

Walcher Alexander

CSR im Straßeninfrastrukturbereich

Ein internationaler Vergleich Corporate Social Responsibility



Der vorliegende Artikel gibt einen Überblick über die Umsetzung von CSR im Straßeninfrastrukturbereich im internationalen Vergleich.

Neben den Grundlagen von CSR, der Entwicklung von CSR und der Relevanz von CSR für den Straßenbau werden die Ergebnisse einer Umfrage unter Mitgliedern des PIARC Ausschusses, vornehmlich Straßeninfrastrukturgesellschaften aus verschiedenen Ländern, präsentiert. Weiters werden die Ergebnisse ausgewählter internationaler Fallstudien dargestellt. Dazu zählen die Berücksichtigung von volkswirtschaftlichen Aspekten in der Straßenplanung in den USA, die Berücksichtigung der gesellschaftlichen Verantwortung bei der Straßenplanung in Österreich, Beispiele der ökonomischen Verantwortung in Frankreich und die Entwicklung und Umsetzung von Sustainable Development Action Plans in England.

DER HINTERGRUND

WAS IST CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY (CSR)?

Die „Handlungsanleitung zur Umsetzung von gesellschaftlicher Verantwortung in Unternehmen – CSR-Leitfaden“ herausgegeben vom Österreichischen Normungsinstitut definiert CSR „als ein Konzept, das dem Unternehmen als Grundlage dient, auf freiwilliger Basis soziale Belange und Umweltbelange in seine Unternehmenstätigkeit und in die Wechselbeziehungen mit den Interessensgruppen zu integrieren“. Ähnlich definiert die Weltbank den Begriff: Corporate Social Responsibility ist *“the continuing commitment by business to contribute to sustainable economic development by working with employees, their families, the local community, and society at large to improve their quality of life, in ways that are both good for business and good for development”*.

CSR steht in einem engen Zusammenhang mit dem etwas weiter gefassten grundsätzlichen Konzept nachhaltiger Entwicklung. Dieser Zusammenhang wird besonders in dem Triple-Bottom-Line-Modell deutlich, das üblicherweise für die Beschreibung, Beurteilung und Berichterstattung der Umsetzung von CSR verwendet wird. Die Triple-Bottom-Line beschreibt drei Ebenen nachhaltiger

Entwicklung und die Art und Weise, in der sie durch CSR die Entwicklung von Organisationen leiten können.

> Abb. 01

- > Die ökonomische Ebene steht für die finanzielle Entwicklung der Organisation, aber auch für die wirtschaftlichen Grundsätze und Werte hinter der Strategie oder dem Verhalten einer Organisation;
- > Die ökologische Ebene beschreibt den Einfluss der Produkte oder Tätigkeiten der Organisation auf die Umwelt; ihre Emissionen, ihren Energieverbrauch die Art und Weise wie die Organisation darauf Einfluss nimmt;
- > Die soziale oder eigentlich gesellschaftliche Ebene bezieht sich auf ethnische und geschlechtsspezifische Aspekte, auf Arbeitszeiten und Gehälter, Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter innerhalb einer Organisation sowie den Beitrag der Organisation zu Dienstleistungen oder Einrichtungen zum Wohle der Gemeinschaft.

DIE ENTWICKLUNG VON CSR SEIT 1970

In den 70ern begannen Unternehmen parallel mit dem Aufkommen von Umweltbewusstsein und der stärkeren Verankerung von Grundsätzen nachhaltiger

Entwicklung, nicht mehr ausschließlich über finanzielle Ergebnisse und wirtschaftliche Benchmarks zu berichten. Dies geschah zum Beispiel mittels Umweltberichten, wenn auch oft nur als Marketingmaßnahme.

Ende der 80er Jahre wurden erste Berichte mit Informationen über die soziale (gesellschaftliche) „Bottom-Line“, die durch einen unabhängigen Auditor geprüft wurden, veröffentlicht. Dazu gehörte der Ben & Jerry's Stakeholder Report von 1989. Die Berichterstattung im Sinne von CSR nahm seitdem weiter zu, wie dies auch aus den seit 1993 alle drei Jahre durchgeführten Umfragen über CSR-Berichterstattung von KPMG hervorgeht.

Die von KPMG analysierten Berichte reichten *„von reinen Umweltberichten bis 1999 zu Nachhaltigkeitsberichten (auf sozialer, ökologischer und ökonomischer Ebene), welche sich unter den G250-Unternehmen¹ etabliert haben“*. Obwohl die Mehrheit der Unternehmen auch heute noch getrennte Umwelt- und Nachhaltigkeitsberichte erstellt, scheint die integrierte CSR-Berichterstattung immer mehr in die Jahresberichte Einzug zu finden.

Richtlinien über die Möglichkeiten, Art und Weise, mit der CSR in einer Organisation implementiert werden kann bzw. über entsprechende Ergebnisse und Fortschritte zu berichten werden mitt-

lerweile von zahlreichen Organisationen angeboten. Die laut den KPMG-Umfragen am meisten verwendeten Richtlinien sind die der Global Reporting Initiative (GRI). Darüber hinaus enthielten im Jahr 2005 30% der G250-Berichte ein unabhängiges Assurance Statement.

2005 zeigten die KPMG-Erhebungen, dass 64% der G250- und 41% der N100-Unternehmen^{II} CSR-Berichte erstellten. Die Umfrageresultate zeigen auch, dass vor allem Organisationen mit potentiell hoher Umweltbeeinträchtigung aus dem Industriebereich (wie Versorgungs-, Automobil-, Öl- und Gas-, Bergbau-, Chemie- und Kunststoffunternehmen sowie Unternehmen im Forstwirtschafts-, Papier- und Faserstoffsektor) derzeit auf dem Gebiet der CSR-Berichterstattung führend sind. 2005 verzeichnete der Finanzsektor allerdings „einen mehr als doppelt so hohen Anstieg im Bereich Berichterstattung seit 2002“. 38% der N100-Gesellschaften aus dem Transportbereich und 28% aus dem Bereich „Bau und Baustoffmaterial“ berichteten 2005. Beide Sektoren wiesen einen leichten Anstieg im Verhältnis zu Organisationen auf, die seit 2002 berichten.

RELEVANZ VON CSR IM STRASSENSEKTOR

Einige Unternehmen aus den Sektoren „Transport“ und „Bau und Baustoffmaterial“ der KPMG-Umfrage sind in Infrastruktur- und Straßenprojekte eingebunden. Bauunternehmen und Transportgesellschaften sind allerdings nicht die einzigen Akteure im Straßensektor. Öffentliche Träger, Regierungsabteilungen, öffentliche und private Investoren, Ingenieurbüros, Bauunternehmen und Netzwerkgesellschaften sind ebenfalls an der Planung, Errichtung und Erhaltung von Straßenprojekten beteiligt. Auch wenn diese Akteure sehr unterschiedlich sein können (öffentlich / privat, reine Financiers und Investoren, technische Kapazitäten etc.), so könnte CSR den meisten Organisationen im Infrastrukturbereich von Nutzen sein, was vor allem für folgende Bereiche gilt:

- > Risiko-Management und -Reduzierung
- > Mitarbeitermotivation
- > Wettbewerbsvorteil
- > Erfüllung von Corporate Governance Standards

- > Förderung öffentlicher Beteiligung und Akzeptanz neuer Projekte
- > Reaktion auf Investorendruck (FT-SE4Good- und Dow Jones Global Sustainability-Indizes)
- > Reaktion auf Druck seitens höherer Verwaltungsebenen und Financiers
- > Steuerung von Lieferketten-/Beschaffungsprozessen
- > Einhaltung gesetzlicher Verpflichtungen (Umwelt- und Sozialbestimmungen) und Schritthalten mit neuen gesetzlichen Anforderungen
- > Verbesserung/Verstärkung von Beziehungen zu Partnern, die im selben Umwelt- oder Sozialbereich tätig sind
- > Performancebewertung
- > Imageverbesserung
- > Erlangung eines Vorbildstatus
- > Förderung des Zugangs zu Informationen/Transparenz
- > Steigerung des Umwelt- und Sozialbewusstseins bei Personal und anderen Stakeholdern
- > Kostenersparnisse (z.B. verbesserte Betriebseffizienz, einfachere Implementierung neuer gesetzlicher Auflagen, Energieeffizienz, Vermeidung von Strafen)

