

WINNEN-PFAB-SERVICE



CORPORATE CARBON FOOTPRINT 2022

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT.....	3
NACHHALTIGKEIT BEI WPS	4
ÖKOLOGISCHER ANSPRUCH	5
ÖKOLOGISCHE KENNZAHLEN	6
EMISSIONEN	8
ENERGIEMANAGEMENT.....	13
SONSTIGE EMISSIONEN & AKTIVITÄTEN.....	17
MINDERUNGSMÖGLICHKEITEN & HERAUSFORDERUNGEN	19
TRENDS & ZIELE	21
IMPRESSUM.....	27



VORWORT

Dies ist der offizielle Corporate Carbon Footprint 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:

THINK

HEALTH & SAFETY
ETHICAL
BEFORE YOU PRINT
LOGISTIC
ENVIRONMENTAL

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.

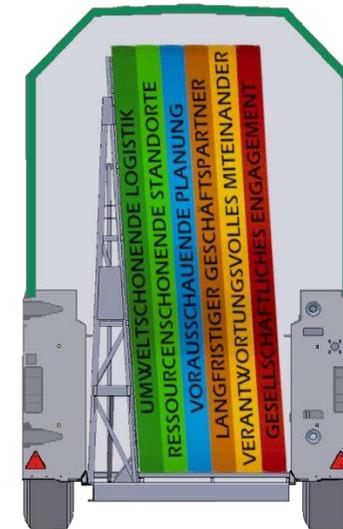
Wir haben immer unsere **logistischen Prozesse** im Hinterkopf, um die Kundenzufriedenheit zu gewährleisten

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 Verbrauchsminimierung, Effizienzsteigerung und Ressourcenmanagement zu fördern und zu optimieren.

- Im Tagesgeschäft setzen wir auf eine vorausschauende Planung, einer umsichtige 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.

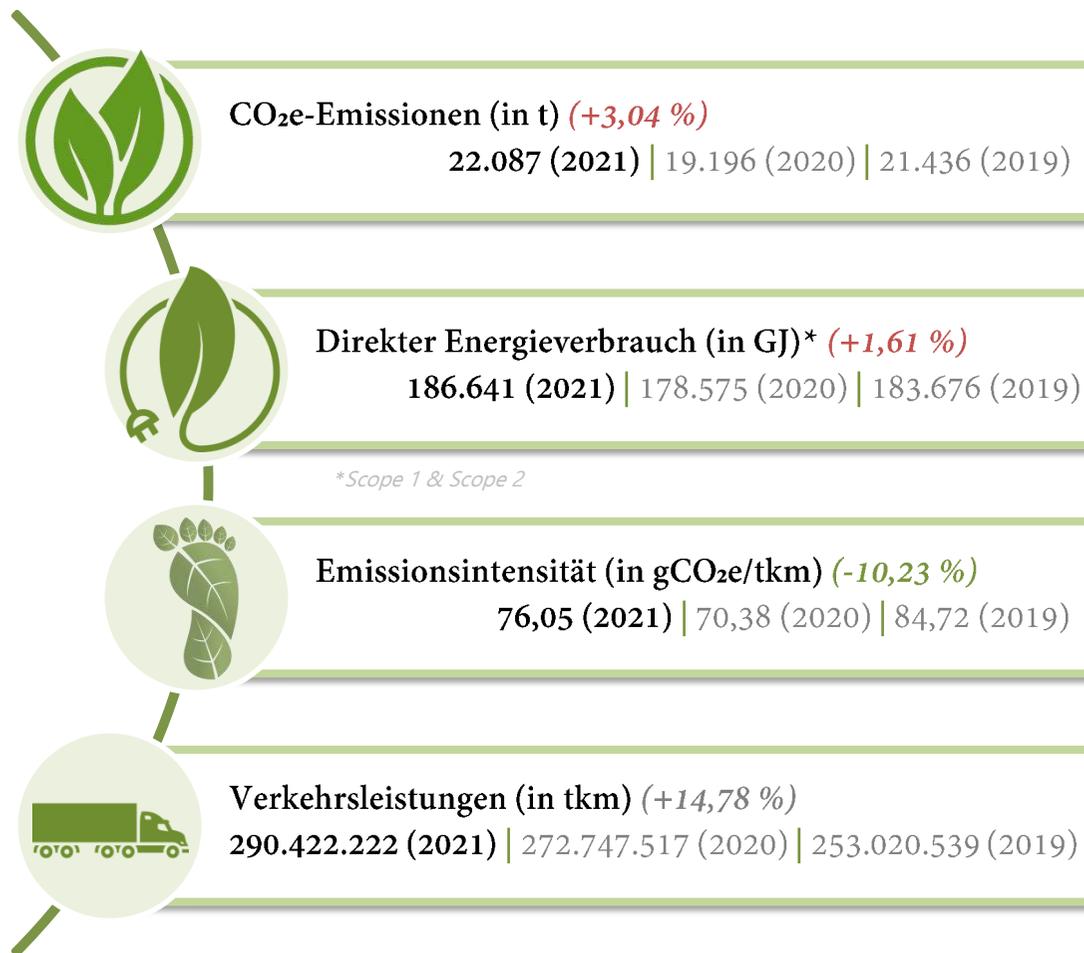
Diese Philosophie versuchen wir auch in Zusammenarbeit mit unseren Speditionsbetrieben in der täglichen Arbeit sowie bei mittel- und langfristigen Aufgaben umzusetzen und stetig zu verbessern. Daneben versuchen wir auch glaubwürdig und transparent zusammen mit unseren Stakeholdern an unserer ökologischen 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

ÖKOLOGISCHE KENNZAHLEN



Unsere **gesamten Treibhausgasemissionen** haben sich im Vergleich zum Ausgangsjahr 2019 um ca. **drei Prozent erhöht**. Der **direkte Energieverbrauch** der WPS ist im gleichen Zeitraum um fast **zwei Prozent gestiegen**.

Begründet wird diese Entwicklung einerseits durch ein deutlich **erhöhtes Transportvolumen (s. Verkehrsleistungen) von fast 15 Prozent** im Vergleich zu 2019.

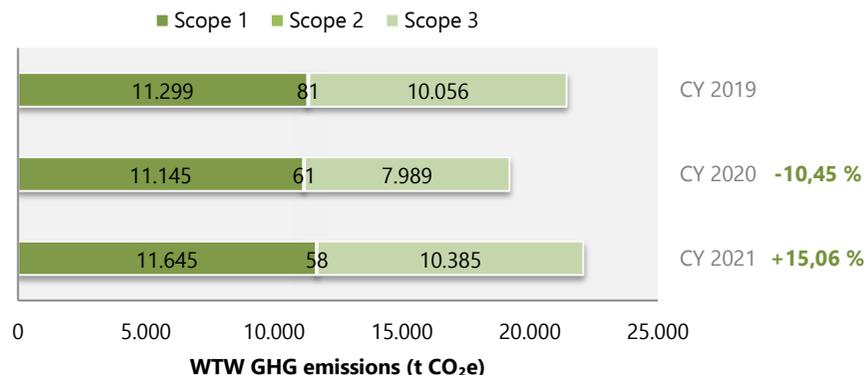
Andererseits ist ebenso ursächlich dafür eine gestiegene Notwendigkeit am Einkauf für Reparaturen und Instandhaltung, sowie den im Jahr 2020 ausgesetzten Neukauf von Fahrzeugen (LKW's & Auflieger). Einen detaillierten Einblick hierzu bekommen Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Infolgedessen spiegelt sich eine insgesamt positive emissions-technische Entwicklung in der Kennzahl der Emissionsintensität wieder. Denn im Vergleich zum Basisjahr 2019 liegt unsere **Emissionsintensität knapp zehn Prozent unter dem Ausgangswert**. Demzufolge haben wir den positiven Trend des Jahres 2020 erneut umgesetzt und unsere Emissionsintensität im Vergleich zum Ausgangsjahr deutlich verbessert.

