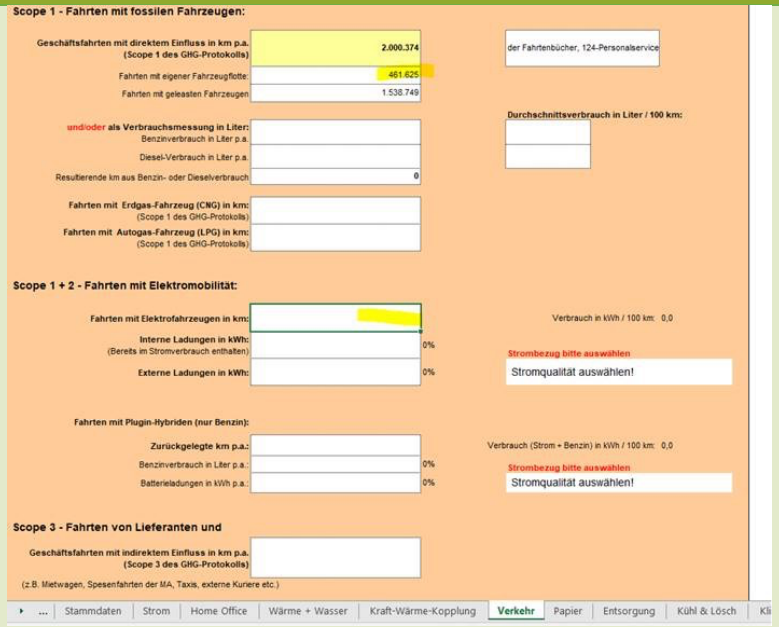
VfU Kennzahlen – Fragen & Antworten für VfU Sprechstunde 25.01.2023

Nr.	Kategorie	Frage	Antwort
1	**Allgemein**	Wie können im VfU-Tool die Emissionen von Tochtergesellschaften berücksichtigt/eingetragen werden?	• Sofern Sie die vollständige operative Kontrolle haben, so ist eine Integration sinnvoll und möglich. Wichtig ist die Transparenz hierüber nach außen.
2	**Allgemein**	Inwieweit berücksichtigt das VfU-Tool bereits Anforderungen der CSRD/ESRS Standard bzw. inwieweit sind hier Anpassungen bereits absehbar/in Vorbereitung?	• Hierbei handelt es sich um Berichterstattungsanforderungen. • Das GHG-Protokoll (Greenhouse Gas Protocol) ist der maßgebliche Standard der Klimaberichterstattung, Berichterstatttungsstandards nehmen darauf Bezug. • Wir erwarten keine größeren Einflüsse, werden dies für das nächste Update jedoch reflektieren.
3	**Strom**	Bezüglich der Verwendung des VfU-Tools sind wir uns hausintern nicht ganz sicher, ob wir uns für unseren E-Fuhrpark THG-Prämien vergüten lassen sollen. Wir haben zudem 100 % Ökostrombezug. Unser Fachbereich, der den Fuhrpark verantwortet, fürchtet überdies, dass sich unsere THG-Bilanz verschlechtert, wenn wir THG-Prämien für unseren Fuhrpark vereinnahmen. Ansonsten würde er das befürworten. Ich bin dagegen der Ansicht, dass das etwas seltsam wirkt, wenn wir THG-Prämien vereinnahmen, obwohl sich unser E-Fuhrpark in unserer CO2-Bilanz kaum bzw. nicht niederschlägt. Ich verstehe es so, dass der Scope 3 des Prämiengebers aufgebessert wird und er dafür die Prämie an die E-Mobilisten zahlt. Für die E-Mobilisten ändert sich in der CO2-Bilanz nichts. Ist das korrekt?	• Eine Doppelbuchung von Emissionseinsparungen ist nicht gewünscht. Prämien, die verkauft werden, führen dazu, dass Ihr Unternehmen „Quasi“ wieder einen Verbrenner fährt, da der Käufer der THG-Prämie eine Gutschrift verbucht und hiermit z.B. sein eigenes Handeln kompensiert. • Wir empfehlen keinen Verkauf von Emissionsgutschriften.

