

Berichtspraxis von Postdienstleistern zu Nachhaltigkeit

Sonja Thiele

Impressum

WIK Wissenschaftliches Institut für
Infrastruktur und Kommunikationsdienste GmbH
Rhöndorfer Str. 68
53604 Bad Honnef
Deutschland
Tel.: +49 2224 9225-0
Fax: +49 2224 9225-63
E-Mail: info@wik.org
www.wik.org

Vertretungs- und zeichnungsberechtigte Personen

Geschäftsführerin und Direktorin	Dr. Cara Schwarz-Schilling
Direktor	Alex Kalevi Dieke
Direktor Abteilungsleiter Netze und Kosten	Dr. Thomas Plückebaum
Direktor Abteilungsleiter Regulierung und Wettbewerb	Dr. Bernd Sörries
Leiter der Verwaltung	Karl-Hubert Strüver
Vorsitzender des Aufsichtsrates	Dr. Thomas Solbach
Handelsregister	Amtsgericht Siegburg, HRB 7225
Steuer-Nr.	222/5751/0722
Umsatzsteueridentifikations-Nr.	DE 123 383 795

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Treibhausgasbilanzen und Klimaschutzziele	3
2.1	Treibhausgasbilanzen von Staaten und Unternehmen	3
2.2	Zusammenhang zwischen Klimaschutzzielen und Treibhausgasbilanzen	4
3	Standards zur Treibhausgasbilanzierung für Unternehmen	5
3.1	Im Postsektor genutzte Standards	5
3.2	Bilanzierung von Treibhausgasen	7
3.2.1	Scope 1, 2 und 3	8
3.2.2	Berechnung mit und ohne Vorkettenemissionen	8
3.3	Kritische Würdigung der Standards für die Anwendbarkeit im Postsektor	10
4	Rechtliche Vorgaben und die Berichtspraxis im Postsektor	11
4.1	Rechtliche Vorgaben zur Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen	11
4.2	Status quo der Berichtspraxis im Postsektor	13
4.2.1	Berichtspraxis europäischer Postdienstleister	13
4.2.2	Berichtspraxis von Brief- und Paketdienstleistern in Deutschland	15
4.3	Geplante Ausweitung der Berichtspflichten auf EU-Ebene	18
4.4	Diskussion: Mögliche Auswirkungen der geplanten Ausweitung	21
5	Fazit und Ausblick	23

1 Einleitung

Postdienstleister weltweit stehen vor der Herausforderung, ihre Prozesse so zu gestalten, dass sie kompatibel mit dem 1,5-Grad-Ziel sind, das die Erderwärmung auf ein erträgliches Maß begrenzen und die Auswirkungen der Klimakrise mildern soll. Dies erfordert die Transformation der Wirtschaft zu einer klimaneutralen Produktion von Waren und Dienstleistungen. Postdienstleistungen bestehen zum großen Teil aus Transporten, die, wenn sie mit fossil betriebenen Fahrzeugen erfolgen, Treibhausgase verursachen. Die Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge stellt eine Alternative für kurze bis mittlere Strecken dar, auf der Langstrecke fehlt es aber an klimaneutralen Technologien.

Post- und Paketdienstleister in Deutschland und Europa haben bereits mit der Umgestaltung zu nachhaltigen Prozessen begonnen: sie nutzen erneuerbare Energien, verbessern die Energieeffizienz von Gebäuden und setzen Elektrofahrzeuge oder Lastenräder ein. Jedoch haben solche Maßnahmen teilweise Beispielcharakter; nach wie vor sind Postdienstleistungen, die (fast) keine Treibhausgase verursachen, nicht zu haben.

Wie viele Treibhausgase entstehen beim Versand eines Pakets? Was genau ist eine „CO₂-freie“ Sendung, und wie wird sie transportiert? Um das beurteilen zu können, ist die Berichterstattung von Post- und Paketdienstleistern zu ihren Treibhausgasemissionen entscheidend. Diese Studie beleuchtet Berichtspflichten sowie -standards und geht der Frage nach, wie vergleichbar die Berichtspraxis ausgewählter deutscher und europäischer Postdienstleister ist. Eine Diskussion der geplanten Ausweitung der Berichtspraxis ergänzt die Analyse.

2 Treibhausgasbilanzen und Klimaschutzziele

2.1 Treibhausgasbilanzen von Staaten und Unternehmen

Im Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (Kyoto-Protokoll) legte die internationale Staatengemeinschaft im Jahr 1997 völkerrechtlich verbindliche Ziele für den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase fest. Die Unterzeichnerstaaten vereinbarten, die Treibhausgasemissionen um 8% gegenüber 1990 zu senken. Das Übereinkommen von Paris („Paris-Agreement“), das auf der UN-Klimakonferenz im Jahr 2015 getroffen wurde, legt als Nachfolgevereinbarung zum Kyoto-Protokoll als Ziel fest, die globale Erderwärmung auf unter 1,5 Grad Celsius zu beschränken. Die Vertragsstaaten der UN Klimaschutzkonvention verpflichten sich, regelmäßig über ihre Treibhausgase zu berichten. Als Instrument dazu dienen unter anderem die nationalen Treibhausgasbilanzen, die jährlich erstellt werden. In Deutschland erstellt und veröffentlicht das Umweltbundesamt das deutsche Treibhausgasinventar.¹ Adressaten dieser Berichte sind sowohl die Vereinten Nationen zum Monitoring der globalen Emissionen als auch die deutsche Bundesregierung, um anhand der Entwicklung über Strategien und Maßnahmen zum Klimaschutz zu entscheiden.

In den nationalen Treibhausgasbilanzen wird der jährliche Ausstoß der Klimagase (Kohlendioxid und anderer Gase, siehe Kapitel 3.2) und ihre Quellen berichtet. Die Abgrenzung erfolgt dabei quellenorientiert und nach dem Territorialprinzip. Demnach werden nur solche Treibhausgase berichtet, die innerhalb Deutschlands anfallen. Eine Ausnahme bildet der internationale Schiffs- und Flugverkehr, der keinem Land zugeordnet wird, sondern als eigener Posten geführt wird.² Für immobile Quellen, wie z.B.

¹ Vgl. (Umweltbundesamt, 2022).

² Der internationale Schiffs- und Flugverkehr verursachte im Jahr 2020 1101,94 Mio. Tonnen CO₂. Vgl. (Crippa, 2021).

Kraftwerke, Industrieanlagen oder Landwirtschaft, ist eindeutig, dass Emissionen von Anlagen innerhalb der Landesgrenzen dem nationalen Inventar zugerechnet werden. Für mobile Quellen, die typischerweise im Verkehrssektor auftreten, sind weitere Festlegungen erforderlich. Die Verkehrsemissionen beruhen auf den Kraftstoffverkäufen, die im Inland getätigt werden. Emissionen von Fahrzeugen, die innerhalb Deutschlands betankt wurden, sind in der Bilanz enthalten, auch wenn ein Teil ihrer Fahrleistung anschließend im Ausland stattfinden sollte. Jedoch werden Emissionen von Fahrzeugen, die im Ausland betankt wurden und einen Teil der Tankfüllung innerhalb Deutschlands verbrauchen, nicht im deutschen Treibhausgasinventar erfasst.³ Im Gegensatz zum internationalen Flugverkehr wird der grenzüberschreitende Straßenverkehr also nicht außerstaatlich erfasst, sondern jeweils demjenigen Land zugerechnet, in dem die Fahrzeuge ihre Kraftstoffe bezogen haben. Ein Spezialfall der Verkehrsemissionen sind Elektrofahrzeuge. Die Emissionen durch die Fahrleistungen stammen aus der Stromerzeugung und werden innerhalb der nationalen Treibhausgasbilanz nicht dem Verkehrssektor sondern dem Energiesektor zugerechnet.

Treibhausgasbilanzen von Unternehmen sind unabhängig von den nationalen Emissionsinventaren zu sehen. Unternehmen berichten darin über ihren CO₂-Fußabdruck, der durch die Aktivitäten des Unternehmens entstanden ist. Während nationale Inventare auf das Territorium bezogen sind, folgen Unternehmensbilanzen keinen Landesgrenzen. Im Gegenteil ist es das Ziel, Treibhausgasemissionen möglichst vollständig zu berichten, das heißt auch solche Emissionen einzubeziehen, die durch eigene Aktivitäten oder bei Vorleistungen im Ausland entstanden sind. International tätige Unternehmen berichten daher über die Emissionen von Niederlassungen oder Tochterunternehmen im In- und Ausland. Ebenso sollten Vorkettenemissionen, die im Ausland anfallen können, berücksichtigt werden. Dies betrifft beispielsweise Emissionen, die bei der Förderung von Erdöl oder anderen Rohstoffen aus ausländischen Quellen sowie dem Transport ins Zielland entstehen. Es ist daher nicht möglich, Treibhausgasbilanzen von deutschen Unternehmen zu summieren und daraus Rückschlüsse für die nationalen Emissionen zu ziehen.

2.2 Zusammenhang zwischen Klimaschutzzielen und Treibhausgasbilanzen

Wie im vorigen Abschnitt erläutert, dienen die nationalen Treibhausgasinventare dem Monitoring von Emissionen und der Einhaltung von völkerrechtlich verbindlichen Klimaschutzzielen der UN Klimaabkommen und des Parisabkommens. Auf Grundlage dieser Vereinbarungen hat die Bundesregierung nationale Klimaschutzziele für Deutschland bis zum Jahr 2030 im Klimaschutzgesetz⁴ verankert. Das Gesetz definiert Höchstwerte für den zulässigen Ausstoß von Treibhausgasen auf Sektorebene. So beträgt die zulässige Jahresemissionsmenge für das Jahr 2020 im Verkehrssektor 150 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente, im Jahr 2030 85 Mio. Tonnen. Für den Zeitraum bis zum Jahr 2030 sind (mit Ausnahme des Energiesektors) weitere jährliche Maximalmengen festgelegt. Diese Zielpfade haben jedoch für die Akteure innerhalb der Sektoren keine bindende Wirkung.

