

UWG/EmpCo Umsetzungsplan

R+V Eigener Betrieb

16. September 2026



Inhalt

1	Executive Summary	3
2	Regulatorische Anforderungen	4
2.1	Anforderungen an Umweltaussagen über die künftige Umweltleistung	4
2.2	Anforderungen an einen Umsetzungsplan	5
3	Umsetzungsplanung.....	7
3.1	Klimaneutralitätsziel der R+V im Geschäftsbetrieb	7
3.1.1	Abgrenzung des Klimaziels	9
3.1.1.1	Basisjahr	9
3.1.1.2	Einbezogene Gesellschaften	9
3.1.1.3	Relevante Emissionsquellen (steuerbare Emissionen)	9
3.1.2	Verständnis von Klimaneutralität und Umgang mit Restemissionen	10
3.1.3	Finanzieller Klimabeitrag	10
3.2	Berechnungsgrundlage des Klimazielpfads	11
3.2.1	Ermittlung des Basiswerts und Abgrenzung zur THG-Bilanz.....	11
3.2.2	Methodische Grundlagen	12
3.2.2.1	Scope 1 und Scope 2 Emissionen.....	12
3.2.2.2	Signifikante Scope 3-Kategorien im Geschäftsbetrieb	12
3.3	Maßnahmen zur Emissionsreduktion	13
3.3.1	Aktive Reduktionsmaßnahmen inklusive Ressourcenplanung	14
3.3.1.1	Energie.....	14
3.3.1.2	Mobilität.....	15
3.3.2	Passive Dekarbonisierungshebel	18
3.3.2.1	Energie.....	18
3.3.2.2	Mobilität.....	19
3.3.2.3	Abfall	20
3.3.2.4	Weitere Annahmen zur Mitarbeitendenanzahl	21
3.3.3	Potenzielle / Theoretische Maßnahmen.....	21
3.3.3.1	Mobilität.....	21
3.3.3.2	Eigengenutzte Immobilien	22
3.4	Einordnung des Reduktionspfades und der Zielerreichung	22
3.4.1	Aktueller Zielerreichungsstand	22
3.4.2	Voraussetzungen für die Erreichung des Klimazielpfads.....	23
3.4.2.1	Fortlaufende Erweiterung des aktiven Maßnahmenportfolios	24
3.4.2.2	Weiterentwicklung der Annahmen zu passiven Dekarbonisierungshebeln.....	24
3.4.3	Gesamtbeurteilung der Zielerreichung	24
4	Governance	25
4.1	Governance und Monitoring	25
4.2	Restatement-Ansatz	26

1 Executive Summary

Der R+V Konzern (nachfolgend R+V genannt) verfolgt für den eigenen Geschäftsbetrieb einen von der DZ BANK Gruppe vorgegebenen Klimazielpfad. Die R+V strebt an, Klimaneutralität für steuerbare Emissionsquellen der Scopes 1 bis 3.14 bis 2045 zu erreichen (-56%). Restemissionen sollen ab 2045 durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Auf dem Weg dorthin verfolgt die R+V folgende Zwischenziele, jeweils bezogen auf das Basisjahr 2024:

- Bis 2030 sollen die Emissionen um 9 % reduziert werden.
- Bis 2035 sollen die Emissionen um 24 % reduziert werden.
- Bis 2040 sollen die Emissionen um 47 % reduziert werden.

Darüber hinaus nutzt die R+V das Steuerungsinstrument eines finanziellen Klimabeitrags, der die konsequente Verfolgung der Reduktionsziele unterstützen soll. Dabei unterstützt die R+V Klimaschutzprojekte durch den Erwerb und die Stilllegung von CO₂-Zertifikaten. Eine Anrechnung der Zertifikate auf das Emissionsinventar erfolgt dabei nicht (weitere Details zum Geltungsbereich des Klimazielpfades, der Zwischenziele und dem finanziellen Klimabeitrag in Kapitel 3.1.1.2 und 3.1.2).

Der vorliegende Umsetzungsplan beschreibt, wie diese freiwillige, zukunftsgerichtete Umweltaussage operationalisiert werden soll.

Die Anforderungen ergeben sich aus den durch die EmpCo-Richtlinie (EU) 2024/825 veranlassten Änderungen des UWG, die ab dem 27. September 2026 anzuwenden sind. Danach müssen zukunftsgerichtete Umweltaussagen klar, objektiv, öffentlich einsehbar und überprüfbar sein sowie durch einen detaillierten und realistischen Umsetzungsplan unterlegt werden. Der Plan schafft hierfür die Grundlage, indem Zielbild, Basisjahr, Anwendungsbereich, Maßnahmen, Annahmen, Zielerreichungsstand sowie Governance- und Monitoring-Mechanismen zusammengeführt werden.

Das Klimaneutralitätsziel bezieht sich auf den eigenen Geschäftsbetrieb der R+V und umfasst diejenigen Emissionsquellen, die als steuerbar eingestuft wurden. Im Basisjahr 2024 werden damit 58.340,8 t CO₂e beziehungsweise 70,65 % der betrieblichen Gesamtemissionen (marktbezogen) in den Klimazielpfad einbezogen. Nicht einbezogene Emissionen werden transparent abgegrenzt, soweit sie nach aktueller Einschätzung nicht durch eigene Maßnahmen der R+V beeinflussbar sind.

Zur Erreichung des Zielpfads setzt die R+V auf zwei zentrale Dekarbonisierungshebel: aktive Reduktionsmaßnahmen, insbesondere in emissionsintensiven Handlungsfeldern wie Energie, Fuhrpark, Dienstreisen und Pendleremissionen, sowie passive Dekarbonisierungseffekte aus erwarteten Markt-, Technologie- und Regulierungsentwicklungen. Die zugrunde gelegten Annahmen basieren auf Szenarien, werden im Zeitverlauf überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt.

Auf Basis der aktuell quantifizierten aktiven Maßnahmen und quantifizierten passiven Dekarbonisierungshebel ist die Erreichung der Zwischenziele bis inkl. 2033 voraussichtlich darstellbar. Für den Zeitraum ab 2034 zeigt die aktuelle Modellierung jedoch eine verbleibende Dekarbonisierungslücke gegenüber dem Zielpfad; diese wird als aktueller Planungsstand verstanden und soll durch die fortlaufende Erweiterung des Maßnahmenportfolios sowie die Aktualisierung der Annahmen schrittweise geschlossen werden.

Die Realisierbarkeit des Klimazielpfads hängt von einer klaren Governance, einem regelmäßigen Monitoring sowie transparenten Anpassungs- und Restatement-Prozessen ab. Der Umsetzungsplan bildet hierfür den verbindlichen Rahmen und soll sicherstellen, dass der Weg zur Klimaneutralität der R+V bis 2045 nachvollziehbar operationalisiert, regelmäßig überprüft und im Zeitverlauf weiterentwickelt wird.

2 Regulatorische Anforderungen

Die Anforderungen ergeben sich aus den durch die EmpCo-Richtlinie (EU) 2024/825 veranlassten Änderungen des UWG, die ab dem 27. September 2026 anzuwenden sind. Für Aussagen über künftige Umweltleistungen ist insbesondere sicherzustellen, dass die zugrunde liegenden Verpflichtungen klar, objektiv, öffentlich einsehbar und überprüfbar sind sowie durch einen detaillierten und realistischen Umsetzungsplan unterlegt werden.

Da die in den gesetzlichen Anforderungen verwendeten Begriffe nicht abschließend regulatorisch konkretisiert sind, definiert die R+V diese für die Zwecke des vorliegenden Umsetzungsplans. Die Definition dient dazu, die Anforderungen an die Klimaneutralitätsaussage der R+V im eigenen Geschäftsbetrieb prüfbar zu operationalisieren und mit konkreten Nachweisen innerhalb des Dokuments zu verknüpfen.

2.1 Anforderungen an Umweltaussagen über die künftige Umweltleistung

Mit der Änderung des UWG werden die Anforderungen an Umweltaussagen gegenüber Verbraucherinnen und Verbrauchern verschärft. Maßgeblich für die vorliegende Umweltaussage ist § 5 Abs. 3 Nr. 4 UWG (geänderte Fassung):

„[Eine geschäftliche Handlung ist auch dann irreführend, wenn] mit ihr gegenüber Verbrauchern eine Umweltaussage über die künftige Umweltleistung getroffen wird, ohne klare, objektive, öffentlich einsehbare und überprüfbare Verpflichtungen [...]“
– § 5 Abs. 3 Nr. 4 UWG (geänderte Fassung)

Zur Sicherstellung der Anforderungen an zukunftsgerichtete Umweltaussagen hat sich die R+V an den im UWG genannten Kriterien orientiert. Um eine irreführende Umweltaussage zu vermeiden, ist das Ziel der R+V zur Klimaneutralität im Geschäftsbetrieb demnach klar, objektiv, öffentlich einsehbar und überprüfbar. Die vier Kriterien werden durch die R+V wie folgt konkretisiert:

- **Klar:** Die Umweltaussage ist „klar“, wenn transparent wird, wie weitreichend die Umweltaussage ist und welche Ergebnisunsicherheiten und Annahmen zugrunde liegen, um den Leser nicht in die Irre zu führen. Sie sollte eine messbare Zielgröße, ein festes Basisjahr, einen definierten Scope, dokumentierte Methodik und Annahmen, und nachweisbare Fortschrittsmessung innerhalb des Umsetzungsplans beinhalten. Die R+V definiert den Begriff „Klimaneutralität bis 2045“ durch die (eigene) Reduktion der Emissionen um ca. 56% ausgehend vom Basisjahr 2024 sowie den ausdrücklichen Einbezug der Kompensation von Restemissionen im Zieljahr. Der Anwendungsbereich des Ziels ist konkret festgelegt und beschrieben - auf den eigenen Geschäftsbetrieb und die steuerbaren CO₂-Emissionen in Scope 1 bis 3.14. Die Umweltaussage ist mit einem definierten Zieljahr (2045), einem festen Basisjahr (2024) sowie einem klar abgegrenzten Anwendungsbereich hinterlegt. Ergänzend wird der dazu erstellte Umsetzungsplan regelmäßig durch einen externen Sachverständigen geprüft. Damit ist die Umweltaussage aus Sicht der R+V klar formuliert. (weitere Details in Kapitel 3.1)
- **Objektiv:** Die Aussagen in diesem Umsetzungsplan sind durch Nachweise belegbar. Wenn Annahmen getätigt wurden, werden diese dargelegt. Die R+V gibt die Inhalte in diesem Plan wieder - ohne sich besser, oder schlechter darzustellen. Lücken, sowie erreichte Ergebnisse, werden transparent offengelegt. Ist das Erreichen oder Nichterreichen eines Ziels auf eine geänderte Planungsannahme zurückzuführen, wird dies entsprechend dargestellt.
- **Öffentlich einsehbar:** Die Umweltaussage des Geschäftsbetriebs wird auf der Webseite der R+V veröffentlicht. Dadurch ist sie öffentlich zugänglich und transparent nachvollziehbar.
- **Überprüfbar:** Die Umweltaussage wird überprüfbar, wenn sie anhand der genannten Kriterien, Daten und Nachweise von einem unabhängigen Dritten nachvollzogen werden kann.

