



# Reale CO<sub>2</sub>-Emissionen der heute am Markt erhältlichen Fahrzeugtypen und ihrer Treibstoffe

CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas.

Juni 2016 v2, martin\_rotta [ät] hispeed.ch  
Empfohlenes Format für Ausdruck: DIN A3

## Emissionen: Fahren

	Hybrid	Benziner I	Benziner II	Diesel	Gas (LPG)	Gas (CNG)		Wasserstoff		Elektro I			Elektro II	
	Toyota Auris HSD Modell 2015	VW Golf VII 1.2 TSI Modell 2015	BMW 535i Modell 2014	BMW 320d Modell 2015	Ford Focus 1.6TiVCT Modell 2012	Skoda Octavia III 1.4 G-Tec Modell 2015		Toyota Mirai, Brennstoffzelle Modell 2016		Tesla Model S 85 P Modell 2014			Nissan Leaf Modell 2012	
							Erdgas	100% Biogas	Strommix	Strommix	Strommix	Strommix	Ökostrom	Ökostrom
Verbrauch, Herstellerangabe (irrelevant) [pro 100km]	3.6 l	5.2 l	8.1 l	4.6 l	7.6 l	3.5 kg	3.5 kg	0.76 kg	0.76 kg	18.1 kWh	18.1 kWh	18.1 kWh	15.0 kWh	
Verbrauch, real im Alltag [pro 100km]	5.4 l	6.5 l	10.7 l	6.4 l	8.6 l	4.2 kg	4.2 kg	0.91 kg	0.91 kg	23.0 kWh	23.0 kWh	23.0 kWh	18.8 kWh	
realer Durchschnitt aller Fahrzeuge vom gleichen Typ (A) Strom: inkl. Ladeverluste von 10%								50.5 kWh Strom zur Erzeugung benötigt						
CO <sub>2</sub> -Emissionen pro Verbrauchseinheit Werte physikalisch festgelegt (B)	2.36 kg	2.36 kg	2.36 kg	2.62 kg	1.63 kg	2.58 kg	klimateutral							
CO <sub>2</sub> pro km (Fahren)	128 g	153 g	253 g	168 g	140 g	108 g	0 g	0 g	0 g	0 g	0 g	0 g	0 g	

## Emissionen: Bereitstellung Treibstoff

	Keine Wahl: Energieträger nicht erneuerbar						Potential: Energie bis zu 100% erneuerbar							
CO <sub>2</sub> pro Verbrauchseinheit [l / kg / kWh]	472 g	472 g	472 g	524 g	350 g	822 g	423 g	31'580 g	7'604 g	569 g	137 g	15 g	15 g	
und zusätzliche, emissionsrelevante Informationen	Plug-In-Hybride (also mit Stecker) weisen je nach Fahrprofil grosse Abweichungen auf, sind aber für kürzere Strecken vergleichbar mit Elektroautos.	sehr hohe Schadstoff-Emissionen bei Kaltstarts (Katalysator erst nach einigen km betriebswarm)	analog Benziner I, aber mehr Verbrauch an fossilen Ressourcen und darum auch mehr externe Kosten (finanz. Belastung der Gesellschaft durch neg. Auswirkungen, z.B. Luftverschmutzung) (I)	Abgasreinigung über selektive katalytische Reduktion (AdBlue) und Partikelfilter teuer, offizielle Messwerte zumindest fragwürdig (VW-Skandal 2015)	Nebenprodukt der Erdölraffinerien.	Im Vergleich zu Benzin 60-95 Prozent weniger Schadstoffe (NO <sub>x</sub> , SO <sub>2</sub> )	Schweizer Biogas aus Abfallstoffen, verfügbare Menge ist jedoch begrenzt		Der Konsument hat keinen Einfluss auf die Energiequelle der Wasserstoff-Herstellung, daher Verwendung von Strommix. Energie teilweise aus Kernkraft (D 16%, CH 36%). H2 aus Dampfpreformation ist nicht erneuerbar.		fährt lokal emissionsfrei	fährt lokal emissionsfrei	Nahezu frei von Schadstoffemissionen.	Nahezu frei von Schadstoffemissionen.
Benzin / Diesel: Förderung des Rohöls, Transport in die Raffinerien, Herstellung der Kraftstoffe und Weitertransport zur Zapfsäule (C, E)														
Elektrizität an der Steckdose des Konsumenten, inkl. Verluste und Emissionen durch Bereitstellung der Infrastruktur (D)														
Erdgas: Bohrung und Förderung, Transport (See oder Pipeline), Verarbeitung, Lagerung und Distribution (E)														
Biogas: Infrastruktur, Primärenergieeinsatz zur Gewinnung und Aufbereitung, Infrastruktur und Transport (E)														
Wasserstoff: Well-to-Tank, nicht berücksichtigt sind Lagerung, Distribution und Aufbau der notwendigen Infrastruktur (G)														
CO <sub>2</sub> pro km (Bereitstellung Treibstoff)	26 g	31 g	51 g	34 g	30 g	35 g	18 g	288 g	69 g	131 g	31 g	3 g	3 g	