Anhand der nationalen Treibhausgasinventare stellt die Bundesregierung fest, ob die festgelegten Höchstmengen eingehalten oder überschritten worden sind. Um die Ziele zu erreichen, stellt die Bundesregierung im Haushalt zusätzliches Budget für ein Sofortprogramm Klimaschutz zur Verfügung. Zusätzlich sind die einzelnen Ressorts mit Zuständigkeit für die Sektoren, in denen die zulässigen Emissionsmengen überschritten wurden, verpflichtet, Sofortmaßnahmen vorzulegen. Im Verkehrsbereich legte

³ Im Fall von ausgeprägtem grenzüberschreitendem Tanktourismus kann es daher Unter- bzw. Übererfassungen von Emissionen geben.

⁴ Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist.

der Bundesverkehrsminister am 12.7.2022 das Sofortprogramm für den Sektor Verkehr vor.⁵ Das diesjährige Sofortprogramm sieht Maßnahmen im Bereich Straßenverkehr, ÖPNV, Radverkehr und digitaler Arbeitsformen vor. Für Akteure aus dem Post- und Paketmarkt sind Maßnahmen relevant, die auf die finanzielle Förderung elektrischer Nutzfahrzeuge sowie von emissionsenkenden Anhängern und Trailern für den Lkw-Verkehr abzielen. Das BMDV plant außerdem die Lkw-Maut nach CO₂-Ausstoß zu differenzieren und einen CO₂-Aufschlag einzuführen.⁶ Bei zukünftiger Überschreitung der Emissionsmengen sind die zuständigen Ministerien verpflichtet, weitere Sofortprogramme vorzulegen.

3 Standards zur Treibhausgasbilanzierung für Unternehmen

3.1 Im Postsektor genutzte Standards

Für die Erstellung von Emissionsbilanzen für Unternehmen stehen Post- und Paketdienstleistern mehrere Standards zur Verfügung, deren Anwendung freiwillig ist. Tabelle 1 gibt einen Überblick über einen sektorübergreifenden, sowie drei spezifische Standards für den Logistiksektor.

Tabelle 1: Standards zur Bilanzierung von Treibhausgasen

Greenhouse Gas Protocol	
Anwendungsbereich	Berechnung von Emissionen aus Unternehmenssicht ohne Sektorbezug
Besteht seit	Initiative gegründet 1998, die erste Version wurde 2001 getestet und 2004 eine überarbeitete Version veröffentlicht. Seitdem sind etliche Erweiterungen erschienen, die Standards für Treibhausgasbilanzen z.B. für Kommunen, aus Produktsicht oder für Projekte definieren.
Gegründet von	World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), World Resources Institute (WRI)
Weblink	https://ghgprotocol.org/
GHG Inventory standard for the postal sector last version 2010 standard	
Anwendungsbereich	Berechnung von Emissionen aus Unternehmenssicht für Postdienstleister. Der Standard basiert auf dem Greenhouse Gas Protocol.
Besteht seit	2010
Gegründet von	UPU, PostEurop, IPC
Weblink	https://www.posteurop.org/NeoDownload?docId=257098
Global Logistics Emissions Council Framework (GLEC)	
Anwendungsbereich	Berechnung von Emissionen aus Unternehmenssicht im Logistiksektor
Besteht seit	2016
Gegründet von	Smart Freight Centre
Weblink	https://www.smartfreightcentre.org/
EN 16258	
Anwendungsbereich	Berechnung von Emissionen einzelner Transporte. Umschlag bzw. Sortierung und Lagerung sind nicht abgedeckt.
Besteht seit	2012
Gegründet von	CEN
Weblink	Erhältlich beim Beuth-Verlag (www.beuth.de), kostenpflichtig

⁵ Im Verkehrsbereich legte der Bundesverkehrsminister am 12.7.2022 das Sofortprogramm für den Sektor Verkehr aufgrund einer Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmenge für das Jahr 2021 auf Grundlage von § 8 Absatz 1 KSG vor.

⁶ Siehe (BMDV, 2020).

Das **Greenhouse Gas (GHG) Protocol** ist eine global agierende Initiative, die Ende der 1990er Jahre von dem World Resources Institute (WRI) und World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) ins Leben gerufen wurde. Das WRI ist eine globale Forschungsinitiative mit dem Ziel, praktische Lösungen für die Verbesserung von Umwelt- und Lebensbedingungen der Menschen zu entwickeln.⁷ Dabei untersucht das WRI globale Herausforderungen für Klima und Umwelt aus der wirtschaftlich-finanziellen Perspektive.⁸ Das WBCSD ist ein Zusammenschluss international agierender Unternehmen, die sich zu ökologisch nachhaltigem Wirtschaften und Geschäftsführung bekennen.⁹ Die mehr als 200 Mitgliedsunternehmen sind in allen Sektoren tätig.

Das GHG Protocol ist von den hier betrachteten Standards der umfassendste, da er keinen Sektorbezug hat. Er soll Unternehmen ermöglichen, die emittierten Treibhausgase durch die eigene Geschäftstätigkeit zu berechnen und zu managen. Die Treibhausgasbilanzierung nach dem GHG Protocol richtet sich nach fünf Prinzipien: *relevance, completeness, consistency, transparency* und *accuracy*. Auf Basis dieser Prinzipien müssen die anwendenden Unternehmen abgrenzen, welche Aktivitäten für die Berechnung einbezogen werden, und welche nicht. Dabei sollen sowohl die eigenen Emissionen berücksichtigt werden, die in Scope 1 und Scope 2 (siehe Kapitel 3.2.1) anfallen, als auch externe Emissionen im Scope 3. Der Standard enthält Leitlinien dazu, wie Unternehmen Ziele für die Einsparung von Emissionen entwickeln können. Eine Pflicht, solche Ziele zu setzen, ist damit nicht verbunden.

Die gemeinsame Methode von UPU, IPC und PostEurope ‚**GHG Inventory standard for the postal sector last version 2010 standard**‘ ist an das GHG Protocol angelehnt.¹⁰ Die Methode soll Postdienstleister bei der Anwendung des GHG Protocol unterstützen und für den Bereich Postlogistik operationalisieren. Die Prinzipien sind identisch mit dem zugrundeliegenden Standard. Die Methode veranschaulicht die Einteilung in postspezifische und andere Aktivitäten sowie die Zuordnung von relevanten postspezifischen Aktivitäten zu Scopes, zum Beispiel Energieverbrauch durch eigene Fahrzeuge im Straßenverkehr von Postsendungen zum Scope 1.

Der **Global Logistics Emissions Council Framework** (GLEC) entstand später als alle anderen hier betrachteten Standards. Er beruht auf einer Initiative des Smart Freight Centre, deren Ziel die Bilanzierung der Treibhausgasemissionen der globalen Logistikindustrie ist. Die Nicht-Regierungsorganisation will erreichen, dass globale Logistikemissionen bis 2030 um eine Milliarde Tonnen sinken und bis 2050 das Ziel null Emissionen erreicht wird.¹¹ Das Smart Freight Centre finanziert sich durch Zuwendungen von Stiftungen¹² und der Europäischen Kommission.

Hinsichtlich der Prinzipien beruft sich der GLEC auf die Grundsätze des GHG Protocols. Der Standard soll für alle Logistikunternehmen anwendbar sein, enthält aber auch ein Modul für Brief- und Paketdienstleister. Dieses Modul deckt die Anwendungsfälle Brief- und Paketdienste sowie Express und

⁷ Siehe www.wri.org.

⁸ Das WRI finanziert sich hauptsächlich aus Spenden. Unter den Großspendern sind sowohl Unternehmen und deren Stiftungen als auch Regierungen und Nicht-Regierungsorganisationen (NGOs). Wesentliche Geldgeber mit einem Spendenvolumen von mehr als 750.000 US-Dollar waren in 2021 zum Beispiel der Bezos Earth Fund, Google Inc., Shell Foundation, Ford Foundation, aber auch das deutsche Bundesumweltministerium, das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie Ministerien aus Schweden, den Niederlanden, Norwegen, Dänemark und Großbritannien.

⁹ Vgl. <https://www.wbcsd.org/>.

¹⁰ Vgl. (UPU, IPC, PostEurop, 2010).

¹¹ Vgl. <https://www.smartfreightcentre.org/en/what-is-sfc/> [abgerufen am 6.9.2022].

¹² Auf der Website nennt das Smart Freight Centre die Shell Foundation, Hewlett Foundation, Trafigura Foundation, UPS Foundation, Energy Foundation China und WeMeanBusiness. Siehe <https://www.smartfreightcentre.org/en/partners/> [abgerufen am 6.9.2022].

palettierte Ware ab.¹³ Der Standard bezieht sämtliche Aktivitäten für Postdienste ein, inklusive der Sortierung, Lagerung sowie Verwaltungstätigkeiten. Er konkretisiert die Haustürzustellung als Regelfall für die letzte Meile.

Die **europäische Norm 16258** wurde vom Europäischen Ausschuss für Normung (CEN) erarbeitet und zielt auf die Berechnung von Emissionen für einzelne Transporte oder Produkte. Im Unterschied zu den anderen beschriebenen Standards sind daher keine Vorgaben zur Berechnung der Emissionen von Lagerung, Sortierung und Umschlag enthalten. Die Norm erstreckt sich sowohl auf Fracht- als auch auf Passagiertransporte und ist für alle Transportmittel inkl. Schiffs- und Luftverkehr anwendbar. Die Norm enthält ein Modul zur Einbeziehung von Leerfahrten sowohl für Frachtbeförderung als auch für den im Postbereich typischen Fall einer Sammel- und Auslieferungstour. Ebenso wie der GLEC-Standard verlangt die Norm, Vorkettenemissionen (WTW) anzugeben.

