

Hüter der Schatzkammer

Wer wirklich nachhaltig wirtschaften will, muss auch die Rohstoffbilanz im Auge haben

Susanne Bergius

Zerstörte Umwelt, sinkender Lebensstandard: So sieht die Zukunft der Welt aus, wenn sich nicht bald politische, branchen- und länderübergreifende Lösungen finden. Dies ist das Fazit des aktuellen Umweltausblicks der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) bis 2050. Von unermesslichem Wert seien die Dienste, die Biodiversität und Ökosysteme für Mensch und Umwelt liefern – doch sie würden kaum beachtet.

Die externen Kosten, von Umweltschäden verursacht, sind in elf Schlüs-

selindustrien von 2002 bis 2010 um die Hälfte auf 846 Mrd. Dollar gestiegen, berechnete kürzlich das Beratungsunternehmen KPMG. Müssen Unternehmen die Umweltkosten ihrer Produktion zahlen, würden sie im Schnitt 41 Prozent ihres Gewinns verlieren. „Ohne eine funktionierende Umwelt gibt es keine nachhaltige Wirtschaft und keine Wohlfahrtsgestaltung für alle Menschen auf der Erde“, warnt Friedrich Schmidt-Bleek, Präsident des Faktor-10-Instituts in Frankreich. Misslinge es, jedes Produkt ressourcenschonender und damit nachhaltiger zu gestalten, seien andere Anstrengungen für mehr Nachhaltigkeit überflüssig.

Naturmaterial pro Kilometer – viel mehr als es Kohlenstoffdioxid-Emissionen verursache. „Um nur etwas CO₂-Masse einzusparen, verdoppelt das gefeierte Hybridauto von Toyota im Motorenbereich den ökologischen Rucksack, weil es zwei statt einen Motor benötigt“, kritisiert der Wissenschaftler. Das sei ökologischer Unfug.

Vier Erden wären nötig

Ähnliches gelte auch für andere Branchen. Schmidt-Bleek ruft daher zum Umdenken auf – weg vom einseitigen Klimaschutzfokus: „Wenn es gelänge, die Wirtschaft mit zehn Prozent des heutigen Ressourcenverbrauchs zu gestalten, könnten wir die Hälfte der Energie einsparen.“ Die Bedeutung dessen wächst angesichts des Heißhunger auf Konsumgüter in den Schwellenländern und der rasant wachsenden Weltbevölkerung.

„Würde der westeuropäische Konsumstil auf die Welt übertragen, bräuchten wir die natürlichen Ressourcen von zwei bis vier Erden, bei dem der USA mehr als vier“, sagt Michael Kuhndt, Leiter des Centre on Sustainable Consumption and Production (CSCP) des UN-Umweltprogramms Unep und des Wuppertal Instituts. Ein „Vier-Erden-Konsumstil“ bedeute einen Rohstoffverbrauch von 55 Tonnen pro Jahr. „Er müsste bis zum Jahr 2025 auf acht Tonnen sinken, damit die Regenerationsfähigkeit der Erde erhalten bleibt.“

Verbrauchten sie weniger, könnten die meisten Unternehmen ihre Betriebskosten um fünf bis zehn Prozent senken, in ressourcenintensiven Branchen sogar um 15 Prozent, haben Praktiker und Forscher nachgewiesen. Doch nur ein Viertel der rund 21 Millionen klein- und mittelständischen Unternehmen habe eine Strategie für mehr Ressourceneffizienz, ergab eine aktuelle EU-Umfrage.

„Doch Effizienz allein ist nicht genug“, sagt der Nachhaltigkeitsexperte, „denn Effizienzgewinne sind in der Vergangenheit durch Mehrverbrauch aufgefressen worden. Es bedarf auch beträchtlicher Änderungen des Verbraucherverhaltens und der Lebensstile.“ Firmen und Anbieter von Gütesiegeln müssten beim Produktdesign den gesamten Lebenszyklus von Produkten und Dienstleistungen beachten. Rohstofflieferanten, Verarbeiter, Hersteller, Einzelhandel und Verbraucherexperten müssten kooperieren.

