

Merten, Thomas

Branchenkriterien Transport / Logistik / Tourismus

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 Transport / Logistik / Tourismus, in
IÖW/future (Hrsg.): Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung: Kriterien und
Bewertungsmethode im IÖW/future-Ranking; Berlin, Münster, Juni 2009, S. 147-153.

Informationen zum Ranking und Downloads 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>

Transport / Logistik / Tourismus

Überblick über die Branche

Zum Branchencluster „Transport/Logistik/Tourismus“ zählen Unternehmen, die ihre Wertschöpfung hauptsächlich mit der Beförderung von Personen oder Gütern oder der Durchführung weiterer touristischer Dienstleistungen am Urlaubsort erzielen.²³⁴

In Deutschland und international gibt es eine Vielzahl von Organisationen, die Aufgaben zur Vertretung der Brancheninteressen wahrnehmen. Hierzu zählen im Bereich *Straßenverkehr, Speditionen und Postdienstleistungen* auf nationaler Ebene als Wirtschaftsverbände der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DLSV) und der Bundesverband Spedition und Logistik (BSL). International agieren die Verbände FIATA – International Federation of Freight Forwarders Associations, CLECAT – European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customs Services, IRU – International Road Transport Union, Posteurop – European Association of Public Postal Operators und UPU – Universal Postal Union. Im Bereich der *Schifffahrt* sind die internationalen Verbände IMO – International Maritime Organisation, ECSCA – European Community Shipowners' Associations und ESPO – European Seaports Organization zu nennen. Als Interessenvertretung der deutschen Seeschifffahrt fungiert der Verband Deutscher Reeder (VDR), für die Binnenschifffahrt kann der Verband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) genannt werden. Folgende internationale Verbände agieren im Bereich der *Bahnindustrie*: Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), European Rail Infrastructure Managers (EIM), International Union of Railways (UIC) und International Association of Public Transport (UITP). Im Bereich der *Luftfahrt* wird die Branche vom Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) vertreten, international geschieht dies durch die Association of European Airlines (AEA) und die International Air Transport Association (IATA). Bleibt noch die *Tourismusindustrie*, die in Deutschland vom Deutschen Tourismusverband als Dachverband vertreten und von der Deutschen Zentrale für Tourismus international vermarktet wird.

Im Bereich des *gewerblichen Güterkraftverkehrs*²³⁵ (hierin sind nur Transporte per LKW erfasst) erwirtschaften 54.249 Unternehmen²³⁶ mit 621.098 Beschäftigten²³⁷ einen Umsatz von 32,3 Mrd. €²³⁸. Die 13.686 Beschäftigten²³⁹ auf den 3.300 deutschen *Seeschiffen*²⁴⁰ erarbei-

234 Automobilproduzenten zählen ebenso wenig zu dieser Branche wie Produzenten der Transport-, Logistik- und Tourismusinfrastruktur, also beispielsweise Baufirmen oder Flugzeughersteller. Diese Branchen sind den Dienstleistungen im Bereich Transport, Logistik und Tourismus vorgelagert und spielen daher lediglich bei Fragen zur Wertschöpfungsketten eine Rolle. Eine Ausnahme hierbei bilden jedoch Hersteller von Bahninfrastruktur, die oft mit den Anbietern von Eisenbahn-Mobilitätsdienstleistungen identisch sind.

235 Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln; Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg; Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Hamburg; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden und Berechnungen des BGL; zitiert aus: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (2009): Der Gewerbliche Güterkraftverkehr - eine Branche in Zahlen (www.bgl-ev.de/images/daten/brancheninfo.pdf, letzter Zugriff 03.07.2009).

236 Stand 01.01.2009

237 Stand November 2007

238 Bezogen auf 2006

239 Quelle: See-Berufsgenossenschaft, Hamburg, Stand: 31.12.2007, zitiert nach Verband Deutscher Reeder (Hrsg., 2008): Daten der deutschen Seeschifffahrt - Ausgabe 2008 (www.vdr-online.de/files/images/VDR_Broschuere_2008.pdf, letzter Zugriff 03.07.2009)

240 Quelle: BSH und VDR, zitiert nach Verband Deutscher Reeder (Hrsg., 2008): Daten der deutschen Seeschifffahrt - Ausgabe 2008, a.a.O.

