

BISKO Bilanzierungs- systematik Kommunal

Methoden und Daten für die kommunale
Energie- und Treibhausgasbilanzierung

METHODENPAPIER

Neu mit
Daten für das
Bilanzjahr 2024

Frank Dünnebeil
Benjamin Gugel
Dr. Nicole Rogge
Lena Schreiner
Philipp Wachter



Agentur für
kommunalen
Klimaschutz

lifu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Anmerkung

Das vorliegende Papier ist das Ergebnis eines Abstimmungsprozesses zwischen kommunalen Akteur*innen und der Wissenschaft aus den Jahren 2012–2016 im Rahmen des Vorhabens „Klimaschutz-Planer – Kommunalen Planungsassistenten für Energie und Klimaschutz“. Das Methodenpapier wurde bis 2019 vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH (ifeu) überarbeitet und aktualisiert.

Diese siebte, aktualisierte Auflage des Methodenpapiers wurde von der Agentur für kommunalen Klimaschutz im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) gemeinsam mit dem ifeu aktualisiert.

Die Änderungen zwischen den verschiedenen Versionen sind in Kapitel 7 dokumentiert.

Impressum

Herausgeber

Agentur für kommunalen Klimaschutz am Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu),
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin, im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt,
Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN)

Autor*innen

Frank Dünnebeil, Benjamin Gugel, Lena Schreiner, Philipp Wachter
ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH



Dr. Nicole Rogge
Agentur für kommunalen Klimaschutz



Redaktion

Kristin Läng
Agentur für kommunalen Klimaschutz

Layout

Drees + Riggers GmbH

DOI 10.34744/7s81-ej17

Der Text dieser Publikation, bis auf Zitate, sowie selbst erstellte Abbildungen und Tabellen, wird unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0) veröffentlicht. Den vollständigen Lizenztext finden Sie unter: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>



Alle Rechte vorbehalten. Berlin, Juni 2026.

Diese Veröffentlichung wird kostenlos zum Download angeboten und ist nicht für den Verkauf bestimmt.

Inhalt

	Abbildungsverzeichnis	4
	Tabellenverzeichnis	4
1.	EINFÜHRUNG	5
2.	ENTWICKLUNG DER BILANZIERUNGSSYSTEMATIK	7
2.1	Hintergrund	7
2.2	Kriterien bei der Entwicklung der Bilanzierungssystematik	7
2.3	Grenzen der Bilanzierungssystematik und Ausblick	8
3.	GRUNDLAGEN FÜR DIE KOMMUNALE ENERGIE- UND THG-BILANZIERUNG	9
3.1	Bilanzierungsprinzip	9
3.2	Definition von Verbrauchssektoren	10
3.3	Emissionsfaktoren	10
3.4	Datengüte	12
4.	THG-BILANZIERUNG IM STATIONÄREN BEREICH	13
4.1	Datenquellen für die THG-Bilanzierung im stationären Bereich	13
4.2	Emissionsfaktoren	15
4.2.1	Emissionsfaktoren bei Verbrennungsprozessen	15
4.2.2	Emissionsfaktoren für Strom	18
4.2.3	Allokation von Koppelprodukten	18
5.	THG-BILANZIERUNG IM SEKTOR VERKEHR	19
5.1	Datenquellen für die THG-Bilanzierung im Verkehr	19
5.1.1	Fahrleistungen im Straßenverkehr	19
5.1.2	Fahr- und Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr	20
5.1.3	Energieverbräuche im Schienenverkehr	20
5.1.4	Energieverbräuche der übrigen Verkehrsmittel	21
5.2	Energieverbrauchs- und Emissionsfaktoren für den Verkehr	21
6.	ERGÄNZENDE DARSTELLUNG ZUR BISCO-BILANZ	27
6.1	Regionale Stromerzeugung	27
6.2	Witterungskorrektur	27
6.3	THG-Emissionen nicht-energetischer Sektoren	27
6.4	Bewertung von Abwärme entsprechend kommunaler Wärmeplanung	28
7.	ÄNDERUNGEN GEGENÜBER FRÜHEREN VERSIONEN DES BISCO-METHODENPAPIERS	29
8.	LITERATURVERZEICHNIS	30
	ANHANG	32
	Weitere BISCO-Daten	32
	Berechnung des territorialen Strommix	32
	Berechnung der exergetischen Allokation	32
	Vereinfachte Ermittlung eines Exergiefaktors für ein Fernwärmenetz	35
	Einteilung von Emissionsfaktoren in Scopes	35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Endenergiebasiertes Territorialprinzip	9
Abbildung 2	Endenergiebilanz von Musterstadt nach dem Territorialprinzip	11
Abbildung 3	THG-Bilanz von Musterstadt nach BSKO	11
Abbildung 4	Vergleich BSKO-Bilanz (mit Bundesstrommix) und THG-Bilanz mit territorialem Strommix	27
Abbildung 5	THG-Bilanz nach BSKO und für die kommunale Wärmeplanung (KWP)	28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Beispielhafter Energieverbrauch einer Kommune und die daraus ermittelte Datengüte für die Gesamtbilanz	12
Tabelle 2	Datenquellen für kommunale Energie- und THG-Bilanzen im stationären Bereich	14
Tabelle 3	Emissionsfaktoren Endenergie Wärme	15
Tabelle 4	Emissionsfaktoren für Energieerzeugung	16
Tabelle 5	Emissionsfaktoren für Fernwärme ohne detaillierte Brennstoffinputinformationen	17
Tabelle 6	Zeitreihe Emissionsfaktor Bundesstrommix	18
Tabelle 7.1	Bundesdurchschnittliche Endenergieverbrauchs-faktoren im Straßenverkehr	22
Tabelle 7.2	Bundesdurchschnittliche Emissionsfaktoren im Straßenverkehr	23
Tabelle 8.1	Bundesdurchschnittliche Endenergieverbrauchs-faktoren für den öffentlichen Verkehr je erbrachter Beförderungsleistung	24
Tabelle 8.2	Bundesdurchschnittliche Endenergieverbrauchs-faktoren für den öffentlichen Verkehr je angebotener Beförderungsleistung	24
Tabelle 9.1	Bundesdurchschnittliche Emissionsfaktoren für den öffentlichen Verkehr je erbrachter Beförderungsleistung	25
Tabelle 9.2	Bundesdurchschnittliche Emissionsfaktoren für den öffentlichen Verkehr je angebotener Beförderungsleistung	25
Tabelle 10	Emissionsfaktoren (Well-to-Wheel) von Benzin- und Dieselmotoren im Verkehr	26
Tabelle 11.1	Bundesdurchschnittliche Endenergieverbrauchs-faktoren für den übrigen Güterverkehr	26
Tabelle 11.2	Bundesdurchschnittliche Emissionsfaktoren für den übrigen Güterverkehr	26
Tabelle 12	Stromerzeugung ohne Brennstoff (-input) zur Berechnung des territorialen Strommix	34
Tabelle 13	Emissionsfaktoren Endenergie Wärme nach Scopes für das Jahr 2024	36
Tabelle 14	Emissionsfaktoren für Fernwärme ohne detaillierte Brennstoffinputinformationen nach Scopes für das Jahr 2024	37
Tabelle 15	Emissionsfaktor Bundesstrommix nach Scopes für das Jahr 2024	37
Tabelle 16	Emissionsfaktoren (Well-to-Wheel) von Benzin- und Dieselmotoren im Verkehr nach Scopes für das Jahr 2024	37

1. — Einführung

Energie- und Treibhausgasbilanzen (THG-Bilanzen) bilden die Basis des quantitativen Monitorings und Controllings für den Klimaschutz von Kommunen. Die Bilanzen geben einen Überblick über die Verteilung der Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) nach verschiedenen Sektoren wie private Haushalte, Gewerbe, Industrie und Energieträgern, etwa Öl, Gas und Strom, in einer Kommune. So helfen sie dabei, über Jahre hinweg die langfristigen Tendenzen des Energieeinsatzes und der THG-Emissionen aufzuzeigen. Um diese Entwicklung darzustellen, sollten Energie- und THG-Bilanzen auf Ebene des gesamten kommunalen Gebiets mindestens alle fünf Jahre, besser alle drei Jahre ¹, fortgeschrieben werden – und zwar für alle Sektoren.

Die Bilanzdaten sind zudem eine wesentliche Voraussetzung für die Darstellung von Klimaschutzindikatoren. Indikatoren helfen dabei, die Ergebnisse der Bilanz ins Verhältnis zu kommunalen Strukturdaten zu setzen. Die Ergebnisse werden somit besser interpretierbar und für den Vergleich mit anderen Kommunen nutzbar. Zudem können verschiedene Unterziele, wie der Anteil erneuerbarer Energien im Bereich der Wärmeerzeugung, festgelegt und der Grad der Zielerreichung kontrolliert werden. Eine Übersicht, welche Klimaschutzindikatoren aus der Bilanz abgeleitet werden können, bietet eine Veröffentlichung des Umweltbundesamts (UBA) zum Thema Klimaschutzmonitoring (UBA 2022a). Weiterhin hat die Agentur für kommunalen Klimaschutz einen Vorschlag für ein [standardisiertes Indikatorenset](#) inklusive Zielwerten entwickelt. Neben der Erstellung einer Bilanz wird in der Veröffentlichung zudem empfohlen, kommunale Klimaschutzaktivitäten im Rahmen eines umfassenden Klimaschutzmonitorings zu dokumentieren und zu evaluieren (UBA 2022a).

In diesem Papier werden die methodischen Grundlagen zur Erstellung einer THG-Bilanz nach dem BSKO-Standard beschrieben. Darüber hinaus beinhaltet das Papier Datenquellen und jährlich aktualisierte Emissionsfaktoren und Verkehrsdaten zur Erstellung einer THG-Bilanz. Die Emissionsfaktoren und Verkehrsdaten stehen zusätzlich als Excel zum Download zur Verfügung (siehe Anhang). Das Papier richtet sich somit in erster Linie an Bilanzherstellende, aber auch an Unternehmen, die Bilanzierungstools entwickeln und betreiben.