2.2 Anforderungen an einen Umsetzungsplan

Über die Anforderungen an Umweltaussagen hinaus stellt § 5 Abs. 3 Nr. 4 UWG (geänderte Fassung) auch konkrete Vorgaben zur Darlegung zukünftiger Umweltleistungen in einem detaillierten und realistischen Umsetzungsplan.

„[Eine geschäftliche Handlung ist auch dann irreführend, wenn] mit ihr gegenüber Verbrauchern eine Umweltaussage über die künftige Umweltleistung getroffen wird, [...] die in einem detaillierten und realistischen Umsetzungsplan festgelegt sind, der

a) messbare und zeitgebundene Ziele sowie weitere relevante Elemente umfasst, die zur Unterstützung seiner Umsetzung erforderlich sind, wie die Zuweisung von Ressourcen, und [...]“

– § 5 Abs. 3 Nr. 4 UWG (geänderte Fassung)

Da keine regulatorische Konkretisierung der Begriffe erfolgt ist, werden sie durch die R+V für die Zwecke des vorliegenden Umsetzungsplans wie folgt ausgelegt:

- **Detailliert:** Der Umsetzungsplan ist an Verbraucher gerichtet. Somit sollte Nachvollziehbarkeit, ohne Informationsüberlastung angestrebt werden. Detailliert bedeutet, dass die wesentlichen Maßnahmen, Annahmen, Abhängigkeiten und Indikatoren zur Zielerreichung verständlich und nachvollziehbar dargestellt werden. Die Informationen sollen „den durchschnittlichen, nicht sachkundigen“ Verbraucher dazu in die Lage versetzen, die Plausibilität der Umweltaussage zu beurteilen, ohne die wesentlichen Inhalte durch übermäßige Detailtiefe zu verschleiern. Dazu zählen Erläuterungen zur Zielsetzung einschließlich Basisjahr, Basiswert, Zieljahr und Anwendungsbereich (betroffene Gesellschaften und Scope-Kategorien) sowie zu den beiden zentralen Minderungshebeln, den aktiven Reduktionsmaßnahmen und den passiven Dekarbonisierungshebeln, die beide auf die Minderung der Emissionen abzielen. Ergänzend werden die zugrunde liegenden Annahmen und Unsicherheiten, der Umgang mit Restemissionen, die Klimapfade und die Governance-Strukturen dargestellt. So wird nachvollziehbar, wie die R+V plant, das Ziel im eigenen Geschäftsbetrieb zu erreichen.
- **Realistisch:** Die R+V kann die im Umsetzungsplan enthaltenen Ziele und Maßnahmen mit den vorhandenen personellen, finanziellen und organisatorischen Ressourcen umsetzen. Grundsätzlich ist der Umsetzungsplan bewusst auf konservative Annahmen gestützt, die durch öffentlich zugängliche Studien untermauert sind. Die passiven Dekarbonisierungshebel wurden nach diesem Prinzip bis 2045 berücksichtigt, da diese auf politischen Entscheidungen und externen Rahmenbedingungen beruhen, die längerfristig geplant sind. Die aktive Maßnahmenplanung erstreckt sich zunächst bis 2030, da darüberhinausgehende Planungen aus heutiger Sicht nicht mit der erforderlichen Belastbarkeit vorgenommen werden können. Fortlaufend werden weitere aktive Maßnahmen erfasst und sukzessive in den Reduktionspfad eingerechnet. Notwendige Anpassungen, sowohl im aktiven als auch im passiven Bereich, werden mithilfe regelmäßiger Überprüfung in den Umsetzungsplan integriert, um die vollständige Realisierung bis 2045 aufzubauen und zu gewährleisten (weitere Details in Kapitel 3 und Kapitel 4).
- **Messbar:** Die Zielerreichung wird anhand definierter Kennzahlen und regelmäßiger Fortschrittmessungen nachvollziehbar gemacht. Die Umweltaussage enthält ein festes Basisjahr (2024), ein definiertes Zieljahr (2045) sowie quantifizierte Emissionswerte und Reduktionsziele. Dadurch kann der Fortschritt auf dem Weg zur Klimaneutralität transparent verfolgt und bewertet werden.
- **Zeitgebunden:** Die Umweltaussage und der zugrunde liegende Umsetzungsplan enthalten klare zeitliche Vorgaben für die Zielerreichung. Mit dem Basisjahr 2024 und dem Zieljahr 2045 ist ein eindeutiger Zeithorizont festgelegt. Zudem werden die wesentlichen Maßnahmen und Fortschritte regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst, um die Zielerreichung bis 2045 sicherzustellen.

Die Erstellung und Darstellung des Umsetzungsplans orientiert sich an allgemeinen Aufstellungsgrundsätzen. Maßgeblich sind dabei die grundlegenden qualitativen Merkmale Relevanz und wahrheitsgetreue Darstellung sowie die Merkmale Vergleichbarkeit, Überprüfbarkeit und Verständlichkeit zu nennen.

3 Umsetzungsplanung

Der vorliegende Umsetzungsplan konkretisiert die Operationalisierung des Klimaneutralitätsziels der R+V im eigenen Geschäftsbetrieb. Dazu werden Zielbild und Geltungsbereich, die zugrunde liegende Emissionsbasis, die zentralen aktiven und passiven Dekarbonisierungshebel sowie der aktuelle Zielerreichungsstand und die Voraussetzungen für die Erreichung des Reduktionspfads dargestellt.

3.1 Klimaneutralitätsziel der R+V im Geschäftsbetrieb

Die R+V verfolgt im Geschäftsbetrieb das strategische Ziel, Klimaneutralität für steuerbare Emissionsquellen der Scopes 1 bis 3.14 bis zum Jahr 2045 zu erreichen. Restemissionen sollen ab 2045 durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Diese Zielsetzung ist eingebettet in die übergeordnete Nachhaltigkeitsstrategie der DZ BANK Gruppe und stellt den zentralen Bezugspunkt für die im vorliegenden Umsetzungsplan enthaltenen Verpflichtungen und Umsetzungsschritte dar.

Ausgehend vom Basisjahr 2024 verfolgt die R+V die folgenden Zwischenziele zur Emissionsreduktion:

- 2030: Reduktion der Emissionen um 9,46 %
- 2035: Reduktion der Emissionen um 23,90 %
- 2040: Reduktion der Emissionen um 47,28 %

Der Klimazielpfad sieht vor, die Emissionen bis zum Jahr 2045 gegenüber dem Basisjahr 2024 um ca. 56 % zu reduzieren. Zusätzlich wird von der R+V ab 2030 bei einer Überschreitung der Zwischenziele für steuerbare Emissionsquellen der Scopes 1 bis 3.14 ein finanzieller Klimabeitrag in Höhe der jeweiligen Überschreitung geleistet. Zudem wird ab 2035 ein finanzieller Klimabeitrag für die Scope-3-Emissionen der Kategorien 3.1 bis 3.14 des inländischen Versicherungsgeschäfts geleistet (weitere Details in Kapitel 3.1.2). Der finanzielle Klimabeitrag wird nicht auf die Emissionsreduktion sowie eine Zielerreichung angerechnet.

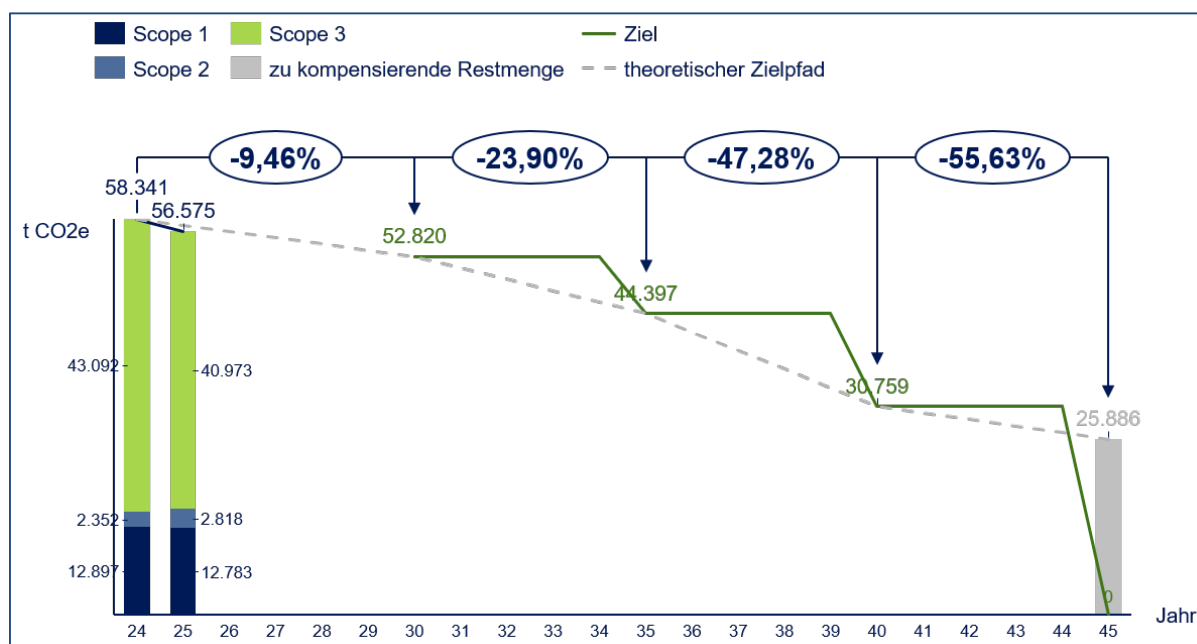


Abbildung 1: Vorgegebener Zielpfad der DZ BANK für den Eigenen Betrieb der R+V bis 2045

Entwicklung des Klimazielpfades durch die DZ BANK Gruppe

Im Geschäftsjahr 2025 legte die DZ BANK Gruppe einen Klimazielpfad zur Dekarbonisierung betrieblicher Emissionen fest. Die R+V übernimmt diesen festgelegten Klimazielpfad zur Dekarbonisierung einschließlich des zugrunde liegenden Zielniveaus.

Die Entwicklung des Klimazielpfades für die Gruppenunternehmen, einschließlich der R+V, erfolgte durch das KompetenzCenter Umwelt (KCU) der DZ BANK Gruppe im Rahmen der Erarbeitung der Klimastrategie Betriebsökologie. Dieses aktualisierte Rahmenwerk definiert die Dekarbonisierung des Geschäftsbetriebs durch verbindliche Zwischenziele und Maßnahmen sowie das übergeordnete Ziel der Klimaneutralität für steuerbare Emissionen durch den Ausgleich von Restemissionen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ab dem Jahr 2045.

