



E3 Konzern

CSR-Bericht 2023/24





INHALT

1	VORWORT	4
2	E3'S GESCHÄFTSMODELL	5
3	CSR BEI E3	8
4	RISIKOEINSCHÄTZUNG	9
5	RICHTLINIEN, MAßNAHMEN UND ERGEBNISSE	11
5.1	UMWELT UND KLIMA	11
	UMWELTPOLITIK	11
	WIE WIR AGIEREN	11
	ERREICHT 2023/24	12
	HANDLUNGSPLAN 2024/25	16
5.2	GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN	17
	UNSERE POLITIK IST	17
	WIE WIR AGIEREN	17
	ERREICHT 2023/24	18
	AKTIONSPLAN 2024/25	18
5.3	INNOVATION UND ENTWICKLUNG	20
	UNSERE POLITIK IST	20
	WIE WIR AGIEREN	20
5.4	MENSCHENRECHTE UND KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG	22
	UNSERE POLITIK IST	22
	WIE WIR AGIEREN	22
	ERREICHT 2023/24	22
	AKTIONSPLAN 2024/25	23
6	DARSTELLUNG ZU "DUE DILIGENCE"	24
7	LEISTUNGSDATEN	25
	HINWEIS: WIE WIR UNSERE AUSSAGEN GEMACHT HABEN	26
8	WÖRTER, ABKÜRZUNGEN UND BEGRIFFE	27

Erklärung zur sozialen Verantwortung, vgl. § 99a des dänischen Jahresabschlussgesetzes, umfasst den Konzernabschluss der PJ af 2005 APS und den zugrunde liegenden Konzernabschluss der E3 Gruppen A/S – zusammen als E3 Konzernen oder einfach E3 bezeichnet.

Über die Ausarbeitung dieses Berichts

Der CSR-Bericht 2023/24 und dessen Umweltdaten sind in Zusammenarbeit mit E3 Spedition-Transport und TransECO2 ausarbeitet worden. Die Berechnungen zu den Emissionen und des Energieverbrauchs der durchgeführten Transporte sind in Übereinstimmung mit den Richtlinien ISO 14083 entstanden. Die in dem Bericht dargestellten Umweltdaten berufen sich auf Daten der E3 Spedition-Transport, sowie auf Daten, die die E3 Spedition-Transport von Partnern eingeholt hat. Das zusammengetragene Datenmaterial wurde mit der Geschäftsleitung von E3 Spedition-Transport erörtert. Wir sind daher der Meinung, dass die Kennzahlen des CSR-Berichts ein wahrheitsgetreues Bild der wesentlichsten Umweltaspekte des Unternehmens E3 Spedition-Transport und damit für den gesamten E3 Konzern liefern, da die primären Aktivitäten des Konzerns von E3 Spedition-Transport durchgeführt werden.

Lars Dagnæs
TransECO2

Cynthia Hagge
E3 Spedition-Transport





1 VORWORT

Unsere Vision bei E3 Konzernen ist, dass wir die erste Wahl sind, wenn Kunden logistische Lösungen von hoher Qualität wünschen. Wir sind der Auffassung, dass verantwortliche und nachhaltige Geschäftsmodelle zunehmend die Basis für ein modernes und zukunftssicheres Unternehmen bilden.

Daher arbeiten wir bereits seit Jahren daran, die durch unsere Tätigkeiten entstehenden Umwelt- und Klimabelastungen zu reduzieren. Dies gelingt uns beispielsweise durch stetiges Aufrüsten unseres Fuhrparks mit Fahrzeugen der höchsten Euro-Norm und dadurch, dass wir mit Hilfe von Informationstechnologie und durch Fortbildungen unserer Mitarbeiter sicherstellen, dass wir eine höchstmögliche Auslastung erreichen und unsere LKW spritsparend gefahren werden.

Seit 2020/21 haben wir unsere Aktivitäten bezüglich Verantwortung und Nachhaltigkeit in einem CSR-Bericht zusammengefasst.

In diesem Bericht haben wir sowohl unsere Richtlinien zu den relevanten Themen beschrieben als auch die Indikatoren festgesetzt, die wir weiterverfolgen werden. In einem jährlichen Handlungsplan beschreiben wir, wie laufend Verbesserungen vorgenommen werden und wie wir die Ziele und Richtlinien einhalten werden, die im CSR-Bericht beschrieben sind.

Mit diesem CSR-Bericht wollen wir unsere bereits geleistete Arbeit, sowie unsere Pläne und Einsätze zum Thema CSR transparent offenlegen. Wir haben eine Reihe Indikatoren für unsere Leistungen gewählt. Diese bilden unsere Grundlage für die Messbarkeit von Fortschritt.

Dieser CSR-Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Richtlinien in Abschnitt 99a des dänischen Jahresabschlussgesetzes erstellt und erläutert die CSR-Arbeit von E3 Konzernen in Bezug auf das Geschäftsjahr 2023/24.

Per Jørgensen
Dezember 2024

2 E3'S GESCHÄFTSMODELL

"We move it all"

E3 Konzern ist ein internationaler Konzern. Internationaler Transport und Logistik, durchgeführt von E3 Spedition-Transport, ist unser Kerngeschäft und macht den überwiegenden Teil der Aktivitäten des Konzerns aus. Unser Hauptsitz mit eigenen Büro- und Lagerräumlichkeiten befindet sich in Padborg, Dänemark. Unsere Überzeugung ist es jedoch, dass Nähe zu unseren Kunden und Partnern wichtig ist und dass wir daher ihnen gegenüber auch stets leicht erreichbar sein wollen. Daher haben wir Niederlassungen sowohl in Handewitt, Zarrentin, Homberg und Kammlach.

Wir lösen Transport- und Logistikaufgaben in ganz Europa, wobei Deutschland den dominierenden Teilmarkt ausmacht. Zu unseren Dienstleistungen zählen Teil- und Volllast sowie Third Party Logistics, d.h. Lagerhaltung, Verpackung, Kommissionierung und Distribution. Unsere Transportaufgaben lösen wir mit eigenen Fahrzeugen und in Zusammenarbeit mit Subunternehmern aus Dänemark, Deutschland, und Polen. Der Großteil der ausgelagerten Transportaufgaben wird von einer begrenzten Anzahl von Subunternehmern übernommen, mit denen wir in ständigem Austausch stehen.

Vision

E3 Konzern will die natürliche Wahl sein, wenn der Bedarf an logistischen Lösungen von höchster Qualität entsteht.

Mission

Die Mission von E3 Konzern ist es, Waren auf dem B2B-Markt zu bewegen und dabei bestehende Vereinbarungen stets einzuhalten und ein hohes Serviceniveau aufrecht zu erhalten. Dies gelingt mit Hilfe neuester Technologie sowie passionierter und engagierter Mitarbeiter.

Werte

Das Ziel der E3 Konzern ist es, die Waren unserer Kunden mit höchstmöglicher Professionalität zu sichern und abzuwickeln. Wir sind ein Arbeitgeber, der unsere Mitarbeiter in einem sicheren Arbeitsumfeld ständig fordern und motivieren möchte, wobei die Entwicklung des Einzelnen im Mittelpunkt steht – sowohl fachlich als auch persönlich.



Unsere Kernwerte sind:

Qualität: Bei der Qualität unserer Dienstleistungen gehen wir keine Kompromisse ein. Wir fordern uns selbst und einander heraus und wir bemühen uns, so genau und perfektionistisch wie möglich zu sein.

Respekt: Wir sind ein Unternehmen, das auf Respekt aufgebaut ist. Respekt für alle Mitarbeiter, die Außenwelt und für die umweltfreundliche Lösung.

Ehrlichkeit: Wir glauben, dass man mit Ehrlichkeit am weitesten kommt. Wir sind ehrlich zu unseren Kunden, zueinander und zu uns selbst. Nur so schaffen wir ein gutes Arbeitsumfeld und Fortschritt im Unternehmen.

Engagement: Wir sind mit Leidenschaft bei der Sache. Bei der E3 Spedition-Transport sind wir ständig neugierig und haben immer das Interesse des Kunden im Blick. Wir binden uns gegenseitig ein und engagieren uns für jede Herausforderung.

Beziehungen: Wir glauben an gegenseitige Beziehungen und Loyalität. Wir sind immer sowohl für den Kunden als auch füreinander erreichbar. Wir glauben, dass wir als Unternehmen am besten funktionieren, wenn alle an einem Strang ziehen.

E3 Konzernens Wertkette

Warenabsender

Menschenrechte

Mitarbeitergesundheit und -wohlergehen

Arbeitsunfälle und sicherer Verkehr

Antikorruption



Sachkenntnis über Transport und Logistik

Qualität, Sicherheit und Präzision

Training und Fortbildung der Mitarbeiter

Informations- und Kommunikationstechnologie

Transport



Treibstoffverbrauch

Ausstoß von Treibhausgasen (CO₂)

