

Corporate Carbon Footprint

Treibhausgasbericht für das Jahr 2025 nach ISO 14064-1

Johannes Matzhold GesmbH



Inhalt

1.	Allgemeine Beschreibung der Organisations- und Bilanzziele	3
1.1.	Über Matzhold	3
1.2.	Über Sustainability&	4
1.3.	Verantwortliche Personen	4
1.4.	Berichtszweck	4
1.5.	Vorgesehene Anwender	5
1.6.	Verbreitungsprinzipien	5
1.7.	Berichtszeitraum	5
1.8.	Häufigkeit der Berichtserstattung	5
1.9.	Im THG-Bericht enthaltenen Daten und Informationen	5
1.10.	Verifizierung	6
2.	Organisationsgrenzen	7
3.	Berichtsgrenzen	8
4.	Quantifizierte Bilanz der Treibhausgasemissionen	10
4.1.	CCF von Matzhold – ortsbasierter Ansatz	11
4.2.	CCF von Matzhold – marktbasierter Ansatz	12
4.3.	Entwicklung des CCF von Matzhold seit 2023	13
4.4.	Bilanz der Treibhausgasemissionen nach Scopes des Greenhouse Gas Protocols	14
4.5.	Zusammensetzung des CCF von Matzhold	15
4.6.	Aktivitätsdaten und Datenqualität	16
4.6.1.	Anmerkungen zum Stromverbrauch	16
4.6.2.	Anmerkungen zur Mitarbeitermobilität	16
4.6.3.	Anmerkungen zur Vermietung	16
4.6.4.	Auflistung der Aktivitätsdaten	17
4.7.	Emissionsfaktoren	18
4.8.	Datenauswertung	20
4.8.1.	THG-Emissionen der Mobilität	22
4.8.2.	THG-Emissionen der Vorprodukte	24
5.	Initiativen zur Treibhausgasreduktion	26
6.	Schlussfolgerungen und Empfehlungen	27
7.	Abkürzungen	28
8.	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	29

8.1.	Abbildungsverzeichnis.....	29
8.2.	Tabellenverzeichnis	29

1. Allgemeine Beschreibung der Organisations- und Bilanzziele

Die Sustainability& GmbH („Sustainability&“) wurde von der Johannes Matzhold GesmbH („Matzhold“) beauftragt, für das Jahr 2025 den Treibhausgasbericht („THG-Bericht“) aus dem Vorjahr nach der internationalen Norm ISO 14064-1 zu erneuern. Die Struktur des vorliegenden Berichts hält sich an den im Normkapitel 9.3 empfohlenen Aufbau.

Matzhold hat sich zum Ziel gesetzt ihre Umweltauswirkungen zu reduzieren. Mit der Erstellung des vorliegenden THG-Berichtes sollen die Auswirkungen im Bereich des Klimawandels gemessen werden, um diese analysieren und nachweislich reduzieren zu können. Anhand von vorliegendem THG-Bericht werden die Potenziale zur Reduktion bewertet.

Der THG-Bericht ist darüber hinaus ein wichtiger Baustein zur Entwicklung einer Klimaschutzstrategie, um Maßnahmen und Reduktionspotenziale sichtbar zu machen und diese faktenbasiert planen zu können.

Matzhold hat sich entschieden, folgende THG-Emissionen der Kategorien der internationalen Norm ISO 14064-1 für 2025 zu erheben:

- Kategorie 1 – direkte THG-Emissionen
- Kategorie 2 – indirekte THG-Emissionen aus importierter Energie
- Kategorie 3 – indirekte THG-Emissionen aus Transport
- Kategorie 4 – indirekte THG-Emissionen aus Hilfsstoffen
- Kategorie 5 – Indirekte THG-Emissionen in Verbindung mit der Nutzung von Produkten

1.1. Über Matzhold

Als erfahrener Anbieter von Speditions-, Transport- und Logistiklösungen verfügt Matzhold über ein breit gefächertes Leistungsangebot, um ihren Kunden optimale Ergebnisse, abgestimmt auf die jeweiligen Bedürfnisse und Voraussetzungen, bieten zu können.

Innovatives Denken und Handeln, Termintreue, absolute Kundenorientiertheit sowie wirtschaftliches und ökonomisches Handeln sind der Mittelpunkt der unternehmerischen Tätigkeit.

Gemeinsam mit ihren Kunden entwickelt und realisiert Matzhold europaweite Transportlösungen für den Landverkehr, die See & Luftfahrt sowie für Express- und Sonderfahrten.

Der Tätigkeitsbereich von Matzhold beinhaltet ebenso den internationalen Handel mit NE-Metallen.

1.2. Über Sustainability&

Das konzessionierte Ingenieurbüro Sustainability& ist seit 2018 in der Beratung für Unternehmen und die öffentliche Verwaltung im Bereich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes tätig. Sustainability& analysiert und berechnet relevante Daten für den THG-Bericht auf organisatorischer und Produktebene und entwickelt gemeinsam mit seinen Kunden normativ überprüfbare Klimaschutzstrategien zur Reduktion von THG-Emissionen.

Sustainability& tritt nicht nur als Lösungsanbieter im Klimaschutz auf, sondern verfügt auch über die formalen Kompetenzen eines Umweltgutachters und Lead-Auditors in diesem Bereich. Durch enge Zusammenarbeit mit Normkonformitätsbewertungsstellen, Umweltverbänden und Juristen bietet Sustainability& Beratung auf höchstem Niveau an.

1.3. Verantwortliche Personen

Der vorliegende THG-Bericht 2025 wurde von der Sustainability& durch Lukas Seiwerth und Albert Aigner erstellt. Auf Seiten von Matzhold betreut Raphael Spirk die Datenerhebung zur Erstellung des THG-Berichtes.

1.4. Berichtszweck

Der THG-Bericht beschreibt die Ergebnisse der Berechnung des Corporate Carbon Footprints („CCF“), der durch die Geschäftstätigkeit von Matzhold verursachten THG-Emissionen. Die gesamten THG-Emissionen werden in Tonnen CO₂-Äquivalenten (t CO₂e) angegeben.

Der vorliegende THG-Bericht soll insbesondere folgende Zwecke erfüllen:

- Systematische Erfassung der THG-Emissionen
- Bewertungsgrundlage für Maßnahmen zur Reduktion der THG-Emissionen
- Ausgangsbasis für die regelmäßige Neubewertung

1.5. Vorgesehene Anwender

Der THG-Bericht 2025 ist einerseits zur internen Verwendung vorgesehen, um wirksame Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen zu treffen und zu bewerten. Andererseits soll der Bericht bei Bedarf interessierten Geschäftspartnern zur Verfügung gestellt werden, um Erfolge und Ernsthaftigkeit der Bestrebungen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen darzulegen.

1.6. Verbreitungsprinzipien

Der Bericht wird ausgewählten Geschäftspartnern und anderen interessierten Parteien, wie bspw. Behörden oder Anrainern, auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

1.7. Berichtszeitraum

Der Berichtszeitraum umfasst das Kalenderjahr 2025. Als Basisjahr für die Berichterstattung und für Vergleiche wurde das Jahr 2023 gewählt.