KENNZAHLEN NACH GLEC FRAMEWORK

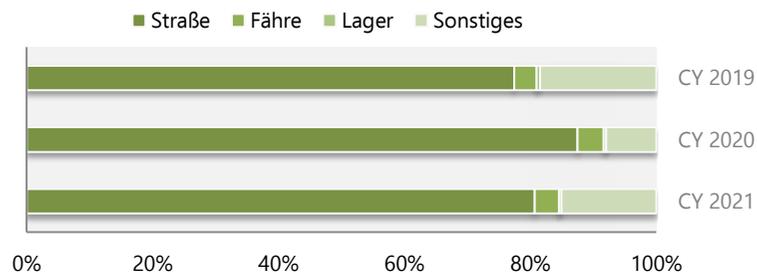
Treibhausgasemissionen nach Scope-Bereichen

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.

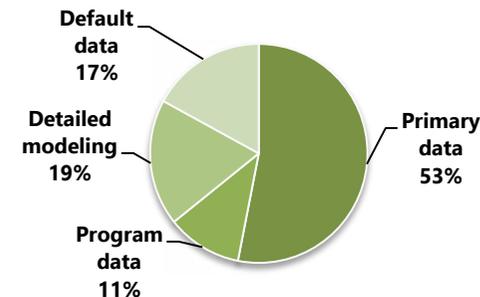


Typen der Ausgangsdaten

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

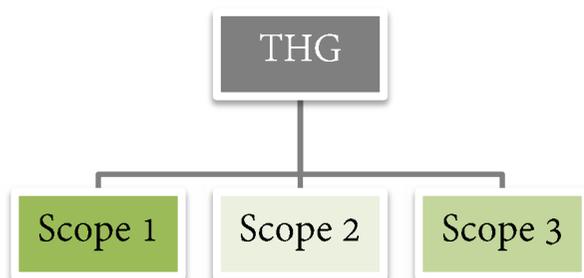
Die Emissionen der WPS sind gemäß den Berechnungs- und Bilanzierungsansätzen des GHG Protocols, des GLEC Framework sowie der EN 16258 ermittelt.

KAPITEL 4
EMISSIONEN

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. Als „Friend“ des Smart Freight Centres (SFC) nutzen wir den Standard des GLEC Framework 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.

TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Die gesamten Treibhausgasemissionsdaten des betrachteten Kalenderjahres 2021 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. 22.087 Tonnen CO₂e** Well-to-Wheel (WTW)* Emissionen (inklusive Vorketten).

Gegenüber dem Basisjahr sind unsere direkten Emissionen der **Scope 1** um ca. drei Prozent gestiegen. Die Emissionen der **Scope 2** Kategorie konnten um mehr als 28 Prozent reduziert werden. Unsere indirekten Emissionen der **Scope 3** Kategorien haben im Vergleich zum Basisjahr 2019 wieder ein ähnliches Niveau erreicht. Damit haben sich die absoluten WTW CO₂e Emissionen um ca. 3 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2019 erhöht.

Der überwiegende Anteil (ca. 11.645 t CO₂e) entsteht dabei durch direkte Verbrennungsprozesse der LKW-Fuhrparks (Scope 1). In Bezug auf die Gesamtemissionen weisen die Scope 3 Unterkategorien 3.2, 3.3 und 3.4 ebenfalls wesentliche Anteile auf (s. grüne Markierung der Scope 3 Emissionsanteile).

Ursächlich für die schwankende Entwicklung zwischen 2019 und 2021 sind primär die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf unsere Einkaufs- und Geschäftstätigkeiten im Jahr 2020, insbesondere in Bezug auf den Einkauf neuer LKW's und Auflieger für unsere Fuhrparks. Dies wurde 2020 pandemiebedingt ausgesetzt (s. Scope 3.2). Hinzu kommt ein marginaler Geschäftszuwachs im Jahr 2021 gegenüber 2019 (s. S. 11 & S. 22), was zu marginalen Zuwächsen der Emissionen unterschiedlichster Bereiche geführt hat.

Absolute THG-Emissionsdaten 2019 bis 2021

Emissionskategorie	Emissionen in t CO ₂ e 2021 2020 2019	Anteil an Gesamt- emissionen	Anteil an Scope 3 Emissionen	Primärdaten
SCOPE 1 GESAMT	11.644,84 11.145,26 11.298,98	52,72 %	-	99 %
SCOPE 2 GESAMT**	57,78 61,37 80,38	0,26 %	-	99 %
SCOPE 3 GESAMT	10.384,58 7.989,27 10.056,36	47,02 %	-	-
(3.1) Eingeaufte Waren & Dienstleistungen	589,53 751,58 488,52	-	5,68 %	10 %
(3.2) Kapitalgüter	2.460,99 324,02 3.145,91	-	23,70 %	10 %
(3.3) Brennstoff- & energiebezogene Emissionen	2.461,73 2.344,61 2.393,30	-	23,71 %	75 %
(3.4) Transport und Verteilung (vorgelagert)	4.597,38 4.300,56 3.750,76	-	44,27 %	80 %
(3.5) Abfallmanagement	14,99 18,95 18,42	-	0,14 %	10 %
(3.6) Geschäftsreisen	0,61 2,08 5,56	-	0,01 %	10 %
(3.7) Pendelverkehr	259,35 247,47 253,89	-	2,50 %	80 %

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

MATRIX DER EMISSIONSSCHWERPUNKTE

In Anlehnung an unsere jährliche Bilanz der Treibhausgasemissionen analysieren wir fort an jedes Jahr auch die daraus resultierenden Emissionsschwerpunkte unseres Einflussbereiches.

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.

Infolgedessen verdeutlicht die Bewertungsmatrix die für uns relevanten Emissionskategorien, welche in Zukunft in unseren unternehmensbezogenen Klimazielsetzungen berücksichtigt werden.

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



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 2021

Treibhausgas	Scope 1 Emissionen		Scope 2 Emissionen*	
	in t	in t CO ₂ e**	in t	in t CO ₂ e**
CO ₂	11.606,51	11.606,51	56,80	56,80
CH ₄	0,19	5,26	0,0201	0,5639
N ₂ O	0,11	30,22	0,0016	0,4154
HFCs / H-FKW	-	-	-	-
PFCs / FKW	-	-	-	-
SF ₆	-	-	-	-
NF ₃	-	-	-	-

* Angaben nach location-based Methode

** restliche Treibhausgasemissionen (CO₂e) entfallen auf sonstige Luftschadstoffe

VERTRAGS-BILANZIERUNG

Das Geschäftsfeld der Winnen-Pfab-Service ist weiterhin zu einem Großteil auf einen Hauptdienstleistungsvertrag, mit Bezug auf einen externen Stakeholder, fokussiert.