¹ Bei Großstädten mit entsprechenden Kapazitäten kann auch eine Bilanzierung alle zwei Jahre angestrebt werden.

Die Elemente des BISKO-Standards sind:

Endenergiebasiertes Territorial-
prinzip für den stationären Be-
reich und den Verkehrssektor

Kapitel 3.1

Aufteilung in Sektoren
und Energieträger

Kapitel 3.2

Ausweisung der
Datengüte

Kapitel 3.4

Emissionsfaktoren mit
Äquivalenten und Vorketten

Kapitel 3.3, 4.2.1, 4.2.2, 5.2

Emissionsfaktor Bundesstrommix
für den Stromverbrauch

Kapitel 4.2.2

Exergetische Allokation
bei der Berechnung der
Fernwärmeemissionen

Kapitel 4.2.3

Bilanzierung ohne
Witterungskorrektur

Kapitel 6.2

2. — Entwicklung der Bilanzierungssystematik

2.1 Hintergrund

Das bis Frühjahr 2016 laufende, über die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) geförderte Vorhaben „Klimaschutz-Planer – Kommunalen Planungsassistent für Energie und Klimaschutz“ verfolgte das Ziel, einen standardisierten Instrumentensatz für Kommunen zu erarbeiten (Klima-Bündnis 2023). Für den Instrumentensatz wurde die Bilanzierungssystematik Kommunal (BISKO) entwickelt, mit der eine standardisierte Berechnung kommunaler THG-Emissionen ermöglicht wird. Im Vordergrund der Entwicklung standen neben einer methodischen Konsistenz auch die Vergleichbarkeit der Bilanzen sowie die Transparenz der Berechnungen und der Datengrundlagen. Auf Basis der genannten Punkte leiten sich Empfehlungen für die kommunale THG-Bilanzierung ab. Die methodischen Grundlagen wurden in Workshops mit Teilnehmer*innen aus der Wissenschaft und der kommunalen Praxis besprochen. Zudem wurden die Empfehlungen von mehreren wissenschaftlichen Instituten im Rahmen von Kurz-Reviews überprüft. Die Ergebnisse wurden in einem umfassenden Bericht festgehalten (ifeu 2014).

Das vorliegende Methodenpapier stellt eine Kurzfassung und Weiterentwicklung des Berichts aus dem Jahr 2014 dar.

2.2 Kriterien bei der Entwicklung der Bilanzierungssystematik

In verschiedenen Workshops wurde deutlich, dass unterschiedliche Interessengruppen mit einer kommunalen Energie- und THG-Bilanz verschiedene Ziele verfolgen. Der Anspruch an den BISKO-Standard war, eine einheitliche Methode einzuführen und trotzdem auf diese Zielkonflikte einzugehen.

EINE ODER MEHRERE BILANZEN FÜR DIE KOMMUNE?

Um zu vermeiden, dass mehrere kommunale Bilanzen unterschiedlicher Methodik berechnet und veröffentlicht werden, wird die Erstellung einer BISKO-Bilanz empfohlen. Welche Elemente die BISKO-Bilanz beinhaltet, wird in diesem Papier erläutert.

Darüber hinaus haben Kommunen die Möglichkeit, die Ergebnisse der BISKO-Bilanz mit anderen methodischen Ergebnissen zu vergleichen und die Unterschiede zum Beispiel aufgrund von Witterung oder regionaler Stromerzeugung darzustellen (siehe [Kapitel 6](#)). Anhand der Darstellungsform sollte klar erkennbar sein, was die BISKO-Bilanz ist und welche methodischen Änderungen beim Vergleich vorgenommen wurden.

Vor diesem Hintergrund sind folgende drei Entscheidungskriterien für die Entwicklung der Berechnungsmethoden wesentlich. Sie stellen einen ausgewogenen Kompromiss zwischen den verschiedenen Ansprüchen dar und wurden so im Harmonisierungsprozess herausgearbeitet:

- **Vergleichbarkeit der Bilanzen zwischen den Kommunen**
Ein wichtiges Ziel des Harmonisierungsprozesses war es, Bilanzen von Kommunen einheitlich bewerten zu können. Dazu müssen die Ergebnisse der Bilanzen miteinander vergleichbar sein.
- **Konsistenz innerhalb der Methodik**
Im Harmonisierungsprozess wurde versucht, unter Berücksichtigung der anderen beiden Kriterien eine Konsistenz innerhalb der Methodik zu entwickeln, sodass keine Doppelbilanzierung erfolgt und lokale Akteur*innen nicht aufgrund der Methodik falsche Schlüsse für ihr Klimaschutzhandeln ziehen.

- **Darstellung der Prioritäten im Klimaschutz in der Bilanz: Lokale Energieeinsparung und Energieeffizienz vor lokaler Energieerzeugung**

Eine Energie- und THG-Bilanz als Klimaschutzmonitoring-Instrument soll über die Jahre den Erfolg einer Kommune im Klimaschutz dokumentieren. Wünschenswert ist, dass alle Klimaschutzaktivitäten innerhalb der Kommune gleichermaßen abgebildet werden. Ist dies nicht möglich oder entstehen Konflikte in der Darstellung der Aktivitäten, haben die Aktivitäten Priorität, die für den Klimaschutz relevanter sind. Dabei sollte an erster Stelle die Reduktion des Energieverbrauchs stehen. An zweiter Stelle steht das Ziel, die weiterhin nötige Energie möglichst effizient zu nutzen. Und erst an dritter Stelle folgt das Bestreben, den Energieverbrauch mit einer klimafreundlichen Versorgung zu decken. Wird ein Klimaschutzaspekt durch Priorisierung anderer Aspekte in der BSKO-Bilanz nicht oder unvollständig abgebildet, wird versucht, diesen Aspekt in anderer Form darzustellen.

Neben den drei Hauptentscheidungskriterien wurden bei der Entwicklung der Methodik weitere Kriterien berücksichtigt:

- Vergleichbarkeit der kommunalen Bilanzen über mehrere Jahre
- Konsistenz mit anderen Vorgaben und Empfehlungen auf kommunaler Ebene wie Sustainable Energy and Climate Action Plan (SECAP), Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) for cities, offiziell bekannt als Global Protocol for Community-Scale Greenhouse Gas Inventories (GPC)
- Weitestgehende Konsistenz mit Landes- und Bundesebene
- Erfolgskontrolle für umgesetzte Maßnahmen und Abschätzung von Minderungspotenzialen (anhand lokaler Daten)

Im Verkehrsbereich stellen sich für die Festlegung standardisierter Bilanzierungsregeln zusätzliche Fragen: Ein großer Teil der Personenfahrten und Gütertransporte erfolgt über die Kommunengrenzen hinaus und kann den einzelnen Kommunen anhand unterschiedlicher Systemgrenzen vollständig oder teilweise zugerechnet werden. Daher wurden neben den oben genannten Kriterien folgende Kriterien in die Entwicklung der Berechnungsmethode einbezogen:

- **Abdeckung des kommunalen Handlungsbereichs**
Die bilanzierten Verkehrsaktivitäten sollten sich möglichst gut mit dem Handlungsbereich der Kommunen decken. Das heißt, es sollte ein ursächlicher Zusammenhang zwischen den bilanzierten Verkehrsaktivitäten und dem Handlungs- und Einflussbereich der Kommune gegeben sein. Wichtige Zielgruppen von Maßnahmen sowie weitere Akteur*innen für Maßnahmen sollten unter kommunale Zuständigkeit fallen beziehungsweise für Kooperationen erreichbar sein.

- **Identifizierung wichtiger kommunaler Handlungsfelder**

Die Bilanzierungsmethode sollte helfen, wichtige Ursachen der verkehrsbedingten THG-Emissionen zu identifizieren, bei denen kommunale Klimaschutzmaßnahmen zuerst ansetzen müssen. Dazu müssen kommunenspezifische Einflüsse möglichst gut in der Bilanz abgebildet und nach Ortsbezug und Ursachen der Verkehrsaktivitäten differenziert werden.

- **Erfolgskontrolle für umgesetzte Maßnahmen**

Die Erfolge durchgeführter lokaler Maßnahmen sollten in Bilanzen künftiger Jahre sichtbar werden. Dazu muss die Datensammlung in der kommunalen Bilanz weitgehend mit kommunenspezifischen Daten erfolgen, da nationale Kennwerte keine lokalen Maßnahmenwirkungen darstellen können.

In der Praxis kann die Festlegung der Bilanzierungsmethodik nicht allein über die Bilanzierungsziele erfolgen, sondern auch die **Datenverfügbarkeit** in den Kommunen muss berücksichtigt werden. In den einzelnen Kommunen sind lokalspezifische Verkehrsdaten in geeigneter Datengüte und der notwendigen Differenzierung meist nicht verfügbar oder können nur mit erheblichem Zusatzaufwand ermittelt werden. In der Entwicklung der Bilanzierungsmethodik wurde daher gleichzeitig auch das deutschlandweite Vorhandensein regional aufgelöster Verkehrsdaten für verschiedene Systemgrenzen und darauf aufbauend die Möglichkeit zur Bereitstellung deutschlandweiter gemeindefeiner Default-Werte (voreingestellte Werte, vergleiche [Kapitel 5.1](#)) für Fahr- und Verkehrsleistungen untersucht.

2.3 Grenzen der Bilanzierungssystematik und Ausblick

Für die Weiterentwicklung einer einheitlichen Bilanzierung sind weitere Festlegungen vorstellbar. Zielführend wären zum Beispiel eine einheitliche Datengrundlage und ein einheitlicher Umgang mit den Daten. Insbesondere für nicht-leitungsgebundene Energieträger gibt es verschiedene Möglichkeiten, Daten zu erheben und unterschiedliche Methoden, deren Energieverbrauch zu ermitteln. Aktuell werden bei BSKO die unterschiedlichen Datenerhebungen lediglich über die Angabe der Datengüte berücksichtigt. Welche Datengrundlagen für eine Bilanz genutzt werden oder wie eine Verarbeitung dieser Daten erfolgt, wird nicht festgelegt. Weiterhin wäre eine inhaltliche Weiterentwicklung beispielsweise durch die Berücksichtigung nicht-energetischer Sektoren denkbar (UBA 2020). Eine Weiterentwicklung des BSKO-Standards wird aktuell vom ifeu, dem Klima-Bündnis und dem Öko-Institut in Einbindung relevanter Akteur*innen bearbeitet und liegt voraussichtlich Anfang 2028 vor.

