

16. März 2007
RF 70301my

Unternehmerische Verantwortung in Zeiten der Globalisierung

Franz Fehrenbach,
Vorsitzender der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH,
anlässlich der Verleihung der bayrischen Staatsmedaille
am 16. März 2007 in München

(Es gilt das gesprochene Wort)

Robert Bosch GmbH
Postfach 10 60 50
70049 Stuttgart

Corporate Communications
E-Mail
Ludger.Meyer@bosch.com
Telefon: +49 711 811-38083
Telefax: +49 711 811-7612

Leitung: Uta-Micaela Dürig
Presse-Forum:
www.bosch-presse.de

Für einen Festvortrag zur unternehmerischen Verantwortung,
sehr geehrte Damen und Herren ...

... ist die Lage möglicherweise zu ernst. Abschmelzende Polkappen, steigender Meeresspiegel, längere Hitzeperioden und eine zunehmende Zahl von Wirbelstürmen – die Voraussagen auch der seriösesten Studien für das 21. Jahrhundert lassen eine unumkehrbare Veränderung des Weltklimas befürchten. Noch stehen wir am Beginn dieses Jahrhunderts, noch können wir etwas für unseren blauen Planeten tun. Und auch die kleinsten lokalen Schritte, die Umwelt und Ressourcen schonen helfen, können in der Summe global Wirkung zeigen. Deshalb verdienen diese Schritte jede Anerkennung. So finde ich es gut, dass die bayrische Staatsmedaille Arbeiten vor Ort ebenso auszeichnet wie weit über die Grenzen des Freistaats bekannte Leistungen. Und ich freue mich, dazu heute einen Festvortrag halten zu dürfen – nicht obwohl, sondern gerade weil die Szenarien so dramatisch sind.

Was aber können große Industrieunternehmen leisten? Wo liegt ihre Verantwortung in Zeiten der Globalisierung? Dieser Frage, das macht schon mein Vortragstitel deutlich, werde ich zu diesem festlichen Anlass keineswegs ausweichen, und aus naheliegenden Gründen werde ich meine Antworten am Beispiel der Bosch-Gruppe geben – also nicht für die Industrie generell, dazu habe ich auch gar kein Mandat. In unserem Unternehmen verstehen wir die Globalisierung nicht nur ökonomisch, vielmehr auch ökologisch. Einerseits schaffen wir alle Voraussetzungen, um an der wirtschaftlichen Dynamik in Schwellenländern wie Indien und China teilzuhaben. Andererseits arbeiten wir an technischen Lösungen, die in dieser Dynamik Umwelt und Res-

sourcen schonen helfen – also eine nachhaltige Entwicklung ermöglichen.

Die Emissionsnormen für den Straßenverkehr, um ein erstes Beispiel zu nennen, müssen und werden auch in Fernost sehr rasch die notwendigen Standards erreichen – und darauf muss und wird ein internationaler und vor allem innovativer Automobilzulieferer wie Bosch Antworten geben. Die so verstandene „ökologische Globalisierung“ schadet nicht, sie nützt unserem Geschäft – und letztlich auch der Sicherung unseres Unternehmens, weil sie uns technologisch herausfordert.

Schon unser Firmengründer Robert Bosch hat stets einen Ausgleich zwischen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Interessen angestrebt. Längst ergänzen wir diese Balance um die ökologische Verantwortung – erkennbar auch daran, dass alle unsere zwölf Werke im Freistaat dem bayrischen Umweltpakt beitreten. Ob hierzulande oder rund um den Globus, der Umweltschutz liegt in unserem ureigenen Interesse. Sagen wir es grundsätzlich: Auf die Dauer kann ein Unternehmen nur stabil bleiben, wenn es die zunehmende Instabilität der Welt abzuwenden hilft. Dies werde ich am Beispiel von Klimawandel und Klimaschutz verdeutlichen.

Die Klima-Debatte: Unklare Meinungen über eine klare Sache

Die Sache selbst scheint klar zu sein. Um nur zwei wesentliche aktuelle Quellen zu zitieren:

- Der Weltklimabericht der Vereinten Nationen prognostiziert einen Temperaturanstieg um bis zu 6,4 Grad und die Erhöhung des Meeresspiegels um bis zu 59 Zentimetern bis Ende des Jahrhunderts. Ob die Prognosen exakt so eintreffen, ist für unsere Sache unerheblich. Wichtiger ist: Der Bericht

stellt die Verantwortung des Menschen für die Erderwärmung deutlich heraus.

