung, während der japanische Hersteller Toyota bereits Fahrzeuge mit Koppelung von Elektro- und Verbrennungsmotor (Hybrid) auf den Markt brachte. Als Gründe für die Zurückhaltung werden die Verlässlichkeit von bewährten Antriebskonzepten, die Erfordernisse einer entsprechenden Infrastruktur (Tankstellen für Wasserstoff oder Strom) und Schwierigkeiten bei der Entwicklung bestimmter Schlüsselkomponenten, wie zum Beispiel die Speicherung von Wasserstoff, angegeben.¹⁴ Aufgrund steigender bzw. stark schwankender Ölpreise verschiebt sich allerdings zunehmend das Gewicht zugunsten neuer Technologien.¹⁵

Die Antriebstechnik ist nur ein Feld der Forschung. Andere, leichtere Werkstoffe zur Verringerung des Gewichts oder besseren Recyclierbarkeit werden ebenfalls erforscht, genau so wie verbesserte Sicherheitsmaßnahmen oder effizientere Getriebe.

Alternative, nachwachsende Rohstoffe bzw. Bio-Kraftstoffe werden ebenfalls in den Planungen der Unternehmen berücksichtigt¹⁶, wobei die Probleme des nachhaltigen Anbaus oder der Konkurrenz mit Ernährungsfragen rund um die Welt kaum oder nicht angesprochen werden. Auch von Seiten der Verbände wird auf diese Problematik nicht eingegangen.¹⁷

Neben CO₂ spielen besonders in urbanen Umgebungen auch weitere Emissionen von Fahrzeugen eine große Rolle. Staubpartikel, die die Gesundheit von Menschen gefährden, oder entstehender Lärm sind nur zwei Beispiele.¹⁸ Für das erste Problem bieten sich Filteranlagen, wie zum Beispiel Dieselpartikelfilter, an. Seit wenigen Jahren werden vereinzelt Umweltzonen in Ballungsräumen eingeführt, die die Reduzierung von Feinstaubbelastungen erreichen sollen. Der durch den Autoverkehr entstehende Lärm steht dagegen ohne den Druck auf lokaler Ebene weniger im Fokus politischer Maßnahmen. Zwar investiert die Branche laut eigenen Angaben in die Reduzierung von Fahrzeuginlärm, dies muss jedoch mit Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur, beispielsweise intelligente Verkehrslenkungs-systeme, einhergehen, da durch Staus mehr Lärm und mehr Schadstoffe in begrenztem Raum freige-

12 ACEA (Hrsg., 2008): Cars, Trucks and the Environment, Brüssel

(www.acea.be/images/uploads/files/20080703_Cars_Trucks_Environment.pdf; letzter Zugriff: 29.01.2009).

13 ACEA (Hrsg., 2004): Why Diesel?, Brüssel (www.acea.be/images/uploads/pub/20040212PublicationsWhyDiesel.pdf; letzter Zugriff 27.01.2009).

14 Morris, C. (2007): Eine Million Elektroautos in Deutschland bis 2020 (www.heise.de/tp/r4/artikel/26/26669/1.html); letzter Zugriff 27.01.2009); Better Place (Hrsg., 2009): Battery Exchange Stations (www.betterplace.com/our-bold-plan/how-it-works/battery-exchange-stations; letzter Zugriff 04.02.2009); Geitmann, S. (1999): Wasserstoff-Speicherung, Hydrogeit (www.hydrogeit.de/speicherung.htm; letzter Zugriff 29.01.2009); GKSS-Forschungszentrum (Hrsg., 2009): Multifunktionale Materialien für die Wasserstoff-Technologie (www.gkss.de/program/materials_systems/core/fm/hydrogen/index.html.de; letzter Zugriff 29.01.2009).

15 VDA (Hrsg., 2008): Deutsche Automobilindustrie gibt Startschuss für "Umwelt-Autosommer" (www.vda.de/de/meldungen/news/20080627.html; letzter Zugriff 29.01.2009).

16 ACEA (Hrsg., 2008): Reducing CO₂ Emissions from Cars, Brüssel (www.acea.be/images/uploads/files/20080207_BROCHURE_DD_Eng.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009).

17 ACEA (Hrsg., 2008): ACEA Statement on Biofuel, Brüssel (www.acea.be/images/uploads/files/20080717_ACEA_Statement_on_Biofuels.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009).