## Emissionen: Herstellung Fahrzeug

CO <sub>2</sub> -Emissionen pro Neuwagen abhängig von Materialaufwand und Produktion (K)	6'100 kg	5'100 kg	7'400 kg	6'000 kg	5'500 kg	5'700 kg	5'700 kg	7'700 kg	7'700 kg	9'400 kg	9'400 kg	9'400 kg	6'900 kg
Lebensdauer	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km	200'000 km
CO <sub>2</sub> pro km (Herstellung Fahrzeug)	31 g	26 g	37 g	30 g	28 g	29 g	29 g	39 g	39 g	47 g	47 g	47 g	35 g

## Total CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer

Lifetime-CO <sub>2</sub> -Emissionen	184 g	210 g	340 g	231 g	198 g	171 g	46 g	327 g	108 g	178 g	78 g	50 g	37 g
	37 t	42 t	68 t	46 t	40 t	34 t	9 t	65 t	22 t	36 t	16 t	10 t	7 t

## Gesamtemissionen Well-to-Wheel

	E	G	G	G	G	E	A+++	G	A++	B	A+++	A+++	A+++
Klassifizierung anhand der offiziellen, deutschen Verordnung (L) "Emissionseffizienz" im Verhältnis zum Fahrzeuggewicht													
Fahrzeuggewicht gemäss Schweizer Energiekette	1'505 kg	1'271 kg	1'840 kg	1'505 kg	1'382 kg	1'416 kg	1'416 kg	1'850 kg	1'850 kg	2'074 kg	2'074 kg	2'074 kg	1'578 kg

## Fahrleistungen und Treibstoffkosten

	Hybrid	Benziner I	Benziner II	Diesel	Gas (LPG)	Gas (CNG)		Wasserstoff		Elektro I			Elektro II
Motorleistung	136 PS	110 PS	306 PS	184 PS	117 PS	110 PS	110 PS	155 PS	155 PS	421 PS	421 PS	421 PS	109 PS
Beschleunigung 0-100 km/h	10.9 s	10.2 s	5.8 s	7.3 s	12.1 s	10.9 s	10.9 s	9.6 s	9.6 s	4.2 s	4.2 s	4.2 s	11.5 s
Preis pro Verbrauchseinheit Mittelwerte der letzten 5 - 10 Jahre (wo verfügbar, siehe unten)	1.68 CHF / l	1.68 CHF / l	1.68 CHF / l	1.79 CHF / l	0.81 CHF / l	1.86 CHF / kg	2.89 CHF / kg	9.50 CHF / kg	8.00 CHF / kg	0.23 EUR / kWh	0.14 CHF / kWh	0.19 CHF / kWh	0.19 CHF / kWh
Treibstoffkosten auf 100km	9 CHF	11 CHF	18 CHF	11 CHF	7 CHF	8 CHF	12 CHF	9 CHF	7 CHF	5 EUR	3 CHF	4 CHF	4 CHF
Treibstoffkosten auf gesamte Lebensdauer (200'000km) mit 20% Tesla Supercharger (Gratis-Schnellladung)	CHF 18'211	CHF 21'840	CHF 35'952	CHF 22'912	CHF 13'932	CHF 15'624	CHF 24'276	CHF 17'328	CHF 14'592	EUR 10'575 EUR 8'460	CHF 6'437 CHF 5'150	CHF 8'736 CHF 6'989	CHF 7'148