3. — Grundlagen für die kommunale Energie- und THG-Bilanzierung

3.1 Bilanzierungsprinzip

Bei der Wahl des Bilanzierungsprinzips für THG-Bilanzen eines bestimmten Gebiets wird in der Regel der territoriale Ansatz gewählt. Dies bedeutet, dass alle Emissionen innerhalb des betrachteten Territoriums berücksichtigt werden. Dieses Prinzip ist Grundlage der Bilanzierung auf Landes-, Bundes- und internationaler Ebene.

Auf kommunaler Ebene wird ebenfalls das Territorialprinzip verfolgt (vergleiche [Abbildung 1](#)), allerdings wird im Bereich des Strom- und Fernwärmeverbrauchs vom klassischen Ansatz des Emissionskatasters (Quellenbilanz) zugunsten einer Verursacherbilanz abgewichen. Dieser Ansatz wird als **endenergiebasiertes Territorialprinzip**² bezeichnet.

WAS BESAGT DAS ENDENERGIEBASIERTE TERRITORIALPRINZIP?

Es werden alle im betrachteten Territorium anfallenden Verbräuche auf Ebene der Endenergie (Energie, die zum Beispiel am Hauszähler gemessen wird) berücksichtigt und den verschiedenen Verbrauchssektoren (vergleiche [Kapitel 3.2](#)) zugeordnet. Über spezifische Emissionsfaktoren werden dann die THG-Emissionen berechnet. Graue Energie, die beispielsweise in konsumierten Produkten steckt, sowie Energie, die von Bürger*innen außerhalb des Gebiets der Kommune verbraucht wird, fließen nicht in die Bilanz mit ein.

- 2 In statistischen Berichten (unter anderem der statistischen Landesämter) wird hier auch von der Verursacherbilanz gesprochen (im Gegensatz zu Quellenbilanzen).

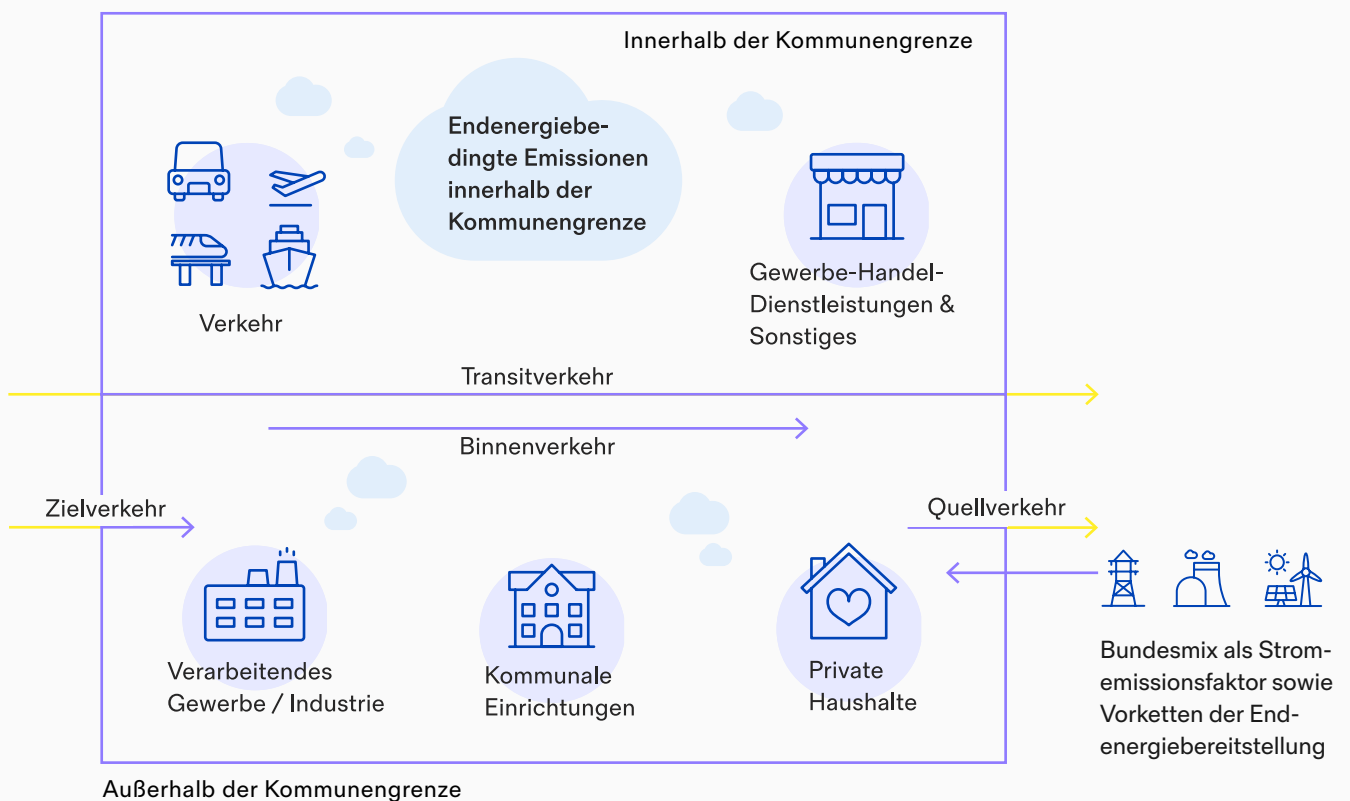


Abbildung 1: Endenergiebasiertes Territorialprinzip (Quelle: eigene Darstellung)

Im Verkehr umfasst das endenergiebasierte Territorialprinzip die Fahrleistungen und damit verbundenen Endenergieverbräuche sämtlicher motorisierter Verkehrsmittel im Personen- und Güterverkehr innerhalb der Gemeindegrenzen und damit innerhalb des unmittelbaren politischen Handlungsfelds der Kommune. Im Straßenverkehr wird ergänzend eine erweiterte ursachenbezogene Differenzierung, insbesondere eine Aufteilung zwischen Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren, empfohlen. Dies ermöglicht die Identifizierung von konkreten Handlungsbereichen, die Ableitung gezielter Maßnahmen sowie die Abschätzung von Potenzialen unter Berücksichtigung der kommunenspezifischen Beeinflussbarkeit der Verkehrsaktivitäten. Der Flugverkehr wird über die Emissionen der Starts und Landungen auf dem Territorium (Landing and Take-off Cycle (LTO-Zyklus)) erfasst.

3.2 Definition von Verbrauchssektoren

Für eine einheitliche Bilanzierung sollten die verschiedenen Verbrauchssektoren möglichst einheitlich dargestellt werden.

Folgende Sektoren werden empfohlen:

Private Haushalte
Industrie / Verarbeitendes Gewerbe
Kommunale Einrichtungen
Gewerbe, Handel
Dienstleistung (GHD) / Sonstiges

} Stationärer
Bereich
(Kapitel 4)

Verkehr (Kapitel 5)

Im stationären Bereich unterscheiden sich bei den verschiedenen Datenbereitstellern jedoch die Definitionen zu diesen Sektoren. Die folgenden Definitionen stellen daher eine Empfehlung bei Anfragen an die verschiedenen Datenbereitsteller dar:

Private Haushalte: Der Sektor umfasst alle Ein- und Mehrpersonenhaushalte (einschließlich der Personen in Gemeinschaftsunterkünften). Dazu gehören demnach auch sämtliche Wohnheime und kommunale Einrichtungen, die dem Zweck Unterkunft beziehungsweise Wohnen dienen. Eine Trennung vom Sektor Kleingewerbe (vergleiche Sektor GHD / Sonstiges) ist anzustreben.

Industrie / Verarbeitendes Gewerbe: Hierzu zählen Betriebe des verarbeitenden Gewerbes (Industrie und verarbeitendes Handwerk) und Betriebe des produzierenden Gewerbes mit 20 und mehr Beschäftigten. Damit wird der Definition im Rahmen der Energieverbrauchserfassung statistischer Landesämter entsprochen.

Kommunale Einrichtungen: Dieser Sektor beinhaltet die Summe der Energieverbräuche kommunaler Einrichtungen wie Verwaltungsgebäude, kommunale Schulen, Kindertagesstätten und Straßenbeleuchtung. Darüber hinaus zählen zu diesem Sektor auch noch andere kommunale Gebäude und der Energieverbrauch von kommunalen Infrastrukturanlagen unter anderem aus den Bereichen Wasser/ Abwasser, Straßen und Abfall.

Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD) / Sonstiges:

In diesen Sektor fallen die Energieverbräuche aller bisher nicht erfassten wirtschaftlichen Betriebe: Gewerbe, Handel, Dienstleistungen sowie Betriebe des Bergbaus, der Gewinnung von Steinen und Erden, Betriebe des verarbeitenden Gewerbes mit weniger als 20 Mitarbeitenden und landwirtschaftliche Betriebe.

Verkehr: Im Verkehrssektor wird der Endenergie- und Kraftstoffverbrauch sämtlicher motorisierter Verkehrsmittel im Personen- und Güterverkehr auf öffentlicher Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Kommune erfasst.

Abbildung 2 zeigt für die Sektoren private Haushalte, Industrie, kommunale Einrichtungen, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD) / Sonstiges sowie den Sektor Verkehr eine Energiebilanz nach dem endenergiebasierten Territorialprinzip. Aus den ermittelten Energieverbräuchen lässt sich schließlich durch Multiplikation mit den jeweiligen Emissionsfaktoren die THG-Bilanz berechnen. Diese stellt die kommunale THG-Bilanz nach BSKO dar und ist in Abbildung 3 dargestellt.

