

WINNEN-PFAB-SERVICE



CORPORATE CARBON FOOTPRINT FÜR 2022

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|---------------------------------|----|
| VORWORT..... | 3 |
| NACHHALTIGKEIT BEI WPS | 4 |
| ÖKOLOGISCHER ANSPRUCH | 5 |
| UNSERE KLIMATRANSFORMATION..... | 6 |
| ÖKOLOGISCHE KENNZAHLEN | 14 |
| TREIBHAUSGASEMISSIONEN..... | 16 |
| NACHTRAG..... | 23 |
| ÖKOLOGISCHE SCROECARD | 24 |
| BERECHNUNGSMETHODIK..... | 30 |
| IMPRESSUM..... | 32 |



VORWORT

Dies ist der offizielle Corporate Carbon Footprint für das Berichtsjahr 2022 der Winnen-Pfab-Service GmbH & Co. KG.

Gemäß dem operativen Kontrollansatz des Greenhouse Gas Protocol werden in diesem Bericht emissionsbezogene Daten der Winnen-Pfab-Service (WPS) sowie standortbezogene Daten der beiden zugehörigen Speditionsunternehmen Pfab und Winnen zusammenfassend als Corporate Carbon Footprint (CCF) dargestellt.

Bei der Erstellung des Berichts wurde sich an Leitfäden und Dokumenten zur klimatechnischen Berichtserstellung des deutschen Global Compact Netzwerkes (DGCN), der WWF Deutschland und des Carbon Disclosure Project (CDP) orientiert. Der Corporate Carbon Footprint ist zudem angelehnt an die Standards und Prinzipien zur Bilanzierung und Berichterstattung des Greenhouse Gas Protocol. Dabei befolgen wir stets die handlungsleitenden Prinzipien der CCF-Erhebung.

Der CCF ist der zentrale Baustein zur Berichterstattung der ökologischen Verantwortung des Unternehmens und dient als sprachfähiges Instrument für die ökologische Kommunikation mit internen und externen Stakeholdern.



RELEVANZ

Wir erfassen und berichten über alle unternehmens-bezogenen, relevanten Treibhausgas-Emissionsquellen. Die Bilanzierung bildet ein realistisches Bild der Treibhausgas-Emissionen der Winnen-Pfab-Service ab und dient als umwelttechnische Basis für interne und externe Entscheidungsfindungen.

KONSISTENZ

Wir wenden unsere gewählten Berechnungsmethoden konsistent an und ermöglichen dadurch eine Vergleich-barkeit der Treibhausgasemissionen über mehrere Jahre. Änderungen am Berichtswesen, an unseren Systemgrenzen, an unserer Datengrundlagen, Methodik oder an unseren Annahmen werden transparent dokumentiert.

GENAUIGKEIT

Wir versuchen die Treibhausgasemissionen ausreichend genau zu berechnen, um allen Stakeholdern eine hinreichende Sicherheit für daraus abzuleitende Entscheidungen zu ermöglichen. Unsere ausgewählte Berechnungsmethodik lässt weder eine systematische Unter- noch eine Überschätzung der Treibhausgasemissionen zu. Unsicherheiten werden auf ein praktikables Minimum reduziert.

TRANSPARENZ

Unsere Berechnungsmethoden sind transparent und nachvollziehbar dokumentiert. Annahmen und Schätzungen sowie das methodische Vorgehen werden ebenfalls transparent dargestellt.

VOLLSTÄNDIGKEIT

Alle Treibhausgasemissionen, die innerhalb unserer gewählten Systemgrenzen der Winnen-Pfab-Service liegen, werden vollständig erhoben und berichtet. Ausnahmen werden begründet dokumentiert.

KAPITEL 1 NACHHALTIGKEIT BEI WPS

Im Zuge unserer logistischen Dienstleistung übernehmen wir täglich eine große Verantwortung. Dieser Verantwortung versuchen wir im operativen Geschäft gerecht zu werden. Eine hohe Zufriedenheit unserer Kunden und Partner ist die Bestätigung unserer Arbeit.

Auch im Bereich der Nachhaltigkeit wollen wir unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden. Wie bei unseren logistischen Transportdienstleistungen verfolgen wir daher auch im Bereich der Nachhaltigkeit den Ansatz:

- I) Mitarbeiter, Stakeholder und Geschäftspartner für unsere nachhaltigen Themenfelder **abzuholen**
- II) Inhalte, Ziele und Strategien zu unseren Mitmenschen und Kunden zu **transportieren**
- III) Unser Verständnis einer nachhaltigen Logistik weiterzugeben, sodass nachfolgende Kontakte unsere **Inhalte verarbeiten und verbreiten** können

Ein nachhaltiges Geschäftsmodell beinhaltet bei jedem Wirtschaftsakteur andere Schwerpunkte. Aufgrund unserer Tätigkeiten als Logistikdienstleister steht für uns vor allem die Gestaltung einer logistischen Prozesskette mit einem hohen Standard von Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement im Vordergrund. Zudem ist der Aspekt unserer Umweltauswirkungen ein zentrales Element der Nachhaltigkeitsarbeit. Eine nachhaltige Gestaltung der operativen Abläufe erfordert zunächst ein grundlegendes Verständnis unserer CSR-Philosophie. Demzufolge stehen alle unsere Tätigkeiten unter dem Motto:



Wir wollen stets an die **Sicherheit und Gesundheit** unserer Mitarbeiter, Kunden und Partner denken.

Wir streben zu jedem Zeitpunkt die Einhaltung unserer **ethischen Verhaltensdenkweisen** an.

Vor jedem Ausdruck auf **Papier** denken wir darüber nach, ob dieser Vorgang tatsächlich notwendig ist.

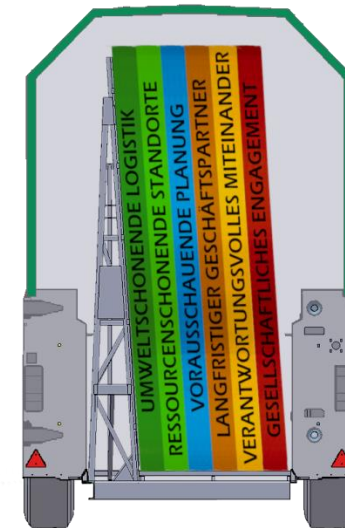
Wir haben immer unsere **logistischen Prozesse** im Hinterkopf, um die Kundenzufriedenheit zu gewährleisten

Unsere **umwelttechnischen Auswirkungen** behalten wir fortlaufend im Blick.

Aus unserem Verständnis, welchen Beitrag wir zur nachhaltigen Logistik leisten können ergeben sich sechs zentrale Nachhaltigkeitsziele, welche wir künftig in unsere operativen Prozesse integrieren, sowie mit jedem unserer Mitarbeiter und Fahrzeuge zu unseren Kunden, Auftraggebern, Partnern und in die Gesellschaft hinaus transportieren und vermitteln wollen.

- Wir arbeiten stets daran unsere operativen Prozesse so umweltschonend wie möglich zu gestalten.
- An unseren Standorten sind wir bestrebt Verbrauchsminderung, Effizienzsteigerung und Ressourcenmanagement zu fördern und zu optimieren.

- Im Tagesgeschäft setzen wir auf eine vorausschauende Planung, einer umsichtigen Organisation und proaktive Koordination unserer logistischen Dienstleistungen, um stets die Kundenanforderungen zu erfüllen.
- Wir achten auf langfristige, faire und zuverlässige Geschäftsbeziehungen. Wir sind der Überzeugung, dass nachhaltiger Erfolg nur durch eine stabile, enge Zusammenarbeit auf Augenhöhe bestehen kann.
- Nur als Team kann Erfolg entstehen. Wir arbeiten verantwortungsvoll auf Augenhöhe miteinander, um jeder Zeit das Leistungsoptimum abzurufen und uns gegenseitig zu unterstützen
- Wir können nicht jeden erreichen. Aber wir können unseren Beitrag leisten in Projekten, Unterstützungen und Forschungen, um auch anderen eine nachhaltige Basis zu ermöglichen.



KAPITEL 2

ÖKOLOGISCHER ANSPRUCH

Als Glas-Logistikdienstleister sind wir uns bewusst, dass unsere Hauptgeschäftsfelder derzeit nicht ohne ein gewisses Maß an umweltrelevanten Emissionen zu bewältigen sind.

Ein wichtiger Teil unseres täglichen Handelns ist es daher unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden und unseren ökologischen Fußabdruck so weit wie möglich zu reduzieren.

Daher ist unser zentraler Grundsatz für ein verantwortungsbewusstes ökologisches Handeln das Dreigestirn:



Der erste Ansatz für ein ökologisches Bewusstsein ist die Identifikation der Emissionsquellen und die Bewertung des gesamtökologischen Einflusses. Es ist die Basis um ermitteln zu können, welche überflüssigen Emissionen zu **vermeiden** sind.

Da gleichzeitig aber auch unvermeidbare Emissionsanteile bestehen, liegt hier mehr der Fokus darauf die anfallenden, notwendigen Emissionen zu **vermindern** und so minimal wie möglich zu halten. Emissionen, die weder vermeidbar noch verminderbar sind, müssen letztendlich **verwertet** und kompensiert werden, um einen Austausch der negativen, ökologischen Effekte zu ermöglichen.

In diesem Sinne werden unsere Mitarbeiter auch regelmäßig auf Ihr ökologisches Bewusstsein sensibilisiert. Sei es beim eingesetzten Fahrpersonal, das durch umweltbewusstes Fahren Ressourcen einspart, bei Mitarbeitern im Büro, welche die täglich anfallende Papierflut auf ein Minimum reduzieren, oder bei der Wiederverwertung von Abfallmaterialien in den Werkstattbetrieben. Es ist der Grundstein, um die Möglichkeiten für ein nachhaltiges Arbeiten zu verinnerlichen.

Gleichzeitig orientieren wir uns bei der Berichterstattung unserer Emissionen an globalen Standards, um eine weltweite Vergleichbarkeit und Transparenz zu ermöglichen. All dies ist notwendig, um unser Bewusstsein zu stärken, unseren ökologischen Fußabdruck zu kontrollieren und zu minimieren, sowie klimatechnische Ziele verfolgen zu können. Diesem Prinzip zum umweltbewussten Handeln fühlen sich Geschäftsleitung und Mitarbeiter verpflichtet.

Diese Philosophie versuchen wir auch in Zusammenarbeit mit unseren Speditionsbetrieben in der täglichen Arbeit sowie bei mittel- und langfristigen Aufgaben umzusetzen und stetig zu verbessern. Daneben versuchen wir auch glaubwürdig und transparent zusammen mit unseren Stakeholdern an unserer ökologischen Verantwortung zu arbeiten. Kombiniert wird dies mit einer zentralisierten, regelmäßigen Analyse der Umsetzungen, Herausforderungen und Verbesserungspotenziale im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit.

Als Logistikdienstleister verfolgen wir kurz-, mittel- und langfristige Ziele, um zu jederzeit den bestmöglichen ökonomischen Erfolg zu erzielen und unserer gesellschaftlichen Verantwortung als stabiler Arbeitgeber einzuhalten. Dieser diversifizierte Blickwinkel spiegelt sich auch in unserer ökologischen Perspektive wider. Unsere ökologische Zielrichtung lässt sich durch folgenden Leitsatz in kurz-, mittel- und langfristige Ausrichtungen unterteilen:



KAPITEL 3

UNSERE KLIMATRANSFORMATION

Als Bestandteil unseres ersten Corporate Carbon Footprints konzipierten wir zentrale Themenfelder, mit welchen wir langfristig unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten und unsere Klimatransformation aufbauen wollen.

Aufgrund der Analysen und Erkenntnisse seit unserem Basisjahr 2019 sind wir inzwischen in der Lage unsere **Emissionsschwerpunkte** zu dokumentieren, sowie daraus eine **ökologische Handlungsmatrix** abzuleiten, um in den kommenden Jahren unsere Klimatransformation mit Leben zu füllen und sukzessive umzusetzen. Infolgedessen haben wir auch **Trends und Zielsetzungen** für unsere klimatechnische Weiterentwicklung abgeleitet.

In Anlehnung an unsere jährliche Bilanz der Treibhausgasemissionen setzen wir fort an auch jedes Jahr auf eine Analyse der daraus resultierenden Emissionsschwerpunkte unseres Einflussbereiches. Im Rahmen der Klimatransformation wollen wir damit schnellstmöglich auf potenzielle Verlagerungen von Emissionen reagieren und unsere Handlungsmaßnahmen anpassen können.