Der Klimazielpfad wurde im Bottom-up-Ansatz in Zusammenarbeit mit den Gruppenunternehmen aus dem KCU und den Expertenmeinungen der Betriebsökologen aufgesetzt. Dabei erfolgte die Orientierung primär an geschäftsspezifischen Gegebenheiten. Die Herleitung des Klimazielpfades erfolgte nicht auf Basis eines wissenschaftsbasierten 1,5-Grad-Pfades. Während die Zwischenziele für 2030, 2035 und 2040 geringere Reduktionsraten als der sektorübergreifende SBTi-Emissionspfad¹ aufweisen, konvergiert der Klimazielpfad der DZ BANK Gruppe unter Inanspruchnahme von Kompensationsmaßnahmen bis 2045 gegen den wissenschaftlichen Referenzpfad.

Neben aktiven Maßnahmen zur Emissionsreduktion (aktive Hebel) werden im Klimazielpfad auch passive Dekarbonisierungshebel berücksichtigt. Hierunter fallen politische und marktspezifische Entwicklungen, die den zukünftigen Klimazielpfad beeinflussen. Die passiven Dekarbonisierungshebel für Strom, Fernwärme, E-Mobilität bei Pendleremissionen und Abfall basieren auf der Publikation „*Technischer Anhang der Treibhausgas-Projektionen 2024 für Deutschland (Projektionsbericht 2024)*“ des Umweltbundesamts. Diese Veröffentlichung prognostiziert Emissionen auf Bundesebene anhand von Modellen und Annahmen. Sie unterscheidet zwischen dem Mit-Maßnahmen Szenario (MMS), das bereits beschlossene Klimaschutzmaßnahmen berücksichtigt, und dem Mit-weiteren Maßnahmen-Szenario (MWMS), das zusätzliche geplante Maßnahmen einschließt. Aus diesen Szenarien lassen sich Emissionsfaktoren ableiten. Für den Klimazielpfad der DZ BANK Gruppe wurden ausschließlich Emissionsfaktoren aus dem MMS-Szenario genutzt, da dieses für 2045 konservative und realistischere Werte liefert. Bei der Fuhrparkplanung wurde zudem das politische Szenario zugrunde gelegt, welches ab 2035 den Verkauf ausschließlich elektrischer Pkw-Neuwagen vorsieht. Unter Einbeziehung der geplanten Mitarbeiterentwicklung wurde zudem eine Wachstumsrate bis zum Jahr 2030 angenommen.

Im Rahmen der Entwicklung des Klimazielpfades wurden insgesamt 3 Szenarien evaluiert:

- **Szenario 1 (konservativ):** Dieses Szenario berücksichtigt ausschließlich aktive Maßnahmen zur Emissionsreduktion.
- **Szenario 2 (neutral-konservativ):** Neben den aktiven Maßnahmen werden hier zusätzlich passive Dekarbonisierungshebel wie oben beschrieben integriert. Dieses Szenario ist als Basisszenario für die DZ BANK Gruppe definiert und wird strategisch weiterverfolgt.
- **Szenario 3 (optimistisch):** Dieses Szenario basiert auf sehr positiven Annahmen hinsichtlich der Emissionsentwicklung, resultierend aus einem optimistischen Ansatz bei den passiven Dekarbonisierungshebeln. Es wurde zu Vergleichszwecken berechnet.

Auf Basis des Szenarios 2 wurden die Zwischenziele für die Jahre 2030, 2035 und 2040 abgeleitet.

¹ „Pathways to Net-zero - SBTi Technical Summary“ (Version 1.0, Oktober 2021)

3.1.1 Abgrenzung des Klimaziels

3.1.1.1 Basisjahr

Das Jahr 2024 fungiert als neue Ausgangsbasis für das Klimaneutralitätsziel der Betriebsökologie, da in diesem Geschäftsjahr erstmals ein Nachhaltigkeitsbericht gemäß ESRS erstellt wurde. Dieses Jahr wurde als Basisjahr gewählt, auch da im Vergleich zu vorangegangenen Datenerhebungen sowohl der Konsolidierungskreis als auch der Umfang der erfassten Emissionen erweitert wurde.

Bereits realisierte Anstrengungen der R+V vor dem Jahr 2024 werden im Klimazielpfad nicht mehr als aktive Reduktionsmaßnahmen berücksichtigt (bspw. Umstellung auf Grünstrom), diese spiegeln sich lediglich im zugrundeliegenden Basiswert wider.

3.1.1.2 Einbezogene Gesellschaften

Der Geltungsbereich des Klimaneutralitätsziels und der Zwischenziele Geschäftsbetrieb umfasst die folgenden Gesellschaften: R+V Versicherung AG, R+V Allgemeine Versicherung AG, KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG, KRAVAG-ALLGEMEINE Versicherungs-AG, R+V Lebensversicherung AG, R+V Krankenversicherung AG, R+V Pensionskasse AG, R+V Pensionsfonds AG, CHEMIE Pensionsfonds AG, Condor Lebensversicherungs-AG, Assimoco S.p.A., Assimoco Vita S.p.A., BCC Assicurazioni S.p.A., GWG Gesellschaft für Wohnungs- und Gewerbebau Baden-Württemberg AG, INFINDO Development GmbH, MIRADOR Development GmbH, RVL Grundstücks GmbH & Co. KG, WBS Wohnwirtschaftliche Baubetreuungs- und Servicegesellschaft mbH, carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH, Sprint Sanierung GmbH, R+V Service Center GmbH, R+V KOMPOSIT Holding GmbH, R+V Personen Holding GmbH, R+V Service Holding GmbH.

Die einbezogenen Gesellschaften unterscheiden sich nicht vom CSRD-Berichtskreis (inklusive finanzieller Konsolidierungskreis) und umfassen alle Gesellschaften, welche bei der Zielsetzung involviert sind.

3.1.1.3 Relevante Emissionsquellen (steuerbare Emissionen)

Das Klimaziel der R+V bezieht sich auf die Emissionen des eigenen Geschäftsbetriebs und umfasst die Scope-Kategorien 1, 2 und 3.1. bis 3.14. Für den Aufsatz des Klimazielpfads wurde die Entscheidung getroffen, nur Emissionsquellen in den Klimazielpfad aufzunehmen, bei denen eine Adressierbarkeit der Emissionen gegeben ist und welche eng mit der Geschäftstätigkeit der R+V zusammenhängen. Die Emissionen aus Scope 3.15 (Investitionen) sind nicht dem eigenen Geschäftsbetrieb, sondern der Kapitalanlage zuzuordnen und werden daher nachfolgend nicht betrachtet.

Gemäß DZ BANK Vorgabe sind unter Adressierbarkeit der Emissionen jene Emissionsquellen zu verstehen, bei welchen eine operative Kontrolle über die Emissionen bzw. eine Beeinflussbarkeit der Emissionen durch aktive Dekarbonisierungshebel gegeben ist. Aus diesem Grund werden beispielsweise die Kundenabfälle der Sprint GmbH nicht berücksichtigt.

Entsprechend bezieht sich das Klimaneutralitätsziel 2045 der R+V nur auf steuerbare Emissionen. [Tabelle 1](#) zeigt einen Überblick über die einbezogenen Emissionsquellen, [Tabelle 2](#) explizite Ausschlüsse.

Im Zielpfad enthaltene Emissionsquellen (steuerbare Emissionen)

Scope	Emissionsquellen
Scope 1	Fuhrpark, Erdgas, Heizöl, Notstrom, Kälte- und Löschmittelverluste
Scope 2 (marktbasiert)	Strom und Fernwärme
Scope 3	
Scope 3.1	Papierverbrauch, Wasser, Veranstaltungen und Kundenanlässe, Kälte- und Löschmittelverluste
Scope 3.3	Treibhausgasemissionen aus energie- und brennstoffbezogenen Aktivitäten
Scope 3.5	Abfälle
Scope 3.6	Geschäftsreisen
Scope 3.7	Pendler und Homeoffice

Tabelle 1: Steuerbare Emissionen

Im Zielpfad ausgeschlossene Emissionsquellen (nicht steuerbare Emissionen)

Scope	Emissionsquellen
Scope 1	—*
Scope 2 (marktbasiert)	—*
Scope 3	
Scope 3.1	Umbauten und Neubauten, IT-Unterhalt/ EDV Dienstleister/IT-Ausrüstung/Software-Lizenzen, Büromaterial, -ausstattung, -möbel, vermietete Flächen, Stromverbrauch externer Dienstleister / Cloud Computing und externe Rechenzentren
Scope 3.2	Treibhausgasemissionen aus Kapitalgütern
Scope 3.5	Kundenabfälle der Sprint GmbH
Scope 3.13	—*

*Fremdgenutzte Immobilien sind Teil der Kapitalanlage

Tabelle 2: Nicht steuerbare Emissionen

Dadurch ergibt sich eine Differenz der insgesamt anfallenden Emissionen der R+V im eigenen Geschäftsbetrieb und der in die Verzielung einbezogenen Emissionen (siehe Details Kapitel 3.2.1)

3.1.2 Verständnis von Klimaneutralität und Umgang mit Restemissionen

Für die Klimastrategie der DZ BANK Gruppe gilt der Grundsatz, dass die Vermeidung und Reduzierung von Emissionen oberste Priorität haben, um die Zwischenziele und das Klimaneutralitätsziel der steuerbaren Emissionsquellen bis zum Jahr 2045 unter Inanspruchnahme von geeigneten Kompensationsmaßnahmen für Restemissionen zu erreichen.

Der Klimazielpfad der R+V sieht vor, die steuerbaren Emissionen bis 2045 gegenüber dem Basisjahr 2024 um ca. 56 % zu reduzieren und Restemissionen zur Zielerreichung der Klimaneutralität durch CO₂-Zertifikate zu kompensieren.

3.1.3 Finanzieller Klimabeitrag

Sollten die definierten Zwischenzielwerte nicht erreicht werden, verpflichtet sich die DZ BANK Gruppe einen finanziellen Klimabeitrag (Contribution Claim) in Höhe der Differenz zwischen dem angestrebten Zwischenziel bzw. Zielwert und den tatsächlichen Treibhausgasemissionen zu leisten. Dieser Beitrag

dient der Unterstützung von Klimaschutzmaßnahmen außerhalb der eigenen Wertschöpfungskette und stellt eine Ergänzung zu den internen Emissionsreduktionsanstrengungen dar, ohne diese zu ersetzen

Die R+V leistet in diesem Zusammenhang ab 2030 (31.12.) bei Überschreitung der Zwischenziele für steuerbare Emissionsquellen der Scopes 1 bis 3.14 einen finanziellen Klimabeitrag in Höhe der jeweiligen Überschreitung.²

Darüber hinaus leistet die R+V ab 2035 (31.12.) einen finanziellen Klimabeitrag für die Scope-3-Emissionen der Kategorien 3.1 bis 3.14 des inländischen Versicherungsgeschäfts.³

Der von der R+V geleistete finanzielle Klimabeitrag ersetzt keine Emissionsreduktionen, sondern hat insbesondere Steuerungscharakter und unterstützt die konsequente Verfolgung der Reduktionsziele. Vorrang haben stets die Vermeidung und Reduktion von Emissionen.