18 UBA (Hrsg., 2006): Verkehr Schadstoffminderungstechnik: Rußfilter. (www.umweltbundesamt.de/verkehr/techemissmm/technik/partikelfilter/partfilter.htm; letzter Zugriff 29.01.2009); ACEA (Hrsg., 2002): Tackling Noise. How Motor Vehicles can contribute, Brüssel (www.acea.be/images/uploads/pub/20020723PublicationsBrochureNoise.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009).

setzt werden.¹⁹ Car-Sharing-Initiativen oder Fahrgemeinschaften können zudem das Verkehrsaufkommen und damit den Schadstoffausstoß reduzieren, während sie gleichzeitig die Mobilität der Menschen erhalten.²⁰ Diese Konzepte werden jedoch von der Branche bzw. den Verbänden nicht thematisiert: Sie könnten hier z. B. fördernd oder unterstützend tätig werden, um die Mehrfachnutzung ihrer Produkte und die Senkung des Verkehrsaufkommens voranzutreiben – als ersten oder weiteren Schritt vom Verkauf von Fahrzeugen zur Bereitstellung von Mobilität.

Ein weiteres Thema, das sowohl von der Branche als auch der Politik und der Öffentlichkeit immer wieder diskutiert wird, ist die Sicherheit im Straßenverkehr. Gefordert sind Technologien (z. B. Airbag), die die Verletzungs- oder Sterberate der Insassen senken. Aber auch elektronische Systeme, die in Gefährdungssituationen (z. B. bei Alkoholeinfluss) das Wegfahren verhindern oder die wie Freisprechanlagen eine bessere Konzentration der Fahrenden ermöglichen, sind zum Teil bereits vorgeschrieben.²¹

Zum Schutz anderer VerkehrsteilnehmerInnen, wie zum Beispiel FußgängerInnen oder RadfahrerInnen, werden ebenfalls neue oder verbesserte Technologien entwickelt, die die Zahl der Verkehrstoten verringern sollen.²² Eine zentrale politische Maßnahme in diesem Bereich ist die EU-Fußgängerschutzrichtlinie, die Sicherheitsanforderungen als Voraussetzungen für die Zulassung von Neuwagen formuliert.²³ Für Kinder werden von Verbandsseite Empfehlungen für Rückhaltesysteme und die Deaktivierung von Beifahrerairbags gegeben.²⁴ Auch SeniorInnen sind eine relevante Gruppe von VerkehrsteilnehmerInnen.²⁵ Zwar ist die Zahl der verunglückten älteren FußgängerInnen von 13.970 (1980) auf 6.745 (2006) gesunken, die der Verkehrstoten sogar um fast zwei Drittel. Dramatische Steigerungen (von 5.901 (1980) auf 11.191 (2006)) gab es aber bei den verunglückten RadfahrerInnen.²⁶ Gleichwohl werden SeniorInnen in der Verbraucherkommunikation der Industrie nicht gesondert beachtet; Tipps und Diskussionsbeiträge zur Verkehrssicherheit kommen hauptsächlich von NGOs.²⁷

Für die Lastkraftwagen gelten dieselben Probleme und Anforderungen, die hier bereits für PKW angeführt wurden, wie beispielsweise Sicherheit im Straßenverkehr, Lärm und natür-

