

Die Finbridge CO₂-Bilanz 2022

Nawid Chamani

Patrick T. Philipp

Hannah Debus

Victoria Brück

Digitale Version



Die Finbridge CO₂-Bilanz 2022

Ihr fragt euch wohl, warum wir das machen, obwohl wir nach CSRD keine Pflicht dazu haben? Ganz einfach: Neben dem permanenten Aufbau von Erfahrung in dem Bereich sehen wir es als unsere Pflicht, unseren Carbon Impact als Unternehmen auf ein Minimum zu reduzieren und bestenfalls komplett zu nivellieren. Um dieses Ziel erreichen zu können, müssen wir erst einmal unseren CO₂-Ausstoß quantifizieren. Denn wie bereits der Ökonom Peter Drucker sagte: „If you can't measure it, you can't manage it“.

In diesem Insight präsentieren wir euch unsere erste CO₂-Bilanz und erläutern diese. Dabei nehmen wir Bezug auf die berücksichtigten Daten und die Schwierigkeiten, die bei der Erstellung aufgetreten sind. Am Ende geben wir euch noch einen Ausblick, was diese Bilanz für uns als Unternehmen bedeutet und wie wir künftig mit der Thematik umgehen möchten.

Übersicht der CO₂-Bilanz 2022

Bevor wir euch die CO₂-Bilanz selbst zeigen, möchten wir noch ein paar Worte über das grundsätzliche Vorgehen verlieren. Strukturell besteht Finbridge zum einen aus den Beratern, die remote oder vor Ort beim Kunden arbeiten, sowie aus unserem Backoffice in Bad Homburg.

Bei der Erstellung der CO₂-Bilanz haben wir uns an die methodischen Vorgaben des Greenhouse Gas Protocol (GHG-Protocol) und des VfU (Verein für Umweltmanagement und Nachhaltigkeit in Finanzinstituten e.V.) gehalten. Zudem haben wir an Stellen, bei denen die Datenqualität nicht ausreichend war und Schätzungen erforderlich waren, diese sehr konservativ geschätzt. Dadurch wollen wir sicherstellen, dass wir in keinem Fall einen zu niedrigen Wert darstellen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt unsere CO₂-Bilanz für 2022:

Finbridge CO₂ Bilanz 2022

Kategorie	Emissionen (t CO ₂ e)	Anteil Gesamt- emissionen
Scope 1 (Heizen)	1.51	1.23%
Scope 2 (Stromverbrauch)	9.17	7.48 %
Scope 3	111.96	91.29%
Zusammensetzung Scope 3:		
Wasserverbrauch	0.37	0.30%
Geschäftsreisen	64.54	52.62%
Backoffice Prozesse	0.46	0.37%
Abfälle	0.08	0.07%
Hotelübernachtungen	34.77	28.35%
Arbeitsgeräte	9.12	7.44%
Dienstleistungen	2.62	2.14%
Scope 1+2+3	122.64	
Externe Kompensationen	122.64	
Summe Scope 1+2+3 nach Kompensationen	0	