In Form einer **Bewertungsmatrix** setzen wir dabei unsere wesentlichen Emissionskategorien, ausgerichtet an der totalen Emissionshöhe, in Bezug zu unserer Beeinflussbarkeit und Steuerbarkeit der entsprechenden Kategorie.

Demzufolge wird unser gegenwärtiger, emissionstechnischer Fußabdruck von fünf Emissionskategorien maßgeblich beeinflusst, wobei vier davon aus unseren vor- und nachgelagerten Prozessen in den Scope 3 Unterkategorien stammen.



ÖKOLOGISCHE HANDLUNGSMATRIX

In unserer **ökologischen Handlungsmatrix** kategorisieren wir ökologische Minderungspotenziale unserer Logistikprozesse hinsichtlich ihrem identifizierten Emissionshöhe, sowie dem Zeithorizont in welchem eine realistische Umsetzung der entsprechenden Maßnahme unserer Meinung nach angestrebt werden kann.

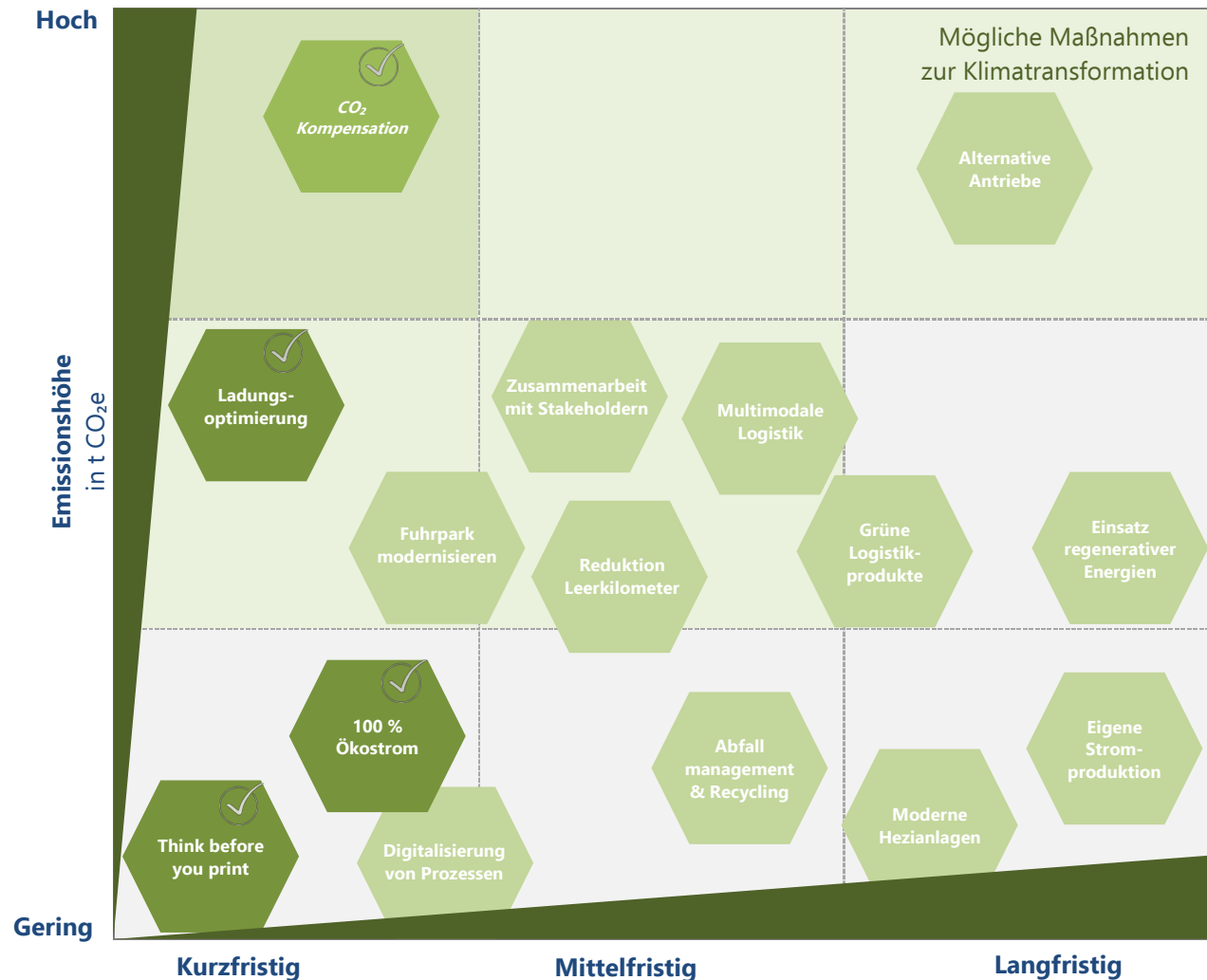
Wir unterscheiden dabei zwischen Maßnahmen, die einen geringen bis hohen Einfluss auf unseren ökologischen Fußabdruck haben können. Gleichzeitig unterteilen wir, ob die Maßnahme kurz-, mittel- oder langfristig angegangen werden können.

Dabei werden jährlich sowohl neue, mögliche Maßnahmenpakete hinzugefügt und kategorisiert, wie auch bereits vorhandene Maßnahmen als „abgeschlossen“ markiert, wenn wir diese in der Vergangenheit bereits erfolgreich angegangen sind.

Infolge der Einteilung potenzieller Handlungsmaßnahmen ist es unser Bestreben so viele Handlungsmaßnahmen wie möglich in unseren Klimatransformationsprozess einzubinden.

Der **Aspekt der CO₂-Kompensation** wird von uns nur unter bestimmten Bedingungen in Betracht gezogen und angewendet. Dabei muss zunächst aus einer Analyse hervorgehen, dass alle möglichen Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen für den ökologischen Schwerpunkt umgesetzt worden sind. Sollte infolgedessen ein gewisser Restbestand an unvermeidbaren Emissionen temporär existieren, so wird die Maßnahme der CO₂-Kompensation als zwischenzeitlicher Beitrag angewendet, bis auch die unvermeidbaren Emissionen vermieden werden können.

Ökologische Handlungsmatrix WPS. Darstellung nach: Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe (2019)



MASSNAHMEN ZUR KLIMATRANSFORMATION

Angesichts der Vielzahl an möglichen ökologischen Handlungsmaßnahmen stellen wir zukünftig fünf Themenfelder als Schwerpunkte in den Vordergrund unserer Klimatransformation, um möglichst viele positive Klimabeiträge auf lange Sicht leisten zu können.

Nachhaltige Transportdienstleistungen

Wir wollen stets ökologische Gesichtspunkte bei jeglichen Transport- und Logistikdienstleistungsaktivitäten aktiv berücksichtigen.

Alternative Antriebstechniken

Wir analysieren zu jeder Zeit die potenziell möglichen alternativen Antriebstechniken für unsere Fuhrparks und Lagergeräte und überprüfen auch Implementierungsmöglichkeiten.

Standortbezogenes Energiemanagement

Für die administrative Betreuung der Transport und Logistikdienstleistungen ist ein gewisses Maß an Ressourcennutzung notwendig. Den zusammenfassenden Ressourcenverbrauch versuchen wir aktiv zu steuern und zu minimieren.

Steuerung der Lageremissionen

Unsere Lageraktivitäten sollen stets mit den umweltfreundlichsten Möglichkeiten durchgeführt werden. Hierzu analysieren und steuern wir konstant die Energieträger unseres Lagers, sowie die damit verbundenen Emissionen.

Ökologische Zusammenarbeit

Ein Beitrag zur Klimatransformation ist für uns der aktive Austausch zu ökologischen Handlungsmaßnahmen mit Stakeholdern, unserer Lieferkette sowie externen Partnerunternehmen. Dieses Netzwerk wollen wir stets ausweiten und intensivieren.



Nachhaltige Transportdienstleistungen

Nachhaltigkeitsaspekte in neue Transport- & Logistikdienstleistungen



Alternative Antriebstechniken

Implementierung umweltfreundlicher Antriebe in unsere Fuhrparks



Standortbezogenes Energiemanagement

Effiziente Energienutzung, Einsatz umweltfreundlicher Ressourcen an beiden Standorten



Steuerung der Lageremissionen

Langfristige Minimierung der Emissionen und Abfälle im Lager Gladbeck



Ökologische Zusammenarbeit

Ökologische Zusammenarbeit mit Transportpartnern und externen Partnerunternehmen

Nachhaltige Transportdienstleistungen



Die Durchführung von Transport- und Logistikdienstleistungen ist weiterhin unser Hauptgeschäftsfeld. Daher wollen wir unsere Geschäftsaktivitäten so nachhaltig wie möglich gestalten. Dies impliziert sowohl den Einbezug ökologischer Aspekte in die Neuplanung von Transport- und Logistikaktivitäten, als auch die bewusste Berücksichtigung der ökologischen Nachhaltigkeit bei bereits bestehenden Verplanungsaufgaben oder Projektierungen des operativen Tagesgeschäfts.

Ladungsoptimierungen durch Light-Innenlader

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2014 startete in unserer Aufliegerflotte die Integration von „Light“ Innenladern. Diese Aufliegervariante zeichnet sich durch ein niedrigeres Leergewicht im Vergleich zum damaligen Standardmodell aus. Aufgrund der Gewichtseinsparung des Aufliegers ermöglicht der „Light Innenlader“ eine gesteigerte Ladungskapazität pro Transport. Infolgedessen entsteht nicht nur die Möglichkeit der Einsparung von Transporten, sondern auch emissionstechnische Reduktionen.

| | CY 19 | CY 20 | CY 21 | CY 22 |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Transporteinsparungen durch „9-Pack“ | 1.027 | 1.327 | 1.436 | 1.436 |
| CO₂-Einsparungen (in t) | 656,11 | 808,17 | 911,22 | 911,22 |

Ausweis von Emissionen bei Kostenanfrage

Mit Beginn des Jahres 2022 versuchen wir auf den ökologischen Fußabdruck unserer Transportaktivitäten bei Fracht- und Transportanfragen aufmerksam zu machen. Dabei kalkulieren wir das theoretisch anfallende Volumen an Treibhausgasemissionen für die jeweilige Transportrelation und weisen dies auch direkt auf dem Angebotsdokument für unsere Auftraggeber und Kunden mit aus. Im Verlauf der kommenden Jahre soll dies noch um tatsächliche Emissionswerte pro Transport erweitert werden, um infolgedessen auch bei jeder Rechnungsstellung direkt auf den ökologischen Fußabdruck der Transport- und Logistikaktivitäten hinzuweisen.

Alternative Antriebstechniken



Unsere LKW-Fuhrparks tragen zu fast 50 Prozent zu unserem ökologischen Fußabdruck bei. Leider sind wir weiterhin auf die Verwendung von **Dieselmotoren** angewiesen. Alternative Antriebstechniken wie LNG, Elektro oder Wasserstoff sind gegenwärtig mit unserem LKW-Schwerlastverkehr, in Kombination mit den gewichtsbezogenen Rahmenbedingungen sowie der hohen Diversität an Transportströmen unseres Tagesgeschäfts noch nicht vereinbar.

100 % EURO 6

Unsere LKW-Flotten von über 110 eigenen Zugkombinationen zeichnen sich durch den Slogan **„100% EURO 6“** aus. Bereits seit mehreren Jahren sind unsere LKWs vollständig auf EURO 6 umgestellt, um so den effizientesten und umweltfreundlichsten Standard an LKW-Dieselantrieben für unsere Transportdienstleistungen zu nutzen.

Unsere Fuhrparks müssen weiterhin temporär auf die Verwendung von **Dieselmotoren** zurückgreifen. Alternative Antriebstechniken wie LNG, Elektro oder Wasserstoff sind gegenwärtig mit unserem LKW-Schwerlastverkehr, in Kombination mit den gewichtsbezogenen Rahmenbedingungen sowie der hohen Diversität an Transportströmen unseres Tagesgeschäfts noch nicht vereinbar.

Plug-In-Hybrid

Die überschaubare Anzahl an firmenbezogenen PKWs, welche sich bisher aus einer Kombination aus Diesel- und Benzinerfahrzeugen zusammensetzte, wurde im Jahr 2021 erstmalig durch eine **Plug-In-Hybrid-Variante** ergänzt. Hierfür ist gleichzeitig auch eine eigene, nur intern zugängliche, **E-Ladesäule** am Betriebsgelände des Standortes Weiherhammer in Betrieb genommen worden.