Im Vergleich zum Vorjahr konnten wir eine leichte Reduktion der absoluten Menge an emittierten Treibhausgasen, sowie der Emissionsintensität der **Transportlogistik** erzielen. Dadurch verzeichnen wir das dritte Jahr in Folge eine Reduktion der Emissionsintensität für unsere Transportlogistik.

Im Bereich der **Lagerlogistik** haben wir im Jahr 2021 ca. 18 Tonnen CO₂e-Emissionen mehr verursacht als im Vorjahr 2020. Begründet ist dies durch einen Anstieg unserer jährlichen Handlingsmenge um gut 20%. Infolgedessen stieg auch die Emissionsintensität unserer Lagerlogistik um ca. 3,4 Prozent.

Seit dem Ausgangsjahr 2017 konnten wir die absoluten, jährlichen CO₂e-Emissionen der **Gesamtlogistik** um inzwischen 17 Prozent reduzieren. In Bezug auf die Emissionsintensität unserer Logistikdienstleistungen pro Tonnenkilometer ist eine Reduktion von ca. 4,5 Prozent festzustellen, was einer durchschnittlichen, jährlichen Reduktion von ca. 0,9 Prozent entspricht.

Für das Jahr 2022 sind mehrere climatechnische Projektansätze in Planung, um vor allem im Bereich der Lagerlogistik weitere positive Effekte zu verzeichnen, welche über die Effizienzsteigerung und nachhaltigen Umgang mit den Energieressourcen hinausgeht. Hierzu zählt unter anderem Umstellung des Strombezugs für die Lagerlogistik sowie die Investition in zertifizierte Kompensationsprojekte für unsere Lageraktivitäten, welche noch unvermeidbare Emissionen verursachen.

Vertragsbezogene Bilanzierung der Treibhausgasemissionen (CY 2017 bis CY 2021)

	2017	2018	2019	2020	2021
Transportlogistik					
CO₂-Äquivalente (in t)	18.941	17.664	15.484	15.961	15.740
Emissionsintensität (in g CO₂e/tkm)	66,55	66,24	66,42	63,74	63,66
Leerkilometer-Anteil	47,55 %	44,16 %	46,65 %	47,15 %	48,86 %
Lagerlogistik					
CO₂-Äquivalente (in t)	141	121	112	74	92
Emissionsintensität (in g CO₂e/t)	925,63	916,00	738,51	623,78	645,00
Handlingsmenge (in t)	152.002	132.502	152.066	118.088	142.146
Gesamtlogistik					
CO₂-Äquivalente (in t)	19.081	17.785	15.596	16.034	15.832
Emissionsintensität (in g CO₂e/tkm)	67,05	66,70	66,90	64,03	64,03
Transportmenge (in tkm)	284.602.726	266.655.250	233.134.416	250.409.411	247.240.085

KAPITEL 5

ENERGIEMANAGEMENT

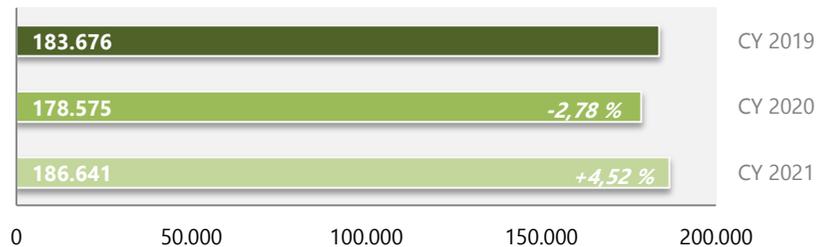
Im Kalenderjahr 2021 befanden wir uns weiterhin in der Strukturierungs- und Anfangsphase unseres Energiemanagementsystems. Unsere direkten Energieträger haben wir mit Beginn des Basisjahres 2019 vollumfänglich identifiziert und bilanziert.

Nachdem unsere Berechnungsrundlage und Art und Weise der Berichterstattung auch für uns intern als „vorrübergehend ausreichend“ klassifiziert ist, konnten wir bereits im Jahr 2021 mit kleinen, anfänglichen Maßnahmenpaketen beginnen, um unser geschärftes, ökologisches Bewusstsein sukzessive auch in Taten umzusetzen.

Genereller Energieverbrauch

Unser Gesamtenergieverbrauch ist, begründet durch schwankende Geschäftstätigkeiten, seit 2019 marginal volatil. Bedingt durch die Corona-Pandemie ergab sich eine Reduktion des Gesamtenergieverbrauches von fast drei Prozent. 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 Vergleich zum Basisjahr 2019 verzeichnen wir derzeit einen generellen, leichten Anstieg von 1,6 Prozent.

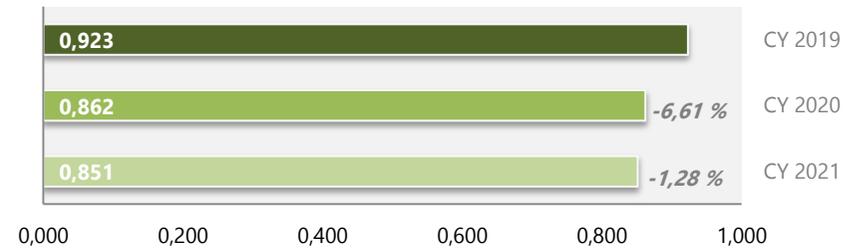
WPS Energieverbrauch (in GJ)



Energieintensitäten

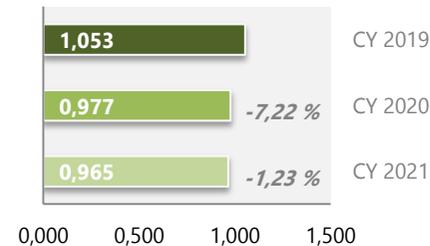
Neben der Entwicklung des absoluten Energieverbrauchs haben wir auch immer unsere Energieintensitäten im Blick. In Kombination mit einer Steigerung unserer generellen „Verkehrsleistungen“ (s. S. 6) konnten wir trotz einem leicht erhöhten Energiebedarf die zugehörigen Intensitätswerte sowohl in Bezug auf unsere Fuhrpark-, wie Lageraktivitäten unter den Werten des Ausgangsjahres halten. Infolgedessen konnten wir unsere **Gesamtenergieintensität seit 2019 um ca. 7,8 Prozent reduzieren**.

Gesamtenergieintensität (MJ/tkm)

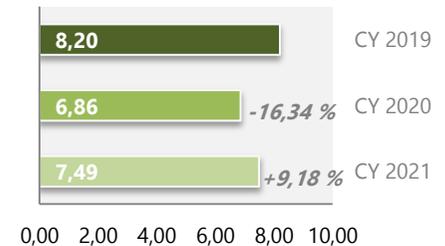


Im Bereich unserer Fuhrparks ist die Energieintensität seit 2019 konstant um insgesamt knapp über acht Prozent gesunken. Im Bereich Lager können wir derzeit eine Reduktion der Energieintensität von über 8,5 Prozent verbuchen, in Kombination mit einem Anstieg seit 2020. Begründet ist dies durch eine erhöhte Notwendigkeit der Verwendung von Strom und Heizöl ausgelöst durch ein deutlicher erhöhtes Handlingsvolumen an Produkten im Vergleich zum Vorjahr 2020 (s. S. 11).