1.8. Häufigkeit der Berichtserstattung

Der THG-Bericht wird zukünftig einmal im Jahr aktualisiert.

1.9. Im THG-Bericht enthaltenen Daten und Informationen

Der THG-Bericht beinhaltet indirekte und direkte THG-Emissionen der Kategorien 1, 2, 3, 4 und 6. Die Definition der Kategorien und eine Auflistung der darin enthaltenen Emissionen sind in Kapitel 3, den Berichtsgrenzen, erläutert.

Folgende Daten und Informationen sind im THG-Bericht 2025 angeführt:

- Aktivitätsdaten für das Kalenderjahr 2025
- Aktuelle Emissionsfaktoren
- Gesamte THG-Emissionen in t CO₂e für das Kalenderjahr 2025
- Initiativen zur Treibhausgasreduzierung

Neben den tatsächlichen CO₂-Emissionen sind auch weitere Emissionen, wie beispielsweise Methan oder Lachgasemissionen, in den CO₂-Äquivalenten enthalten.

1.10. Verifizierung

Der vorliegende THG-Bericht wurde nach den Vorgaben der internationalen Norm ISO 14064-1 erstellt.

2. Organisationsgrenzen

Die Geschäftstätigkeit von Matzhold wird im THG-Bericht und CCF erfasst. Die Emissionen werden in t CO₂-Äquivalenten angegeben. Die Emissionen werden in t CO₂-Äquivalenten erfasst. Direkte Emissionen anderer Treibhausgase, wie beispielsweise CH₄, N₂O, NF₃, SF₆, HFCs und PFCs sind in den CO₂-Äquivalenten enthalten und werden daher nicht separat aufgelistet.

3. Berichtsgrenzen

Alle relevanten Kategorien, welche im Kapitel 9.3 der internationalen Norm ISO 14064-1 aufgelistet sind, sind Teil des vorliegenden THG-Berichtes.

Es werden die wesentlichen und im CCF erfassten Hilfsstoffe der Kategorie 4 (indirekte THG-Emissionen aus von der Organisation genutzten Produkten) betrachtet.

Kategorie	Berücksichtigt	Kommentar
Kategorie 1 – direkte THG-Emissionen		
Stationäre Verbrennung	Ja	
Mobile Verbrennung	Ja	
Flüchtige Emissionen	Nicht vorhanden	
Direkte Prozessemissionen	Nicht vorhanden	
Kategorie 2 – indirekte THG-Emissionen aus importierter Energie		
Importierte Elektrizität	Ja	Anmerkung 1
Importierte Wärme	Nicht vorhanden	Anmerkung 2
Vorkette Verbrennung	Ja	
Kategorie 3 – indirekte THG-Emissionen aus Transport		
Vor-/Nachgelagerter Transport	Nein	Anmerkung 3
Mitarbeitermobilität	Ja	Anmerkung 4
Dienstreisen	Ja	
Kategorie 4 – indirekte THG-Emissionen von der Gesellschaft genutzter Produkte		
Hilfsstoffe	Ja	Anmerkung 5
Abfall	Nein	Anmerkung 6
Kapitalgüter	Nein	Anmerkung 7
Kategorie 5 – indirekte THG-Emissionen in Verbindung mit der Nutzung von Produkten der Gesellschaft		
Nachgelagert gemietete Anlagen	Ja	
Kategorie 6 – indirekte THG-Emissionen aus anderer Quelle		
	Keine identifiziert	

Tabelle 1: Im THG-Bericht berücksichtigte Emissions-Kategorien.

Anmerkung 1: Matzhold betreibt eine Photovoltaik Anlage (PV-Anlage), dessen produzierter Strom zu 100% eingespeist wird. Die eingespeiste Strommenge ist in Kapitel 4.6.1 ausgewiesen.

Anmerkung 2: Matzhold deckt seinen kompletten Wärmebedarf durch Erdgas ab.

Anmerkung 3: Im CCF von Matzhold wurde der vor- und nachgelagerte Transport von Produkten der Firma nicht berücksichtigt.

Anmerkung 4: Die Mitarbeitermobilität wurde für das GJ 2025 basierend auf Annahmen zur durchschnittlich zurückgelegten Strecke und der Art des Transportmediums angenähert.

Anmerkung 5: Es wurden Hilfsstoffe in die Berechnung des CCF aufgenommen.

Anmerkung 6: Für die vorliegende THG-Bilanz wurden erneut die Abfalldaten der vermieteten Anlage von Matzhold erfasst und in Kategorie 5 bilanziert.

Anmerkung 7: Es liegen keine Daten zu Kapitalgütern vor.

4. Quantifizierte Bilanz der Treibhausgasemissionen

Der CCF von Matzhold nach der internationalen Norm ISO 14064-1 werden in den folgenden Kapiteln 4.1 und 4.2 dargestellt. In den folgenden Kapiteln werden des Weiteren die getroffenen Annahmen und die Datenquellen beschrieben und die verwendeten Emissionsfaktoren aufgelistet. Eine Auswertung der Daten erfolgt in Kapitel 4.8, in dem die THG-Emissionen kategorisiert und ihre einzelnen Beiträge aufgeschlüsselt werden.

Der CCF wurde berechnet, indem die Aktivitätsdaten, zu sehen in Tabelle 5, mit den zugehörigen Emissionsfaktoren, zusammengefasst in Tabelle 6, multipliziert wurden. Anschließend wurden die THG-Emissionen innerhalb der Kategorien addiert. Der CCF von Matzhold ergibt sich aus der Summe aller THG-Emissionen. Es wurden keine THG-Senken berücksichtigt.

In Kategorie 2 wurde zwischen einem ortsbasierten und einem marktbasieren Ansatz zur Berechnung der THG-Emissionen der Elektrizität unterschieden.

Im ortsbasierten Ansatz wird angenommen, dass die importierte Elektrizität der durchschnittlichen Stromaufbringung in Österreich entspricht. Das Umweltbundesamt Österreich und die internationale Norm ISO 14064-1 erlauben nur unter gewissen Qualitätsmaßnahmen die Bilanzierung nach dem marktbasieren Ansatz bei importierter Elektrizität. Eine Darlegung nach dem ortsbasierten Ansatz ist in jedem Fall verpflichtend. Nur die eigengenutzte Stromherstellung stellt eine Ausnahme dar, da für diesen Teil der Elektrizität kein Strom zugekauft wird und dieser direkt am Gelände hergestellt und verbraucht wird. Der ortsbezogene Ansatz ist in Kapitel 4.1 dargestellt.

Im marktbasieren Ansatz wird für die importierte Elektrizität angenommen, dass diese den Ansprüchen des Umweltzeichen 46 (UZ46) entspricht. Der marktbasierte Ansatz zur Berechnung des CCF wird in Kapitel 4.2 bilanziert.