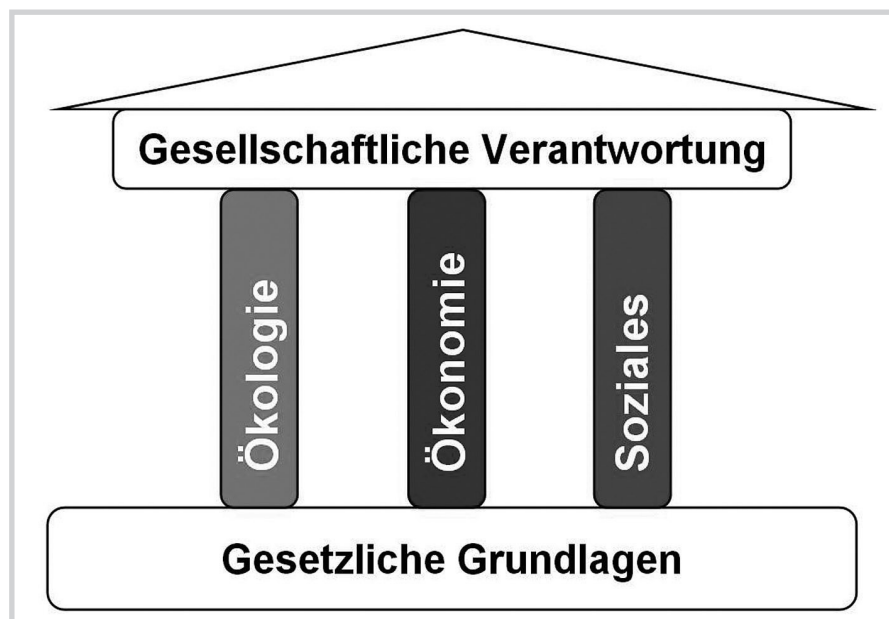


Abb. 1: Drei Säulen des CSR

WO STEHT DER INFRASTRUKTURSEKTOR?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass zurzeit tendenziell eher private Organisationen, als öffentliche Organisationen über CSR im Unternehmen berichten. Dieser Trend gilt gleichermaßen für den Straßensektor. Eine mögliche Erklärung könnte die Tatsache sein, dass sich viele der anfänglichen Bemühungen, Organisationen zu überzeugen, im Bereich Nachhaltigkeit und CSR aktiv zu werden, als eine Ausweitung ihrer Verpflichtungen gegenüber den möglichen Anteilseignern interpretiert wurde. Außerdem sah der öffentliche Sektor bisher nicht zwingend die Notwendigkeit zu formalisiertem CSR, da ein Streben hin zu nachhaltigen Maßnahmen ohnehin als Grundkonzept verfolgt wurde und in

entsprechenden Grundsatzprogrammen verankert ist (z.B. Regierungsübereinkommen). Vision und Ziel des Hongkonger Transport Department besagen zum Beispiel auszugsweise: „*Wir liefern das weltbeste Transportsystem, das sicher, zuverlässig, effizient, umweltfreundlich und zufrieden stellend für Nutzer und Betreiber ist.*“

Auch wenn viele Regierungen und öffentliche Träger von Projekten anhand von entsprechenden Maßnahmen ihr Engagement hinsichtlich nachhaltiger Entwicklung laufend unter Beweis stellen, ließ dieser frühe Fokus des privaten Sektor auf CSR den öffentlichen Sektor bislang in der Entwicklung nachhinken.

Viele öffentliche Organisationen berichten regelmäßig über ihren Fortschritt bei der Umsetzung von unternehmensspezifischen Projekten und über ihre finanzielle Entwicklung. Nur selten aber beobachten sie diese Entwicklungen und den Einfluss ihrer eigenen Tätigkeiten im Sinne von CSR. Dies spiegelt in gewissem Maße die Tatsache wider, dass öffentlichen Straßenbau- bzw. Betriebsorganisationen Aufgabenbereiche haben, die die Regierung für sie klar definiert und vorgegeben hat.

VERBUNDENE SEKTOREN UND CSR

Einige mit dem Straßensektor verbundene Sektoren wie der öffentliche Verkehr und Schienentransport, der Immobilienentwicklungs- und Bausektor oder die Zementindustrie sahen sich oftmals starkem Druck ausgesetzt, Umwelt- oder CSR-Maßnahmen zu implementieren und über ihre Ergebnisse zu berichten. Beispielsweise wurde im Jahr 1999 die Cement Sustainability Initiative von 10 großen Zementunternehmen gegründet, die mit dem World Business Council for Sustainable Development mit dem Ziel zusammenarbeiten, die Industrie bei der Erfüllung der Anforderungen nachhaltiger Entwicklung zu unterstützen.

Auf dieselbe Weise haben auch öffentliche Organisationen, Straßenverwaltungen oder Unternehmen des Transportsektors auf einer höheren, unabhängigeren Ebene Umwelt- und CSR-Maßnahmen entwickelt. So haben zum Beispiel einige lokale Behörden in Australien und Neuseeland die Triple-Bottom-Line in ihre Geschäftsberichte aufgenommen.

PRIVATE ORGANISATIONEN DES STRASSESEKTORS UND CSR

Gemäß der von KPMG 2005 durchgeführten Umfrage „International Survey of Corporate Responsibility Reporting“ sind die Länder mit der am meist verbreiteten Kultur der CSR-Berichterstattung Japan und Großbritannien, gefolgt von Kanada, Frankreich, Deutschland, den USA, Finnland, Italien, den Niederlanden, Spanien, Australien, Dänemark, Schweden, Südafrika und Norwegen. Private Organisationen des Straßensektors stellen hier keine Ausnahme dar (eine einfache Internetrecherche liefert zahlreiche Berichte aus den meisten dieser Länder).

Verschiedene Ingenieurbüros, Hoch- und Tiefbauunternehmen sowie Autobahngesellschaften haben Umwelt- bzw. CSR-Maßnahmen implementiert und berichten regelmäßig über diese anhand von Dokumenten wie:

- > Umweltberichte
- > Sozial- und Umweltberichte
- > Sicherheits-, Umwelt- und Sozialberichte
- > Nachhaltigkeitsberichte
- > Corporate Social Responsibility-Berichte

Die meisten Berichte enthalten Umweltindikatoren wie CO₂-Emissionen, Energieverbrauchsangaben oder Ressourcenverzehr. In einigen Berichten finden sich auch Angaben zu Gesundheit und Sicherheit sowie zum Beispiel Indikatoren für die Mitarbeiterzufriedenheit.

ÖFFENTLICHE UNTERNEHMEN IM STRASSESEKTOR UND CSR

Viele öffentliche Unternehmen berichten hauptsächlich über ihren Fortschritt hinsichtlich der Umsetzung politischer Ziele. Nur in Ausnahmefällen beobachten öffentliche Straßenbauunternehmen, Infrastrukturabteilungen bzw. Autobahn- oder Transportabteilungen die Folgen ihrer Tätigkeiten und veröffentlichen Umwelt- oder Nachhaltigkeitsberichte im Sinne von CSR. Die South African Roads Agency hat zum Beispiel einen Nachhaltigkeitsbericht in ihren Jahresbericht von 2004 aufgenommen. Ebenso veröffentlichen die South Wales Roads and Traffic Authority (Australien), das Hongkonger Highways Department oder das Norwegian Directorate of Public Construction and Property jährliche Umweltberichte.

Vollständig entwickelte CSR-Maßnahmen und -Berichte sind allerdings selten. Oftmals existieren nach wie vor Unsicherheiten hinsichtlich der tatsächlichen Umwelteigenschaften als Ergebnis allgemeiner Politikziele und der Nachhaltigkeit der Unternehmenstätigkeiten einschließlich des Managements von Personal, Anlagen und Beschaffung von Waren und Dienstleistungen.

Der 2004 veröffentlichte Jahresbericht der UK Highways Agency enthielt zum Beispiel einen Abschnitt mit dem Titel „*Umweltverträglichkeit*“, der sich in erster Linie mit der Umweltperformance im Straßennetz, im konkreten mit Maßnahmen wie der Nutzung erneuerbarer Energie im Netzwerk, der Verringerung von Verkehrslärm, mit Wasserqualitäten, Artenvielfalt und Schutz der Tier- und Pflanzenwelt befasste. Am Ende des Abschnitts befasst sich ein kurzer Paragraph mit dem Titel „*Reduzierung von Abfall und Energieverbrauch*“ mit der Umweltperformance in den Bürostandorten des Unternehmens. Die Highways Agency arbeitet zurzeit an der Verbesserung dieses Ansatzes und an umfassenderen Berichten über ihre Nachhaltigkeitsperformance in den kommenden Jahren.