Ausstoß von NO_x, SO_x, und Partikeln

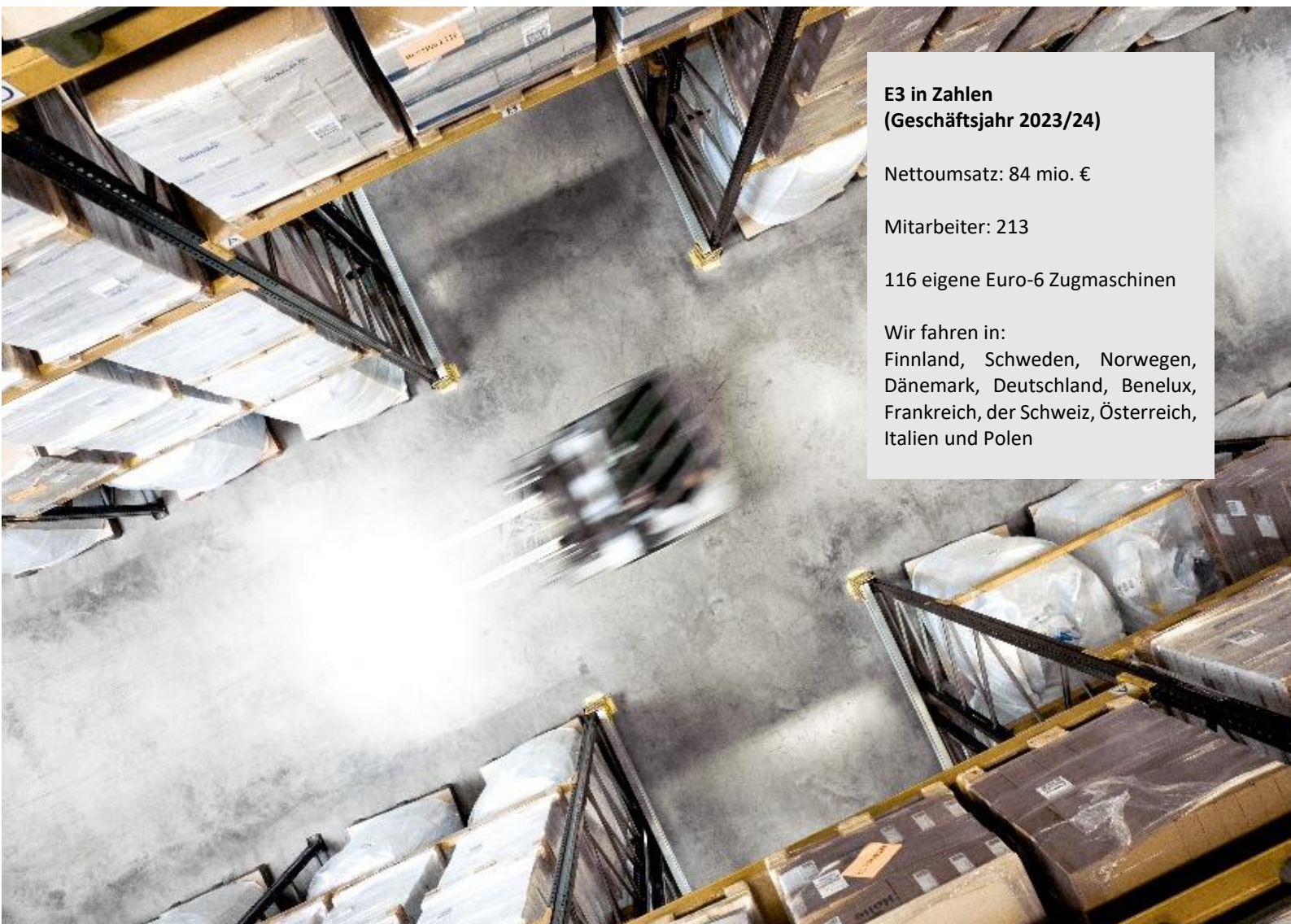
Kundenzufriedenheit

Partnerschaft

Zusammenarbeit und Dialog

Den Kundenwünschen zugeschnittene Lösungen

Warenempfänger



**E3 in Zahlen
(Geschäftsjahr 2023/24)**

Nettoumsatz: 84 mio. €

Mitarbeiter: 213

116 eigene Euro-6 Zugmaschinen

Wir fahren in:
Finnland, Schweden, Norwegen,
Dänemark, Deutschland, Benelux,
Frankreich, der Schweiz, Österreich,
Italien und Polen

3 CSR BEI E3

Bei E3 Konzernen sind wir uns unseres ökologischen Fußabdrucks bewusst und arbeiten daher zielgerichtet darauf hin, eine grünere Transport- und Logistikbranche zu gestalten.



Unser Unternehmen baut auf Respekt. Respekt allen Mitarbeitern, der Außenwelt und einer umweltgerechten Lösung gegenüber. Wir sind ehrlich zu unseren Kunden, zueinander und zu uns selbst. In unserer CSR-Strategie orientieren wir uns an den 17 Zielen der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung. Wir haben die Ziele 3, 8, 9, 12 und 13 als die relevantesten für unsere Aktivitäten definiert und damit auch als die Bereiche, in denen wir etwas bewirken können.






ZIELE FÜR 
**NACHHALTIGE
ENTWICKLUNG**

4 RISIKOEINSCHÄTZUNG

Ausgangspunkt für die CSR-Strategie der E3 Konzernern ist die folgende Darstellung der wesentlichen Risiken, die unsere unternehmerischen Aktivitäten mit sich bringen.

Die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung	Identifizierte Risiken und unsere Strategie	So agieren wir:
<p>Gesundheit und Wohlergehen</p> 	<p>Wesentliche Risiken sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> Arbeitsunfälle Physisches und psychisches Arbeitsumfeld Stress Mitarbeiterzufriedenheit Arbeitsbedingungen der Fahrer, Einhaltung von Fahrtunterbrechungen sowie Lenk- und Ruhezeiten <p>Unser Ziel ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> ein gesundes körperliches und geistiges Arbeitsumfeld zu haben laufend sicherzustellen, dass wir ein attraktiver Arbeitsplatz auf Branchenebene sind, der die talentiertesten Mitarbeiter anzieht und hält durch Schulung und Nachbereitung Situationen mit Unfallrisiko im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz im Allgemeinen zu mindern 	<p>Schwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das physische und psychische Arbeitsumfeld Unsere Arbeitsschutzorganisation prüft gefährliche Vorfälle und arbeitet kontinuierlich daran, Unfälle und Verletzungen zu vermeiden Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und Vermeidung von Zeitdruck für unsere Fahrer Teilnahme an Projekten zur Unterstützung bestimmter Gruppen auf dem Arbeitsmarkt Entwicklung des einzelnen Mitarbeiters im Job und durch entsprechende Weiterbildung
<p>Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum</p> 	<p>Wesentliche Risiken sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> Menschenrechte. Es besteht ein erhebliches Risiko von Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette Korruptionsbekämpfung. Die Hauptrisiken von Bestechung und Korruption beziehen sich auf die Interaktion mit Lieferanten und die Annahme von Geschenken von ihnen Gleichstellung von Geschlecht und Nationalität <p>Unser Unternehmen basiert auf Respekt und Ehrlichkeit, daher ist es für uns selbstverständlich, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> wir Anforderungen an unsere Subunternehmer in Bezug auf angemessene Entlohnung und Arbeitsbedingungen für ihre Fahrer stellen wir geltendes Recht einhalten, keine Bestechung/Korruption und Geldwäsche akzeptieren und dasselbe von unseren Lieferanten und Partnern im Allgemeinen erwarten 	<p>Wir stellen unsere Position unseren Partnern dar, und wo wir es für angebracht halten, wird sie in Kooperationsverträgen präzisiert, so wie wir sie laufend weiterverfolgen.</p> <p>2021/22 haben wir einen „Code of Conduct“ für die E3-Gruppe erarbeitet.</p>

<p>Industrie, Innovation und Infrastruktur</p> 	<p>Professionelle Lösungen unsere Transportaufgaben sollen die Konkurrenz-fähigkeit unserer Kunden und ihre Zufriedenheit mit unserer Arbeit sicherstellen.</p> <p>Unser Ziel ist es, immer besser darin zu werden, die Aufgaben zu lösen, nach denen unsere Kunden verlangen.</p> <p>Unser IT-System, das wir entwickelt und in Zusammenarbeit mit unserem Lieferanten angepasst haben, ist ein zentraler Ausgangspunkt in der Umsetzung unserer Vision.</p>	<p>Wir arbeiten ständig an der Entwicklung unserer Dienstleistungen, unter anderem durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dialog mit Kunden • Entwicklung von Lösungen in Zusammenarbeit mit unseren Kunden • Mitarbeiterentwicklung durch Training und Fortbildung <p>Das IT-System ist das Rückgrat unseres Geschäftsmodells.</p>
<p>Nachhaltige/r Konsum und Produktion</p> 	<p>Wesentliche Risiken sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NOx- und Feinstaubemissionen von Lastkraftwagen • Abfall und Recycling • Effiziente Nutzung unserer Geräte und anderer Vermögenswerte <p>E3 Konzernen arbeitet zielgerichtet für eine grünere Transport- und Logistikbranche</p>	<p>Schwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LKW mit hohen Euronormen sorgen für möglichst geringe NOx- und Feinstaubemissionen • Fokus auf Minimierung von Abfällen aus unseren Aktivitäten und dass so viel wie möglich dem Recycling zugeführt wird • Mitarbeiterverhalten und Schulung
<p>Massnahmen zum Klimaschutz</p> 	<p>Wesentliche Risiken sind CO₂-Emissionen im Zusammenhang mit der Verbrennung fossiler Brennstoffe:</p> <p>LKW mit Dieselverbrauch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eigene • Subunternehmer <p>Lagerhallen und Büros</p> <ul style="list-style-type: none"> • Heizung • Stromverbrauch <p>Mehr als 99 % der CO₂-Emissionen aus den Aktivitäten der E3 Konzernen entfallen auf Emissionen aus LKW-Transporten aus eigenen Transporten und Transporten von Subunternehmern.</p> <p>Die Energieversorgung des Verkehrssektors hin zu CO₂-neutralen Lösungen ist eine gemeinsame globale Herausforderung. Kurzfristig erfolgt die Entwicklung durch Verbrauchsreduzierung durch Effizienzsteigerungen. Längerfristig muss die technologische Entwicklung den Weg für neue nachhaltige Kraftstoffe ebnen. Zentraler Ausgangspunkt für die Realisierung unserer Vision.</p>	<p>Schwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moderne und effiziente Ausstattung • Mitarbeiterverhalten und Schulung • Logistik- und Routenoptimierung • Dialog und Zusammenarbeit mit Partnern und Kunden an neuen Lösungen

5 RICHTLINIEN, MAßNAHMEN UND ERGEBNISSE

5.1 Umwelt und Klima

Umweltpolitik

Unser Ziel ist es, die Umweltauswirkungen, denen wir unsere Umwelt aussetzen, zu minimieren. Wir tun dies, um sicherzustellen, dass wir dazu beitragen, zukünftigen Generationen eine nachhaltige Welt zu hinterlassen. Da es dem Konzern auch finanzielle Einsparungen gibt, umweltfreundlich zu denken, fällt es nicht allzu schwer.