Energieintensität - Fuhrpark (MJ/tkm)



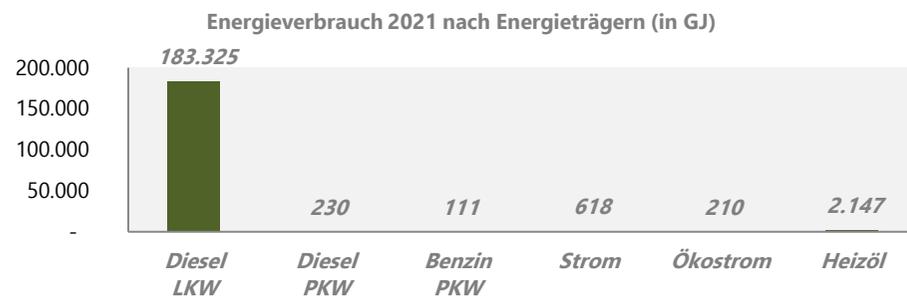
Energieintensität - Lager (MJ/t)



Energieverbrauch nach Energieträgern

Seit dem Ausgangsjahr 2019 umfasst 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 für unsere Verwaltungs-, Werkstatt- und Lagergebäude, sowie aus dem Strombezug für unsere Standorte wie auch einem marginalen Anteil der PKW-Fuhrparks.



Mobile Anlagen – Höchste Abgasnormen

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.

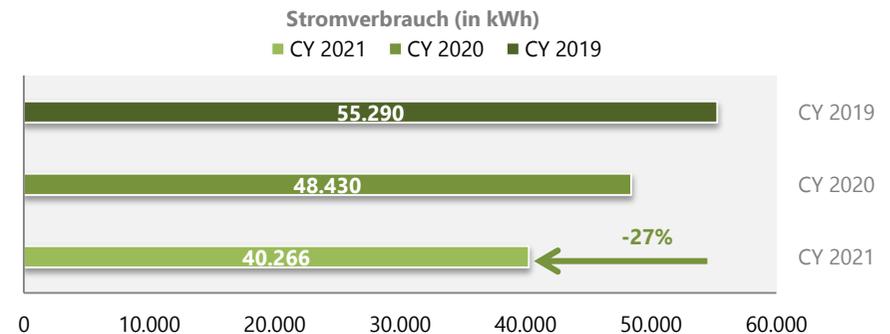
Die überschaubare Anzahl an firmenbezogenen PKWs, welche sich bisher aus einer Kombination aus Diesel- und Benzinerfahrzeugen zusammensetzte, wurde im Jahr 2021 erstmalig durch eine **Plug-In-Hybrid-Variante** ergänzt.

Umstrukturierung am Standort Weiherhammer

Seit 2019 befindet 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.

Positive Effekte für den Stromverbrauch

Die energietechnischen Veränderungen des neuen Verwaltungsgebäudes waren bereits im Jahr 2020 zu spüren und haben sich im Jahr 2021 nochmal verdeutlicht. So trugen die Umstrukturierungsmaßnahmen einen Großteil dazu bei, dass sich der Gesamtstromverbrauch am Standort Weiherhammer binnen zwei Jahren um ca. 27 Prozent reduzieren lies.



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 wird diesen positiven Trend der Einsparung im kommenden Betrachtungsjahr 2022 nochmal begünstigen.

Stromverbrauch - Scope 2

Emissionen der Scope 2 Kategorie nehmen bei uns weiterhin einen marginalen, relativen Anteil an unserem gesamten ökologischen Unternehmensfußabdruck ein.

Nichtsdestotrotz fühlen wir uns verpflichtet auch diesen Bereich gemäß unserem Bilanzierungsanspruch vollständig und transparent zu dokumentieren.

Unsere Scope 2 Emissionen setzten sich auch im Jahr 2021 ausschließlich aus dem Strombezug für unsere beiden deutschen Standorte zusammen.

Im Rahmen unserer Geschäftsprozesse sind wir auf den Bezug von Strom angewiesen, um sowohl unsere administrativen Strukturen aufrechtzuerhalten, sowie unsere Lagerlogistik zu betreiben.

Innerhalb unserer Lagerlogistik am Standort Gladbeck greifen wir bereits seit Jahren vollständig auf elektrobetriebene Handlingsgeräte zurück.

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 2021 eine Differenz von ca. 54 Tonnen CO₂e.

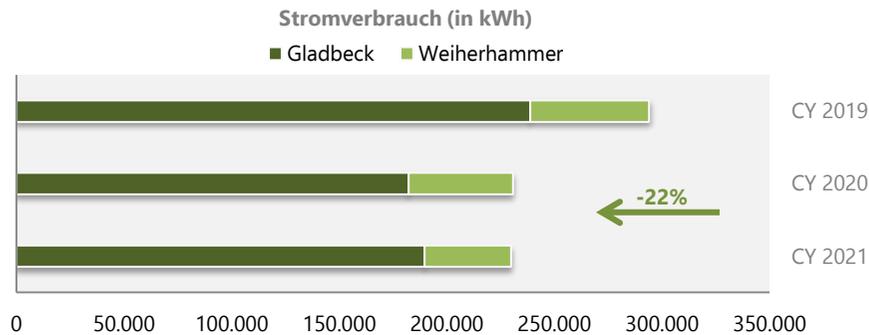
Hierbei ist hervorzuheben, dass der Strombezug des Standortes Weiherhammer bereits zu 100% auf den Bezug von regenerativem Ökostrom umgestellt ist. Am Standort Gladbeck haben wir den Strombezug zum Dezember 2021 durch vertragliche Anpassungen ebenfalls auf den vollständigen Bezug von regenerativem Ökostrom umgestellt.

Scope 2 Emissionen 2021 nach market-based & location-based Methode

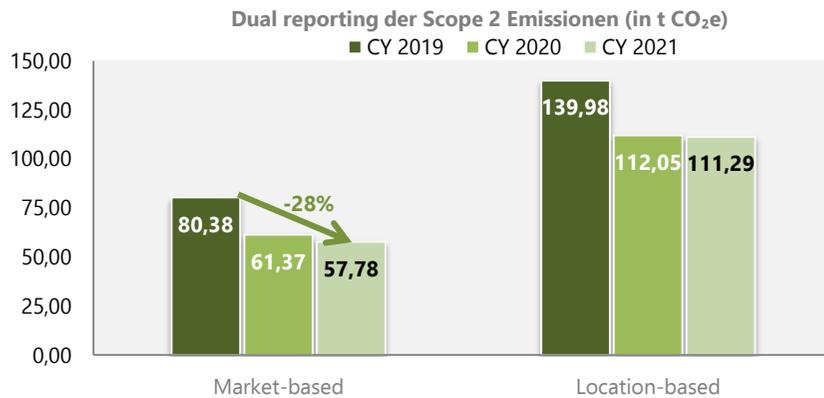
Standorte	Energieverbrauch in MWh	Emissionen in t CO ₂ e	Berechnungsinstrument
Market-based method			
(D) Gladbeck	189,59	57,78	Gesamtmix ELE ELE Energieträgermix Ökostromprodukte
(D) Weiherhammer	40,27	-	E.ON UnternehmerStrom 24 Öko Rhenag-Energieträgermix mit Ökostrom
Total Scope 2	229,86	57,78	
Location-based method			
(D) Gladbeck	189,59	90,27	Umweltbundesamt Deutschland
(D) Weiherhammer	40,27	21,02	Umweltbundesamt Deutschland
Total Scope 2	229,86	111,29	

Veränderung des Energieverbrauchs & der Emissionen

Im Vergleich zum Basisjahr halten wir unseren Gesamtstromverbrauch weiterhin um ca. 22 Prozent niedriger. Im Vergleich zum Jahr 2020 konnte der Stromverbrauch am Standort Weiherhammer um fast 17 Prozent reduziert werden, vorwiegend begründet in den positiven Effekten des Neubaus sowie der Einhaltung des „Think Before You Print“ Programmes. Hingegen hat sich der Stromverbrauch am Standort Gladbeck um ca. 4 Prozent erhöht. Dies findet als hauptsächliche Begründung das gesteigerte Lagergeschäftsvolumen (s. S. 11).



