

Scope 3 Emissionen

Nahezu jede unternehmerische Tätigkeit verursacht CO₂-Emissionen. Auch Daimler – als Teil eines komplexen Wirtschafts- und Gesellschaftssystems – emittiert während seiner operativen Tätigkeit das Treibhausgas Kohlendioxid. In diesem Zusammenhang stellen sich zwei wesentliche Herausforderungen, deren Lösung wir uns unternehmerisch verschrieben haben. Erstens haben wir uns verpflichtet, die CO₂-Emissionen für unsere Produkte und unsere Produktion massiv zu senken (siehe Nachhaltigkeitsbericht 2018, Kap. Klimaschutz und Luftreinhaltung, S. 14 sowie S. 27). Zweitens folgen wir als eines der ersten Industrieunternehmen den Grundsätzen des „Greenhouse Gas Protocol“ und legen unsere Emissionen nach diesem Standard offen.

Das Greenhouse Gas (GHG) Protocol entstand unter Beteiligung mehrerer NGOs und mit wissenschaftlicher Begleitung. Ziel war es, die Emissionsberichterstattung von Unternehmen und Organisationen zu standardisieren. Die Begrenzung der Erderwärmung ist anerkannten Fachkreisen zufolge umso besser möglich, wenn Klimagase nach einheitlichem Muster erfasst und berichtet werden. So können Emissionsreduktionsziele einheitlich formuliert, gesteuert und Unternehmen miteinander verglichen werden.

Gemäß dem Standard differenzieren wir CO₂-Emissionen nach drei Bereichen, den sogenannten Scopes. Zu Scope 1 gehören diejenigen Emissionen, die durch die Energie- und Wärmeerzeugung unserer eigenen Kraftwerke verursacht werden. Scope 2 ordnen wir alle Emissionen von Energieträgern (Strom und Fernwärme) zu, die wir fremdbeziehen und für deren Erzeugung und Transport Klimagase emittiert werden. Zu Scope 3 schließlich zählen Emissionen, die vor (Upstream) oder nach (Downstream) unserer unternehmerischen Tätigkeit entstehen. Dazu wird zum Beispiel der CO₂-Ausstoß gerechnet, der in der Lieferkette oder durch den Fahrbetrieb unserer Fahrzeuge in Kundenhand entsteht. Hierzu zählen auch Emissionen, die unsere Mitarbeiter auf dem Arbeitsweg verursachen.

Das GHG Protocol unterscheidet insgesamt 15 Kategorien für Scope-3-Emissionen. Zwölf davon erachten wir als für unser Unternehmen relevant und berechnen sie. Die Ermittlung von Scope-3-Emissionen basiert auf umfangreichen methodischen Überlegungen und komplexen Berechnungen. Daimler gehört zu den führenden Unternehmen, die sich von Anfang an thematisch mit Scope 3 auseinandergesetzt und eine Expertise auf dem Gebiet erarbeitet haben. Die von uns unter anderem im Rahmen einer wissenschaftlichen Zusammenarbeit mit der ETH Zürich entwickelten Berechnungsmethoden haben sich weitgehend als Standard in der Industrie durchgesetzt. Mit einer in Weiterentwicklung befindlichen Datenbasis und verfeinerten Ansätzen werden wir auch in Zukunft an der Verbesserung und Standardisierung der Scope-3-Methodik in der Automobilindustrie arbeiten.

Mit zirka 73 Prozent entsteht der Löwenanteil unserer Scope-3-Emissionen (Pkw) in der Nutzungsphase, das heißt in der Kraftstoffherstellung plus im Fahrbetrieb unserer Produkte. Rund ein Fünftel unserer indirekten Scope-3-Emissionen gehen auf die Lieferkette zurück, die uns mit Waren und Dienstleistungen versorgt.

Pkw

Die CO₂-Emissionen unserer Pkw ermitteln wir zurzeit anhand unserer weltweiten Pkw-Absatzzahlen und des durchschnittlichen CO₂-Flottenwertes. Hierbei wird pro Pkw eine jährliche Laufleistung von 15.000 km angenommen. Die unterstellte Nutzungsdauer beträgt zehn Jahre. In Summe beläuft sich somit die Laufleistung auf 150.000 km pro Pkw.

Transporter, Lkw und Busse

Ausgehend von den Verkaufszahlen, der durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung und den nach einem Fahrzyklus ermittelten CO₂-Emissionen bilden wir bisher nur die Scope-3-Emissionen unserer Pkw ab, nicht aber die der Transporter und schweren Nutzfahrzeuge. Für die Lkw und Busse gibt es derzeit noch keine gesetzlich vorgeschriebenen Testzyklen. Schwere Nutzfahrzeuge herstellerübergreifend sind jedoch für etwa 25 Prozent der im Straßenverkehr entstehenden CO₂-Emissionen verantwortlich. Die EU sieht hier Bedarf zur Überarbeitung der Gesetzgebung. Deshalb hat die Europäische Kommission einen Messzyklus und das dazugehörige Simulationsprogramm VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) erarbeitet, das die Herstellerangaben zum Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß von Lkw und Bussen untereinander besser vergleichbar macht. So werden zum Beispiel die Luftwiderstände jeder einzelnen Kabinenvariante und der Rollwiderstand der Reifen auf der Straße von unabhängigen Prüforganisationen gemessen.

Dementsprechend müssen in Europa alle Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 2019 produziert werden, vollständig mit VECTO zertifiziert werden, um neben dem Pkw- und dem Transporter-Flottenwert auch den Lkw- und den Bus-Flottenwert zu ermitteln. Als erstes wird Lkw und Bussen im Fern- und im Regionalverkehr ein individueller und praxisnaher CO₂-Wert zugeordnet. Danach folgen weitere Fahrzeugkategorien, wie etwa der städtische Verkehr.

Daimler sieht die Einführung von VECTO und dem neuen Messzyklus für schwere Nutzfahrzeuge als einen wichtigen Schritt hin zu einem nachhaltigen Transportsystem und unterstützt diesen ganzheitlichen Ansatz zur CO₂-Reduzierung.

Tabelle: Scope 3 Emissionen weltweit Mercedes-Benz Cars

Kategorie	Pkw
	CO₂ in Mio. t
Eingekaufte Güter und Dienstleistungen	17,4 ¹⁾
Nutzungsphase unserer Produkte	60,9 ²⁾
Recycling und Abfallbeseitigung	1,0 ¹⁾

¹⁾ Daten für „Eingekaufte Güter und Dienstleistungen“ sowie „Recycling und Abfallbeseitigung“ stammen aus den Umweltzertifikaten

²⁾ Fahremissionen Pkw: zertifizierte EU-, China- und USA-Werte wurden für die Berechnung zugrunde gelegt

Insgesamt decken die berichteten Kategorien (Pkw) bereits 95% der Scope-3-CO₂-Emissionen ab. Es ist davon auszugehen, dass das Scope-3-Reporting bei der Bekämpfung des Klimawandels zukünftig eine wichtige Rolle spielen wird. Es wird für mehr Transparenz sorgen und unter den CO₂-Emittenten einen Wettbewerb um die wirksamste Begrenzung klimaschädlicher Treibhausgase auslösen. Daimler ist sich seiner Verantwortung bewusst. Deshalb setzen wir uns nicht nur ambitionierte Ziele bei der Senkung unserer CO₂-Emissionen, sondern sind auch ein Vorreiter im CO₂-Reporting.