Auch der Nachhaltigkeitsbericht der South African Roads Agency für 2004 enthält Fallstudien von Straßenbauprojekten, bei denen kleine aufstrebende Unternehmer ermutigt wurden, ein Angebot abzugeben. Darüber hinaus wurden Kooperationspartnerschaften zur Verpflichtung von Gemeinschaften gegründet und Frauen zur Mitarbeit im Hoch- und Tiefbau ermutigt.

> Der Umweltbericht des Hongkonger Highways Department von 2004 konzentriert sich auf Qualitäts- und Umweltmanagementsysteme des Unternehmens und enthält Ziele wie z.B. die Verbesserung der Umweltpformance von befristeten Vertragspartnern, die Verringerung des Energieverbrauchs, Verringerung des Verbrauchs von Kopierpapier und Abfallreduzierung.

Dieser Bericht wurde in Anwendung einer Richtlinie des Hongkonger Special Administrative Region Government von 1999 vorbereitet, der alle Regierungsabteilungen, -büros und regierungseigenen Organisationen auffordert, einen jährlichen Umweltbericht zu erstellen.

Im Staat Victoria (Australien) wurde dieselbe Anforderung an das Department of Infrastructure gestellt. In Übereinstimmung mit den staatlichen Auflagen für alle Regierungsabteilungen, über die verursachten Umweltfolgen zu berichten, wurde ein kurzer „Umweltbericht“ in den Jahresbericht 2004/05 aufgenommen. Dieser Bericht enthält Angaben zum Energie-, Papier-, Wasser- sowie Benzinverbrauch und zum erzeugten Abfallvolumen. Er informiert weiters über unternommene Aktionen zur Reduzierung der vom Unternehmen verursachten Folgen für die Umwelt.

Auch wenn die meisten Autobahnunternehmen offensichtlich Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen entwickelt haben, haben nur wenige ihre Strategien mit dem Ziel entwickelt, ihre Umwelt Richtlinien in Richtung weiter gefasster

CSR-Strategien einschließlich der sozialen und ökonomischen Komponenten nachhaltiger Entwicklung zu erweitern. Das Danish Road Directorate zum Beispiel veröffentlicht in seinem Jahresbericht ebenfalls einen Umweltbericht und hat ein Technologietransferprogramm entwickelt, um den Straßenverwaltungen in Entwicklungsländern zu helfen.

Der öffentliche Sektor war bei der Berücksichtigung seines Einflusses auf den Umwelt-, Sozial- und Wirtschaftsbereich deutlich langsamer als der private Sektor. Dies könnte in der Tatsache begründet sein, dass die meisten Straßenverwaltungen der Meinung sind, dass sie schon aufgrund ihrer Hauptaufgabe (ihres Unternehmenszwecks) an der Verbesserung der Umwelt und der Lebensqualität der Menschen arbeiten.

Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen oder aus dem Bedürfnis heraus ein Beispiel zu setzen, berichten nunmehr allerdings auch vermehrt öffentliche Träger im Straßensektor über die Umweltfolgen ihrer Tätigkeiten. Einige Organisationen haben ihre Richtlinien weiterentwickelt und versuchen soziale Aspekte in diese Berichte zu integrieren. Dieser Trend sollte sich fortsetzen: immer mehr Organisationen gehen Public/Private-Partnerships ein und verlangen von ihren Partnern, Einsatz für eine nachhaltige Entwicklung zu zeigen.

Öffentliche Träger waren allerdings grundsätzlich zögerlich hinsichtlich der Berichterstattung über ihre Performance und wenige berichten speziell über CSR.

Eine Entwicklung in Richtung einer umfassenderen Berichterstattung über Nachhaltigkeit sowie ethische und soziale Aspekte könnte in Schwung kommen, wenn diesen Aspekten auf Unternehmenzebene, und zwar zunehmend im Bereich CSR, eine größere Bedeutung zukäme.

Die Global Reporting Initiative (GRI) entwickelte die „Sustainability Reporting

Guidelines 2002“, die die meisten Organisationen als Leitlinie für die Berichterstattung über ihre CSR-Performance verwenden. Da die GRI den Bedarf an Richtlinien für Organisationen des öffentlichen Sektors im Allgemeinen erkannt hat, hat sie 2005 das neue „Public Agency Sector Supplement“ in Ergänzung zu den Richtlinien veröffentlicht. Diese Ergänzung bietet Organisationen des Straßensektors eine nützliche Quelle, auf die sie sich stützen können und mit der sie eine umfassende CSR-Politik und den entsprechenden Berichterstattungs-Prozess entwickeln können. Die GRI-Ergänzung möchte öffentliche Träger dabei unterstützen „für ihre eigene Geschäftsperformance einschließlich des Managements von Personal und Anlagen sowie der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen verantwortlich zu werden“.

Bestimmte Organisationen oder Sektoren sind schon zur Erstellung von Berichten zur Umweltpformance bzw. zu CSR verpflichtet um einen Nachweis zu erbringen, dass sie Umwelt- oder CSR-Richtlinien haben. Eine Implementierung soll beispielsweise in Ländern wie Japan, Australien, Neuseeland und Frankreich erfolgen. Die ASFINAG etwa beabsichtigt CSR als einen Teil eines Managementsystems zu implementieren. Der erste Schritt dazu war die Veröffentlichung eines Nachhaltigkeitsberichtes im Jahre 2006.

Über den Beschaffungsprozess bzw. durch das Eingehen von Public/Private Partnerships verstärken öffentliche Organisationen im Straßensektor den Anreiz – wenn nicht sogar die Verpflichtung – für private Organisationen, CSR-Richtlinien zu implementieren. Durch die Kontrolle ihrer Lieferkette und die Tatsache, dass Lieferanten und Partner eine CSR-Richtlinie haben und sie implementieren, spielen öffentliche Träger des Straßensektors eine wichtige Rolle bei der Verbreitung von CSR.

1995 bewegten sich die Transportinvestitionen in EU-Ländern zwischen 0,5 und

1,3% des BIP und von diesen wurden ca. 60% in Straßen investiert. Die Größenordnung dieser Investitionen sorgt dafür, dass viele Lieferanten Nachhaltigkeitsrichtlinien entwickelten, sobald Straßenbehörden dies verlangten. Dieser Umstand verstärkt auch die Verpflichtung der Behörden gegenüber CSR, da sie als Vorbilder auftreten sollten, um Partner und Auftragnehmer des privaten Sektors beeinflussen zu können.

CSR im Straßensektor könnte man pragmatisch als eine künftige Erweiterung der Zuständigkeiten von öffentlichen und privaten Organisationen hinsichtlich Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung von Straßen sehen. Ebenso wie der Straßensektor seine Strukturen adaptiert hat, um Nachhaltigkeitsagenden zu übernehmen, wird der Straßensektor wahrscheinlich seine Perspektive erweitern müssen, um ein größeres Ausmaß an CSR zu demonstrieren.

INTERNATIONALE STUDIE DER PIARC

Der Weltstraßenverband AIPCR/PIARC (Association mondiale de la Route / World Road Association) stellt mit seiner Gründung im Jahr 1909 in Paris die älteste internationale Vereinigung auf dem Gebiet des Straßen- und Verkehrswesens dar und ist ein nicht-politischer, fachorientierter und nicht auf Gewinn ausgerichteter Verband, dessen Mitglieder Staaten, Gebietskörperschaften, Institutionen, Firmen sowie interessierte Einzelpersonen sein können. Derzeit weist die Organisation über 2000 Mitglieder in 124 Ländern der Erde auf. 109 Länder sind – wie Österreich – offiziell als Staat Mitglied der Vereinigung.