Zur finalen Zielerreichung müssen ab 2045 geeignete CO₂-Zertifikate zur vollständigen Kompensation von Restemissionen erworben und stillgelegt werden.

Unabhängig von der beschriebenen konzernweiten Contribution-Claim-Regelung hat die R+V bereits für das Geschäftsjahr 2025 einen finanziellen Klimabeitrag für Scope-1- und Scope-2-Emissionen des inländischen Versicherungsgeschäfts (6.987 t CO₂e) geleistet. Im Februar 2026 wurden hierfür CO₂-Zertifikate erworben und stillgelegt. Die Zertifikate werden nicht auf das Emissionsinventar oder die Zielerreichung angerechnet. Der bereits geleistete finanzielle Klimabeitrag wird jedoch als Vorleistung betrachtet und kann als Puffer für künftige Verpflichtungen aus der Contribution-Claim-Regelung angerechnet werden.³ Beginnend mit 2025 handelt es sich bei dem finanziellen Klimabeitrag um eine Leistung, welche jedes Jahr bis einschließlich 2044 zu erbringen ist.

3.2 Berechnungsgrundlage des Klimazielpfads

Die Erhebung und Messung der Treibhausgasemissionen der R+V orientiert sich an dem Greenhouse Gas Protocol (GHG-Protokoll).

3.2.1 Ermittlung des Basiswerts und Abgrenzung zur THG-Bilanz

Die Herleitung des Basiswerts des Klimazielpfads der R+V für das Basisjahr 2024 basiert auf den Emissionen der einbezogenen Gesellschaften sowie der Beschränkung des Ziels auf die steuerbaren Emissionsquellen (weitere Details in Kapitel 3.1.1.2 und 3.1.1.3).

² Geltungsbereich für den finanziellen Klimabeitrag ab 2030: R+V Versicherung AG, R+V Allgemeine Versicherung AG, KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG, KRAVAG-ALLGEMEINE Versicherungs-AG, R+V Lebensversicherung AG, R+V Krankenversicherung AG, R+V Pensionskasse AG, R+V Pensionsfonds AG, CHEMIE Pensionsfonds AG, Condor Lebensversicherungs-AG, Assimoco S.p.A., Assimoco Vita S.p.A., BCC Assicurazioni S.p.A., GWG Gesellschaft für Wohnungs- und Gewerbebau Baden-Württemberg AG, INFINDO Development GmbH, MIRADOR Development GmbH, RVL Grundstücks GmbH & Co. KG, WBS Wohnwirtschaftliche Baubetreuungs- und Servicegesellschaft mbH, carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH, Sprint Sanierung GmbH, R+V Service Center GmbH, R+V KOMPOSIT Holding GmbH, R+V Personen Holding GmbH, R+V Service Holding GmbH

³ Geltungsbereich für den finanziellen Klimabeitrag ab 2025 und den finanziellen Klimabeitrag ab 2035: R+V Versicherung AG, R+V Allgemeine Versicherung AG, KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG, KRAVAG-ALLGEMEINE Versicherungs-AG, R+V Lebensversicherung AG, R+V Krankenversicherung AG, R+V Pensionskasse AG, R+V Pensionsfonds AG, CHEMIE Pensionsfonds AG, Condor Lebensversicherungs-AG, INFINDO Development GmbH, MIRADOR Development GmbH, RVL Grundstücks GmbH & Co. KG, R+V Service Center GmbH, R+V KOMPOSIT Holding GmbH, R+V Personen Holding GmbH, R+V Service Holding GmbH

Das insgesamt ausgewiesene Treibhausgasinventar der R+V (u.a. im Rahmen der ESRS-Berichterstattung) wird daher nicht vollständig im betrieblichen Klimazielpfad berücksichtigt. Von den im Basisjahr 2024 ausgewiesenen betrieblichen Gesamtemissionen in Höhe von 82.579,3 t CO₂e werden Emissionen in Höhe von 58.340,8 t CO₂e in den Klimapfad einbezogen. Dies entspricht 70,65 % der im Basisjahr ausgewiesenen betrieblichen Emissionen. Die nicht berücksichtigten Emissionen entfallen demnach auf Emissionsquellen, die von der R+V als nicht durch eigene Maßnahmen beeinflussbar und damit als nicht steuerbar eingestuft wurden.

Die folgende Tabelle weist die absoluten THG-Emissionen der Scope 1, Scope 2 und Scope 3 (exklusive 3.15) sowie Gesamtemissionen (vgl. ESRS-Berichterstattung) im Vergleich zu den einbezogenen Emissionen des Klimazielpfades im Basisjahr 2024.

Scope	Basiswert 2024 Klimazielpfad (in t CO ₂ e)	THG-Gesamt 2024 (in t CO ₂ e)
Scope 1	12.897,4	12.895,8
Scope 2 (marktbasiert)	2.351,6	2.351,7
Scope 3 (3.1-3.14)	43.091,8	67.331,8
Gesamt	58.340,8	82.579,3

Tabelle 3: THG-Bilanz Klimapfad sowie Entwicklung (ausschließlich steuerbare Emissionen berücksichtigt)

3.2.2 Methodische Grundlagen

3.2.2.1 Scope 1 und Scope 2 Emissionen

Für die Berechnung der Scope 1 und 2 Emissionen im Geschäftsbetrieb verwendet die R+V Verbrauchsdaten zu Strom, Wärme und fossilen Brennstoffen sowie den Verlust an Kälte- und Löschmitteln. Die Treibhausgas-Gesamtemissionen werden für den definierten Anwendungsbereich (weitere Details in Kapitel 3.1.1.2) erfasst.

Im Allgemeinen werden Treibhausgasemissionen berechnet, indem Bezugsgrößen, wie Verbrauchswerte, mit den entsprechenden Emissionsfaktoren multipliziert werden. Die R+V nutzt hierfür das VfU-Kennzahlentool 2024, Version 1.4 (basierend auf der Umweltdatenbank ecoinvent). Um für die einzelnen Kategorien Gesamtjahreszahlen zu ermitteln, werden zunächst verfügbare Daten mit Stichtag 30. September oder früher im Geschäftsjahr erhoben, aus Vorjahren übernommen beziehungsweise von Experten geschätzt und anhand einer von der DZ BANK entwickelten Vorgabe auf den 31. Dezember linear beziehungsweise nach vorgegebenen Hochrechnungsfaktoren (für jahreszeitenabhängige Emissionsquellen wie zum Beispiel Strom) hochgerechnet.

Scope 1 Emissionen umfassen Verbrauchswerte des Fuhrparks, durch Heizöl und Diesel betriebenen Notstrom, Erdgas- und Heizölverbrauch in den eigengenutzten R+V-Gebäuden und Kältemittelverluste. Scope 1 Emissionsfaktoren sind allgemein festgelegt und im VfU-Kennzahlentool hinterlegt.

Für die Ermittlung der Scope 2 Emissionen verwendet die R+V Stromverbrauchsdaten sowie Verbrauchsdaten zur Fernwärme. Der Klimazielpfadberechnung liegt der marktbasierte Scope 2 Ansatz zugrunde, anstatt der standortbasierten Berechnungsmethodik. Hierbei werden alle bekannten und nachweisbaren Emissionsfaktoren genutzt, die von Strom- und Fernwärmelieferanten spezifiziert oder durch Bedarfs- und Verbrauchsnachweise ermittelt werden konnten.

3.2.2.2 Signifikante Scope 3-Kategorien im Geschäftsbetrieb

Die bilanzierten Scope 3 Emissionen werden in der Regel durch Multiplikation der relevanten Aktivitätsdaten mit Emissionsfaktoren des VfU-Kennzahlentools berechnet, die auf der Umweltdatenbank ecoinvent basieren. Nachfolgend werden die Berechnungsgrundlagen zu den signifikanten Kategorien und ihre Sonderfälle bezüglich Verwendung anderer Emissionsfaktoren

beschrieben. Analog der Ermittlung der Scope 1 und Scope 2 Emissionen werden die Hochrechnungsverfahren der DZ BANK für die signifikanten Scope 3 Kategorien angewandt. Dabei wird ein gestuftes Verfahren herangezogen, das sich auf die Verfügbarkeit von Daten bezieht:

- (i) Primärdaten zum 31. Dezember
- (ii) Primärdaten zum 30. September,
- (iii) Primärdaten aus dem Geschäftsjahr vor dem 30. September,
- (iv) Primärdaten zum 30. Juni,
- (v) Vorjahresdaten und
- (vi) Schätzdaten.

Für die Scope Kategorie 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen werden der Papierverbrauch (einschließlich Drucksachen, Kopierpapier und Hygienepapier), Wasser, Veranstaltungen und Kundenanlässe, Kälte- und Löschmittelverluste berücksichtigt. Die Emissionen werden mithilfe von Emissionsfaktoren des VfU-Kennzahlentools berechnet.

Die Scope Kategorie 3.3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie umfasst die Lebenszyklusemissionen der Energiequellen, die unter Scope 1 und 2 nicht berücksichtigt wurden. Die Emissionsberechnung erfolgt auf Grundlage derselben Verbrauchsdaten wie bei Scope 1 und 2, ergänzt um entsprechende Emissionsfaktoren gemäß dem VfU-Tool.

Die Daten zum Abfallaufkommen (Scope Kategorie 3.5) der R+V entstammen Primär- und Sekundärquellen, die aus der Auswertung zentraler Entsorger und Angaben der Standortbeauftragten stammen und jährlich erhoben werden. Je nach Typ (Abfall zur Verbrennung, Abfälle zur Verwertung/Recycling, Sonderabfälle) werden entsprechende, im VfU-Kennzahlentool hinterlegte Emissionsfaktoren angewandt.

Die Emissionen zu Geschäftsreisen (Scope Kategorie 3.6) basieren auf Daten zu Flug-, Bahn- und Pkw-Reisen. Die Daten für Flugreisen werden aus AirPlus-Auswertungen bezogen, die Gesamtflugkilometer und Ticketanzahlen für innerdeutsche, kontinentale und interkontinentale Kategorien erfassen. Das VfU-Kennzahlentool differenziert zwischen Emissionsfaktoren für Kurz- und Langstreckenflüge, wodurch eine Zuordnung der Flugkategorien nach Strecke erforderlich wird. Innerdeutsche Flüge werden Kurzstrecken-Emissionsfaktoren zugeordnet, während kontinentale und interkontinentale Flüge entsprechend Langstrecken-Emissionsfaktoren zugeordnet werden. Bezugswerte für Bahnreisen beruhen auf Auswertungen der Deutschen Bahn und werden jährlich erhoben. Die Anzahl gefahrener Kilometer im Zusammenhang mit Geschäftsreisen mit dem Pkw sind Primärdaten, welche aus der Auswertung des Dienstreiseportals der R+V und vom Dienstleister Enterprise stammen.