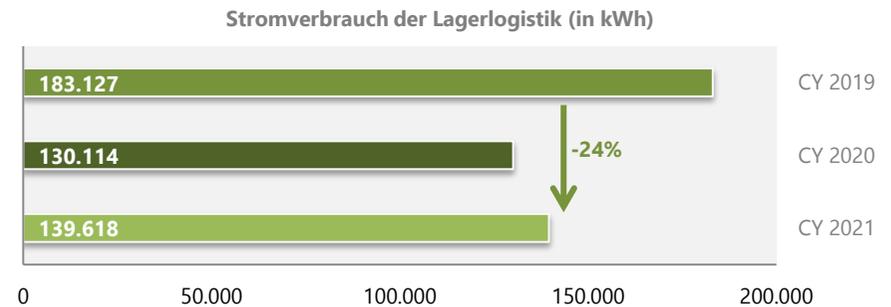
Die Reduktionseffekte unseres Stromverbrauchs spiegeln sich ebenso in den zugehörigen Scope 2 Emissionen wieder. Angelehnt an die market-based Berechnungsmethode konnten wir über die vergangenen drei Berichtsjahre eine Reduktion von ca. 28 Prozent erzielen. Gemäß der location-based Methode liegt die Einsparung der Scope 2 Emissionen bei über 20 Prozent.



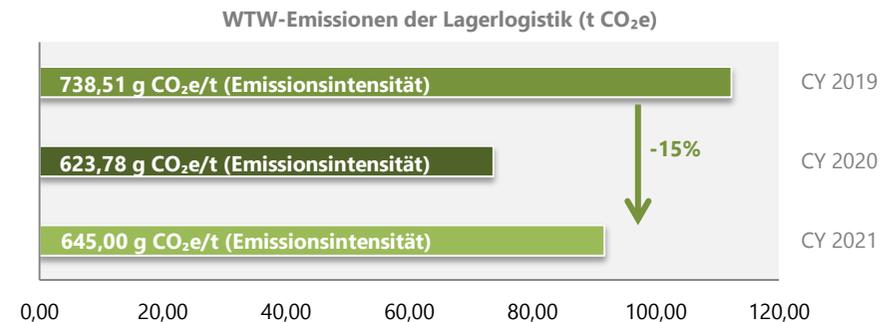
Energieverbrauch in unserer Lagerlogistik

Seit Dezember 2021 beziehen wir für den kompletten Standort Gladbeck Ökostrom.

Infolgedessen erzielen sich, vor allem im kommenden Bilanzierungsjahr 2022, positive Emissionseffekte. In Kombination mit einer gestiegenen Handlingsmenge um ca. 20 Prozent im Vergleich zum Jahresvolumen von 2020 entstanden dadurch allerdings erhöhte Verbrauchs- und Intensitätswerte für 2021. Positiv dabei ist aber festzuhalten, dass der Anstieg an Verbräuchen und Intensitäten nicht proportional zur gestiegenen Handlingsmenge zu verzeichnen (s. S. 11) ist. Als Konsequenz hat sich der Stromverbrauch unserer Lagerlogistik im Vergleich zum Ausgangsjahr 2019 um fast 25 Prozent reduziert, obwohl im Jahr 2021 eine nur ca. 6,5 Prozent geringere Glasproduktmenge manipuliert wurde, als im Ausgangsjahr 2019.



Im Bereich der CO₂e-Emissionen ist ein ähnliches Bild zu erkennen. Die jährliche Emissionsmenge aus unserer Lagerlogistik ist seit 2019 um ca. 15 Prozent reduziert worden. Die gegenwärtig noch unvermeidbaren Emissionen und Energieverbräuche sollen zukünftig durch weitere Maßnahmen angegangen werden.



KAPITEL 6

SONSTIGE EMISSIONEN & AKTIVITÄTEN

Mit ca. 47 Prozent an den Gesamtemissionen liegt unser Scope 3 Anteil weiterhin über dem SBT-Grenzbereich von 40%. Im Vergleich zum Basisjahr nehmen die Scope 3 Emissionen fast den gleichen Anteil an der Gesamtbilanz ein.

Im Vergleich zum Vorjahr 2020 sind leichte Erhöhungen in den Unterkategorien 3.3 und 3.4 festzustellen. Zudem existiert eine immense Zunahme der 3.2 Emissionen.

(3.1) Eingekaufte Waren & Dienstleistungen

Die absolute Menge an Emissionen durch eingekaufte Waren und Dienstleistungen haben wieder ein ähnliches Niveau zum Basisjahr. Begründet ist dies durch ein zwar reduziertes Volumen an Einkaufsgütern, aber verbunden mit einem steigenden Ressourcenaufwand für Reparaturmaßnahmen in den eigenen Werkstätten, sowie gestiegenen Anschaffungskosten.

(3.2) Kapitalgüter

Da im Jahr 2021 wieder der normale, jährliche Austauschzyklus durchgeführt werden konnte existiert die entsprechende Schwankung zwischen 2019 und 2021.

(3.3) Brennstoff- & energiebezogene Emissionen

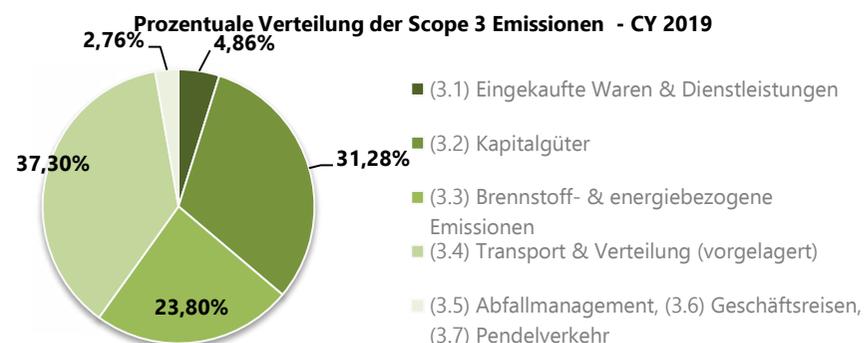
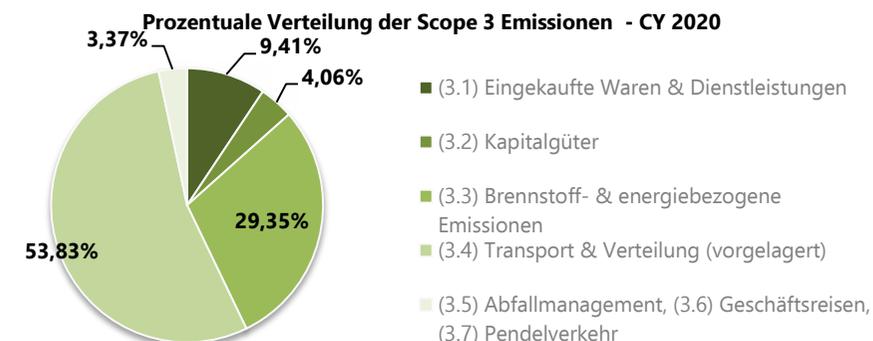
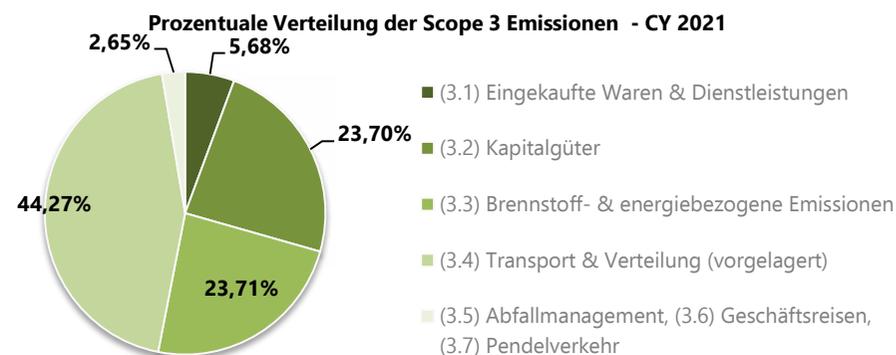
Die Menge an brennstoff- und energiebezogenen Emissionen weist nur marginale, jährliche Schwankungen auf.