-
- 19 ACEA (Hrsg., 2002): Tackling Noise. How Motor Vehicles can contribute, a.a.O.; ADAC (Hrsg., 2008): Standpunkt Verkehrsbeeinflussungsanlagen, München (www.adac.de/images/Verkehrsbeeinflussungsanlagen_Standpunkt_0804_tcm8-56963.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009).
 - 20 ADAC (Hrsg., 2008): Standpunkt Car-Sharing Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, München (www.adac.de/images/Car-Sharing-Stellplaetze_Standpunkt_0804_tcm8-190980.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009); ADAC (Hrsg., 2008): Standpunkt Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr, München (www.adac.de/images/Fahrgemeinschaften-Berufsverkehr_Standpunkt_0804_tcm8-56932.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009).
 - 21 ADAC (Hrsg., 2008): Standpunkt Alkohol – Interlocks, München (www.adac.de/images/Alkohol-Interlocks_Standpunkt_2008-11_tcm8-235934.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009); ADAC (Hrsg., 2006): Standpunkt Telefonieren im Auto, München (www.adac.de/images/Telefonieren-im-Auto-Stellungnahme-und-Tipps-2006_tcm8-56934.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009).
 - 22 VDA (Hrsg., 2005): Deutsche Hersteller Vorreiter bei Erfüllung der EU-Fußgängerschutz-Richtlinie (www.vda.de/de/meldungen/archiv/2005/09/11/1135/; letzter Zugriff 29.01.2009).
 - 23 Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (europa.eu/scadplus/leg/de/lvb/n26030.htm, letzter Zugriff 29.01.2009).
 - 24 VDA (Hrsg., 2008): Kinder-Sicherheit: Airbag-Deaktivierung unter bestimmten Voraussetzungen zulässig (www.vda.de/de/verband/fachabteilungen/technik/infos/kindersicherheit_airbags.html; letzter Zugriff 29.01.2009).
 - 25 Deutsche Verkehrswacht (Hrsg., 2006): Mobil bleiben, aber sicher!, Bonn / Berlin (www.dvw-ev.de/download/Seniorenmagazin_2006.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009).
 - 26 Statistisches Bundesamt (Hrsg., 2007): Kurzinformation zur Verkehrsunfallstatistik - Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2006, Wiesbaden ([www-ec.destatis.de/csp/shop/sfg/bpm.html.cms.cBroker.cls?cmspath=struktur_vollanzeige.csp&ID=1021229](http://www.ec.destatis.de/csp/shop/sfg/bpm.html.cms.cBroker.cls?cmspath=struktur_vollanzeige.csp&ID=1021229); letzter Zugriff 29.01.2009).
 - 27 z. B. ACE (Hrsg., 2007): Bodewig will Verkehrssicherheit für Senioren verbessern (www.ace-online.de/cps/rde/xchg/ace_internet_new/hs.xml/21_7824_DEU_xHTML.htm; letzter Zugriff 29.01.2009).

lich Umweltverträglichkeit/Abgase.²⁸ Hinzu kommen spezielle Herausforderungen, die mit der Rolle von LKWs als Logistik- bzw. Transportmedium zusammenhängen. Ein Ansatz zur Verringerung des LKW-Verkehrs ist z. B. die Erprobung von Fahrzeugen, die in Kombination mit einem Anhänger bis zu 60 Tonnen wiegen können; bisher sind in Deutschland nur 40 Tonnen erlaubt. Inzwischen laufen in mehreren Bundesländern Versuche auf ausgewählten Strecken. Der VDA sieht in diesen „EuroCombis“ die Lösung für erwartete Steigerungen des Güterverkehrs und Vorteile für die Umwelt.²⁹ Die Politik und NGOs wie der ADAC sind von den Vorteilen dieser überlangen Fahrzeugen nicht überzeugt und verweisen auf Nachteile wie die Belastung von Brücken und Straßen durch das erhöhte Gewicht oder mögliche Unfallfolgen.³⁰

Seit 2005 müssen LKWs ab 12 Tonnen Gewicht auf deutschen Autobahnen entfernungsabhängige Mautgebühren an die von der Bundesregierung beauftragte Firma „Toll Collect“ zahlen.³¹ Die dadurch eingenommenen Gelder sollen dem Erhalt der Infrastruktur dienen und gleichzeitig Anreize schaffen, den Güterverkehr auf andere Verkehrsmittel, wie Schiene und Wasserstraße, zu verlagern.³² Die deutsche Automobilindustrie bekämpfte dieses Gesetz und vertritt inzwischen die Position, dass die durch die Maut erzielten Einnahmen ausschließlich dem Erhalt und Ausbau der Straßen in Deutschland zukommen sollen.³³ Einen ähnlichen Standpunkt vertritt unter anderem auch der ADAC.³⁴

Die Branche bearbeitet die verschiedenen Nachhaltigkeitsthemen unterschiedlich aktiv. Während Sicherheitsthemen Standard in der Forschung und Umsetzung im Fahrzeug sind, sind Umweltthemen wie CO₂- oder Feinstaub-Ausstoß erst in den letzten Jahren auf Druck der Öffentlichkeit in den Fokus der Branche gerückt. Ähnlich wird/wurde mit dem Thema Energie- und Ressourcen-Effizienz umgegangen. Alternative Antriebsmethoden existierten lange als Versuchsmodelle, wurden aber nicht intensiv in Richtung Serienreife verfolgt, auch wegen der bereits angesprochenen Schwierigkeiten bei Schlüsselkomponenten. Generell ist eine Polarisierung zwischen den verschiedenen Akteuren (Hersteller, Verbände, Umweltschutzorganisationen; Initiativen zum Schutz der VerkehrsteilnehmerInnen) zu beobachten, was z. B. die Umweltbelastungen, den Flächenverbrauch oder die Sicherheit der VerkehrsteilnehmerInnen durch den Individualverkehr via PKW angeht.