Die Pendleremissionen (Scope Kategorie 3.7) basieren auf Sekundärdaten, die sich aus den standortspezifischen Modal Splits der Pendlerumfrage und weiteren Faktoren wie der Anwesenheitsquote ergeben. Auf Grundlage der ebenfalls erhobenen Homeofficequote in der Pendlerumfrage werden die Homeoffice-Emissionen mithilfe des VfU Faktors für den bundesweiten Strommix berechnet. Es bestehen Messunsicherheiten bei der Erhebung der Pendler- und Homeoffice-Daten, da individuelle Verbrauchsdaten für einzelne Mitarbeitende nicht erhoben werden können.

3.3 Maßnahmen zur Emissionsreduktion

Zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des Geschäftsbetriebs und zur Erreichung des Klimazielpfads hat die R+V zwei zentrale Dekarbonisierungshebel identifiziert:

1) **Aktive Dekarbonisierungshebel**

Dezentrale Maßnahmen der einbezogenen R+V Gesellschaften zur aktiven Emissionsreduktion und -vermeidung in den Bereichen Energie- und Wärmenutzung, Dienstreisen, Fuhrpark, Pendler sowie Flächenoptimierung.

2) **Passive Dekarbonisierungshebel**

Annahmen zu Emissionsreduktionen infolge der fortschreitenden Dekarbonisierung sowie einer steigenden Emissionseffizienz der deutschen Wirtschaft und Gesellschaft bis 2045. Für ausländische Gesellschaften werden länderspezifische Annahmen berücksichtigt (z.B. für die Assimoco in Italien).

Die zugrunde gelegten Dekarbonisierungshebel sowie die hierdurch erwarteten Emissionsminderungen werden in den nachfolgenden Unterkapiteln erläutert (weitere Details in Kapitel 3.3.1 und 3.3.2).

Darüber hinaus geht die R+V davon aus, dass zur Erreichung des langfristigen Emissionsreduktionsziels weitere passive Dekarbonisierungshebel angesetzt werden können und weitere aktive Dekarbonisierungsmaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden müssen (weitere Details in Kapitel 3.3.3).

3.3.1 **Aktive Reduktionsmaßnahmen inklusive Ressourcenplanung**

Die R+V plant, ihre Emissionsreduktionsziele vorrangig durch Maßnahmen bis 2030 in emissionsintensiven Handlungsfeldern (Energie und Mobilität) zu erreichen. Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen umfassen die derzeit beschlossenen sowie bereits in Umsetzung befindlichen aktiven Maßnahmen der einbezogenen Gesellschaften.

Darüber hinaus wird es jedoch notwendig sein, weitere aktive Maßnahmen für den Zeitraum bis 2045 zu entwickeln, um eine Zielerreichung zu gewährleisten.

3.3.1.1 *Energie*

Bau zweier Datacenter

Die R+V investiert in den Ausbau ihrer digitalen Infrastruktur und ersetzt bestehende Rechenzentren durch zwei neue Datacenter, die gezielt auf hohe Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien ausgerichtet sind. Im Rahmen des Projekts werden moderne, energieeffiziente Servertechnologien sowie innovative Kühlsysteme eingesetzt, um den Strombedarf des Rechenzentrumsbetriebs nachhaltig zu reduzieren. Darüber hinaus wird der Betrieb der Datacenter mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen sichergestellt. Mit der Errichtung der neuen Datacenter verfolgt die R+V einen aktiven Hebel zur Senkung der betrieblichen Treibhausgasemissionen und schafft die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen langfristig energieeffizienteren IT-Betrieb. Nach vollständiger Inbetriebnahme werden jährliche Stromeinsparungen von rund 2,5 Mio. kWh erwartet. Das Projekt wurde im Jahr 2021 gestartet und soll bis Ende 2026 abgeschlossen werden. Damit leistet die Maßnahme einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Energieverbrauchs und unterstützt die Erreichung der definierten Klimaziele.

Abmietung von Gebäudeflächen

Die R+V reduziert gezielt z.B. die am Standort Hannover genutzten Gebäudeflächen und passt ihre Flächennutzung durch einen Umzug in kleinere, moderne Büroflächen aktiv an die veränderten Anforderungen des Geschäftsbetriebs an. Im Zuge der Maßnahme werden nicht mehr benötigte Flächen abgemietet und die Nutzung auf die verbleibenden Standorte konzentriert. Dadurch wird der Flächenbedarf nachhaltig gesenkt und die vorhandene Infrastruktur effizienter genutzt. Mit der Reduzierung der Gebäudeflächen adressiert die R+V einen direkten Hebel zur Verringerung des

Energieverbrauchs im Gebäudebetrieb. Die Abmietung von Flächen führt zu einem geringeren Bedarf an Strom, Wärme und weiteren gebäudebezogenen Ressourcen und reduziert damit die verursachten Treibhausgasemissionen. Die Maßnahme trägt zur Steigerung der Flächeneffizienz bei und unterstützt die Erreichung des angestrebten Klimazielpfads durch eine langfristige Verringerung der gebäudebezogenen Emissionen.

Umzug an energieeffizientere Standorte

Die GWG optimiert ihre Standortstruktur durch die Verlagerung von Büroflächen an den Standorten Hamburg und München. Mit dem Umzug in modernere Gebäude werden die Voraussetzungen geschaffen, den Energieverbrauch im laufenden Betrieb zu reduzieren und die gebäudebezogenen Emissionen langfristig zu senken. Dabei profitieren die neuen Standorte von einer effizienteren Gebäudetechnik sowie einer emissionsärmeren Energieversorgung.

Umstellung und Reduktion des Energiebezugs

Die R+V setzt gezielt Maßnahmen zur Reduktion energiebezogener Emissionen um und entwickelt ihre Energieversorgung schrittweise in Richtung emissionsärmerer Energieträger weiter. Ein wesentlicher Baustein ist die Umbilanzierung des für die Ladeinfrastruktur eingesetzten Stroms auf Ökostrom. Die R+V verwendet hierbei aktuell bereits Ökostrom, muss diesen für die Anrechnung jedoch noch final zertifizieren lassen. Durch die Berücksichtigung erneuerbarer Stromquellen können die mit dem Betrieb von Elektrofahrzeugen verbundenen Emissionen reduziert und die positiven Klimawirkungen der elektrifizierten Mobilität konsequent unterstützt werden.

Assimoco hat den Strombezug bereits auf Ökostrom umgestellt. Hierdurch werden die energiebezogenen Emissionen aus dem Stromverbrauch reduziert.

Ergänzend treibt die GWG die Umstellung der Wärmeversorgung einzelner Standorte voran. Insbesondere am Standort Stuttgart wird der Anteil der Beheizung über Erdgas deutlich reduziert und durch Fernwärme ersetzt. Durch den Wechsel auf einen emissionsärmeren Energieträger werden die wärmebezogenen Treibhausgasemissionen des Gebäudebetriebs nachhaltig gesenkt. Die Maßnahmen leisten damit einen direkten Beitrag zur Verringerung der Emissionen aus Energie- und Wärmeverbrauch und unterstützen die Erreichung des angestrebten Klimazielpfads.

Darüber hinaus strebt die R+V Luxemburg eine Reduktion der energiebezogenen Emissionen um 1% aus Strom- und Wärmeverbrauch an. Hierdurch sollen die energetischen Treibhausgasemissionen weiter verringert und ein zusätzlicher Beitrag zur Erreichung des angestrebten Klimazielpfads geleistet werden.

3.3.1.2 Mobilität

Elektrifizierung des Fuhrparks

Die kurzfristige Elektrifizierung des Fuhrparks ist ein wesentlicher Bestandteil der aktiven Reduktionsmaßnahmen der R+V. Neben der R+V setzen auch careexpert, Sprint und die GWG die schrittweise Umstellung ihrer Fahrzeugflotten auf Elektrofahrzeuge um. Durch die fortlaufende Erneuerung der Flotten wird der Anteil emissionsarmer Antriebe kontinuierlich erhöht und der Ausstieg aus konventionellen Antriebstechnologien vorangetrieben. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten wird in den einbezogenen Gesellschaften kurz-/ mittelfristig umgesetzt. Die vollständige Umstellung auf Elektrofahrzeuge erfolgt dabei abhängig von den jeweiligen betrieblichen Anforderungen und Erneuerungszyklen zu unterschiedlichen Zeitpunkten, soll jedoch spätestens bis zum Jahr 2035 abgeschlossen sein. Mit der konsequenten Weiterentwicklung der Fahrzeugflotten adressiert die R+V einen zentralen Hebel zur Reduktion der mobilitätsbedingten Treibhausgasemissionen. Die Maßnahme leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des angestrebten Klimazielpfads.

Dienstreisen

Carexpert reduziert dienstreisebedingte Emissionen durch den gezielten Ausbau digitaler Besichtigungs- und Begutachtungsprozesse. Hierfür werden Videobesichtigungen verstärkt eingesetzt, um Vor-Ort-Termine in geeigneten Fällen zu ersetzen und Fahrtstrecken zu vermeiden. Mit der kontinuierlichen Weiterentwicklung digitaler Besichtigungsverfahren adressiert carexpert einen direkten Hebel zur Verringerung der Emissionen aus Dienstreisen. Die Reduktion von Fahrkilometern führt zu einer nachhaltigen Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen. Die Maßnahme unterstützt damit die schrittweise Dekarbonisierung der betrieblichen Mobilität und leistet einen Beitrag zur Erreichung des angestrebten Klimazielpfads.

Pendeln

Die R+V setzt auch bei den pendelbedingten Emissionen gezielte Maßnahmen zur Emissionsreduktion um. So verfolgt die R+V Luxemburg das Ziel, die durch das Pendelverhalten der Mitarbeitenden verursachten Emissionen zu senken, und hat eine Reduktion der Pendleremissionen um 5 % als konkrete Zielvorgabe definiert. Durch die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Förderung emissionsärmerer Mobilitätsformen sollen die arbeitswegbezogenen Treibhausgasemissionen schrittweise reduziert werden. Ergänzend setzt die R+V Österreich auf eine gezielte Verlagerung der Pendelmobilität vom Pkw auf das Fahrrad. Im Rahmen der definierten Maßnahme soll der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Arbeitswege erhöht werden, wodurch ein Teil, der bislang mit dem Auto zurückgelegten Pendelstrecken ersetzt wird. Die angestrebte Verlagerung von 2 % der Pkw-Fahrten auf den Fahrradverkehr reduziert die pendelbedingten Treibhausgasemissionen unmittelbar und unterstützt die Erreichung des angestrebten Klimazielpfads.