4.1. CCF von Matzhold – ortsbasierter Ansatz

Im Vergleich zum Basisjahr 2023 ist der gesamte CCF von Matzhold um rund 64% gesunken. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Umstellung auf HVO als Antriebsmedium im eigenen Fuhrpark und Maschinenpark vollständig erfolgt ist. Auswertungen sowie die Zusammensetzung des CCF von Matzhold sind im Kapitel 4.8, Datenauswertung, aufgeführt.

Kategorie ¹	Emissionen [t CO ₂ e]			Veränderung
	2023	2024	2025	zu 2023
Kategorie 1	3.391	878	297	-91,24%
Mobile Verbrennung	3.383	866	287	-91,52%
Stationäre Verbrennung	8	12	10	25%
Kategorie 2	1.085	786	1.034	-4,70%
Importierte Elektrizität	72	48	36	-50%
Vorkette Verbrennung	1.012	738	998	-1,38%
Kategorie 3	260	218	226	-13,08%
Mitarbeitermobilität	260	218	226	-13,08%
Kategorie 4	128	95	109	-14,84%
Rohstoffe und Vorprodukte	128	95	109	-14,84%
Kategorie 5	48	87	83	72,92%
Nachgelagert vermietete Anlagen	48	87	83	72,92%
CCF von Matzhold	4.911	2.065	1.749	-64,39%

Tabelle 2: CCF von Matzhold, ortsbezogener Ansatz. Alle Werte sind in t CO₂e angegeben.

¹ Kategorie 1 – direkte THG-Emissionen

Kategorie 2 – indirekte THG-Emissionen aus importierter Energie

Kategorie 3 – indirekte THG-Emissionen aus Transport

Kategorie 4 – indirekte THG-Emissionen von der Gesellschaft genutzter Produkte

Kategorie 5 – Indirekte THG-Emissionen in Verbindung mit der Nutzung von Produkten

4.2. CCF von Matzhold – marktbasierter Ansatz

Mit Annahme des Umweltzeichen 46 (UZ46) Faktors für den importierten Strom im marktbasierten Ansatz, ändern sich die THG-Emissionen für die Elektrizität minimal, da diese unter der Annahme berechnet wurden, dass der Strom den Ansprüchen des UZ 46 entspricht. Im marktbasierten Ansatz sind die verursachten THG-Emissionen im Vergleich zum Basisjahr um 64,58% gesunken.

Kategorie ²	Emissionen [t CO ₂ e]			Veränderung
	2023	2024	2025	zu 2023
Kategorie 1	3.391	878	297	-91,24%
Mobile Verbrennung	3.383	866	287	-91,52%
Stationäre Verbrennung	8	12	10	25%
Kategorie 2	1.015	741	1.000	-1,48%
Importierte Elektrizität	3	2	2	-33,33%
Vorkette Verbrennung	1.012	738	998	-1,38%
Kategorie 3	260	218	226	-13,08%
Mitarbeitermobilität	260	218	226	-13,08%
Kategorie 4	128	95	109	-14,84%
Rohstoffe und Vorprodukte	128	95	109	-14,84%
Kategorie 5	48	87	83	72,92%
Nachgelagert vermietete Anlagen	48	87	83	72,92%
CCF von Matzhold	4.842	2.019	1.715	-64,58%

Tabelle 3: CCF von Matzhold, marktbasierter Ansatz. Alle Werte sind in t CO₂e angegeben.

² Kategorie 1 – direkte THG-Emissionen

Kategorie 2 – indirekte THG-Emissionen aus importierter Energie

Kategorie 3 – indirekte THG-Emissionen aus Transport

Kategorie 4 – indirekte THG-Emissionen von der Gesellschaft genutzter Produkte

Kategorie 5 – Indirekte THG-Emissionen in Verbindung mit der Nutzung von Produkten

4.3. Entwicklung des CCF von Matzhold seit 2023

In der folgenden Grafik ist die Entwicklung der verursachten THG-Emissionen seit dem Basisjahr 2023 dargestellt. Alle angeführten Berichtsjahre weisen die gleiche Datenbasis aus, wodurch diese gut miteinander vergleichbar sind. Vom Basisjahr auf aktuelle GJ 2025 ist der THG-Ausstoß von Matzhold um zwei Drittel gesunken. Dies ist hauptsächlich auf den Wechsel der LKW-Flotte und des Maschinenparks auf den Kraftstoff HVO zurückzuführen. Ab 2024 wurde der Umstieg auf HVO forciert, sodass im Geschäftsjahr 2025 an betriebseigenen Tankstellen ausschließlich der umweltschonende Treibstoff eingesetzt werden konnte.

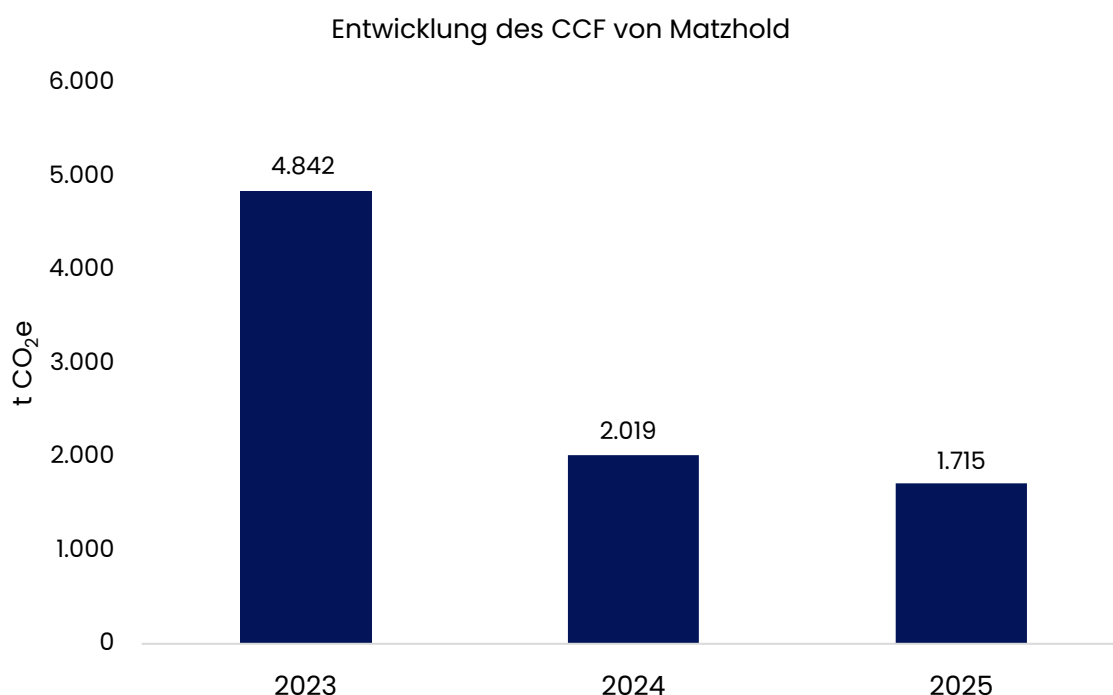


Abbildung 1: Entwicklung des CCF von Matzhold seit 2023.