-
- 28 VDA (Hrsg., 2003): Spezielles Fahrtraining für Fahrer leichter Lkw (www.vda.de/de/meldungen/archiv/2003/06/30/720/; letzter Zugriff 29.01.2009); VDA (Hrsg., 2007): Auto 2007: Sicherheit und Technik (www.vda.de/de/publikationen/jahresberichte/auto2007/sicherheit/s13.html; letzter Zugriff 29.01.2009); VDA (Hrsg., 2007): Internationaler Tag gegen Lärm (www.vda.de/de/meldungen/archiv/2007/04/24/1580/; letzter Zugriff 29.01.2009); VDA (Hrsg., 2008): Zahl der Aussteller um ein Drittel gestiegen – Saubere Lkw mit weniger Verbrauch (www.vda.de/de/meldungen/news/20080918-1.html; letzter Zugriff 29.01.2009).
- 29 VDA (Hrsg., 2007): Auto 2007: Verkehr (www.vda.de/de/publikationen/jahresberichte/auto2007/verkehr/v7.html; letzter Zugriff 29.01.2009); VDA (Hrsg., 2007): Großversuch mit innovativen Nutzfahrzeugen bringt gesicherte Erkenntnisse (www.vda.de/de/meldungen/archiv/2007/10/08/1797/; letzter Zugriff 29.01.2009); VDA (Hrsg., 2007): Großversuch mit innovativen Nutzfahrzeugen bringt ökologische Vorteile (www.vda.de/de/meldungen/archiv/2007/04/17/1574/; letzter Zugriff 29.01.2009).
- 30 ADAC (Hrsg., 2008): Standpunkt Flexible Nutzfahrzeugkonzepte, München (www.adac.de/images/Flexible-Nutzfahrzeugkonzepte_Standpunkt_0804_tcm8-198381.pdf; letzter Zugriff 29.10.2009).
- 31 BMVBS (Hrsg., 2009): LKW-Maut (www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-1436/LKW-Maut.htm; letzter Zugriff 29.01.2009).
- 32 BMVBS (Hrsg., 2009): Lkw-Maut: innovativ, ökologisch und gerecht (www.bmvbs.de/Verkehr/Gueterverkehr-Logistik/Lkw-Maut-1436.7443/Lkw-Maut-innovativ-oeologisc.htm; letzter Zugriff 29.01.2009).
- 33 VDA (Hrsg., 1999): Maut zusätzlich zur Ökosteuer wäre nicht tragbar (www.vda.de/de/meldungen/archiv/1999/08/09/15/; letzter Zugriff 29.01.2009); VDA (Hrsg., 2008): Zweckbindung der Lkw-Maut und Investitionsverstärkung der richtige Weg (www.vda.de/de/meldungen/news/20080813.html; letzter Zugriff 04.02.2009); VDA (Hrsg., 2008): Höhere Maut für Fernstraßen verwenden – Bundesrat sollte neue Mauthöheverordnung kritisch prüfen (www.vda.de/de/meldungen/news/20080618-1.html; letzter Zugriff 29.01.2009).
- 34 ADAC (Hrsg., 2006): Standpunkt PKW-Maut: Einige Fakten zu populären Thesen, München (www.adac.de/images/Standpunkt%20-%20PkW-Maut%20Fakten%20zu%20popul%C3%A4ren%20Thesen_tcm8-139871.pdf; letzter Zugriff 29.01.2009).

Branchenspezifische Kriterien

A.5.2 Schadstoffemissionen in die Luft und Lärmemissionen

5 Das Unternehmen erläutert die mit seinen Produktionsprozessen und –verfahren einhergehenden wesentlichen Emissionen an Luftschadstoffen. Hierfür werden im Bericht die Relevanzen und die emittierten Mengen von Schadstoffen im 3-Jahres-Trend für das Gesamtunternehmen abgebildet. Dabei wird, sofern relevant, insbesondere auf Säure bildende Emissionen, Emissionen an NM-VOC und Schwermetallen sowie Partikelemissionen wie vor allem Feinstaub eingegangen. Bei besonderer Relevanz werden Konzepte und Maßnahmen zur Minderung des Schadstoffeintrags dargelegt.