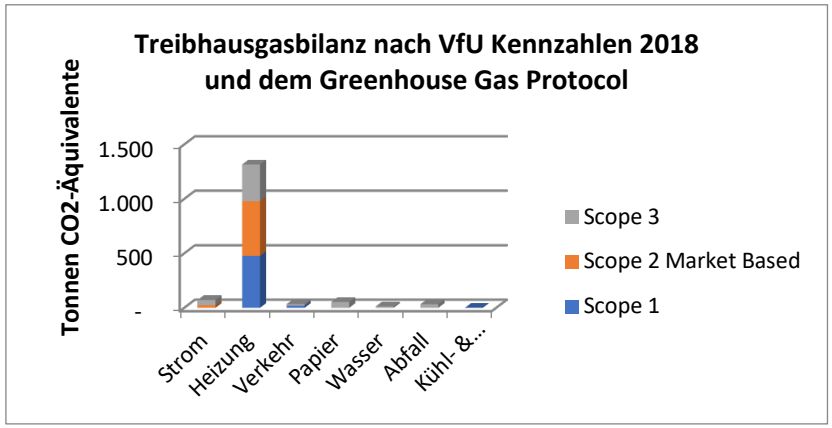
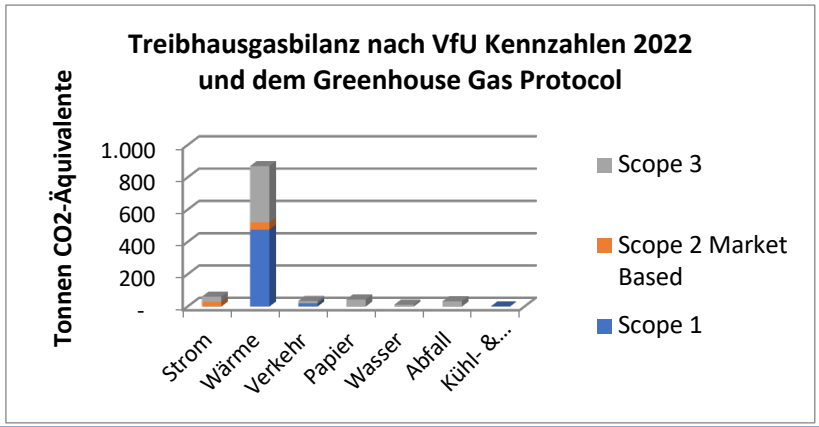
Nr.	Kategorie	Frage	Antwort
4	**Strom**	• Für einige Standorte bekommen wir keine Informationen wie sich der Strom genau aufteilt und in Ihrem Sheet gibt es keine Zeile für z.B. „Ökostrom“. Wo können wir denn diese Zahlen erfassen, die in keine Einteilung passen? • Wir haben hierzu prozentuale Einteilungen und den Stromverbrauch für das angegebene Jahr in kWh für z.B. „unspezifizierte Wasserkraft“, „Fuel oder Natural gas“ und „Fossil Fuels“. Wo können wir die Daten in Ihrem Tool eintragen?	• Anbieter könnten meist genauere Informationen liefern, tun dies jedoch i.d.R nicht gerne, da Sie sich freihalten den Mix je nach Kostenlage darzustellen. • Arithmetische Mittel der Ökostromqualitäten bietet tendenziell eine Alternative. Ein Großteil der nicht bekannten Stromquellen sind i.d.R bekannte Faktoren. Klein skalierte Produktionsformen sind ebenso berücksichtigt. • Nächstes Update könnten diese Lösung berücksichtigt werden im Sinne der Transparenz.
5	**Papier**	Wir lassen bei uns im Haus einige Broschüren für Kunden und jährlich auch einen Kalender drucken. Diese sind offiziell „klimaneutral gedruckt“. Muss ich diese dann trotzdem in meine Berechnungen mit aufnehmen?	• Sofern eigengedruckte Broschüren inkl. Offset der entstandenen Emissionen im Haus, kann hier klimaneutral erfasst werden. • Sofern extern beliefert muss dezidiert betrachtet werden. Kompensierte Emissionen genau abfragen beim Lieferanten (wie viele Tonnen wurden effektiv kompensiert?) Extern kompensierte Emissionen können dann entsprechend im Tool eingetragen werden. • Das Label alleine reicht nicht, sodass eine normale Erfassung und Verbuchung sinnvoll sein kann. • Papierverbräuche in den letzten Jahren sehr gesunken, Bilanzierungsgröße hat stark nachgelassen und verliert zunehmend an Signifikanz.

