

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-grosse-autos-grosser-co2-fussabdruck-und-energieverbrauch-58505335>

Datum: 01.07.2024 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

# ÖAMTC: Große Autos – großer CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und Energieverbrauch

Lebenszyklus-Analyse zeigt Treibhausgas-Emissionen und Primärenergiebedarf aller Antriebsarten

Generell besteht im Automobilbereich nach wie vor der Trend zu immer größeren und schwereren Fahrzeugen – mit negativen Auswirkungen auf Umwelt und Energiebedarf. "Dieses Problem haben nicht nur Modelle mit Verbrennungsmotoren. Auch E-Autos werden immer größer, was unter anderem leistungsstärkere Batterien mit entsprechend großem CO<sub>2</sub>-Fußabdruck bedeutet", erklärt Max Lang, Fahrzeug- und Umweltexperte beim ÖAMTC. "Eine Lebenszyklus-Analyse ermöglicht den direkten Vergleich der Treibhausgas-Emissionen – und zwar sowohl innerhalb der einzelnen Antriebsarten als auch darüber hinaus."

Die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen überprüfen der ÖAMTC und seine Partnerclubs im Rahmen des Green NCAP. "Dabei konzentrieren wir uns vorwiegend auf die Emissionen und den Energieverbrauch im Fahrbetrieb, was einen klaren Vorteil für E-Autos bedeutet", hält Lang fest. "Zusätzlich haben wir aber auch eine Lebenszyklus-Analyse aller 34 Modelle, die wir 2022 im Fahrbetrieb untersucht haben, durchgeführt. Das bedeutet, dass beispielsweise die Produktion der Fahrzeuge und bei E-Autos die Erzeugung der Batterie berücksichtigt werden." Der Mobilitätsclub hofft, auf diese Weise bei Herstellern und Konsument:innen ein Bewusstsein für das "Größenproblem" zu schaffen.

*Zwtl.: Masse und Strommix entscheidend für CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und Energieverbrauch*

Grundsätzlich bergen E-Autos viel Potenzial, die Treibhausgas-Emissionen im Straßenverkehr zu reduzieren – daher sind sie auch ein wichtiger Faktor zur Erreichung der Klimaziele. Allerdings, so ÖAMTC-Experte Lang, werde der Vorteil gegenüber anderen Antriebsarten mit zunehmender Fahrzeug-Größe geringer. Bezieht man dann noch die Herstellung der Batterie und den Strommix mit ein, der EU-weit nach wie vor weit davon entfernt ist CO<sub>2</sub>-neutral zu sein, kann der Vorteil im Fahrbetrieb im Extremfall sogar völlig verschwinden. "Wir brauchen also europaweit grüneren Strom und müssen uns bewusst sein, dass der ökologische Fußabdruck mit der Masse unabhängig von der Antriebsart wächst. Im Schnitt zeigt die Untersuchung beispielsweise einen um zwei Prozent höheren Energieverbrauch pro 100 kg Masse. In der Produktion steigen die Treibhausgase pro 100 kg Masse im Schnitt um mehr als eine halbe Tonne und auch der Energieverbrauch der Herstellung wird deutlich höher", rechnet der Experte vor.

Die Analyse zeigt im Übrigen, dass Verbrennungsmotoren – betrachtet man den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeuges auf Basis des derzeitigen EU-Strommix – nicht pauschal so weit hinter den E-Autos liegen, wie man annehmen könnte. "Würden Verbrennungsmotoren mit alternativen Kraftstoffen, erzeugt mit grünem Strom, betrieben, wäre das Rennen noch deutlich knapper. Aus Sicht des Mobilitätsclubs kann die Lösung zur zeitgerechten Erreichung der Klimaziele daher weiterhin nur die Offenheit gegenüber unterschiedlichen Technologien sein", sagt der ÖAMTC-Experte abschließend.

Die wichtigsten Parameter für die Kalkulation: Für den Strom-Mix wurde der Durchschnitt der 27 EU-Länder und Großbritanniens herangezogen, die durchschnittliche Laufleistung wurde mit 240.000 Kilometern in einem Zeitraum von 16 Jahren festgelegt. Die detaillierten Ergebnisse für jedes Auto findet man auch [auf der Website von Green NCAP](#).