Gesellschaft	Maßnahme	Dekarbonisierungs- hebel	Geplante CO2e- Minderung in t	Zeithorizont
R+V	Bau zweier Datacenter	Energieeffizienz, Einsatz erneuerbarer Energien	25	bis voraussichtlich 2026
	Elektrifizierung Fuhrpark	Elektrifizierung	2.640	bis voraussichtlich 2027
	Abmietung von Gebäuden (Hannover)		61,18	Abgeschlossen (2025)
	Umbilanzierung Öko- Ladestrom		247,27	Bis 2030
LUX	- 5% Pendleremissionen		13,41	Bis 2030
	-1 % energetische Emissionen (Strom und Wärme)		0,65	Bis 2030
AUT	Pendler: Umstellung von Auto auf Fahrrad 2 %		0,63	Abgeschlossen (2025)
carexpert	Ausbau von Videobesichtigungen (Dienstreisen)		68	von den Jahren 2025 bis voraussichtlich 2030
	Elektrifizierung Fuhrpark	Elektrifizierung	724,15	Bis 2030
Sprint	Elektrifizierung Fuhrpark	Elektrifizierung	2.410,9	Bis 2035
GWG	Elektrifizierung Fuhrpark	Elektrifizierung	147,4	Bis 2030
	Umzug an energieeffizientere Standorte in München und Hamburg		75,82	Bis 2030

Tabelle 4: Aktive Maßnahmen der R+V nach Gesellschaft

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass auf Grundlage der bereits vorliegenden Emissionsdaten für 2025 gegenüber dem Basisjahr 2024 bereits eine Emissionsminderung von 1.766,3 t CO2e festgestellt werden konnte.

Die Maßnahmen und die Zuweisung finanzieller Mittel erfolgen im laufenden Geschäftsbetrieb oder wurden im Falle des Baus der zwei Datacenter bereits getätigt.

3.3.2 Passive Dekarbonisierungshebel

Zusätzlich zu den aktiven Maßnahmen berücksichtigt die R+V passive Dekarbonisierungshebel für die Modellierung des Reduktionspfades.

Die passiven Dekarbonisierungshebel wurden von der DZ BANK vorgegeben und basieren primär auf der Publikation „Technischer Anhang der Treibhausgas-Projektionen 2024 für Deutschland (Projektionsbericht 2024)“ des Umweltbundesamtes. Diese Veröffentlichung projiziert Emissionen auf Bundesebene für die kommenden Jahre. Dem Bericht liegen Modelle zugrunde, die ausgehend vom Beginn des Modellierungszeitpunkts Bedingungen und Annahmen zur Emissionsentwicklung in Deutschland formulieren. Kurzfristige Ereignisse, wie beispielsweise Energiekrisen, können hierbei jedoch nicht berücksichtigt werden.

Passive Dekarbonisierungshebel	Kategorie	Erwartete Reduktion in t CO ₂ e bis 2045
Verbesserung Stromfaktor	Strom	966
Verbesserung des Fernwärmefaktors	Wärme	639
Pendleremissionen - Annahme Reduktion 78,37% der Verbrenner und Umstellung auf E-Mobilität für die Anreise bis 2045	Arbeitswege	6.399
Reduktion der Abfallemissionen um 30,6%	Abfall	189
GESAMT		8.193

Tabelle 5: Passive Einsparungen bis 2045 je Indikator

3.3.2.1 Energie

Aus dem Projektionsbericht des Umweltbundesamts geht hervor, dass für die Emissionsfaktoren für Strom und Fernwärme eine Reduktion erwartet wird. Tabelle 6 gibt einen Überblick über die erwarteten Entwicklungen.

Indikator	Einheit	2024	2025	2030	2035	2040	2045	Erwartete Reduktion bis 2045
Emissionsfaktor der Stromerzeugung (MMS) /MWh	kg CO ₂ e	362,1	327,7	102,7	49,4	27,2	24,7	-93%
Emissionsfaktor Fernwärme (MMS) /MWh	kg CO ₂ e	202,3	194,5	151,0	106,1	70,9	72,0	-64%

Tabelle 6: Entwicklung der Indikatoren für Stromerzeugung und Fernwärme 2024-2045⁴

Die Entwicklung des Emissionsfaktors für Strom wird dabei auf den Anteil des Stromverbrauchs der R+V Gebäude bezogen, der noch nicht auf Ökostrom umgestellt ist. Assimoco hat im Jahr 2025 bereits auf Ökostrom umgestellt, weshalb der Dekarbonisierungshebel für diese Gesellschaft nicht angewandt wird. In Bezug auf die Entwicklung der Emissionen im Homeoffice wurde die gleiche Annahme getroffen.

⁴ Die Abbildung ist eine Nachstellung der Tabelle des UBA-Berichts „Technischer Anhang der Treibhausgas-Projektionen 2024 für Deutschland (Projektionsbericht)“ 2024, S. 43

Die Entwicklung des Emissionsfaktors für Fernwärme wird anhand des deutschen Fernwärmemixes auf die R+V (exklusive LUX/ AUT, Sprint und Assimoco) angewandt.

Vorgehen für die Berechnung der Verringerung von Stromemissionen bis 2045

1. Der konventionelle Stromverbrauch im Basisjahr 2024 (Ökostrom wurde nicht berücksichtigt) wurde ermittelt
2. Aktive Maßnahmenpotentiale, die bis zum Jahr 2045 umgesetzt werden sollen, wurden abgezogen
3. Für die Zwischenjahre wurden auf Basis der Verringerung der Emissionsfaktoren aus [Tabelle 6](#) prozentuale Verringerungen umgerechnet und diese anschließend für die jeweiligen Jahre auf den Basiswert angerechnet.

Vorgehen für die Berechnung der Verringerung von Fernwärmeemissionen bis 2045

Das Vorgehen für die Verringerung der Fernwärmeemissionen ist analog zu dem Vorgehen für Strom. Bei der Hochrechnung der Fernwärmeemissionen wurde unabhängig von der aktuellen Erzeugungsart der Fernwärme die gesamte Fernwärmemenge berücksichtigt.

3.3.2.2 Mobilität

Steigerung von E-Mobilität bei den Pendleremissionen

Aus dem Projektionsbericht des UBA geht hervor, dass eine Reduktion des konventionellen Fahrzeugbestands bis 2045 erwartet wird. [Tabelle 7](#) gibt einen Überblick über die erwarteten Entwicklungen.

Indikator	Einheit	2024	2025	2030	2035	2040	2045	Erwartete Reduktion bis 2045
Anzahl konventioneller Pkw Bestand (MMS)	Mio.	46,7	46,0	39,0	28,2	17,9	10,1	-78,37%

Tabelle 7: Entwicklung Anzahl konventioneller Pkw Bestand in Deutschland 2024-2045⁵

Aus diesen Angaben wurde für den Gruppenklimazielpfad der DZ BANK Gruppe eine Reduktion der Pendleremissionen hochgerechnet durch die Annahme, dass mehr Mitarbeitende mit einem E-Fahrzeug pendeln werden.

Die R+V überträgt die hochgerechneten Reduktionen in [Tabelle 7](#) in den einzelnen Jahren nun auf ihre Pendleremissionen und ermittelt auf dieser Grundlage die resultierenden Einsparungen.

Grundlage hierfür ist die Annahme, dass ein zunehmender Anteil der Mitarbeitenden künftig auf emissionsarme Fahrzeuge, insbesondere E-Fahrzeuge, umsteigt. Der so abgeleitete Reduktionsfaktor wird auf den Anteil der Pendlerwege bezogen, der bislang noch mit konventionell betriebenen Fahrzeugen zurückgelegt wird.

Der Dekarbonisierungshebel wird dabei auf die R+V (inklusive LUX/AUT, ohne RSC (keine eigene Berechnung, bereits bei der R+V inkludiert)) sowie auf carexpert, GWG, Sprint und Assimoco angewandt.

⁵ Die Abbildung ist eine Nachstellung der Tabelle des UBA-Berichts „Technischer Anhang der Treibhausgas-Projektionen 2024 für Deutschland (Projektionsbericht)“ 2024, S. 49

Vorgehen für die Berechnung der Verringerung der Pendleremissionen bis 2045

1. Die Pendlerkilometer durch Pkw aus den VfU-Tools im Basisjahr wurden ermittelt
2. Die ermittelten Pendlerkilometer wurden mit 78,37 % (erwartete Reduktion der konventionellen Pkws bis 2045 aus UBA-Studie, siehe [Tabelle 7](#)) multipliziert, um die Kilometer zu erhalten, die nicht mehr durch konventionelle Fahrzeuge, sondern durch E-Fahrzeuge gefahren werden
3. Die erwarteten Emissionseinsparungen der weggefallenen, konventionellen Fahrzeuge wurden errechnet, indem die mit 78,37 % errechneten Kilometer mit dem VfU-Emissionsfaktor für direkten Straßenverkehr⁶ multipliziert wurden
4. Es wurden die neuen Emissionen durch Elektrofahrzeuge errechnet, indem die mit 78,37% errechneten Kilometer mit einem aktuellen Emissionsfaktor für E-Mobilität⁷ multipliziert wurden
5. Um die Einsparung zu berechnen, wurden die neuen Emissionen durch Elektrofahrzeuge von den Emissionen der konventionellen Fahrzeuge abgezogen. Zusätzlich wurden die aktiven Maßnahmenpotenziale in Abzug gebracht
6. Die errechnete Gesamteinsparung wurde durch vier geteilt und zu gleichen Teilen auf die Jahre 2030, 2035, 2040 und 2045 verteilt, sodass eine lineare Reduktion bis 2045 erfolgt

3.3.2.3 Abfall

Im Bereich der Abfallemissionen ist bis zum Jahr 2045 laut des UBA-Berichts von einer deutlichen Emissionsreduktion auszugehen. Als Gründe hierfür werden der Rückgang von Lebensmittelabfällen, Maßnahmen zur Deponiebelüftung und eine optimierte Gaserfassung benannt. Diese Prognosen wurden ebenso im Zielpfad berücksichtigt. Die nachfolgende [Tabelle 8](#) gibt einen Überblick über die erwarteten Entwicklungen in Bezug auf die Emissionen der Abfallwirtschaft.

Indikator	Einheit	2025	2030	2035	2040	2045	Erwartete Reduktion bis 2045
Gesamtemissionen der Abfallwirtschaft (MMS)	Mio t CO ₂ e	4,9	4,2	3,8	3,5	3,4	-30,6%
Prozentuale Entwicklung	%	-	-14,3	-22,4	-28,6	-30,6	-30,6

Tabelle 8: Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Sektor Abfall & Sonstiges 2025-2045⁸

Aus diesen Angaben ergibt sich für den Gruppenklimazielpfad der DZ BANK Gruppe eine hochgerechnete Reduktion der Abfallemissionen.

