

Klimafreundliche Mobilität

Ein Überblick über verschiedene Fortbewegungsmittel

Der Verkehr verursacht in Deutschland aktuell rund 20 Prozent der CO₂-Gesamtemissionen, davon der größte Teil der Straßenverkehr (86,6%).¹ Die Menge der durch den Verkehr ausgestoßenen Treibhausgase verändert sich (mit leichten Schwankungen) dabei seit Jahrzehnten nicht und verfehlt damit die von der Bundesregierung ausgegebenen Minderungsziele. Obwohl Verbrennungsmotoren effizienter geworden sind und inzwischen viele Elektrofahrzeuge angeboten werden, ist der Verkehr der einzige Sektor, der bisher keine CO₂-Einsparungen erzielen konnte. Das liegt zum einen an den insgesamt immer weiter steigenden Zahlen zugelassener Fahrzeuge, zum anderen an einem ungebrochenen Trend zu größeren und schwereren Fahrzeugen (so genannte SUV) sowie einer Zunahme von LKW. Die geringeren Emissionen moderner Verbrennungsmotoren werden also durch die steigende Menge und Größe der Fahrzeuge kannibalisiert. Die Zahl zugelassener Elektrofahrzeuge am Gesamtbestand ist außerdem noch immer gering.² Weitere Auswirkungen auf Umwelt und menschliche Gesundheit entstehen u. a. durch Mikropartikel (z. B. Reifenabrieb), Lärm und den enormen Flächenverbrauch für Straßen und Parkplätze. Um den Schadstoffausstoß des Verkehrssektors zu reduzieren, schrieb die EU bisher abgestufte Grenzwerte für Emissionen bei neuen Pkw vor („Flottengrenzwerte“). Zuletzt galt ein Grenzwert von 95 g CO₂/km für die Neuwagenflotte ab 2021. Aktuelle EU-Verordnungen verlangen bis 2030 ein Absenken der Emissionen um 55 % für Pkw und um 50 % für leichte Nutzfahrzeuge gegenüber dem Grenzwert von 2021 (Neufahrzeuge). Bis 2035 müssen 100 %, also Emissionsfreiheit, erreicht werden (Neufahrzeuge).³

Um die Klimabilanz von Unternehmen in Mobilitätsbelangen zu verbessern, gibt es – neben der Anschaffung neuer Dienstwagen – eine breite Spanne von Möglichkeiten. Dieses Themenblatt bietet einen Überblick über durchschnittliche CO₂-Emissionen verschiedener Fortbewegungsmittel sowie Verkehrsträger und informiert über klimafreundliche Alternativen und Mobilitätsstrategien.

Ausstoß nach Transportmitteln

Ein Vergleich von Transportsystemen (s. Abb. 1) zeigt erhebliche Unterschiede hinsichtlich des Treibhausgasausstoßes. Das Flugzeug emittiert mit 238 g/Pkm⁴ (Gramm pro Personenkilometer) die meisten Treibhausgase, gefolgt vom Auto mit 166 g/Pkm. Die Bahn und auch der Reisebus stoßen mit 31 g/Pkm vergleichsweise wenige dieser Schadstoffe aus. Das liegt auch an der meist geringen Besetzung von Pkw mit durchschnittlich 1,4 Personen.

Ein Flugzeug emittiert auf derselben Strecke im Inland fast achtmal so viele Treibhausgase wie ein Zug im Fernverkehr - trotz einer angenommenen niedrigeren Auslastung des Zugs.



1 [Umweltbundesamt \(2024\): Emissionen des Verkehrs.](#)
(Stand: 29.07.2025).

2 [Umweltbundesamt \(2024\): Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand.](#)
(Stand: 29.07.2025).

3 [Umweltbundesamt \(2020\): Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.](#)
(Stand: 29.07.2025).