Standortbezogenes Energiemanagement



Das Energiemanagement der WPS wird standortbezogen betreut, wodurch jeder Standort angepasste Maßnahmenpakete verfolgt. Dafür haben wir mit Beginn des Basisjahres 2019 unsere direkten Energieträger vollumfänglich identifiziert und bilanziert. Nachdem unsere Berechnungsrundlage und Art und Weise der Berichterstattung auch für uns intern als „vorrübergehend ausreichend“ klassifiziert ist, konnten wir seit 2021 mit kleinen, anfänglichen Maßnahmenpaketen beginnen, um unser geschärftes, ökologisches Bewusstsein sukzessive auch in Taten umzusetzen.

Energieverbrauch nach Energieträgern

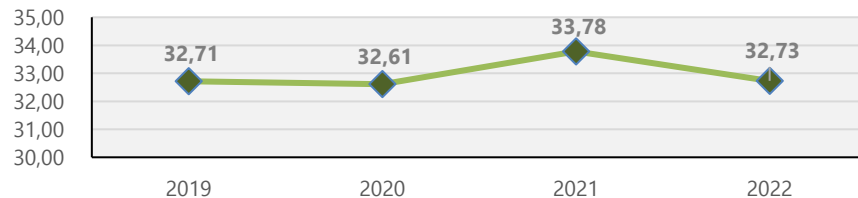
Seit dem Basisjahr 2019 umfasste unser Energieverbrauch insgesamt sechs unterschiedliche Energieträger, aufgeteilt auf unsere Fuhrparks und Gebäudeeinheiten. Bedingt durch unsere Geschäftstätigkeiten entsteht mehr als 98 Prozent unseres Energieverbrauches durch die Verbrennung von Dieseldieselkraftstoff in unseren LKW-Fuhrparks. Die restlichen zwei Prozent bestehen zur Hälfte aus dem Bezug von Heizöl sowie aus dem Strombezug. **Seit Dezember 2021 beziehen wir für beide Standorte unseren Strom zu 100 % aus Ökostrom**, wodurch wir den Energieträger „Strom“ vollständig auf „Ökostrom“ umstellen konnten.

Energieverbrauch 2022 nach Energieträgern (in GJ)



Der Energieverbrauch unserer LKW-Fuhrparks schwankt jährlich zwischen 32,60 und 33,80 Liter auf 100 km und soll langfristig auf unter 32 Liter / 100 km reduziert werden.

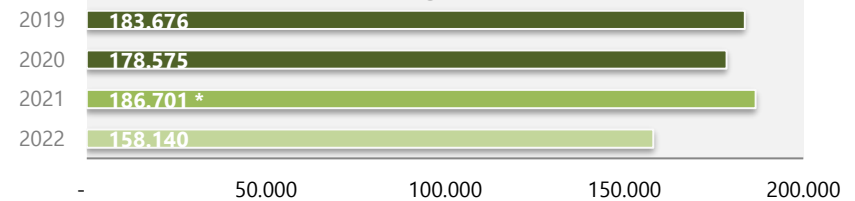
Diesel-Kraftstoffverbrauch (l/100km)



WPS-Energieverbrauch

Unser Gesamtenergieverbrauch ist, begründet durch schwankende Geschäftstätigkeiten, seit 2019 marginal volatil. Da sich im Jahr 2021 das generelle Volumen an Geschäftstätigkeiten einigermaßen erholt hat ist eine Zunahme des Energieverbrauches um fast fünf Prozent von 2020 zu 2021 nur die logische Konsequenz gewesen. Im Jahr 2022 konnten wir aber durch greifende Einsparungsmaßnahmen, sowie Effizienzsteigerungen in den Bereichen Flottenverbrauch und generellem Energieverbrauch, das verwendete Volumen an direkter Energie der beiden Standorte um insgesamt fast 14 Prozent im Vergleich zum Basisjahr reduzieren.

WPS Direkter Energieverbrauch (in GJ)

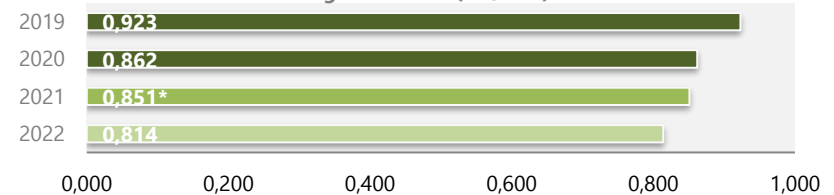


*Nachträglich wurde für das Berichtsjahr 2021 ein Datenfehler des Stromverbrauchs Weierhammer festgestellt. Dieser ist im jetzigen Bericht rückwirkend korrigiert

Energieintensitäten

Neben der Entwicklung des absoluten Energieverbrauchs haben wir auch immer unsere Energieintensitäten im Blick. In Kombination mit einer Steigerung unserer generellen WPS „Verkehrsleistungen“ konnten wir trotz einem leicht erhöhten Energiebedarf die zugehörigen Intensitätswerte sowohl in Bezug auf unsere Fuhrpark-, wie Lageraktivitäten unter den Werten des Ausgangsjahres halten. Infolgedessen konnten wir unsere **Gesamtenergieintensität seit 2019 um ca. 11,81 Prozent reduzieren**.

WPS Energieintensität (MJ/tkm)



*Nachträglich wurde für das Berichtsjahr 2021 ein Datenfehler des Stromverbrauchs Weierhammer festgestellt. Dieser ist im jetzigen Bericht rückwirkend korrigiert

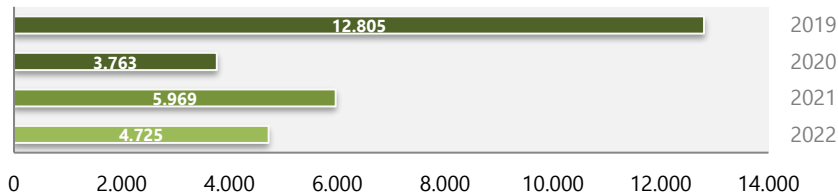
Maßnahmen im Energiemanagement - Standort Weiherhammer

Von 2019 bis 2021 befand sich der Standort Weiherhammer in einer strukturellen Modernisierungsphase. Im Zuge dessen ist zunächst das bisherige Verwaltungsgebäude, aus den 1970er Jahren, durch einen Neubau ersetzt worden. Im Jahr 2021 wurde ebenfalls der Bremsprüfstand durch einen Neubau komplett ausgetauscht.

Modernisierte Heizungsanlagen

Neben der neuen Heizungsanlage im Verwaltungsgebäude wurde Ende 2021 auch die Heizungsanlage der Werkstatt modernisiert. Infolge des neuen Verwaltungsgebäudes konnte der Heizölverbrauch innerhalb von zwei Jahren bereits um die Hälfte am jährlichen Verbrauch reduziert werden. Die modernisierte Anlage im Werkstattbereich hat diesen positiven Trend der Einsparung im Betrachtungsjahr 2022 nochmal bestärkt.

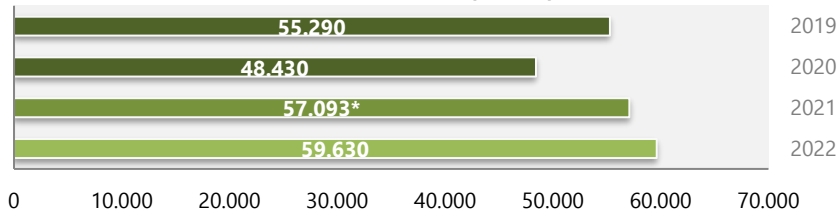
Heizölverbrauch - Standort Weiherhammer (in l)



Stromverbrauch

Mit der Einführung der eigenen E-Ladesäule und der Implementierung einer Hybrid-Variante in den Pkw-Fuhrpark ist die Erhöhung des jährlichen Stromverbrauchs zu begründen. Das niedrige Verbrauchsvolumen 2020 findet seine Begründung in den Auswirkungen der Corona-Pandemie.

Stromverbrauch (in kWh)



*Nachträglich wurde für das Berichtsjahr 2021 ein Datenfehler des Stromverbrauchs Weiherhammer festgestellt. Dieser ist im jetzigen Bericht rückwirkend korrigiert

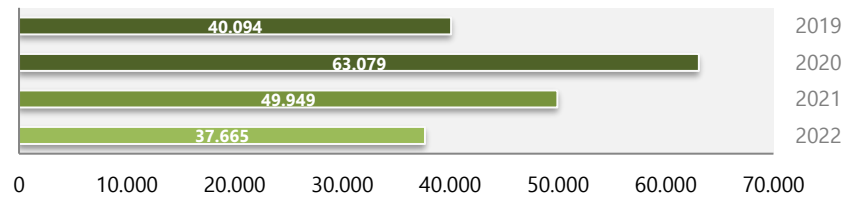
Maßnahmen im Energiemanagement – Standort Gladbeck

Das Energiemanagement am Standort Gladbeck wird zweigeteilt betrachtet – Administrativ und lagerbezogen. Da das Management unserer Lageremissionen ein separater Baustein unserer Klimatransformation ist, betrachten wir in diesem Abschnitt nur Maßnahmen des Energiemanagements im administrativen Bereich.

Heizölverbrauch

Seit 2020 konnte der generelle Heizölverbrauch am Standort Gladbeck um 40 Prozent reduziert werden und liegt damit inzwischen ca. sechs Prozent unter dem Verbrauch im Basisjahr 2019.

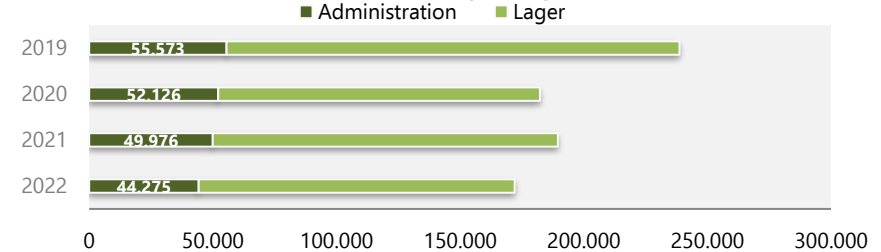
Heizölverbrauch - Standort Gladbeck (in l)



Stromverbrauch - 100 % Ökostrom

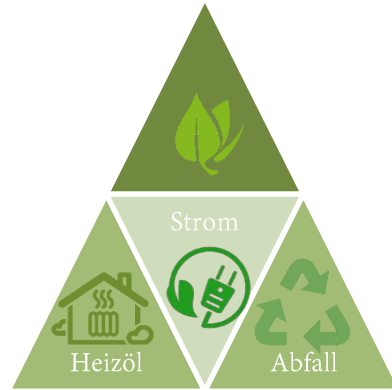
Mit Dezember 2021 wurde am Standort Gladbeck der vollständige Strombezug auf Ökostrom umgestellt. Dabei wird auf den Strombezug aus regionalen, regenerativen Anlagen gesetzt. Der generelle Stromverbrauch am Standort Gladbeck konnte seit dem Basisjahr um fast 28 Prozent reduziert werden. Ausschlaggebend dafür sind eine Modernisierung der Beleuchtungsanlagen, sowie der IT-Infrastruktur. Infolgedessen ist der Stromverbrauch der Administration um mehr als 20 Prozent zurückgegangen, bei gleichbleibender Mitarbeiter-, sowie Arbeitsplatzanzahl.