⁶ 0,3709 kg CO₂e/km (VfU, Version 1.4 2024, 25.11.2024)

⁷ Da im VfU-Tool aktuell kein Faktor für Elektromobilität hinterlegt ist, wurde folgender Faktor genutzt: 0,051 kg CO₂e/km (UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting (DEFRA) 2025: business travel - land → cars (by size) → average car → km → Battery Electric Vehicle & UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting (DEFRA) 2025: WTT-pass vehs & travel- land → WTT- cars (by size) → Average car → km → Battery Electric Vehicle)

⁸ Die Abbildung ist eine Nachstellung der Tabelle des UBA-Berichts „Technischer Anhang der Treibhausgas-Projektionen 2024 für Deutschland (Projektionsbericht)“ 2024, S. 29

Die R+V überträgt die hochgerechneten Reduktionen aus *Tabelle 8* in den einzelnen Jahren nun auf ihre Abfallemissionen und ermittelt auf dieser Grundlage die resultierenden Einsparungen.

Der Dekarbonisierungshebel wird dabei auf die R+V (inklusive LUX/AUT, ohne RSC (keine eigene Berechnung, bereits bei der R+V inkludiert)) sowie auf GWG und Sprint angewandt. Assimoco bleibt unberücksichtigt.

Vorgehen für die Berechnung der Verringerung von Abfallemissionen bis 2045

1. Das Abfallaufkommen im Basisjahr 2024 wurde ermittelt
2. Aktive Maßnahmenpotentiale, die bis zum Jahr 2045 umgesetzt werden sollen, wurden abgezogen
3. Für die Zwischenjahre wurden die prozentualen Verringerungen aus *Tabelle 8* für die jeweiligen Jahre auf den Basiswert angerechnet

3.3.2.4 Weitere Annahmen zur Mitarbeitendenanzahl

Es ist davon auszugehen, dass die betriebsökologischen Emissionen durch die Mitarbeitendenzahlen beeinflusst werden. Die R+V hat für die Prognoseberechnung der Zielerreichung keine Veränderung der Mitarbeitendenanzahl berücksichtigt.

3.3.3 Potenzielle / Theoretische Maßnahmen

Ergänzend zu den bereits in Umsetzung befindlichen aktiven Maßnahmen der R+V, deren Reduktionspotenzial in Kapitel 3.3.1 beschrieben wird, wurden weitere potenzielle mittel- bis langfristige aktive Maßnahmen identifiziert, die zur Dekarbonisierung beitragen könnten.

Ergänzend zu den angewandten passiven Dekarbonisierungshebel (Vorgabe der DZ BANK Gruppe, weitere Details in Kapitel 3.3.2), welche auf der Quelle des deutschen Umweltbundesamtes basieren, wurden zusätzliche wesentliche Hebel betrachtet, welche einen entscheidenden Einfluss auf die Dekarbonisierung der R+V haben können. Auf Grund aktuell schwieriger Prognose- und Quantifizierungsmöglichkeiten hat die R+V davon abgesehen, diese bereits bei Prognosepfad zu berücksichtigen. Dennoch werden diese ergänzend dargestellt, da von ihnen erhebliche Auswirkungen und ein wesentlicher Einfluss zu erwarten sind.

Potenzielle Maßnahmen wurden in den Bereichen Mobilität und eigengenutzte Immobilien identifiziert und werden nachfolgend dargestellt. Hierbei handelt es sich um mögliche Handlungsoptionen, die aktuell weder beschlossen noch verbindlich zur Umsetzung vorgesehen sind.

3.3.3.1 Mobilität

Wesentliche Reduktionspotenziale bestehen insbesondere im Fuhrpark der Sprint durch die Elektrifizierung der Flotte, die über die in Kapitel 3.3.1.2 beschriebene Maßnahme hinausgeht, sowie eine potenzielle Geschwindigkeitsbegrenzung. Ergänzend kann die Anpassung der Dienstreiseordnung der R+V, insbesondere die Vorgabe von Economy-Class auf Langstrecken und Bahnreisen auf Kurzstrecken, zur Dekarbonisierung beitragen.

Für dienstliche Flugreisen ist grundsätzlich ebenfalls von passiven Dekarbonisierungseffekten auszugehen, die insbesondere durch technologische Weiterentwicklungen und modernere Flugzeugflotten sowie dem erwarteten Einsatz emissionsärmerer Kraftstoffe resultieren.

Über die bereits berücksichtigten konservativen passiven Dekarbonisierungseffekte bei den Pendleremissionen hinaus bestehen ebenfalls zusätzliche potenzielle Reduktionspotenziale. Diese könnten perspektivisch durch aktive Maßnahmen zur Förderung von Elektromobilität, Fahrradnutzung und ÖPNV erzielt werden.

3.3.3.2 *Eigengenutzte Immobilien*

Potenzielle aktive Maßnahmen, die in Bezug auf eigengenutzte Immobilien in der R+V, Sprint und bei carexpert zur Dekarbonisierung beitragen könnten, wäre die gesamthafte Umstellung auf Ökostrom. Darüber hinaus birgt die potenzielle Flächenreduktion von Büroräumen Emissionsreduktionspotenziale.

Zusätzliche Reduktionspotenziale bestehen bei Fernwärme und Erdgas. Diese können zum einen durch aktive Maßnahmen der R+V, beispielsweise durch die Umstellung auf emissionsärmere Energieträger, realisiert werden. Zum anderen ist mit weiteren passiven Dekarbonisierungseffekten zu rechnen, die sich aus den politischen Zielsetzungen zur Klimaneutralität der Wärmeversorgung und zum Ausstieg aus fossilen Energieträgern ergeben.

3.4 Einordnung des Reduktionspfades und der Zielerreichung

Der von der DZ BANK Gruppe vorgegebene Klimazielpfad bildet wie beschrieben den verbindlichen Rahmen für die Emissionsreduktion des eigenen Geschäftsbetriebs der R+V. Demnach strebt die R+V vom Basisjahr 2024 bis 2045 eine Reduktion der steuerbaren Emissionen um ca. 56 % an. Die Prognose zur Erreichung der festgelegten Zwischenziele (2030, 2035 und 2040) sowie der kalkulierten Emissionsreduktion bis 2045 gegenüber dem Basisjahr, und der Zielerreichung des aktuellen Jahres werden jährlich überprüft und bewertet.

3.4.1 *Aktueller Zielerreichungsstand*

Auf Basis der aktuell quantifizierten aktiven Maßnahmen (vgl. Kapitel 3.3.1) sowie der von der DZ BANK Gruppe vorgegebenen konservativen Annahmen für passive Dekarbonisierungseffekte (weitere Details in Kapitel 3.3.2) verläuft die erwartete Emissionsentwicklung bis einschließlich 2033 im Einklang mit beziehungsweise günstiger als der vorgegebene Klimazielpfad. Das erste Zwischenziele bis 2030 kann demnach auf Grundlage der derzeit beschlossenen Maßnahmen und zugrunde gelegten Annahmen voraussichtlich erreicht werden.

Für den Zeitraum nach 2033 weist die aktuelle Modellierung eine verbleibende Dekarbonisierungslücke gegenüber dem Zielpfad auf. Auf Grundlage der derzeit einkalkulierten Dekarbonisierungshebel weicht der Zielwert im Jahr 2045 um 16.000 t CO₂e von der bisherigen Prognose ab.

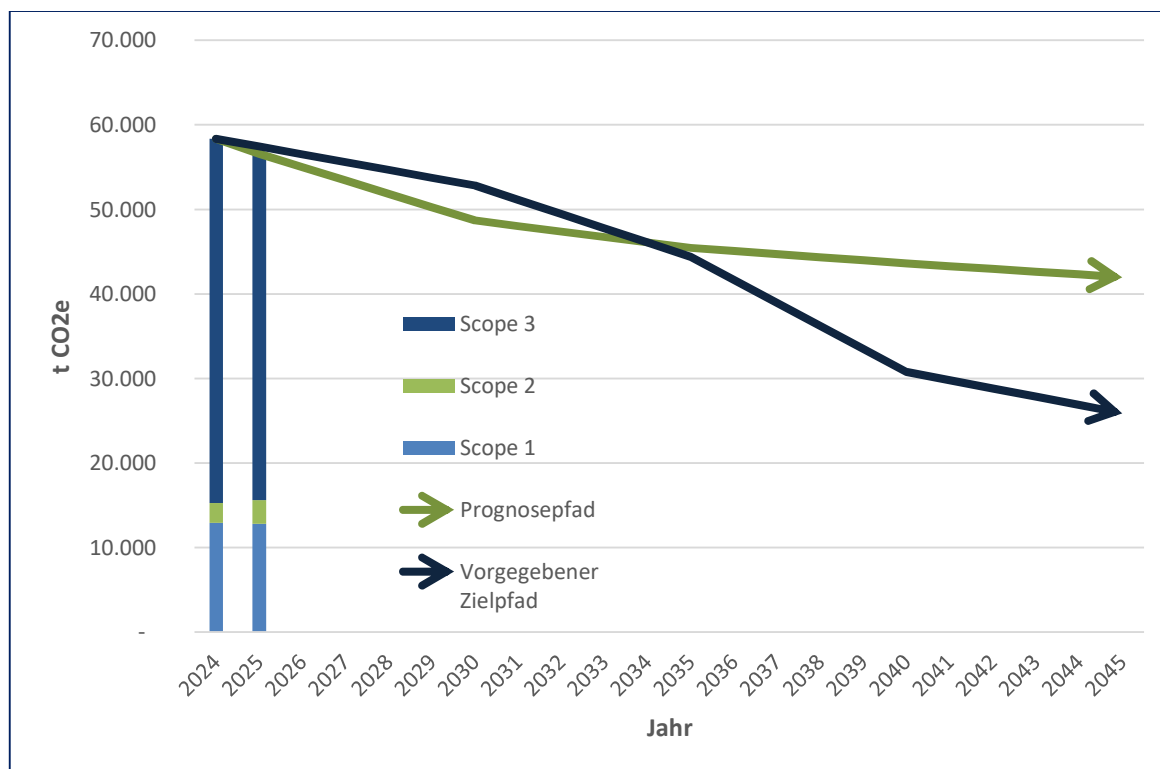


Abbildung 2: Vergleich des vorgegebenen Zielpfades mit dem berechneten R+V Prognosepfad

Der berechnete Prognosepfad setzt sich aus den zuvor bereits beschriebenen aktiven Maßnahmen und passiven Dekarbonisierungshebeln zusammen, die in der nachfolgenden Tabelle nochmals zusammengefasst werden.

Basiswert 2024 Klimazielpfad (in t CO ₂ e)	58.340,80
Aktive Maßnahmen (in t CO ₂ e)	6.414,41
Passive Hebel (in t CO ₂ e)	8.193,00
Zusätzliche Information: Bereits erreichte Emissionsminderung 2025 ggü. 2024 (in t CO ₂ e)	1.766,30
Berechneter Wert 2045 (in t CO ₂ e)	41.967,09

Tabelle 9: Zusammenfassung der Emissionsminderungen vom Basiswert bis zum Zielwert 2045

Die potenziellen und theoretischen Maßnahmen, sowie künftige aktive Maßnahmen, sind in dem Prognosepfad bisher noch nicht berücksichtigt.