4 Pkm = Personenkilometer

Alternativen zu Autos mit herkömmlichem Antrieb

Fahrrad, Pedelec & E-Bike, E-Scooter

Bei der aktuellen Haushaltsbefragung in der Stadt Bremen überholen im Binnenverkehr erstmals sowohl der

Rad- als auch der Fußverkehr jeweils den motorisierten Individualverkehr.⁵ Besonders im Berufsverkehr kommen Radfahrer*innen oft schneller voran als Autofahrer*innen; sie erreichen ihr Ziel häufig sogar zügiger als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Wem das Radeln zu anstrengend ist oder wer weitere Strecken zurücklegt, kann auf Elektrofahrräder umsteigen. Diese werden in Pedelecs (pedal electric cycles) und E-Bikes (Elekt-

Abbildung 1: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2024: Linien- und Individualverkehr

Verkehrsmittel	Treibhausgase ¹	Stickoxide g / Pkm	Partikel ²	Auslastung
Pkw³	164	0,29	0,012	1,4 Pers./Pkw
davon Elektro-Pkw	70	0,07	0,004	
davon Hybrid-Pkw	111	0,09	0,007	
davon Diesel-Pkw	175	0,47	0,014	
davon Benzin-Pkw	165	0,17	0,012	
Flugzeug, Inland	290⁴	0,92	0,019	73 %
Eisenbahn, Fernverkehr	26	0,03	0,001	47 %
Linienbus, Fernverkehr	30	0,03	0,002	53 %
Eisenbahn, Nahverkehr	44	0,14	0,004	30 %
davon Dieseltraktion	77	0,54	0,012	
davon Elektrotraktion	35	0,04	0,002	
Linienbus, Nahverkehr⁵	90	0,21	0,007	16 %
davon Elektrobusse	62	0,07	0,003	
davon Dieselbusse	94	0,23	0,008	
Straßen-, Stadt- und U-Bahn	42	0,04	0,002	19 %
Pedelec	3	0,00	0,000	1 Pers./ Pedelec

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel, Flüssig- und Erdgas sowie Kerosin, sämtliche für Elektroantrieb ausgewiesene Emissionsfaktoren basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. „CO2Kompass“ der Deutschen Bahn AG), können daher von den in der Tabelle dargestellten Werten abweichen.

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten gemäß AR5 (5. Sachstandsbericht des IPCC)

² ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

³ alle Antriebe (Benzin, Diesel, Elektro, Flüssig- und Erdgas, Hybride)

⁴ inkl. Nicht-CO₂-Effekte, nationaler Luftverkehr der Hauptverkehrsflughäfen, EWF 1,5 auf Basis: [Software for a simplified estimation of CO₂-equivalents of individual flights | Umweltbundesamt](#)

⁵ alle Antriebe (Diesel, Elektro, Hybride, Erdgas)

Quelle: [Umweltbundesamt \(2024\): Emissionsdaten](#). (Stand 08.07.2025).

ro-Bikes) unterteilt und unterscheiden sich bezüglich der Kraftunterstützung.

Pedelecs sind Fahrräder mit Elektroantrieb, bei denen der Hilfsmotor lediglich funktioniert, wenn die Radfahrer*innen in die Pedale treten. Ab einer Geschwindigkeit von sechs km/h unterstützt der Motor bei gleichzeitigem Treten. Der Motor kann auch abgeschaltet und das Pedelec wie ein herkömmliches Fahrrad genutzt werden. Eine komplett passive Nutzung des Pedelecs, also das ausschließliche Fahren mithilfe des Motos, ist nicht möglich. Modelle mit einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h und einer Motorleistung von 250 Watt können ohne Mindestalter und Versicherungskennzeichen gefahren werden, da sie rechtlich als Fahrrad gelten. Eine große Modellvielfalt gibt es inzwischen auch bei Lastenrädern, mit denen Einkäufe, Kinder, Haustiere und kleinere Möbel umweltfreundlich und direkt bis vor die Haustür transportiert werden können.

E-Bikes können sich im Gegensatz zu den Pedelecs auch ausschließlich über den Motor fortbewegen und ähneln somit eher einem Mofa als einem Fahrrad. Reguliert wird die Geschwindigkeit und Motorleistung über einen Drehgriff am Lenker, unabhängig von der Trittfrequenz. E-Bikes können bis zu 45 km/h erreichen und sind daher zulassungs- und versicherungspflichtig.