Nr.	Kategorie	Frage	Antwort
6	**Pendlerverkehr**	Ist es geplant den Pendlerverkehr differenzierter im VfU-Tool zu berücksichtigen? z. B. indem es unter Scope 3 eine Verkehrsmittelwahl gibt, um die Möglichkeiten der An- und Abreise der Mitarbeitenden einzutragen.	• Ein separates Pendlerverkehrstool über den VfU verfügbar. Das Tool ist separat zu downloaden. Das Tool befindet sich aktuell in der Update-Phase. Pendlerverkehr ist anders als der Geschäftsverkehr, da Mitarbeitenden den Weg zur Arbeit selbst bestimmen (Anreiseform etc.) und bezahlen. Entsprechend greift eigentlich das „Polluter Pays Prinzip“. • Externe Anbieter nehmen dies gerne mit auf, da Ihre Kompensation auch an monetäre Interessen geknüpft ist. Mehr Emissionen ->mehr Kompensationsleistung -> mehr Kosten. • Mit dem VfU Tool genießt man entsprechend der Freiheit, den Pendlerverkehr entweder zu erfassen oder nicht.
7	**Pendlerverkehr**	Wie gehe ich mit Daten aus dem Pendlerverkehr am besten um? Wo trage ich beispielsweise An- und Abfahrten mit einem Elektroauto ein?	• Ist in der Pipeline beim Update des Pendlerverkehrstools, bisher noch nicht berücksichtigt.
8	**Geschäftsverkehr**	Bei der Erfassung und Überprüfung der Daten ist uns die folgende Frage von unseren Beratern/Prüfern gestellt worden: • Sind Emissionen aus dem Berufsverkehr (Hin- und Rückfahrt ins Büro) der Mitarbeitenden im Anwendungsbereich des VfU-Tools? • Falls ja, wie sollen diese behandelt werden? Sollten Sie, da sie qua Definition Scope 3 sind, in „Scope 3 – Fahrten von Lieferanten und Kurieren“ gerechnet werden?	• Siehe oben • Variante 1: Berücksichtigung im Pendlerverkehrstool • Variante 2: Geschäftsfahrzeuge (bspw. Geschäftspool via Leasing etc) verbuchen und Privatanteil herausrechnen. • Privatanteil kann entweder mit kompensiert werden, oder es wird anhand eines dezidierten Fahrtenbuchs gearbeitet und nur die geschäftlichen Fahrten werden verbucht und/oder kompensiert.

Nr.	Kategorie	Frage	Antwort
9	**Geschäftsverkehr**	 • Muss ich die Summe der Benziner/Diesel, Hybrid und E-Fahrzeuge bilden und diese in dem gelb markierten Feld angeben? • Oder sind die Hybrid und E-Fahrzeuge herauszurechnen und in dem zweiten gelb markierten Feld anzugeben? Ich kann bei den Hybrid und E-Fahrzeugen keine weiteren Angaben bezüglich des Ladeverhaltens geben, ich habe nur die gefahrenen km als Angabe.	• Aufteilung des VfU Tools so zu nutzen, dass jeder Kilometer nur einfach erfasst wird. (Hybrid bspw. bei elektrisch oder voll bei fossil/je nach Kilometerleistung). • Ladeverhalten und Ladeleistung kann bspw. über Apps in Autos oder sonstige Erhebungen möglich gemacht werden, um entsprechende Informationen bereitstellen.

Nr.	Kategorie	Frage	Antwort
10	**Auswertung**	Die Emissionsfaktoren im neuen VfU-Tool 2022 (im Vergleich zu VfU 2018) wurden deutlich angepasst. Folgende Faktoren (die wir verwenden) haben sich geändert: • Heizöl: Emissionsfaktor von 0.3402 auf 0.3265 kg/kWh gesunken • Diesel Notstrom: Emissionsfaktor von 0.3402 auf 0.3265 kg/kWh gesunken • Holzpellets: Emissionsfaktor von 0.0165 auf 0.0619 kg/kWh gestiegen • Gemischtes Holz: Emissionsfaktor von 0.0165 auf 0.0387 kg/kWh gestiegen • Biogas: Emissionsfaktor von 0.1116 auf 0.0146 kg/kWh gesunken • Strom Laufwasserkraftwerk: Emissionsfaktor von 0.0066 auf 0.0036 kg/kWh gesunken Insbesondere Biogas und Strom sind deutlich gesunken. Es hat nämlich massgeblichen Einfluss auf unseren CO2-Ausstoss. Alleine aufgrund der Anpassungen der Faktoren haben wir 2022 einen um 276 t CO2 geringeren Ausstoss als im Vorjahr. **Können Sie bitte erklären, warum diese Faktoren deutlich gesunken/angepasst sind?**	• Emissionsfaktoren stammen aus der EcoInvent Datenbank. Wir versuchen stets die sinnvoll aktuellen Faktoren zu berücksichtigen (im Zuge von Updates). Die EcoInvent Datenbank wird regelmäßig mit einem gewissen inhaltlichen Fokus geupdated. • Abhängig von Systemgrenzen / Standards / wissenschaftlicher Hintergrund. EcoInvent Prozesse durchlaufen stets ein Critical Review (bei anderen Datenquellen ist dies nicht immer gegeben) • Strommix „verbessert“ sich im Zuge der Energiewende über die Jahre kontinuierlich. Alle stromkonsumierenden Prozesse werden im Hintergrund beeinflusst. • Wir als Anwender und Nutzer der Faktoren können diese Prozesse nicht selbst bewerten und verlassen uns hier auf EcoInvent. Die THG-Prozesse und -Faktoren werden von GreenDelta ausgewählt und das Ökoinstitut liefert dem VfU ein externes Review der Faktoren, die vom VfU verwendet werden. • Detaillierte Prozessaufschlüsselungen sind für den VfU nicht möglich, da wir das Tool kostenfrei zur Verfügung stellen. • VfU Kennzahlen könnte theoretisch noch weitere Umwelt-einwirkungen (NOx, SO2, etc.) aus den EcoInvent-Daten berücksichtigen, dies würde jedoch mit erheblichen Mehrkosten verbunden sein. • Da das VfU Tool aber weiterhin kostenfrei verbleiben soll, verzichten wir auf diese zusätzlichen Informationen.
11	**Auswertung**	Unter C4 – Resultate CDP konnte ich folgende Werte finden: 1. Umrechnung 1 Liter Benzin = 8,6 kWh 2. Umrechnung 1 Liter Diesel = 9,925 kWh 3. Umrechnung CNG (Erdgas) 2,43 MJ/km **Frage: Können Sie mir hierfür einen Faktor für die Umrechnung von Litern in kWh nennen?**	• s.o. • Dem VfU ist es, neben den bestehenden Angeboten, nicht möglich, weitere vertiefende Fragen oder Beratungs-dienstleistungen anzubieten, da es ein Gratis-Tool ist und allenfalls weitere Lizenzkosten bei EcoInvent anfallen würden. • Vertiefende Fragen könnte vermutlich Ökobilanz- und Ecoinvent-Experten wie GreenDelta o.ä. gegen Entschädigung beantworten.