(t CO₂ e) = Tonnen CO₂ Äquivalent

Herausforderung 1: Datenqualität

Grundsätzlich wird der CO₂-Verbrauch einer Tätigkeit ermittelt, indem man die verbrauchte oder verrichtete Mengeneinheit der zu bewertenden Tätigkeit auf Basis einer Datengrundlage erfasst. Nach der Erfassung gilt es, die erhobenen Daten sinnvoll zu bewerten und mithilfe von Umrechnungsfaktoren in t CO₂¹ zu überführen. Das Problem hierbei ist jedoch oftmals die Qualität der vorhandenen Daten. Ein Beispiel: Möchten wir den CO₂-Ausstoß unserer Bahnfahrten bewerten, würden wir intuitiv erst einmal hoffen, dass eine Datenbasis mit der Einheit km existiert. Die Realität sieht jedoch anders aus, selten ist jeder zurückgelegte Kilometer in einem Unternehmen erfasst. Auch bei uns war dies der Fall, sodass wir unseren CO₂-Ausstoß bei Fernverkehrsfahrten aus den bei der Bahn ausgegeben Euro statt zurückgelegten Kilometer berechnen mussten. Letztlich konnten wir unsere Bahnfahrten von € nach t CO₂ umrechnen, indem wir aus dem Gesamtumsatz der Bahn und dem gesamten CO₂ Ausstoß der Bahn die Metrik tCO₂/€ berechnet haben. Dies führt zu einer Verschlechterung unserer Gesamtbilanz, da wir durch dieses Vorgehen CO₂-intensivere Geschäftsbereiche der Bahn als den Fernverkehr mittragen. Dies akzeptieren wir dennoch, da es mit unserem Grundsatz, bei nicht ausreichender Datenqualität immer konservativ zu rechnen, im Einklang steht.

Die Herausforderung, schlecht quantifizierbare Verbräuche sinnvoll zu schätzen und in CO₂ zu überführen, zieht sich durch das gesamte Vorhaben der Bilanzerstellung. Ein anderes Beispiel ist etwa das Abschätzen des von uns verursachten Mülls. Die wenigsten Büros haben unter ihren Mülleimern Waagen stehen und dokumentieren fein säuberlich, wie viel von welcher Müllart anfällt. Der sicherere Weg einer Schätzung ist auf jeden Fall die anteilige Bilanzierung des Müllaufkommens anhand der Tonnengröße und Abholfrequenz. Hier entsteht

¹ Tonnen CO₂ sind in diesem Kontext als Tonnen CO₂ Äquivalent (t CO₂ e) zu verstehen. Im Zuge der einfacheren Lesbarkeit schreiben wir in diesem Insight CO₂.

jedoch das Problem, dass Müll in der Regel als Volumeneinheit bemessen wird, wodurch die Überführung in t CO₂ erschwert wird. Auch hier haben wir uns mit konservativen Schätzwerten geholfen.

Herausforderung 2: Systemabgrenzung

Bei dieser Herausforderung geht es grundsätzlich um die Frage: Was bilanzieren wir wieso und was nicht. Das Thema der CO₂-Bilanzierung bringt einige kontraintuitive Konzepte mit sich, die zunächst schwer zu greifen sind. Ein Beispiel, um dies zu konkretisieren: Sollte man versuchen den Wärmeverbrauch der Mitarbeiter im Homeoffice zu bilanzieren? Intuitiv wäre ein naheliegender Gedanke, dass Mitarbeiter im Homeoffice zum Geschäftssystem Finbridge gehören und somit ihr Wärmebedarf bilanziert werden sollte. Die in den bilanziellen Standards vertretene Auffassung ist jedoch eine andere. Stark vereinfacht sind Menschen selbst und ihre Arbeitsausrüstung Wärmequellen. Ein eingeschalteter Computer erzeugt Abwärme genauso wie der Mensch. Ein Mensch im Homeoffice senkt somit den Wärmebedarf seiner Wohnung, steigert jedoch durch seine Abwesenheit im Office den Wärmebedarf der leerstehenden Immobilie. Deshalb geht man davon aus, dass sich diese Effekte aufheben, wodurch es unüblich ist, den Wärmebedarf im Homeoffice zu bilanzieren². Andererseits muss der Stromverbrauch der Arbeitsgeräte mitbilanziert werden. Diese machen bei uns einen Großteil der unter Scope 2 bilanzierten Emissionen aus.

Ebenfalls nicht intuitiv, aber richtig ist, dass Bahnfahrten mit Ökostrom nicht mit dem CO₂-Verrechnungssatz von 0 t CO₂/km bewertet werden, sondern auch einen Einfluss haben. Dies liegt daran, dass der Betrieb einer Bahnfahrt mit Ökostrom zwar im Moment des Zugbetriebs keinen CO₂-Ausstoß verursacht, man aber die gesamte Wertschöpfungskette des Zugbetriebs berücksichtigen muss. Somit hat ein mit Ökostrom betriebener Zug trotzdem eine bilanzielle Relevanz.³

² VfU Kennzahlen 2022: Handbuch zum VfU Kennzahlen Tool, S. 15, <https://vfu.de/vfu-kennzahlen/>, zuletzt abgerufen am 19.10.2023.