4.4. Bilanz der Treibhausgasemissionen nach Scopes des Greenhouse Gas Protocols

In diesem Kapitel des Treibhausgasberichts, der gemäß der Norm ISO 14064-1 erstellt wurde, werden die Treibhausgasemissionen nach den Scopes des Greenhouse Gas (GHG) Protocols quantifiziert. Diese sind in Tabelle 4 dargestellt.

Das GHG Protocol unterteilt die Treibhausgasemissionen in drei Scopes. Scope 1 umfasst alle direkten Emissionen aus der Verbrennung fossiler Energieträger und entspricht der Kategorie 1 der ISO-Norm. Scope 2 umfasst die indirekten Emissionen aus der Erzeugung von zugekaufter Energie wie Strom, Dampf, Wärme oder Kälte. Die Kategorie 2 der ISO-Norm umfasst zusätzlich die Vorketten der in Scope 1 verbrannten Energieträger, welche im GHG-Protocol dem Scope 3 zugeordnet werden.

Scope 3 umfasst alle anderen indirekten Emissionen, die aus der Wertschöpfungskette einer Organisation resultieren, einschließlich sowohl vor- als auch nachgelagerter Aktivitäten, also alle anderen Emissionen der Kategorien 3 bis 5 der ISO-Norm.

Scope	Emissionen [t CO ₂ e]	
	marktbasiert	ortsbasiert
Scope 1	297	297
Scope 2	2	36
Scope 3	1.416	1.416
CCF von Matzhold	1.715	1.749

Tabelle 4: CCF von Matzhold in den Scopes des GHG-Protocols. Alle Werte sind in t CO₂e angegeben.

4.5. Zusammensetzung des CCF von Matzhold

Bei Betrachtung der folgenden Abbildung wird ersichtlich, dass die THG-Emissionen von Matzhold im Jahr 2025 im Vergleich zum Basisjahr 2023 vor allem in der Kategorie 1, direkte THG-Emissionen, stark abgenommen haben. Durch den Einsatz von HVO anstatt von Diesel hat Matzhold hier einen direkten Einfluss auf einen großen Teil der verursachten THG-Emissionen in dieser Kategorie.

Die THG-Emissionen der Kategorie 2 blieben im Vergleich zu 2023 nahezu konstant, da in dieser Kategorie die Vorkette, also die Gewinnung und Aufbereitung von HVO, berücksichtigt wird. Diese unterscheiden sich im Ausstoß von THG nicht wesentlich von jenen von fossilen Kraftstoffen. In der Kategorie 5 wurde, wie bereits im vorigen Geschäftsjahr 2024, auch der entsorgte Abfall durch den Vermieter bilanziert.

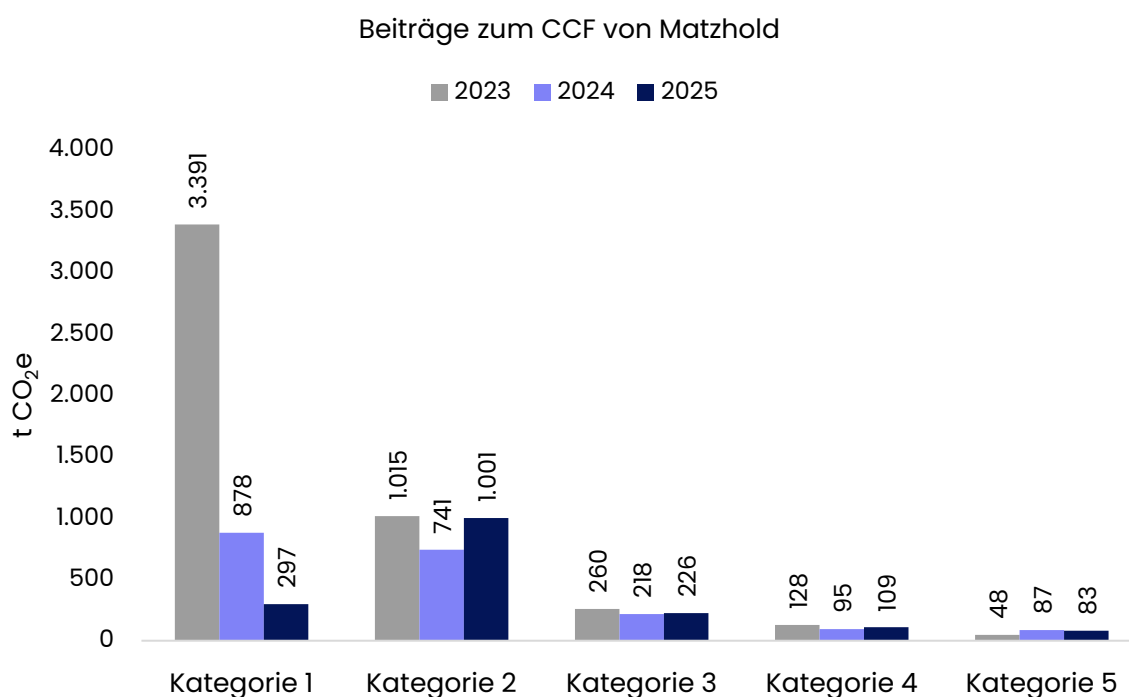


Abbildung 2: Zusammensetzung des CCF von Matzhold nach ISO-Kategorien.

4.6. Aktivitätsdaten und Datenqualität

Die Aktivitätsdaten wurden von unterschiedlichen Abteilungen von Matzhold geliefert und durch Raphael Spirk zusammengetragen.

Die Aktivitätsdaten liegen als Jahresverbräuche vor.

4.6.1. Anmerkungen zum Stromverbrauch

Matzhold betreibt Photovoltaikanlagen (PV-Anlage), deren erzeugter Strom zu 100% ins Netz eingespeist wird. Die PV-Anlagen haben im Jahr 2025 insgesamt 767.290,42 kWh erzeugt und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des österreichischen Stromnetzes.

Eine PV-Anlage ist nach ISO 14064-1 keine THG-Senke für direkte THG-Emissionen und wird daher im CCF von Matzhold nicht von seinen gesamten THG-Emissionen abgezogen, sondern nur der von Matzhold verbrauchte Strom kann dem Stromverbrauch zugerechnet werden.

4.6.2. Anmerkungen zur Mitarbeitermobilität

Die Mitarbeitermobilität wurde unter der Annahme berechnet, dass jeder Mitarbeiter durchschnittlich 50 km pro Tag an 215 Arbeitstagen pro Jahr mit dem PKW zurücklegt. Jene 12 Mitarbeiter mit Dienstwägen sind von dieser Berechnung ausgenommen, da deren Diesel-Verbrauch bereits in der mobilen Verbrennung berücksichtigt wird.

4.6.3. Anmerkungen zur Vermietung

Matzhold vermietet einen Teil seiner Anlage an eine Fremdfirma, so dass beim Gas- und Stromverbrauch sowie beim Abfallaufkommen zwischen der direkten Nutzung durch Matzhold und der Nutzung durch die Fremdfirma unterschieden wird.