3.3 Emissionsfaktoren

Je nach Wahl der Emissionsfaktoren können kommunale THG-Bilanzen um bis zu 20 Prozent variieren. Für ein standardisiertes Vorgehen nach BSKO werden für alle Sektoren die energiebezogenen Vorketten der einzelnen Energieträger (Strom, flüssige und gasförmige Energieträger) sowie neben den reinen CO₂-Emissionen weitere Treibhausgase, unter anderem N₂O und CH₄, in CO₂-Äquivalenten berücksichtigt (ifeu 2014).

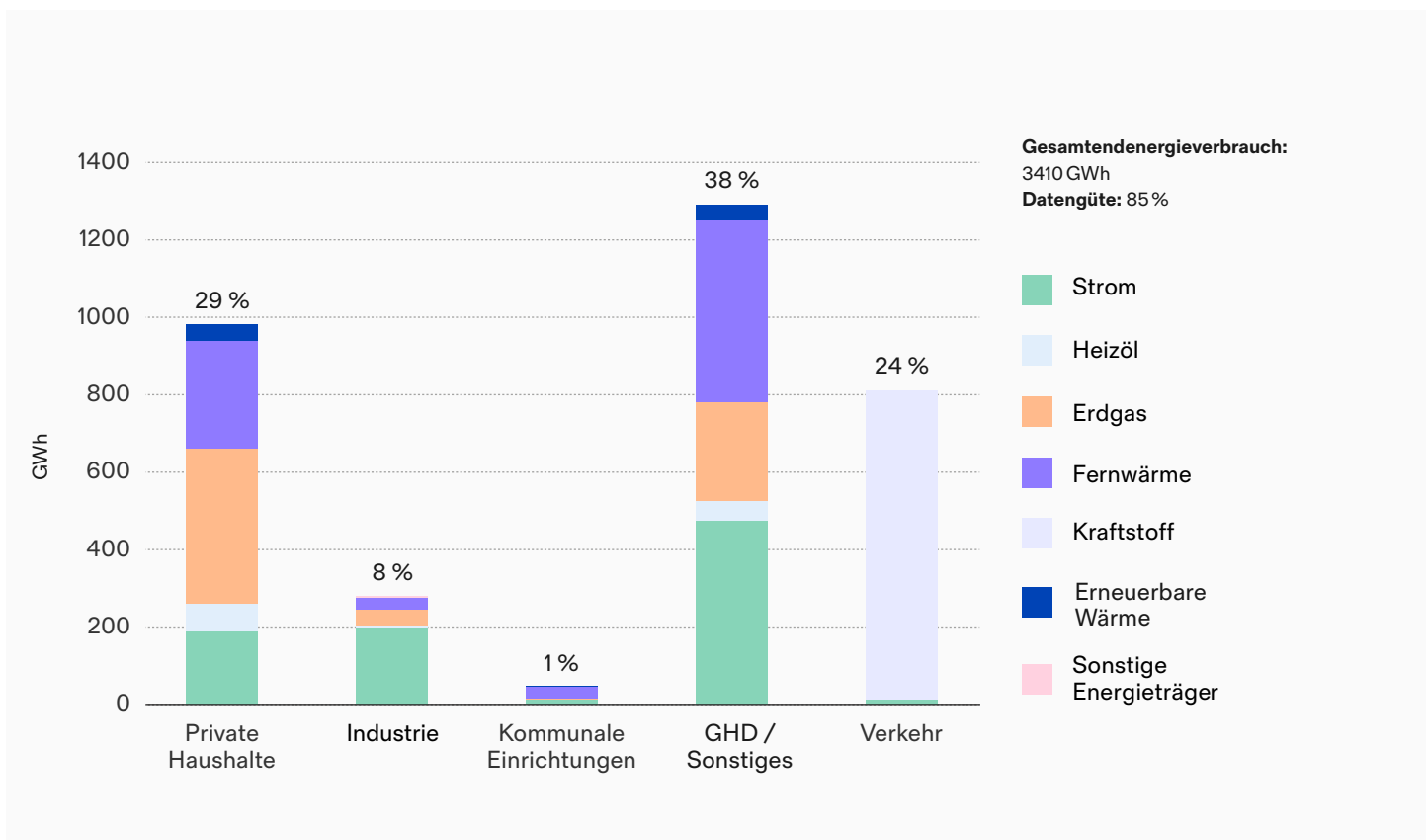


Abbildung 2: Endenergiebilanz von Musterstadt nach dem Territorialprinzip (**Quelle:** eigene Darstellung)

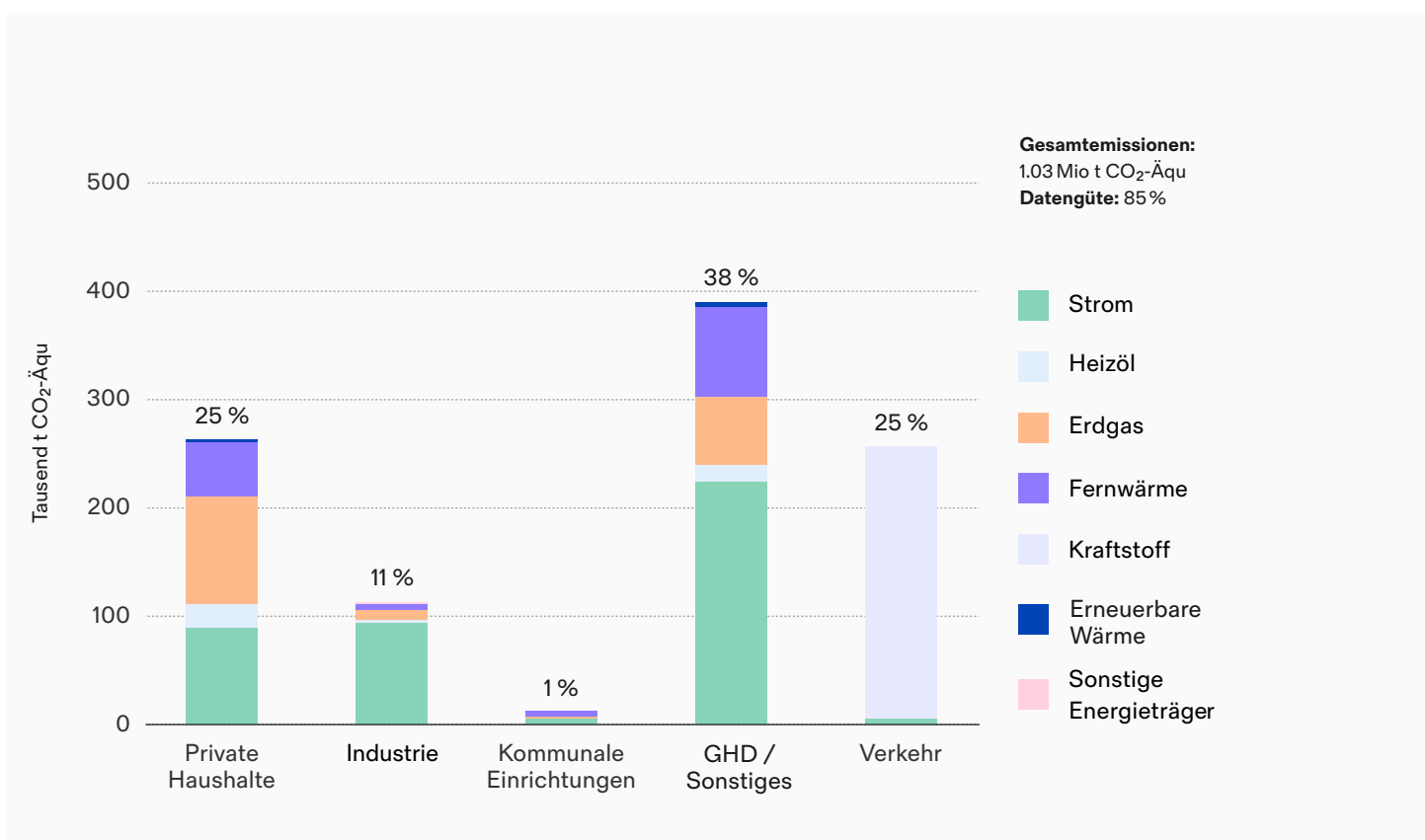


Abbildung 3: THG-Bilanz von Musterstadt nach BISKO (**Quelle:** eigene Darstellung)

3.4 Datengüte

Für alle kommunalen Energie- und THG-Bilanzen wird nach BSKO-Standard eine Datengüte der Bilanz angegeben. Die Datengüte zeigt die Aussagekraft der Bilanz und der ihr zugrundeliegenden Daten. Dazu wird jedem Energieträger und dessen Verbrauch eine Datengüte zugeteilt. Grundlage für diese Zuteilung ist die Datenquelle beziehungsweise Datenherkunft. Die Wertung der Datengüte erfolgt in den Abstufungen A (höchste Güte) bis D (niedrigste Güte):

- Datengüte A (Regionale Primärdaten)
→ Faktor 1
- Datengüte B (Hochrechnung regionaler Primärdaten)
→ Faktor 0,5

- Datengüte C (Regionale Kennwerte und Statistiken)
→ Faktor 0,25
- Datengüte D (Bundesweite Kennwerte)
→ Faktor 0

Eine Einschätzung der Datengüte unterschiedlicher Datenquellen findet sich auch in [Kapitel 4.1](#). Die Datengüte einer Bilanz erhält man, indem der Anteil des Verbrauchs des Endenergieträgers am Gesamtenergieverbrauch mit der Datengüte multipliziert wird und diese ermittelten Werte für alle Energieverbräuche addiert werden. Ein Beispiel zur Berechnung der Datengüte findet sich in [Tabelle 1](#).