3.2 Bilanzierung von Treibhausgasen

Grundsätzlich folgt die Bilanzierung von Treibhausgasen unabhängig vom genutzten Standard einem ähnlichen Schema. Treibhausgase entstehen zum Beispiel bei der Nutzung fossiler Energiequellen, chemischen Prozessen oder etwa in der Landwirtschaft. Kohlendioxid (CO₂) ist das bekannteste Treibhausgas, allerdings gibt es daneben weitere, die ebenfalls die Erdatmosphäre erwärmen. Die Wirkung der weiteren Treibhausgase Methan, Distickstoffoxid, teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe, perfluorierte Fluorkohlenwasserstoffe und Schwefelhexafluorid ist weitaus stärker als die von CO₂, ihre Menge ist aber deutlich geringer. Daher ist es üblich, die Wirkung dieser Gase in CO₂-Äquivalente umzurechnen. Die fluorierten Gase werden bei chemischen Prozessen oder als Kältemittel eingesetzt. Für Postdienstleister sind sie in der Regel nur dann relevant, wenn sie Klimaanlage einsetzen oder gekühlte Transporte durchführen. Der Großteil der Emissionen entstehen bei Postdiensten typischerweise durch Verbrennung fossiler Brennstoffe (Transporte) und der Strom- sowie Wärmenutzung. Die Emissionen können nicht direkt gemessen, sondern nur berechnet werden. Jedoch kann der Energieeinsatz gemessen werden, wobei die Genauigkeit der Messung die Genauigkeit der Emissionsberechnung bestimmt.

Die Emissionsberechnung bzw. -bilanzierung erfolgt auf Basis des gemessenen oder geschätzten Energieverbrauchs einer Organisation, wobei verschiedene Detailgrade möglich sind. Im besten Fall erfolgt die Berechnung auf der Basis von Verbrauchsdaten. Bei Transporten müssen Unternehmen die eingesetzte Kraftstoffmenge, den Verbrauch von z.B. Strom, Gas oder Fernwärme etc. für die zu betrachtende Aktivität ermitteln. Mit Hilfe von Umrechnungs- und Emissionsfaktoren können die Treibhausgasemissionen der Aktivitäten ermittelt werden. Emissionsfaktoren sind zum Beispiel in einigen Standards wie GLEC und EN 16258 enthalten, können aber auch aus Datenbanken wie HBEFA bezogen werden.¹⁴

¹³ Vgl. (Smart Freight Centre, S. 115).

¹⁴ Vgl. Handbook Emission Factors for Road Transport <https://www.hbefa.net/>.

Einfaches Berechnungsbeispiel für Fahrzeugemissionen mit Verbrauchsdaten

Ein Dienstleister setzt für die Abholung, den Transport und die Zustellung 10 Dieselfahrzeuge in der Klasse bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ein. Der Gesamtverbrauch an Diesel eines Jahres beträgt 40.500 Liter.

Emissionsfaktoren: 2,49 kgCO₂e/l Diesel (Tank-to-Wheel, TTW) bzw. 3,15 kgCO₂e/l Diesel (Well-to-Wheel, WTW – zum Begriff siehe Abschnitt 3.2.2)

CO₂e: 2,49 * 40.500 = 100.845 kg CO₂e (TTW) bzw. 3,15 * 40.500 = 127.575 kg (WTW)

Das obige Beispiel verdeutlicht den einfachsten Fall einer Emissionsberechnung. Für Fälle, in denen Fahrzeuge für mehrere Zwecke eingesetzt werden (z.B. Langstreckentransport, Abholung, Zustellung, für verschiedene Produkte, Dienstreisen etc.) muss eine Allokation der Energieverbräuche auf Produkte oder Aktivitäten vorgenommen werden. Beispielsweise könnte ein Fahrzeug am frühen Morgen für den Transport von Zeitungen und Zeitschriften, später am Tag für die Brief- und Paketzustellung eingesetzt werden. Unternehmen können den Energieverbrauch für unterschiedliche Aktivitäten mit Hilfe von Näherungsgrößen ermitteln. Für eigene Fahrzeuge bieten sich Daten an, die Postdienstleister in der Regel selbst erheben, beispielsweise die zurückgelegte Entfernung und das transportierte Gewicht an. Für ausgelagerte Transporte stehen zum Teil weder Verbrauchs- noch Entfernungsdaten zur Verfügung. In diesen Fällen können die Unternehmen den Energieverbrauch über Näherungsgrößen modellieren und auf diese Weise berechnen. Die Bilanzierung gewinnt dadurch erheblich an Komplexität, und je nach Detailgrad und Zuverlässigkeit der verwendeten Modellierungsfaktoren variiert die Genauigkeit.

3.2.1 Scope 1, 2 und 3

Das GHG Protocol und darauf basierende Standards und Leitlinien unterscheiden zwischen Emissionen auf drei verschiedenen Ebenen, ‚Scope‘ genannt. Das Ziel der Unterteilung in Scopes ist es, zwischen direkten und indirekten Emissionen zu unterscheiden. Direkte Emissionen fallen in die Scopes 1 und 2, sie werden durch das Unternehmen selbst verursacht. Zum Scope 1 gehören Emissionen, die bei eigener Energieerzeugung oder durch den Einsatz von Kraftstoffen in eigenen Fahrzeugen entstehen. Scope 2 beinhaltet Emissionen durch nachgefragte Energieleistungen wie zugekauften Strom oder Fernwärme.

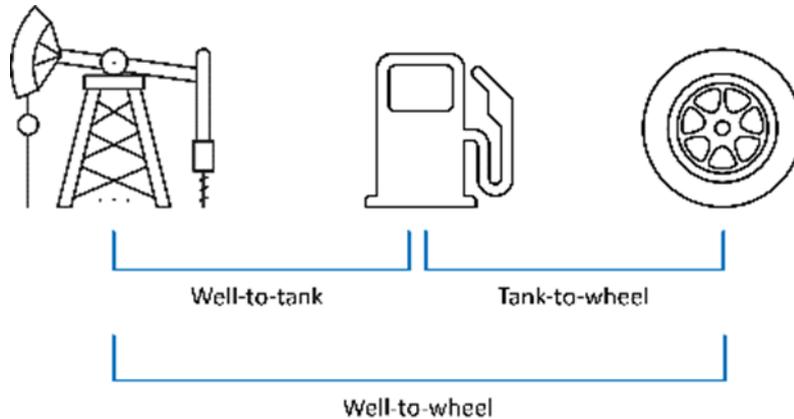
Für Energieerzeuger gehören beispielsweise die Emissionen eines Kohlekraftwerks zum Scope 1. Ein Postdienstleister, der Strom dieses Energieerzeugers bezieht, würde die Emissionen aus der Stromerzeugung seinem Scope 2 zuordnen. Ein Beispiel für Scope-1-Emissionen eines Postdienstleisters sind Emissionen eigener Fahrzeuge. Indirekte Emissionen fallen zwar aufgrund der Aktivitäten des Unternehmens an, entstehen aber nicht dort. Sie gehören zum Scope 3. Dieser enthält Emissionen, die durch Aktivitäten im vor- oder nachgelagerten Bereich entstanden sind, z.B. eingekaufte Vorprodukte, ausgelagerte Transporte oder Emissionen durch Abfallentsorgung.

3.2.2 Berechnung mit und ohne Vorkettenemissionen

Signifikante Unterschiede in der Berechnung von Emissionen bestehen abhängig davon, ob Vorkettenemissionen einbezogen werden. Die Abbildung verdeutlicht den Unterschied zwischen den gesamten Emissionen von Kraftstoffen von der Ressourcenförderung („Well“) bis zum Energieumsatz („Wheel“),

genannt ‚Well-To-Wheel‘, und den Emissionen durch die Nutzung von gebrauchsfertigen Kraftstoffen (‚Tank-To-Wheel‘).

Abbildung 1: Tank-To-Wheel und Well-To-Wheel



Quelle: Eigene Abbildung

Von den oben genannten Standards verlangt nur EN 16258 die Berücksichtigung der Vorkettenemissionen. Die Emissionen der gesamten Kette sind bei Dieselmotoren je nach eingesetztem Fahrzeug um bis zu 31% höher (Tabelle 3).¹⁵ Vorkettenemissionen, die in den mit ‚Well-To-Tank‘ bezeichneten Bereich fallen, entstehen bei der Förderung, beim Raffinieren und dem Transport von Kraftstoffen.

Tabelle 2: Unterschiede zwischen Tank-To-Wheel und Well-To-Wheel pro Tonnenkilometer

Fahrzeug	Treibstoff	Treibstoffverbrauch (l/tkm)	TTW (g CO ₂ e/tkm)	WTW (g CO ₂ e/tkm)	Unterschied CO ₂ e-Ausstoß
>3,5t	Diesel mit 5% Biodiesel	0,215	550	680	23,6%
3,5t-7,5t	Diesel mit 5% Biodiesel	0,118	300	370	23,3%
3,5t-12t	Diesel mit 5% Biodiesel	0,074	190	240	26,3%
20-26t	Diesel mit 5% Biodiesel	0,039	99	130	31,3%

tkm: Tonnenkilometer.

Quelle: GLEC Framework (Mai 2022), Unterschied TTW/WTW: eigene Berechnung

¹⁵ Die Werte beruhen auf Emissionsfaktoren für TTW und WTW im Global Logistics Emissions Council Framework. Das Umweltbundesamt geht von einem Unterschied von etwa 15% aus, vgl. UBA (2011), Carbon-Footprint Teilgutachten Logistik, S. 5.

3.3 Kritische Würdigung der Standards für die Anwendbarkeit im Postsektor

Das GHG Protocol ist als sektorübergreifender Standard sehr breit angelegt. Es enthält keine konkreten Empfehlungen für logistische oder sogar postbezogene Anwendungsfälle. Für Postdienstleister ist die Anwendung ausschließlich des GHG Protocols daher mit größerem Aufwand verbunden, als einen der logistikspezifischen Standards zu verwenden.

Der Vorteil der von bpost verwendete Weiterentwicklung des GHG Protocols für den Postsektor ist es, die verschiedenen Aktivitäten auf der postalischen Wertschöpfungsstufe sowie die eingesetzten Energiearten zu den Scopes zuzuordnen. Dies kann Postdienstleistern eine erste Hilfestellung geben, ersetzt aber nicht die (in allen Standards) erforderliche Analyse und Abgrenzung, welche Aktivitäten unter der operativen Kontrolle des Dienstleisters stehen und somit einbezogen werden sollten. Positiv zu verzeichnen ist, dass die gemeinsame Methode von UPU, IPC und PostEurop verdeutlicht, wie Emissionen internationaler Sendungen zwischen zwei Postdienstleistern aufzuteilen sind. Hinsichtlich der Allokation des Energieverbrauchs auf z.B. Aktivitäten, Segmente oder Produkte zeigt der Standard verschiedene Möglichkeiten auf, ohne allerdings zu verdeutlichen, welchen Einfluss diese auf das Berechnungsergebnis haben. Sowohl das GHG Protocol als auch dessen Weiterentwicklung durch UPU, IPC, PostEurop enthält keine Berechnungsbeispiele, die die Auswirkungen der verschiedenen Parameter auf die Höhe der berechneten Emissionen nachvollziehbar werden lassen und empfiehlt auch keine konkrete Methode.