Unsere Schwerpunkte sind:

- Moderne und effiziente Ausstattung
- Mitarbeiterverhalten und Schulung
- Logistik und Routenoptimierung
- Dialog und Zusammenarbeit mit Partnern und Kunden an neuen Lösungen

Wir verpflichten uns, die Umwelt kontinuierlich zu verbessern und alle regulatorischen Anforderungen einzuhalten.

Wie wir agieren

- Wir fahren umweltfreundliche LKW mit der neuesten Technologie, die dafür sorgt, dass die Emissionen von CO₂, NO_x, SO₂ und Partikeln minimiert werden.
- Wir schulen unsere Fahrer in umweltfreundlichem Fahren.
- Wenn wir Leerfahrten minimieren und generell mehr Kilometer aus dem Kraftstoff, den wir einsetzen, herausholen, handeln wir umweltfreundlich und ökonomisch nachhaltig zugleich.
- In unseren Büros und Lagern führen wir kontinuierlich nachhaltige Umweltverbesserungen durch. Wir schalten das Licht aus, wenn wir einen Raum verlassen, und wenn wir Fenster o.Ä. ersetzen, stellen wir sicher, dass wir Lösungen finden, die unseren Energieverbrauch minimieren.
- Wir minimieren unseren Abfall und verkaufen unsere Restprodukte, wo es möglich ist, an Recyclinghöfe.
- Der gesamte Stromverbrauch auf dem eigenen Gelände von E3 in Dänemark wird von Strom aus Windkraft und Solarenergie gedeckt, d.h. er wird ohne den Einsatz fossiler Brennstoffe und damit ohne CO₂-Emissionen erzeugt.



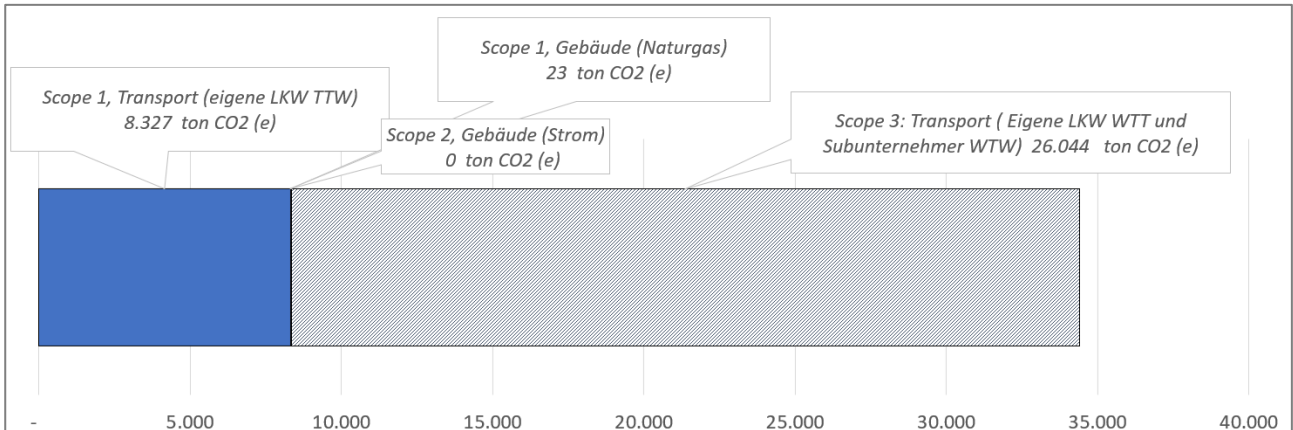
Erreicht 2023/24

Im Jahr 2023/24 haben wir

- insgesamt 75 neue Zugmaschinen als Ersatz für bestehende Zugmaschinen angeschafft. Effizientere Motoren und neue IT-Lösungen ermöglichen einen geringeren Energieverbrauch und damit einen reduzierten CO₂-Fußabdruck für die Transporte von E3.
- mit der Entwicklung eines neuen IT-Systems zur Erfassung des Energieverbrauchs und der Transportleistung für einzelne Transportaufträge begonnen. Das System wird eine bessere Nachverfolgung des Energieverbrauchs pro transportierter Tonnenkilometer ermöglichen und Optimierungen wie eine bessere Auslastung und weniger Leerfahrten unterstützen. Darüber hinaus wird das System verbesserte Möglichkeiten und eine teilweise Automatisierung der CO₂-Berichterstattung für Kunden bieten.
- die Implementierung eines neuen Telematiksystems in allen E3-eigenen Zugmaschinen abgeschlossen. Mit dem neuen System ist es unter anderem möglich, die Energieeffizienz von LKW zu überwachen. Das System ist in der Testphase und wird 2025 vollständig implementiert sein.

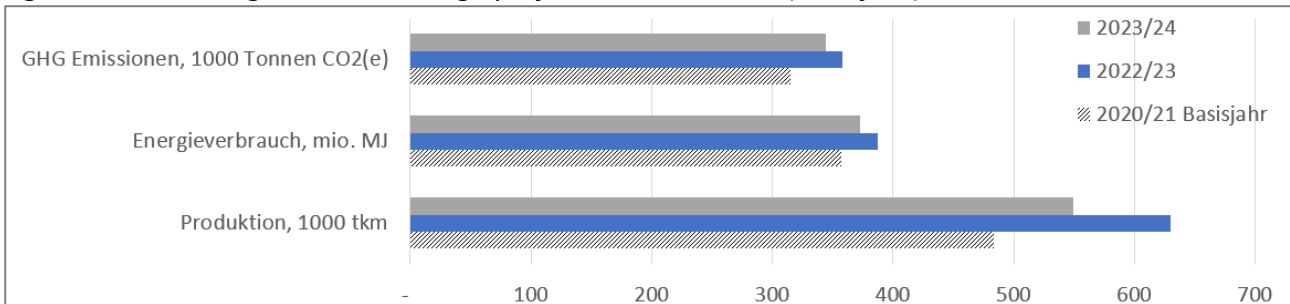
Die gesamten CO₂-Emissionen aus der Geschäftstätigkeit von E3 in 2023/24 betragen 34.397 Tonnen CO₂(e). Der Großteil davon, 99,9 %, entfiel auf den Güterverkehr. Auf die eigenen LKW von E3 entfielen 11.036 Tonnen CO₂(e) oder etwa 32 % der gesamten CO₂(e) Emissionen des Güterkraftverkehrs. Der durchschnittliche Ausstoß pro Tonnenkilometer war in 2023/24 63 Gramm CO₂.

Figur 1. Die gesamten CO₂(e) Emissionen aus den Geschäftsaktivitäten von E3 im Jahr 2023/24 aufgeteilt in Scope 1, 2 und 3. Ton CO₂(e)



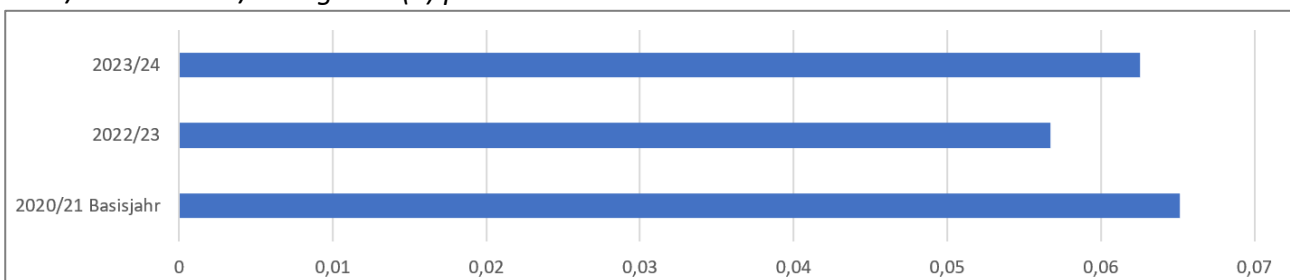
Figur 2 zeigt die Entwicklung der gesamten Produktions-/Transportarbeit, gemessen in Tonnenkilometern, sowie des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen von 2020/21 bis 2022/23 und 2023/24.

Figur 2. Entwicklung über E3's Energieperformance 2020/21 (Basisjahr), 2022/23 und 2023/24



Figur 3 zeigt die Entwicklung der durschn. CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer im gleichen Zeitraum.

Figur 3. Entwicklung der durschn. CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer 2020/21 (basisjahr), 2022/23 und 2023/24. Kg CO₂ (e) pro Tonnenkilometer



Wie man sieht, hat die Transportarbeit um 14% zugenommen verglichen mit dem Basisjahr (2020/21). Im vergangenen Jahr (sprich 2022/23 bis 2023/24) ist sie um 13 % gesunken.

Der Energieverbrauch ist im Vergleich zum Basisjahr (2020/21) um 5 % gestiegen, im vergangenen Jahr (2023/24) verglichen mit dem Vorjahr (2022/23) jedoch um 4 % gefallen.

Seit dem Basisjahr (2020/21) ist der Energieverbrauch pro Tonnenkilometer um 8 %, die CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer um 4 % gesunken¹.

Im vergangenen Jahr sind sowohl der Energieverbrauch als auch die CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer um 10 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

¹ Wenn der Rückgang der CO₂-Emissionen geringer ist als der Rückgang des Energieverbrauchs, liegt dies daran, dass sich E3 ab dem Geschäftsjahr 2022/23 dafür entschieden hat, die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr gemäß ISO 14083 zu berechnen und Emissionsfaktoren aus GLEC V 3.0 zu verwenden. Der Emissionsfaktor für Diesel ist um ca. 5 % höher als in der Norm DS EN 16358, die in den beiden vorangegangenen Geschäftsjahren die Grundlage für die Berechnung der CO₂-Emissionen bildete



Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Kennzahlen des Basisjahres (2020/21) sowie 2022/23 und 2023/24.