ten einen Umsatz von 20,3 Mrd. €²⁴¹. Die deutsche Binnenschifffahrt beschäftigt 15.762 Menschen in 1.280 Unternehmen bei einem Umsatz von 1,4 Mrd. €²⁴². Für den deutschen Schienenverkehr liegen keine spezifischen Angaben vor. Bei deutschen *Fluggesellschaften* arbeiten ca. 120.000 Menschen.²⁴³ Hier ist eine deutliche Tendenz zur Konzentration durch Fusionen / Übernahmen und die Bildung von Allianzen zu beobachten. Die Tourismusindustrie schließlich gibt in Deutschland 2,8 Mio. Menschen Arbeit und macht dabei einen Umsatz von 150 Mrd. Euro²⁴⁴ – wobei hier von einer Querschnittsbranche die Rede ist und daher möglicherweise Wertschöpfungsprozesse aus Bahn- und Luftverkehrsdienstleistungen einfließen.

Nachhaltigkeitsherausforderungen der Branche

Die Wertschöpfungskette im vorliegenden Branchencluster ist geprägt durch die Bereitstellung und Nutzung diverser Infrastrukturen zur Beförderung von Personen und Gütern und dem Anbieten von touristischen Dienstleistungen. Hierzu zählen die Verkehrswege für die verschiedenen Verkehrsträger sowie die mit dem Tourismus verbundenen Baumaßnahmen, z. B. für Hotelanlagen und Skigebiete. Als Nutzer der Infrastrukturen fällt deren Erstellung und Instandhaltung für die Unternehmen des hier betrachteten Clusters in den Bereich der Lieferketten-Verantwortung.

Der Klimawandel prägt aufgrund der Nutzung fossiler Energieträger und Strom für den Transport von Gütern und Personen sehr stark die Diskussion um eine nachhaltige Entwicklung der Branche. So werden etwa 20 % der Kohlenstoffdioxid-Emissionen in Deutschland vom Verkehrssektor (inkl. privatem Verkehr) ausgestoßen. Im Gegensatz zu Industrie, Haushalten und Energiewirtschaft konnte der Verkehrssektor – auch wegen des Anstiegs der gesamten Verkehrsleistung in den letzten Jahren – die Emissionen nicht verringern²⁴⁵. Für die EU sehen die Zahlen ähnlich aus. Hier sind die verkehrsinduzierten CO₂-Emissionen zwischen 1990 und 2006 um 35 % gestiegen, und zwar von 21 % auf 28 % der Gesamtemissionen, während die Emissionen der restlichen Sektoren um 3 % zurückgingen. Das stärkste Emissionswachstum erzielten die Luft- und die Schifffahrt mit Steigerungen von 99 % bzw. 59 %. Die verkehrsbedingten Klimagasemissionen werden sich zukünftig durch weiter zunehmende Verkehrsströme (150 % Zunahme bei den Personen-, 200 % Zunahme bei den Warentransporten nach Prognose des WBCSD²⁴⁶) verschärfen. Weitere wichtige Diskussionlinien verlaufen je nach Einzelbranche entlang unterschiedlicher Fragestellungen. So hat sich das Transportgewerbe beispielsweise mit den Problematiken von Lärm- und Abgasemissionen und auch des Flächenverbrauchs auseinanderzusetzen, während der Tourismus sich den Fragen nach den ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen des Fremdenverkehrs in den Zielgebieten zu stellen hat.

Dem gegenüber stehen positive Auswirkungen von Transport und Tourismus. So können

241 2007, Quelle: Deutsche Bundesbank, zitiert nach Verband Deutscher Reeder (Hrsg., 2008): Daten der deutschen Seeschifffahrt - Ausgabe 2008, a .a. O.

242 Jeweils für 2005. Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, zitiert nach Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) (Hrsg., 2009): Statistik der Binnenschifffahrt. (www.binnenschiff.de/downloads/statistik_der_binnenschifffahrt.pdf, letzter Zugriff 03.07.2009).

243 Quelle: http://www.bdfaero.de/der_bdf/kurzportrait.php.

244 Zahlen für 2007, Quellen: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung, zitiert nach: Deutscher Tourismusverband (Hrsg., 2008): Tourismus in Deutschland 2007. (www.deutscher-tourismusverband.de/content/files/zdf%202007.pdf, letzter Zugriff 03.07.2009).