(3.4) Transport & Verteilung (vorgelagert)

Aufgrund eines weiterhin erhöhten logistischen Auftragsvolumens im Vergleich zum Basisjahr hat sich die absolute Emissionsmenge und der relative Anteil durch Transport- und Logistikdienstleistungen über Transportpartner weiterhin ein um ca. sechs Prozent höheres Niveau als noch 2019.

(3.5) Abfallmanagement / (3.6) Geschäftsreisen / (3.7) Pendelverkehr

Unsere emissionstechnischen Aufwendungen des Abfallmanagements sind leicht zurückgegangen. Geschäftsreisen sind auch im Jahr 2021 pandemiebedingt nur sehr vereinzelt durchgeführt worden. Die Emissionen durch den Pendelverkehr sind auf einem ähnlichen Niveau geblieben.

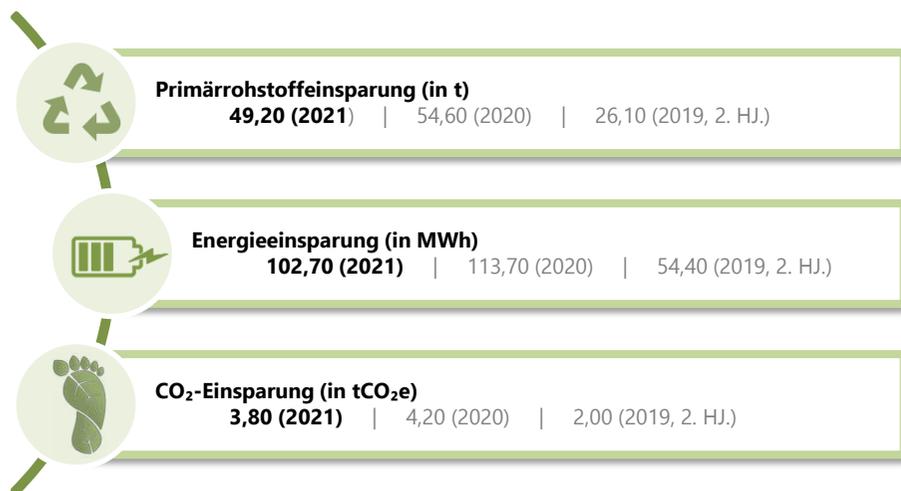


Abfallmanagement

Am Standort Gladbeck haben wir im Verlauf des Jahres 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 erneut um die 50 Tonnen an Primärrohstoffen im Jahr einsparen. Das Einsparungslevel der allgemeinen Energieaufwendung, sowie der aus dem Abfallmanagement resultierende CO₂-Emissionen konnten wir ebenfalls auf einem konstanten Level halten.

Ökologische KPI's des Abfallmanagements – Standort Gladbeck



Am unserem Standort Weiherhammer wird seit Jahren ein umfangreiches, betriebliches Abfallmanagements 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.

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.

Klimakompensationsprojekt – Standort Gladbeck

In einem umfangreichen Analyseprozess haben wir mit unserem Partner **Project Climate** zudem erste Kompensationsansätze für unseren Standort in Gladbeck identifizieren und auf den Weg bringen können. Das entsprechende Kompensationsprojekt beginnt im Jahr 2022, mit Fokus auf unsere Lageraktivitäten. Nähere Informationen und Daten hierzu werden im nächsten CCF zu finden sein.

KAPITEL 7

MINDERUNGSMÖGLICHKEITEN
& HERAUSFORDERUNGEN

Als Bestandteil unseres ersten Corporate Carbon Footprints konzipierten wir zentrale Themenfelder, mit welchen wir langfristig unseren Beitrag zum Klimaschutz aufbauen und leisten wollen. Hieraus ist im vergangenen Jahr eine ökologische Handlungsmatrix entstanden, welche wir im Zuge unserer jährlichen Berichterstattung stetig aktualisieren. Dabei werden sowohl neue, mögliche Maßnahmenpakete in unsere Matrix hinzugefügt und kategorisiert, wie auch bereits vorhandene Maßnahmen als „erfolgreich“ markiert, wenn wir diesem in der Vergangenheit bereits erfolgreich angegangen sind.

In unserer Handlungsmatrix kategorisieren wir ökologische Minderungspotenziale unserer Logistikprozesse hinsichtlich ihrem ökologischen Einflussgrad, sowie dem Zeithorizont in welchem eine realistische Umsetzung der entsprechenden Maßnahme unserer Meinung nach angestrebt werden kann. Wir unterscheiden dabei zwischen Maßnahmen, die einen niedrigen, mittleren und hohen Einfluss auf unseren ökologischen Fußabdruck haben können. Gleichzeitig unterteilen wir, ob die Maßnahme kurz-, mittel- oder langfristig angegangen werden können.

Weiterhin stehen für uns die folgenden fünf Themenfelder als Schwerpunkte im Vordergrund, wo wir in unseren Geschäftsprozessen die Möglichkeiten für positive Klimabeiträge auf lange Sicht sehen:

TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN

Die Durchführung von Transport- und Logistikdienstleistungen ist weiterhin unser Hauptgeschäftsfeld. Daher wollen wir stets die ökologischen Gesichtspunkte bei jeglichen Dienstleistungsaktivitäten dieser Art aktiv berücksichtigen. 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.

ALTERNATIVE ANTRIEBSTECHNIKEN

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. Nichtsdestotrotz analysieren wir zu jeder Zeit die potenziell möglichen Techniken und Überprüfungen auch zugehörige Implementierungsmöglichkeiten alternativer Antriebstechniken in unsere unternehmensbezogenen Fuhrparks.

STANDORTBEZOGENER RESSOURCENVERBRAUCH

Für die administrative Betreuung der Transport und Logistikdienstleistungen ist ein gewisses Maß an Ressourcennutzung notwendig. Der Strombezug zur softwaretechnischen Betreuung und Kommunikation, die Verwendung von Heizträgern, sowie ein handelsübliches Maß an Büro- und Werkstattressourcen sind erforderlich. Den zusammenfassenden Ressourcenverbrauch versuchen wir aktiv zu steuern und zu minimieren. Dabei beziehen wir uns sowohl auf die Beschaffung der Materialien, den Verbrauch, sowie die Entsorgung durch ein ganzheitliches Management.