Eine zentrale Aufgabe des Weltstraßenverbandes liegt im internationalen Erfahrungsaustausch auf Expertenebene. Dazu sind 18 internationale Arbeitsgruppen (Technische Komitees) für alle Spar-

ten des Straßen- und Transportwesens eingerichtet. Eines dieser Komitees beschäftigt sich mit dem Thema nachhaltige Mobilität (Sustainable Development and Road Transport). Der Autor dieses Artikels leitete zwischen 2003 und 2007 in diesem Komitee eine Arbeitsgruppe, die sich mit dem Thema CSR im Straßeninfrastruktur beschäftigte. Mitglieder des Ausschusses waren Vertreter aus USA, Japan, England, Frankreich, Finnland, Dänemark, Neuseeland und Süd Afrika. Das Ergebnis der Arbeit war eine Studie die im Folgenden vorgestellt wird:

CSR-UMFRAGE DER PIARC

Die Studie wurde grundsätzlich in zwei Schritten ausgeführt: Zuerst fand eine Umfrage unter den Mitgliedern der PIARC statt. Anschließend wurden auf der Grundlage der Ergebnisse der Umfrage Fallstudien ermittelt, um die im Straßensektor schon umgesetzten CSR-Maßnahmen näher zu beleuchten. Die Resultate der Umfrage und der Fallstudien werden in diesem Abschnitt umrissen. [1]

Struktur und Ziel der PIARC-Umfrage

Ziel der Bewertung aktueller CSR-Maßnahmen im Straßensektor war es, allen PIARC-Mitgliedern

1. einen Überblick über das, was in dem Bereich derzeit unternommen wird, und
2. spezifische Empfehlungen für die Implementierung von CSR-Maßnahmen im Straßeninfrastruktursektor zu liefern.

Nach der Bewertung von CSR-Maßnahmen durch die FTSE4Good Index Serie wurde ein Fragebogen entwickelt. Das Ziel war, nicht nur Erkenntnisse über die Einstellung gegenüber dem breit gefächerten CSR-Konzept zu sammeln, sondern einen detaillierten Einblick in die verschiedenen, schon existierenden Strategien und Maßnahmen zu erhalten.

Der Fragebogen wurde auf der Grundlage zweier Parameter erstellt:

- A die unterschiedlichen Wirtschafts-, Sozial- und Umweltbereiche, in denen CSR-verbundene Maßnahmen eingesetzt werden; basierend auf den FTSE4Good-Standards wurden fünf Kernbereiche ermittelt, die alle relevanten CSR-Bereiche abdecken; und
- B die unterschiedlichen Levels der Anwendung und Implementierung von CSR innerhalb einer Organisation.

> Tabelle 1

Die Umfrage wurde von Mai 2005 bis April 2006 durchgeführt. Mehr als 30 Fragebögen wurden verschickt. Elf Fragebögen wurden retourniert. Zu den Befragten zählten Institutionen aus Österreich, Finnland, Großbritannien, Japan, Neuseeland, Norwegen, der Schweiz und den USA.

ERGEBNISSE DER UMFRAGE

Der folgende Abschnitt liefert einen Überblick über die Ergebnisse der Umfrage. Es ist anzumerken, dass bezüglich einiger Punkte Einzelantworten von den allgemeinen Trends differieren, die ermittelt wurden. Die häufigsten Erkenntnisse bezüglich CSR im Straßensektor gelten allerdings für die meisten durch die Umfrage angesprochenen Behörden und Unternehmen. Folglich sind sie allgemein repräsentativ – auf jeden Fall, was die Mitglieder des PIARC-Komitees anbelangt.

Topprioritäten

Unter den fünf (in der Tabelle oben aufgeführten) Schlüsselbereichen von CSR liegt der Fokus der meisten Einheiten eindeutig auf der Umwelt Nachhaltigkeit und der Geschäftsethik. Auch wenn diesen beiden Bereichen von den meisten Unternehmen, Financiers und Lieferanten die höchste Priorität zugesprochen wurde, werden auch die Behandlung der Mitarbeiter und Investitionen in die Gemeinschaft als grundsätzlich wichtig an-



gesehen. Da Sozial- und Gesellschaftsangelegenheiten in nationalen und internationalen Agendas immer mehr Bedeutung erlangen, kristallisieren sie sich als

Schlüsselbereiche heraus und es bedarf auch im Straßensektor einer stärkeren Fokussierung auf diese Bereiche. Aus diesem Grund wurde die „Bewertung

der sozialökonomischen Auswirkungen“ als Fallstudie ausgewählt, wie sie in den USA von der Federal Highway Administration implementiert wurde.

(A) CSR-Dimensionen		(B) Organisationsprozeduren und Implementierung	
Im Fragebogen wurden die Teilnehmer gebeten, genaue Angaben zu den bestehenden Abläufen bezüglich der folgenden Bereiche zu machen:		Bezüglich interner Abläufe und Prozesse umfasste der Fragebogen die folgenden Bereiche:	
<i>Geschäftsethik</i>	Geschäfte ehrlich ausführen, Buchführungsmethoden, Zuständigkeiten gegenüber Aktionären, Investoren, Transparenz- und Antikorruptionsmaßnahmen, Verhinderung von Bestechung, Unternehmensführung und Maßnahmen gegen Wirtschaftskriminalität, illegale Geschäfte oder Geldwäsche.	<i>Allgemeine Haltungen</i>	Wie sehen Institutionen des Straßensektors die Bedeutung und die allgemeinen Folgen von CSR? Dies ist die Grundlage für alle anderen Antworten.
<i>Behandlung des Personals</i>	Dafür sorgen, dass alle Angestellten (einschließlich Subunternehmer) gerecht und mit Würde behandelt werden, Gesundheit und Sicherheit, arbeitsrechtliche Bestimmungen, Gleichbehandlung am Arbeitsplatz, Arbeitsplatzsicherheit und -beschaffung, Einbindung und Schulung von Angestellten.	<i>Richtlinienbewertung</i>	Haben die Organisationen schon eine schriftliche CSR-Richtlinie, und gibt es andere existierende Standards, die vielleicht nicht ausdrücklich als „Richtlinie“ ausgewiesen sind, aber – als Ganzes genommen – einen ergänzenden Bestandteil einer solchen Richtlinie darstellen könnten?
<i>Menschenrechte</i>	Bewusstsein der Menschenrechtsbilanz und der Praktiken der Lokalitäten, in denen das Unternehmen tätig ist, sowie Vermeidung all dessen, was die Missachtung von grundlegenden Menschenrechten duldet oder unterstützt.	<i>Management</i>	Wie werden Prozesse und Zuständigkeiten bezüglich CSR aktuell intern definiert? Auf welchem Level ist CSR angesiedelt? Gibt es Handbücher, Prüfungen oder sogar eine Managementbewertung?
<i>Investition in Gemeinschaften</i>	Zusammenarbeit mit lokalen Gemeinschaften und Behörden sowie Aktionärsbefragung und alle Formen der öffentlichen Berichterstattung.	<i>Berichterstattung</i>	Welche Techniken interner und öffentlicher CSR-Berichterstattung werden im Straßensektor eingesetzt und wie transparent sind sie?
<i>Umwelt-nachhaltigkeit</i>	Bewusstsein aller Ökologie- und Umweltfolgen von Projekten einschließlich der Vermeidung von Raubbau, Verschwendung und sonstigen Formen der Umweltzerstörung, Förderung der Artenvielfalt und Naturerhaltung.	<i>Gründe</i>	Warum ziehen Gesellschaften oder öffentliche Einheiten die Implementierung von CSR in Betracht? Welche Richtlinien sind geplant und warum? Welche Organisationen werden in nächster Zukunft ein CSR-Programm implementieren?
		<i>Entwicklung</i>	Was wird/wurde verwendet, um ein CSR-Programm zu erstellen und wie wird die CSR-Richtlinie in die allgemeine Unternehmensstrategie integriert?
		<i>Implementierung</i>	Wer in der Organisation ist für CSR zuständig? Welche Angestellten sind involviert und gibt es ein festgelegtes Budget für alle CSR-Maßnahmen?
		<i>Controlling & Auditing</i>	Welche internen und externen Prozesse werden für die Bewertung und das Controlling von CSR-Maßnahmen eingesetzt?

Tab. 1: Umfang der Umfrage [2]

Fehlende Richtlinien

Organisationen in anderen Sektoren, von denen einige eng mit dem Straßensektor verbunden sind, haben schon erfolgreich CSR-Richtlinien eingeführt. In Anbetracht steigender Erwartungen der Stakeholder müssen sich Gesellschaften und öffentliche Träger im Straßensektor künftig konsequent weiter an CSR annähern. Dies trifft vor allem zu, wenn man die wachsende Anzahl an Public/Private Partnership-Projekten betrachtet.