DATEN	QUELLE	DATEN-GÜTE	WERTUNG DATENGÜTE	ANTEIL AM ENDENERGIE-VERBRAUCH	ANTEILIGE DATENGÜTE
Strom	Netzbetreiber	A	1,0	26,0 %	26,0%
Erdgas	Netzbetreiber	A	1,0	20,4%	20,4%
Fernwärme	Energieversorger	A	1,0	23,6%	23,6%
Heizöl	Schornstein-feger*innen	B	0,5	3,6%	1,8%
Biomasse	Schornstein-feger*innen	B	0,5	1,3%	0,7%
Solarthermie	Förderprogramme	B	0,5	0,0%	0,0%
Umweltwärme	Energieversorger & Annahme	B	0,5	1,0%	0,5%
Fahr-leistungen Straße	Regionaldaten-bank Statisti-sches Landesamt	B	0,5	22,9%	11,5%
Energiever-brauch Schie-nenverkehr	ifeu auf Basis DB AG	B	0,5	0,4%	0,2%
Energiever-brauch Linien-bus	ÖPNV-Unter-nehmen	A	1,0	0,5%	0,5%
Gesamtdatengüte					85,2%

Tabelle 1: Beispielhafter Energieverbrauch einer Kommune und die daraus ermittelte Datengüte für die Gesamtbilanz (**Quelle:** eigene Darstellung)

4. — THG-Bilanzierung im stationären Bereich

4.1 Datenquellen für die THG-Bilanzierung im stationären Bereich

Die Datenquellen für die Erstellung einer Endenergiebilanz können sehr vielfältig sein. In einigen Bundesländern gibt es bereits verschiedene Unterstützungsangebote seitens des Landes, der Landesenergieagenturen oder anderer Stellen.³

Grundsätzlich ist die Erhebung konsistenter Daten bei der Erstellung der Erstabilanz mit größerem Aufwand verbunden. Ziel ist es, sowohl für leitungsgebundene Energieträger wie Erdgas als auch für nicht-leitungsgebundene Energieträger wie Heizöl den Endenergieverbrauch aufgeteilt nach den verschiedenen Verbrauchssektoren (vergleiche Kapitel 3.3) zu erhalten.⁴

Grundsätzlich wird vor Beginn der Datenerhebung empfohlen, folgende Fragen zu klären:

- Gibt es seitens des Landes eine bereitgestellte Software, in der auch das Datenerhebungsprozedere erläutert wird?
- Gibt es seitens des Landes Unterstützungsangebote zur Datenerhebung wie die zentrale Bereitstellung verschiedener Daten?
- Gibt es eine Übersicht der Personen, die in den verschiedenen Institutionen die Daten bereitstellen oder koordinieren?
- Werden die Daten regelmäßig nach einheitlicher Methodik aktualisiert?

NOTWENDIGE DATEN FÜR EINE BISCO-KONFORME BILANZ

BISCO gibt derzeit nicht vor, welche Datenquellen die Bilanzen haben sollen beziehungsweise wie diese Daten verarbeitet werden sollen.

Mit dem endenergiebasierten Territorialprinzip verfolgt BISCO jedoch den Anspruch, dass alle Energieverbräuche innerhalb der Gemarkung einer Kommune erfasst werden. Aus diesem Grund sollen im stationären Bereich leitungsgebundene Energieträger aus regionalen Primärquellen (Netzbetreiber, Konzessionszahlung, Fernwärme: Energieversorger) erfasst werden. Bei nicht-leitungsgebundenen Energieträgern wird empfohlen, eine Annäherung mindestens zu Heizöl, Biomasse, Solarthermie und Wärmepumpen zu erheben. Diese Verbräuche lassen sich über allgemein vorliegende Datenquellen hochrechnen (siehe Tabelle 2).

³ Eine Übersicht über die Unterstützungsangebote der Bundesländer findet sich unter <https://www.klimaschutz.de/de/kommunaler-klimaschutz/themenfelder/bilanzierung-monitoring#bundeslaender>

⁴ Der Leitfaden der Agentur für kommunalen Klimaschutz „Datenbeschaffung Schritt für Schritt: Energie- und Treibhausgasbilanzierung für Kommunen“ bietet hierzu weitere Hilfestellungen.

DATENQUELLE	INHALT	BERÜCKSICHTIGTE SEKTOREN	DATENGÜTE
Verteilnetzbetreiber	Energieverbrauch Strom und Erdgas der Gesamtkommune ⁵	Alle	A
Energieversorger	Wärmeverbrauch Fern- und Nahwärme	Alle	A
Eigene Erhebungen für nicht leitungsgebundene Energieträger	Energieverbrauch (Heizöl, Solarthermie-, Biomasse- und Geothermieanlagen)	Je nach Erhebung	A
Stromverbrauch für Wärmepumpen	Wärmeerzeugung /-verbrauch aus elektrischen Wärmepumpen	Alle	B
Daten der Schornsteinfeger*innen	Ermittlung Heizöl- und Biomasseverbrauch über Leistung der Kessel ⁶	Private Haushalte und GHD	B
Förderprogramme	Ermittlung für verschiedene Energieträger anhand der Förderungen im Zeitrahmen des Förderprogramms für Gesamtkommune	Je nach Förderprogramm; meist jedoch: Private Haushalte und GHD	B
Gebäudekennzahlen	Wärmeerzeugung aus nicht leitungsgebundenen Energieträgern (keine Aufteilung) auf Basis von Gebäudetypologien und angenommenen Verbräuchen ⁷	Private Haushalte und GHD	C
Heizölverbrauch über Kennzahlen und Erdgasverbrauch	Berechnung des Wärmeverbrauchs (Heizöl) über Gesamtwärmebedarf (ermittelt über Einwohner- und SV-Beschäftigten-Kennwerte) in Abhängigkeit des Erdgasverbrauchs	Private Haushalte und GHD	C–D
Ermittlung des Energieverbrauchs der Industrie über Kennzahlen	Berechnung des Wärmeverbrauchs in der Industrie über Kennzahlen der Beschäftigtenzahlen	Industrie	C–D
Sektorspezifische Auswertungen: Kommune	Strom- und Wärmeverbrauch kommunaler Gebäude	Kommunale Einrichtung	A
Sektorspezifische Auswertungen: Industrie	Strom- und Wärmeverbrauch nach Energieträgern für alle Energieträger aufgrund von Betriebsbefragungen	Industrie	A

Tabelle 2: Datenquellen für kommunale Energie- und THG-Bilanzen im stationären Bereich (**Quelle:** eigene Darstellung)

⁵ Vielfach liegen Informationen zur Aufteilung der einzelnen Verbrauchssektoren über Standardlastprofile (SLP) und Kunden mit Registrierter-Leistungs-Messung (RLM) vor.

⁶ Bei der Abfrage ist zu klären, ob die Kehrbezirke auch mit den Grenzen der Kommune übereinstimmen. Eine Abfrage nach Postleitzahl ist hier förderlich.

⁷ Gebäudedaten finden sich in den Ergebnissen des Zensus 2022, wo sich unter anderem Informationen zum Wärmeenergieträger für verschiedene Gebäudetypen finden lassen. (<https://ergebnisse.zensus2022.de/datenbank/online/>; abgerufen am 13.03.2025).

4.2 Emissionsfaktoren

4.2.1 Emissionsfaktoren bei Verbrennungsprozessen

Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit von Bilanzen wird empfohlen, einheitliche Emissionsfaktoren zu nutzen, die sowohl CO₂-Äquivalente als auch Vorketten beinhalten (siehe oben). Die in [Tabelle 3](#) benannten Emissionsfaktoren werden für die kommunale THG-Bilanzierung empfohlen.⁸ Die Emissionsfaktoren sind jeweils auf den Heizwert bezogen.

ENERGIE-TRÄGER	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu/MWh)							GENAUE PROZESSBEZEICHNUNG
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	
Erdgas*	0,250	0,247	0,247	0,247	0,257	0,252	0,242	Gas Heizung Brennwert DE (Endenergie); ab 2022: Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern ↴
Heizöl*	0,320	0,318	0,318	0,318	0,313	0,313	0,313	Öl-Heizung DE (Endenergie); ab 2022: Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern ↴
Bio-masse**	0,027	0,025	0,021	0,022	0,022	0,020	0,020	Holz Pellet Holzwirt. Heizung 10 kW (Endenergie); ab 2020: Mittelwert Wärmebereitstellung aus fester Biomasse ↴
Flüssiggas***	0,267	0,276	0,276	0,276	0,276	0,276	0,276	Flüssiggas Heizung DE (Endenergie); ab 2015: Flüssiggas-(LPG)- Heizung-DE (Endenergie)
Steinkohle**	0,444	0,438	0,429	0,433	0,433	0,433	0,433	Kohle Brikett Heizung DE (Endenergie); ab 2020: Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern ↴
Braunkohle**	0,434	0,411	0,443	0,445	0,445	0,441	0,441	Braunkohle Brikett Heizung DE (Mix Lausitz / rheinisch); ab 2020: Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern ↴
Solarthermie**	0,025	0,024	0,019	0,023	0,023	0,022	0,021	Solarkollektor Flach DE; ab 2020: Wärmebereitstellung aus Solarthermie
Sonstige erneuerbare Energieträger****	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	Individuell veränderbar
Sonstige konventionelle Energieträger****	0,330	0,330	0,330	0,330	0,330	0,330	0,330	Individuell veränderbar

Tabelle 3: Emissionsfaktoren Endenergie Wärme (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an * GEMIS (bis 2022), UBA 2023, UBA 2025, UBA 2026; ** GEMIS (bis 2019), UBA 2021, UBA 2022b, UBA 2023, UBA 2025, UBA 2026; *** GEMIS; **** ifeu-Berechnungen / -Annahmen)

↴ In privaten Haushalten, im GHD-Sektor und der Industrie

⁸ Mit neueren Versionen von GEMIS (zuletzt 5.1) und UBA-Berichterstattungen zu erneuerbaren Energien wurden einige Werte gegenüber ifeu (2014) geringfügig angepasst.