## wissenschaftliche Quellen – Literaturangaben siehe Rückseite

A) Werte: spritmonitor.de (06.2016)

A) ICCT 2015, S. 3: Abweichungen +8 bis 38%

B) Toyota Mirai: geschätzt anhand ICCT (+20%)

B) BAFU 2015, Treibhausgasin. der Schweiz

B) EMPA, Aussage M. Gauch vom 22.10.2015

C) Shell 2014, S. 68: 15 - 20%

C) Haan & Zah 2013, S. XXV: 20-29%

C) Ecoinvent 2.2 (via M. Gauch EMPA)

D) Umweltbundesamt Deutschland 2015, S. 2

D) BAFU: 102g / UVEK, Art.1e+TCS, S.6: 111g

D) Ecoinvent 2.2: 137g CH-Mix, 15g CH-Öko

E) BMVBS, S.24, Situation 2012

F) Elektrizitätsstatistik 2015, BFE Schweiz

G) Wikipedia, H2 Energiebereitstellungskette

H) Umweltbundesamt DE, Statistik 2015

I) Umweltbundesamt 2012, S.8

K) EMPA, Berechnungen M. Gauch vom 15.06.2016,

(Bezug zu Haan & Zah 2013 & Ecoinvent 2.2)

K) UCSUSA 2015, S.21, 1 bis 6t zusätzlich

K) Notter & Gauch et al. 2010, S. 6552, +30%

L) Bundesrepublik Deutschland, PKW-EnVKV,

Kategorien A+++ erst ab Marktanteil >5% eingeführt

L) Berechnungsgrundlage Schweiz für verschiedene

Stromarten nicht offengelegt

## Treibstoffpreise – Literaturangaben siehe Rückseite

Benzin / Diesel: BFS, 2015, S. 18 (2006 bis 2015), sowie PwC, 2014, S. 9

LPG: DVFG, (2006 bis 2015)

CNG, Erdgas & Biogas: (2011-2016), tel. Auskunft Energie360, R. Bösch

Wasserstoff: aktuelle Preise (12.2015)

Strom: BFE 2011 & 2015, (2006-2015), Haushalts-Niedertarif (Auto wird über Nacht geladen)

Nicht berücksichtigt sind die Emissionen aus der Bereitstellung der Infrastruktur (Strassen).

Für einen Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (z.B. ÖV oder Fahrrad) müssten diese ebenfalls errechnet werden.



http://bit.do/co2-emissionen



## Literaturverzeichnis

Bundesamt für Umwelt **BAFU**, 2015: Faktenblatt CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren des Treibhausgasinventars der Schweiz, Regine Röhli-Silberger

Bundesamt für Umwelt **BAFU**, 2014: Wie klimafreundlich ist Schweizer Strom?  
[http://www.bafu.admin.ch/klima/09608/index.html?lang=de#sprungmarke0\\_28](http://www.bafu.admin.ch/klima/09608/index.html?lang=de#sprungmarke0_28) (Zugriff: 17.12.2015)

Bundesamt für Energie **BFE**, 2011: Strompreisentwicklung in der Schweiz, sowie Medienmitteilung vom 07.09.2015  
 (Strompreise 2016: Stabile Tarife für Haushalte und leichte Reduktion für mittlere Betriebe)  
 eigene Berechnung für Tarife, Grundlage: Stadtwerk Winterthur, Haushalte, Produkte Weiss / Silber

Bundesamt für Statistik **BFS**, 2015: Landesindex der Konsumentenpreise – Durchschnittspreise für Benzin und Diesel, Monatswerte, Periode 1993-2015