Die Umfrage hat gezeigt, dass nur eine der befragten Organisationen über eine schriftliche CSR-Richtlinie (ASF Frankreich) verfügt. Es gibt allerdings zwei Organisationen (UK-Highway Agency und ASFINAG), die die Erstellung einer Richtlinie in nächster Zukunft planen. Fast alle Befragten haben bestehende Standards für einzelne Komponenten von CSR. Während diese Standards fast immer für die ganze Organisation gelten, fehlt oft ein systemisch übergreifender Ansatz, der die verschiedenen Komponenten verbindet und damit eine CSR-Richtlinie darstellt.

Nachhaltigkeitsberichte

Viele der Befragten veröffentlichen in ihren Unternehmen schon derzeit Nachhaltigkeitsberichte, auch wenn diese nicht immer alle CSR-Bereiche abdecken. Im Allgemeinen spiegeln existierende Nachhaltigkeitsberichte hohe Standards in Sachen Transparenz, Berichterstattung und Auditing im Straßensektor wider. Ein integrierter Ansatz, bei dem eine CSR-Richtlinie die solide Grundlage für jeden Nachhaltigkeitsbericht liefert, fehlt jedoch zumeist. Einen Überblick über die Schwerpunkte der aktuellen Veröffentlichungen in Abhängigkeit der 5 Prioritäten zeigt Abbildung 2.

Interne Zuständigkeiten

Trotz hoher Standards bezüglich verschiedener CSR-Bestandteile, wie z.B. Umweltnachhaltigkeit, existieren in den befragten Unternehmen immer noch Unsicherheiten bezüglich der Zuständigkeiten für die Umsetzung. In vielen Unternehmen oder öffentlichen Trägern des Straßensektors fehlen eindeutig definierte CSR-Projektverantwortliche.

Dieses spiegeln auch einige andere Ergebnisse der Umfrage wider: ohne eine CSR-Strategie und eine schriftliche Richtlinie für die ganze Organisation und ohne einen internen Projektverantwortlichen, der die CSR-bezogenen Maßnahmen vorantreibt, gestaltet sich ein integrierter Ansatz in Richtung CSR schwierig. Es scheint, dass in den meisten Unternehmen des Straßensektors die Zuständigkeiten bezüglich CSR immer noch unklar sind. Wie dargestellt kann das zu Problemen bei der Entwicklung und Implementierung eines umfassenden CSR-Systems führen.

Entwicklung von CSR Systemen

Fast alle Befragten stimmten zu, dass es notwendig sei, eine treibende Kraft innerhalb der Organisation zu haben, die ein funktionierendes CSR-Programm entwickelt. Gleichzeitig haben alle entscheidende Einblicke in die Erstellung von CSR-bezogenen Maßnahmen erlangt, indem sie sich mit nationalen oder auch internationalen, nicht unbedingt aus dem Straßensektor stammenden Bezugswerten befasst haben. Bei der Entwicklung von CSR-Maßnahmen variieren die übermittelten Ansätze hinsichtlich der Einbindung externer Stakeholder und der Verwendung externer Berater. Einige, wie zum Beispiel angloamerikanische Institutionen, haben beide eingebunden, andere nicht.

Einbindung von Stakeholdern

Auch wenn die meisten Befragten ein starkes Interesse an der Einbindung von Stakeholdern bekundet haben (da dies in vielen CSR-Bereichen erforderlich ist) scheinen viele Gesellschaften und öf-

fentliche Träger im Straßensektor diese Einbindung offensichtlich auf den Umweltbereich zu beschränken. Dort gehen die bestehenden Maßnahmen und Prozesse oft weit über die gesetzlichen Vorschriften hinaus.

Hinsichtlich sozialer oder gemeinschaftlicher Angelegenheiten ist der Entschluss Stakeholder einzubinden weniger eindeutig. Der Grund dafür kann ebenfalls in der Tatsache gesehen werden, dass einige Einheiten des Straßensektors immer noch Umweltangelegenheiten und CSR auf eine Stufe stellen. Die Erstellung einer integrierten CSR-Richtlinie und klarer Zuständigkeiten innerhalb der Organisation könnte diese eingeschränkte Auslegung ändern.

Motivation für CSR

Während einige Organisationen immer noch die Bedeutung und den Zweck von CSR-bezogenen Maßnahmen in Frage stellen, haben alle Befragten sehr starke Gründe für eine Erstellung solcher

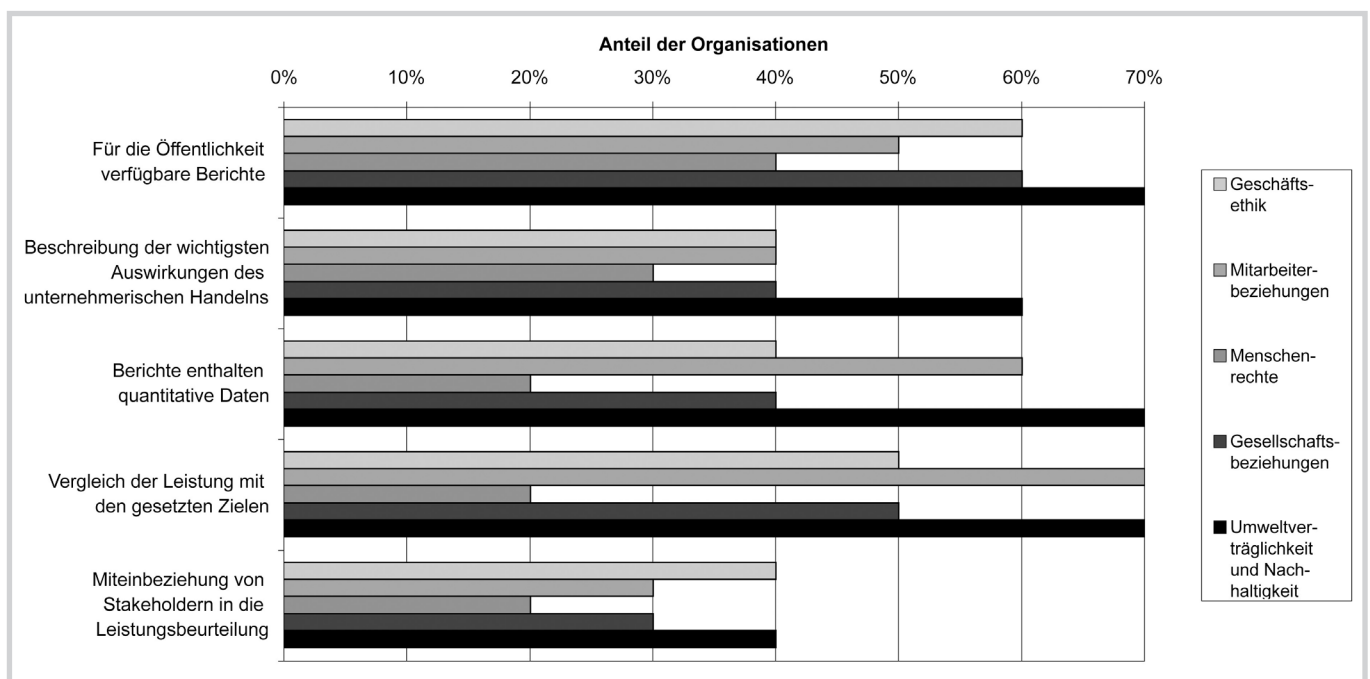


Abb. 2: Darstellung von CSR-orientierten Leistungen [3]



Maßnahmen vorgebracht. Fast alle Institutionen erkennen an, dass CSR ein ergänzender Bestandteil der übergreifenden Strategie ihrer Organisation sein soll - unabhängig davon, ob es sich um ein Unternehmen oder einen öffentlichen Träger handelt.