245 Helmut Nuhn, Markus Hesse: Verkehrsgeographie. Schöningh, Paderborn [u. a.] 2006, S. 312.

246 World Business Council for Sustainable Development.

durch den Tourismus auch ein kultureller Austausch und eine kulturelle Bereicherung für Zielländer und Gäste stattfinden, zumal für manche strukturschwache Gegenden Tourismus eine der wenigen Wertschöpfungsquellen darstellt. Weitgehend unbestritten ist zudem die Notwendigkeit einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur für jede ökonomische Entwicklung, da ohne sie die Menschen weder einen Zugang zu Arbeit noch zu Märkten haben: Dies gilt besonders für den ÖPNV, der sicherer, effizienter und umweltfreundlicher als Individualverkehr ist und zudem sozial inkludierend wirkt für alle, die sich kein Auto leisten können oder wollen.

Die Nachhaltigkeitsherausforderungen der Dienstleistungen der Branche im Einzelnen hängen in erster Linie mit der Haupttätigkeit, dem Transport von Personen und Gütern, zusammen. Neben dem bereits erwähnten Beitrag zum Klimawandel schädigen diese Aktivitäten Menschen, Tiere und Pflanzen durch die Emission von Feinstäuben und Lärm. Unfälle können zur Freisetzung umweltschädigender Stoffe führen, aber auch der normale Betrieb kann mit der Freisetzung von Öl und Chemikalien einhergehen. Der Betrieb der Überseeschiffe ist mit Abfällen verbunden, die im Meer entsorgt werden.

Aufgrund steigender Energiepreise steigen auch die Anforderungen an die Unternehmen bzgl. der Ressourceneffizienz und der Auswahl der Antriebsarten und –stoffe. Bei der Suche nach alternativen Antriebsarten werden aktuell jedoch auch unerwünschte Effekte z. B. beim Anbau von Biosprit (Flächenkonkurrenz zu Nahrungspflanzen, negative Klimabilanz) diskutiert.

Die Bereitstellung und Abnutzung der Transportinfrastruktur wie im Fall von Straßen, Bahntrassen, Flussbegradigungen und –vertiefungen sowie Hafenanlagen führen zu Umweltschädigungen wie z. B. Flächenverbrauch sowie zur Zerschneidung und Zerstörung von Lebensräumen. Durch das Ein- und Ablassen von Ballastwasser bei Schiffen ist der Artenschutz betroffen, da hierdurch fremde Lebewesen in Ökosysteme eingebracht werden.

Die Gewährleistung von Arbeitssicherheit ist eine besondere Herausforderung beispielsweise beim Abwracken von Schiffen, das mit gefährlicher Arbeit und entsprechend vielen Unfällen verbunden ist. Widersprüche zwischen Geschwindigkeitsregelungen und Fahrzeitenbegrenzungen einerseits und den terminlichen Anforderungen an das Fahrpersonal (vor allem bei LKW) andererseits führen zu hohen Arbeitsbelastungen und gleichzeitig hohen Risiken im Fahrbetrieb.

Entwicklungen wie Deregulierung, Outsourcing und enormer Preiswettbewerb, die die betrachteten Teilbranchen in unterschiedlich starkem Maße betreffen, sorgen für dennoch vergleichbar prekäre Arbeitsverhältnisse für die Beschäftigten des Postsektors und bei Billigfliegern sowie für das Bodenpersonal der Fluggesellschaften.

Gesellschaftliche Diskussionen, die für die Unternehmen z. T. Unsicherheit in die Planung der zukünftigen Strategien bringen und daher frühzeitig erkannt und bewertet werden müssen, drehen sich um Themen wie den Flughafenausbau und Nachtflugverbote, Angst vor terroristischen Anschlägen und Piratenangriffen sowie den entstehenden Schädigungen, Privatisierungen (z. B. der Bahn) oder die Kerosinsteuer und CO₂-Zertifikate.

Aufgrund der teilweise problematischen Auswirkungen in den Zielgebieten ergeben sich für Tourismus-Unternehmen besondere Herausforderungen. Die Auswirkungen betreffen u. a.