Falls wesentlich, wird über Lärmemissionen, deren Wirkungsanalyse und Schutzmaßnahmen berichtet.

Gefordert sind, falls zutreffend, Zahlenangaben (darzustellender Trend: 3 Jahre) zu

a) SO₂ (Schwefeldioxid)

b) NM-VOCs (leichtflüchtige organische Verbindungen ohne Methan; Darstellung der wichtigsten)

c) Partikel-Emissionen (insb. Feinstaub, ggf. Aufschlüsselung)

d) NO_x (Stickoxide).

3 Die formulierten Anforderungen werden weitgehend erfüllt.

1 Die formulierten Anforderungen werden nur zum geringen Teil erfüllt.

0 Es sind keine Darstellungen und Angaben vorhanden.

A.5.3 Rohstoff- und Materialeinsatz

5 Der Bericht enthält eine Aufschlüsselung der wesentlichen Stoffströme nach Art und Menge. Das Unternehmen stellt seine Materialeffizienz und deren zeitliche Entwicklung dar; erwünscht ist eine Einordnung der Materialkosten in die operativen Gesamtkosten.

Das Unternehmen macht Aussagen zum Einsatz von Recyclingmaterialien oder von nachwachsenden und ökologisch verträglich angebauten Rohstoffen und gibt eine quantitative Einordnung. Besondere ökologische Aspekte eingesetzter Rohstoffe und Materialien werden aufgezeigt.

Das Unternehmen betreffende Rohstoffverknappungen werden dargestellt; über verfolgte Konzepte, die Abhängigkeiten abzubauen und Verfügbarkeiten zu sichern, wird berichtet.

Gefordert sind Zahlenangaben (darzustellender Trend: 3 Jahre) zum

a) Verbrauch von Rohstoffen

- **Metalle / Edelmetalle**
- **Kunststoffe**
- **Sonstiges.**

b) Verbrauch von Hilfs- und Betriebsstoffen

Mengenangaben zumindest differenziert nach folgenden Materialgruppen oder unter Verwendung einer vergleichbaren Unterteilung:

- **Öle / Fette / Schmierstoffe, -mittel**
- **Lösemittel**
- **Farben/Lacke/Beizmedien**
- **Sonstiges**

c) Verbrauch von Vorprodukten und ggf. Einsatzmitteln; sofern wesentlich, explizit Materialeinsatz für Transport- und Produktverpackungen

Mengenangaben zumindest differenziert nach folgenden Materialgruppen oder unter Verwendung einer vergleichbaren Unterteilung:

- **Elektrik/Elektronik**
- **Transport-, Produktverpackungen**
- **Sonstiges.**

3 Die formulierten Anforderungen werden weitgehend erfüllt. Mindestvoraussetzung für drei Punkte ist die Darstellung der wesentlichen Stoffströme.

1 Die formulierten Anforderungen werden nur zum geringen Teil erfüllt.

0 Es sind keine Darstellungen und Angaben vorhanden.

A.5.5 Wassermanagement

5 Im Bericht werden genaue Angaben zu Wasserentnahme und –verbrauch gemacht. Bei besonderer Relevanz werden Konzepte und Maßnahmen zur absoluten Verbrauchsminderung und zur Effizienzsteigerung dargelegt. Eine besondere regionenspezifische Bedeutung des Wasserverbrauchs wird erörtert.

Das Unternehmen stellt zudem die mit seinen Produktionsprozessen einhergehenden wesentlichen Schadstofffrachten der Abwassereinleitungen dar. Dabei wird, sofern relevant, insbesondere auf Emissionen von Schwermetallen, Stickstoff und Phosphor sowie auf den CSB bzw. BSB eingegangen. Bei besonderer Relevanz werden Konzepte und Maßnahmen zur Minderung des Schadstoffeintrags dargelegt.

Gefordert sind Zahlenangaben (darzustellender Trend: 3 Jahre) zu

- a) Wasserverbrauch
- b) Abwassermenge (Produktionsabwässer ggf. differenziert nach Kühlwasser und belastetem Wasser)

c) Schwermetalle (ggf. Aufschlüsselung)

d) organische Bestandteile (CSB und / oder BSB)

- 3 Die formulierten Anforderungen werden weitgehend erfüllt. Mindestvoraussetzung für drei Punkte ist die Differenzierung des Gesamtabfalls nach Gefährlichkeit und in Abfälle zur Beseitigung und zur Verwertung.
- 1 Die formulierten Anforderungen werden nur zum geringen Teil erfüllt.
- 0 Es sind keine Darstellungen und Angaben vorhanden.