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung **BMVBS**, 2013: CNG und LPG – Potenziale dieser Energieträger auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Energieversorgung des Straßenverkehrs, erstellt für das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit **BMUB**, 2015: Wie klimafreundlich sind Elektroautos? **LESEEMPFEHLUNG**

De Haan, Peter & Zah, Rainer, 2013: Chancen und Risiken der Elektromobilität in der Schweiz. Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung TA-SWISS

Deutscher Verband Flüssiggas e.V. **DVFG**, 2015: Vergleich der Kraftstoffpreise, gestützt auf Bundesamt  
<http://dvfg.de/infotek/vergleich-der-kraftstoffpreise-autogas-in-den-letzten-zehn-jahren-konstant-guenstig> (Zugriff: 09.01.2016)

**Ecoinvent**: Wissenschaftlich breit abgestützte Datenbank, nicht öffentlich zugänglich.  
 Die EMPA, das Bundesamt für Energie BFE u.a. stützen sich auf diese Daten.

Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt **EMPA**, 2015: Korrespondenz mit Marcel Gauch via E-Mail im Oktober 2015

International Council on Clean Transportation **ICCT**, 2015: From laboratory to road – A 2015 update of official And “real-world” fuel consumption and CO<sub>2</sub> values for passenger cars in europe. **LESEEMPFEHLUNG**

Notter, Dominic; Gauch, Marcel et. al., 2010: Contribution of Li-Ion Batteries to the Environmental Impact of Electric Vehicles.

**Pkw-EnVKV**, Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (2015): Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen, Bundesrechtsverordnung, Deutschland, Zugriff via Wikipedia am 24.12.2015,  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung>

**PwC** Schweiz, 2014: Strompreise in der Schweiz 2016 bis 2025, In Zusammenarbeit mit Energy Brainpool, Berlin

**Shell** Deutschland, 2014: Shell PKW-Szenarien bis 2040.

Union of Concerned Scientists **UCSUSA**, 2015: Cleaner Cars from Cradle to Grave – How Electric Cars Beat Gasoline Cars on Lifetime Global Warming Emissions. **LESEEMPFEHLUNG**