- Störung der gesellschaftlichen Kohäsion oder gar des sozialen Friedens z. B. durch Korruption bei der Vergabe von Baugenehmigungen und allgemein durch starke Ungleichverteilung des touristischen Profits sowohl innerhalb des Ziellands als auch zwischen Zielland und ausländischem Investor
- Schlechte bis ausbeuterische Bezahlung und Arbeitsbedingungen der einheimischen Angestellten im Tourismusgewerbe, Kinderarbeit
- Unerwünschte gesellschaftliche Auswirkungen, die mit Urlauberverhalten zusammenhängen (z. B. Sextourismus, exzessiver Alkoholkonsum, Missachtung von Sitten und religiösen Gefühlen der Einheimischen)
- Bebauung ökologisch sensibler Gebiete, meist an Küsten, einhergehend mit der Gefahr optischer Vereinnahmung und dadurch auch touristischer Entwertung dieser Gebiete
- Energie- und Ressourcenverbräuche und Emissionen bei der Herstellung und Instandhaltung und beim Betrieb touristischer Infrastruktur (z. B. einschließlich Wasserknappheit für die einheimische Bevölkerung in Trockengebieten durch hohe Wasserentnahmen für die Hotellerie bis hin zum Absenken des Grundwasserspiegels mit schädlichen Folgen für Ökosysteme und Landwirtschaft)

Folgende Lösungsangebote für die Bereiche Transport und Logistik werden derzeit innerhalb der Branche thematisiert:

- Steigerung der Prozesseffizienz (Vermeidung von Leerfahrten, Optimierung der Routenplanung, Steigerung der Auslastung)
- Fahrerschulungen und Simulationen zur Verminderung von Unfällen und Steigerung von Effizienz
- Implementation von Umweltmanagementsystemen, z. B. bei Speditionen
- Technische Innovationen in den eingesetzten Fahrzeugen wie z. B. Auswahl von Fahrzeugen mit erhöhter Transporteffizienz und Auswahl alternativer Energieträger (z. B. Biokraftstoffe der zweiten und dritten Generation), Einbau von Verbundstoff-Bremssohlen in Güterzügen zur Lärmreduktion im Schienenverkehr; Einsatz neuerer und damit leiserer Flugzeuge

Im Bereich Touristik existieren Lösungsvorschlägen eher auf der Ebene einzelner Anbieter, z. B. Anbieter von ökologisch und sozial verträglicheren Reisen. Branchenweite Lösungsansätze konnten nicht eruiert werden.

Was allgemein den Umgang des Branchenclusters mit Nachhaltigkeitsherausforderungen betrifft, ist festzuhalten, dass zwischen den einzelnen Transportmodi (Luft, Schiene, Wasser, Straße) eine starke Konkurrenz nicht nur um Fracht und Passagiere, sondern auch um das Image in der Öffentlichkeit herrscht. So wird in den jeweiligen Branchenverlautbarungen nicht nur der eigene Transportmodus als besonders nachhaltig, sondern werden auch die jeweils anderen als mit gravierenden Nachteilen behaftet dargestellt. Dies mündet auch in konträre politische Forderungen: So verlangt beispielsweise die Bahnindustrie, die Steuerbefreiung für Kerosin und Flugtickets abzuschaffen und insgesamt die vom Verkehr verursachten externen Kosten nach dem Verursacherprinzip zu internalisieren, was diesen Darstellun-

gen zufolge vor allem Kosten wären, die von Luftfahrt und Straßenverkehr verursacht werden.