Wie oben beschrieben sind sowohl die CO₂-Emissionen als auch der Energieverbrauch pro Tonnenkilometer im vergangenen Jahr verglichen mit dem Vorjahr um 10 % gestiegen.

Die Entwicklung im letzten Jahr zeigt, dass die Lastwagen durchschnittlich 1 % weiter pro Liter gefahren sind (E3's eigene Lastwagen sind im durchschn. sogar 5 % weiter pro Liter gefahren. Es liegen keine Daten der Entwicklung bei von E3's Subunternehmern vor²), die durchschn. Auslastung ist um 7 % gefallen und der Anteil von Leerfahrten ist um 27 % gestiegen.

Über den gesamten Zeitraum, sprich seit dem Basisjahr (2020/21), sind E3's eigene LKW 9 % weiter pro Liter gefahren, die durchschnittliche Auslastung ist um 9 % gestiegen und der Anteil von Leerfahrten ist um 27 % gestiegen (was hauptsächlich an der Entwicklung des vergangenen Jahres liegt).

Der erhebliche Anstieg des Anteils an Kilometern ohne Ladung hat somit maßgeblich dazu beigetragen, dass die CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer von 2022/23 auf 2023/24 um 10 % gestiegen sind.

Alle E3's eigene LKW sowie die LKW der von E3 eingesetzten Subunternehmer, waren Euro-6 LKW.

Tabelle: Kennzahlen 2020/21 (Basisjahr), 2022/23 und 2023/24, Umwelt und Klima

	2020/21 (Basisjahr)	2022/23	2023/24	Einheit / gemessen (M) oder berechnet (B)
CO2 Emissionen, well -> wheel/tkm				
Eigene Fahrzeuge	0,065	0,055	0,059	kg CO2 e/tkm (M)
Fremdfahrzeuge	0,065	0,058	0,064	kg CO2 e/tkm (B)
Alle Fahrzeuge	0,065	0,057	0,063	kg CO2 e/tkm (B)
CO2-Emissionen, tank -> wheel/tkm				
Eigene Fahrzeuge	0,052	0,042	0,045	kg CO2 e/tkm (M)
Fremdfahrzeuge	0,052	0,043	0,049	kg CO2 e/tkm (B)
Alle Fahrzeuge	0,052	0,043	0,047	kg CO2 e/tkm (B)
Anteil Leerfahrten eigene Fahrzeuge	11%	11%	14%	% (M)
Anteil Leerfahrten Fremdfahrzeuge	11%	11%	14%	% (M)
Energierverbrauch / km eigene Fahrzeuge	0,29	0,28	0,27	liter/km (M)
Energieverbrauch / km Fremdfahrzeuge	0,29	0,29	0,29	liter/km (B)
Zugmaschinen (eigene)				
Aufteilung der Euronorm	6,0	6,0	6,0	Durchschn. Norm (M)
Zugmaschinen (Subunternehmer)				
Aufteilung der Euronorm	6,0	6,0	6,0	Durchschn. Norm (M)

² Für die Subunternehmer von E3 wurde vorausgesetzt, dass der Dieserverbrauch pro gefahrenem Kilometer im Basisjahr 2020/21 dem der eigenen Fahrzeuge von E3 entsprach. Diese Annahme gilt für alle Jahre, in denen ein CSR-Bericht erstellt wurde. Wie in diesem Bericht erwähnt, ist es das Ziel von E3, mit den festen Unterlieferanten in den Dialog über Daten zu ihrem Dieserverbrauch pro gefahrenem Kilometer zu treten.

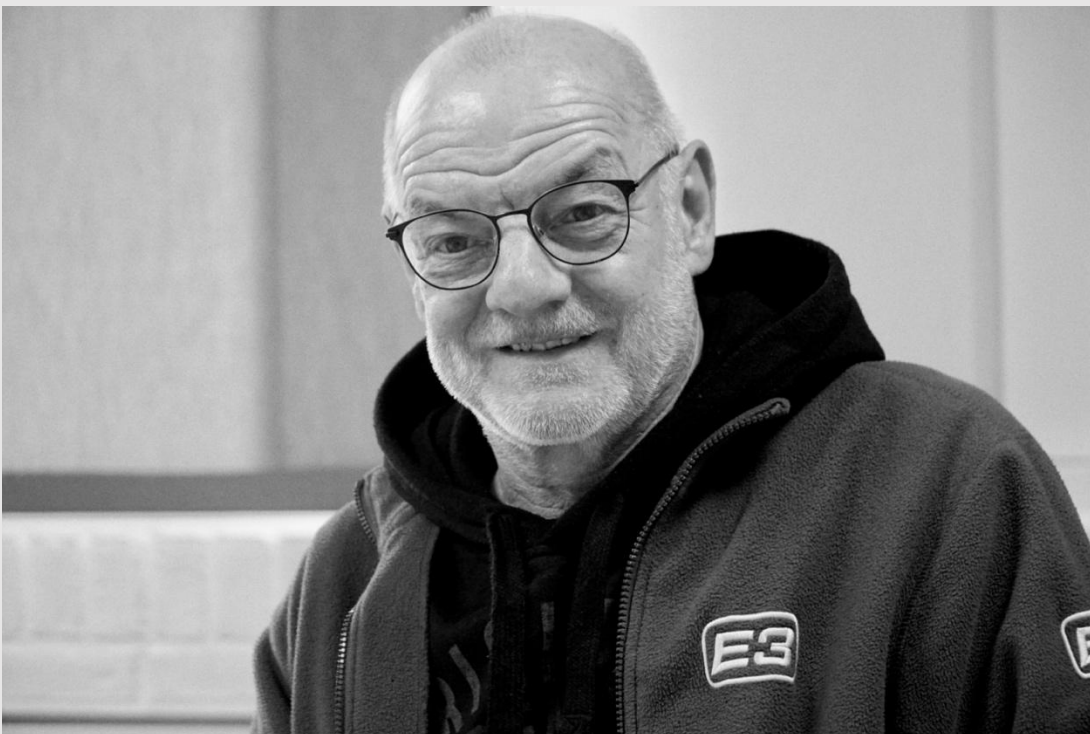
Frank Hofeditz - Fahrer bei E3 Spedition-Transport, Handewitt

Täglich sind ca. 330 Lastwagen mit Fracht für die Kunden von E3 unterwegs. Der Großteil davon fährt auf den deutschen Autobahnen. 116 davon sind firmeneigene Lastwagen von E3, während der Rest von Subunternehmern betrieben wird – größtenteils von einer Handvoll Speditionsunternehmen, mit denen E3 seit mehreren Jahren zusammenarbeitet.

Frank Hofeditz ist seit 2013 LKW-Fahrer bei E3. Zuvor fuhr er in Skandinavien, inzwischen absolviert er den Großteil seiner Fahrten in Deutschland. Frank Hofeditz lebt von Montag bis Freitag in seinem LKW. Die geografischen Routen und die zu besuchenden Terminals variieren von Woche zu Woche.

Der LKW-Verkehr in Deutschland ist in den letzten Jahren stetig gestiegen, was den Druck auf Straßen und Parkplätze erhöht hat. „Als Fahrer muss ich sicherstellen, dass die Fracht pünktlich bei den Kunden ankommt und dass ich meine Pausen- und Ruhezeiten einhalte“, erzählt Frank Hofeditz.

„Wenn möglich, fahre ich nachts – dann besteht ein geringeres Risiko für Staus, und die Wahrscheinlichkeit, eine freie Parkmöglichkeit für meine Ruhezeiten zu finden, ist größer. Bei E3 gibt es eine ‚flache und informelle Struktur‘. Wir haben einen guten, täglichen Austausch mit den Disponenten, und als Fahrer genießen wir die notwendige Flexibilität bei der Planung unserer Fahrten zu den Kundenterminals. Angesichts der aktuellen Verkehrslage auf den Autobahnen ist das eine wichtige Voraussetzung für einen hohen Lieferservice gegenüber unseren Kunden“, schließt Frank Hofeditz.





Handlungsplan 2024/25

- Dialog mit unseren Subunternehmern über unsere Umweltpolitik und Erhebung von Daten über den Verbrauch pro gefahrenen Kilometer auf die gleiche Weise wie für unsere eigenen LKW.
- Darüber hinaus werden wir kontinuierlich prüfen, ob wir durch Innovation und Entwicklung Arbeitsabläufe und Technologien einführen können, die die Energieeffizienz steigern und somit dazu beitragen, den CO₂-Fußabdruck unserer Aktivitäten zu reduzieren.
- Das Ziel ist es, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer im Jahr 2024/25 zu senken, sodass sie mindestens auf dem Niveau von 2022/23 liegen. Wie ersichtlich, war der erhebliche Anstieg des Anteils der Kilometer ohne Ladung der Hauptgrund für den Anstieg der CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer von 2022/23 auf 2023/24.
- E3 Konzernern beobachtet darüber hinaus kontinuierlich die technologische Entwicklung bei LKW, Antriebssträngen und Treibstoffen mit dem Ziel, zu beurteilen, ob neue Technologien so ausgereift sind, dass sie in unserem Geschäftsmodell implementiert werden können.

Wie beschrieben, machen die CO₂-Emissionen aus dem Transport mit eigenen LKW und Subunternehmern insgesamt mehr als 99 % der gesamten CO₂-Emissionen von E3 aus. Die mit Abstand wichtigste Quelle zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ist daher, dass die Emissionen aus den durchgeführten Transporten reduziert werden können.

Wir schätzen, dass die Möglichkeiten zur Reduzierung der CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer im Rahmen der bestehenden Mittel (bessere Auslastung, mehr Kilometer pro Liter und weniger Leerfahrten) begrenzt sein werden. Die E3 wird jedoch weiterhin Optionen für weitere Reduzierungen prüfen.