Sowohl bei den Pedelecs als auch bei den E-Bikes variieren die durch das Aufladen des Akkus entstehenden CO₂-Emissionen. Dies ist abhängig von der Art und Qualität des Akkus und der Zusammensetzung des Stroms. Wird der Strom aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt, so findet kein CO₂-Ausstoß statt. Gleichzeitig ist jedoch die Produktion der in der Regel eingesetzten Lithium-Ionen-Akkus teuer und energieintensiv. Am meisten CO₂ spart also der herkömmliche Drahtesel. Als Klapprad darf er sogar kostenfrei (als Gepäckstück) in Zügen befördert werden.

Sichere Abstellmöglichkeiten für Pendler*innen bestehen u. a. in zwei [Fahrradparkhäusern am Bremer Hauptbahnhof](#) (kostenpflichtig). In zahlreichen Auto-Parkhäusern gibt es zudem kostenfreie, überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Leihfahrräder, z. B. das System des Anbieters [Nextbike](#) oder von lokalen Fahrradgeschäften, können den Mobilitätsbedarf für Besuch in der Stadt abdecken. Mit dem Anbieter [Swapfiets](#) steht ein Fahrrad-Abomodell zur Verfügung, das auch die Wartung und Reparatur des gemieteten Rads beinhaltet. Es stehen verschiedene Modelle mit und ohne Motor zur Auswahl.

Auch E-Scooter können eine Rolle bei der klimafreundlichen Nahmobilität spielen: Zusammengeklappt können Sie in Zügen transportiert werden und Autofahrten auf Kurzstrecken theoretisch ersetzen. Nach aktueller Studienlage trifft

dies auf die elektrisch betriebenen Tretroller jedoch kaum zu: Die meisten Fahrten wären bei Nichtverfügbarkeit von E-Scootern zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurückgelegt worden, lediglich 5,5 % ließen dafür das Auto stehen (Erhebung für Berlin). Ein Beitrag zur Verkehrswende sind die Gefährte daher (bisher) nicht – im Gegenteil ersetzen sie bislang eher klimafreundlichere Fortbewegungsarten.⁶

Unser Tipp: Anreize setzen!

Um Mitarbeiter*innen zum Radfahren zu motivieren, kann ein Unternehmen eine Fahrrad-Service-Station und einen jährlichen Fahrrad-Check oder Gutscheine für die Fahrradwerkstatt anbieten. Außerdem können radelnde Mitarbeiter*innen mit Gratiscoupons für Kaffeeautomaten, für die Kantine oder mit einem Bahnticket für die Fahrradmitnahme belohnt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen ist in Deutschland ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilitätskultur. Aus Umweltsicht besteht ein großes Interesse, den ÖPNV klimafreundlich zu gestalten.

Die Bremer Straßenbahn fährt ohne örtliche Emissionen und gilt als das Rückgrat des Bremer ÖPNV. Die Stadt setzt außerdem auf elektronisches Ticketing, wodurch Papier gespart wird, und auf Fahrzeuge mit hohen Umweltstandards (EEV- bzw. Euro 6-Abgasnorm). Inzwischen sind auch zahlreiche Elektro-Busse im Einsatz. Langfristiges Ziel der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) ist es, den Busfuhrpark vollständig auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umzustellen. Alle Elektrofahrzeuge der BSAG (Straßenbahn und Busse) werden mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben.⁷ Des Weiteren stellt die Kombination mit dem Radverkehr – etwa „Bike & Ride“ genannte Fahrradabstellanlagen an wichtigen ÖPNV-Haltestellen – einen integrierten Baustein der Mobilitätsdienstleistungen dar.⁸ In Bremerhaven verkehrt Bremerhaven Bus für den ÖPNV. Bremerhaven Bus setzt auf den Wasserstoffantrieb und hat rund 10 % seines Fuhrparks auf „H2-Busse“ umgestellt. Damit die Busse auch wirklich klimaneutral unterwegs sind, wurde auf dem Betriebshof eine Wasserstofftankstelle errichtet, an der so genannter „grüner Wasserstoff“ getankt werden kann, der mit regenerativen Energien durch die Aufspaltung von Wasser (H₂O) gewonnen wurde.⁹

Unser Tipp: Vergünstigungen nutzen!