3.4.2 Voraussetzungen für die Erreichung des Klimazielpfads

Diese Lücke ist jedoch nicht als Indikator für eine grundsätzliche Nichterreichbarkeit des Klimaziels zu verstehen, sondern spiegelt den aktuellen Planungsstand wider. Vor dem Hintergrund des langfristigen Zeithorizonts bis 2045 ist davon auszugehen, dass der Reduktionspfad im Zeitverlauf weiter konkretisiert und durch zusätzliche aktive Maßnahmen ergänzt wird. Die R+V bewertet die Erreichung des Klimazielpfads daher weiterhin als realistisch. Die potenziellen Maßnahmen, die aus Sicht der R+V grundsätzlich zur weiteren Dekarbonisierung beitragen könnten, sind in Kapitel 3.3.3 dargestellt. Die Einschätzung der Zielerreichung wird insbesondere durch die nachfolgend dargestellten Faktoren gestützt.

3.4.2.1 Fortlaufende Erweiterung des aktiven Maßnahmenportfolios

Die derzeit im Reduktionspfad berücksichtigten aktiven Dekarbonisierungshebel bilden den aktuellen Umsetzungs- und Planungsstand der R+V ab und konzentrieren sich überwiegend auf den Zeitraum bis 2030. Es ist zu berücksichtigen, dass einzelne Maßnahmen nur ein begrenztes Minderungspotenzial aufweisen und nach ihrer Umsetzung nicht dauerhaft weitere Emissionsreduktionen generieren.

In der Modellierung des Prognosepfades wurden ausschließlich Maßnahmen berücksichtigt, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Umsetzungsplans bereits beschlossen oder hinreichend konkretisiert waren. Noch nicht beschlossene oder hinsichtlich ihrer Ausgestaltung und Wirkung derzeit nicht belastbar quantifizierbare Maßnahmen wurden bewusst nicht in die Berechnung einbezogen, um das aktuelle Bild der Zielerreichung abzubilden.

Ungeachtet dessen verfolgt die R+V das Ziel, weitere kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Emissionsreduktion zu identifizieren und umzusetzen. Hierzu findet ein kontinuierlicher Austausch mit den einbezogenen Gesellschaften statt, beispielsweise zu weiteren Optimierungsmöglichkeiten im Gebäudeenergieverbrauch oder zur Reduktion dienstreisebedingter Emissionen. Mit zunehmender Konkretisierung und Beschlussfassung zusätzlicher Maßnahmen wird die R+V den Reduktionspfad fortlaufend aktualisieren und die bestehende Dekarbonisierungslücke sukzessive reduzieren können.

Die Erreichung der langfristigen Reduktionsziele erfordert eine aktive Steuerung sowie die sukzessive Weiterentwicklung des Maßnahmenportfolios. Insbesondere bei einem Zielhorizont bis 2045 ist zu erwarten, dass konkrete Maßnahmen schrittweise entwickelt, beschlossen und umgesetzt werden.

3.4.2.2 Weiterentwicklung der Annahmen zu passiven Dekarbonisierungseffekten

Die den Berechnungen zugrunde liegenden Annahmen der DZ BANK Gruppe zu passiven Dekarbonisierungseffekten sind bewusst gewählt. Für die Modellierung des Klimazielpfades wurden ausschließlich die Emissionsfaktoren des Mit-Maßnahmen-Szenarios (MMS) herangezogen, welches bereits beschlossene und implementierte Klimaschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung weiterer regulatorischer Entwicklungen, politischer Zielsetzungen sowie technologischer und marktseitiger Veränderungen erscheint perspektivisch jedoch ein stärkerer Rückgang der relevanten Emissionsfaktoren möglich als aktuell unterstellt. Eine günstigere Entwicklung der zugrunde liegenden Emissionsfaktoren könnte den passiven Reduktionsbeitrag erhöhen und damit zur weiteren Verringerung der bestehenden Dekarbonisierungslücke beitragen.

Zusätzlich wurden auch für einige Emissionsquellen bislang keine Annahmen getroffen (bspw. Heizöl, Erdgas). Hier ist auf Grund der politischen Ziele und Maßnahmen ebenfalls eine Dekarbonisierung und technische Umstellung zu erwarten. Entsprechend bestehen hier weitere Dekarbonisierungspotenziale, welche bislang nicht berücksichtigt wurden.

3.4.3 Gesamtbeurteilung der Zielerreichung

Auf Grundlage der bereits ergriffenen kurz- und mittelfristigen aktiven Maßnahmen, der berücksichtigten passiven Dekarbonisierungshebel, sowie weiterer identifizierter potenzieller aktiver und passiver Maßnahmen geht die R+V davon aus, dass die Erreichung des Klimazielpfades einschließlich der definierten Zwischenziele und des Klimaneutralitätsziels ab 2045 möglich ist. Die derzeitig ausgewiesene Dekarbonisierungslücke von rund 16.000 t CO₂e im Zieljahr wird als Ausdruck des aktuellen Planungsstands verstanden. Aus Sicht der R+V bestehen ausreichend weitere Reduktionspotenziale (weitere Details in Kapitel 3.3.3), um diese Lücke durch die kontinuierliche Weiterentwicklung aktiver Reduktionsmaßnahmen sowie die fortlaufende Aktualisierung der zugrunde gelegten passiven Hebel zu schließen.

4 Governance

4.1 Governance und Monitoring

Klimastrategie und Klimazielpfad

Die Festlegung der Klimastrategie einschließlich methodischer Vorgaben zur Entwicklung des Klimazielpfads und der Zwischenziele für die Betriebsökologie sowie deren turnusmäßige Überprüfung (im Dreijahreszyklus) und potenzielle Weiterentwicklung erfolgen durch die DZ BANK Gruppe (Details siehe Kapitel 4.2).

Ein vom Vorstand beauftragtes Projekt (Theme Dekarbonisierung) entwickelt auf Basis der gruppenweiten Vorgaben die R+V Klimastrategie für die Betriebsökologie. Der definierte Klimazielpfad entspricht dem verbindlichen Mindeststandard für alle Gruppenunternehmen. Die Implementierung der Klimastrategie der R+V wurde durch den Vorstand der R+V Versicherung AG beschlossen, dem die Verantwortung für Nachhaltigkeit obliegt.

Die Aktualisierung der passiven Szenarioannahmen als Grundlage für die Überprüfung des gruppenweiten Klimazielpfads erfolgt durch die DZ BANK Gruppe beziehungsweise das KCÜ, in dem die R+V ebenfalls vertreten ist.

Die Aktualisierung von Annahmen für die R+V spezifischen und individuellen aktiven Maßnahmen erfolgt wiederum durch die Gruppe Arbeits- und Gesundheitsschutz / Umweltmanagement (nachfolgend betriebliches Umweltmanagement) der R+V. Die notwendigen Entscheidungen zur Umsetzung dieser Maßnahmen, treffen die verantwortlichen Einheiten, gemäß dem Geschäftsverteilungsplan der R+V Versicherung AG.

Steuerung der Zielerreichung

Das Monitoring der Zielerreichung des Klimazielpfads der R+V erfolgt primär durch das betriebliche Umweltmanagement. Methodische Vorgaben zur Datenerhebung und der Berechnung der Emissionen (Ist-Werte) werden dabei von der DZ BANK Gruppe vorgegeben. Das betriebliche Umweltmanagement übernimmt eine zentrale Koordinations- und Überwachungsfunktion innerhalb der R+V. Zu seinen Aufgaben gehören die Erhebung, Konsolidierung und Berechnung der Emissionsdaten sowie die Entwicklung, Abstimmung und Zusammenführung bestehender und geplanter Dekarbonisierungsmaßnahmen der Tochterunternehmen. Darüber hinaus ist das betriebliche Umweltmanagement für die Berechnung und Plausibilisierung von Reduktionspotenzialen (aktive und passive Maßnahmen) sowie für die jährliche Überwachung der Zielerreichung und die Analyse von Zielabweichungen verantwortlich. Bei der Maßnahmenentwicklung wird das betriebliche Umweltmanagement vom Theme Dekarbonisierung unterstützt.

Die R+V Tochterunternehmen wirken als Daten- und Informationszulieferer. Sie liefern die für die Emissionsberechnung erforderlichen Daten und melden neue sowie geplante Dekarbonisierungsmaßnahmen einschließlich der erwarteten und tatsächlichen Einsparungen in t CO₂e. Für die Vollständigkeit und Richtigkeit der gemeldeten Daten sind die Tochterunternehmen selbst verantwortlich und sichern diese über ein internes Kontrollsystem (IKS) ab. Die Tochterunternehmen sorgen für die notwendigen Entscheidungen in ihrem Verantwortungsbereich, die für die Erreichung der jeweiligen Klimaziele notwendig sind.

Erstellung des Umsetzungsplans

Die Erstellung des Umsetzungsplans sowie dessen jährliche Überprüfung auf Anpassungsbedarfe erfolgen durch das betriebliche Umweltmanagement. Es führt den Prüfungs- und Veröffentlichungsprozess des Umsetzungsplans durch und stellt die Anbindung an die übergeordnete Klimastrategie sicher.

Für die externe Prüfung nach den Anforderungen des UWG stellen das betriebliche Umweltmanagement und die Tochterunternehmen die zugehörigen Informationen und Unterlagen bereit.

4.2 Restatement-Ansatz

Der Klimazielpfad der DZ BANK Gruppe wird alle drei Jahre überprüft. Dabei wird die Notwendigkeit einer Anpassung bei einer 5%-igen Abweichung analysiert und diskutiert. Diese Abweichung führt jedoch nicht automatisch zu einer unmittelbaren Anpassung des Klimazielpfads, da eine vorzeitige Absenkung der Zielvorgaben die Reduktionsanstrengungen beeinträchtigen könnte. Der Umfang sowie der erforderliche Anpassungsbedarf werden im KCU abgestimmt und verbindlich festgelegt.

Der Schwellenwert von 5 % findet Anwendung bei den folgenden Kriterien: Annahmen zu passiven Dekarbonisierungshebeln, Neuberechnungen von Maßnahmen, Zukäufe von Unternehmen oder Immobilien, Veränderungen von Emissionsfaktoren, Anpassungen der Ausgangsbasis sowie Modifikationen der Signifikanzanalyse.

Da die Anzahl der Mitarbeitenden bereits als Wachstumsrate im Klimazielpfad berücksichtigt ist, wird diese im Rahmen der regelmäßigen Überprüfungen ebenso angepasst werden.

Eine Anpassung wird transparent dokumentiert und erläutert. Dabei werden Art, Ursache und Auswirkungen des Restatements offengelegt.

Die Entscheidung über die Durchführung eines Restatements erfolgt durch die DZ BANK Gruppe und den Vorstand der R+V Versicherung AG. Wesentliche Anpassungen werden im Rahmen der regulären Aktualisierung des Umsetzungsplans veröffentlicht.