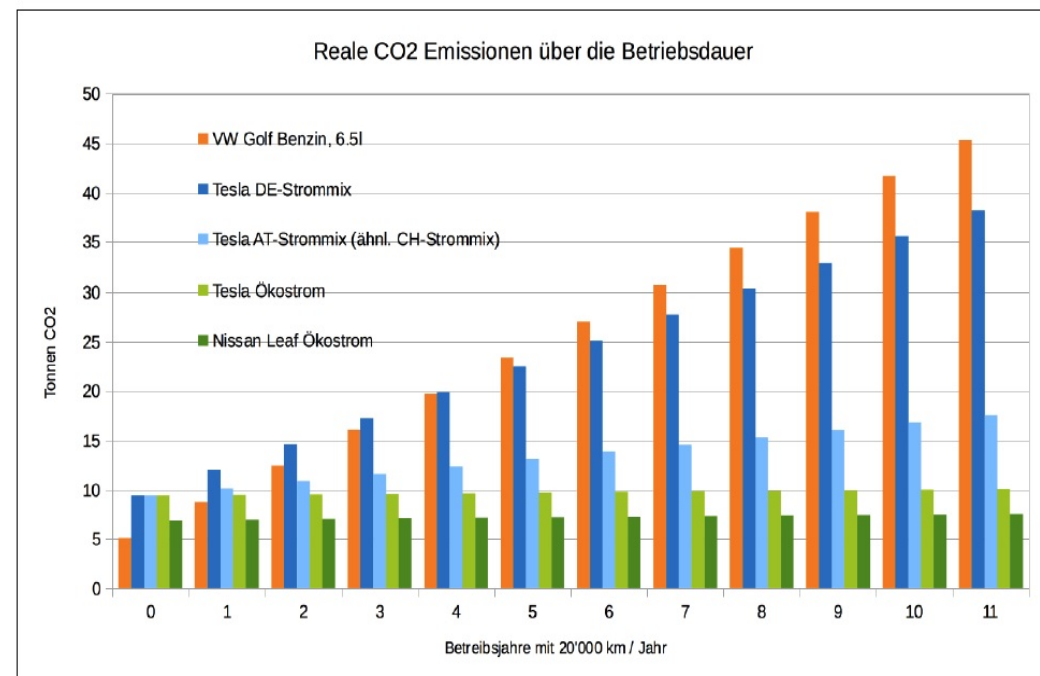
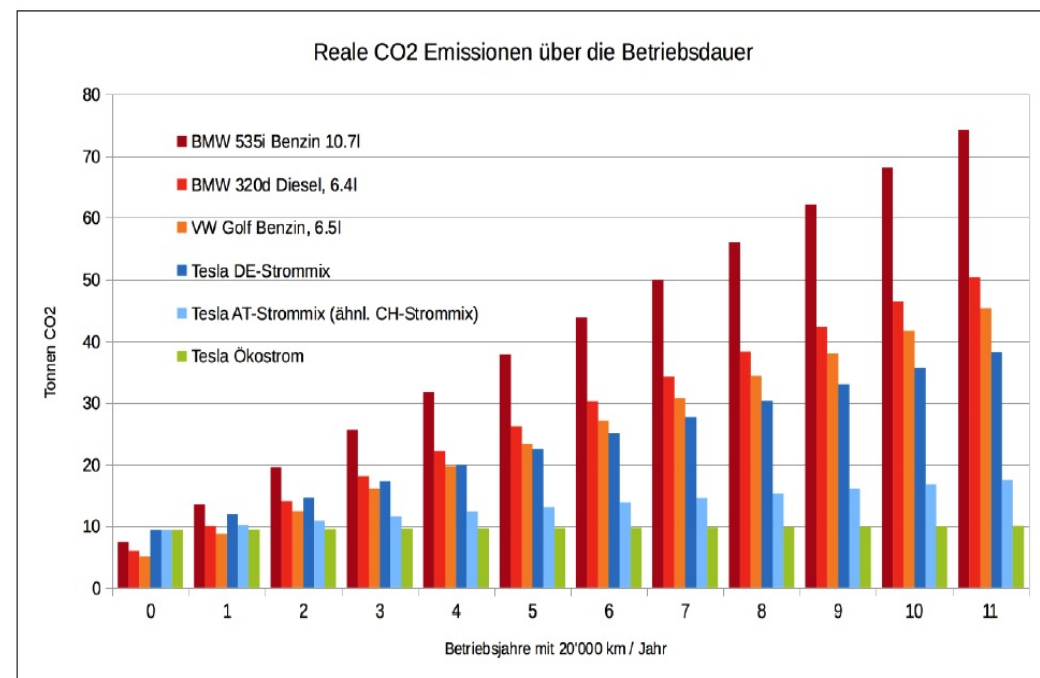
**Umweltbundesamt** Deutschland, 2015: Entwicklung der spezifischen Kohlendioxid-Emissionen des deutschen Strommix in den Jahren 1990 bis 2014.

**Umweltbundesamt** Deutschland, 2012: Schätzung der Umweltkosten in den Bereichen Energie und Verkehr

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation **UVEK**, 2011: Verordnung über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenkraftwagen (730.011.1).

**Wikipedia**, 2015: Einträge "Motorenbenzin" und "Dieselkraftstoff" (Zugriff: 17.12.2015), Eintrag "Brennstoffzellenfahrzeug", "Bilanz der Energiebereitstellungskette" (Zugriff 05.01.2016)

Diagramme auf der rechten Seite mit freundlicher Unterstützung von **patrickCH** (TFF Forum).  
 Datengrundlage bilden die Berechnungen in der Emissionstabelle auf der Vorderseite.



**"Selbst mit dem kohlehaltigen, Deutschen Strommix ist ein 400 PS Elektro-Tesla sauberer als ein 100 PS Benziner. Effizientere Elektroautos wie der Nissan Leaf, vor allem aber das Laden mit ausschliesslich erneuerbarer Energie, vergrössern den Vorsprung um ein Vielfaches."**