Bei großindustriellen Prozessen und bei der Energieerzeugung in großen Heiz(kraft)werken weichen die Emissionsfaktoren in der Regel von den oben dargestellten Faktoren ab. Zumindest bei der Berechnung der Sekundärenergie

wie Strom, Dampf, Wärme aus Heiz(kraft)werken können daher die Emissionsfaktoren der [Tabelle 4](#) herangezogen werden.

ENERGIE- TRÄGER	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu/MWh)							GENAUE PROZESSBEZEICHNUNG
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	
Erdgas*	0,235	0,233	0,233	0,233	0,242	0,238	0,228	Gas Kessel DE (Endenergie)
Heizöl*	0,311	0,311	0,311	0,311	0,306	0,306	0,306	Öl leicht Kessel DE (Endenergie)
Steinkohle**	0,436	0,431	0,429	0,433	0,433	0,433	0,433	Kohle Kessel WSF DE (Endenergie); ab 2020: Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern in privaten Haushalten, im GHD-Sektor und der Industrie
Braunkohle**	0,465	0,473	0,443	0,445	0,445	0,441	0,441	Braunkohlekessel-WSF- DE-rheinisch (Endenergie); ab 2020: Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern in privaten Haushalten, im GHD-Sektor und der Industrie
Abfall***	0,121	0,121	0,121	0,121	0,121	0,121	0,121	Abfall als Brennstoffinput in Restmüllheizkraftwerken
Feste Biomasse**	0,024	0,022	0,022	0,022	0,023	0,021	0,021	Holz HS Waldholz Heizung 50 kW (Endenergie); ab 2020: Mittelwert Wärmebereitstellung aus fester Biomasse in der Industrie
Flüssige Biomasse****	0,154	0,116	0,112	0,110	0,110	0,109	0,109	Palmöl-BHKW -gross-DE-2010 (IST) (angepasst an UBA-2013); ab 2015: Palmöl BHKW TA-Luft
Biogas****	0,056	0,113	0,111	0,124	0,124	0,123	0,133	Biogas-Gülle-BHKW-500kW 2010 (IST); ab 2015: Biogas (Gülle) BHKW TA-Luft
Klärgas****	0,015	0,035	0,035	0,038	0,038	0,037	0,038	Klärgas-BHKWGM-200-2010/en; ab 2015: Klärgas BHKW - TA-Luft
Sonstige erneuerbare Energieträger***	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	Individuell veränderbar
Sonstige konventionelle Energieträger***	0,330	0,330	0,330	0,330	0,330	0,330	0,330	Individuell veränderbar

Tabelle 4: Emissionsfaktoren für Energieerzeugung (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an * GEMIS (bis 2022), ifeu-Berechnungen auf Basis von GEMIS; ** GEMIS (bis 2019), UBA 2021, UBA 2022b, UBA 2023, UBA 2025, UBA 2026; ***ifeu-Berechnungen / -Annahmen; ****UBA 2009, UBA 2013, UBA 2018, UBA 2021, UBA 2022b, UBA 2023, UBA 2025, UBA 2026)

Liegen keine detaillierten Informationen zum Brennstoffinput der in die Fernwärme einspeisenden Heiz(kraft)werke vor, kann ein vereinfachter Exergiefaktor für ein Fernwärme-

netz ermittelt werden (siehe Anhang) oder auch **vereinfacht** auf die Emissionsfaktoren der [Tabelle 5](#) zurückgegriffen werden.

ÜBERWIEGENDE ERZEUGUNGS- VARIANTE FERNWÄRME	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu/MWh)						
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Kohle KWK	0,260	0,260	0,260	0,260	0,260	0,260	0,260
Erdgas BHKW	0,150	0,150	0,150	0,150	0,160	0,160	0,140
Erdgas GuD (Gas-und-Dampf- turbinen-Kraftwerk)	0,140	0,140	0,140	0,140	0,150	0,150	0,130
Abfall KWK	0,130	0,130	0,130	0,130	0,130	0,130	0,130
Biogas KWK	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080
Biomasse HW (Heizwerk)	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030
Biomasse KWK	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020

Tabelle 5: Emissionsfaktoren für Fernwärme ohne detaillierte Brennstoffinputinformationen (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu-Berechnungen / -Annahmen)

Anmerkung: Liegt der energetische Anteil der entsprechenden Anlagentechnik bei unter 80 Prozent der gesamten Wärmeerzeugung, wird die Verwendung der aufgeführten Emissionsfaktoren nicht empfohlen. Stattdessen sollte auf den Wert für Kohle KWK zurückgegriffen werden oder alternativ eine eigene Berechnung des Emissionsfaktors über die exergetische Allokation erfolgen.

4.2.2 Emissionsfaktoren für Strom

Je nach Ziel der Bilanzierung werden in den Kommunen unterschiedliche Stromemissionsfaktoren verwendet. Um einen Vergleich der Bilanzen zwischen den Kommunen zu ermöglichen, wird nach BISKO mit dem Bundesstrommix als Emissionsfaktor Strom bilanziert. Die in [Tabelle 6](#) dargestellten Emissionsfaktoren für den Bundesstrommix wurden mit dem Elektrizitätsmodell „ELMO“⁹ für alle einzelnen Jahre berechnet.

Bei der Nutzung des Bundesstrommix ist darauf zu achten, dass sich dieser mit der Zeit verändert. Durch den bundesweiten Ausbau erneuerbarer Energien zeigt sich eine Reduktion der Stromemissionen in den kommunalen THG-Bilanzen, ohne dass die eigene Kommune etwas dazu beigetragen haben muss. Deshalb sollte dieser externe Effekt im Rahmen der Bilanzinterpretation analysiert und bei Veröffentlichung der Bilanzergebnisse transparent gemacht werden.¹⁰

Neben der BISKO-Bilanz eignet sich hierzu eine ergänzende Darstellung mit einem territorialen Emissionsfaktor Strom ([vergleiche Kapitel 6.1](#)).

JAHR	EMISSIONS-FAKTOR (t CO ₂ -Äqu/ MWh)	JAHR	EMISSIONS-FAKTOR (t CO ₂ -Äqu/ MWh)
2010	0,614	2018	0,544
2011	0,633	2019	0,478
2012	0,645	2020	0,429
2013	0,633	2021	0,472
2014	0,620	2022	0,505
2015	0,600	2023	0,453
2016	0,581	2024	0,420
2017	0,554		

Tabelle 6: Zeitreihe Emissionsfaktor Bundesstrommix
(Quelle: Elektrizitätsmodell „ELMO“ des ifeu)

4.2.3 Allokation von Koppelprodukten

Prinzipiell soll bei der Allokation von Koppelprodukten bei Kraft-Wärme-Kopplungs-Prozessen (KWK-Prozesse) die exergetische Methode, auch Carnot-Methode oder exergetische Allokation genannt, genutzt werden. Bei der exergetischen Methode (UBA 2016a) wird neben der Quantität auch die Qualität der Energie betrachtet. Die exergetische Methode ist eine einfache, physikalisch basierte Methode, bei der lediglich Input und Output der Anlagen inklusive Temperaturniveau der Wärme benötigt werden. Sie ist nicht von Referenzsystemen abhängig und daher nur auf den tatsächlich betrachteten Koppelprozess bezogen. Ein weiterer Vorteil der exergetischen Methode ist die Anwendbarkeit auf Abwärmenutzung und Low-Ex-Systeme mit Kaskadennutzung. So können Emissionsfrachten auch den Wärmeströmen aus der Industrie, die nicht aus KWK-Prozessen stammen, und der Wärmeentnahme aus dem Rücklauf eines Fernwärmesystems eindeutig zugeordnet werden. Eine ausführliche Beschreibung zur Berechnung der exergetischen Allokation ist im Anhang zu finden.

⁹ Das Elektrizitätsmodell „ELMO“ des ifeu ist ein Tool, mit dem jährlich auf Basis von Erzeugungsdaten der Emissionsfaktor des Bundesstrommix berechnet wird. Weitere Informationen finden sich unter www.ifeu.de/projekt/stromerzeugungkraftwerkspark-modell

¹⁰ Für die Bilanzinterpretation kann das Papier „Hilfestellung zur Interpretation der kommunalen Treibhausgasbilanz der Agentur für kommunalen Klimaschutz“ herangezogen werden.

5. — THG-Bilanzierung im Sektor Verkehr

5.1 Datenquellen für die THG-Bilanzierung im Verkehr

Voraussetzung für die deutschlandweite Anwendbarkeit des BSKO-Standards ist die Verfügbarkeit aller notwendigen kommunalen Eingabedaten für die Bilanzierung, insbesondere für den Kfz-Verkehr. Das ist für viele Kommunen eine Herausforderung. Gemeindespezifische Verkehrsdaten sind oft nicht in geeigneter Form verfügbar und lassen sich nicht ohne erheblichen Aufwand selbst ermitteln. Im Rahmen der Entwicklung des BSKO-Standards wurden umfangreiche Recherchen zur Verfügbarkeit gemeindefeiner Verkehrsdaten durchgeführt. Es wurden Datenquellen identifiziert, anhand derer Gemeinden die Verkehrsmengen in ihrem Territorium individuell bestimmen können, beziehungsweise mit denen eine zentrale Bereitstellung kommunenspezifischer Verkehrsdaten für alle Gemeinden in Deutschland möglich ist.

Es wird grundsätzlich empfohlen, dass Gemeinden eigene und regelmäßig aktualisierte Verkehrsdaten verwenden und dabei lokale Datengrundlagen wie Verkehrsmodelle einbeziehen, um eine hohe Datengüte in ihrer Bilanz zu erreichen. Falls keine lokalspezifischen Daten in den Kommunen vorliegen, können sie auf deutschlandweit verfügbare BSKO-Default-Werte zurückgreifen, die vom ifeu gemeindefein für eine Bilanzierung nach BSKO-Standard aufbereitet werden. Diese Default-Werte sind für alle motorisierten Verkehrsmittel verfügbar. Sie sind in den in Deutschland am meisten genutzten Bilanzierungstools direkt implementiert.

Die folgenden Abschnitte geben eine Übersicht möglicher Datenquellen für die einzelnen Verkehrsmittel sowie die Verfügbarkeit gemeindefeiner Default-Werte.