Die Standards EN 16258 und GLEC enthalten im Vergleich zum GHG Protocol spezifischere Aussagen für die Anwendung durch Logistik- und Postdienstleister, sind aber keine Standards, die speziell für Post- und Paketdienstleister entwickelt wurden. Der Standard EN 16258 ist nur eingeschränkt für Postdienstleistungen anwendbar, da er speziell für den CO₂-Fußabdruck von Transporten entwickelt wurde. Er ist nicht darauf ausgelegt, die bei der Lagerung, Umschlag oder Sortierung entstehenden Emissionen zu bilanzieren. Für diese Bereiche müsste ein Postdienstleister auf andere Normen zurückgreifen.

Beide Standards ermöglichen unterschiedliche Berechnungsoptionen für Emissionen, falls originäre Verbrauchsdaten nicht zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem im Bereich der Scope 3-Emissionen relevant, die typischerweise den Großteil der Emissionen bei Postdienstleistern verursachen. Die Ergebnisse der Emissionsberechnung in der (Post-)Logistik können in Abhängigkeit von der Berechnungsmethode stark schwanken. Ein großer Unterschied besteht beispielsweise zwischen der verbrauchs-basierten Methode und entfernungs-basierten Ermittlung von Emissionen. Als genauer und zuverlässiger gilt die verbrauchs-basierte Methode. Typischerweise stehen gerade im Bereich ausgelagerter Transporte Verbrauchsdaten oft nicht zur Verfügung. Die Emissionen werden dann auf Grundlage von Näherungsgrößen wie z.B. zurückgelegten Entfernungen, Tonnenkilometer oder Volumen ermittelt.¹⁶ Der GLEC-Standard nennt im Modul für Post und Paket die Anwendung von Tonnenkilometern für internationale Sendungen und eine Kombination aus Durchschnittsgewicht und -volumen für nationale Sendungen als Faktoren, die typischerweise von Unternehmen in der Praxis genutzt werden. Er empfiehlt für ausgelagerte Transporte, „passende“ Werte auszuwählen. EN 16258 stellt für Sammel- und Auslieferungstouren die Optionen Großkreisdistanz oder kürzeste, realisierbare Distanz zur Wahl. In beiden Fällen ist davon auszugehen, dass diese die tatsächlich zurückgelegten Distanzen eher unterschätzen. Dies eröffnet den Anwendern große Spielräume. Die Emissionsberechnungen von Unternehmen, die unterschiedliche Ansätze nutzen, sind daher nur bedingt miteinander vergleichbar.

¹⁶ Vgl. (DIN EN 16258, 2013) sowie Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (2013), Berechnung von Treibhausgasemissionen in Spedition und Logistik gemäß DIN EN 16258.

4 Rechtliche Vorgaben und die Berichtspraxis im Postsektor

4.1 Rechtliche Vorgaben zur Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen

Die Verpflichtung von Unternehmen in Deutschland und in der Europäischen Union über Nachhaltigkeitsaspekte zu berichten, ergibt sich aufgrund von europäischen Richtlinien zur finanziellen Berichterstattung. Die Richtlinie 2013/34/EU (Rechnungslegungsrichtlinie) und deren Änderungsrichtlinie 2014/95/EU¹⁷ machen neben den Vorgaben zur finanziellen auch solche zur nicht-finanziellen Berichterstattung. Diese beziehen sich auf große Unternehmen und Konzerne von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Mitarbeitenden. Diese Unternehmen sollen im nicht-finanziellen Teil ihrer Berichterstattung u.a. über Umweltbelange informieren.¹⁸ Die Richtlinie spezifiziert jedoch nicht konkret, was darunter zu verstehen ist.

Mit der Richtlinie 2014/95/EU werden erstmals Treibhausgasemissionen als Bestandteil der Berichterstattung von Unternehmen in den Erwägungsgründen genannt, nicht aber im Text der Richtlinie.¹⁹ Im Erwägungsgrund Nr. 7 heißt es

*„Wenn Unternehmen verpflichtet sind, eine nichtfinanzielle Erklärung abzugeben, sollte die Erklärung in Bezug auf Umweltbelange Einzelheiten der aktuellen und vorhersehbaren Auswirkungen der Geschäftstätigkeit des Unternehmens auf die Umwelt und, soweit angebracht, die Gesundheit und die Sicherheit sowie zu der **Nutzung erneuerbarer und/oder nicht erneuerbarer Energien, zu Treibhausgasemissionen, zum Wasserverbrauch und zur Luftverschmutzung enthalten.**“ [Hervorhebung durch d. Verf.]*

Die Richtlinie 2014/95/EU fordert die Kommission weiterhin dazu auf, nicht-bindende Leitlinien für die Berichterstattung in den Bereichen Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelange zu erlassen, die für die Umweltberichterstattung Grundsätze und Best Practices zu den Themen Landnutzung, Wassernutzung, Treibhausgasemissionen und den Werkstoffeinsatz umfassen.²⁰ Die definierten Leitlinien veröffentlichte die Europäische Kommission im Jahr 2017.²¹

Im Jahr 2019 ergänzte die Kommission die bestehenden Leitlinien um einen Nachtrag zur klimabezogenen Berichterstattung.²² Demnach sollen Unternehmen das so genannte doppelte Wesentlichkeitsprinzip anwenden („double materiality“). Dessen Anwendung bedeutet, dass ein Unternehmen einerseits über Risiken durch den Klimawandel für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens, andererseits über die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf das Klima berichten soll. Aufgrund des empfehlenden Charakters der Leitlinien und der dadurch mangelnden Verpflichtung von Unternehmen stellte die Kommission im Jahr 2021 fest, dass substantielle Verbesserungen der nicht-finanziellen Berichterstattung nicht

¹⁷ Die Richtlinie 2014/95/EU wird auch ‚Non-Financial Reporting Directive‘ (NFRD) genannt.

¹⁸ Richtlinie 2013/34/EU, Artikel 19a.

¹⁹ Siehe Richtlinie 2014/95/EU, Erwägungsgrund 7.

²⁰ Siehe Richtlinie 2014/95/EU, Erwägungsgrund 17.

²¹ Siehe (Kommission, Communication from the Commission C(2017) 4234 final, 2017).

²² Siehe (Kommission, 2019)

festzustellen seien.²³ Die Kommission schlussfolgert: „Der derzeitige Rechtsrahmen ist nicht ausreichend, um dem Informationsbedarf dieser Nutzer gerecht zu werden.“²⁴

Zielgruppen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Für die Einordnung der Vorgaben zur nicht-finanziellen Berichterstattung ist es wichtig, ein klares Verständnis der von der Kommission avisierten Nutzer zu erlangen. Die Richtlinie 2013/34/EU befasst sich in erster Linie mit der Vereinfachung und Vereinheitlichung von Rechnungslegungsvorschriften für kleine und mittlere Unternehmen. Der Schwerpunkt dieser Richtlinie liegt demnach auf der finanziellen Berichterstattung, während die Ausweitung der Berichtspflichten von Umwelt- und Sozialbelangen zu weiter gefassten Nachhaltigkeitsaspekten erst später stattfand. Zudem nimmt aus Sicht der Kommission der Finanzsektor eine bedeutende Rolle mit Blick auf den Green Deal der EU ein. Finanzinvestitionen in nachhaltig wirtschaftende Unternehmen sollen demnach dazu beitragen, das ‚Fit for 55‘-Programm umzusetzen, mit dem bis 2030 55% der europäischen Treibhausgasemissionen reduziert werden sollen. Als Zielgruppe der Informationen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sind daher vor allem Investoren zu verstehen.

Die Europäische Kommission verdeutlicht dies in ihrem Vorschlag zur Anpassung der Nachhaltigkeitsberichterstattung, nennt aber als weitere Zielgruppen auch Nichtregierungsorganisationen, Sozialpartner und andere Interessenträger.²⁵ Entsprechend dem doppelten Materialitätsprinzip ist das Ziel der Nachhaltigkeitsberichterstattung einerseits, die Anleger darüber zu informieren, welche „Risiken und Chancen Nachhaltigkeitsaspekte für ihre Investitionen bergen“ (Kommission, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2013/34/EU, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Regulation No 537/2014, as regards corporate sustainability reporting, COM(2021) 189 final, 2021, S. 3). Andererseits sollen die Berichtspflichten sicherstellen, dass die Unternehmen Informationen über die Auswirkungen der Investitionen auf Mensch und Umwelt zur Verfügung stellen.

Dadurch wird ebenfalls deutlich, welche Gruppen nicht als Zielgruppe der nicht-finanziellen Informationen der Nachhaltigkeitsberichterstattung im Fokus stehen: weder sind die Informationen für Konsumentinnen und Konsumenten gedacht, die Nachhaltigkeitsaspekte in ihre Kaufentscheidungen einfließen lassen möchten, noch sind es politische Entscheidungsträger auf nationaler oder kommunaler Ebene, die ihr Land, ihre Regionen oder ihre Städte nachhaltig transformieren und die Klimaschutzziele der EU sowie der Nationalstaaten umsetzen wollen.

Umsetzung in Deutschland

In Deutschland wurde im Jahr 2017 das CSR²⁶-Richtlinie-Umsetzungsgesetz verabschiedet, das zu einer Änderung im Handelsgesetzbuch führte, die im Jahr 2019 in Kraft trat. Demnach müssen Kapitalgesellschaften, die als große²⁷ Kapitalgesellschaften gelten, kapitalmarktorientiert sind und im

²³ Siehe (Kommission, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2013/34/EU, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Regulation No 537/2014, as regards corporate sustainability reporting, COM(2021) 189 final, 2021), S. 1.

²⁴ Siehe (Kommission, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2013/34/EU, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Regulation No 537/2014, as regards corporate sustainability reporting, COM(2021) 189 final, 2021), S. 3.

²⁵ Vgl. ebenda, S. 27.