4.6.4. Auflistung der Aktivitätsdaten

Alle Aktivitätsdaten sind in Tabelle 5 zusammengefasst.

Aktivitätsdaten	Gesamt	Einheit	Qualität	Datenquelle
Kategorie 1				
Diesel Verbrennung	115.242	L	gut	Aufstellung
Erdgas Verbrennung	50.963	kWh	gut	Aufstellung
HVO Verbrennung	1.451.027	L	gut	Aufstellung
Kategorie 2				
Diesel Vorkette	115.242	L	gut	Aufstellung
Erdgas Vorkette	50.963	kWh	gut	Aufstellung
HVO Vorkette	1.451.026	L	gut	Aufstellung
Kategorie 2 – markbasiert				
Strom – UZ Österreich	233.877	kWh	gut	Aufstellung
Kategorie 2 – ortsbasiert				
Strom – Schnitt Österreich	233.877	kWh	gut	Aufstellung
Kategorie 3				
PKW Mitarbeitermobilität	999.750	pkm	mittel	Annahme
Kategorie 4 – Vorprodukte				
Ad Blue	116.034	L	gut	Aufstellung
Reifen LKW	304	Stück	gut	Aufstellung
Reifen PKW	37	Stück	gut	Aufstellung
Kategorie 5 – Produkte				
Abfall Altpapier	5.700	kg	gut	Aufstellung
Abfall Glas	1.741	kg	gut	Aufstellung
Abfall Polyethylen	6.750	kg	gut	Aufstellung
Abfall Restmüll	21.420	kg	gut	Aufstellung
Abfall Sondermüll	146	kg	gut	Aufstellung
Erdgas Verbrennung	197.887	kWh	gut	Aufstellung
Erdgas Vorkette	197.887	kWh	gut	Aufstellung
Strom – UZ Österreich	84.080	kWh	gut	Aufstellung

Tabelle 5: Aktivitätsdaten von Matzhöld. Kategorie 1 bis Kategorie 5.

Die Datenqualität wurde aus der Güte der Datenquelle abgeleitet:

- Sehr gut: Primärdaten aus Abrechnungen
- Gut: Daten aus verlässlicher Quelle
- Mittel: Eigene Abschätzung, auf Basis der übermittelten Daten

4.7. Emissionsfaktoren

Die Emissionsfaktoren stammen aus Datenbanken des Österreichischen und Deutschen Umweltbundesamtes, der Datenbank Ecoinvent v3 oder veröffentlichten PCFs der Hersteller/Zulieferer. Die Werte und deren Quelle sind in Tabelle 6 aufgelistet.

Wenn unterschiedliche Emissionsfaktoren für die gleiche Aktivität publiziert wurden, wurde der konservative Ansatz gewählt, wodurch die höchsten Emissionsfaktoren in die Berechnung des CCF eingeflossen sind. Es wird somit sichergestellt, dass Matzhold keinen zu niedrigen CCF kommuniziert.

Im aktuellen Betrachtungszeitraum wurden die Emissionsfaktoren für den erfassten Abfall angepasst, gestützt auf präziseren Daten aus der bisher genutzten Datenbank Ecoinvent v3.

Emissionsfaktor	Wert	Einheit	Quelle
Kategorie 1			
Erdgas, Verbrennung	0,201	kg CO ₂ e / kWh	UBA Österreich
Diesel inkl. Beimischung, Verbrennung	2,490	kg CO ₂ e / L	UBA Österreich
HVO, Verbrennung	0,000	kg CO ₂ e / L	UBA Deutschland
Kategorie 2			
Erdgas, Vorkette	0,049	kg CO ₂ e / kWh	UBA Österreich
Diesel inkl. Beimischung, Vorkette	0,700	kg CO ₂ e / L	UBA Österreich
HVO, Vorkette	0,631	kg CO ₂ e / L	UBA Deutschland
Stromaufbringung Ö	0,152	kg CO ₂ e / kWh	UBA Österreich
Umweltzeichenstrom Ö	0,010	kg CO ₂ e / kWh	UBA Österreich
Kategorie 3			
PKW Durchschnitt	0,226	kg CO ₂ e / pkm	UBA Österreich
Kategorie 4			
Ad Blue	0,445	kg CO ₂ e / L	Ecoinvent
Reifen, LKW	185,000	kg CO ₂ e / Stück	Bridgestone
Reifen, PKW	32,400	kg CO ₂ e / Stück	Bridgestone
Kategorie 5			
Abfall Altpapier	0,037	kg CO ₂ e / kg	Ecoinvent
Abfall Glas	0,035	kg CO ₂ e / kg	Ecoinvent
Abfall Polyethylene	2,912	kg CO ₂ e / kg	Ecoinvent
Abfall Restmüll	0,571	kg CO ₂ e / kg	Ecoinvent
Abfall Sondermüll Verbrennung	2,454	kg CO ₂ e / kg	Ecoinvent

Emissionsfaktor	Wert	Einheit	Quelle
Erdgas, Verbrennung	0,201	kg CO ₂ e / kWh	UBA Österreich
Erdgas, Vorkette	0,049	kg CO ₂ e / kWh	UBA Österreich
Umweltzeichenstrom Ö	0,010	kg CO ₂ e / kWh	UBA Österreich

Tabelle 6: Im CCF verwendete Emissionsfaktoren für Matzhold.

4.8. Datenauswertung

Zum besseren Verständnis über die Zusammensetzung des gesamten CCF von Matzhold, wurden die einzelnen Beiträge in die folgenden vier Kategorien unterteilt:

- Strom
- Wärme
- Vorprodukte (Hilfsstoffe)
- Mobilität (beinhaltet Dienstreisen, PKW-Fahrten inklusive Vorkette und mobile Verbrennung und den Dieserverbrauch)

Der Stromaufbringung wird in Österreich ein geringerer Emissionsfaktor als in anderen Ländern der EU zugewiesen. Dieser Emissionsfaktor resultiert aus den zahlreichen Ökostromressourcen und dem restlichen importierten Strom, welcher in einem Kalenderjahr zugekauft wird. So haben Standorte in Österreich bei gleichem Strombezug weniger als die Hälfte der strombedingten Emissionen, als vergleichbare Standorte in Deutschland.

Durch den Zukauf von 100% erneuerbaren Strom, konnte Matzhold ihre THG-Emissionen in diesem Bereich schon so weit reduzieren, dass eine weitere Senkung nur durch effizienzsteigernde Maßnahmen zu erreichen ist.

Die vier Kategorien, dargestellt in Abbildung 3, tragen unterschiedlich zum gesamten CCF von Matzhold bei, wobei der Bereich der Mobilität der überwiegende Teil der verursachten THG-Emissionen anzurechnen ist. Im Vergleich zum Basisjahr konnten die THG-Emissionen bereits um rund 68% gesenkt werden, hauptsächlich durch den Umstieg auf HVO als Treibstoff bei den LKWs.