³ VfU Kennzahlen 2022: Handbuch zum VfU Kennzahlen Tool, S. 11, <https://vfu.de/vfu-kennzahlen/>, zuletzt abgerufen am 19.10.2023.

Herausforderung 3: Kontinuierliche Verbesserung

Das Erstellen einer CO₂-Bilanz stellt die unternehmensinternen Prozesse auf den Prüfstand und bietet eine neue Steuerungsgröße. Diese richtig zu interpretieren und daraus unternehmenssteuernde Maßnahmen abzuleiten ist nochmals eine eigene Aufgabe für sich. Unsere CO₂-Bilanz für 2022 stellt aus unserer Sicht trotz der konservativen Annahmen einen sehr guten Wert für eine erste Auswertung dar. Ein Grund zum Ausruhen ist dies aber nicht für uns. Wie schon in den bilanziellen Standards gefordert, möchten wir für die kommenden Jahre unser Bilanzierungsmodell verbessern. Gerade bei der Datenqualität sehen wir hier großes Potenzial, unsere internen Prozesse zu verbessern, um das Residuum unserer jetzigen Annahmen und Schätzungen sukzessive zu verkleinern. Hierdurch erwarten wir als positiven Nebeneffekt, dass sich unser bilanzierter Carbon Impact verringert. Ebenfalls möchten wir durch eine transparente, interne Kommunikation das bereits sehr starke Umweltbewusstsein unserer Mitarbeiter weiter stärken, da wir als Finbridge die Meinung vertreten, dass Klimaschutz sowohl eine einzel- als auch kollektivverantwortliche Aufgabe ist.

Ausblick - Wie machen wir weiter?

Zunächst einmal ist 2022 nun unser Basisjahr für die kommenden CO₂-Bilanzierungen, die wir von nun an jährlich berechnen und veröffentlichen werden. Intern erwarten wir einen Anstieg unseres Carbon Impacts. Dies ist damit zu begründen, dass die Bilanz von 2022 insbesondere hinsichtlich des Reiseverhaltens noch Coronaeffekte enthält und speziell Reisetätigkeiten einen Hauptteil unserer CO₂-Bilanz ausmachen. Ferner sind wir dabei, Lösungen zu erarbeiten, um unsere Datengrundlage insbesondere bei den Reisetätigkeiten zu verbessern. Hierbei gilt es eine vernünftige Balance zwischen Datenschutz, Aufwand und Nutzen zu finden.

Ebenso arbeitet die Unternehmensführung gerade an Maßnahmen, die unseren CO₂-Verbrauch als Unternehmen reduzieren und bestenfalls komplett kompensieren sollen.

Ihr möchtet mehr über unsere CO₂-Bilanz erfahren oder euch mit uns über die Thematik austauschen? Dann setzt euch gerne mit uns in Verbindung.

Autoren



Nawid Chamani
Financial Engineer
Financial Engineering
nawid.chamani at
finbridge.de



Patrick T. Philipp
Financial Engineer
Financial Engineering
patrick.philipp at
finbridge.de



Hannah Debus
Senior Financial Engineer
Financial Engineering
hannah.debus at
finbridge.de



Victoria Brück
Financial Engineer
Financial Engineering
victoria.brueck at
finbridge.de

Ansprechpartner



Stefan Korger
Partner
Financial Engineering
stefan.korger at
finbridge.de
[LinkedIn](#) | [XING](#)



Mehr Insights
und Themen



Finbridge GmbH & Co. KG
Louisenstraße 100
61348 Bad Homburg v. d. H.
www.finbridge.de