- Der frühere Chefökonom der Weltbank, Nicholas Stern, sieht in einer Studie für die britische Regierung den Einbruch der weltweiten Wirtschaftsleistung um bis zu 20 Prozent aufgrund des Klimawandels voraus – wenn wir so weitermachen wie bisher. Demgegenüber seien für wirksamen Klimaschutz Ausgaben in Höhe von einem Prozent des globalen Bruttoinlandsprodukts nötig.

Wo aber den Hebel ansetzen? Angesichts dieser Frage ist die Sache schon nicht mehr ganz so klar. Gewiss – es gibt das Kyoto-Protokoll. Darin haben sich die Industrieländer verpflichtet, ihren Kohlendioxid-Ausstoß bis 2012 um durchschnittlich fünf Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Die Internationale Energie-Agentur jedoch erwartet eine deutliche Verfehlung dieses Ziels. Und Industrieländer wie die USA sind bei „Kyoto“ nicht dabei, Schwellenländer wie China haben zwar unterzeichnet, ohne sich aber verpflichten zu lassen. Dies hat zu viel Häme in Europa geführt – etwas selbstgerecht, wenn man nur bedenkt, dass Deutschland die Latte 2012 zwar voraussichtlich nur knapp reißen wird, viele andere europäische Länder aber umso klarer. Vor diesem Hintergrund begrüße ich es zwar, dass sich der EU-Gipfel vor einer Woche unter der deutschen Ratspräsidentschaft auf noch anspruchsvollere Ziele für das Jahr 2020 geeinigt hat – die Schwerstarbeit aber liegt in der jeweils nationalen Umsetzung.

Richtig ist allerdings auch: Das Weltklima lässt sich nicht in Europa allein retten, geschweige denn in Deutschland. Zwar können wir die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Klimaschutzes in unserem Land demonstrieren. In diesem Sinne

dürfen wir auch die Vorreiterrolle Deutschlands und Europas bekräftigen. Aber wir müssen das eine tun und das andere nicht lassen – also hierzulande ansetzen, zugleich aber die Ansätze in anderen Weltregionen unterstützen. Ausdrücklich ist zu begrüßen, was der „Economist“ kürzlich „The greening of America“ genannt hat. Vor allem aber ist der Klimaschutz ohne den Beitrag der asiatischen Schwellenländer Illusion. Auf sie entfallen bis 2030 drei Viertel vom globalen Anstieg der Kohlendioxid-Konzentration. China allein kommt auf 39 Prozent. Dort geht jede Woche ein neues Kohlekraftwerk ans Netz. Und noch vor 2010 wird China die USA als weltgrößter Treibhausgas-Produzent ablösen. Mit beiden Ländern wirksame Allianzen zu schließen, ist zugegeben die schwierigste, aber auch die dringlichste Aufgabe der europäischen Klimapolitik.

Innerhalb Europas hat es seit Jahresbeginn den Anschein, als ließe sich der Klimaschutz vor allem über die Auspuffrohre realisieren. Auch diese Debatte, ausgelöst durch die Auseinandersetzung der Brüsseler Kommission über den Kohlendioxid-Ausstoß der europäischen Neuwagen-Flotte, wird zu eng geführt. Und auch dazu nutze ich mit voller Absicht die Perspektive von Bosch – eines breit aufgestellten Technologie- und Dienstleistungsunternehmens, das Automobilzulieferer sowie Hersteller von Industrietechnik, Gebrauchsgütern und Gebäudetechnik ist. In allen unseren Bereichen können wir dem Klimawandel begegnen – wie schon der Blick auf die Verursacher zeigt. Der Personenwagen-Verkehr erzeugt in Deutschland zwölf Prozent der Kohlendioxid-Emissionen, der übrige Verkehr sieben Prozent. Die privaten Haushalte kommen auf 13, Industrie, Gewerbe und Handel auf 25 und die Energieerzeuger auf 43 Prozent. Schon diese Zahlen belegen: Genauso wenig, wie sich der Klimaschutz auf Europa reduzieren lässt, darf er sich

aufs Auto fixieren. Zumal im Straßenverkehr jede eingesparte Tonne Kohlendioxid etwa zehnmal so viel kostet wie in der Energieerzeugung. Allerdings tut sich in der Kraftfahrzeugtechnik viel, auch mit Unterstützung von Bosch. Aber wiederum gilt der kluge Grundsatz, das eine zu tun und das andere nicht zu lassen – vor allem, wenn dort die Menge der eingesparten Treibhausgase mit jedem eingesetzten Euro noch größer ist.