Die internationalen Schienenverkehrsverbände veröffentlichen (teilweise gemeinsame) Chartas, Erklärungen und Positionspapiere zu verschiedenen Nachhaltigkeitsthemen. Die Auseinandersetzung der Luftfahrtindustrie mit Nachhaltigkeitsherausforderungen erscheint dagegen lückenhafter und defensiver, die Stellungnahmen wie auch die größeren Publikationen der IATA greifen Probleme eher punktuell auf, positionieren sich beispielsweise klar gegen eine verschärfte Einbindung der Luftfahrt in das europäische Emissionshandelsystem und haben eher Rechtfertigungs- als Aufklärungscharakter. Umweltthemen wiederum werden von NGOs aufgegriffen. Normen, die auch Nachhaltigkeitsfragen (z. B. Lärmemissionen) berühren, werden offenbar weniger aus der Branche selbst heraus gesetzt, sondern eher durch die International Civil Aviation Organization (ICAO), einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Auch die Stellungnahmen der Schifffahrtsindustrie erscheinen eher selektiv und nicht umfassend. So überlassen die Branchenverbände Stellungnahmen zu sozialen Fragestellungen wie z. B. Arbeitsbedingungen den Gewerkschaften, der IMO (International Maritime Organization, einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen) und der European Maritime Safety Agency (EMSA), aber auch ökologische Fragestellungen werden in den (gesichteten) Publikationen der Branche nicht umfassend und systematisch beleuchtet. Ähnliches lässt sich vom Umgang der Straßentransportbranche mit Herausforderungen sagen. Lediglich mit dem Thema der Straßenverkehrssicherheit findet von Seiten der Branchenvertreter eine wirkliche Auseinandersetzung statt. Publikationen zu Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen enthalten zwar viele Initiativen und Einzelbeispiele für nachhaltiges Handeln, diese werden jedoch nicht systematisch mit den Herausforderungen und den negativen Auswirkungen des Straßentransports in Zusammenhang gebracht. Wenn es um konkrete politische Vorhaben aus Berlin oder Brüssel geht, die die Branche betreffen, wie etwa die Erhöhung der LKW-Maut oder die Einführung des Verursacherprinzips, sind die entsprechenden Branchenverlautbarungen von einer klaren und teils polemischen Abwehrhaltung gekennzeichnet.

Der Deutsche Tourismusverband bekennt sich im Positionspapier (2008) zu einer nachhaltig zukunftsverträglichen Entwicklung des Tourismus in Deutschland. Dabei spielen auch Zielvorstellungen des Tourismus zum Klimaschutz eine herausragende Rolle. Die ökonomischen, ökologischen und sozialen Entwicklungsziele sind gleichrangig und stehen in enger Beziehung zueinander. Die Interessen der Gäste sind jederzeit aktuell in die Zielsetzungen einzubinden. Der DTV stellt in diesem Positionspapier Forderungen an Politik, Wirtschaft und Verwaltung, wie die Grundlagen für Tourismus erhalten und Belastungen durch Tourismus begrenzt werden können. Er fordert alle Beteiligten zur Gestaltung von Angeboten für einen nachhaltigen Tourismus auf. Diese Darstellung und Forderung bezieht sich allerdings auf Tourismus in Deutschland und nicht auf von deutschen Unternehmen vermarkteten Tourismus.

Branchenspezifische Kriterien

A.5.2 Schadstoffemissionen in die Luft und Lärmemissionen

5 Das Unternehmen erläutert die mit **der Erbringung seiner Dienstleistungen (Transport von Personen und Gütern)** 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) **NO_x (Stickoxide)**
- c) **CO (Kohlenmonoxid)**
- d) **NM-VOCs (leichtflüchtige organische Verbindungen ohne Methan; Darstellung der wichtigsten)**
- e) **Partikel-Emissionen (insb. Feinstaub, ggf. Aufschlüsselung).**

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.5.5 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. **Touristikunternehmen erläutern ergänzend den Wasserverbrauch und Wasserkonzepte auch in Zielländern.**

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).

- 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.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.

Wesentliche Produkte von Transport-, Logistik- und Touristikunternehmen sind Transportdienstleistungen. Die eigenen ökologischen Wirkungen durch die Erbringung dieser Dienstleistungen (Kraftstoffverbrauch, Emissionen etc.) werden unter A.5 Ökologische Aspekte der Produktion erfasst. An dieser Stelle werden als Ökologische Verträglichkeit der Produkte Produkt- und Dienstleistungsangebote an Kunden berücksichtigt (umweltverträgliche Reisen, umweltverträgliche Logistikangebote).

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 ***in der Gebrauchsphase***
 - b) Schadstoffeintrag und besondere Umweltrisiken (***z.B. Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter***)
 - c) Material- und Ressourceneffizienz z. B. bezüglich
 - Einsatz von Recyclingmaterialien sowie nachwachsenden und ökologisch verträglich angebauten Rohstoffen
 - Recyclingfähigkeit der Produkte und Rücknahmekonzepte
 - Angebot ressourcenschonender Dienstleistungskonzepte.
- 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.

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>