Beispiel Mobilität: Zurzeit legen Europäer 17 900 Kilometer pro Jahr

Da die Produktivität von Ressourcen messbar sei, sollte die Nachhaltigkeit der Wirtschaft darüber definiert werden, fordert der Professor. Dann erübrige sich die größtenteils unmögliche Berechnung externer Effekte. Plastisch verdeutlicht er das am Beispiel Auto: Ein Kilo Auto entsteht aus 50 Kilo Material. Angesichts dieser Dimension relativiert sich das Ziel der Branche, vor allem den CO₂-Ausstoß zu senken.

Der Energiesparfokus sei kontraproduktiv, denn nur ein Faktor werde optimiert, egal was es ökologisch bedeute, erklärt Schmidt-Bleek. Ein Fahrzeug verbräuche über seinen Lebenszyklus im Schnitt 450 Gramm

mit Auto, Flugzeug, Bahn oder Nahverkehr zurück – sie verbrauchen 1,44 Kilogramm Ressourcen pro Kilometer. „In Zukunft braucht es intelligentere Gefährte und Mobilitätssysteme, eine bessere Nutzung und Auslastung von Fahrzeugen und Infrastrukturen sowie eine praktisch autofreie Gesellschaft, in der man nicht ständig in Bewegung sein muss“, sagt Kuhndt. Ähnliche Innovationen seien auch für Ernährung, Kleidung und alle Ge- und Verbrauchsgüter erforderlich. Dafür benötige man neue, dienstleistungsorientierte Geschäftsmodelle sowie veränderte Infrastrukturen, die nachhaltige Lebensweisen fördern.

Aktuell versuchen noch viele Unternehmen, ihre Geschäftsmodelle im Rahmen ihres Systems zu optimieren und widmen sich ökologisch und sozial verantwortlichen Zuliefererketten, so der CSCP-Leiter. Stattdessen sollten sie sich fragen: Wie beeinflussen wir Lebensstile? Wie können wir sie ressourceneffizient gestalten? Noch ist unklar, wie das im Einzelnen konkret aussehen kann.

Kuhndt hat gewisse Vorstellungen einer sogenannten „One Planet Economy“. So könnten sich Fahrzeughersteller zu Carsharing-Unternehmen wandeln, die Dienstleistungen inklusive Versicherung verkaufen – hier sei noch keiner richtig eingestiegen. Erste Ansätze gibt es jedoch schon bei BMW: Rund 800 Carsharing-Pkws fahren in München, Berlin und Düsseldorf, der Fuhrpark wird aktuell erweitert, um die steigende Nachfrage abzudecken. Seit Ende März besteht zudem eine Kooperation mit einer Mitfahrzentrale: „DriveNow“ will in europäischen und Überseemetropolen bis 2020 eine Million Mitglieder weltweit binden. Umsatzziele gibt es vorerst nicht.

Außerdem kann Auto- auch mit Haustechnik verknüpft werden. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Kooperation von Volkswagen und dem Ökostromerzeuger Lichtblick, die „Zuhausekraftwerke“ errichten. Das sind über IT-Systeme und Mobilfunk gesteuerte Mini-Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen. 450 sind mittlerweile schon in Betrieb. „Lichtblick will mittelfristig pro Jahr mehrere Tausend dezentrale Blockheizkraftwerke installieren und langfristig 100 000 mit einer Leistung von zwei Gigawatt im Massenmarkt etablieren“, so ein Firmensprecher. Sie würden so viel Strom liefern wie zwei Kernkraftwerke.

„Effizienzgewinne sind in der Vergangenheit durch Mehrverbrauch aufgefressen worden“

MICHAEL KUHNDDT,
Leiter CSCP und Wuppertal Institut