A.6.1 Soziale und ökologische Aspekte der Produktentwicklung

- 5 Der Bericht vermittelt, dass das Unternehmen auf eine stetige Verbesserung von Produkten und Dienstleistungen hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeitswirkungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette und des Produktlebenswegs abzielt.

Hierfür wird explizit auf Fragen der an Nachhaltigkeitsanforderungen orientierten Produktentwicklung eingegangen, wesentliche Aspekte werden dabei herausgestellt. Es wird gezeigt, wie Nachhaltigkeitsbelange systematisch in die Produktentwicklung integriert sind und dabei geeignete Instrumente (z. B. ABC- und Cross-Impact-Analysen, Produktbilanzen und Produktlinienanalysen, Ressourcen- und Lebenszykluskostenrechnungen, Ökoeffizienzanalysen und Umweltinformationssysteme) zum Einsatz kommen.

Dargestellte Produktbeispiele sind durch ihre Nachhaltigkeitsrelevanz oder ihren bedeutenden Anteil an der Produktpalette begründet.

Es wird deutlich, dass das Unternehmen eine ambitionierte nachhaltige Produktpolitik verfolgt, z. B. durch Angabe der für an Nachhaltigkeitsanforderungen orientierte Innovationen eingesetzten Investitionen.

Wesentliche Aspekte, die dabei herausgestellt werden, sind (mindestens 4 der genannten 7):

- a) Kriterien für die Auswahl der Rohstoffe, Ausschluss des Einsatzes gesundheits- und umweltgefährdender Rohstoffe**
- b) Reduzierung der umweltrelevanten Emissionen (insbesondere CO₂, Rußpartikel, Lärm, Stickoxide) in der Nutzungsphase bei bestehenden Antriebsformen**
- c) Entwicklung alternativer Antriebsformen (z. B. Hybridauto) und Treibstoffe**
- d) Entwicklung schadstoffarmer Fahrzeuge mit geringem Verbrauch (z. B. Entwicklungsschritte, Stellenwert in der Markenpolitik)**
- e) Entwicklung von Mobilitätsdienstleistungen**
- f) Rücknahmekonzepte für Altfahrzeuge mit Angabe des Wiederverwertungsanteils**

g) Kostentransparenz über den Lebenszyklus.

- 3 Es wird auf Fragen der an Nachhaltigkeitsanforderungen orientierten Produktentwicklung eingegangen. Die Darlegungen beziehen sich aber nur auf einen Teil der Produktentwicklung oder es wird nicht deutlich, ob Nachhaltigkeitsanforderungen für alle Entwicklungen gelten.
- 1 Die formulierten Anforderungen werden nur zum geringen Teil erfüllt, d. h. es gibt eine zufällige Auswahl von Beispielen der Produktentwicklung.
- 0 Es sind keine Darstellungen und Angaben vorhanden.

A.6.2 Ökologische Verträglichkeit der Produkte

- 5 Das Unternehmen stellt dar, in welchem Umfang das Produkt- und Dienstleistungsportfolio umweltverträglich ausgerichtet ist. Betrachtungsrahmen ist der gesamte Lebenszyklus von Produkten und Leistungen, die Erfassung von Stoffdaten in der Lieferkette wird dargestellt.

Eine Auswahl betrachteter Produkte und Dienstleistungen orientiert sich an deren Bedeutung für das Gesamtportfolio.

Es erfolgt, sofern relevant, eine Darstellung des Portfolios hinsichtlich folgender Aspekte:

- a) Energieverbrauch und klimarelevante Emissionen über den gesamten Lebenszyklus³⁵
(CO₂-Ausstoß und/oder Flottenverbrauch)
- b) Schadstoffeintrag und besondere Umweltrisiken über den gesamten Lebenszyklus
- c) Material- und Ressourceneffizienz z. B. bezüglich
- Einsatz von Recyclingmaterialien sowie nachwachsenden und ökologisch verträglich angebauten Rohstoffen
 - Recyclingfähigkeit der Produkte und Rücknahmekonzepte
 - Angebot ressourcenschonender Dienstleistungskonzepte³⁶.
- 3 Über die ökologische Verträglichkeit von Produkten wird berichtet; dabei werden die für die ökologischen Wirkungen wesentlichen Phasen der Wertschöpfungskette und des Produktlebenswegs betrachtet. Die Darlegungen beziehen sich aber nur auf einen Teil der Produkte und Dienstleistungen oder es wird nicht deutlich, welchen quantitativen Anteil des Gesamtportfolios die betrachteten Produkte umfassen.
- 1 Die formulierten Anforderungen werden nur zum geringen Teil erfüllt. Über die ökologische Verträglichkeit von Produkten wird zwar berichtet, jedoch werden dabei für die Produkte wesentliche ökologische Wirkungen nicht erfasst.
- 0 Es sind keine Darstellungen und Angaben vorhanden.

35 im B2B-Bereich auch Produkte, die den Kunden eine energieeffiziente Produktion ermöglichen

36 im B2B-Bereich auch Produkte, die den Kunden eine materialeffiziente Produktion ermöglichen

A.6.3 Verbraucherorientierung und Kundeninformation

5 Sofern relevant stellt das Unternehmen dar, in welchem Umfang das Produkt- und Dienstleistungsportfolio an gesellschaftlichen Bedürfnissen ausgerichtet ist und spezifische Anforderungen von Minderheiten berücksichtigt. Dabei werden ggf. folgende Aspekte einbezogen:

- a) Berücksichtigung von Gesundheits-, Sicherheits- und Jugendschutzaspekten und Orientierung an spezifischen Bedürfnissen von Verbrauchergruppen (z. B. AllergikerInnen, SeniorInnen, Menschen mit Behinderung) **Hierbei geht das Unternehmen auf sowohl aktive als auch passive Sicherheit (auch für Passanten) bei PKW und LKW ein.**
- b) faire Preisgestaltung in Marktbereichen mit eingeschränktem Wettbewerb und eine spezifische Produktausrichtung für einkommensschwache Zielgruppen (Bottom of the Pyramid) zur Ermöglichung einer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Teilhabe
- c) Ermittlung von Kundenwünschen und –ansprüchen, etwa mittels Kundenbefragungen.

Das Unternehmen stellt zudem Politik und Praxis von Kundeninformation und Verbraucherschutz dar. Dabei berichtet es, sofern relevant, über folgende Bereiche:

- d) Einbeziehung von Nachhaltigkeitsinformationen in die Produktwerbung (z. B. Energieverbrauch der Produkte, genutzte Label: Bio, Fair Trade etc.) und Sicherstellung ethischer Standards in der Werbung
- e) Produktinformationen im Hinblick auf das Nutzungsverhalten (z. B. **Betriebskosten über den Lebenszyklus, Risiken in der Nutzung und Entsorgung, CO₂-Angaben und Flottenverbrauch in transparenter und nachvollziehbarer Art und Weise (z. B. je Fahrzeugtyp sowie im Vergleich zur Flotte oder zum Segment)**)
- f) Maßnahmen zum Verbraucherschutz (z. B. faire Werbung, Beschwerdesysteme und Handhabung von Reklamationen, Praxis von Rückrufaktionen)
- g) Betroffenheit im Datenschutz, Umgang mit Kundendaten (Verschlüsselung, Löschung) und etablierte Systeme zur Datensicherheit (Ausschluss der Weitergabe, Schutz vor Diebstahl und Missbrauch).

Bei dargestellten Beispielen wird deren quantitative Bedeutung deutlich.

3 Über Aspekte der Verbraucherorientierung, der Kundeninformation und des Verbraucherschutzes wird berichtet, dabei werden für das Unternehmen zentrale Anforderungen hinreichend ausführlich dargestellt.

1 Die formulierten Anforderungen werden nur zum geringen Teil erfüllt.

0 Es sind keine Darstellungen und Angaben vorhanden.

www.ranking-nachhaltigkeitsberichte.de

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) GmbH, gemeinnützig

Potsdamer Str. 105, D-10785 Berlin

Tel: +49 (0)30 – 884 594-0, Fax: +49 (0)30 – 882 54-39

ranking@ioew.de

<http://www.ioew.de>

future e.V. – verantwortung unternehmen

Am Hof Schultmann 63, D-48163 Münster

Tel: +49 (0)251 – 973 16-34, Fax: +49 (0)251 – 973 16-35

ranking@future-ev.de

<http://www.future-ev.de>