

Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen¹ (THG-Emissionen) der Commerzbank AG

T CO ₂ -Äquivalente	2017		2018		2019 ²	
	AG Inland	AG Ausland	AG Inland	AG Ausland	AG Inland	AG Ausland
SCOPE 1: DIREKTE THG-EMISSIONEN						
Energieversorgung	22 699	1 519	21 306	536	21 216	739
Erdgas	21 770	1 429	20 478	470	20 523	714
Heizöl	843	50	706	50	618	0
Notstromdiesel ³	86	40	122	15	76	25
Dienstreisen (Dienstwagen)	15 905	280	15 190	201	14 122	128
Bankwagen ⁴	15 002	222	14 355	158	13 496	79
Poolfahrzeuge ⁵	903	58	836	44	626	48
Kühl- und Löschmittelverluste	347	0	183	36	767	29
Kühlmittel	347	-	183	36	767	29
Löschmittel	0	-	0	0	0	0
Summe Scope 1	38 951	1 798	36 680	744	36 106	895
Summe Scope 1 AG Gesamt	40 749		37 453		37 001	
SCOPE 2: INDIREKTE THG-EMISSIONEN (MARKET-BASED)						
Energieversorgung	8 249	5 102	7 728	5 597	7 205	7 888
Strom	0	4 928	0	5 465	0	7 519
Fernwärme	8 249	174	7 728	133	7 205	369
Summe Scope 2 (market-based)	8 249	5 102	7 728	5 597	7 205	7 888
Summe Scope 2 AG Gesamt	13 351		13 326		15 094	
SCOPE 2: INDIREKTE THG-EMISSIONEN (LOCATION-BASED)						
Energieversorgung	88 990	11 858	88 629	7 688	91 129	7 153
Strom	80 741	11 684	80 900	7 556	83 924	6 784
Fernwärme	8 249	174	7 728	133	7 205	369
Summe Scope 2 (location-based)	88 990	11 858	88 629	7 688	91 129	7 153
Summe Scope 2 AG Gesamt	100 848		96 317		98 282	
SCOPE 3: SONSTIGE INDIREKTE THG-EMISSIONEN						
Papierverbrauch ⁶	6 536	132	5 209	110	4 493	110
Energieversorgung	10 005	1 756	9 465	1 228	10 408	1 802
Erdgas (aus vor- und nachgelagerten Emissionen)	6 356	417	5 979	137	5 620	196
Heizöl (aus vor- und nachgelagerten Emissionen)	153	9	128	9	122	0
Notstromdiesel (aus vor- und nachgelagerten Emissionen)	15	7	22	3	15	5
Fernwärme (aus vor- und nachgelagerten Emissionen) ⁷	2 328	49	2 181	37	3 574	71
EE-Strom (Vorstufen + Umwandlungsverluste)	1 153	1 273	1 155	1 041	1 077	1 531
Dienstreisen mit indirektem Einfluss	13 770	4 413	13 032	3 424	13 075	3 997
Flugzeug ⁸	3 232	4 110	2 907	3 201	3 516	3 791
Bahn	779	60	698	42	327	29
THG-Emissionen aus vor- und nachgelagerten Emissionen aus direktem Straßenverkehr	7 429	203	7 095	150	6 822	97
Geschäftsfahrten mit indirektem Einfluss	2 330	40	2 333	31	2 409	81
Logistikfahrten	4 058	-	3 971	-	3 866	-
Pendelverkehr ⁹	34 510	-	32 546	-	33 411	-
Wasser ¹⁰	275	26	269	20	336	35
Entsorgung Abfall	130	258	140	163	74	185
Summe Scope 3	69 283	6 584	64 632	4 945	65 664	6 130
Summe Scope 3 AG Gesamt	75 868		69 577		71 793	
Gesamtsumme (Scope 1, 2, 3)	116 483	13 484	109 040	11 316	108 974	14 913
Gesamtsumme (Scope 1, 2, 3) AG Gesamt	129 967		120 356		123 888	

¹ Die Verbrauchsdaten der AG Inland inkl. Erhebungsmodus sowie die berechneten CO₂-Emissionen werden seit 2009 durch die DNV GL Zertifizierung- und Umweltgutachter GmbH extern verifiziert. Die Verifizierung erfolgt seit 2010 angelehnt an die ISO 14064-3.

² Für den Berichtszeitraum 01.01. bis 31.12.2019 wurde zur Ermittlung der CO₂-Emissionen der aktuelle und erweiterte VfU-Standard (Version 1.3 des Updates 2018) vom Januar 2020 verwendet. Dieser ist an internationalen Standards der Umwelt- und Klimaberichterstattung wie GRI und GHG Protocol ausgerichtet.

³ Für den Verantwortungsbereich eines Dienstleisters der AG Inland musste eine Hochrechnung erfolgen, da keine Daten geliefert wurden.

⁴ Der dienstliche Anteil der gesamten Fahrleistung der Bankwagen im Jahr 2019 wird mit 53,52 % berücksichtigt.

⁵ Der Rückgang bei der AG Inland ist durch die Umstellung auf das Corporate-Carsharing-Modell bedingt. Für 2019 konnten nur die online erfassbaren Fahrzeuge dieses Fuhrparkmodells berücksichtigt werden.

⁶ Der Papierverbrauch der AG Inland war in allen Anwendungsbereichen rückläufig. Stärkste Rückgänge gab es bei externen Druckerzeugnissen und beim Kontoauszugsdrucker.

⁷ Die Zunahme ist durch Erhöhung des Emissionsfaktors für Fernwärme (Standard Deutschland) um rund 10 % bedingt.

⁸ Die Erhöhung ist auf die erstmalige Aufteilung in die Kategorien Economy, Business und First Class mit unterschiedlichen Emissionsfaktoren zurückzuführen.

⁹ Die Berechnung erfolgte mit aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamtes und der durchschnittlichen Anzahl der Vollzeitkräfte im Jahr 2019. Der Anstieg resultiert aus einer deutlichen Änderung der durchschnittlichen Pendelstrecke.

¹⁰ Die Zunahme ergab sich durch eine optimierte Datenbasis, verbunden mit einer verbesserten Hochrechnungssystematik.