5.1.1 Fahrleistungen im Straßenverkehr

Fahrleistungen im Straßenverkehr (in Fahrzeug-km) können für eine Gemeinde aus verschiedenen Datenquellen ermittelt werden. Größere Städte verfügen in vielen Fällen über eigene kommunale Verkehrsmodelle, mit denen die Fahrleistungen auf dem Territorium der Stadt berechnet werden können. Eine jährliche Fortschreibung der Verkehrsentwicklungen ausgehend vom aktuellsten Basisjahr des Modells kann beispielsweise über die Auswertung regelmäßig vorliegender Verkehrszählungen (städtische Kordonzählung, Induktionsschleifen an Ampeln, Einbezug von Verkehrsmonitorings auf Landesebene) erfolgen. Auch einzelne Bundesländer ermitteln jährlich gemeindefeine Fahrleistungsdaten im Straßenverkehr.

Im Rahmen der Entwicklung des BSKO-Standards wurden gemeindefeine Kfz-Fahrleistungen für sämtliche Gemeinden in Deutschland abgeleitet. Diese Default-Werte sollen Gemeinden den Einstieg in die Bilanzierung des Verkehrs nach BSKO-Standard ermöglichen, falls sie über keine eigenen territorialen Verkehrsdaten verfügen. Die abgeleiteten Default-Werte der Kfz-Fahrleistungen basieren ausschließlich auf deutschlandweit verfügbaren Primärdaten. Sie können damit kleinräumige Verkehrssituationen in Einzelgemeinden teilweise nur eingeschränkt abbilden. Insbesondere für die Fahrleistungen im untergeordneten Straßennetz ist die Lokalspezifität dieser Default-Werte begrenzt: Höhere Modal-Split-Anteile des Umweltverbundes bedeuten beispielsweise eine geringere einwohnerspezifische Pkw-Nutzung.

Datengrundlage der abgeleiteten Default-Werte für gemeindefeine Kfz-Fahrleistungen ist derzeit eine deutschlandweite Regionalisierung aller nationalen Emissionen mit dem GIS-basierten Software-Tool GRETA (Gridding Emission Tool for ArcGIS) des UBA (2016b). Die regionalisierten Emissionen auf Autobahnen und Bundesstraßen basieren auf streckenfeinen Verkehrsdaten der bundesweiten Straßenverkehrszählungen (SVZ). Im untergeordneten Straßennetz wird eine Zurechnung der gesamtdeutschen Emissionen je Kfz-Kategorie über die räumliche Bevölkerungsverteilung vorgenommen.¹¹ Die lokalen Gegebenheiten werden dadurch schwächer abgebildet als auf Autobahnen und Bundesstraßen.

¹¹ Detaillierte Informationen finden sich im UBA-Bericht (2016) in Kapitel 3.4.3.

Das UBA hat dem ifeu zur Ableitung der Default-Werte regionalisierte Emissionen des Straßenverkehrs, differenziert nach Fahrzeugklassen und Straßenklassen für die Jahre 2010 und 2015, aus GRETA zur Verfügung gestellt. Aus diesen Datensätzen geht die prozentuale Emissionsaufteilung auf alle Gemeinden für jede einzelne Fahrzeugkategorie auf den verschiedenen Straßenklassen hervor. Die Datensätze wurden vom ifeu mit gesamtdeutschen Fahrleistungen und Emissionen des Kfz-Verkehrs 2010 und 2015 aus dem Modell TREMOD (Transport Emission Model) verknüpft und darüber absolute Fahrleistungen pro Gemeinde abgeleitet. Für andere Bilanzjahre werden die gemeindefeinen Fahrleistungen in Anlehnung an die gesamtdeutschen Verkehrsentwicklungen je Kfz-Kategorie und Straßenkategorie fortgeschrieben. Die inhaltliche Verantwortung für alle abgeleiteten gemeindefeinen Fahrleistungen liegt vollständig beim ifeu, nicht beim UBA, das die Datengrundlagen bereitgestellt hat.

5.1.2 Fahr- und Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr

Unter den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) fallen Linienbusse sowie Straßen-, Stadt- und U-Bahnen (SSU). Deutschlandweite Angaben zur Fahrplanleistung (Fahrzeug-km) sowie Beförderungsangebot (Platz-km) und Beförderungsleistung (Personen-km) gibt es beim Statistischen Bundesamt (2021) auf Ebene der Bundesländer. Statistiken auf Kreis- oder Gemeindeebene sind bisher nicht deutschlandweit verfügbar.

Gemeindefeine Informationen zum Verkehrsangebot (Platz-km) und zur erbrachten Verkehrsleistung (Personen-km) können üblicherweise bei den lokalen Verkehrsunternehmen ermittelt werden, zum Teil liegen auch direkt Informationen zum Energieverbrauch (Kraftstoff, Fahrstrom) vor. Gegebenenfalls kann das Verkehrsangebot auch anhand des Fahrplanangebots (Fahrleistungen / „Betriebsleistungen“ in Fahrzeug-km, Wagen-km) mit ergänzenden Annahmen zur Beförderungskapazität der eingesetzten Fahrzeuge hochgerechnet werden. Da das Fahrplanangebot im ÖSPV im Allgemeinen kommunenfein abgerechnet wird, sollten in den meisten Fällen bei den Verkehrsunternehmen und -verbünden auch bei einem Betrieb über die Gemeindegrenzen hinaus kommunenfein abgegrenzte Informationen vorliegen.

Alternativ können Kommunen auf gemeindefeine und BSKO-konforme Default-Werte für Fahrleistungen im ÖSPV zurückgreifen. Diese stehen ab dem Bilanzjahr 2022 in den gängigen Bilanzierungstools zur Verfügung. Basis dafür sind die deutschlandweiten Sollfahrplandaten, die auch als General Transit Feed Specification (GTFS) bekannt sind.

5.1.3 Energieverbräuche im Schienenverkehr

Unter den Schienenverkehr fällt zum einen der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als Teil des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zum anderen der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und der Schienengüterverkehr (SGV). Gemeindefeine Informationen zum Verkehrsangebot (Platz-km) und zur erbrachten Verkehrsleistung (Personen-km) können häufig bei den regionalen Verkehrsverbünden ermittelt werden. Alternativ kann auch vereinfacht anhand der Länge des Schienennetzes in der Gemeinde und der Anzahl täglich verkehrender Züge eine SPNV-Betriebsleistung (Fahrzeug-km) abgeschätzt und mit ergänzenden Annahmen zur Beförderungskapazität der eingesetzten Fahrzeuge auf das Verkehrsangebot (Platz-km) hochgerechnet werden. Zum SPFV und SGV sind üblicherweise keine Statistiken auf Gemeindeebene verfügbar.

Im Rahmen der Entwicklung des BSKO-Standards wurden für sämtliche Gemeinden in Deutschland gemeindefeine Endenergieverbräuche des Schienenverkehrs abgeleitet. Diese Default-Werte erleichtern die Bilanzierung des Schienenverkehrs nach BSKO-Standard und sind in den gängigen Bilanzierungstools implementiert. Für die aktuell verfügbaren Default-Werte im Schienenverkehr hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) der Agentur für kommunalen Klimaschutz gemeindefeine Endenergieverbrauchswerte für ein ausgewähltes Fahrplanjahr zur Verfügung gestellt. Grundlage ist ein in der DB AG genutztes geodatenbasiertes Umweltinformationssystem für die Bereiche Schallschutz, Luftqualität und Naturschutz mit streckenfeinen differenzierten Daten für verschiedene Zuggattungen im Personen- und Güterverkehr, einschließlich Informationen zu Energieverbräuchen.¹² Davon ausgehend wurden durch ifeu prozentuale Aufteilungen der Energieverbräuche im Schienenverkehr auf alle Gemeinden abgeleitet und anschließend anhand der im Modell TREMOD enthaltenen jährlichen Energieverbräuche des gesamtdeutschen Schienenverkehrs gemeindefeine Energieverbräuche für SPNV, SPFV und SGV berechnet. Für andere Bilanzjahre werden die gemeindefeinen Energieverbräuche in Anlehnung an die gesamtdeutschen Verkehrsentwicklungen je Kfz-Kategorie und Straßenkategorie fortgeschrieben. Die inhaltliche Verantwortung für alle daraus abgeleiteten gemeindefeinen Energieverbräuche des Schienenverkehrs liegt vollständig beim ifeu, nicht bei der DB AG, die die Datengrundlagen bereitstellt.

¹² Nähere Informationen finden sich zum Beispiel unter Löchter und Koschmidder (2015).

5.1.4 Energieverbräuche der übrigen Verkehrsmittel

Die Bilanzierung von Binnenschiffen und Flugverkehr betrifft einen deutlich geringeren Anteil der Gemeinden als die Bilanzierung des Straßen- und Schienenverkehrs. Im Rahmen der Entwicklung des BSKO-Standards wurden für alle betroffenen Gemeinden in Deutschland gemeindefeine Endenergieverbräuche mit dem Modell TREMOD abgeleitet und stehen ab dem Bilanzjahr 2010 in den gängigen Bilanzierungstools zur Verfügung.