Wenn die gesellschaftlichen Ziele, die CO₂-Emissionen des LKW-Verkehrs bis 2030/50 weiter zu reduzieren, weiter gesenkt werden sollen, müssen neue Technologien eingeführt werden. Deutschland ist der Hauptmarkt der E3, wo die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Branchenorganisationen und der Industrie eine Strategie für die Implementierung neuer Treibstoffe entwickelt hat. Der Schwerpunkt liegt auf Strom und Wasserstoff.

Wenn es um batteriebetriebene Elektro-LKW geht, ist der Zeitplan für den Aufbau von Lademöglichkeiten entscheidend dafür, wann Unternehmen diese LKW in den täglichen Betrieb integrieren können. Darüber hinaus ist die Entwicklung der Batterietechnologie von entscheidender Bedeutung, damit die LKW eine Reichweite erreichen, die sowohl in Bezug auf die Transportzeit als auch insbesondere auf die Wirtschaftlichkeit eine Einführung der Technologie in großem Maßstab ermöglicht.

E3 wird die Entwicklungen auf dem Markt für neue LKW weiterverfolgen und im Dialog mit unseren Kunden beurteilen, wann der Markt reif für die schrittweise Implementierung neuer Technologien ist.

Drop-in-Kraftstoffe wie HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) können eine Möglichkeit sein, die CO₂-Emissionen des LKW-Transports zu reduzieren. HVO hat den Vorteil, dass es in bereits laufenden LKW eingesetzt werden kann. Die Möglichkeit, HVO zu nutzen, wird daher auch Teil der Möglichkeiten sein, die die E3 untersuchen wird.

5.2 Gesundheit und Wohlergehen

Unsere Politik ist

Unsere Mitarbeiter sind unser Bindeglied zu Kunden, Lieferanten und anderen Stakeholdern. Daher ist es entscheidend, dass wir das Risiko eliminieren, qualifizierte Mitarbeiter durch unser Handeln nicht gewinnen und/oder halten zu können.

Wir bemühen uns um ein gesundes körperliches und geistiges Arbeitsumfeld und respektieren die international anerkannten Menschenrechte.



Wie wir agieren

- Wir sind ständig bestrebt, sicherzustellen, dass wir auf Branchenebene ein attraktiver Arbeitsplatz sind, der die talentiertesten Mitarbeiter anzieht und hält.
- Wir behandeln unsere Mitarbeiter mit Respekt und sorgen dafür, dass der einzelne Mitarbeiter die Möglichkeit hat, sich im Job weiterzuentwickeln, und bieten gleichzeitig entsprechende Weiterbildungen an.
- Wir halten nicht nur die gesetzlichen Vorgaben zur Vermeidung von Unfällen und Verletzungen ein, sondern arbeiten auch proaktiv daran, uns gegenseitig auf Gefahrensituationen aufmerksam zu machen.
- Wir sorgen dafür, dass die Fahrer ihre Pausen einhalten und sich ausruhen. Unser Ziel ist es, dass sie nicht unter Zeitdruck gesetzt werden, was dazu führen kann, dass sie unkonzentriert werden und somit ein größeres Risiko besteht, dass sie Fehler machen.
- Wir nehmen individuelle Rücksicht auf unsere Mitarbeiter.
- Wir haben ein Whistleblower-System eingerichtet, um ein faires Arbeitsumfeld zu gewährleisten.
- Wir beteiligen uns an Projekten, in denen wir aktiv daran arbeiten, verschiedene Bevölkerungsgruppen anzusprechen, und wir nehmen gerne Mitarbeiter auf, die Hilfe oder zusätzliche Unterstützung benötigen.
- Als sozial verantwortliches Unternehmen beteiligen wir uns an verschiedenen Projekten und Initiativen, die darauf abzielen, verschiedenen Bevölkerungsgruppen den Einstieg in den Arbeitsmarkt zu erleichtern.
- Wir arbeiten auch gezielt daran, junge Menschen in der Ausbildung zu inspirieren, damit das Interesse an unserer Branche geweckt wird.
- Wir unterstützen, unter anderem durch Sponsoring, die lokalen Gemeinschaften überall dort, wo wir unternehmerisch tätig sind. Wir nehmen ebenfalls an lokalen Veranstaltungen teil und unterstützen lokale Initiativen.



Erreicht 2023/24

Im Jahr 2024 erhielt E3 Spedition-Transport den CSR-Preis in der dänischen Gemeinde Aabenraa für unsere Bemühungen, Menschen mit besonderen Herausforderungen auf dem Arbeitsmarkt zu aktivieren und Ausbildungsplätze für neue Fachkräfte zu schaffen.

Im Jahr 2023/24 wurde eine neue Initiative zum „Risikomanagement“ für ausgewählte Fahrer eingeführt: Dabei wurden die Fahrer in präventiven Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden und Arbeitsunfällen geschult.

Aktionsplan 2024/25

In 2024/25 werden wir unsere Bemühungen durch die Teilnahme an Projekten und Aktivitäten wie in 2023/24 fortsetzen.



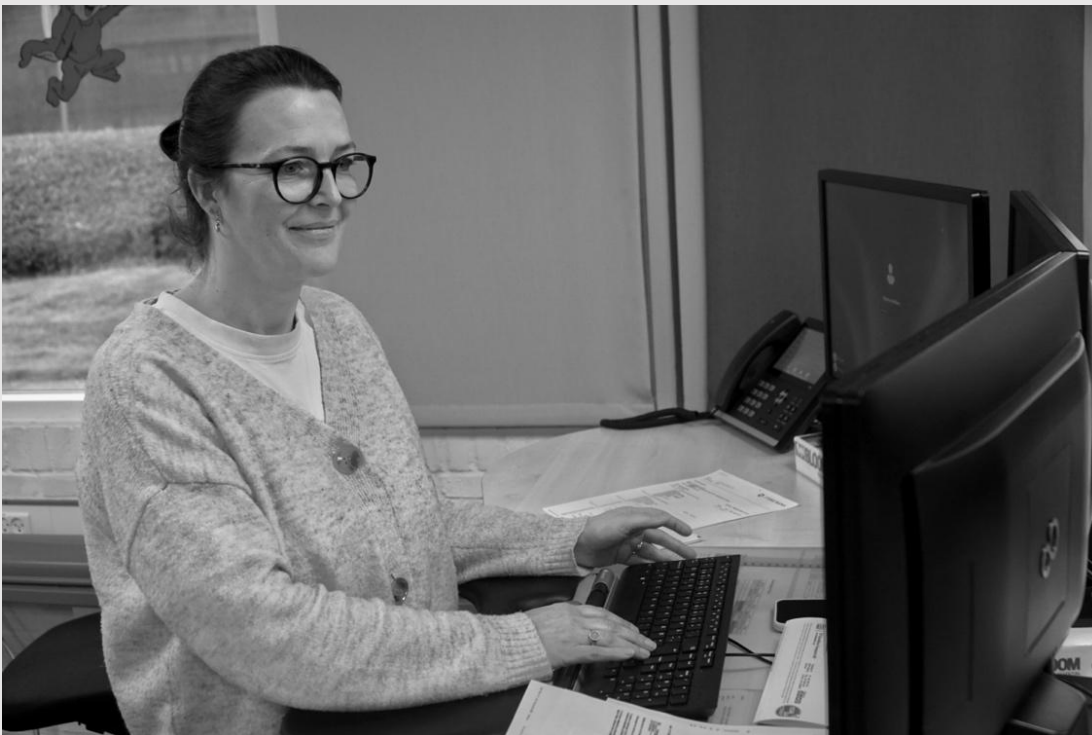
Helene Mosh Steffens - Auszubildende im Bereich Finanzwesen bei E3 Spedition-Transport, Padborg

Helene ist Auszubildende bei E3 Spedition-Transport in Padborg. „Ich bin ursprünglich ausgebildete Köchin“, erzählt Helene. „In den letzten Jahren habe ich als ungelernte Bürokraft gearbeitet. Es war mir wichtig, eine Ausbildung in dem Bereich zu absolvieren, in dem ich tätig bin“, fährt sie fort. „Deshalb habe ich nun eine Ausbildung zur Bürokauffrau mit Schwerpunkt Finanzwesen begonnen. Betriebswirtschaft war mein Lieblingsfach in der Schule.“

Helene ist nun seit fast einem Jahr als Auszubildende bei E3. „In Padborg kümmern wir uns sowohl um die Finanzbuchhaltung der dänischen A/S als auch der GmbH, also des deutschen Teils der E3 Gruppe. Das bedeutet eine zusätzliche Komplexität und für mich zusätzliche Herausforderungen.“

„Als ich meine Ausbildung begann, erhielt ich einen Ausbildungsplan sowie eine Übersicht über die Aufgaben und Arbeitsbereiche, die ich während meiner Lehrzeit durchlaufen werde. Außerdem bekam ich eine Liste der Kollegen, an die ich mich in den verschiedenen Fachbereichen wenden kann. Für mich ist ein guter Vorgesetzter jemand, der erreichbar ist und zuhört.“

„Gute Arbeit bedeutet für mich, dass sowohl fachliche Entwicklung als auch Zeit für die Familie zu Hause möglich sind und dass es ein gutes Arbeitsklima unter den Kollegen gibt. E3 erfüllt als Arbeitgeber beide Kriterien“, berichtet Helene. „Gerade ein positives Arbeitsumfeld kann entscheidend sein, um gute Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten“, schließt sie.



5.3 Innovation und Entwicklung

Unsere Politik ist

Professionelle Lösungen für unsere Transportaufgaben müssen die Wettbewerbsfähigkeit und Zufriedenheit unserer Kunden mit unserer Zusammenarbeit sicherstellen. Unser Ziel ist es daher, die Aufgaben, die unsere Kunden fordern, immer besser zu lösen. Unser IT-System, das wir gemeinsam mit unserem Lieferanten entwickelt und angepasst haben, ist ein zentraler Ausgangspunkt bei der Realisierung unserer Vision.