Die Bremer Straßenbahn AG bietet „JobTickets“ an, die bei steigender Abnahmezahl pro Ticket günstiger werden. Auch das Deutschlandticket, dass die Nutzung des Nahverkehrs Deutschlandweit erlaubt, kann durch Unternehmen bezuschusst werden. Unternehmen können als Sam-

6 [Umweltbundesamt \(2023\): E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende](#) (Stand: 29.07.2025).

7 [Bremer Straßenbahn AG \(o. J.\): E-Mobilität](#). (Stand: 29.07.2025)

8 [Amt für Straßen und Verkehr \(o. J.\): Bike & Ride](#). (Stand: 29.07.2025).

9 [Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH \(o. J.\): Wasserstoffbusse für Bremerhaven](#). (Stand: 29.07.2025).

melkäufer ihren Angestellten somit Anreize zum Umstieg auf klimafreundlichere Transportmittel bieten. Für Gelegenheitsfahrer*innen bietet der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) die „BOB-Karte“ an, bei der ein reduzierter Ticketpreis (entspricht im Einzelhandel erhaltlichen Mehrfahrten-Tickets) ohne Bargeldeinsatz vom Konto abgebucht wird. Fährt man mehrmals am Tag, wird nachträglich nur der günstigste Tagesbestpreis berechnet (z. B. als Tagesticket). Für Inhaber*innen von Jahreskarten („MIA“) und „JobTickets“ gibt es weitere Vergünstigungen, z. B. in kulturellen Einrichtungen, und die Möglichkeit, abends und am Wochenende kostenfrei eine Begleitperson mitzunehmen. Einige Tickets, z. B. Monatskarten, sind außerdem nicht personengebunden und damit übertragbar. Weitere Informationen finden Sie unter: www.bsag.de.

Car-Sharing

Car-Sharing lohnt sich besonders für Unternehmen und alle, die selten oder nur unregelmäßig mit dem Auto unterwegs sind. Diese Lösung ist häufig kostengünstiger als der Kauf und der Unterhalt eines Firmen- oder Privatwagens. Ein weiterer Vorteil ist die Verfügbarkeit unterschiedlicher Fahrzeugtypen für verschiedene Einsatzzwecke – vom Ausflug über den Umzug oder Baumarkt-Besuch bis hin zum Gruppen-Urlaub. Auch verschiedene Elektrofahrzeuge gehören inzwischen zum Angebot. Es gibt stationsgebundene Systeme, in denen das Fahrzeug immer auf dem gleichen reservierten Parkplatz wieder abgestellt werden muss. So sind zwar nur Start-Ziel-Start-Fahrten möglich – dafür entfällt die lästige Parkplatzsuche. Dabei ist ein dichtes Stationsnetz für ein attraktives Angebot entscheidend. Der größte Anbieter in Bremen, [cambio](#), betreibt über 150 Stationen im Bremer Stadtgebiet. Beim „Free Floating“ hingegen nutzen Anbieter den öffentlichen Parkraum und ermöglichen damit auch reine Start-Ziel-Fahrten innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets. Auch [cambio](#) bietet seit 2020 diese Option unter dem Namen „smumo“ an. Insgesamt setzt [cambio](#) über 650 „Teil-Autos“ in Bremen ein. Die Fahrzeuge können bequem per App gebucht und geöffnet werden. Es stehen unterschiedliche Tarife für Viel- oder Wenigfahrende zur Verfügung sowie spezielle Konditionen für Firmen, die teilweise auch privat durch die Mitarbeitenden genutzt werden können.

In Bremen gibt es über 28.000 Car-Sharing-Nutzer*innen, was den Bremer Straßenraum um tausende Autos entlasten soll, da durch die Nutzung von Car Sharing nachweislich weniger Privat- bzw. Firmenfahrzeuge angeschafft werden.¹⁰

Für Unternehmen ist Car-Sharing vor allem aus Kosten- und Flexibilitätsgründen besonders attraktiv. Ein eigener Fuhrpark ist in der Regel teurer als die zeitweise Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen. Des Weiteren sind Dienstwagen häufig nicht ausgelastet und bleiben abends oder an den Wochenenden gänzlich ungenutzt.

Weitere Informationen dazu bieten der [Bundesverband CarSharing](#), sowie [die Stadt Bremen](#).