²⁶ Corporate Sustainability Reporting,

²⁷ Dafür müssen die Größenklassen des § 267 (3) S. 1 HGB erfüllt sein. Eine Kapitalgesellschaft gilt als groß, wenn sie zwei von drei Merkmalen überschreitet: 1) ihre Bilanzsumme beträgt mehr als 20 Mio. Euro, 2) ihre

Jahresdurchschnitt mehr als 500 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigen, eine nichtfinanzielle Erklärung abgeben, in der u.a. Umweltbelange zu berücksichtigen sind. Unternehmen sind von der Pflicht einer nichtfinanziellen Erklärung befreit, wenn sie Teil eines Konzerns sind, der nach dem nationalen Recht eines anderen EU-Mitgliedstaates einen Konzernlagebericht erstellt. Der Konzernlagebericht muss die Vorgaben der Rechnungslegungs-Richtlinie 2013/34/EU erfüllen.

Das CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz nennt Beispiele für Umweltbelange in der nichtfinanziellen Erklärung. Darunter sind „Treibhausgasemissionen, Wasserverbrauch, Luftverschmutzung, die Nutzung von erneuerbaren und nicht erneuerbaren Energien oder den Schutz der biologischen Vielfalt“ (§289c (2) Nr. 1 HGB). Der Gesetzestext macht keine weiteren Vorgaben, wie etwa zum Umfang der Berichterstattung oder die Verwendung konkreter Indikatoren.

Kritische Würdigung der bestehenden Vorgaben

Ebenso wie die zugrundeliegende Richtlinie bleibt die nationale Umsetzung vage. Auffällig ist der deutliche Unterschied zwischen den Vorgaben zur finanziellen und nichtfinanziellen Berichterstattung. Im deutlich weiterentwickelten Bereich der finanziellen Berichterstattung sind sowohl die Prinzipien als auch detaillierte Vorgaben zu Umfang und Inhalten definiert, während solche Vorgaben für die nichtfinanziellen Berichte in der bestehenden Fassung der Richtlinie nicht enthalten sind. Die Berichtspflichten zu den Auswirkungen auf das Klima sind daher bislang nicht geeignet, eine Beurteilung der Emissionen eines Unternehmens oder dessen Fortschritte zur Emissionsreduktion zu ermöglichen. Ebenso wenig sind die bestehenden Vorgaben geeignet, um für vergleichbare Informationen von Unternehmen, die im gleichen Sektor tätig sind, zu sorgen.

4.2 Status quo der Berichtspraxis im Postsektor

4.2.1 Berichtspraxis europäischer Postdienstleister

Dieser Abschnitt analysiert zunächst die Berichtspraxis europäischer Postdienstleister: bpost (Belgien), Posti (Finnland), PostNL (Niederlande) und Die Post (Schweiz), insbesondere mit Blick auf die Vergleichbarkeit der Angaben. Dabei handelt es sich um eine Auswahl von Postunternehmen, die eine vergleichbare Größe haben und die vergleichsweise transparent und ausführlich über Umweltthemen berichten. Die Berichtspraxis von Deutsche Post DHL wird im Kapitel 4.2.2 betrachtet.

Tabelle 3 vergleicht die Berichtspraxis anhand von leicht verständlichen Indikatoren, die Fortschritte bei der Emissionsreduktion widerspiegeln und die auf eine transparente Berichtspraxis hinweisen. Die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte wäre ein transparenter und einfach zu ermittelnder Indikator, um die Fortschritte bei der Reduktion von Treibhausgasemissionen zu beurteilen, beispielsweise anhand des Anteils von E-Fahrzeugen oder Lastenrädern. Aus Sicht von inländischen Versendern und Empfängern sowie weiteren Interessengruppen wie Politik und Verwaltungen sind Informationen, die sich auf das Inland bzw. den jeweiligen Heimatmarkt beziehen, von größerer Bedeutung als Informationen auf Konzernebene.

Tabelle 3: *Berichtspraxis europäischer Postdienstleister im Vergleich (2021)*

				
Verwendeter Standard	GHG Protocol	GHG Protocol	GHG Protocol	GHG Protocol, Methode UPU, IPC, PostEurop
Zusammensetzung Konzern-Fahrzeugflotte?	✓	-	-	-
Zusammensetzung Fahrzeugflotte im Heimatmarkt	-	-	-	-
Emissionen im Heimatmarkt?	-	✓	-	-
Emissionsberechnung WTW?	-	-	-	-

- Verwendete Standards:** Am weitesten verbreitet unter den vier betrachteten Dienstleistern ist die Anwendung des Greenhouse Gas (GHG) Protocol, das allgemeine Standards für die Bilanzierung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen für Unternehmen aller Branchen enthält. Die Schweizerische Post, PostNL und die finnische Posti nutzen es als alleinige Grundlage für die Emissionsberechnung und -bilanzierung (siehe Tabelle 3).
- Berichterstattung über die Fahrzeugflotte:** Eine transparente Berichterstattung über die Fahrzeugflotte wäre insbesondere von Interessengruppen im Heimatmarkt der Konzerne von Bedeutung, um Fortschritte bei den Klimaschutzbemühungen zu erkennen und zu beurteilen. Nur die Schweizerische Post berichtet auf Konzernebene über die Zusammensetzung ihrer Fahrzeugflotte. Die anderen Dienstleister berichten teilweise über z.B. die Beschaffung von E-Fahrzeugen oder über Pilotprojekte mit E-Bikes, eine vollständige Aufteilung der Flotten nach Antriebsart findet sich aber nicht.
- Emissionen im Heimatmarkt:** Bei den betrachteten Dienstleistern handelt es sich um Konzerne mit internationalen Tochterunternehmen. Ein Teil der berichteten Emissionen wird demnach im Ausland erzeugt. Nur die finnische Posti berichtet zusätzlich zu den Konzernemissionen über Treibhausgase im Heimatmarkt.
- Emissionen mit Vorketten:** Keiner der vier Konzerne berücksichtigt Vorkettenemissionen, obwohl diese gerade bei transportlastigen Diensten einen deutlichen Unterschied (siehe Abschnitt 3.2) ausmachen.

Tabelle 4: Ziele zur Treibhausgasreduktion europäischer Postdienstleister (2021)

Ziele	Konzerne setzen Ziele für...			
	Netto-null Emissionen Scope 1 & 2	Netto-null Emissionen Scope 1-3	THG-Reduktion	Emissions-freie Zustellung
	✓	-	✓	✓
	✓	✓	✓	-
	✓	-	-	✓
	✓	-	✓	-

Quellen: Nachhaltigkeits- und Jahresberichte der Unternehmen

Alle der hier betrachteten Unternehmen haben Nachhaltigkeitsziele formuliert. Die Übersicht zeigt, dass sich die Art der gesetzten Ziele unterscheidet. Das Ziel der netto-null-Emissionen²⁸ wird von zwei Dienstleistern auf alle drei Scopes bezogen. Das Ausklammern des Scope 3 bedeutet in diesen Fällen, dass diese Unternehmen für den anteilmäßig größten Bereich von Emissionen keine netto-null-Emissionen anstreben (bpost, Schweizerische Post, PostNL).²⁹ Ziele zur Reduktion von Treibhausgasen in absoluten Mengen oder als Prozentsatz definieren drei Dienstleister mit Ausnahme von PostNL. Eine emissionsfreie Zustellung streben zwei der vier an. Die Heterogenität der Nachhaltigkeitsziele erschwert sowohl die Vergleichbarkeit der Ziele selbst als auch die Beurteilung der Nachhaltigkeitsbemühungen.

4.2.2 Berichtspraxis von Brief- und Paketdienstleistern in Deutschland

Berichtspraxis bei alternativen Briefdienstleistern

Briefdienstleister in Deutschland sind mit Ausnahme der Deutschen Post aufgrund ihrer Größe und ihrer Rechtsform nicht nach dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz verpflichtet, über die Auswirkungen ihrer Aktivitäten auf die Umwelt zu berichten. Veröffentlichte Informationen über ihre Emissionen und andere umweltrelevante Auswirkungen sind bei ihnen daher nicht verfügbar.³⁰

Auf ihren Internetseiten berichten alternative Briefdienstleister teilweise über Maßnahmen zum Umweltschutz oder Kompensationsprojekte, mit denen Emissionen aus fossilen Quellen kompensiert werden. In Interviews im Rahmen des Forschungsprogramms hat die Autorin festgestellt, dass einige Lizenznehmer aktiver beim Umwelt- oder Klimaschutz sind, als ihre veröffentlichten Angaben vermuten lassen.

²⁸ Netto-Neutralität bedeutet nicht, dass bei einer wirtschaftlichen Aktivität keine Emissionen mehr ausgestoßen werden. Die Neutralität bezieht sich auf das rechnerische Ergebnis, wenn die Emissionen einer Aktivität oder eines Unternehmens ermittelt werden und die Menge der Treibhausgase durch verschiedene Maßnahmen kompensiert wird.

²⁹ Die betrachteten Konzerne lagern in sehr unterschiedlichem Maße Dienstleistungen aus, aber allen ist gemeinsam, dass die Emissionen im Scope 3 mehr als die Hälfte der Gesamtemissionen ausmachen. In ihren Geschäftsberichten für das Jahr 2021 betragen die Scope 3 Emissionen für bpost 57%, für Posti 80%, für PostNL 86% und für Schweizerische Post 56%.

³⁰ Die Bundesnetzagentur verzeichnet etwa 600 aktive Lizenznehmer. Im Rahmen dieses Forschungsprogramms wurden nur ausgewählte davon einer stichprobenartigen Untersuchung unterzogen.

Ein Diskussionsbeitrag des WIK zum Thema klimaneutrale Postdienste, der Ende 2022 veröffentlicht wird, behandelt diesen Aspekt ausführlicher.