Viele Befragte waren der Meinung, dass das Unternehmensimage durch die Implementierung von CSR verbessert werden könnte. Andere sahen CSR-bezogene Maßnahmen als die Antwort auf die wachsende Bedeutung ethischer Verantwortung in der Unternehmenswelt. Auf einer etwas praktischeren Ebene sagten einige der Befragten, dass CSR-Prozesse einfach dabei helfen könnten, die Erwartungen der Stakeholder zu erkennen, um sie effektiver steuern zu können. Außerdem sehen viele Organisationen CSR nicht nur als ein kapitalintensives Instrument zur Förderung ihres Images, sondern als eine Möglichkeit die Kosten zu reduzieren. Dieses Konzept des „enlightened self-interest“, d.h. die Tatsache, dass die Organisation ebenfalls einen Nutzen aus ihrer CSR-Politik zieht, scheint unter den befragten Organisationen weit verbreitet zu sein.

Verfahren zur Implementierung und zum Auditing

Es gibt keinen objektiven Standardansatz bei der Erstellung von Richtlinien für die Implementierung von CSR-Maßnahmen. Die Methoden differieren je nachdem, welche Abteilung führend bei der Implementierung ist oder wie die Erstellung von Berichten oder Mitarbeiterbefragungen organisiert ist. Dasselbe gilt für Controlling und Auditierung. Auch wenn es zahlreiche verschiedene Ansätze gibt, existiert eine gemeinsame Eigenschaft: Externes Auditing ist immer noch selten. Der Autobahnbetreiber ASF in Frankreich wurde 2006 und 2007 betreffend seiner CSR-Berichterstattungsprozeduren auditiert. Seine Indizes zu sozial verantwortlichem Investieren informiert auch über die Qualität seiner Beteiligung.

Um eine CSR-Richtlinie im Zentrum des Managementsystems einer Organisation zu integrieren, sollte der Straßensektor die Bezugswerte außerhalb der Industrie nicht aus dem Auge verlieren. In verschiedenen anderen Sektoren sind externe Audits bereits an der Tagesordnung.

Nutzen von CSR

Alle Teilnehmer an der Umfrage sahen ausnahmslos positive Aspekte hinsichtlich der Implementierung eines CSR-Programms. Laut den befragten Organisationen sind die wertvollsten Nutzen von CSR:

- > Anleitung bei der künftigen Entwicklung der Vision der Organisation;
- > Entwicklung klarer Richtlinien sowohl intern als auch bei der Führung der Geschäfte;
- > CSR hilft bei der Rationalisierung von Prozessen im Zusammenhang mit den Bereichen der Geschäftsethik sowie Umwelt- und gesellschaftlicher Nachhaltigkeit;
- > CSR fasst ethische Standards im Unternehmen zusammen und vermeidet so die Gefahr, kritisiert oder gar strafrechtlich verfolgt zu werden;
- > CSR hilft bei der Steigerung von Kosteneffektivität und kann der Organisation sogar einen Wettbewerbsvorteil verschaffen.

WELTWEITE FALLSTUDIEN

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Umfrage hat das PIARC-Komitee seine Untersuchungen auf Fallstudien im CSR-Bereich ausgeweitet.

Die Ergebnisse der Fallstudien sind ein wichtiger Beitrag für die Straßeninfrastrukturgesellschaften, um auf die immer höheren Anforderungen der Gesellschaft, die in ihrer Eigenschaft als „Responsible Corporations“ an sie gestellt werden, zu reagieren

Im Folgenden werden vier Beispiele, die jeweils einen anderen Aspekt von „Corporate Responsibility“ abdecken, vorgestellt:

Gesellschaftliche Verantwortung: Public Partnership und Community Impact Assessment in den USA.

„Community impact assessment“ ist ein formaler Prozess zur Bewertung der Auswirkungen eines Infrastrukturprojektes für eine Gemeinschaft und ihre Lebensqualität. Normalerweise berücksichtigt er alle für Menschen wichtige Aspekte wie Mobilität, Sicherheit, Beschäftigungseffekte, Übersiedlung, Isolierung und sonstige Gemeinschaftsanlagen. Ein erfolgreiches Beispiel kann man in der Crest Street in Durham in North Carolina, USA, sehen. [4]

Der Bau des 10 Meilen langen East-West-Expressway in North Carolina zeigt nicht nur, dass Autobahnen Lärm, Staub und Verschmutzung verursachen, sondern auch als eine Gelegenheit zur sozialen, ökonomischen und urbanistischen Entwicklung einer Gemeinde gesehen werden kann. In Übereinstimmung mit dem „Community Impact Assessment“ wurde ein Gesellschaftsprofil entwickelt und man hat einen detaillierten Plan mit dem Ziel entworfen, die Auswirkungen für die betroffene Gemeinschaft und Gesellschaft zu reduzieren. Der Bau der Autobahn wurde also als Gelegenheit zur Steigerung der Attraktivität der gesamten Gemeinde gesehen.

Die geplante Autobahn führt durch die Crest Street, die Heimat der afroamerikanischen Gemeinschaft. Die Region um die Crest Street floriert und wächst sehr schnell, insbesondere aufgrund ihrer zentralen Lage, ihrer Nähe zur Duke-Universität, dem Veterans Administration Hospital und eines Industriegebiets.

Im Zuge der Erstellung eines „Community Impact Assessment“ zur Bewertung der Auswirkungen des Baus einer Autobahn für eine Gemeinschaft und ihre

Lebensqualität wurden folgende Maßnahmen realisiert:

- > Die Umsiedelung und der Wiederaufbau von 65 Häusern
- > Der Bau von 178 neuen Wohneinheiten (112 Einfamilienhäuser und 66 Mehrfamilienhäuser)
- > Der Umbau einer ehemaligen, leer stehenden Schule in ein Altersheim
- > Das Angebot von finanziellen Optionen an die Bürger wie Ratenkauf oder zur Unterstützung des Erwerbs von Immobilieneigentum
- > Die Errichtung und Wiederbelebung sozialer Treffpunkte, von Straßen mit Fußgänger- und Fahrradwegen, von öffentlichen Toiletten und ausreichender Straßenbeleuchtung
- > Der Bau zweier neuer Alleen und eines Gemeindezentrums

Die Mitarbeiter des Projekts wurden sorgfältig ausgewählt. Personen mit Einsatzfreude und hoher sozialer Kompetenz kamen bevorzugt zum Einsatz. Das Projektteam sollte während der gesamten Planungsphase und Projektimplementierung konstant bleiben und nicht neu rekrutiert werden müssen. Für den Bau neuer Wohneinheiten, Gemeindezentren und sonstiger neuer Infrastruktureinrichtungen konnten private Investoren gewonnen werden.

Die Erstellung eines „Community Impact Assessment“ erlaubte eine geeignete Beurteilung der Bevölkerung von Durham (North Carolina) betreffend Zusammensetzung und Einflüsse von außen. Der Plan basiert auf einer breiten Zustimmung, um nachteilige Einflüsse möglichst zu vermeiden und zu reduzieren und die Situation für die betroffene Gemeinschaft zu verbessern.

Der Plan wurde schließlich von allen Teilnehmern unterzeichnet. Jedoch vergingen von der Einbeziehung aller Beteiligten in die Pläne des North Carolina Department of Transportation bis zur Vollendung des East-West Expressway-Projekts in Summe 35 Jahre.

Umweltverantwortung/ Gesellschaftliche Verantwortung: Nachhaltige Straßenplanung in Österreich

Ein weniger formaler, jedoch sehr wirkungsvoller Prozess der Einbindung der lokalen Gemeinschaft in den Entscheidungsfindungsprozess ist das Beispiel der nachhaltigen Straßenplanung bei Planung der S7 Fürstenfelder Schnellstraße in Österreich.

Ökologisch sensible Projekte wie der Bau der S7 Fürstenfelder Schnellstraße bedingen verantwortungsbewusste Planung. Mit der Unterstützung durch die Projektleiter der ASFINAG wurden Konflikte so weit wie möglich gelöst und es wurde eine für viele involvierte Parteien akzeptable Lösung gefunden.

Dieses Ergebnis konnte dank eines intensiven Dialogs mit Anrainern, Umweltschützern und Politikern im Laufe eines offenen Planungsprozesses erreicht werden. Die drei Jahre lange Chronologie der Planung der S7 zeigt nicht nur den in einem solchen Prozess geleisteten Einsatz, sondern auch den Nutzen, der für alle betroffenen Parteien daraus entsteht.