Mitfahrgelegenheiten/Mitfahrzentrale

Jede nicht angetretene Autofahrt schützt das Klima. Wenn man jedoch den Pkw nutzt, schont es Klima und Geldbeutel, nicht allein zu fahren. Mitfahrgelegenheiten buchen und anbieten kann man heute bequem online über Anbieter wie [BlaBlaCar](#), [Fahrgemeinschaft](#) und [BesserMitfahren](#), die ihre Vermittlungsdienste größtenteils kostenfrei zur Verfügung stellen. Im Unternehmen können Mitfahrgelegenheiten für den täglichen Weg zur Arbeit angekündigt (beispielsweise über eine Liste am schwarzen Brett, einen Hinweis im Intranet, usw.) und so Fahrgemeinschaften gebildet werden. Als Vorbild kann u. a. [die Online-Plattform Pendlernetz](#) dienen.

Zug

Während der Fahrt mit der Bahn können Reisende arbeiten, lesen oder schlafen – Autofahrer*innen können das nicht. Außerdem tun sie etwas für die Umwelt: Seit Januar 2018 fahren alle Reisenden ohne Aufpreis in den Fernverkehrszügen innerhalb Deutschlands mit 100 Prozent Ökostrom.¹¹ Die Deutsche Bahn garantiert, dass der benötigte Strom komplett aus erneuerbaren Energien beschafft und in das Bahnstromnetz eingespeist wird, und übernimmt die Kosten für den zusätzlich eingekauften Ökostrom. Für Fernpendler*innen bietet die Bahn Strecken-Abos an. Für die reine Nutzung des Nahverkehrs bietet sich das Deutschlandticket an. Rabattkarten (BahnCards) lohnen sich insbesondere im Fernverkehr häufig schon ab der ersten Fahrt und sind in verschiedenen Stufen (25 und 50 Prozent) erhältlich. Unter Umständen werden die Kosten für eine BahnCard (auch zur privaten Nutzung) vom Arbeitgeber erstattet, wenn die erzielte Gesamtersparnis auf beruflichen Fahrten die Kosten für die BahnCard kompensiert. Für Vielfahrer*innen im Fernverkehr gibt es außerdem die Netzkarte BahnCard 100, mit der nahezu alle Züge sowie die meisten Nahverkehrsmittel innerhalb Deutschlands ohne vorherige Ticketbuchung genutzt werden können. Mit der BahnCard 100 besteht außerdem Zugang zu den „DB Lounges“ an größeren Bahnhöfen. Für Frühbucher*innen sind hohe Rabatte möglich („Sparpreis“), die allerdings mit Einschränkungen bei der Auswahl der Züge und Erstattung im Falle einer Stornierung verbunden sind. Mit der Option „CityTicket“ bietet die Bahn die Anschlussmobilität als integriertes ÖPNV-Ticket am Start- und Zielbahnhof gleich mit an. Für Firmenkunden gibt es spezielle Angebote und ein eigenes Buchungsportal („Bahn Business“). Smartphone-Apps (z. B. „DB Navigator“) erleichtern die Buchung und den Überblick über die gewählte Verbindung, z. B. bei Verspätungen oder Informationen zu Umstiegen und Anschlüssen. Tickets können vollständig elektronisch auf dem Smartphone gespeichert und bei Kontrolle vorgezeigt werden – ein Ausdruck auf Papier ist nicht mehr notwendig.

10 [Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung](#). (Stand: 29.07.2025).

11 [Deutsche Bahn AG \(o. J.\): 100 Prozent Ökostrom im Fernverkehr](#). (Stand 29.07.2025).