Stromverbrauch (in kWh)



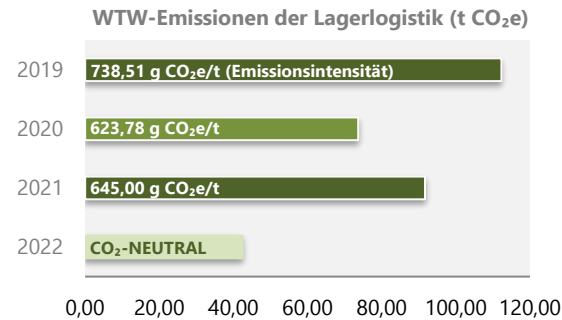
*Nachträglich wurde für das Berichtsjahr 2021 ein Datenfehler des Stromverbrauchs Weiherhammer festgestellt. Dieser ist im jetzigen Bericht rückwirkend korrigiert

Steuerung der Lageremissionen



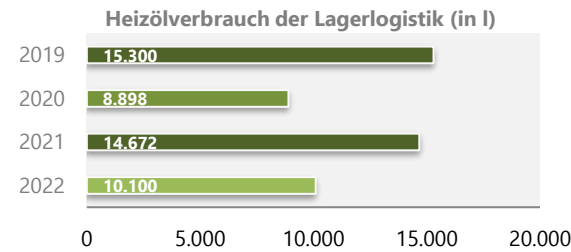
CO₂-neutrale Lageraktivitäten

Durch unterschiedlichste Reduktionsmaßnahmen im Energiemanagement konnten wir die jährliche Emissionsmenge aus unserer Lagerlogistik seit 2019 um ca. 15 Prozent reduzieren. Dabei setzen wir bei der Steuerung unserer Lageremissionen in drei Energieträger-Kategorien (Heizöl – Strom – Abfall) mit unterschiedlichsten Maßnahmen an und konnten so für das Jahr 2022 erstmalig den Status der **CO₂-Neutralität** erreichen.



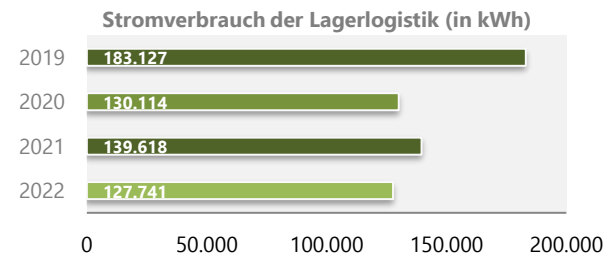
Stationäre Anlagen - Heizöl

Vor allem in den kälteren Wintermonaten ist für die qualitative Lagerung der Glasprodukte eine konstante Innentemperatur in unseren Lagerhallen notwendig. Aktuell müssen wir noch auf eine Heizungsanlage basierend auf der Verbrennung von Heizöl zurückgreifen. Hier sind wir Jahr für Jahr bestrebt unseren Heizölverbrauch zu reduzieren.



Energieträger – Strom

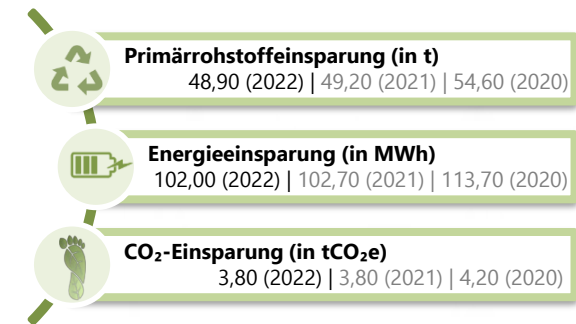
Im Jahr 2018 haben wir unsere Beleuchtungsanlage im Lager vollständig auf LED-Technik umgestellt. Unsere Lager-Gerätschaften werden bereits seit Jahren ausschließlich durch Strom betrieben. Als Konsequenz hat sich der **Stromverbrauch** unserer Lagerlogistik im Vergleich zum Ausgangsjahr 2019 um ca. **30 Prozent reduziert**. Seit Dezember 2021 beziehen wir zudem am Standort Gladbeck **Ökostrom**. Infolgedessen werden 12.000 qm Lagerfläche vollständig über den Strom aus regenerativen Energien betrieben.



Abfallmanagement

Am Standort Gladbeck haben wir seit 2020 das Abfallmanagement über unseren Partner Remondis SE & Co. KG erweitert. Neben der bereits vorher fachgerechten und recycelten Entsorgung der Papp- und Kunststoffabfälle haben wir dies noch um die Entsorgung von Betriebsölen erweitert.

In Folge unseres Abfallmanagements konnten wir am Standort Gladbeck unter anderem erneut um die 50 Tonnen an Primärrohstoffen im Jahr einsparen und fast vier Tonnen CO₂e durch die Zusammenarbeit vermeiden.



Am unserem Standort Weiherhammer wird seit Jahren ein umfangreiches, betriebliches Abfallmanagement mit dem ortsansässigen, zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb Bergler GmbH & Co. KG durchgeführt. Hierrüber wickeln wir unter anderem die fachgerechte Entsorgung und das Recycling von Altpapier, Altöl oder auch Metall ab.

Ökologische Zusammenarbeit



WPS-Klimaschutzpartner „Project Climate“

Mit dem deutschen Unternehmen **Project Climate** haben wir seit dem Jahr 2020 einen festen Partner für den Bereich nachhaltige Mobilität an unserer Seite. Zusammen mit unserem Partner analysieren wir regelmäßig die Klimaschutzpotenziale in unseren Arbeitsprozessen, um umweltfreundlichere Alternativen zu identifizieren oder übergangsweise CO₂-Kompensationsprojekte zu starten. Im Jahr 2021 haben wir die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit unserem Klimaschutzpartner **Project Climate** ausgeweitet und intensiviert.



Bilanzierungs- und Kompensationsangebot

Als Resultat dessen haben wir unter anderem ein Bilanzierungs- und Kompensationsangebot für unsere Transport- und Geschäftspartner aufgebaut. Mit diesem Dienstleistungspaket versuchen wir das ökologische Bewusstsein und die Sensibilität unserer Geschäftspartner für Ihre ökologischen Fußabdrücke zu steigern. In erster Linie steht für uns die Erhöhung der Aufmerksamkeit bei unserem geschäftlichen Netzwerk im Vordergrund.

Inhalt des Angebots ist zum einen die Möglichkeit über uns die emissionstechnische Bilanzierung von Transport- und Logistikprozessen aufzubauen und zu professionalisieren. Infolgedessen bieten wir über unseren Partner „Project Climate“ jedem unserer Geschäftspartner die Möglichkeit auf seriöse Art und Weise über Gold-Standard-Klimaschutzzertifikate Emissionen aus Transport und Logistik zu kompensieren, welche als „vorübergehend unvermeidbar“ von Uns und unserem Partnerunternehmen eingestuft wurden.

Freiwillige Klimakompensation – Standort Gladbeck

In einem umfangreichen Analyseprozess haben wir mit unserem Partner **Project Climate** einen ersten Ansatz für freiwillige CO₂-Kompensation für unseren Standort in Gladbeck identifizieren und auf den Weg gebracht. Da wir gegenwärtig keine umweltfreundlichere Heizalternative in unseren Lagerhallen implementieren können, um unseren Ansatz der Emissionsreduktion weiter zu verfolgen, kompensieren wir seit 2022 freiwillig und temporär auf jährlicher Basis die aus dem Heizprozess entstehende Menge an Treibhausgasemissionen.

Dementsprechend neutralisieren wir die aus dem Verbrennen von Heizöl entstandenen und aktuell nicht vermeidbaren THG-Emissionen unseres Lagers durch ein zertifiziertes **Gold Standard Klimaschutzprojekt** aus. Abhängig vom letztjährigen Verbrauchsumfang an Heizöl und den damit verbundenen CO₂-Ausstoßmengen für unser Lager investieren wir für das entsprechende Folgejahr ein freiwilliges Budget, um genau diese potenzielle CO₂-Menge temporär ausgleichen zu können. Nach Abschluss eines Jahres vergleichen wir das kalkulierte Verbrauchsvolumen mit dem tatsächlichen. Sollte die tatsächliche Treibhausgasmenge für das Berichtsjahr höher liegen, wird diese im Nachhinein zusätzlich ausgeglichen.

Hierbei investieren wir in das **M Kompensation Plus-Projekt** in Kooperation mit den Unternehmen **Project Climate** sowie den **Stadtwerken München**. Dabei handelt es sich um ein Klimaschutzprojekt bestehend aus globaler und regionaler CO₂-Reduktion. Einerseits investieren wir zusammen mit den Stadtwerken München in den Erhalt und Ausbau erneuerbarer Energieanlagen wie Wind und Photovoltaik in Deutschland. Andererseits leisten wir unseren globalen Beitrag durch ein international, nach Gold Standard zertifiziertes Klimaschutzprojekt in Indien, wo wir den Ausbau der Windenergienutzung zur Energieversorgung in Indien unterstützen.

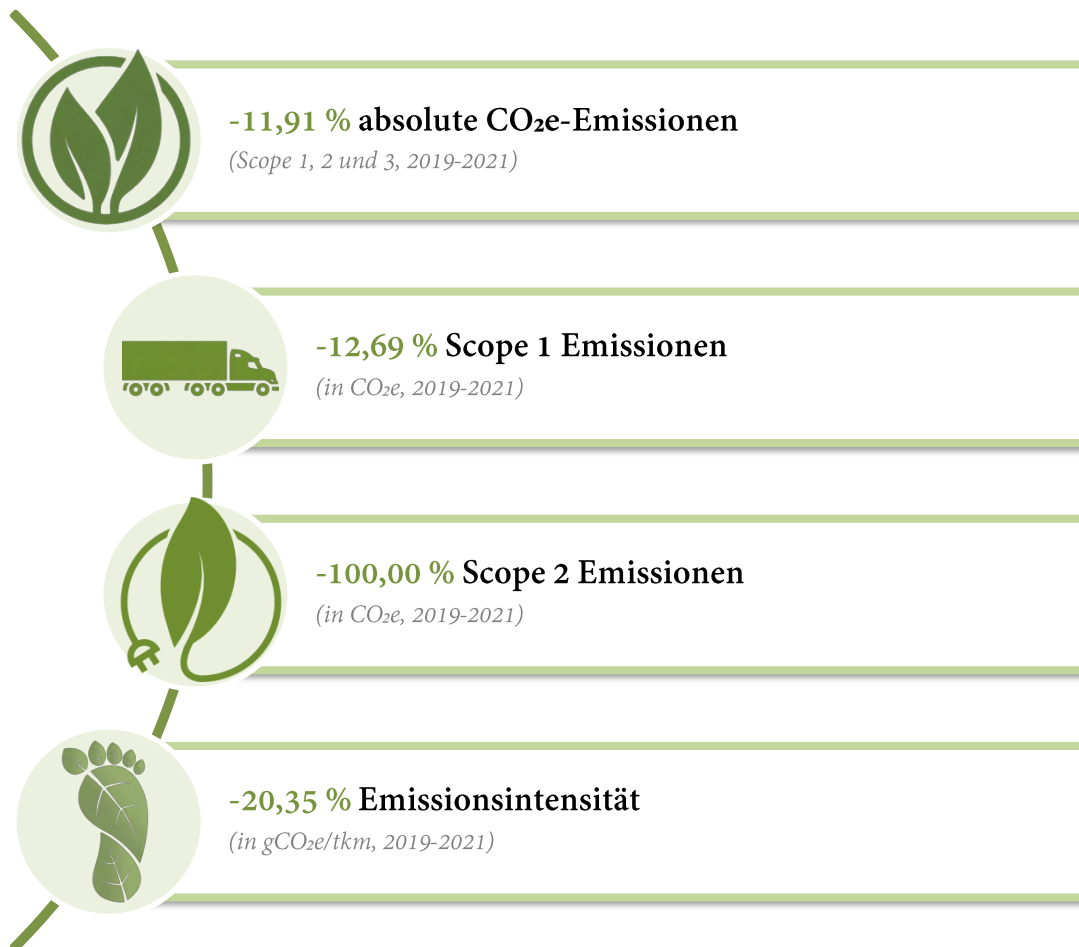
M / Kompensation Plus



Für das Berichtsjahr 2022 kompensieren wir infolgedessen **43 Tonnen CO₂** und gleichen dadurch die Treibhausgasemissionen aus, welche durch die Wärmebereitstellung und die zugehörigen Verbrennungsprozesse des Heizöls entstanden sind. Da wir 2022 eine deutliche Einsparung an Heizölverbrauch im Vergleich zum Vorjahr erzielen konnten, fließt ein Teil der Kompensationsmenge aus 2022 automatisch in das Berichtsjahr 2023 mit ein.

KAPITEL 3

ÖKOLOGISCHE KENNZAHLEN



Unsere **gesamten Treibhausgasemissionen** haben sich im Vergleich zum Ausgangsjahr 2019 um fast **zwölf Prozent reduziert**. Dies hängt vor allem mit schwankenden Investitionen in Kapitalgüter, sowie den einkaufen von Waren und Gütern zusammen.

Die **direkten Scope 1 Emissionen** konnten durch unterschiedlichste Maßnahmen bei unseren Fuhrparks, sowie dem Kraftstoffverbrauch der stationären Anlagen **um fast 13 Prozent reduziert** werden.