Neben dem Projektmanagement wurde ein eigenes Konzept für die Kommunikation von Planungsinhalten entwickelt und umgesetzt:

- > Integrierung der betroffenen Bevölkerungsgruppe während eines offenen Planungsprozesses in Form von Arbeitsgruppen
- > Frühzeitige Prüfung der juristischen Prämissen für den geplanten Infrastrukturbau in einem Natura 2000-Gebiet
- > Fachauskünfte in den Arbeitsgruppen hinsichtlich der detaillierten Planung der Schnellstraße,
- > Fortsetzung des offenen Planungsprozesses nach Festlegung der Auswahltrasse und regelmäßige Planungsausstellungen

Zu Beginn des Planungsprozesses waren alle Bürger eingeladen, ihre Meinung

über den Bau der Autobahn kundzutun. Die in der Bevölkerung befürchteten Folgen des Projektes konnten also strukturiert identifiziert werden.

Die frühzeitige, strukturierte und über die formale Notwendigkeit weit hinausreichende Einbeziehung der Bevölkerung erwies sich in vielerlei Hinsicht als sinnvoll: Auf der einen Seite konnten existierende Kenntnisse der Bevölkerung der Region zur Projektverbesserung genutzt werden. Auf der anderen Seite entwickelten zum Teil separate Arbeitsgruppen in den Gemeinden Vorschläge, die bei der Detailplanung der Autobahn nach Möglichkeit berücksichtigt wurden. In den zahlreichen Veranstaltungen wurde beispielsweise erörtert, ob sich eine Gemeinde eher als künftiger Handels- und Industrieort oder mehr als Tourismuszentrum positionieren will oder ob die Bürger Defizite in der Versorgung und im Jobangebot sehen. Die Antworten auf diese Fragen lieferten wertvolle Inputs für die Planung der S7 Fürstenfelder Schnellstraße.

Während des Planungsprozesses konnte durch eine frühzeitige und konsequente Einbeziehung der Bevölkerung eine Versachlichung einer anfangs hochemotionalen Angelegenheit erreicht werden. Dieser Prozess erlaubte eine konstruktive Debatte über die Vor- und Nachteile der diskutierten Autobahnalternativen. Dies führte schließlich zu einer akzeptablen Situation für die Mehrheit der Beteiligten.

Die von der ASFINAG implementierten Instrumente der Beteiligung waren nicht gesetzlich vorgeschrieben. Der gesamte Planungsprozess wurde mit dem Ziel der gemeinsamen Suche nach einer nachhaltigen und effizienten Lösung unternommen.

Ökonomische Verantwortung: Aktionen einer französischen Autobahngesellschaft

Die französische ASF (jetzt zu VINCI gehörend) finanziert, baut und betreibt



Transportinfrastruktur. Die Gesellschaft und ihre Niederlassungen haben 2003 ihren ersten Bericht über Nachhaltigkeitsentwicklung vorgelegt und haben ihren Corporate Social Responsibility-Ansatz in den nachfolgenden Jahren weiterentwickelt und verbessert.

Die ins Leben gerufenen Initiativen und Engagements betrafen Umwelt, Sicherheit, Behandlung des Personals, Kundenzufriedenheit und Einbindung von Stakeholdern. Des Weiteren hat sich ASF verpflichtet, Synergien zwischen Autobahnen und lokalen Wirtschaften zu suchen und aufzubauen. ASF hat Berichte über regionale Verbindungen, wirtschaftliche Konsequenzen und die regionale Entwicklung im Zusammenhang mit dem Bau einer Autobahn von 1995 bis heute auf mehr als 600 km dokumentiert und studiert. Diese Studien zeigen, dass Regionen, die vor dem Bau der Autobahn isoliert waren, einen wirtschaftlichen Aufschwung erlebt haben und dass die Entscheidung, den Bau fortzusetzen, das Entstehen von Industriegebieten und Wirtschaftszentren ankurbelt.

ASF nutzt Raststätten zur Förderung von lokalem Tourismus und ist aktiv in innovative Mobilitätsprojekte involviert.

Nachfolgend ausgewählte Beispiele der letzten Jahre:

2004:

Das Forum über die A20- und die A89-Datenerfassungszentren in Brive zog Mitglieder der akademischen Gemeinde, ausgewählte Regierungsmitglieder, Unternehmer und Vertreter des öffentlichen Sektors an und bot eine Gelegenheit für eine umfassende Diskussion über den lokalen sozialökonomischen und ökologischen Einfluss der Autobahn.

2006:

Innerhalb der letzten 3 Jahre durchgeführte qualitative und quantitative Umfragen über die Erwartungen der verschiedenen Kundensegmente haben zur

Schaffung verschiedener Leistungen geführt, wie zum Beispiel:

- > Neue Ausgabe der Straßenkarte „Kulturelles Erbe auf den Autoroutes du Sud de la France entdecken“ (150.000 Kopien wurden im Sommer 2006 an der A7 und der A9 verteilt).
- > Werbekampagnen für die auf den Autobahnen der ASF zu erreichenden Skigebiete in den Pyrenäen und der Auvergne (Events und Feste in den Orten des Sancy-Tals, die gemeinsam mit Radio Traffic FM und dem Tourismusbüro organisiert wurden).
- > Gestaltung einer Webseite und neuer Online-Services wie Straßenbauinformationen, Hotelreservierung, vorhandene Tankstellen, Verkaufsförderung regionaler Produkte in einigen Raststätten.

2006–2007:

Zur effizienten Behandlung der Herausforderungen des Straßentransports (Überschreitung von Grenzen der Leistungsfähigkeit von Straßen, Lärm- und Luftverschmutzung, etc.) beteiligt sich die ASF an innovativen europäischen Projekten, die neue Lösungen für eine „sanfte“ Mobilität bieten. ASF hat zusammen mit der Caisse des Dépôts, Modalohr, SNCF (der französischen Eisenbahngesellschaft) und der Eisenbahngesellschaft von Luxemburg ein neues Konzept für einen alternativen Langstreckentransport entwickelt: die erste Nord-/Süd Eisen-/ Autobahnverbindung in Europa. Der erste Konvoi ist für den Sommer 2007 geplant.

Verantwortung für Nachhaltigkeit: Einsatz von „Sustainable Development Action Plans“ in England

Die Regierung Großbritanniens hat nach dem Umweltgipfel in Rio 1992 die „Sustainable Development Strategy“ veröffentlicht. Sie definiert fünf Grundprinzipien für nachhaltige Entwicklung und fixiert Ziele für alle Ministerien, d.h. für ihre ausführenden Behörden hinsichtlich

der Erstellung eines „Sustainable Development Action Plan“ (SDAP). [5]

Die Highway Agency (HA) hat mit Hilfe einer ihrer wichtigsten Supportgesellschaften ihren SDAP entwickelt, um die Integration nachhaltiger Entwicklung in allen Bereichen der Agency voranzutreiben: Fernstraßenplanung, -bau, -wartung und -management sowie Einrichtungen, Personal und Auftragnehmer der Agency selbst.

Basierend auf dem SDAP, definiert jede Organisation die Implementierung nachhaltiger Entwicklung in Form von Betriebsprozessen und die Zuständigkeiten von Mitgliedern und Stakeholdern.

Dank der Erstellung von SDAP kann man festlegen, wie die Ergebnisse nachhaltiger Entwicklung überwacht, gemessen und der Regierung mitgeteilt werden können. Dies führt zu nachvollziehbaren Entscheidungen, Entwicklungen und Darstellung deren Konsequenzen in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht. Die „Sustainable Development Commission“ (SDC) ist zuständig für die Unterstützung und Förderung der Erstellung und Verwendung von SDAPs.

Die HA begann die Formulierung der Grundlagen von SDAP im Januar 2006 mit der Unterstützung durch die Firma Atkins. Workshops und Brainstorming mit Mitarbeitern, Denkfabriken und die Bewertung von SDAPs anderer Organisationen lieferten einen Input zum Prozess. Der SDAP wurde im August 2006 fertig gestellt und liefert die Grundlage für die Überwachungs- und Berichtsperformance von Zielen gegenüber der Regierung.

Die Entwicklung des SDAP ist eine logische Fortsetzung des ersten Social Responsibility Reports der HA zusammen mit dem Jahresbericht 2004/05. Die HA hat sich allerdings sowohl hinsichtlich ihrer eigenen Aktionen als auch derer ihrer Lieferanten schon seit vielen Jahren für nachhaltige Entwicklung eingesetzt.