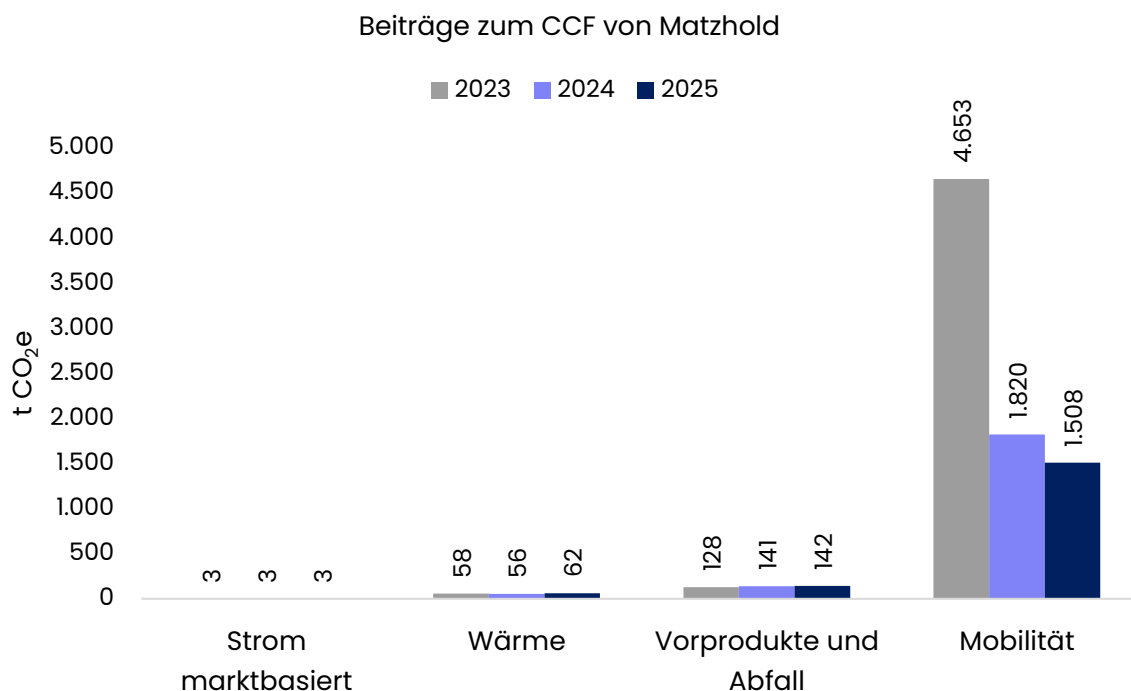


Abbildung 3: Zusammensetzung des CCF von Matzhold nach qualitativen Kategorien.

Wie in der untenstehenden Abbildung ersichtlich, verursacht die Mobilität den Großteil der gesamten THG-Emissionen, die im GJ 2025 von Matzhold ausgestoßen wurden. Die Beiträge innerhalb dieser Kategorien sind in den folgenden Kapiteln weiter aufgeschlüsselt.

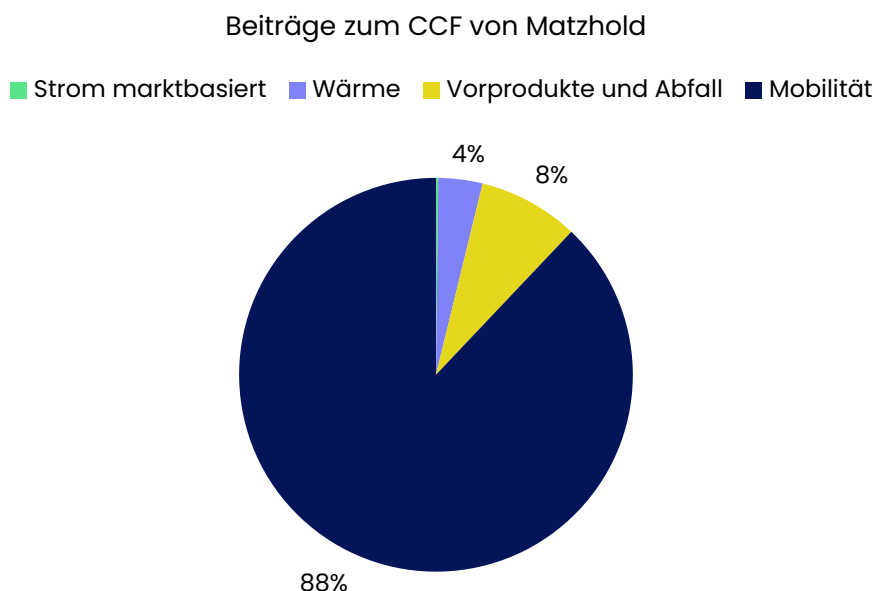


Abbildung 4: Prozentualer Anteil der vier Kategorien am gesamten CCF von Matzhold.

4.8.1. THG-Emissionen der Mobilität

Im GJ 2025 war die Mobilität für nahezu 90% des CCF von Matzhöld verantwortlich. Die Beiträge der einzelnen Transportmittel sind dabei in Abbildung 5 dargestellt. Es ist ersichtlich, dass der überwiegende Anteil auf die Summe der THG-Emissionen des LKW-Transports entfällt. Durch den ausbleibenden Ankauf von Diesel für die hauseigenen Tankstellen sind die THG-Emissionen im Vergleich zum Basisjahr in diesem Bereich stark rückläufig. Durch den Zukauf von 1.451.026 L HVO-Treibstoff konnten im aktuellen Betrachtungszeitraum erstmalig fossile Treibstoffe am Firmengelände vollständig substituiert werden.

In den einzelnen Kategorien wurden die verursachten THG-Emissionen durch den Diesel- und HVO-Verbrauch sowie der Mitarbeiter-Mobilität jeweils zusammengerechnet. Es wird evident, dass der Einsatz von HVO im Maschinenpark und im Fuhrpark von Matzhöld zu einer hohen Reduzierung der THG-Emissionen geführt hat.