Nr.	Kategorie	Frage	Antwort
12	**Auswertung**	Unter B – Berechnung konnte ich folgende Tabelle bezüglich Flugdaten finden: 1. Short Haul: Economy 0,96, Business 1,26, First 2,4 2. Long Haul: Economy 0,8, Business 2,4, First 2,4 **Frage: Sind dies die Datengrundlagen für die Umrechnung von Flugkilometern in Energieverbrauch (in der Einheit kWh/km)? Falls die Faktoren eine andere Einheit besitzen, können Sie mir bitte Faktoren für Flugreisen in kWh/km zukommen lassen?**	• s.o. • Dem VfU ist es, neben den bestehenden Angeboten, nicht möglich, weitere vertiefende Fragen oder Beratungs-dienstleistungen anzubieten, da es ein Gratis-Tool ist und allenfalls weitere Lizenzkosten bei EcoInvent anfallen würden. • Vertiefende Fragen könnte vermutlich Ökobilanz- und Ecoinvent-Experten wie GreenDelta o.ä. gegen Entschädigung beantworten.
13	**Auswertung**	Für Bahnreisen konnte ich leider ebenfalls keinen Umrechnungsfaktor von zurückgelegten Kilometern in kWh finden. Können Sie mir hierfür einen Faktor liefern?	• s.o. • Dem VfU ist es, neben den bestehenden Angeboten, nicht möglich, weitere vertiefende Fragen oder Beratungs-dienstleistungen anzubieten, da es ein Gratis-Tool ist und allenfalls weitere Lizenzkosten bei EcoInvent anfallen würden. • Vertiefende Fragen könnte vermutlich Ökobilanz- und Ecoinvent-Experten wie GreenDelta o.ä. gegen Entschädigung beantworten.

14	**Auswertung**	• Macht aus Ihrer Sicht Sinn, die alten Werte (bspw. aus 2020 und 2021) in die 2022er Version des VfU-Tools zu packen, um eine Vergleichbarkeit zu erhalten? • Mittlerweile habe ich die Berechnungen durchgeführt, aber uns wundern die Ergebnisse etwas, denn ich bekomme eine große Differenz. Wenn ich die 2020er Daten mit der neusten Version des Tools berechne, erhalte ich gut 500t weniger CO2-Ausstoß. Können Sie mir die Gründe für die Differenzen erläutern? **2020er-Emissionsdaten mit dem älteren Tool:**  **2020er-Emissionsdaten mit dem neuesten Tool:**  	• Es gibt keine Details zur Wärmequelle, das macht es schwierig zu beurteilen. • Es könnte am Block Fernwärme liegen, da hier Änderungen vorgenommen wurden. Die neuen Emissionswerte geben ein besseres Niveau aus. • Ein Wechsel zwischen VfU-Kennzahlen-Versionen macht i.d.R. am Ende von Klimaziel-Perioden Sinn, da man dann den Erfolg der Maßnahmen einer Periode messen will. • Natürlich kann man jederzeit wechseln, aber dann muss man für die Berichterstattung explizit darauf hinweisen und allenfalls die Vorjahre mit der neuen VfU-Kennzahlen-Version nachrechnen. • Die Entscheidung, welche Version Sie verwenden, treffen weiterhin Sie, seien Sie einfach transparent.

Weitere Fragen und Antworten finden Sie in unserem VfU Kennzahlen FAQ auf der VfU Webseite: www.vfu.de/vfu-kennzahlen-faq