Berichtspraxis bei Paketdienstleistern

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Berichtspraxis einiger ausgewählter in Deutschland tätiger Paketdienstleister. Es wurden mit der Deutschen Post DHL, Hermes, DPD, UPS und Amazon Logistics Paketunternehmen mit signifikanten Marktanteilen im deutschen Paketmarkt³¹ ausgewählt, die in bedeutendem Umfang auch B2C-Pakete³² zustellen. B2C-Pakete sind mehrheitlich durch den wachsenden E-Commerce generiert, der gleichzeitig ein Mengentreiber und dadurch ein Treiber für die Emissionsentwicklung bei Postdienstleistern ist. Nach Angaben des Branchenverbandes BIEK sind nationale B2C-Pakete in Deutschland im Jahr 2021 um 16,8% gewachsen.³³

Von den ausgewählten Unternehmen ist nur Deutsche Post AG nach deutschem Recht verpflichtet, über Umweltauswirkungen zu berichten. Der Mutterkonzern der Hermes Germany GmbH ist die Otto-Gruppe, die als Konzern einen Lagebericht inklusive nichtfinanziellem Bericht erstellt. Nachhaltigkeitsberichte über DPD werden von der französischen GeoPost als Markeninhaberin der DPD Group erstellt. Ähnliches gilt für Amazon Logistics³⁴ und UPS³⁵, die in die Konzernberichte der jeweiligen amerikanischen Mutterunternehmen integriert sind. Im Folgenden legen wir den Schwerpunkt auf klimaneutrale Postdienste und betrachten ausschließlich die Berichterstattung zu den Treibhausgasemissionen. Alle untersuchten Dienstleister berichten zwar über Treibhausgasemissionen und deren Quellen im Unternehmen, allerdings in sehr unterschiedlicher Form, wie Tabelle 4 zeigt.

31 Die Bundesnetzagentur gibt in ihrem Paketmarktbericht an, dass Deutsche Post DHL, Amazon, DPD, GLS, Hermes und UPS gemeinsam über einen Marktanteil von 98% aller inländischen und grenzüberschreitenden Paketsendungen im Inland befördern. Vgl. (Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, 2022, S. 13).

32 Der Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BIEK) gibt in seiner KEP-Studie an, dass B2C-Pakete 71% der nationalen Paketmenge ausmachen. Vgl. (Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. , 2022, S. 19).

33 Vgl. ebenda, S. 8.

34 Amazon Logistics ist eine Dachmarke des U.S.-amerikanischen Handelskonzerns Amazon.com Inc. Der europäische Verwaltungssitz von Amazon befindet sich in Luxemburg (Amazon EU SARL). In Deutschland sind die Amazon-Niederlassungen jeweils als eigenständige GmbHs konzipiert, zusätzlich gibt es für die Zustellung auf der letzten Meile mehrere deutsche Tochterunternehmen für Logistikdienstleistungen. Die Umweltberichterstattung von Amazon erfolgt durch den amerikanischen Mutterkonzern.

35 Auch UPS ist ein Konzern aus den USA, der europäische Verwaltungssitz befindet sich in Brüssel, Belgien. Informationen zur Emissionssituation veröffentlicht UPS für den Gesamtkonzern, nicht separat für das europäische oder deutsche Geschäft.

Tabelle 5: Berichtspraxis von Paketdienstleistern in Deutschland im Vergleich (2021)

Verwendeter Standard	GHG Protocol, EN 16258, GLEC	GLEC	Eigene Methode	GHG Protocol	GHG Protocol
Emissionsberechnung WTW	✓	-	-	-	-
Emissionen in Deutschland berichtet?	x	x	x	x	x
Zusammensetzung Konzern-Fahrzeugflotte berichtet?	✓	x	x	x	x
Zusammensetzung Fahrzeugflotte in DE berichtet?	x	x	x	x	x
Emissionen pro Sendung berichtet?	x	x	✓	x	x

Quellen: Nachhaltigkeits- und Jahresberichte der Unternehmen

- Verwendete Standards:** Drei der fünf Dienstleister nutzen das GHG Protocol, um Treibhausgase zu bilanzieren. Wie oben ausgeführt, enthält es allgemeine Standards für die Bilanzierung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen für Unternehmen aller Branchen. Deutsche Post DHL wendet zusätzlich die Standards EN 16258 und GLEC an, letzterer findet ebenfalls bei der Otto-Gruppe/Hermes Anwendung. DPD nutzt keinen allgemeinen Standard, sondern bilanziert Treibhausgase auf der Grundlage einer selbst entwickelten Methode („RESPIRE“).³⁶
- Emissionen mit Vorketten:** Von den fünf ausgewählten Postdienstleistern berichtet nur die Deutsche Post nach dem ‚Well-To-Wheel‘-Ansatz, erstmals im Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2021. Die berichteten Emissionen von Deutsche Post DHL sind dadurch gestiegen, entsprechen aber auch besser dem Verursachungs- und Vollständigkeitsprinzip. Die anderen Dienstleister machen keine Angaben dazu, ob WTW oder TTW berücksichtigt wurde. Wir gehen daher davon aus, dass die Unternehmen keine Vorkettenemissionen einbezogen haben.
- Emissionen in Deutschland:** Alle fünf Dienstleister sind international tätig und haben teilweise ihren Unternehmenssitz im Ausland. Weder in der EU-Richtlinie noch im deutschen Umsetzungsgesetz ist eine Vorgabe enthalten, nach der die Unternehmen länderbezogen über Emissionen berichten müssen. In der Praxis berichtet keines der Unternehmen über Emissionen in Deutschland. Deutsche Post DHL weist Emissionen nach Segmenten aus, darunter das Segment Post und Paket Deutschland. Allerdings sind auch andere Konzernbereiche in Deutschland aktiv, wenn auch in deutlich geringerem Umfang.³⁷ Folglich können die Segmentemissionen von Post und Paket Deutschland nicht mit den Gesamtemissionen der Deutschen Post in Deutschland gleichgesetzt werden.

³⁶ DPD verweist auf „das interne Reporting-Tool RESPIRE“ (DPDgroup und DPD Deutschland GmbH, 2021, S. 31). Nach Angaben von DPD im Nachhaltigkeitsbericht ist es konform mit ISO 14064 und EN 16258.

³⁷ Deutsche Post AG berichtet einen Anteil von 81% des Segments Post & Paket Deutschland an den nationalen Umsätzen. Vgl. (Deutsche Post DHL Group, 2022).

- **Berichterstattung über die Fahrzeugflotte:** Von den Dienstleistern berichtet nur Deutsche Post DHL über die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte nach Antriebsart. Keiner der fünf Konzerne macht diesbezügliche Angaben für Deutschland.
- **Emissionen einzelner Produkte:** Weder in der europäischen noch der deutschen Rechtsgrundlage finden sich Vorgaben, die Unternehmen dazu verpflichten würden, Emissionen für einzelne Produkte oder Produktgruppen anzugeben. In der Nachhaltigkeitsberichterstattung der betrachteten Unternehmen berichtet nur DPD über Emissionen einzelner Produkte oder Produktgruppen. Bei ihren Versanddienstleistungen allerdings wirbt zum Beispiel Deutsche Post DHL mit der Versandoption „GoGreen“ und Hermes-Pakete sollen bis 2025 in 80 deutschen Städten emissionsfrei zugestellt werden.³⁸

Verbesserungen der Berichtspraxis im Zeitablauf sichtbar

Bei aller Kritik und Lücken in der Nachhaltigkeitsberichterstattung ist doch bei einzelnen Unternehmen festzustellen, dass sie diese nach und nach verbessern. Deutsche Post DHL hat den Nachhaltigkeitsbericht für das 2021 im Vergleich zu den Vorjahresberichten deutlich ausgeweitet. Das Unternehmen hat, wie es auch der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie vorsieht, die Emissionsangaben und weitere Umweltinformationen in den Lagebericht integriert. Außerdem wurden sämtliche Nachhaltigkeitsinformationen in einem Statistikband im Excel-Format veröffentlicht, was Nutzern die Auswertung erleichtert. Ein weiterer wichtiger Faktor in der Verbesserung der Informationen ist die Umstellung auf WTW-Emissionen, die TTW-Angaben werden weiterhin nachrichtlich ausgewiesen. Zudem ist Deutsche Post DHL einer der wenigen Konzerne, die Emissionen nach Segmenten ausweist. In Interviews im Rahmen dieses Forschungsprogramms wurde deutlich, dass im deutschen Brief- und Paketmarkt Deutsche Post DHL als Vorreiter für klimabezogene Berichterstattung gilt und andere Zustelldienstleister sich daran orientieren.

4.3 Geplante Ausweitung der Berichtspflichten auf EU-Ebene

Die Verabschiedung des Europäischen Green Deal stellt eine strategische Neuausrichtung der Union dar, die weitreichende Folgen für alle Politikbereiche nach sich zieht, so auch auf die Vorgaben zur nicht-finanziellen Berichterstattung von Unternehmen. Um die im Green Deal festgelegten Emissionsreduktionen und die dazu erforderliche Transformation der Wirtschaft zu erreichen, nimmt die Kommission einen zusätzlichen Investitionsbedarf von jährlich ca. 260 Milliarden Euro bis zum Jahr 2030 an.³⁹ Ein Teil dieses Finanzbedarfs soll laut dem Green Deal aus dem EU-Haushalt und durch die Europäische Investitionsbank zur Verfügung gestellt werden. Aber auch dem privaten Finanzsektor kommt laut Kommission eine Schlüsselrolle zu.⁴⁰

Die Steuerung von Finanzströmen in „grüne“, d.h. emissionsarme Investitionen, erfordert entsprechende Instrumente zur Kennzeichnung solcher Finanzanlagen und zur Information von Anlegern. Die Kennzeichnung grüner Anlagen soll mit Hilfe der Taxonomie zur Klassifizierung ökologisch nachhaltiger Aktivitäten erfolgen, die im April 2021 verabschiedet wurde. Ein weiteres Steuerungsinstrument ist die verbesserte Information potenzieller und bestehender Anleger. Die Kommission verpflichtete sich im

³⁸ Vgl. <https://www.dhl.de/de/privatkunden/kampagnenseiten/gogreen.html> [abgerufen 1.9.2022], (DPDgroup und DPD Deutschland GmbH, 2021, S. 13) und <https://www.hermesworld.com/de/ueber-uns/klima-und-umweltschutz/gruene-zustellung/> [abgerufen 1.9.2022].

³⁹ Vgl. (Europäische Kommission, 2019, S. 18).

⁴⁰ Vgl. ebenda, S. 19.