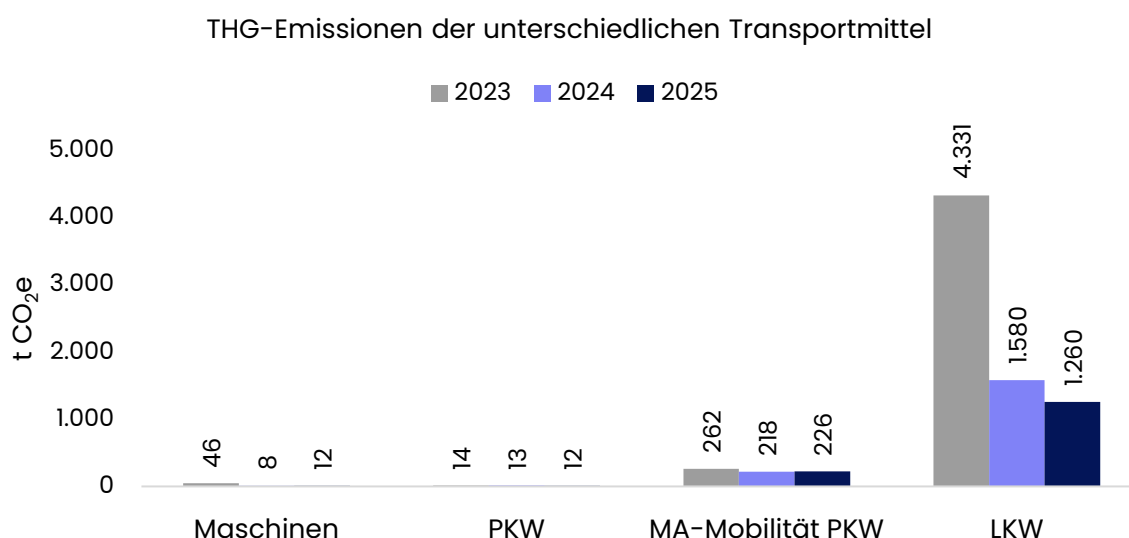


Abbildung 5: Absolute THG-Emissionen verursacht durch Mobilität.

In Abbildung 6 sind die relativen Anteile der verschiedenen Transportmittel an den THG-Emissionen des Betrachtungszeitraumes 2025 dargestellt. Ähnlich wie im vorigen Geschäftsjahr entfallen 83% auf die THG-Emissionen in der Kategorie LKW. Der zweitgrößte Bereich entfällt mit 15% wiederum auf THG-Emissionen, die im Rahmen der MA-Mobilität entstanden sind.

Beiträge zum CCF in der Mobilität

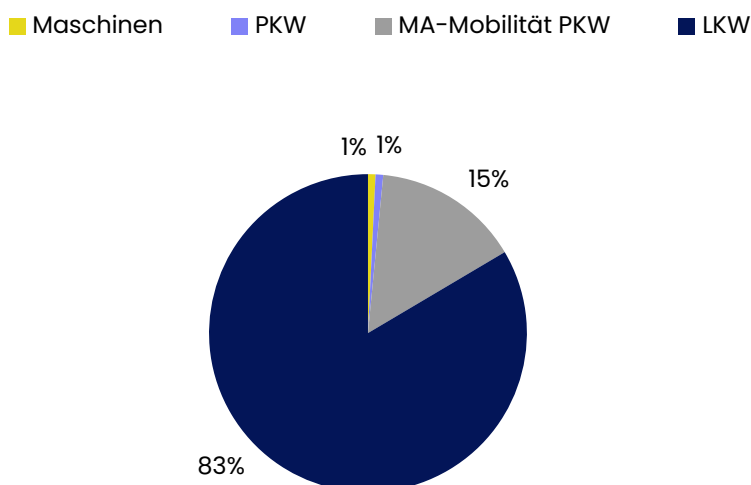


Abbildung 6: Relative THG-Emissionen der Mobilität.

Folglich liegt der größte Reduktionshebel der THG-Emissionen weiterhin in der Reduktion des Dieserverbrauchs durch die Substitution mit nachhaltigen Kraftstoffen wie HVO. Im Rahmen der Möglichkeiten von Matzhold sollte somit auch der Dieserverbrauch an externen Tankstellen reduziert werden.

4.8.2. THG-Emissionen der Vorprodukte

Die untersuchten Roh- und Hilfsstoffe und deren Anteile sind in den folgenden Grafiken dargestellt. Durch einen höheren Ankauf von Ad Blue sowie LKW-Reifen sind die THG-Emissionen im Bereich der Vorprodukte im Vergleich zum Vorjahr um rund 15% gestiegen.

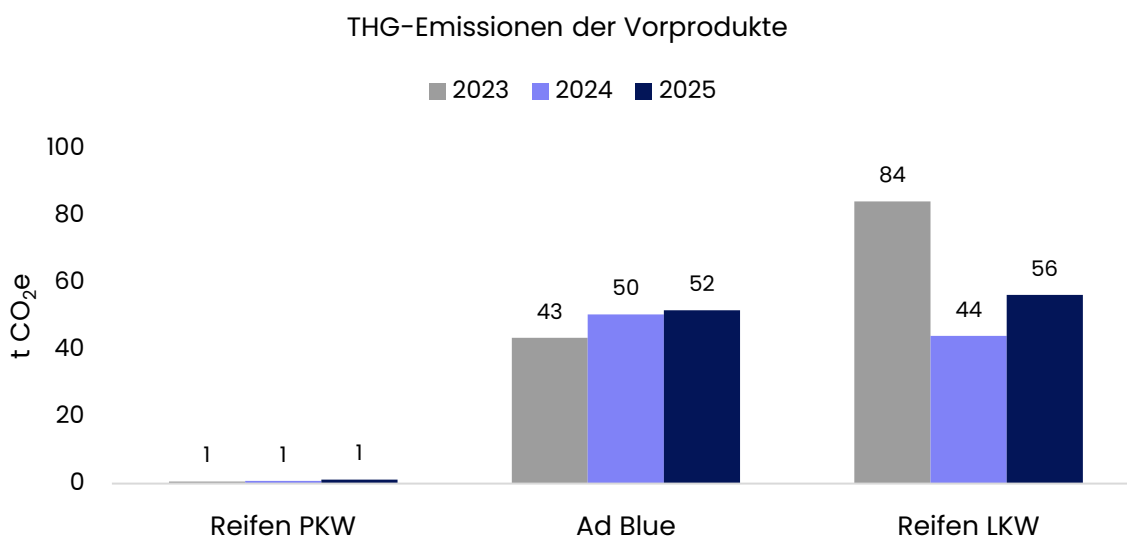


Abbildung 7: Absolute THG-Emissionen der Vorprodukte.

Wie in den Vorjahren lässt sich der Großteil der THG-Emissionen der Vorprodukte auf Mobilitätsaktivitäten zurückführen. Die untenstehende Abbildung 8 skizziert, dass AdBlue und LKW-Reifen zusammen nahezu 100% aller THG-Emissionen der Kategorie Vorprodukte ausmachen.

Relative Beiträge der Vorprodukte im GJ 2025

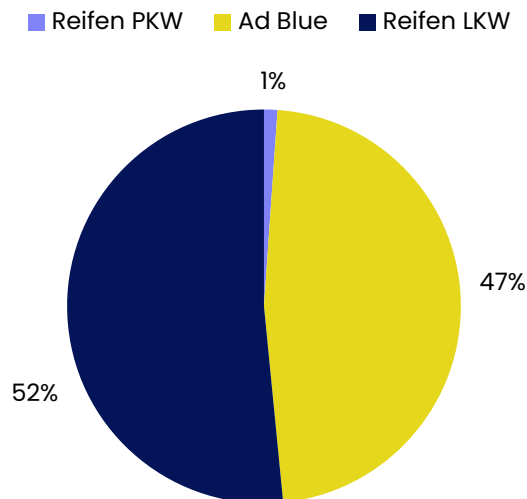


Abbildung 8: Relative THG-Emissionen der Vorprodukte.