Dennoch reduzieren sich Umweltdebatten, jenseits komplizierter Kausalketten, hier in Deutschland häufig nur auf einen Verursacher – nicht selten gerade auf das Auto. Vielleicht sind wir Deutschen aus verschiedenen Gründen positiv wie negativ auf dieses Produkt fixiert. Doch wissen wir auch, dass die Automobilbranche mit ihrer großen Zahl von Beschäftigten eine Schlüsselindustrie in unserem Land ist. Und gerade weil diese Industrie mit ihren Innovationen so erfolgreich auf dem Weltmarkt ist, wird sie kritisiert, wenn es einmal nicht so zu laufen scheint – ich betone „scheint“.

Dazu nur ein Beispiel: In diesen Wochen wird der deutschen Automobilindustrie etwa die besondere Sparsamkeit japanischer Hybridautos vorgehalten – sie selbst habe diese Entwicklung „verschlafen“. Dabei lohnt sich, wie so oft, eine differenzierte Sicht: Der Hybridantrieb ist vor allem im Stadtverkehr sinnvoll, auf langen Strecken dagegen ist der in Deutschland hoch entwickelte und weit verbreitete Diesel deutlich sparsamer. Und in der Kritik wird häufig übersehen, dass die deutsche Automobilindustrie seit 1990 den Kohlendioxidausstoß ihrer Neufahrzeuge um 25 Prozent reduziert hat. In der Öffentlichkeit hierzulande aber ist vor allem von der Energieeffizienz importierter Autos die Rede. Als hätten die deutschen Fahrzeuge gerade in dieser Disziplin, gemessen im Kraftstoffverbrauch und

damit auch im Kohlendioxidausstoß pro Kilogramm Transportleistung, keinen Vorsprung. Tatsächlich aber haben sie diesen Vorsprung – ein Faktum, das Anerkennung verdient. Und im Land von Rudolf Diesel kann ich nur sagen: Mehr Selbstbewusstsein, bitte!

Der Klimaschutz: Verantwortung technisch verstanden

So irrational zuweilen die Debatte über die möglichen Verursacher des Klimawandels hierzulande verläuft, aus ihrer Betrachtung lassen sich dennoch zwei wesentliche Einsichten herausfiltern:

- Erstens muss der Klimaschutz auch, aber nicht nur in Europa stattfinden.
- Zweitens muss er auch, aber nicht nur am Auto ansetzen.

Das eine wie das andere entspricht der Internationalität wie auch der Vielseitigkeit der Bosch-Gruppe. Gerade mit unserer weit reichenden technologischen Kompetenz wollen wir die drängenden Herausforderungen der Welt mit lösen helfen. Im vergangenen Jahr sind aus unserer Forschung und Entwicklung mehr als 3 000 Patenterstanmeldungen hervorgegangen – im Schnitt 14 pro Arbeitstag. Davon haben nahezu 40 Prozent auf die Umwelt- und Ressourcenschonung gezielt. Grundsätzlich muss die Industrie ihrer ökologischen Verantwortung vor allem technisch gerecht werden. Umweltschutz braucht, richtig verstanden, nicht weniger, sondern mehr Technik. Auf Innovationen kommt es an – eben nicht nur gegenüber dem verschärften Wettbewerbsdruck der ökonomischen Globalisierung. Innovationen sind die Schlüsselantwort – auch und gerade angesichts der ökologischen Globalisierung, der in aller Welt mit zunehmender Schärfe erkannten Notwendigkeit, Umwelt und Ressourcen zu schonen. Darin liegt für Unternehmen wie Bosch –

darin liegt für alle Unternehmen, kleine wie große, eine nachhaltige Chance.

Was aber leisten wir konkret? Darauf kann ich hier nur mit einigen Beispielen eingehen. Und auch wenn ich die Notwendigkeit einer Gesamtschau aller Verbraucher und Emissionsquellen betont habe, in der Maßnahmen-Betrachtung möchte ich durchaus mit den Innovationen fürs Auto beginnen. Ohnehin haben wir gerade unsere Kraftfahrzeugtechnik früh als Technik für den Umweltschutz verstanden. Schon in den 70er-Jahren, unter dem Eindruck der ersten Ölkrise, haben wir das 3-S-Programm ausgegeben: das Autofahren sicherer, sauberer und sparsamer zu machen. Daraus sind technische Pionierleistungen wie die Benzindirekteinspritzung hervorgegangen, die in Verbindung mit Turboaufladung kleinere Motoren und damit weniger Verbrauch ermöglicht. Und vor allem ist der Diesel mit der Hochdruckeinspritzung sparsamer denn je geworden. Er verbraucht im Schnitt 25 Prozent weniger als ein Benziner und emittiert 20 Prozent weniger Kohlendioxid als dieser. Seine Schadstoffemissionen, ob Partikel oder Stickoxide, sind seit 1990 um mehr als 90 Prozent zurückgegangen – und das darf auch angesichts der akuten Debatte um den Klimaschutz keineswegs ausgeblendet werden.