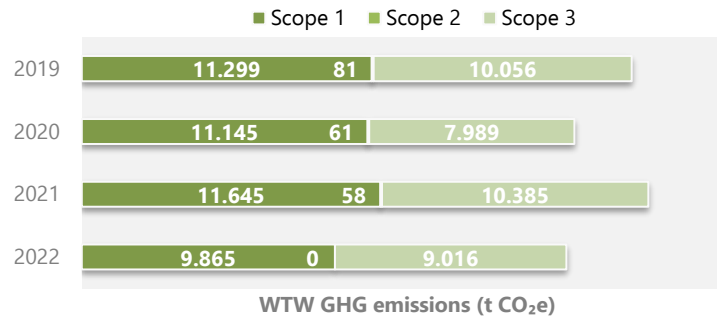
Durch die vollständige Umstellung auf Ökostrom haben wir das **Scope 2** Volumen **nach market-based Methode vollständig neutralisiert**. Gemäß der **location-based Methodik** können wir eine **Einsparung von über 16 Prozent** verzeichnen.

Unsere daraus resultierende **Emissionsintensität pro Tonnenkilometer** Verkehrsleistung ist infolge unserer Maßnahmen **um mehr als 20 Prozent reduziert** worden.

KENNZAHLEN NACH GLEC FRAMEWORK

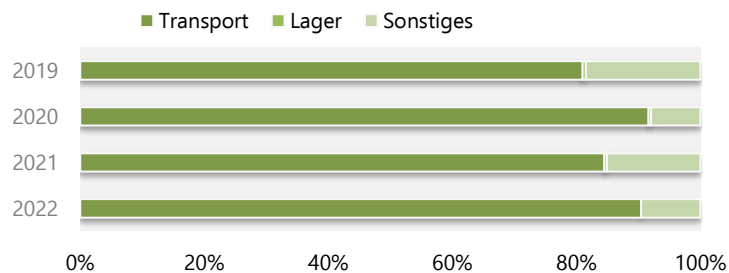
Treibhausgasemissionen nach Scope-Bereichen

Der Corporate Carbon Footprint der WPS beinhaltet 99,9% der Emissionen entlang der kompletten Supply Chain.



Prozentuale Verteilung der Emissionen

Der Corporate Carbon Footprint der WPS beinhaltet 99,9% der Emissionen entlang der kompletten Supply Chain.

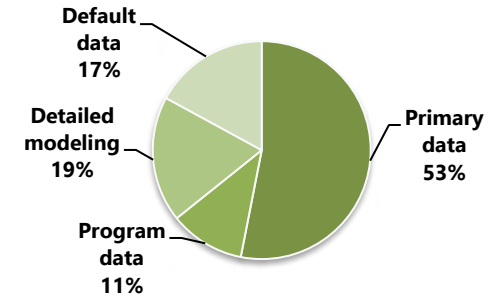


Typen der Ausgangsdaten

Die Daten für unseren CCF beziehen wir aus Quellen unterschiedlichster Art.

Die Hälfte der Ursprungsdaten stammt aus Primärdaten und tatsächlichen Verbräuchen unserer Fuhrparks und Energiequellen.

Die restlichen Daten erhalten wir durch branchenbezogene Durchschnittswerte, sowie programmbezogenen Modellierungen, wie beispielsweise dem Quantis Scope 3 Evaluator des GHG Protocols, sowie der „Globalen Emissions-Modell integrierter Systeme“ (GEMIS) des internationalen Instituts für Nachhaltigkeitsanalysen und -strategien (IINAS).



Supply Chain Rahmen

Der Corporate Carbon Footprint der WPS beinhaltet 99,9% der Emissionen entlang der kompletten Supply Chain.

Erklärung zur Datenverifizierung

Die Emissionen der WPS sind gemäß den Berechnungs- und Bilanzierungsansätzen des GHG Protocols, des GLEC-Frameworks sowie der EN 16258 ermittelt.

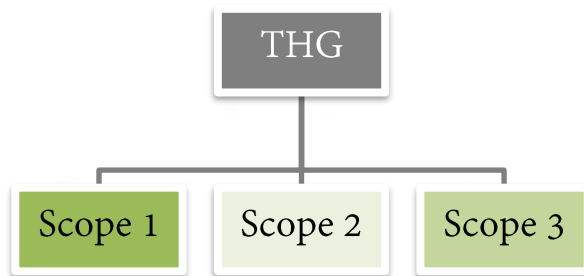
KAPITEL 4

TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Angelehnt an die Dokumentationsrichtlinie „Corporate Accounting and Reporting Standard“ des Greenhouse Gas Protocol (GHG-Protocol) bilanziert die WPS ihre Treibhausgasemissionen aller ökologischen Handlungsspektren nach Scope Kategorien. Wir dokumentieren sowohl die direkten Treibhausgasemissionen aus unseren operativen Tätigkeiten, als auch die vor- und nachgelagerte entlang der gesamten Wertschöpfungskette unseres Einflussbereiches.

Demzufolge unterscheiden wir unsere Emissionen zwischen den Kategorien Scope 1 (Direkte Emissionen aus eigenen Verbrennungsprozessen), Scope 2 (indirekte Emissionen aus unserem Strombezug) und Scope 3 (restliche vor- & nachgelagerte, indirekte Emissionen).

Gemäß unseren Grundsätzen der Transparenz und Vollständigkeit analysieren wir unsere vor- & nachgelagerten Emissionen der Scope 3 Kategorie hinsichtlich aller 15 bestehenden Unterkategorien des GHG Protocols.



GRUNDLAGEN DER BERECHNUNGSMETHODIK

Der Einflussbereich unseres Corporate Carbon Footprints beinhaltet die Transport- und Logistikdienstleistungen, sowie die Emissionen unserer zwei Standorte in Deutschland. Demzufolge bilanzieren wir vollständig unseren direkten Einflussbereich, sowie die uns direkt zugehörigen vor- und nachgelagerten Aktivitäten.



Der Großteil unserer Emissionsquellen steht in Verbindung zu unseren Transport- und Logistikdienstleistungen. Daher fühlen wir uns dazu verpflichtet hierfür einen anerkannten Standard für unsere Berechnungen zu verwenden. Infolgedessen nutzen wir den Standard des GLEC-Frameworks des Smart Freight Centres (SFC) für die Berechnung und Bilanzierung unserer logistischen Prozesse. Alle weiteren Unternehmensprozesse werden von uns gemäß den Vorgaben des Greenhouse Gas Protocols berechnet.

In Kombination dazu greifen wir auf die Norm der DIN EN 16258 als europäisch, anerkannte Norm zur Berechnung & Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen, zurück. Diese findet Anwendung zur Berechnung unserer direkten Tank-to-Wheel (TTW, sowie den zugehörigen Well-to-Tank (WTT) Energieverbräuche und Emissionen der eigenen Verbrennungsprozesse durch unsere Flottenfahrzeuge (Scope 1 & Scope 3.3). Die vollständige Kette an Emissionen, die in Bezug auf den Transportprozess entstehen, ist in unserer ökologischen Scorecard als Well-to-Wheel (WTW) Energieverbräuchen und Emissionen aufgeführt. Gleichzeitig stellt die Größenordnung der WTW-Emissionen auch die Ergebnisgröße für die Transport- und Logistikemissionen der Scope 3.4 Kategorie dar.

Gemäß der „dual reporting“ Richtlinie des Greenhouse Gas Protocol und dem C-14 des Science Based Target werden unsere Scope 2 Emissionen sowohl „location-based“ wie auch „market-based“ berechnet und bilanziert. Im Zuge der „location-based“ Methode werden Emissionen auf Basis des deutschen Strommix (Umweltbundesamt) länderspezifisch und einheitlich für beide Standorte bilanziert. Angelehnt an die „market-based“ Methode werden die Scope 2 Emissionen standortbezogen mit vertragsanbieterspezifischen Emissionsfaktoren verrechnet und bilanziert.

In Bezug auf die Scope 3 Unterkategorien (3.1), (3.2) und (3.5) greifen wir auf Berechnungen nach der „Spend-based“-Methodik des GHG Protocols zurück.

Unsere Berechnungsmethodik wird regelmäßig von uns auf Aktualität geprüft. Falls notwendig finden etwaige Anpassungen analog dazu statt, werden transparent dokumentiert und rückwirkend aufgeführt. Eine ausführliche Darstellung unserer Berechnungsmethodik ist im CCF für das Berichtsjahr 2019 nachzusehen.

BERICHTSJAHR 2022

Die gesamten Treibhausgasemissionsdaten des betrachteten Kalenderjahres 2022 der WPS sind zusammenfassend als Treibhausgasäquivalentwerte (CO₂e) dargestellt.

Die Gesamttreibhausgasemissionen des Corporate Carbon Footprints (CCF) der Winnen-Pfab-Service belaufen sich im Kalenderjahr 2021 auf **ca. 18.881 Tonnen CO₂e** Well-to-Wheel (WTW)* Emissionen (inklusive Vorketten).

Gegenüber dem Basisjahr sind unsere direkten Emissionen der **Scope 1** um ca. 13 Prozent reduziert. Die Emissionen der **Scope 2** Kategorie konnten vollständig neutralisieren.

Unsere indirekten Emissionen der **Scope 3** Kategorien haben im Vergleich zum Basisjahr 2019 wieder ein ähnliches Niveau. Damit haben sich die absoluten WTW CO₂e Emissionen um ca. 12 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2019 verringert.

Der überwiegende Anteil (ca. 9.866 t CO₂e) entsteht dabei durch direkte Verbrennungsprozesse der LKW-Fuhrparks (Scope 1). In Bezug auf die Gesamtemissionen weisen die Scope 3 Unterkategorien 3.3 und 3.4 ebenfalls wesentliche Anteile auf (s. grüne Markierung der Scope 3 Emissionsanteile).

Absolute THG-Emissionsdaten 2022

| Emissionskategorie | Emissionen in t CO ₂ e 2022 | Anteil an Gesamtemissionen | Anteil an Scope 3 Emissionen | Primärdaten |
|--|--|----------------------------|------------------------------|-------------|
| SCOPE 1 GESAMT | 9.865,39 | 52,25 % | - | 99 % |
| SCOPE 2 GESAMT** | 0,00 | 0,00 % | - | 99 % |
| SCOPE 3 GESAMT | 9.016,23 | 47,75 % | - | - |
| (3.1) Einge kaufte Waren & Dienstleistungen | 631,81 | - | 7,01 % | 10 % |
| (3.2) Kapitalgüter | 795,75 | - | 8,83 % | 10 % |
| (3.3) Brennstoff- & energiebezogene Emissionen | 2.100,24 | - | 23,29 % | 75 % |
| (3.4) Transport und Verteilung (vorgelagert) | 5.286,08 | - | 58,63 % | 80 % |
| (3.5) Abfallmanagement | 12,08 | - | 0,13 % | 10 % |
| (3.6) Geschäftsreisen | 13,76 | - | 0,15 % | 10 % |
| (3.7) Pendelverkehr | 176,50 | - | 1,96 % | 80 % |

*WTW: Well-to-Wheel = WTT + TTW = indirekte + direkte Emissionen | **Angaben nach market-based Methode; vgl. location-based Methode (S.23)

ENTWICKLUNG DER EMISSIONEN

Wir betrachten unsere Treibhausgasemissionen seit 2019. Daher fungiert das Berichtsjahr 2019 auch als Basisjahr für unsere emissionstechnische Entwicklung.