Elektrofahrzeuge

2016 wurde von der damaligen Bundesregierung ein so genannter „Umweltbonus“ beschlossen, mit dem der Absatz von Elektrofahrzeugen in Deutschland gefördert werden sollte. Das Förderprogramm wurde wegen zunächst eher zögerlicher Inanspruchnahme mehrmals verändert und verlängert. An den unterschiedlichen Programmen haben sich auch die Fahrzeughersteller mit Rabatten beteiligt. Ab 2020 wurde die Förderung stärker in Anspruch genommen, was bis zu einem Höchststand von 25 % Elektrofahrzeugen (ohne Plug-in-Hybride) an den Neuzulassungen in 2023 andauerte. Mit dem von der Ampelregierung beschlossenen Ende der Förderung brachen 2023 die Neuzulassungen zunächst ein.¹² Die Anzahl der batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV = Battery electric vehicle; ohne Plug-in-Hybride) hat sich insgesamt von einigen tausend bis 2016 auf über 1,5 Mio. Fahrzeuge am Gesamtbestand (entspricht über 3,2 % des Pkw-Gesamtbestands) im Oktober 2024 erhöht.¹³ Der Anteil der BEV an den Neuzulassungen liegt derzeit (2025) bei etwa 15 %. Eine größere Modellauswahl, gesunkene Preise, lange Reichweiten und ein Ausbau der Ladeinfrastruktur inkl. Schnelllademöglichkeiten haben die Antriebsart vom Status eines Nischenprodukts in den Massenmarkt befördert. Für das Klima ist das erstmal positiv: Selbst nach Abzug der Emissionen, die für Material und Herstellung sowie die Antriebsbatterie anfallen, sind Elektrofahrzeuge etwa 40 % klimafreundlicher als solche mit Verbrennungsmotoren.¹⁴ Auch bei den Gesamtkosten (Anschaffung, Wartung, Energie) haben sich die Antriebsarten weitestgehend angenähert – aktuelle Studien gehen davon aus, dass Elektrofahrzeuge schon kurzfristig unterm Strich günstiger sind, als ihre Pendants mit Verbrennungsmotor.¹⁵ Insbesondere im Stadtverkehr sind Elektrofahrzeuge den fossil betriebenen Pkw durch ihren niedrigen Energieverbrauch, den deutlich höheren Wirkungsgrad und die Rekuperation (Rückgewinnung von Energie beim Bremsen) beim Energieverbrauch überlegen. Das haben auch Paketdienste erkannt und rüsten ihre Flotten mehr und mehr auf Elektrofahrzeuge um.

Firmen und Privatpersonen, die über eigene Stellplätze verfügen, können besonders bequem auf Elektromobilität umrüsten: Der Einbau einer Lademöglichkeit („Wallbox“) kann hier selbst in die Hand genommen werden. Wer nicht täglich sehr weite Strecken zurücklegt, braucht noch nicht einmal schnelle Lademöglichkeiten: An einer normalen Haushaltssteckdose (max. 3,6 kW) werden in einer Stunde modell- und ladegerätabhängig etwa 20 km „nachgeladen“ – die durchschnittliche Pendeldistanz zum Arbeitsplatz liegt in Deutschland bei 17,2 km. Allerdings sollte vorher von einer Fachkraft geprüft werden, ob die

Hauselektrik für solche eher haushaltsuntypischen Dauerbelastungen ausgelegt ist. Zu Hause oder am Arbeitsplatz zu laden, ist meist am günstigen (bei Nutzung einer eigenen PV-Anlage ggf. sogar kostenfrei). Wer diese Möglichkeiten nicht hat oder häufiger längere Distanzen zurücklegt, kann auf ein stetig wachsendes Netz an (Schnell-)Ladesäulen zurückgreifen: Über 154.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte waren im Dezember 2024 bei der Bundesnetzagentur registriert, davon über 20 % mit Schnelllademöglichkeit (> 22 kW¹⁶). [Die Bundesnetzagentur veröffentlicht auch eine Karte mit allen gemeldeten Ladepunkten](#). Andere Anbieter (z. B. [ChargeMap](#) oder auch Google Maps) haben ggf. aktuellere Daten (mehr Stationen) und zeigen auch die aktuelle Belegung an. Zum Laden gibt es neben dem so genannten „Ad-hoc-Laden“, für das keine Registrierung notwendig ist, zahlreiche Ladekartenanbieter mit unterschiedlichen Tarifen. [Einen ersten Überblick liefert beispielsweise der ADAC](#) (nicht alle Anbieter berücksichtigt). Wer hauptsächlich in seiner Heimatstadt unterwegs ist, zahlt möglicherweise mit der Ladekarte eines lokalen Betreibers von Ladesäulen am wenigsten.