Gut also für die Umwelt, dass in Westeuropa heute jeder zweite neue Personenwagen mit einem Dieselmotor verkauft wird – vor zehn Jahren war es erst jeder fünfte. Schon der erhöhte Selbstzünder-Anteil hat klar zur bisherigen Reduktion des Kohlendioxidausstoßes im Straßenverkehr beigetragen. Im Fahrzeugbestand ist er allerdings noch bei weitem nicht so hoch wie unter den Neufahrzeugen. Der deutsche Wagenpark ist mit durchschnittlich mehr als acht Jahren so alt wie noch nie. Ihn

zu erneuern, den sparsamen Diesel auch im Bestand zu verbreiten, ist ein vielfach unterschätzter Hebel für den Klimaschutz – über die Fixierung von Grenzwerten hinaus. Ein Argument mehr für eine kohlendioxid-basierte Kraftfahrzeugsteuer, die der Anschaffung energieeffizienter Autos einen Schub gibt. Noch lässt solch ein politischer Rahmen auf sich warten. Er könnte aber die weitere Entwicklung der Automobiltechnik nachhaltig beeinflussen.

Was immer in Deutschland geschieht, längst zeichnet sich auch die Globalisierung unserer verbrauchs- und emissionsparenden Innovationen ab – vor allem des Diesels. In den asiatischen Schwellenländern kommen in den nächsten Jahren mit Euro 3 vergleichbare Abgasnormen, die sich ohne Hochdruckeinspritzsysteme nicht mehr realisieren lassen. Dafür arbeiten wir mit chinesischen und indischen Automobilherstellern an nahezu 80 Entwicklungsprojekten. Auch in Nordamerika kommt der „Clean Diesel“ voran – dort vor allem aufgrund seiner besonderen Sparsamkeit. Wäre in den USA jedes dritte „Light Vehicle“ ein moderner Selbstzünder, könnte das Land zum Beispiel alle Öleinfuhren aus Saudi-Arabien einsparen – mit entsprechend weniger Kohlendioxidausstoß. Im Westen ebenso wie im Fernen Osten – gerade in der Kraftfahrzeugtechnik stellen wir uns auf die ökologische Seite der Globalisierung ein.

Doch sollten wir über die ganze Welt die einzelnen Menschen nicht aus dem Auge verlieren. Denn in allen Ländern sind es die Kunden, die von unseren technischen Lösungen für weniger Energieverbrauch und Emissionen überzeugt sein wollen – und das nicht in erster Linie ideell, sondern materiell über die Gegenrechnung von Anschaffungskosten und laufenden Aufwendungen. Nur so kann der Klimaschutz am „point of sale“

stattfinden. Die Entscheidung über einen neuen Wagen wird sich, gewiss mehr als bisher, an dessen Sparsamkeit und Sauberkeit ausrichten. Darauf werden sich die Automobilhersteller, unterstützt durch Zulieferer wie Bosch, mit ihren neuen Modellen einrichten.

Wo wir selbst unter eigener Marke im Handel auftreten, vor allem im Gebrauchsgüter-Geschäft, halten wir es nicht anders. Wir haben heute Kühl-Gefrierkombinationen im Programm, die 60 Prozent weniger Strom verbrauchen als die entsprechenden Geräte vor 15 Jahren. An weiteren Senkungen wird gearbeitet. Schon jetzt aber gilt es die Differenzen in den Betriebskosten herauszuarbeiten, um auch jene zur Anschaffung eines neuen Gerätes zu motivieren, die glauben, die alte Technik tut es noch. Dabei gibt es in den Häusern einen noch größeren Modernisierungstau als bei den Autos. Mehr als die Hälfte der deutschen Heizkessel sind mehr als zehn Jahre alt. Dazu eine Beispielrechnung: ein typisches Einfamilienhaus, das jährlich etwa 5 000 Liter Heizöl benötigt. Würde der herkömmliche Kessel gegen eine moderne Brennwertheizung ausgetauscht, wie wir sie unter den Marken Junkers und Buderus anbieten, ließen sich 1 500 Liter Öl einsparen. Und das wiederum bedeutet fünf Tonnen weniger Kohlendioxidausstoß pro Jahr – eine höhere Ersparnis, als sie mit acht Personenwagen bei einer Jahresfahrleistung von jeweils 20 000 Kilometern durch die geplante Verschärfung der Emissionswerte im Jahr 2012 möglich wäre. Dieses Beispiel aus unserem eigenen Geschäft zeigt in aller Deutlichkeit, dass auch der einzelne Haushalt den Hebel für den Klimaschutz jenseits des Autos ansetzen kann – und das sogar mit deutlich größerer Wirkung.