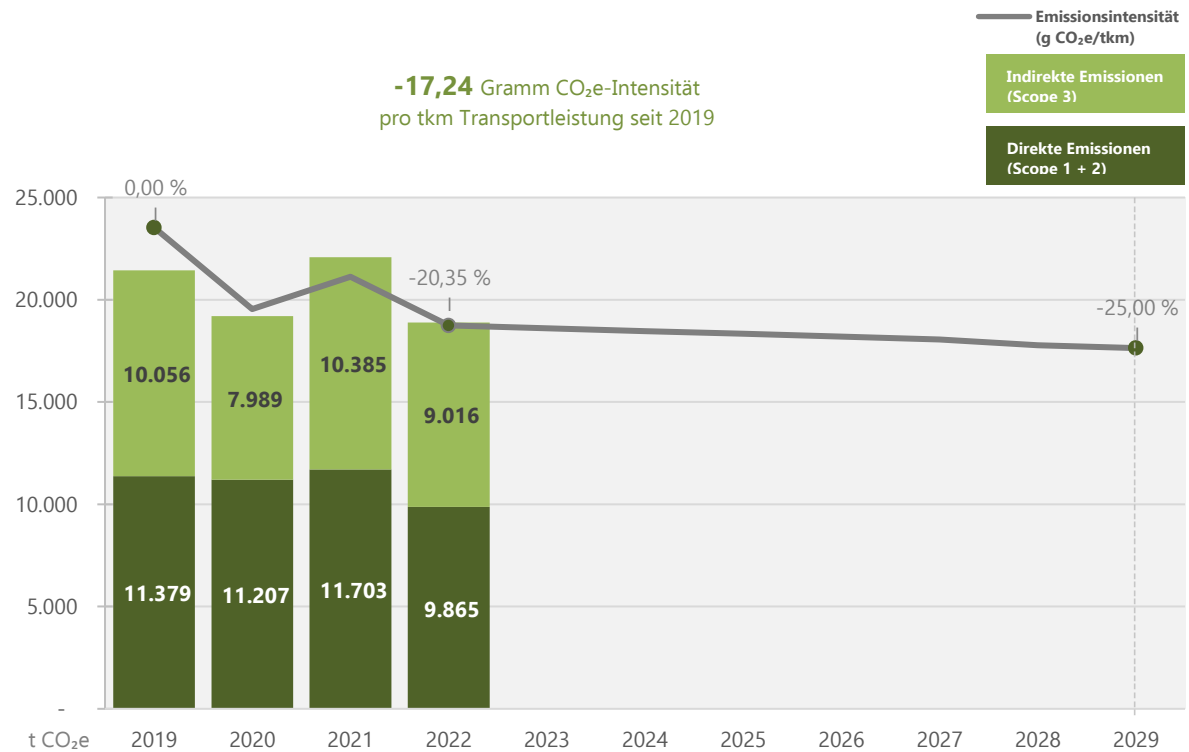
Ursächlich für die schwankende Entwicklung zwischen 2019 und 2022 (s. Anhang) sind primär die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen und Krisen der vergangenen Jahre, wodurch das jährliche Investitionsniveau in Bezug auf den Einkauf neuer LKW's und Auflieger für unsere Fuhrparks, sowie der generelle Einkauf von Waren und Dienstleistungen jährlich variiert.

Aufgrund der sukzessiven Rückkehr zur Normalität im Jahr 2021 ist der erneute Anstieg der absoluten Treibhausgasemissionsmenge und unserer Emissionsintensität zu begründen.

Im aktuellen Betrachtungsjahr 2022 wurden erneut große Investitionen ausgesetzt. Aber gleichzeitig konnten wir insbesondere im Scope 1 Bereich durch Maßnahmen die Ressourceneffizienz steigern und folglich die Emissionen senken.

Infolge unserer emissionstechnischen Entwicklung seit dem Basisjahr 2019 sehen wir uns inzwischen in der Lage ein ungefähres Entwicklungsziel bis in das Jahr 2026 auszugeben. Demnach gehen wir davon aus, dass bei einer konstanten, jährlichen Verbesserung unseres ökologischen Fußabdrucks vor allem unsere Emissionsintensität um 25 Prozent im Vergleich zum Ausgangsjahr 2019 reduzieren können.

Da sich die absoluten Werte unserer direkten und indirekten Emissionen jährlich in Abhängigkeit zu unserer Auftragslage verschieben können ist die Ausgabe von absoluten Zielsetzungen weiterhin nicht realistisch.

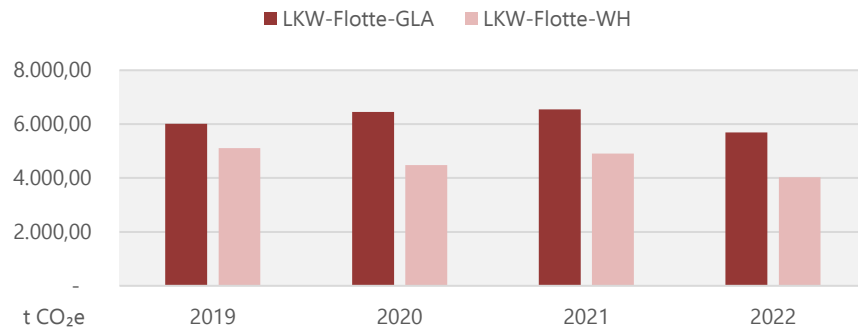


EIGENE EMISSIONEN – SCOPE 1

Unsere Scope 1 Emissionen setzten sich zusammen aus den Verbrennungsprozessen von unseren stationären und mobilen Anlagen der beiden deutschen Standorte. Dabei entfallen 98 Prozent unserer Scope 1 Emissionen auf unsere LKW-Fuhrparks.

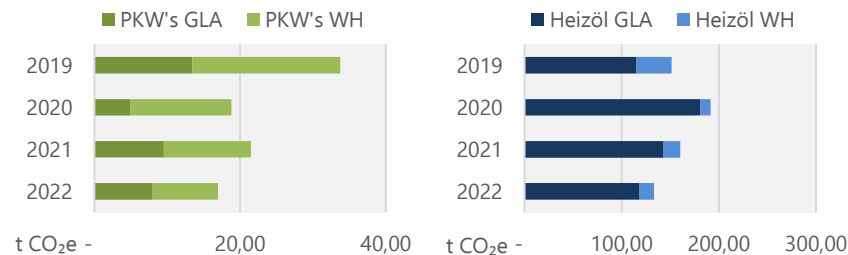
Kennzahlen unserer LKW-Fuhrparks

Der Emissionsanteil der LKW-Flotte GLA hat sich seit 2019 um ca. fünf Prozent reduziert – von der LKW-Flotte WH um ca. 20 Prozent.



Kennzahlen unserer PKW's & stationären Anlagen

Aufgrund reduzierter Geschäftsreisen, sowie der Einführung eines Hybrid-Fahrzeuges konnten wir die Emissionen aus unseren Firmen-PKW's seit 2019 halbieren. Die Emissionen aus stationären Anlagen (Ölheizungen) konnten seit 2020 konstant um ca. 30 Prozent reduziert werden.



SCOPE 2 – DUAL REPORTING

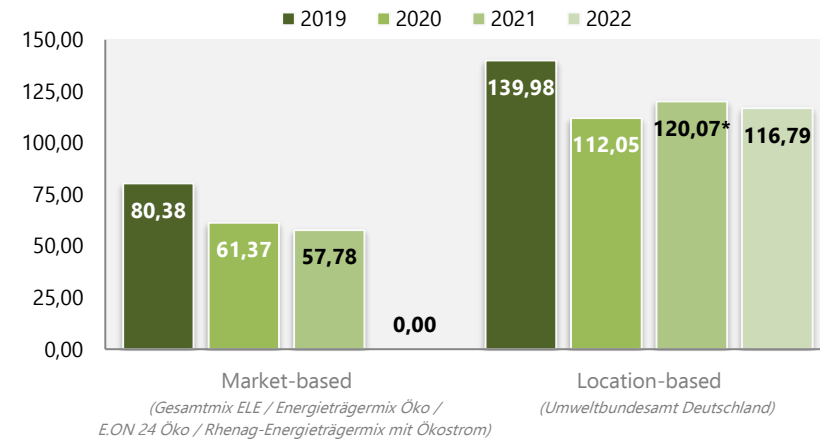
Gemäß der "dual reporting" Richtlinie des Greenhouse Gas Protocol und dem C-14 des Science Based Target (C-14: Approaches) werden die Scope 2 Emissionen der WPS sowohl „location-based“ wie auch „market-based“ berechnet und bilanziert.

Im Zuge der „location-based“ Methode werden die Scope 2 Emissionen auf Basis des deutschen Strommix (Umweltbundesamt) länderspezifisch und einheitlich für beide Standorte bilanziert. Angelehnt an die „market-based“ Methode werden die Scope 2 Emissionen zudem standortbezogen mit vertragsanbieterspezifischen Emissionsfaktoren verrechnet und bilanziert.

Die Gegenüberstellung der Berechnungsmethoden verdeutlicht für das Jahr 2022 eine Differenz von fast 117 Tonnen CO₂e. Hierbei ist hervorzuheben, dass der Strombezug beider Standorte bereits zu 100% auf den Bezug von regenerativem Ökostrom umgestellt ist.

Die Reduktionseffekte unseres Stromverbrauchs spiegeln sich ebenso in den zugehörigen Scope 2 Emissionen wider. Gemäß der location-based Methode liegt die Einsparung der Scope 2 Emissionen seit dem Basisjahr bei fast 17 Prozent.

Dual reporting der Scope 2 Emissionen (in t CO₂e)



*Nachträglich wurde für das Berichtsjahr 2021 ein Datenfehler des Stromverbrauchs Weiherhammer festgestellt. Dieser ist im jetzigen Bericht rückwirkend korrigiert

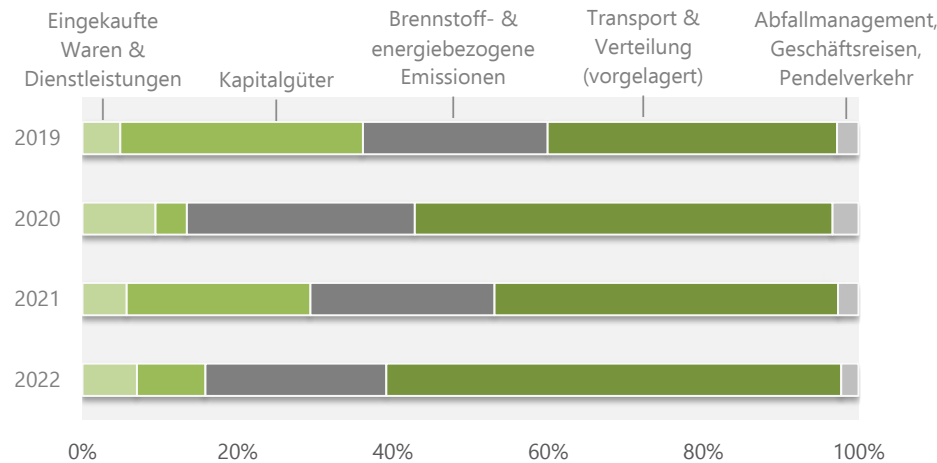
EMISSIONEN DER LIEFERKETTE

Da unsere Scope 3 Emissionen fast die Hälfte unserer Treibhausgasbilanz ausmachen fühlen wir uns ebenso dazu verpflichtet die Träger der vor- und nachgelagerten Emissionen stetig zu analysieren. Aufgrund unserer Geschäftstätigkeiten fallen für die Scope 3 Unterkategorien 3.8 bis 3.15 keine Daten an. Demzufolge liegt unser jährlicher Fokus in der Analyse der Unterkategorien 3.1 bis 3.7.

Verteilung der Scope 3 Emissionen

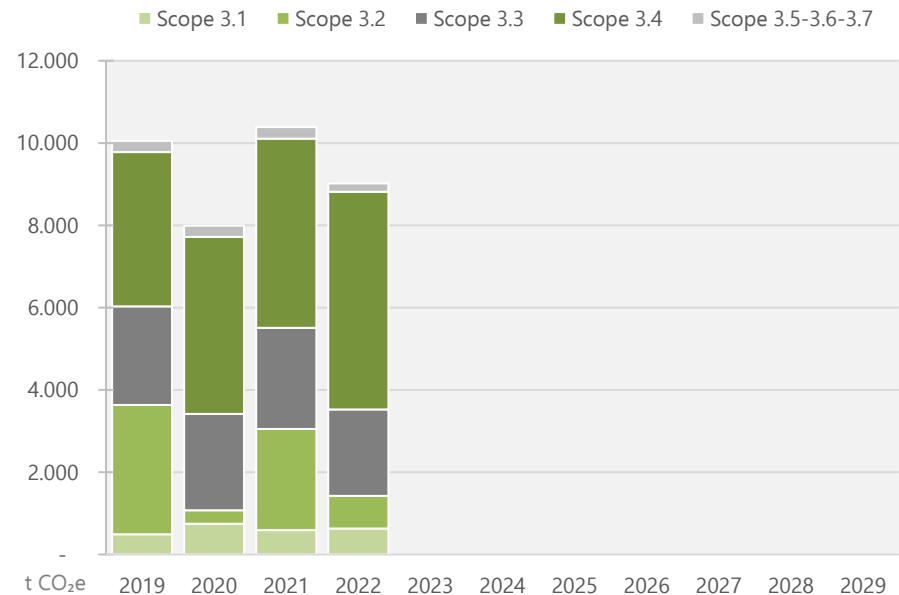
Seit dem Basisjahr 2019 – und bedingt durch die Geschäftstätigkeiten der WPS – entfallen auf die Scope 3.4 Kategorie der größte Anteil unserer vor- und nachgelagerten Emissionen an. Die absolute und prozentuale Höhe ist dabei besonders abhängig von der jährlichen Auftragslage, sowohl was den Einsatz von Transportpartner, wie auch den notwendigen Bezug von Fährtransporten angeht. Hier ergab sich im Jahr 2022 das Bild, dass unsere Verkehrsleistung (tkm) zu über 40 Prozent über Transportpartner und Fähranbieter abgewickelt werden musste. Im Jahr 2021 lag der prozentuale Anteil an den WPS-Verkehrsleistungen noch bei rund 35 Prozent.