Die HA erbringt die meisten ihrer Leistungen durch externe Dritte, daher ist es schwierig, ihre Fähigkeiten zu beurteilen. Das „Capability Assessment Toolkit“ wurde entwickelt, um jene Lieferanten zu ermitteln, die in der Lage sind, die besten Lösungen und Leistungen zu liefern. Das „Toolkit“ funktioniert, indem es potenzielle Lieferanten über ihre CSR-Nachweise und darüber befragt, wie sie Angelegenheiten in Sachen Diversität und ihren Geschäftsplan für das kommende Jahr angehen. Diese Informationen werden anschließend genutzt, um Bieter für verschiedene Projekte und Bedürfnisse auszuwählen.

Dank des SDAP war es möglich, Corporate Responsibility in das Zentrum der Geschäftsziele der HA zu stellen, und als konkrete Projekte wurden z.B. die CO₂-Neutralität durch eigene Wälder oder Travel Demand Management-Projekte entwickelt.

LESSONS LEARNED: IMPLEMENTIERUNG DES CSR-MANAGEMENTS IM STRASSENSEKTOR

Die PIARC-Umfrage und die Fallstudien liefern eine wichtige Grundlage für Organisationen im Straßensektor zur Einführung und Förderung der Anwendung von CSR als einem zentralen Bereich von Corporate Governance und Qualitätsmanagement.

Engagements zur Durchsetzung von Nachhaltigkeit auf internationaler Ebene müssen auf Organisationsebene operationalisiert und strukturell in Corporate Governance eingebunden werden. Der Einsatz von CSR (die immer öfter Corporate Responsibility genannt wird) als Philosophie und als Managementansatz ist eine Möglichkeit, effektivere Beiträge zur Erweiterung von Zielen auf Sozial-, Umwelt- und Wirtschaftsebene zu leisten.

Innerhalb des Straßensektors wurden einige der von CSR betroffenen Umwelt- und Nachhaltigkeitskonzepte für eine gewisse Zeit von Straßenverwaltungen übernommen.

Umweltberichterstattung in den 80ern wurde zu nachhaltiger Entwicklung und in letzter Zeit wurden auch zunehmend soziale Aspekte berücksichtigt. Die auch durch die Balanced Scorecard vertretene Triple-Bottom-Line ist in vielen Organisationen auf Interesse gestoßen.

Organisationen in eng mit dem Straßensektor verbundenen Sektoren haben bereits vertieft CSR-Maßnahmen und -Berichte entwickelt. Öffentliche und private Organisationen im Straßensektor müssen daran interessiert sein, wenn nicht sogar dazu verpflichtet sein, diesem Beispiel zu folgen, da sie mit diesen anderen Sektoren in gemeinsamen Projekten zusammenarbeiten.

Der Druck konkrete CSR-Maßnahmen zu entwickeln und über deren Ergebnisse zu berichten wird für private Organisationen im Straßensektor wachsen, da sie mit dem öffentlichen Sektor zusammenarbeiten und Public/Private Partnerships eingehen.

Der öffentliche Sektor wird mit der Entwicklung von Umwelt- und CSR-Maßnahmen und der Berichterstattung über diese Tätigkeiten und Entwicklungen fortfahren. Dabei wird er durch die neuen GRI-Richtlinien für Träger des öffentlichen Sektors und die Tatsache unterstützt, eine Vorbildfunktion einnehmen zu müssen bzw. die Anforderungen anspruchsvollerer Stakeholder zu befriedigen.

Vorgeschriebene und formalisierte Berichterstattung über Nachhaltigkeit und CSR wird sich voraussichtlich immer weiter verbreiten. Der Straßensektor wird sich gezwungen sehen, mit mehr Nachdruck auf diese Entwicklung zu reagieren, als er es bisher getan hat. Einige PIARC-Mitglieder berichten schon

öffentlich über ihre Nachhaltigkeitsperformance und arbeiten an der Implementierung einer klaren CSR-Richtlinie.

Das Ziel der PIARC-Arbeitsgruppen war eine breiter gefasste CSR-Diskussion unter allen PIARC-Mitgliedern in Gang zu setzen. Geplant war weiters ein globaler Überblick darüber, welche Ansätze bisher bereits in diesem Sektor verfolgt werden, und das Aufzeigen einiger guter Praxisbeispiele, die als Best-practise-Beispiele für andere Mitgliedsorganisationen genutzt werden können.

Auch wenn CSR-Standards, wie z.B. integrierte Managementprozesse im Straßensektor, bisher nicht sehr weit verbreitet sind, existieren in vielen Organisationen bereits zahlreiche CSR-Elemente. Eine Aufgabe des PIARC-Komitees für nachhaltige Entwicklung könnte es sein, weitere Empfehlungen darüber zur Verfügung stellen, wie die schon existierenden Ansätze kombiniert und erweitert werden können, um so den ganzen Straßensektor bei künftigen Herausforderungen zu unterstützen. <<

**Quellenhinweise:**

- > ^I „Global 250“-Unternehmen: Umfaßt die 250 größten Unternehmen der Welt (hauptsächlich börsennotierte Unternehmen, gegliedert nach deren Umsatz bzw. Marktkapitalisierung).
- > ^{II} „National 100“-Unternehmen: Umfaßt die 100 größten Unternehmen einer Nation (hier Mittelwert aus den Top 100 Unternehmen aus 16 Ländern: Australien, Belgien, Kanada, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Italien, Japan, Niederlande, Norwegen, Rep. Südafrika, Spanien, Schweden, Großbritannien, USA).
- > ¹ Walcher Alexander, Southern Andy, Vergereau Hélène: Corporate social responsibility and the road sector: the background, RoutesRoads Nr. 333, AIPCR/PIARC Association mondiale de la route/World Road Association, 2007.
- > ² Walcher Alexander, Southern Andy, Weissmann Klaus, Hofer Thomas: Corporate social responsibility and the road sector - A PIARC international study, RoutesRoads Nr. 335, RoutesRoads Nr. 333, AIPCR/PIARC Association mondiale de la route/World Road Association, 2007.
- > ³ Longin Theresa: CSR-Systeme im internationalen Vergleich, Analyse von CSR-Anwendungen im Straßeninfrastrukturbereich, Diplomarbeit FH JOANNEUM, 2007.
- > ⁴ Hinteregger Florian: Die Verantwortung des Bauherrn im Verkehrswegebau, Internationale Analyse der CSR-Themen Community Impact Assessment und Korruption, Diplomarbeit FH JOANNEUM, 2007.
- > ⁵ Hirschmuggl Mario: Die ökonomische Verantwortung von Bauherren im Verkehrswegebau - Ansätze ausgewählter CSR-Themen anhand der ASFINAG und der Highways Agency aus England, Diplomarbeit FH JOANNEUM, 2007.

Impressum

NETZWERK BAU > NR. 09-008

Medieninhaber

Stempkowski Baumanagement & Bauwirtschaft Consulting GmbH
Vesperkreuzstraße 15-17
A-2380 Perchtoldsdorf >> www.stempkowski.at

Herausgeber

FH-Prof. DI Dr. Rainer Stempkowski >> office@stempkowski.at

Redaktionsleitung

DI (FH) Evelin Mühlbacher >> evelin.muehlbacher@netzwerkbau.at

Redaktionsteam

DI(FH) Maria Wallner, MSc >> maria.wallner@stempkowski.at
Bernhard Möstl, BSc >> bernhard.moestl2@fh-joanneum.at
Kathrin Sticher >> kathrin.sticher.juk04@fh-joanneum.at
Sarah Seekircher >> sarah.seekircher.juk04@fh-joanneum.at

Grafik / Layout

DI(FH) Alexander Nussbaumer >> alexander.nussbaumer@gmail.com

Druck

Universitätsdruckerei Klampfer, Weiz >> www.klampfer-druck.at

Anzeigenkontakt

Ing. Gertrud Winterleitner >> gertrud.winterleitner@stempkowski.at
Katzianergasse 1, A-8010 Graz
Tel.: +43 (0)676 744 33 33
Fax: +43 (0)316 819248-30

Netzwerk Bau Homepage
www.netzwerkbau.at

Fachzeitschrift Netzwerk Bau:
Erscheinungsweise: 2 x jährlich
Auflage: 3000 Stück
ISSN 1817-7980

Nachdruck oder Textauszug ist nur nach Rücksprache und Genehmigung durch den Medieninhaber gestattet.