Zuge des Green Deal, die Vorgaben zur nicht-finanziellen Berichterstattung von Unternehmen zu überarbeiten.⁴¹

Die Europäische Kommission legte dazu im April 2021 einen Vorschlag zur Corporate Sustainability Reporting (CSR) Directive vor.⁴² Im Juni 2022 wurde im Trilog zwischen Kommission, Rat sowie Europäischem Parlament eine Einigung erzielt.⁴³ Die CSR-Richtlinie zielt darauf ab, einheitliche Regelungen auf europäischer Ebene zu schaffen und dadurch eine Harmonisierung nationaler Vorgaben zu erreichen. Die unterschiedlichen nationalen Vorgaben führen zu höheren Kosten und Komplexität für Unternehmen sowie geringerer Vergleichbarkeit für interessierte Gruppen, insbesondere Investoren. Die wesentlichen Neuerungen umfassen folgende Aspekte:

Erweiterter Adressatenkreis

- Bisher sind große Unternehmen von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Mitarbeitenden am Bilanzstichtag von der Berichtspflicht betroffen, in der gesamten EU etwa 11.000 Unternehmen. Zukünftig soll die Pflicht auf weitere große Unternehmen sowie KMU schrittweise ausgeweitet werden.
- Für Geschäftsjahre, die an oder nach dem 1.1.2024 beginnen, sind große Unternehmen von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Mitarbeitenden im Jahresdurchschnitt sowie Mutterunternehmen von Unternehmensgruppen, die diese Kriterien erfüllen, zur Nachhaltigkeitsberichterstattung verpflichtet.
- Für Geschäftsjahre, die an oder nach dem 1.1.2025 beginnen, sind alle weiteren großen Unternehmen nach der Definition von Richtlinie 2013/34/EC⁴⁴ zur Berichterstattung verpflichtet.
- Für Geschäftsjahre, die an oder nach dem 1.1.2026 beginnen, sind kapitalmarktnotierte KMU nach der Definition von Richtlinie 2013/34/EC verpflichtet.
- Kleinstunternehmen sind von den Berichtspflichten ausgenommen.⁴⁵
- Im Gegensatz zum ursprünglichen Vorschlag der Kommission sieht der Kompromiss eine spätere Einführung der Pflichten für KMU vor. Während einer Übergangsfrist bis 2028 haben KMUs die Möglichkeit, durch einfache Erklärung der Gründe in ihrem Lagebericht keine Nachhaltigkeitsberichterstattung vorzulegen.
- Auch Unternehmen aus Drittländern unterliegen zukünftig der Berichtspflicht, wenn ein Nettoumsatz von mehr als 150 Millionen Euro innerhalb der EU erzielt wird und ein Tochterunternehmen oder eine Filiale in der EU ansässig ist, die einen Mindestumsatz von 40 Millionen Euro in der EU erzielen.

⁴¹ Vgl. ebenda, S. 20.

⁴² Vgl. (Kommission, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2013/34/EU, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Regulation No 537/2014, as regards corporate sustainability reporting, COM(2021) 189 final, 2021).

⁴³ Vgl. (Conseil de l'Union européenne, 2022).

⁴⁴ Mindestens zwei der drei folgenden Merkmale müssen am Bilanzstichtag erfüllt sein: 1) Bilanzsumme 20 Mio. Euro, 2) Nettoumsatzerlöse 40 Mio. Euro, durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten 250. Vgl. Artikel 3 (4) der Richtlinie.

⁴⁵ Ein Unternehmen wird als Kleinstunternehmen eingestuft, wenn zwei der drei Größenmerkmale nicht überschritten werden: Bilanzsumme nicht höher als 350.000 Euro, Nettoumsatz nicht höher als 700.000 Euro, durchschnittliche Anzahl Beschäftigter nicht höher als 10. Vgl. Artikel 3 (1) der Richtlinie.

Umfassendere Berichtspflichten

- Die Berichtspflichten werden insgesamt vereinheitlicht, ausgeweitet und konkretisiert. Erstmals werden die Begriffe Nachhaltigkeitsbelange und Nachhaltigkeitsberichterstattung definiert. Verpflichtete Unternehmen müssen folgende neue zentrale Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung erfüllen:
 - Berichte über ihre Pläne inklusive Umsetzungsmaßnahmen, um sicherzustellen, dass ihr Geschäftsmodell und Strategie konform sind mit der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft, dem 1,5-Grad-Pfad des Pariser Klimaabkommens und dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050.
 - Konkrete Reduktionsziele inklusive einer Zeitangabe für den Ausstoß von Treibhausgasen mindestens für die Zeithorizonte 2030 und 2050, begleitet von einer Beschreibung des Prozesses zur Erreichung der Ziele.
 - Informationen zu Anreizsystemen für Aufsichtsgremien, die an Nachhaltigkeitsaspekte geknüpft sind.
 - Berichte über schädliche Auswirkungen der operativen Tätigkeit und der gesamten Lieferkette, sowie über getätigte Maßnahmen zur Beendigung der Auswirkungen.
 - Die Berichterstattung soll sowohl kurz-, mittel- als auch langfristige Zeithorizonte umfassen.
- Um die begrenzten Kapazitäten und Bedürfnisse von KMU zu berücksichtigen, unterliegen diese Unternehmen reduzierten Berichtspflichten, die nur einige ausgewählte, wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte enthalten.

Prinzip der doppelten Wesentlichkeit („double materiality“)

- Dieser Begriff war bereits Bestandteil der ursprünglichen Richtlinie, wird aber mit dem Vorschlag präzisiert. Unternehmen müssen sowohl über Auswirkungen ihrer Tätigkeiten auf Mensch und Umwelt berichten als auch über die Auswirkungen von Nachhaltigkeitsaspekten auf ihr Geschäft und ihren wirtschaftlichen Erfolg. Dabei kann keiner der beiden Sichtweisen in der Berichterstattung mehr ausgelassen werden.

Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung

- Die Kommission wird ermächtigt, per delegiertem Rechtsakt, Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung zu erlassen. Dazu sollen die technischen Empfehlungen der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) berücksichtigt werden. Die Standards sollen zukünftige und vergangene Entwicklungen abdecken, sowie qualitative und quantitative Berichtsanforderungen enthalten. Alle drei Jahre sind die delegierten Rechtsakte zu überprüfen und ggf. an relevante Entwicklungen anzupassen.
- Mit Blick auf Umweltaspekte sollen die Standards spezifizieren, welche Informationen Unternehmen über Klimaschutzmaßnahmen inkl. Emissionen in den Scopes 1, 2 und, falls relevant, Scope 3, Anpassungen an den Klimawandel, die Nutzung von Wasser und maritimen Ressourcen, Kreislaufwirtschaft und Ressourceneinsatz, Umweltverschmutzung, Biodiversität und Ökosysteme berichten müssen.

- Bis 30. Juni 2023 soll die Kommission ein erstes Paket delegierter Rechtsakte mit grundlegenden Standards zu Nachhaltigkeitsaspekten erlassen, bis Ende Juni 2024 sollen Vorgaben zu erweiterten Berichtspflichten folgen, inklusive der Standards für die Berichterstattung von KMU.
- Die delegierten Rechtsakte sollen so weit wie möglich bereits existierende globale Initiativen zur Bilanzierung von Treibhausgasen, Nachhaltigkeitsberichterstattung und nachhaltiger Entwicklung berücksichtigen.

Zugänglichkeit der Nachhaltigkeitsberichte

- Zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Vergleichbarkeit von Informationen sollen Nachhaltigkeitsberichte in einem digitalen Format verfasst werden. Mitgliedstaaten können von verpflichteten Unternehmen verlangen, die Informationen auf ihren Webseiten kostenlos zugänglich zu machen.
- Die Nachhaltigkeitsberichterstattung soll zukünftig ein Teil des Lageberichts sein. Die bisher zulässige Praxis, über Nachhaltigkeit in einem separaten Dokument zu berichten, wird damit untersagt und der Stellenwert der Nachhaltigkeitsberichte aufgewertet.

Verifizierung durch externe Prüfer

- Die Nachhaltigkeitsberichte müssen zukünftig von externen Prüfern nachvollzogen und auditiert werden. Dazu werden Anforderungen an die Qualifikationen, Ausbildung und Unabhängigkeit der Prüfenden bzw. Prüfinstitutionen definiert. Übergangsfristen für den Nachweis der entsprechenden Qualifikation und Erfahrungen sind bis Ende 2025 vorgesehen.
- Die Ergebnisse der Überprüfung sollen in einem Bestätigungsvermerk ähnlich des Audits für die Korrektheit der finanziellen Berichterstattung festgehalten werden. Auch Vorgaben zum Inhalt und der Umfang des Prüfvermerks sollen gemacht werden.
- Mitgliedstaaten sollen zudem Regeln schaffen für Qualitätsprüfungen der Prüfenden bzw. Prüffirmen inklusive der Möglichkeit, diese im Fall von Unregelmäßigkeiten zu sanktionieren.

4.4 Diskussion: Mögliche Auswirkungen der geplanten Ausweitung

Mit dem Vorschlag werden wichtige Lücken der bisherigen Vorgaben zur nicht-finanziellen Berichterstattung geschlossen. Der Vorschlag weitert die Berichtspflichten aus und konkretisiert diese. Insbesondere im Bereich der klimabezogenen Berichterstattung und der Treibhausgasemissionen gibt es zahlreiche Neuerungen, die die Transparenz über die Emissionen der verpflichteten Unternehmen sowie ihre Anstrengungen zu deren Reduzierung verbessern werden. Positiv für die Transparenz und Zuverlässigkeit der Umweltberichterstattung zu werten ist außerdem ihre gestärkte Bedeutung im Lagebericht sowie die zukünftig verpflichtende unabhängige Überprüfung durch externe Prüfer. Diese wird die Zuverlässigkeit der Informationen weiter erhöhen und die Möglichkeiten verpflichteter Unternehmen zum Greenwashing einschränken.

Die Ausweitung der nicht-finanziellen Berichtspflichten wird voraussichtlich weitreichende Auswirkungen auf Post- und Paketdienstleister haben. Um das Ziel der Neuregelung, transparente und vergleichbare Informationen über die ökologische Nachhaltigkeit von Unternehmen für Investoren zu erreichen, werden zahlreiche Unternehmen ihre Berichtspraxis anpassen müssen. Im Folgenden werden wir die möglichen Auswirkungen diskutiert.