STEUERUNG DER LAGEREMISSIONEN

Neben den Antriebstechniken unserer LKWs greifen wir zur Durchführung unserer Lagerlogistik auf Heiz- und Stromenergieträger zurück. Auch hierbei versuchen wir stets ökologisch schonendere Techniken zu verwenden und auf umwelt-schonendere Energieträger zurückzugreifen.

ÖKOLOGISCHE ZUSAMMENARBEIT

Ein weiterer großer Schwerpunkt unserer Emissionen ist gegebenermaßen in Form der Vergabe von Aufträgen an Transport- und Logistikpartner zuzuordnen. Hier bestehen nur unsererseits nur indirekte Minderungsmöglichkeiten. Trotzdem sind wir bestrebt eine aktive Zusammenarbeit mit unseren Transportpartnern hinsichtlich umweltfreundlicher Gesichtspunkte zu führen, stetige Optimierungen anzustreben und auch das Berichtswesen unserer Emissionskategorie in Richtung der Verwendung von Primärdaten zu verbessern. Hierzu pflegen wir einen engen Austausch, sowohl mit externen Stakeholdern, wie auch mit unseren Transportpartnern.

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

		Zeithorizont		
		Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Ökologische Möglichkeiten	Hoch		<ul style="list-style-type: none"> - CO₂e-Kompensationsmaßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> - LNG / Elektro / Wasserstoff für LKW-Fahrzeuge - Alternative Antriebe für Lagergeräte
	Mittel	<ul style="list-style-type: none"> - Umweltfreundlichere Produkte & Dienstleistung identifizieren und beschaffen 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung multimodaler Logistik - Aufbau grüner(er) Logistikprodukte - Intensivierung der dialogorientierten Kommunikation mit externen Stakeholdern 	
	Niedrig	<ul style="list-style-type: none"> - Vollständiger Bezug von Ökostrom (v) - Minimierung der Leerkilometeranteile - <i>Think Before You Print</i> Kampagne (v) - Ladungsoptimierungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Fuhrparkmodernisierung - Digitalisierung von Verwaltungsprozessen - Ausweitung des Abfallmanagements & Recyclings - Modernisierung der Heizanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> - Einsatz regenerativer Energien - Eigene Stromproduktion

KAPITEL 8

TRENDS & ZIELE

Unsere klimatechnischen Zielsetzungen für die Zukunft gehen weiterhin einher mit unserem ökologischen Anspruch.

Kurzfristig gesehen wollen wir uns in den nächsten Jahren noch intensiver damit auseinandersetzen ökologische Projektierungen in unseren Geschäftstätigkeiten umzusetzen. Die letzten drei Bilanzierungsjahre verdeutlichen, dass das totale Emissionsniveau aus 2019 und 2021 eher einen repräsentativen Wert zur Orientierung für langfristige Zielsetzungen aufweisen und das Jahr 2019 komplett im Schatten der Pandemie zu bewerten ist.

Mittelfristig versuchen wir unseren unvermeidbaren Emissionen auf emissionsärmere Prozesse oder Technologien umzustellen. Alternativ werden diese Emissionsbereiche sukzessiv und temporär zu kompensieren und Klimaschutzprojekte zu unterstützen.

Unser **langfristiges** Ziel ist und bleibt die Entwicklung zu einem klimaneutralen Logistikdienstleister. Diese Aufgaben wollen wir nicht alleine bestreiten, sondern gemeinsam mit unseren Transportpartnern, Lieferanten, Stakeholdern, Kunden und klimatechnischen Partnerunternehmen angehen.

Zur Annäherung an diese Zielrichtungen setzten wir uns auch in der nächsten Zeit mit für uns ökologischen Schwerpunkten unserer Logistikdienstleistungen auseinander.

KRAFTSTOFFVERBRAUCH REDUZIEREN – ALTERNATIVE ENERGIETRÄGER IMPLEMENTIEREN

Auf Grundlage unserer Bilanzierungen wächst stetig das Verständnis für unseren direkten ökologischen Fußabdruck durch unsere Fuhrparks und Lagergerätschaften. Neben dem Fokus der Ressourceneffizienz und dem vollumfänglichen Motto von „100% Euro 6“ in unseren LKW-Flotten haben wir weiterhin mittelfristig das Ziel passende, alternative Antriebstechniken für unsere LKWs zu identifizieren und diese im Rahmen einer ökologischen, ökonomischen und sozialen Balance in unsere Geschäftsfelder zu implementieren. In Bezug auf unsere Lagergerätschaften haben wir im Jahr 2021 eine umfangreiche ökologische Analyse zum Abschluss bringen können. Ziel für die kommenden Jahre ist es die Erkenntnisse der Analyse umzusetzen und damit positive, ökologische Effekte in Bezug auf unsere Lageraktivitäten aufweisen zu können.

INTERNES BEWUSSTSEIN SCHÄRFEN – ÖKOLOGISCHE VERANTWORTUNG LEBEN

Wir wollen auch in der nahen Zukunft kontinuierlich unser ökologisches Bewusstsein erweitern und immer mehr zu einem zentralen Blickwinkel jeder täglichen Arbeit werden lassen. Im Zuge dessen halten wir uns regelmäßig über ökologische Entwicklungen, die einen Bezug zu unserem Geschäft haben, auf dem Laufenden.

RESSOURCEN SCHONEN – ENERGIEVERBRAUCH VERMEIDEN

Die ersten Maßnahmen an unseren Standorten zum Energieverbrauch haben gezeigt, was möglich ist. Auch hierbei sehen wir aber noch einen Spielraum unsere Ressourceneffizienz zu steigern. Die hauptsächlichen, notwendigen Ressourcen haben wir bereits im Jahr 2020 identifizieren können. In den nächsten Jahren wollen wir weiter stetig daran arbeiten den Gesamtressourcenaufwand auf ein nötiges Minimum zu reduzieren.

GEMEINSAM NACHHALTIG

Wir wollen den Weg einer nachhaltigen Logistik nicht alleine gehen. Wir beziehen Stakeholder und Partnerunternehmen in unsere Ideen und Überlegungen mit ein, um gemeinsam an einer nachhaltigen Zukunft zu arbeiten.

Gleichzeitig versuchen wir auch unser Netzwerk an Stakeholdern um themenerfahrene Organisationen und Unternehmen zu erweitern, um somit gemeinsam das ökologische Bewusstsein und unseren Handlungsspielraum auszuweiten.

Hierzu zählt inzwischen auch die Zusammenarbeit mit Klima-Beratungsunternehmen. Diese Kooperation haben wir zwischen 2019 und 2021 aufgebaut und verfolgen für die kommenden Jahre das Ziel die Zusammenarbeit zu etablieren.

ABSOLUTE & RELATIVE ZIELE

Unser absolutes Ziel für die nächsten Jahre bleibt weiterhin ein konstantes Reduktionslevel der unternehmensbezogenen Gesamtemissionen, ausgehend vom Basisjahr 2019, um bis zu zehn Prozent bis zum Jahr 2025 zu erzielen. Dieses Etappenziel wird umrahmt von der langfristigen Reduktion von bis zu 30 Prozent innerhalb der nächsten zehn Jahre.

