

Investoren und Analysten nehmen Nachhaltigkeit immer wichtiger

Umfrage des Bundesumweltministeriums bestätigt Trend

SUSANNE BERGIUS | BERLIN

Analysten und Investoren bewerten Informationen über die Nachhaltigkeit von Entscheidungen überwiegend als „wichtig“ oder „sehr wichtig“ für Geschäftsverlauf, Lage und voraussichtliche Entwicklung von Unternehmen. Das ergab eine Umfrage im Auftrag der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft **Deloitte** und dem Bundesumweltministerium, die dem Handelsblatt exklusiv vorliegt.

In einer ersten Befragung dieser Art nach dem Informationsbedarf von Experten zeigt sich, dass Analysten und Investoren vor allem auf messbare Kernkriterien zu Umwelt- und Sozialleistungen Wert legen und nicht auf die bei Nachhaltigkeitsberichten und Ratings übliche große Bandbreite.

Für zehn Branchengruppen des DAX-30-Index wurden die ein bis drei wichtigsten konkreten Kriterien ermittelt, über die Unternehmen berichten sollten, um ökonomische Risiken und Chancen aus Umwelt- und Sozialfaktoren zu erkennen (siehe Kasten).

„Für die meisten dieser Kriterien dürfte eine Berichtspflicht gelten“, sagt Berater Axel Hesse, Autor der Studie. Die Untersuchung soll einen Standardisierungsprozess zu Nachhaltigkeitskriterien für Lageberichte anstoßen. Bisherige Vorgaben seien zu vage und bedürften der Konkretisierung, erklärt Joachim Ganse, Geschäftsführer der Deloitte Cert Umweltgutachter GmbH. „Ein Einheitsresearch ist weder machbar noch wünschenswert, doch eine Fokussierung und radikale Entschlackung ist nötig“, sagt Christoph Butz, Analyst beim Schweizer Bankhaus Pictet, der dies schon seit Jahren fordert.

Unternehmen mussten erstmals für das Geschäftsjahr 2005 in ihren Lageberichten so genannte extrafinanzielle „Sustainable Development Key Performance Indicators“ (SD-KPIs) veröffentlichen. Das fordern die Paragraphen 289 und 315 des Handelsgesetzbuchs (HGB). Bisher fielen SD-KPIs und Kommentierungen aber sehr allgemein aus, stellte Hesse fest.

„Die Kernkriterien sollten mög-

lichst innerhalb der Branche einheitlich sein und jährlich im Branchenvergleich sowie im Zeitverlauf über drei oder fünf Jahre vergleichbare Werte liefern und Verbesserungen des Unternehmens aufzeigen“, erläutert Hesse. Zudem sei ihre Bedeutung aufzuzeigen, insbesondere indem man sie mit ökonomischen Kennzahlen wie Kosten, Ertrag, Gewinn, Eigenkapitalrendite, Umsatz, Wertschöpfung oder Markenwert/Reputation ins Verhältnis setzt.

Allerdings gebe es teils nur qualitative Kriterien, schränkt Hesse ein. Doch auch bei diesen seien Einfluss auf Geschäftsverlauf, Lage und Entwicklung zu erläutern. „Die Kernkriterien im Lagebericht sind prüfungsrelevant für Wirtschaftsprüfer und müssten erklärt werden“, sagt Ganse. Ein Verweis auf separate Umwelt- oder Nachhaltigkeitsberichte reiche nicht. Auf Dauer werde die Berichtspflicht tiefer gehen, schon weil Investoren dies verlangen. Dessen müssten sich Vorstandschef und Finanzvorstände bewusst werden.

Bisher überwiegen risikoorientierte Kriterien. „Die Chancen nachhaltigen Wirtschaftens sollten in gleichem Maße vermittelt werden“, resümiert Hesse die Erwartungen der Experten.

Um zu überprüfen, inwieweit die Branchen die ermittelten Kernkriterien berücksichtigen, wurden auch die Dax-30-Unternehmen befragt. Das Ergebnis: Während die Berichterstattung der Chemiebranche inzwischen als fortschrittlich gilt, entspricht die Automobilindustrie den Anforderungen gar nicht. Für sie ist das mit Abstand bedeutendste Kriterium der Flottenverbrauch, denn Lebenszyklusanalysen zeigen, dass 80 bis 95 Prozent der CO₂-Emissionen auf die Nutzung der Fahrzeuge entfallen.

Der Flottenverbrauch ist das einzige Nachhaltigkeitskriterium in der gesamten Untersuchung, das alle Analysten und Investoren nannten. „Dennoch hat kein Autoproduzent den absoluten Flottenverbrauch im Lagebericht veröffentlicht oder plant das zu tun“, kritisiert Hesse. Damit würden sie sehr wichtige Informationen für ihre voraussichtliche Entwicklung vorenthalten.

So habe beispielsweise **BMW** kein Fahrzeug, das lediglich 140 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoße - den von der europäischen Branche bis 2008 angestrebten Branchendurchschnitt, sagt Analyst Hendrik Garz von der WestLB. **Renault** erfülle als einziger Hersteller diesen Wert im Flottendurchschnitt. Hätten Nachhaltigkeitsratings dies Kriterium, würde BMW - aktueller Branchenführer im tonangebenden Dow Jones Sustainability Index (DJSI) - schlechter dastehen. Die WestLB will deshalb auch die Produktseite künftig stärker beachten.

Kernkriterien nach Branchen

Die **Schlüsselkriterien für Nachhaltigkeitsleistungen** sind von Branche zu Branche verschieden. Unternehmen mussten erstmals für das Geschäftsjahr 2005 die **relevanten Kernkriterien** veröffentlichen.

- Autoindustrie: Flottenverbrauch;
- Banken: Prüfung von nachhaltigen Kreditrisiken und Chancen;
- Chemieproduzenten und Industriegüterher-

steller: Energie- und Treibhausgasintensität;

- Konsumgüterfirmen und Einzelhandel: Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards der Lieferantenkette;
- Pharmaindustrie: Zugangsstrategien zu Arzneimitteln für die arme Mehrheit der Menschheit;
- Informations- und Kommunikationsunternehmen: Energie- und Treibhausgasintensität

der Produktion und der Produkte

- Transport und Logistikdienste: Energie- und Treibhausgasintensität der angebotenen Leistungen;
- Versicherungen: Anteil der Integration von Nachhaltigkeitsaspekten im Asset Management sowie ökologische Prämienanreize und Risikoprüfung;
- Energieversorger: Treibhausgasintensität der Energieerzeugung.