Wie wir agieren

Wir arbeiten kontinuierlich an der Weiterentwicklung unserer Dienstleistungen, z.B. durch:

- Dialog mit Kunden.
- Entwicklung von Lösungen in Zusammenarbeit mit unseren Kunden.
- Entwicklung unserer Mitarbeiter durch Aus- und Weiterbildung. Zum Beispiel bieten wir Ausbildungsplätze für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen an und passen unser Bildungsprogramm an den einzelnen Auszubildenden an.
- E3 ist ein Ausbildungsbetrieb und trägt aktiv zur Ausbildung neuer Mitarbeiter im Beruf bei. Im Jahr 2025 wird E3 insgesamt zehn Auszubildende haben. Einen in Dänemark in Bürobereich sowie neun in Handewitt, davon fünf im Transport- und Speditionsbereich und vier in der Lagerhaltung.
- Das IT-System ist das "Rückgrat" unseres Geschäftsmodells.
- E3 hat in 2023/24 unterschiedliche Verfahren implementiert, die sicherstellen, dass E3 den Anforderungen der EU-NIS2-Richtlinie entspricht.



Marko Spieler - Fahrer bei E3 Spedition-Transport, Handewitt

Marko Spieler ist seit 1985 LKW-Fahrer, in den letzten 17 Jahren fährt er für E3. Heute fährt er Spezialgüter zwischen Deutschland und Dänemark.

Er ist von Montag bis Freitag unterwegs. Der zunehmende LKW-Verkehr, besonders in Deutschland, bedeutet, dass die Arbeit als Fahrer immer schwieriger wird. „Staus und Verkehr, bei dem der Verkehr ganz zum Stillstand kommt, können dazu führen, dass die Kilometer, die innerhalb der täglichen Fahrzeit erreicht werden können, weniger werden. Deshalb fahren wir, wo immer es möglich ist, meist nachts“, sagt Marko Spieler.

Wie seine Kollegen erlebt er, dass der steigende LKW-Verkehr dazu geführt hat, dass es entlang des Autobahnnetzes an Parkplätzen mangelt. „Als Fahrer haben wir die wichtige Aufgabe, die Route und die Fahrzeiten so zu planen, dass Wartezeiten im Stau minimiert werden und die Chance, einen freien Parkplatz zu finden, wenn eine Pause eingelegt werden muss, optimiert wird.“

„Der gute Dialog, Respekt und Vertrauen zwischen Fahrern und Disponenten, den wir bei E3 haben, sind wichtige Voraussetzungen für die tägliche Zusammenarbeit. Ich erlebe oft, dass die Disponenten sich mit mir beraten, wenn eine Route geplant werden muss“, sagt Marko Spieler.





5.4 Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung

Unsere Politik ist

Unser Unternehmen basiert auf Respekt und Ehrlichkeit, daher ist es für uns selbstverständlich, dass wir die internationalen Menschenrechte einhalten wollen und dass wir dies auch von unseren Lieferanten und Partnern erwarten.

Ebenso akzeptieren wir weder bei E3 Konzernen noch bei Partnern/Lieferanten Korruption wie Bestechung und Geldwäsche.

Wie wir agieren

Durch den Dialog mit unseren Subunternehmern und Partnern stellen wir sicher, dass sie unsere Position zu Menschenrechten und Korruptionsbekämpfung kennen, und wir gehen dem nach, wenn wir Abweichungen feststellen.

E3 Konzernen arbeitet mit Diversität und Vielfalt auf mehreren Ebenen, da wir Vielfalt als eine Stärke sehen, die positiv zur Entwicklung des Konzerns beiträgt. Wir streben daher ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis auf den verschiedenen Führungsebenen an. Unser Wunsch nach Diversität ist jedoch nicht ausschlaggebend bei der Einstellung von Mitarbeitern. Die Kompetenzen der Kandidaten sind nach wie vor der entscheidende Faktor.

Erreicht 2023/24

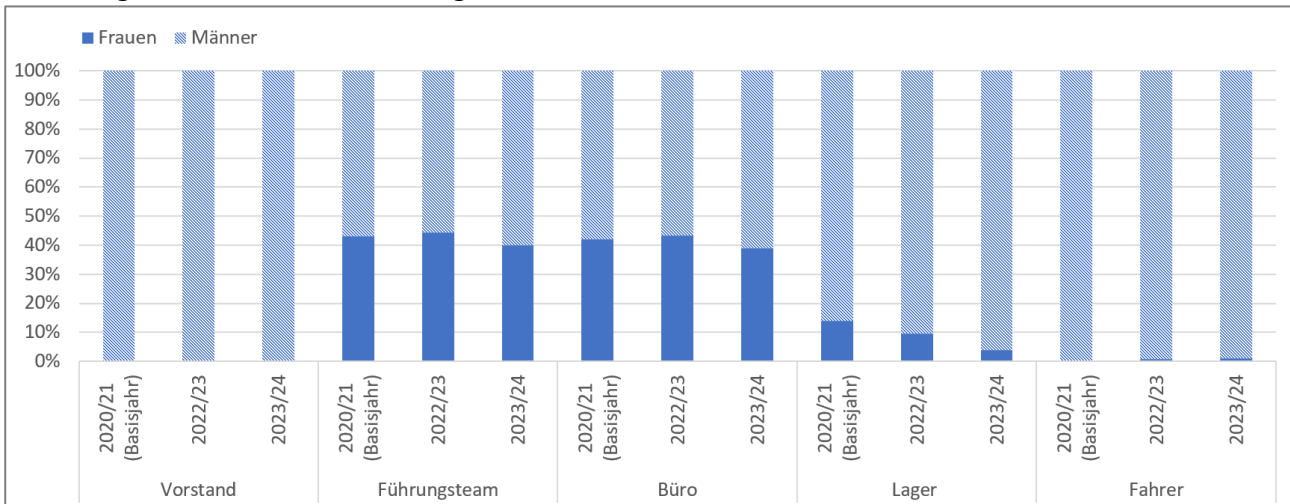
2021/22 haben wir einen "Code of Conduct" erarbeitet, der die oben genannten Bedingungen festlegt. Sie bildet nun die Grundlage für den Dialog mit unseren festen Subunternehmern, über dessen Inhalt und Bedeutung alle Mitarbeiter informiert werden.

In den Jahren 2023/24 gab es keine Abweichungen von den festen Subunternehmern von E3 in Bezug auf die Position des Unternehmens zu Menschenrechten und Korruptionsbekämpfung.

Abbildung 4 zeigt die Geschlechterverteilung der Mitarbeiter bei E3 für Vorstand, Management, Büro, Lager und Fahrer.

Der ausschließlich aus Männern bestehende Vorstand hat eine vorläufige Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand und auf anderen Führungsebenen von 25% festgelegt. Wie aus der Tabelle ersichtlich, entspricht die Verteilung im Führungsteam der Zielgröße, während der Frauenanteil im Vorstand nicht der Zielgröße entspricht.

Abbildung 4. Geschlechterverteilung 2020/21, 2022/23 und 2023/24



Aktionsplan 2024/25

Auch im kommenden Jahr werden wir den expliziten Dialog mit unseren Partnern und Mitarbeitern auf Basis des nun verabschiedeten "Code of Conduct" fortsetzen.

Zielsetzung ist, dass der Vorstandszielwert für die Frauenrepräsentation spätestens zum Ende des Geschäftsjahres 2024/25 erreicht wird.

6 DARSTELLUNG ZU "DUE DILIGENCE"

E3 Konzern hat Richtlinien für Bereiche formuliert, in denen in diesem CSR-Bericht Risiken identifiziert wurden, und beschreibt gegebenenfalls auch Maßnahmen.

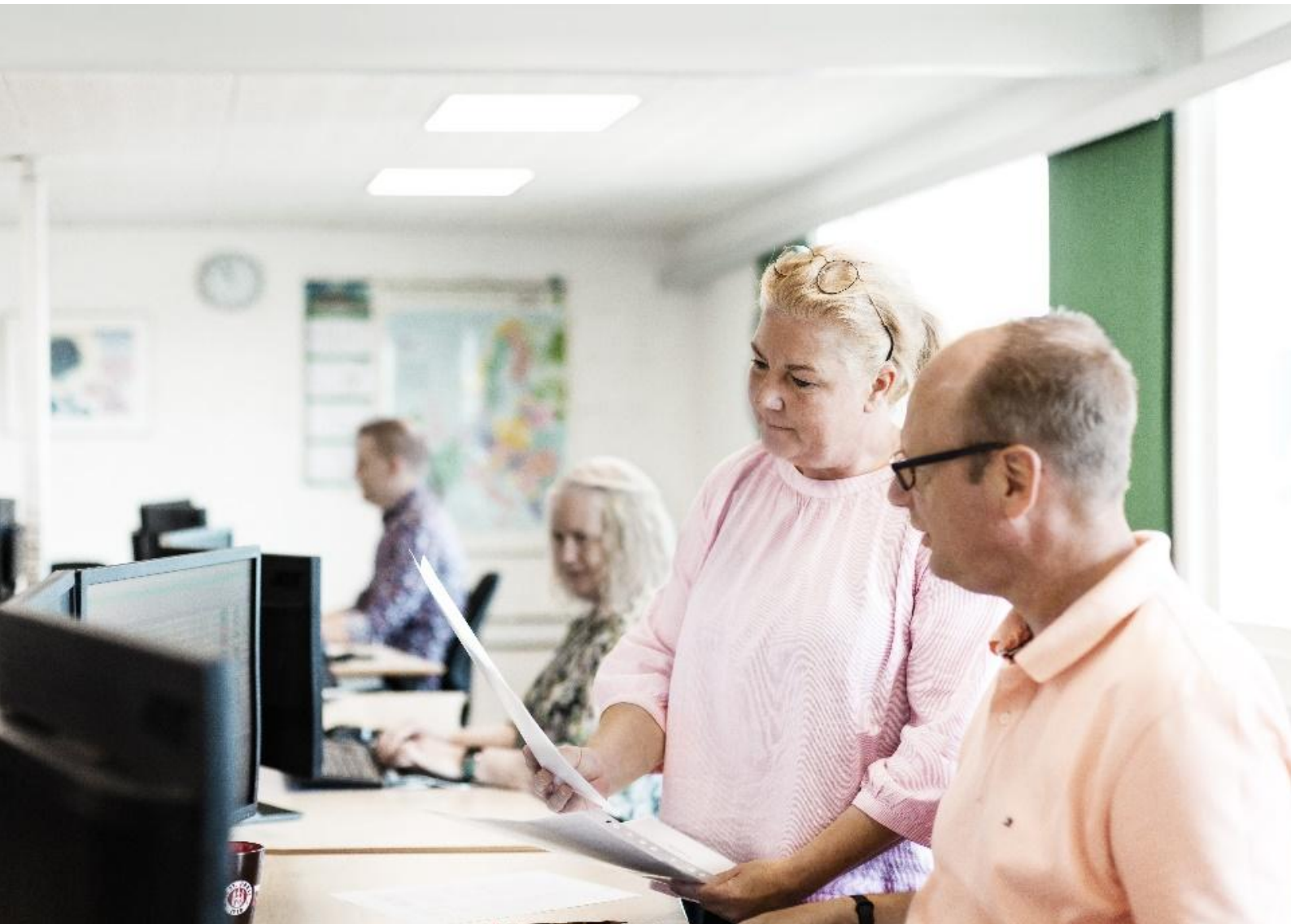
Der CSR-Bericht des Unternehmens wird auf den Vorstandssitzungen geprüft. Im Zusammenhang mit der jährlichen Vorlage des Jahresabschlusses wird dem Vorstand der Stand der geplanten Maßnahmen sowie der vorgeschlagenen Ziele und des Aktionsplans für das kommende Jahr vorgestellt.