Ein zweiter, großer Anteil der Scope 3 Emissionen entfällt auf vorgelagerten Emissionen für unsere mobilen und stationären Anlagen durch Herstellung und Transport. Die Kategorie der Emissionen durch Kapitalgüter ist jährlich abhängig vom Investitionsvolumen zur Modernisierung unserer Fuhrparks. Da das Investitionsbudget seit den wirtschaftlichen Krisen drastisch gekürzt wurde, ist der schwankende und reduzierte Anteil seit 2019 nur logisch.



Absolute Scope 3 Emissionen

In Anlehnung an die prozentuale Aufteilung der Scope 3 Emissionen verläuft auch die Entwicklung der absoluten Scope 3 Emissionen simultan dazu. Die Emissionsträger der eingekauften Waren und Dienstleistungen sollen ab 2023 ebenso wie die Emissionen der Scope 3.4 Kategorie über ein ökologisches Lieferkettenmanagement noch besser erfasst, analysiert und überwacht werden. Hier besteht die Zielsetzung durch einen gezielteren Austausch mit unserer Lieferkette langfristig positive Effekte in diesen Emissionsbereichen erzielen zu können.



EMISSIONEN NACH DIENSTLEISTUNGEN

Neben der Unterteilung nach Scope Kategorien betrachten wir auch die Verteilung nach unseren Dienstleistungspaketen. Dabei differenzieren wir zwischen Emissionen aus unserer Transportlogistik, der Lagerlogistik, sowie den allgemeinen Bereichen der WPS (Gemeinkosten).

Die **absoluten Emissionen** unserer **Transportlogistik** haben sich seit 2019 um **fast 200 Tonnen reduziert**. Gleichzeitig hat sich die **jährliche Verkehrsleistung um zehn Prozent gesteigert**. Die **Transportemissionsintensität verringerte** sich infolgedessen um ca. **elf Prozent** durch diverse Einsparungs- und Effizienzmaßnahmen.

Unsere Lagerlogistik läuft seit 2022 vollständig CO₂-neutral. Bis 2021 haben wir unterschiedlichste Optimierungsmaßnahmen im Lager vorgenommen, um den Energieverbrauch und den Emissionsausstoß zu reduzieren.

Zusätzlich entfallen 2022 noch ca. 10 Prozent der Emissionen auf „Gemeinkosten“, also administrative, unterstützende Tätigkeiten, um die Transport- und Lagerlogistikdienstleistungen der WPS im operativen Geschäft zu betreuen. Die jährlichen Schwankungen sind bedingt durch die jahresbezogenen Investitionen in unsere Fuhrparks, welche krisenbedingt bewusst limitiert wurden.

Insgesamt ergibt unsere absolute Emissionsmenge der WPS eine **Produkt-Emissionsintensität**, angelehnt an unser Lager- und Transportprodukt Floatglas, welche sich seit dem Basisjahr 2019 **um 20 Prozent reduziert** ist.

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Transportlogistik | | | | |
| CO₂-Äquivalente (in t) | 17.363 | 17.593 | 18.670 | 17.076 |
| Emissionsintensität (in g CO₂e/tkm) | 68,62 | 64,50 | 64,29 | 61,03 |
| Leerkilometer-Anteil | 47,55 % | 44,16 % | 46,65 % | 42,65 % |
| Verkehrsleistung (in tkm) | 253.020.539 | 272.747.518 | 290.422.223 | 279.801.166 |
| Lagerlogistik | | | | |
| CO₂-Äquivalente (t) | 112 | 74 | 92 | - |
| Emissionsintensität (in g CO₂e/t) | 738,51 | 623,78 | 645,00 | - |
| Handlingsmenge (in t) | 152.066 | 118.088 | 142.146 | 134.006 |
| Gemeinkosten | | | | |
| CO₂-Äquivalente (in t) | 3.961 | 1.529 | 3.331 | 1.806 |
| Dienstleistungs-Produktmenge (in t) | 649.230 | 692.117 | 728.262 | 717.302 |
| Produkt-Emissionsintensität (in g CO₂e/t) | 33.017,14 | 27.735,05 | 30.328,63 | 26.323,11 |

TREIBHAUSGASE GEMÄSS KYOTO-PROTOKOLL

Das Kyoto-Protokoll weißt seit 2013 sieben Treibhausgase als zentrale Emissionsquellen aus:

Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid/Lachgas (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (HFCs/H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFCs/FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃).

In Tabelle 4 werden die Emissionswerte dieser zentralen Treibhausgase in der metrischen Tonneneinheit für die direkten Emissionen der Scope 1 und Scope 2 Bereiche bilanziert.

In Kombination mit dem Treibhauspotential (eng. *Global Warming Potential* – GWP) werden die Emissionswerte jedes der sieben Treibhausgase in CO₂-Äquivalentwerte umgerechnet. Für die Umrechnung wird auf die offiziellen GWP-Werte des Greenhouse Gas Protocol, gemäß des Fifth Assessment Reports (AR5) des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC 2014) zurückgegriffen.

Dadurch bilden wir, gemäß den GHG Protocol Prinzipien der Vollständigkeit und der Genauigkeit, sowohl die unternehmensbezogenen Treibhausgasäquivalente, wie auch die Werte der einzelnen Treibhausgase ab.

Aufgrund unserer Geschäftstätigkeiten als Logistikdienstleister, mit Fokus auf Transport und Lagerhaltung, sind Emissionsanteil der Treibhausgase HFCs, PFCs, SF₆, sowie NF₃ nicht vorhanden.

Emissionsdaten der sieben Kyoto-Protokoll-Treibhausgase gemäß GHG Protocol 2022

| Treibhausgas | Scope 1 Emissionen | | Scope 2 Emissionen* | |
|-----------------------|--------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| | in t | in t CO ₂ e** | in t | in t CO ₂ e** |
| CO₂ | 9.837,32 | 9.837,32 | 67,24 | 67,24 |
| CH₄ | 0,16 | 4,46 | 0,0238 | 0,6676 |
| N₂O | 0,10 | 25,62 | 0,0019 | 0,4918 |
| HFCs / H-FKW | - | - | - | - |
| PFCs / FKW | - | - | - | - |
| SF₆ | - | - | - | - |
| NF₃ | - | - | - | - |

* Angaben nach location-based Methode

** restliche Treibhausgasemissionen (CO₂e) entfallen auf sonstige Luftschadstoffe

KAPITEL 8 NACHTRAG

Als Unternehmen nachhaltig zu agieren und der gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden ist inzwischen zu einer zentralen Herausforderung geworden, welches erwartet über das klassische, kaufmännische Denken hinaus zu handeln und sowohl ökologische, wie auch soziale Blickwinkel stets zu betrachten.

Zusammen mit unseren Partnerunternehmen der „Spedition Hubert Winnen“ und der „Spedition Pfab“ ist die Winnen-Pfab-Service stets bestrebt anhand einer transparenten Darstellung ihres gesamtökologischen Einflusses die gesellschaftliche Vertrauensbasis langfristig zu erhalten und zu stärken.

Für uns dreht es sich nicht einfach nur darum zahlentechnisch unseren Beitrag zu einer ökologischen Nachhaltigkeit darzustellen. Es ist viel mehr. Wir versuchen tagtäglich das ökologische Bewusstsein über unsere Unternehmensgrenzen hinaus zu schärfen.

Dies ist nicht nur unsere gesellschaftliche Verantwortung, es ist unser gesellschaftlicher Anspruch an uns selbst.

Diesen Anspruch versuchen wir zu vermitteln, zu fördern und auch unsere Partner zu inspirieren, um gemeinsam eine nachhaltigere Zukunft zu gestalten und gleichzeitig unseren Anforderungen als Logistikdienstleister gerecht zu werden. Denn wir sind [...]

„Ihre Partner für Glastransporte, Nachhaltigkeit und logistische Lösungen am Glasmarkt“



**IHR PARTNER
für Glastransporte**



**ANHANG
ÖKOLOGISCHE SCORECARD**

| Bilanz logistischer Kennzahlen | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Kraftstoffverbrauch | | | | |
| LKW - Diesel (in l) ¹ | 4.170.926 | 4.101.682 | 4.298.703 | 3.638.695 |
| PKW - Diesel (in l) | 932.280 | 1.080.621 | 5.376 | 4.245 |
| PKW - Benzin (in l) | 4.587 | 959 | 2.949 | 3.304 |
| Marine Gas Oil (in kg) ² | 195.571 | 203.914 | 217.168 | 257.429 |
| Verkehrsleistung | 253.020.539 | 272.747.517 | 290.422.222 | 279.801.166 |
| Straßentransport (in tkm) | 220.428.683 | 235.886.199 | 253.291.071 | 235.404.908 |
| Fährtransport (in tkm) | 32.591.856 | 36.861.318 | 37.131.152 | 44.396.258 |
| Tonnage (in t) | 649.230 | 692.117 | 728.262 | 717.302 |

¹Euro VI Fahrzeuge der Fuhrparks der Sped, Winnen & Sped. Pfab | ² Distanzbasierter Verbrauch für die Fährfahrten unter WPS über Drittanbieter

| Energieverbrauchsbilanz nach EN 16258 ¹ (in GJ) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Fuhrpark - Gesamt | 178.274,67 | 175.177,97 | 183.665,83 | 155.678,07 |
| LKW – Diesel ¹ | 177.736,59 | 174.878,34 | 183.325,08 | 155.372,26 |
| PKW – Diesel | 361,94 | 263,49 | 229,56 | 181,25 |
| PKW – Benzin | 176,14 | 36,14 | 111,20 | 124,56 |
| Gebäude - Gesamt | 2.137,61 | 3.397,12 | 3.035,32* | 2.461,70 |
| Strom | 1.058,38 | 830,39 | 827,49* | 833,92 |
| Standard Strom | 859,33 | 656,05 | 617,73 | - |
| Ökostrom | 199,05 | 174,34 | 270,34* | 833,92 |
| Heizöl | 1.079,23 | 2.566,73 | 2.147,25 | 1.627,78 |
| Direkter Energieverbrauch - Gesamt | 183.676,37 | 178.575,091 | 186.701,15* | 158.139,77 |

| Abfallmanagement gemäß REMONDIS | Abfalldokumentation - Gladbeck | | | |
|---|--------------------------------|--------|--------|--------|
| | 2. HJ 2019 ² | 2020 | 2021 | 2022 |
| Primärrohstoffeinsparungen (in t) | 26,10 | 54,60 | 49,20 | 48,90 |
| Energieeinsparungen (in MWh) | 54,40 | 113,70 | 102,70 | 102,00 |
| CO ₂ Einsparungen (in CO ₂ e) | 2,00 | 4,20 | 3,80 | 3,80 |

¹ Euro VI Fahrzeuge der Fuhrparks der Sped, Winnen & Sped. Pfab | ² Erste Abfallbilanz basiert auf dem Zeitraum 07'19-07'20. Daher anteilige Betrachtung