Welche Post- und Paketdienstleister würden neu verpflichtet?

Wie in Kapitel 4.2.2 erläutert, berichten die Muttergesellschaften der großen in Deutschland tätigen Paketdienstleister sowie der Konzern Deutsche Post DHL bereits über Umweltauswirkungen. Zukünftig würden weiterhin die verpflichteten Muttergesellschaften berichten, eine zusätzliche Berichtspflicht für nationale Gesellschaften bzw. Tochterunternehmen (z.B. Hermes Germany, DPD Deutschland) ist nicht vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass weitere Dienstleister wie zum Beispiel GO! Express & Logistics zukünftig unter die Berichtspflicht fallen. Auch nicht-europäische Unternehmen wie UPS und Amazon werden zukünftig umfassender berichten müssen.

Bei den Briefdienstleistern in Deutschland ist aktuell nur Deutsche Post DHL verpflichtet. Allerdings gibt es einzelne alternative Briefdienstleister, die die Kriterien der Neuregelung erfüllen könnten. Dazu zählt beispielsweise die PIN AG mit laut Homepage etwa 1.300 Mitarbeitenden⁴⁶. Da sich die Pflicht zur nicht-finanziellen Berichterstattung neben der Rechtsform auch an Größenkriterien orientiert, die die meisten Briefdienstleister in Deutschland nicht öffentlich machen, ist eine Aufzählung aller zukünftig verpflichteten Unternehmen an dieser Stelle nicht möglich.

Welche Unternehmen erfüllen bereits heute die Vorgaben?

Von den in dieser Studie untersuchten Dienstleister sticht Deutsche Post DHL mit der im Vergleich transparentesten Berichterstattung hinsichtlich der Auswirkungen auf Umwelt und Klima heraus. Dennoch verlangt die Neuregelung zahlreiche weitere Angaben, darunter die Vereinbarkeit mit dem 1,5-Grad-Ziel, Beschreibung der Fortschritte zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele und die Rolle von Geschäftsführung und Kontrollorganen bei deren Umsetzung.

Unternehmen, die bisher nur ausgewählte Informationen im Bereich ökologische Nachhaltigkeit berichten, werden ihre Berichte ausweiten und ergänzen müssen. Allerdings ist fraglich, ob für Paketdienstleister, die Teil eines Handelskonzern sind (z.B. Hermes als Teil der Otto-Gruppe, Amazon Logistics) zukünftig Informationen berichtet werden, die mit Dienstleistern ohne Handelsbezug vergleichbar sind.

Wie kann Vereinbarkeit mit dem 1,5-Grad-Ziel von Unternehmen nachgewiesen werden?

Der vorliegende Vorschlag zur Ausweitung der Berichtspflichten verlangt von Unternehmen, über die Vereinbarkeit ihres Geschäftsmodells mit dem 1,5-Grad-Ziel des Paris-Abkommens zu berichten. Es ist unklar, wie Unternehmen diese Vereinbarkeit nachweisen können, da letztlich jede wirtschaftliche Aktivität Treibhausgase verursacht und am Ende die aggregierten Emissionen entscheidend für die Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels sind.

Die ‚Science-based Target Initiative‘ könnte eine Möglichkeit bieten, relevante Informationen für diesen Nachhaltigkeitsaspekt zu liefern. Die Initiative (SBTi) wurde von UN Global Compact (UNGC), Carbon Disclosure Project (CDP), World Resources Institute (WRI) und World Wide Fund for Nature (WWF) ins Leben gerufen. Ziel der Initiative ist es, Unternehmen bei der Festlegung von eigenen Emissionsreduktionszielen im Einklang mit den Zielen des Pariser Klima-Abkommens unterstützen.⁴⁷ Die Berichterstattung in der Praxis sollte jedenfalls genau beobachtet werden, inwieweit die Informationen einen Mehrwert liefern. Sollte der Informationsgehalt der zukünftigen Berichtspraxis unzureichend sein, muss ggf. die Vorgabe konkretisiert und angepasst werden.

⁴⁶ <https://www.pin-ag.de/wir-ueber-uns> [abgerufen 8.9.2022].

⁴⁷ <https://sciencebasedtargets.org/>

Sind die Vorgaben geeignet, die Transformation in eine klimaneutrale Wirtschaft anzustoßen?

Die Berichtspflicht richtet sich an Anleger und Investoren, die in die Lage versetzt werden sollen, ökologisch vorteilhafte (bzw. weniger schädliche) Investments zu identifizieren zu beurteilen und Kapital in möglichst nachhaltig wirtschaftende Unternehmen zu lenken. Im Bereich Post- und Paketzustellung besteht ein großer Investitionsbedarf, beispielsweise für die Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge, Investitionen in Ladeinfrastruktur, Gebäudesanierungen, Infrastruktur für Citylogistik etc. In Deutschland betonen sowohl Deutsche Post DHL als auch Wettbewerber im Paketmarkt vor allem die Notwendigkeit einer stabilen Erlös- und Gewinnsituation, um in die ökologisch nachhaltige Transformation investieren zu können.⁴⁸ Es bleibt abzuwarten, ob der Kapitalmarkt die Anreize für Paketdienstleister, in ökologisch nachhaltige Anlagen zu investieren, weiter verstärken kann.

Vergleichbare Informationen über ökologische Nachhaltigkeit unterschiedlicher Investitionsoptionen sind unbestritten ein Hebel, um die nachhaltige Transformation der Wirtschaft voranzubringen. Die Information anderer Interessengruppen, insbesondere der Nutzerinnen und Nutzer, ist nicht das Ziel der Corporate Sustainability Reporting Directive, für den zukünftigen Transformationsprozess aber unverzichtbar. Bislang stehen Nutzern von Postdienstleistungen (Verbraucher*innen, öffentliche Organisationen und geschäftliche Versender) keine vergleichbaren Informationen über deren ökologische Nachhaltigkeit zur Verfügung, die sie bei Kaufentscheidungen zugrunde legen könnten. Ein Standard, der über eine einheitliche Methodik die vergleichbare Berechnung des CO₂-Fußabdrucks von Paketprodukten ermöglichen soll, ist derzeit in Arbeit (EN 17837).⁴⁹ Auch ohne den geplanten Standard bestünde bereits heute für Post- und Paketdienstleister die Möglichkeit, den CO₂-Ausstoß für einzelne Produkte zu berechnen (etwa durch Anwendung von EN 16258). Veröffentlichte Informationen von Post- und Paketdienstleistern, ob und in welchem Umfang dies stattfindet, sind jedoch nicht verfügbar.

5 Fazit und Ausblick

Kaum noch jemand bezweifelt die Dringlichkeit des Handelns um die Erderwärmung auf unter 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Die EU hat mit dem Green Deal den Rahmen für die Transformation der europäischen Wirtschaft zu Klimaneutralität geschaffen. Vergleichbare und vollständige Informationen über die Klimaschutzanstrengungen von Unternehmen sind ein Baustein des Transformationsprozesses, zu dem alle Sektoren inklusive der Post- und Paketbranche beitragen müssen. Diese Studie hat gezeigt, dass die Mehrheit der untersuchten Post- und Paketdienstleister in Deutschland und Europa zwar über ihre Auswirkungen auf Umwelt und Klima berichten, aber ihre Angaben nicht vergleichbar sind und in einigen Bereichen unvollständig sind (zum Beispiel bei den Angaben zu den Fahrzeugflotten). Die Nachhaltigkeitsberichterstattung der Deutschen Post sticht positiv unter den ausgewählten Unternehmen heraus, dennoch kann auch sie weiter verbessert werden (etwa durch Informationen, die sich nicht nur auf den Konzern, sondern auch auf Deutschland als Heimatmarkt beziehen).

Die von der Europäischen Kommission und des Rates vorgeschlagene Ausweitung der nicht-finanziellen Berichterstattung wird die Berichtspraxis der Unternehmen zu ökologischer Nachhaltigkeit grundlegend erweitern. Die Ausweitung der Inhalte und der verpflichteten Unternehmen wird die Aussagekraft steigern und die Vergleichbarkeit verbessern. Trotz dieser Verbesserungen bleibt eine Informations-

⁴⁸ Vgl. (Deutsche Post DHL Group, 2022, S. 3) und (Haucap, Kehder, & Loebert, 2022, S. 12).

⁴⁹ Die Norm DIN EN 17837 „Ökologischer Fußabdruck der Paketzustellung – Methodik zur Berechnung und Deklaration von THG-Emissionen und Luftschadstoffen von Paketlogistik-Zustelldiensten“ liegt im Entwurfsstadium vor.

lücke bestehen: die Berichterstattung richtet vor allem an Investoren, nicht aber an Nutzerinnen und Nutzer. Für diese Interessengruppen sind die Treibhausgasbilanzen von internationalen Konzernen von geringer Aussagekraft, da sich aus ihnen keine relevante Daten für Kaufentscheidungen ableiten lassen. Weder private noch geschäftliche Versendergruppen haben einfachen Zugang zu vergleichbaren Informationen über den CO₂-Fußabdruck von Post- und Paketprodukten.

Um die Transformation der europäischen Post- und Paketbranche zu klimaneutralen Dienstleistungen voranzutreiben, sollte die transparente Information der Nutzerinnen und Nutzer dieser Dienstleistungen weiter vorangetrieben werden. Schritte dazu sind bereits in Arbeit, so etwa der Entwurf für den Standard EN 17837 zum CO₂-Fußabdruck von Paketen. Insbesondere dem Onlinehandel kommt eine große Bedeutung zu, da Onlinekund*innen nur solche Versandoptionen auswählen können, die im Webshop angeboten werden. Viele Onlineshops bieten Versandoptionen verschiedener Dienstleister an, die sich typischerweise nach Qualität und Preis unterscheiden, nicht aber nach deren Treibhausgasemissionen oder andere Umweltauswirkungen. Würden sowohl Onlinehändler als auch Kundinnen und Kunden diese Informationen zur Verfügung stehen, könnte darüber eine Steuerung hin zu emissionsarmen Optionen erfolgen. Solche Maßnahmen könnten einen wirklichen Wettbewerb zur Entwicklung von klimaneutralen Versandlösungen auslösen.