5. Initiativen zur Treibhausgasreduktion

- Am Standort Matzhold wurden PV-Anlagen mit einer Gesamtleistung von 1.059 kWp installiert. Der erzeugte Strom wird ins Netz eingespeist.
- Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Umstellung der dieselbetriebenen LKW und Maschinen auf HVO zur Gänze durchgeführt.
- Für die kommenden Geschäftsjahre sind Batteriespeicher projektiert, die den Strom der PV-Anlage speichern und das Netz stabilisieren sollen.

6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die Dekarbonisation des eigenen Fuhrparks und der Maschinen durch den Einsatz von HVO anstatt von Diesel hat bereits eine große Wirkung gezeigt. Der gesamte CCF hat sich im Vergleich zum Basisjahr 2023 um knapp 64% reduziert. Diese Entwicklung unterstreicht, dass der Einsatz von HVO statt konventionellem Diesel weiterhin der entscheidende Hebel zur Reduktion der THG-Emissionen ist. Das Augenmerk sollte daher auf die externen Tankvorgänge gelegt werden, welche in der Kategorie 1 zusätzlich zu jenen der Haustankstellen bilanziert werden.

Abbildung 9 zeigt die voraussichtliche Entwicklung des CO₂-Fußabdrucks von Matzhold. In blauer Farbe sind die jeweiligen CCF der Jahre 2023 bis 2025 dargestellt, in grüner Farbe die verbleibenden Emissionen nach der vollständigen Umstellung auf HVO bei externen Tankvorgängen. Im Vergleich zum Basisjahr sollten die THG-Emissionen um zusätzlich rund 17% geringer ausfallen. Für das kommende Geschäftsjahr 2026 wird ferner von einem geringeren HVO-Einsatz ausgegangen wobei – bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen – mit einem moderaten Anstieg des CCF im kommenden Berichtsjahr zu rechnen ist.

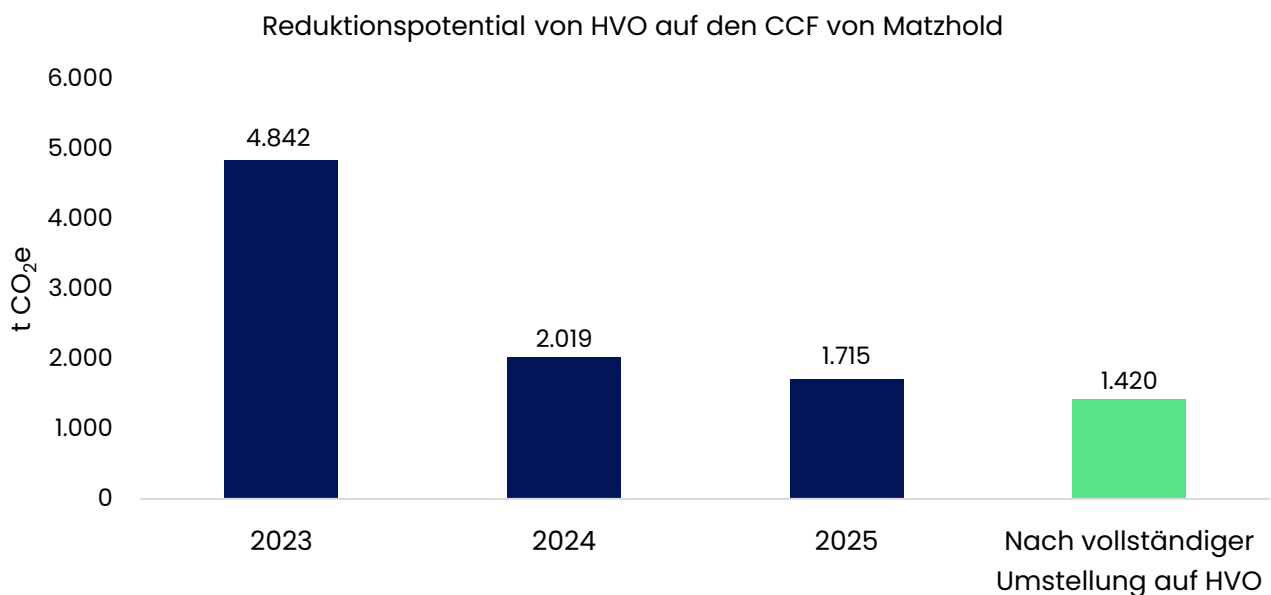


Abbildung 9: CCF von Matzhold vor und nach der Umstellung auf HVO bei externen Tankstellen.

Weitere Maßnahmen zur Reduzierung des CCF können in der Substitution des bezogenen Erdgases liegen, beispielsweise durch die Umstellung auf erneuerbare Energieträger oder den Einsatz von Wärmepumpen. Darüber hinaus wird weiters eine Optimierung der Mitarbeitermobilität empfohlen, etwa durch die Förderung umweltfreundlicher Anreisemöglichkeiten wie Fahrgemeinschaften, öffentliche Verkehrsmittel oder E-Mobilität.

7. Abkürzungen

CCF	Corporate Carbon Footprint
CO ₂ e	CO ₂ -Äquivalente
GHG	Greenhouse Gas
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil
kWh	Kilowattstunden
Ö	Österreich
PCF	Product Carbon Footprint
pkm	Personenkilometer
PV	Photovoltaik
t	Tonne (1000 kg)
THG	Treibhausgas
UBA	Umweltbundesamt

8. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

8.1. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des CCF von Matzhold seit 2023.	13
Abbildung 2: Zusammensetzung des CCF von Matzhold nach ISO-Kategorien.	15
Abbildung 3: Zusammensetzung des CCF von Matzhold nach qualitativen Kategorien.	21
Abbildung 4: Prozentualer Anteil der vier Kategorien am gesamten CCF von Matzhold.	21
Abbildung 5: Absolute THG-Emissionen verursacht durch Mobilität.	22
Abbildung 6: Relative THG-Emissionen der Mobilität.	23
Abbildung 7: Absolute THG-Emissionen der Vorprodukte.	24
Abbildung 8: Relative THG-Emissionen der Vorprodukte.	25
Abbildung 9: CCF von Matzhold vor und nach der Umstellung auf HVO bei externen Tankstellen.	27

8.2. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Im THG-Bericht berücksichtigte Emissions-Kategorien.	8
Tabelle 2: CCF von Matzhold, ortsbezogener Ansatz. Alle Werte sind in t CO ₂ e angegeben.	11
Tabelle 3: CCF von Matzhold, marktbasierter Ansatz. Alle Werte sind in t CO ₂ e angegeben.	12
Tabelle 4: CCF von Matzhold in den Scopes des GHG-Protocols. Alle Werte sind in t CO ₂ e angegeben.	14
Tabelle 5: Aktivitätsdaten von Matzhold. Kategorie 1 bis Kategorie 5.	17
Tabelle 6: Im CCF verwendete Emissionsfaktoren für Matzhold.	19