Tipps zum effizienten Autofahren

Wer nicht auf sein Auto verzichten möchte, kann mit Spritspartrainings, dem richtigen Reifendruck sowie weiteren Maßnahmen für einen geringeren CO₂-Ausstoß sorgen:

- Niedrigtourig fahren, früh schalten: Niedrigtouriges Fahren spart 20 bis 25 Prozent Kraftstoff und ist nicht schädlich für den Motor. Innerorts ab 30 km/h in den dritten, ab 40 km/h in den vierten und ab 50 km/h in den fünften Gang schalten.
- Gleichmäßig und vorausschauend fahren: Unnötiges Bremsen und Beschleunigen erhöht den Kraftstoffverbrauch. Bei sichtbaren Hindernissen wie roten Ampeln, Zebrastreifen oder Stau-Enden nicht mehr beschleunigen, sondern mit eingelegtem Gang ausrollen lassen – bei Elektrofahrzeugen wird hierdurch sogar der Akku wieder aufgeladen (Rekuperation). Mit steigender Geschwindigkeit nimmt der Kraftstoffverbrauch sogar sprunghaft zu. Bei einem konstanten Tempo von 90 km/h anstelle von 110 km/h verbraucht ein Pkw 23 Prozent weniger Kraftstoff auf 100 Kilometern.
- Reifendruck regelmäßig prüfen: Ein um 0,5 Bar zu niedriger Reifendruck erhöht den Kraftstoffverbrauch um rund fünf Prozent.
- Kurzstrecken vermeiden: Kaltstarts mit Strecken von unter vier Kilometern sind besonders kostspielig: Mit-

12 [Kraftfahrtbundesamt \(o. J.\): Neuzulassungen Alternative Antriebe](#). (Stand: 29.07.2025).

13 [Kraftfahrtbundesamt \(o. J.\): Bestand nach ausgewählten Merkmalen \(FZ 27\)](#). (Stand: 29.07.2025).

14 [Umweltbundesamt \(2024\): Klimavorteil für E-Autos bestätigt \(Pressemitteilung\)](#). (Stand: 29.07.2025).

15 [Forschungszentrum Jülich \(2023\): Elektroautos laut Jülicher Forscher bald günstiger als Verbrenner – auch ohne Verbrenner-Verbot \(Pressemitteilung\)](#). (Stand: 29.07.2025).

16 [Bundesnetzagentur \(2024\): Elektromobilität – Öffentliche Ladeinfrastruktur](#). (Stand: 29.07.2025).

telklasseswagen verbrauchen direkt nach dem Start im Schnitt hochgerechnet 30 Liter auf 100 Kilometer. Erst wenn der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat, stellt sich der normale Spritverbrauch ein.

Rechenbeispiel: Sprit + Geld sparen, Umwelt schützen

Annahme: Ein Benziner verbraucht acht Liter auf 100 km bei 15.000 km im Jahr.

Wer durch niedrigtouriges und vorausschauendes Fahren 25 Prozent Benzin spart, muss 300 Liter weniger tanken. Bei einem Benzinpreis von 1,80 Euro würden Autofahrer*innen somit etwa 540 Euro sparen und die Umwelt um gut 700 kg CO₂ entlasten



Interessiert?
*Bei Fragen stehen
wir Ihnen gern zur
Verfügung!*

energiekonsens ist die gemeinnützige Klimaschutzagentur für das Land Bremen und hat ein klares Ziel: sinkende CO₂-Emissionen

Als Wegweiser für mehr Klimaschutz stehen wir Unternehmen, Einrichtungen und Privatpersonen deshalb beratend zur Seite und informieren, wie sie ihren CO₂-Fußabdruck mit Hilfe von erneuerbaren Energien, Energieeffizienzmaßnahmen und nachhaltigen Verhaltensweisen reduzieren können.

Weil Klimaschutz nur gemeinsam funktioniert, arbeiten wir mit vielen engagierten Akteur*innen zusammen in zahlreichen Projekten, Netzwerken und Kampagnen in Bremen und Bremerhaven. Unsere Arbeit übersetzt globale, nationale und landesweite Klimaschutzziele in lokale Zusammenhänge und unterstützt Menschen dabei, aktiv zu werden.

Bremen
Am Wall 172/173
28195 Bremen
Tel.: 0421/37 66 71-0

Bremerhaven
Deichstr. 23a
27568 Bremerhaven
Tel.: 0471/30 94 73-70

unternehmen@energiekonsens.de