Der CSR-Bericht des Konzerns wird in den halbjährlichen Mitarbeiterversammlungen und neuen Mitarbeitern bei dessen Eintritt ins Unternehmen präsentiert.

Die Richtlinien des Konzerns sind in das Personalhandbuch aufgenommen.

Der CSR-Bericht wird gemeinsam mit den festen Subunternehmern von E3 überprüft.

Wie bereits erwähnt, wurde 2021/22 ein "Code of Conduct" erarbeitet, der Erwartungen und Anforderungen an Mitarbeiter, Lieferanten und andere Geschäftspartner klarstellt.



7 LEISTUNGSDATEN

	Anm.	2020/21 (Basisjahr)		2022/2023		2023/24		Einheit
Social performance								
Mitarbeiter		282		223		223		
Anzahl Mitarbeiter		282		223		223		
Geschlechterverteilung		<i>Frauen</i>	<i>Männer</i>	<i>Frauen</i>	<i>Männer</i>	<i>Frauen</i>	<i>Männer</i>	
Vorstand		0%	100%	0%	100%	0%	100%	
Führungsteam		43%	57%	40%	60%	40%	60%	
Büro		42%	58%	39%	61%	39%	61%	
Lager		14%	86%	4%	96%	4%	96%	
Fahrer		0%	100%	1%	99%	1%	99%	
Environmental performance								
Energieverbrauch (t-w)								
<i>Scope 1</i>								
Transport (eigene Lkw)	7	134.045	38%	129.347	33%	118.923	32%	GJ
Gebäude (Erdgas)		n.a.			0,0%		0,0%	GJ
<i>Scope 2</i>								
Strom		1.150	0,32%	1.240	0,3%	1.083	0,3%	GJ
<i>Scope 3</i>								
<i>upstream Beitrag eigene LKW</i>								
Transport (Subunternehmer)	7	220.550	62%	255.799	66%	251.440	67%	GJ
SUM (scope 1, 2 und 3)		356.894	100%	387.625	100%	372.529	100%	GJ
GHG-Emissionen								
<i>Scope 1</i>								
Transport (eigene Lkw)	5	9.537	30%	9.057	25,3%	8.327	24,2%	Tonnen CO2(e)
Gebäude (Erdgas)	6	n.a.		23	0,07%	27	0,08%	Tonnen CO2(e)
<i>Scope 2</i>								
Gebäude (Strom)	6	52	0,2%	0		0		Tonnen CO2(e)
<i>Scope 3</i>								
Transport (upstream eigene LKW)	5	2.365		2.947	8,24%	2.710	7,88%	Tonnen CO2(e)
Transport (Subunternehmer)	5	19.584	62%	23.739	66,4%	23.334	67,8%	Tonnen CO2(e)
SUM (scope 1, 2 og 3)		31.538	100%	35.766		34.397		Tonnen CO2(e)
Sonstiger Ressourcenverbrauch								
Wasser m3			n.a.	1.017		1.081		m3
Umweltperformance KPIs								
CO2(e) pro Tonnenkilometer	1		0,065	0,057		0,063		kg pro tkm
Liter/Km (egne Lkw)	2		0,29	0,28		0,27		Liter pro km
Anteil Leerfahrten	3		11%	11%		14%		
Durchschn. Euronorm	4		6	6		6		



Hinweis: Wie wir unsere Aussagen gemacht haben

Anmerkung 1.

Emissionen von CO₂(e) pro Tonnenkilometer werden auf Basis des Dieserverbrauchs pro Kilometer berechnet (gilt für unsere eigenen LKW und wird für die Kennzahlen der Subunternehmer vorausgesetzt), der durchschnittliche Anteil der unbeladenen Fahrten und das durchschnittliche Gewicht der Ware auf dem LKW (bei Fahrten mit Lasten).

Anmerkung 2.

Die Km/Liter für eigene LKW werden auf Basis der Gesamtfahrleistung und unseres Dieserverbrauchs auf Basis der Abrechnung mit unseren Lieferanten berechnet. Es liegen keine Informationen über km/Liter für Subunternehmer vor. Es wird davon ausgegangen, dass die km/Liter in allen Geschäftsjahren die gleichen waren wie für die eigenen LKW von E3 im Basisjahr (2020/21).

Anmerkung 3.

Der Anteil der Fahrten ohne Ware wird auf Basis genauer Stichproben aus unserem Dispositionssystem berechnet. Die Berechnung wurde sowohl für die eigenen LKW von E3 als auch für die der Subunternehmer erstellt, die von E3 disponiert werden. Es wird davon ausgegangen, dass diese Kennzahlen auch für die restlichen Fahrten bei den anderen Subunternehmern von E3 gelten.

Anmerkung 4.

Die durchschnittliche Euronorm umfasst die eigenen LKW von E3 sowie die von E3 disponierten LKW von Subunternehmern.

Anmerkung 5.

Die CO₂-Emissionen der durchgeführten Transporte werden auf Basis der Gesamtkilometer berechnet, die von E3-eigenen LKW und Subunternehmern gefahren werden, sowie des durchschnittlichen Dieserverbrauchs pro gefahrenen Kilometer (siehe Anmerkung 1).

Der Dieserverbrauch bildet die Grundlage für die Berechnung der gesamten CO₂-Emissionen. Ab dem Jahr 2022/23 wurden die Emissionen pro Liter Diesel (Emissionsfaktoren) gemäß dem berechneten GLEC-Framework V 3.0 verwendet. Es ist vorausgesetzt, dass im Durchschnitt mit 5% Biodiesel dem Kraftstoff beigemischt ist. Beachten Sie, dass die Emissionsfaktoren für die Vorjahre der Norm "DS EN 16258", Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers) entnommen wurden.

Anmerkung 6.

Die Berechnung der CO₂-Emissionen aus dem Stromverbrauch in den eigenen Räumlichkeiten von E3 wird auf der Grundlage des Gesamtverbrauchs in Dänemark bzw. Deutschland sowie der Angabe der CO₂-Emissionen pro Kilowattstunde durch die Versorger berechnet. In Dänemark wird 100% Windenergie von ScanEnergi bezogen. In Deutschland werden die CO₂-Emissionen auf Basis der Angaben des Lieferanten, der Stadtwerke Flensburg GmbH, berechnet. Siehe weitere Erläuterungen unter Anmerkung 5 zum Berichtszeitraum.

Anmerkung 7.

Der Energieverbrauch bei den Transporten wird auf der Grundlage des Gesamtverbrauchs von Dieseldieselkraftstoff und auf der Grundlage der Norm GLEC Framework V 3.0 berechnet (siehe Anmerkung 5).

8 WÖRTER, ABKÜRZUNGEN UND BEGRIFFE

CO₂(e) (Kohlendioxidäquivalente)

Kohlendioxid (CO₂) entsteht bei der Verbrennung von fossilen Treibstoffen. Kohlendioxid ist global gesehen das wichtigste Treibhausgas. In Europa steht der Transportsektor für 32% der gesamten CO₂-Emissionen. In der globalen Vereinbarung zur Reduktion von Treibhausgasen (Kyotoprotokoll) sind außer CO₂ folgende Treibhausgase definiert: Methan (CH₄), Distickstoffmonoxid (N₂O), Fluorkohlenwasserstoffe (HFCs), Fluorkohlenwasserstoffe (PFCs) und Hexafluorkohlenstoff (SF₆).

Die Emissionen der sechs Treibhausgase werden oft im Gesamtwert CO₂(e) (Kohlendioxid-Äquivalente) gemessen, in dem die Anteile der sechs Gase relativ zu deren Beitrag an der globalen Erwärmung zusammengelegt werden. Die CO₂(e)-Werte werden berechnet als "Well-to-Wheel", d. h. die Gesamtemissionen einschließlich der Beiträge aus den Prozessen der Gewinnung, Raffination und Beförderung des Kraftstoffs zum Kraftstofftank des Transportmittels, und "Tank-to-Wheel", d. h. nur die Emissionen aus der Verbrennung im Motor des Transportmittels.