Des Weiteren haben wir ebenfalls den Anspruch unsere jährliche, dienstleistungstechnische Emissionsintensität (CO₂e/tkm) stetig zu minimieren. Auch hierzu befinden wir uns weiterhin auf dem richtigen Weg, welchen wir in den nächsten Jahren fortsetzen wollen.

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

sped pfab

ANHANG

ÖKOLOGISCHE SCORECARD

Bilanz logistischer Kennzahlen	2019	2020	2021
Kraftstoffverbrauch			
Diesel (in l) ¹	4.170.926	4.101.682	4.298.703
Diesel (in l) ²	932.280	1.080.621	5.376
Benzin (in l) ¹	4.587	959	2.949
Marine Gas Oil (in kg) ²	195.571	203.914	217.168
Verkehrsleistung	253.020.539	272.747.517	290.422.222
Straßentransport (in tkm)	220.428.683	235.886.199	253.291.071
Fährtransport (in tkm)	32.591.856	36.861.318	37.131.152
Tonnage (in t)	649.230	692.117	728.262

¹Scope 1 | ²Scope 3.4

Abfallmanagement gemäß REMONDIS	Abfalldokumentation - Gladbeck		
	2. HJ 2019 ¹	2020	2021
Primärrohstoffeinsparungen (in t)	26,10	54,60	49,20
Energieeinsparungen (in MWh)	54,40	113,70	102,70
CO ₂ Einsparungen (in CO ₂ e)	2,00	4,20	3,80

¹Erste Abfallbilanz basiert auf dem Zeitraum 07'19-07'20. Daher anteilige Betrachtung

Energieverbrauchsbilanz nach EN 16258 ¹ (in GJ)	2019	2020	2021
Fuhrpark - Gesamt	178.274,67	175.177,97	183.665,83
LKW – Diesel ²	177.736,59	174.878,34	183.325,08
PKW – Diesel	361,94	263,49	229,56
PKW – Benzin	176,14	36,14	111,20
Gebäude - Gesamt	2.137,61	3.397,12	2.974,75
Strom	1.058,38	830,39	827,49
Standard Strom	859,33	656,05	617,73
Ökostrom	199,05	174,34	209,76
Heizöl	1.079,23	2.566,73	2.147,25
Direkter Energieverbrauch - Gesamt	183.676,37	178.575,091	186.640,58

¹Energieverbräuche der Sped, Winnen & Sped. Pfab | ²Euro VI Fahrzeuge

Treibhausgasbilanz - EN 16258 (in t)	2019	2020	2021
SCOPE 1	11.298,98	11.145,26	11.644,84
Mobile Anlagen	11.147,47	10.953,81	11.484,68
Stationäre Anlagen	151,50	191,45	160,16
SCOPE 2	80,38	61,37	57,78
Market-based	80,38	61,37	57,78
Location-based	139,98	112,05	111,29
SCOPE 3¹	10.056,36	7.989,27	10.384,58
(3.1) Einge kaufte Waren & Dienstleistungen	488,52	751,58	589,57
(3.2) Kapitalgüter	3.145,91	324,02	2.460,99
(3.3) Brennstoff- & energiebezogene Emissionen	2.393,30	2.344,61	2.461,73
(3.4) Transport und Verteilung (vorgelagert)	3.750,76	4.300,56	4.597,38
(3.5) Abfallmanagement	18,42	18,95	14,99
(3.6) Geschäftsreisen	5,56	2,08	0,61
(3.7) Pendelverkehr	253,89	247,47	259,35
TREIBHAUSGASEMISSIONEN GESAMT	21.435,72	19.195,90	22.087,19

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

Ökologische Intensitäten	2019	2020	2021
Emissionsintensitäten			
Total (gCO ₂ e/tkm)	84,72	70,38	76,05
Transport (gCO ₂ e/tkm) ¹	68,94	65,23	63,54
Lager-(gCO ₂ e/t) ²	738,51	623,78	645,00
Energieintensitäten			
Total (MJ/tkm)	0,923	0,862	0,851
Fuhrpark (MJ/tkm) ³	1,053	0,977	0,965
Lager (MJ/t) ²	8,20	6,86	7,49
Kraftstoffverbräuche			
LKW – Diesel (l/100km) ³	32,71	32,61	33,78
LKW – Diesel (l/100km) ⁴	30,87	31,95	32,76
Fähre – MGO (kg/100km) ⁵	8,04	7,55	8,73

¹Scope 1, Scope 3.3 & Scope 3.4 | ²Teile der stationären Anlagen Scope 1 & Scope 2
³LKWs Sped, Winnen & Sped. Pfab | ⁴LKWs Subunternehmer | ⁵Anteilige Fährkraftstoffverbräuche durch Subunternehmer

Treibhausgasbilanz Gemäß Kyoto-Protokoll	Emissionen (in t) ¹			Emissionen in t CO ₂ e ²		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Kohlenstoffdioxid (CO₂)	11.343,06	11.171,20	11.663,31	11.343,06	11.171,20	11.663,31
Scope 1	11.264,05	11.110,88	11.606,51	11.264,05	11.110,88	11.606,51
Scope 2 ¹	79,01	60,32	56,80	79,01	60,32	56,80
Methan (CH₄)	0,208	0,201	0,2082	5,89	5,62	5,8285
Scope 1	0,18	0,18	0,188	5,11	5,02	5,26
Scope 2 ¹	0,0280	0,0214	0,0201	0,7844	0,5988	0,5639
Distickstoffoxid / Lachgas (N₂O)	0,1122	0,1109	0,1156	29,9879	29,3916	30,63
Scope 1	0,11	0,11	0,114	29,41	28,95	30,22
Scope 2 ¹	0,0022	0,0017	0,0016	0,5779	0,4412	0,4154
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	2019	2020	2021
Stickoxide (NOx)	18,41	19,11	20,06	0,0727	0,0700	0,0691
Straßentransport ¹	11,70	12,11	12,61	0,0531	0,0514	0,0498
Fährtransport	6,71	6,99	7,45	0,2058	0,1897	0,2006
Schwefeloxide (SOx)	6,34	6,56	6,89	0,0251	0,0241	0,0237
Straßentransport ¹	5,74	5,93	6,21	0,0260	0,0251	0,0245
Fährtransport	0,60	0,63	0,67	0,0185	0,0171	0,0181
Feinstaub (PM)	0,47	0,48	0,51	0,0018	0,0018	0,0017
Straßentransport ¹	0,33	0,34	0,36	0,0015	0,0015	0,0014
Fährtransport	0,13	0,14	0,15	0,0041	0,0038	0,0040
Nichtmethankohlenwasserstoffe (NMHC)	5,65	5,85	6,13	0,0223	0,0215	0,0211
Straßentransport ¹	4,99	5,16	5,39	0,0226	0,0219	0,0213
Fährtransport	0,67	0,69	0,74	0,0204	0,0188	0,0199

¹Scope 1 & Scope 3.4

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, August 2022

© Winnen-Pfab-Service GmbH & Co. KG

Bei Rückfragen zum vorliegenden Corporate Carbon Footprint kontaktieren sie bitte

unseren zuständigen Nachhaltigkeitsmanager: th-wps@hubert-winnen.de



BILDNACHWEIS

Alle dargestellten Bilder der Winnen-Pfab-Service 2020, außer:

Unsplash.com – Deckblatt

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