Alles in allem ließen sich durch die Heizungsmodernisierung in Deutschland jährlich rund 30 Millionen Tonnen Kohlendioxid-

ausstoß einsparen – soviel wie die Emission von zehn Kohlekraftwerken. Schon die Brennwerttechnik reduziert den Energieverbrauch um bis zu 30 Prozent gegenüber konventionellen Heizungen, indem sie die Abgaswärme nutzt. Zugleich aber setzen wir auf Geo- und Solarthermie – und das mit steigendem geschäftlichen Erfolg. So wird 2009 nach unserer Einschätzung bereits jede zweite neue Heizung in Deutschland regenerative Energien nutzen.

Last, but not least gewinnt die kohlendioxidfreie Energieerzeugung an Bedeutung. Beispiel Windkraftanlagen – auch das eine ökologisch sinnvolle Technik, die in Deutschland maßgeblich entwickelt und vor allem weiterentwickelt worden ist, nun aber weltweit verstärkt nachgefragt wird. Allerdings steigen die technischen Anforderungen. Denn die Windräder sind mit der Multimegawatt-Klasse zuletzt deutlich größer geworden. Damit wird die Masse auf dem Anlagenmast ein Problem – wie wenn ein Zahnstocher immer größere Lasten tragen müsste. Die Lösung unserer Tochtergesellschaft Bosch Rexroth: ein Differenzialgetriebe, das die Belastungen, wie sie von den Rotorblättern ausgehen, auf mehrere Stufen verzweigt. Insgesamt benötigen wir dafür weniger Platz und weniger Gewicht in der Windradgondel. Eine Innovation, die derzeit in ersten Anlagen zum Einsatz kommt. Zugleich ein besonders markantes Beispiel, dass wir unsere ökologische Verantwortung technisch wahrnehmen.

Schlussbetrachtung: Die Umwertung der Begriffe

Genau betrachtet, und damit komme ich zum Schluss, haben wir es mit einer konsequenten Umwertung der Begriffe zu tun. Nicht genug, dass wir die Globalisierung weniger als Bedrohung denn als Chance verstehen – gerade weil wir nicht nur ihre ökonomische, sondern auch ihre ökologische Seite sehen. Vielmehr

fassen wir auch unsere unternehmerische Verantwortung anders auf, als es mancher denken mag. Denn was wird oft unausgesprochen vorausgesetzt, wenn an das Verantwortungsgefühl von Unternehmern appelliert wird: ein ethischer Anspruch, der über den betriebswirtschaftlichen Interessen steht. Aber in der langfristigen Betrachtung ökologischer Herausforderungen stellt sich dieser Konflikt gar nicht erst. Wir werden eben nicht bloß einer ideellen Verantwortung gerecht, wenn wir uns um die Umwelt kümmern. Denn täten wir es nicht, wären wir auch materiell verantwortungslos.

Gerade der Klimaschutz, das lässt mich hoffen, rechnet sich – schon weil es einen linearen Zusammenhang zwischen Energieeffizienz und Kohlendioxid ausstoß gibt. Mit ihm gewinnen alle – die Natur, die Menschen und nicht zuletzt ein Unternehmen wie Bosch, das in aller Welt umwelt- und ressourcenschonende Innovationen anbieten kann. Nicht zufällig sprechen wir in unserem Slogan von einer „Technik fürs Leben“. Mit ihrer Verbreitung steht und fällt unsere unternehmerische Verantwortung. Wirklich wirkungsvoll können wir aber nur in einer Bündelung durchaus unterschiedlicher Kräfte werden – national und international im Zusammenspiel von Wirtschaft und Wissenschaft mit Politik und Umweltschutzorganisationen. Das wird uns noch viel Anstrengung kosten, und ich will nicht eitel Sonnenschein zeichnen, wo keiner ist. Aber es zeichnet sich ab, dass die ökonomischen und ökologischen Ansichten von der Welt konvergieren – zumindest der Streit um sachgerechte Lösungen an die Stelle weltanschaulicher Lagerkämpfe tritt. Und es ist bezeichnend für diese Zeit mit all ihren Herausforderungen und Chancen, dass ein Unternehmer eine Festansprache vor engagierten Umweltschützern hält. Danken möchte ich Ihnen nicht nur für Ihre Aufmerksamkeit, vielmehr auch für Ihre Leistungen!