Pariser Abkommen

Das Pariser Abkommen ist ein Abkommen, das die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verpflichtet, gemeinsam das Ziel zu erreichen, die Erderwärmung auf unter 1,5 Grad zu begrenzen. Das Abkommen sieht vor, dass bis 2030 eine deutliche Reduktion der globalen CO₂-Emissionen um mindestens 45 % erreicht werden muss – wobei die reichen Länder den größten Beitrag leisten sollen. Und bis 2050 soll die Netto- CO₂-Emission auf null sinken.

Das Pariser Abkommen wurde 2015 verabschiedet, als sich die Politiker der Welt in Paris trafen, um über die Klimaveränderungen der Erde zu diskutieren. In Europa haben die EU und ihre Mitgliedstaaten eine Führungsrolle bei der Transformation übernommen. Die Strategie „Fit for 55“ umfasst eine Reihe von Maßnahmen, die sicherstellen sollen, dass Europa seine Verpflichtungen aus dem Pariser Abkommen erfüllt und gleichzeitig neues Wachstum schafft.

Eine Vielzahl großer und kleiner Unternehmen weltweit hat sich verpflichtet, die CO₂-Reduktionsziele des Pariser Abkommens zu erreichen – unter anderem durch die Teilnahme an Initiativen wie dem „Science Based Targets Initiative“.

ESG

ESG steht für Environmental, Social and Governance und bezieht sich auf drei zentrale Faktoren in Bezug auf ethische Investitionen und die Auswirkungen von Unternehmen auf Klima, Umwelt und Menschen in der umliegenden Gesellschaft.

ESG wird heute als einheitlicher Rahmen für die Nachhaltigkeitsarbeit von Unternehmen verwendet, d.h. sowohl für Strategie, Führung, Berichterstattung als auch Kennzahlen. ESG kann beispielsweise Folgendes umfassen:

¹ Zu finden im GLEC V3.0 Framework



E: Umweltfaktoren

CO₂-Emissionen, Ressourcenverbrauch, Verschmutzung, Abfall, Umweltbedingungen, Biodiversität und Kreislaufwirtschaft.

S: Soziale Faktoren

Arbeitsbedingungen, sowohl für die eigenen Mitarbeiter des Unternehmens als auch für deren Lieferanten, wie z.B. Krankheitsausfälle, Inklusion von Menschen am Rande des Arbeitsmarktes, Vielfalt, Gleichstellung, Arbeitsunfälle und Mitarbeiterzufriedenheit.

G: Gute Unternehmensführung

Führung, Geschäftsethik, Unternehmenskultur, Anti-Korruption oder politisches Engagement.

Welche ESG-Faktoren für ein Unternehmen am relevantesten sind, variiert von Unternehmen zu Unternehmen.

Die UN-Nachhaltigkeitsziele

Die UN-Nachhaltigkeitsziele – auch bekannt als Sustainable Development Goals (SDGs) – bestehen aus 17 konkreten Zielen und 169 Unterzielen, die alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verpflichten, Armut und Hunger in der Welt zu beseitigen, Ungleichheiten zu reduzieren, gute Bildung und bessere Gesundheit für alle zu gewährleisten, anständige Arbeitsplätze zu schaffen und ein nachhaltigeres Wirtschaftswachstum zu fördern.

Viele Unternehmen nutzen die UN-Nachhaltigkeitsziele als übergeordneten Rahmen, um zu zeigen, wie sie zur nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung beitragen können.

CSR, unternehmerische Gesellschaftsverantwortung

CSR steht für Corporate Social Responsibility und bezeichnet das Engagement von Unternehmen im Bereich der gesellschaftlichen Verantwortung. Es bedeutet, dass Unternehmen bei ihren Geschäftstätigkeiten die Menschenrechte, soziale und ethische Aspekte, Arbeitsbedingungen, Klima, Umwelt usw. berücksichtigen müssen.

Viele Unternehmen arbeiten strategisch mit CSR und dokumentieren ihre Bemühungen in einem CSR-Bericht. Immer mehr Unternehmen verwenden jedoch zunehmend ESG und ESG-Kennzahlen anstelle des traditionellen CSR-Berichts, um ihre Arbeit im Bereich der gesellschaftlichen Verantwortung zu beschreiben.

Klimabilanz

Eine Klimabilanz ist eine Bilanz, die die gesamte CO₂-Belastung erfasst, die durch die Aktivitäten eines Unternehmens verursacht wird. Die Klimabilanz ist Teil der ESG-Daten eines Unternehmens. Die jährliche Klimabilanz zeigt die Reduktionsziele, die im vergangenen Jahr erreicht wurden. Sie ist daher auch die Grundlage, auf der ein Unternehmen künftige Maßnahmen zur Reduzierung seiner CO₂-Emissionen priorisieren kann.

GHG-Protokoll

Die meisten Unternehmen, die strategisch im Bereich Klima arbeiten, verwenden das GHG-Protokoll, um ihre Klimabilanz zu berechnen und zu erstellen. Es ist international anerkannt und der führende Standard.

Das GHG-Protokoll unterteilt die CO₂-Emissionen in 3 Kategorien – auch als Scopes bezeichnet:

Scope 1 umfasst die direkten CO₂-Emissionen aus Aktivitäten, die das Unternehmen selbst kontrolliert. Dazu gehören Emissionen aus eigenen und geleasteten Fahrzeugen sowie aus eigenen Anlagen zur Wärme- und Energieproduktion, z.B. Gas und Öl für Prozesse oder Heizungen.

Scope 2 sind die indirekten CO₂-Emissionen aus der Energie, die das Unternehmen kauft, also Strom oder Wärme.

Scope 3 umfasst alle CO₂-Emissionen, die mit den Aktivitäten des Unternehmens verbunden sind, die jedoch aus Quellen stammen, über die das Unternehmen keine Eigentumsrechte oder Kontrolle hat. Dazu können beispielsweise CO₂-Emissionen gehören, die mit der Lieferkette verbunden sind (auch als upstream-Emissionen bezeichnet) oder CO₂-Emissionen, die mit der Nutzung und Entsorgung eines Produkts verbunden sind (auch als downstream-Emissionen bezeichnet).

CO₂-Emissionen aus dem Transport

In der Transportbranche gibt es spezielle Vorschriften und Methoden zur Berichterstattung und Berechnung der CO₂-Emissionen, die erzeugt werden.

ISO 14083

Die globale Normungsorganisation ISO hat 2023 einen globalen Standard für die Berechnung der CO₂-Emissionen in der Transportbranche unter dem Namen ISO 14083 veröffentlicht. ISO 14083 folgt den Prinzipien des GHG-Protokolls, ist jedoch in bestimmten Bereichen detaillierter.

Countemission

Im Juli 2023 hat die EU einen Vorschlag für einen verbindlichen Regelungsrahmen für die Mitgliedstaaten vorgestellt, Countemission, der obligatorisch wird, sobald er verabschiedet ist. Nach diesem Vorschlag müssen CO₂-Berechnungen, z.B. die, die Unternehmen ihren Kunden zur Verfügung stellen oder in ihren Klimaberichten aufnehmen, mit ISO 14083 übereinstimmen.

GLEC-Framework

Im Oktober 2023 hat das GLEC-Framework, ein industrielles Netzwerk, Richtlinien für die CO₂-Berichterstattung im Bereich Logistik (Frachttransport) veröffentlicht. Diese Richtlinien folgen den Prinzipien des neuen ISO-Standards, ISO 14083, und werden heute von vielen großen Unternehmen weltweit verwendet.



EURO-NORMEN

Seit Anfang der 1990er Jahre schreibt die EU (und davor die UN) vor, dass schwere Dieselfahrzeuge über 3,5 Tonnen bestimmte Luftschadstoffgrenzwerte – die sogenannten Euro-Normen – zum Zeitpunkt der Erstzulassung einhalten müssen. Im Laufe der Jahre wurden die Standards mehrfach verschärft. Inkrafttreten und Grenzwerte sind nachstehend aufgeführt.

Grenzwerte für NO_x-, HC-, CO- und Feinstaubemissionen (PM) von schweren Dieselfahrzeugen (g/kWh) für LKW EURO 3, 4, 5 und 6 sowie Zeitpunkt der Einführung der Motorentechnologie.

	NO _x	HC	CO	PM
EURO 3 - Typengen. 1/10 2000, neue Fahrzeuge 1/10 2001	5,0	0,66	2,1	0,10
EURO 4 - Typengen. 1/10 2005, neue Fahrzeuge 1/10 2006	3,5	0,46	1,5	0,02
EURO 5 - Typengen. 1/10 2008, neue Fahrzeuge 1/10 2009	2,0	0,46	1,5	0,02
EURO 6 - Typengen. 31/12 2012, neue Fahrzeuge 31/12 2013	0,4	0,13	1,5	0,01

NO_x (Stickoxide) ist ein Sammelbegriff für Verbindungen von Stickstoff (N) und Sauerstoff (O). Stickoxide entstehen bei jeder Verbrennung und tragen vor allem zur Versauerung des Untergrunds und Grundwassers bei und können die Atemwege stören.

HC (Kohlenwasserstoffe) entstehen durch unvollständige Verbrennung fossiler Brennstoffe. Kohlenwasserstoffe sind der gebräuchliche Name für Methan- und nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe (Nichtmethankohlenwasserstoffe, NMHC). Bestimmte Kohlenwasserstoffe sind krebserregend. Darüber hinaus tragen Kohlenwasserstoffe zur Ozonbildung und zum Treibhauseffekt bei.

Feinstaub aus Dieselmotoren stellt in der unmittelbaren Umgebung ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar und erhöht beispielsweise das Krebsrisiko. Neue Motorentechnologie (Partikelfilter) trägt zur Reduzierung von Feinstaub im Abgas bei.