*Nachträglich wurde für das Berichtsjahr 2021 ein Datenfehler des Stromverbrauchs Weiherhammer festgestellt. Dieser ist im jetzigen Bericht rückwirkend korrigiert

| Treibhausgasbilanz - EN 16258 (in t) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| SCOPE 1 | 11.298,98 | 11.145,26 | 11.644,84 | 9.865,39 |
| Mobile Anlagen | 11.147,47 | 10.953,81 | 11.484,68 | 9.732,27 |
| Stationäre Anlagen | 151,50 | 191,45 | 160,16 | 133,12 |
| SCOPE 2 | 80,38 | 61,37 | 57,78 | 0,00 |
| Market-based | 80,38 | 61,37 | 57,78 | 0,00 |
| Location-based | 139,98 | 112,05 | 120,07* | 116,79 |
| SCOPE 3¹ | 10.056,36 | 7.989,27 | 10.384,58 | 10.384,58 |
| (3.1) Eingekaufte Waren & Dienstleistungen | 488,52 | 751,58 | 589,57 | 631,81 |
| (3.2) Kapitalgüter | 3.145,91 | 324,02 | 2.460,99 | 795,76 |
| (3.3) Brennstoff- & energiebezogene Emissionen | 2.393,30 | 2.344,61 | 2.461,73 | 2.100,24 |
| (3.4) Transport und Verteilung (vorgelagert) | 3.750,76 | 4.300,56 | 4.597,38 | 5.286,08 |
| (3.5) Abfallmanagement | 18,42 | 18,95 | 14,99 | 12,08 |
| (3.6) Geschäftsreisen | 5,56 | 2,08 | 0,61 | 13,76 |
| (3.7) Pendelverkehr | 253,89 | 247,47 | 259,35 | 176,50 |
| TREIBHAUSGASEMISSIONEN GESAMT | 21.435,72 | 19.195,90 | 22.087,19 | 18.881,62 |

¹GHG-Kategorien 3.8, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15 nicht aufgeführt, da nicht in unseren Geschäftstätigkeiten enthalten

*Nachträglich wurde für das Berichtsjahr 2021 ein Datenfehler des Stromverbrauchs Weiherhammer festgestellt. Dieser ist im jetzigen Bericht rückwirkend korrigiert

| Ökologische Intensitäten | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|--------|--------|--------|-------|
| Emissionsintensitäten | | | | |
| Total (gCO ₂ e/tkm) | 84,72 | 70,38 | 76,05 | 67,48 |
| Transport (gCO ₂ e/tkm) ¹ | 68,62 | 64,50 | 64,29 | 61,03 |
| Lager (gCO ₂ e/t) ² | 738,51 | 623,78 | 645,00 | - |
| Energieintensitäten | | | | |
| Total (MJ/tkm) | 0,923 | 0,862 | 0,851* | 0,814 |
| Fuhrpark (MJ/tkm) ³ | 1,053 | 0,977 | 0,987* | 0,951 |
| Lager (MJ/t) ² | 8,20 | 6,86 | 7,49 | 6,18 |
| Kraftstoffverbräuche | | | | |
| LKW – Diesel (l/100km) ³ | 32,71 | 32,61 | 33,78 | 32,73 |
| Sub-LKW – Diesel (l/100km) ⁴ | 30,87 | 31,95 | 32,76 | 33,17 |
| Fähre – MGO (kg/100km) ⁵ | 8,04 | 7,55 | 8,73 | 9,77 |

¹Scope 1, Scope 3.3 & Scope 3.4 | ²Teile der stationären Anlagen Scope 1 & Scope 2 (Für 2022 erstmalig „0“ durch freiwillige CO₂-Kompensation)

³LKWs Sped, Winnen & Sped. Pfab | ⁴LKWs Subunternehmer | ⁵Anteilige Fährkraftstoffverbräuche durch Drittanbieter

*Nachträglich wurde für das Berichtsjahr 2021 ein Datenfehler des Stromverbrauchs Weiherhammer festgestellt. Dieser ist im jetzigen Bericht rückwirkend korrigiert

| Treibhausgasbilanz Gemäß Kyoto-Protokoll | Emissionen (in t) | | | | Emissionen in t CO ₂ e ² | | | |
|--|-------------------|------------------|------------------|-----------------|--|------------------|------------------|-----------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Kohlenstoffdioxid (CO₂) | 11.343,06 | 11.171,20 | 11.663,31 | 9.904,56 | 11.343,06 | 11.171,20 | 11.663,31 | 9.904,56 |
| Scope 1 | 11.264,05 | 11.110,88 | 11.606,51 | 9.837,32 | 11.264,05 | 11.110,88 | 11.606,51 | 9.837,32 |
| Scope 2 ¹ | 79,01 | 60,32 | 56,80 | 67,24 | 79,01 | 60,32 | 56,80 | 67,24 |
| Methan (CH₄) | 0,208 | 0,201 | 0,2082 | 0,1833 | 5,89 | 5,62 | 5,8285 | 5,1312 |
| Scope 1 | 0,18 | 0,18 | 0,188 | 0,159 | 5,11 | 5,02 | 5,26 | 4,46 |
| Scope 2 ¹ | 0,0280 | 0,0214 | 0,0201 | 0,0238 | 0,7844 | 0,5988 | 0,5639 | 0,6676 |
| Distickstoffoxid / Lachgas (N₂O) | 0,1122 | 0,1109 | 0,1156 | 0,0985 | 29,9879 | 29,3916 | 30,63 | 26,11 |
| Scope 1 | 0,11 | 0,11 | 0,114 | 0,097 | 29,41 | 28,95 | 30,22 | 25,62 |
| Scope 2 ¹ | 0,0022 | 0,0017 | 0,0016 | 0,0019 | 0,5779 | 0,4412 | 0,4154 | 0,4918 |
| Teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (HFCs/H-FKW) | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Scope 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Scope 2 ¹ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFCs/FKW) | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Scope 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Scope 2 ¹ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Schwefelhexafluorid (SF₆) | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Scope 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Scope 2 ¹ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Stickstofftrifluorid (NF₃) | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Scope 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Scope 2 ¹ | - | - | - | - | - | - | - | - |

¹Angaben nach location-based Methode | ²restliche Treibhausgasemissionen (CO₂e) entfallen auf Luftschadstoffe

| Schadstoffbilanz nach EN 16258 | Well-to-Wheel (in t) | | | | Well-to-Wheel Intensität (g/tkm) | | | |
|---|----------------------|--------------|--------------|--------------|----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Stickoxide (NOx) | 18,41 | 19,11 | 20,06 | 18,66 | 0,0727 | 0,0700 | 0,0691 | 0,0667 |
| Straßentransport ¹ | 11,70 | 12,11 | 12,61 | 11,21 | 0,0531 | 0,0514 | 0,0498 | 0,0476 |
| Fährtransport | 6,71 | 6,99 | 7,45 | 7,45 | 0,2058 | 0,1897 | 0,2006 | 0,2006 |
| Schwefeloxide (SOx) | 6,34 | 6,56 | 6,89 | 6,18 | 0,0251 | 0,0241 | 0,0237 | 0,0221 |
| Straßentransport ¹ | 5,74 | 5,93 | 6,21 | 5,51 | 0,0260 | 0,0251 | 0,0245 | 0,0234 |
| Fährtransport | 0,60 | 0,63 | 0,67 | 0,67 | 0,0185 | 0,0171 | 0,0181 | 0,0181 |
| Feinstaub (PM) | 0,47 | 0,48 | 0,51 | 0,47 | 0,0018 | 0,0018 | 0,0017 | 0,0017 |
| Straßentransport ¹ | 0,33 | 0,34 | 0,36 | 0,32 | 0,0015 | 0,0015 | 0,0014 | 0,0014 |
| Fährtransport | 0,13 | 0,14 | 0,15 | 0,15 | 0,0041 | 0,0038 | 0,0040 | 0,0040 |
| Nichtmethankohlenwasserstoffe (NMHC) | 5,65 | 5,85 | 6,13 | 5,53 | 0,0223 | 0,0215 | 0,0211 | 0,0198 |
| Straßentransport ¹ | 4,99 | 5,16 | 5,39 | 4,79 | 0,0226 | 0,0219 | 0,0213 | 0,0203 |
| Fährtransport | 0,67 | 0,69 | 0,74 | 0,74 | 0,0204 | 0,0188 | 0,0199 | 0,0199 |

¹Scope 1 & Scope 3.4

**ANHANG
BERECHNUNGSMETHODIK**

| Emissionskategorie | Berechnungsmethodik | Primärdaten | Sekundärdaten | Umrechnungsfaktoren | Anwendung seit |
|---|---------------------|-------------|---------------|--|----------------|
| SCOPE 1 | | | | | |
| Mobile Anlagen Lkw-Diesel Pkw-Benzin / Diesel / Elektro | Verbrauchsbasiert | X | | • DIN EN 16258 | 2019 |
| Stationäre Anlagen Heizöl | Verbrauchsbasiert | X | | • GEMIS 5.1 Datenbank / Ecocockpit | 2022 |
| SCOPE 2 | | | | | |
| Market-based | Verbrauchsbasiert | X | | • Standortbezogener Stromvertragspartner | 2019 |
| Location-based | Verbrauchsbasiert | X | | • Umweltsbundesamt | 2019 |
| SCOPE 3 | | | | | |
| (3.1) Eingeaufte Güter & Dienstleistungen | Ausgabenbasiert | | X | • Quantis Scope 3 Evaluator | 2019 |
| (3.2) Kapitalgüter | Ausgabenbasiert | | X | • Quantis Scope 3 Evaluator | 2019 |
| (3.3) Brennstoff | Verbrauchsbasiert | X | | • DIN EN 16258 / GEMIS 5.1 Datenbank | 2022 |
| (3.4) Transport | Distanzbasiert | X | X | • DIN EN 16258 / GLEC-Framework | 2019 |
| (3.5) Abfallmanagement | Ausgabenbasiert | | X | • Quantis Scope 3 Evaluator | 2019 |
| (3.6) Geschäftsreisen | Ausgabenbasiert | | X | • Quantis Scope 3 Evaluator | 2019 |
| (3.7) Pendelverkehr | Distanzbasiert | X | X | • GEMIS 5.1 Datenbank / Ecocockpit | 2019 |

| Emissionskategorie | Kommentar | Anwendung seit |
|---|--|----------------|
| SCOPE 3 | | |
| (3.8) Leasinggeber vorgelagert | <i>Sowohl Winnen-Pfab-Service, wie auch die zugehörigen Fuhrparkunternehmen verfügen über keine geleaste Kapitalgüter</i> | 2019 |
| (3.9) Transport & Verteilung nachgelagert | <i>Unserem Einflussbereich können keine nachgelagerten Transporte & Verteilung zugeordnet werden</i> | 2019 |
| (3.10) Verarbeitung der verkauften Güter | <i>Unser Geschäftsmodell beinhaltet keine Güterproduktion, sondern nur Dienstleistungen</i> | 2019 |
| (3.11) Nutzung der verkauften Güter | <i>Unser Geschäftsmodell beinhaltet keine Güterproduktion, sondern nur Dienstleistungen</i> | 2019 |
| (3.12) Umgang mit verkauften Gütern an deren Lebenszyklusende | <i>Unser Geschäftsmodell beinhaltet keine Güterproduktion, sondern nur Dienstleistungen</i> | 2019 |
| (3.13) Leasinggeber nachgelagert | <i>Sowohl Winnen-Pfab-Service, wie auch die zugehörigen Fuhrparkunternehmen verfügen über keine geleaste Kapitalgüter</i> | 2019 |
| (3.14) Franchise | <i>Sowohl Winnen-Pfab-Service, wie auch die zugehörigen Fuhrparkunternehmen besitzen u. betreiben keine Franchises</i> | 2019 |
| (3.15) Investitionen | <i>Sowohl Winnen-Pfab-Service, wie auch die zugehörigen Fuhrparkunternehmen weisen keine Investitionen auf, welche dieser Kategorie zugeordnet werden können</i> | 2019 |

IMPRESSUM

HERAUSGEBER



(WPS) Winnen-Pfab-Service GmbH & Co. KG

Hornstraße 38-40, 45964 Gladbeck
Etzenrichter Straße 3, 92729 Weiherhammer

In Zusammenarbeit mit



Spedition Hubert Winnen GmbH & Co. KG
<https://www.hubert-winnen.de/wordpress/>



Spedition Hans Pfab GmbH
<https://www.spedition-pfab.de/>

Gladbeck, Juli 2023

© Winnen-Pfab-Service GmbH & Co. KG

Bei Rückfragen zum vorliegenden Corporate Carbon Footprint kontaktieren sie bitte unseren zuständigen Nachhaltigkeitsmanager: th-wps@hubert-winnen.de



Think before you print!

BILDNACHWEIS

Alle dargestellten Bilder der Winnen-Pfab-Service 2023, außer:

Unsplash.com – Deckblatt

Smart Freight Center: Global Logistics Emission Council (GLEC) (S. 8)