- **Binnenschiff:** Für alle Wasserstraßen in Deutschland liegen Gütertransportmengen im Binnenschiffverkehr jährlich aktualisiert beim Statistischen Bundesamt vor. Über den Längenanteil einer Kommune an den jeweiligen Streckenabschnitten können die Verkehrsleistungen (Tonnen-km) einer Binnenwasserstraße den Kommunen zugerechnet werden. Auf dieser Grundlage werden in dem Modell TREMOD Energieverbräuche aus dem Binnenschiffverkehr jährlich gemeindefein berechnet. Dabei fließen auch wasserstraßenspezifische Einflüsse in die spezifischen Energieverbräuche ein (vergleiche Erläuterungen zur Methodik ifeu 2013). Gemeinden können auch eigenständig die Verkehrsleistungen im Binnenschiffverkehr über die Länge der Streckenabschnitte von Wasserstraßen und die beim Statistischen Bundesamt veröffentlichten Gütertransportmengen ableiten. Über mittlere spezifische Verbrauchsfaktoren (siehe [Tabelle 11.1](#)) kann anschließend der Endenergieverbrauch des Binnenschiffverkehrs berechnet werden.
- **Flugverkehr:** Für die wichtigsten Verkehrsflughäfen in Deutschland liegen vom Statistischen Bundesamt jährliche Informationen zur Anzahl der Starts und Landungen im gewerblichen Flugverkehr vor. Auf dieser Grundlage erfolgen im Modell TREMOD Berechnungen von mit den Flugbewegungen verbundenen Energieverbräuchen und Emissionen für den Landing and Take-off Cycle (LTO-Zyklus) unter Verwendung flugzeugtypspezifischer Emissionsfaktoren. Ausführliche Erläuterungen der Methodik zur Berechnung der LTO-Energieverbräuche und Emissionen auf den erfassten Verkehrsflughäfen gibt der wissenschaftliche Grundlagenbericht vom UBA (2012). Für die Bereitstellung gemeindefeiner Energieverbrauchswerte zur kommunalen THG-Bilanzierung wurden zusätzlich die Verkehrsflughäfen mittels GIS-Anwendung entsprechend ihrer Flächenanteile auf einzelnen Gemeindegebieten den jeweiligen Kommunen zugerechnet. Für weitere Flughäfen in Deutschland – insbesondere regionale – liegen derzeit keine gemeindefeinen Energieverbräuche als Default-Werte vor, teilweise können passende Daten über die Flughafenbetreiber ermittelt werden.

Prinzipiell können auch alle weiteren motorisierten Verkehrsmittel, die in einzelnen Kommunen Beiträge zu den Verkehrsleistungen erbringen, wie lokale Flugplätze, Fährn oder Seilbahnen, in die Bilanzierung einbezogen werden. Das ist dann möglich, wenn für die betreffende Gemeinde aus eigenen Datenquellen Energieverbräuche bestimmt und mit den spezifischen Emissionsfaktoren der eingesetzten Energieträger verknüpft werden. Deutschlandweite gemeindefeine Datenquellen zu Verkehrsmengen oder Energieverbräuchen, die zur Bereitstellung von Default-Werten genutzt werden könnten, liegen bisher nicht vor.

5.2 Energieverbrauchs- und Emissionsfaktoren für den Verkehr

Zur Berechnung von Endenergieverbrauch und THG-Emissionen des Verkehrs einer Kommune werden zu den Verkehrsmengen (Fahrleistungen, Verkehrsleistungen) passende jahresaktuelle spezifische Energieverbräuche und Emissionsfaktoren (CO₂-Äquivalente inklusive Vorketten) benötigt. Diese werden primär von der Zusammensetzung und Energieeffizienz der Fahrzeugflotten sowie den Anteilen verschiedener Verkehrssituationen (Geschwindigkeiten, Fahrdynamik) an den Fahrleistungen bestimmt. Da diese Parameter nur begrenzt gemeindespezifisch variieren, können deutschlandweit harmonisierte Werte in der Bilanzierung eingesetzt werden. Dies erleichtert auch einen Vergleich der Bilanzergebnisse zwischen den Gemeinden. Mit dem wachsenden Anteil der Elektromobilität werden lokale Unterschiede künftig eine größere Rolle spielen. In diesem Fall kann zukünftig eine Differenzierung der Flottenzusammensetzung sinnvoll sein.

In Deutschland liegen mit dem Modell TREMOD harmonisierte und regelmäßig aktualisierte Energieverbrauchs- und Emissionsfaktoren für alle motorisierten Verkehrsmittel vor. In den gängigen Bilanzierungstools in Deutschland sind für alle notwendigen Berechnungsparameter nationale Datensätze mit gewichteten Flottenzusammensetzungen sowie im Kfz-Verkehr innerhalb verschiedener Straßenkategorien gewichteten Verkehrssituationen implementiert. In den [Tabellen 7 bis 10](#) werden bundesdurchschnittliche Verbrauchs- und Emissionsfaktoren für Kfz-Verkehr und ÖPNV sowie Emissionsfaktoren für den Verbrauch von Kraftstoffen und Strom für ausgewählte Bilanzjahre bereitgestellt. Im Anhang „[Weitere BSKO-Daten](#)“ werden darüber hinaus Faktoren für weitere Bilanzjahre ab 1990 sowie mit zusätzlichen Differenzierungen bereitgestellt, zum Beispiel nach Antrieben. Ergänzend enthält der Anhang auch ausgewählte Verbrauchsfaktoren für die übrigen Verkehrsmittel.

FAHRZEUG-KATEGORIE	STRASSEN-KATEGORIE	ENDENERGIE (MWh/Mio. Fahrzeug-km)						
		2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Motorisierte Zweiräder	Autobahnen	554	541	548	549	562	562	564
	Außerortsstraßen	403	392	386	383	389	386	385
	Innerortsstraßen	409	383	378	374	382	378	376
	Gewichtetes Mittel	419	401	396	392	399	397	396
Pkw	Autobahnen	806	758	742	739	746	739	733
	Außerortsstraßen	586	560	559	557	564	559	555
	Innerortsstraßen	874	831	821	818	825	817	810
	Gewichtetes Mittel	729	691	683	680	686	680	675
Leichte Nutzfahrzeuge	Autobahnen	1.270	1.249	1.234	1.225	1.232	1.213	1.197
	Außerortsstraßen	810	805	799	793	822	809	798
	Innerortsstraßen	953	980	962	956	972	958	946
	Gewichtetes Mittel	994	987	972	969	988	977	964
Lkw über 3,5 t	Autobahnen	3.012	2.950	2.848	2.813	2.860	2.827	2.798
	Außerortsstraßen	2.684	2.645	2.582	2.561	2.626	2.598	2.580
	Innerortsstraßen	3.425	3.285	3.197	3.177	3.174	3.140	3.126
	Gewichtetes Mittel	2.975	2.906	2.822	2.790	2.835	2.803	2.779
Linienbusse	Gewichtetes Mittel	3.830	3.923	3.812	3.767	3.687	3.652	3.621
Reise- und Fernbusse	Gewichtetes Mittel	3.236	3.235	3.133	3.110	3.061	3.051	3.091

Tabelle 7.1: Bundesdurchschnittliche Endenergieverbrauchsfaktoren im Straßenverkehr (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMODO)

Anmerkung: Änderungen der spezifischen Verbräuche ab 2022 sind auf aktuelle Erkenntnisse zu den Realverbräuchen und deren Implementierung in TREMOD zurückzuführen.

FAHRZEUG-KATEGORIE	STRASSEN-KATEGORIE	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu/Mio. Fahrzeug-km)						
		2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Motorisierte Zweiräder	Autobahnen	171	171	171	171	189	188	190
	Außerortsstraßen	125	124	121	120	131	129	129
	Innerortsstraßen	126	121	118	117	128	127	126
Pkw	Gewichtetes Mittel	129	127	124	122	134	133	133
	Autobahnen	250	239	231	231	252	249	247
	Außerortsstraßen	182	177	174	174	191	188	187
	Innerortsstraßen	271	262	256	256	279	275	273
	Gewichtetes Mittel	226	218	213	213	232	229	228
Leichte Nutzfahrzeuge	Autobahnen	398	395	383	383	419	410	405
	Außerortsstraßen	254	254	248	248	279	273	270
	Innerortsstraßen	298	310	299	299	330	323	320
Lkw über 3,5 t	Gewichtetes Mittel	311	312	302	303	336	330	326
	Autobahnen	945	933	883	879	966	948	938
	Außerortsstraßen	842	837	801	800	888	872	867
	Innerortsstraßen	1.075	1.039	992	993	1.075	1.056	1.052
	Gewichtetes Mittel	933	919	875	871	958	941	933
Linienbusse	Gewichtetes Mittel	1.193	1.231	1.187	1.179	1.246	1.232	1.222
Reise- und Fernbusse	Gewichtetes Mittel	1.015	1.025	973	974	1.036	1.030	1.047

Tabelle 7.2: Bundesdurchschnittliche Emissionsfaktoren im Straßenverkehr (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMODO)

Anmerkung: Die kraftstoffspezifischen Emissionsfaktoren in TREMOD sind aufgrund von Anpassungen der Emissionen der Kraftstoffvorkette ab 2019 höher als in den Vorjahren. Für alle Jahre vor 2019 werden in TREMOD die bisherigen Emissionsfaktoren weiterverwendet. Dies führt zu einem Sprung in der Zeitreihe ab 2019 (vergleiche Kapitel 1.4.1 UBA 2024). In den BSKO-Faktoren wird diese Anpassung ab dem Bilanzjahr 2022 übernommen.

FAHRZEUGKATEGORIE	ENDENERGIEVERBRAUCH (MWh/Mio. Personen-km)						
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Linienbus	249	259	359	380	275	273	268
Straßen-, Stadt- und U-Bahnen	115	109	146	153	127	112	98
Schienenpersonennahverkehr	159	136	201	220	134	123	111
ÖPNV (gewichtetes Mittel)	186	175	250	268	182	170	158
Schienenpersonenfernverkehr (elektrisch)	69	60	96	95	62	57	60
Reise- und Fernlinienbusse	105	112	114	131	115	114	97
Öffentlicher Verkehr (gewichtetes Mittel)	143	137	190	212	143	133	125

Tabelle 8.1: Bundesdurchschnittliche Endenergieverbrauchs-faktoren für den öffentlichen Verkehr je erbrachter Beförderungsleistung (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMODO)

Anmerkung: Aufgrund pandemiebedingter Einbrüche in der Verkehrsmittelauslastung in den Jahren 2020 bis 2022 (ähnliches Fahrplanangebot wie 2019, aber deutlich weniger Fahrgäste) kann bei Verwendung der Verkehrsnachfrage (Personen-km) die Entwicklung der spezifischen Verbräuche und Emissionsfaktoren für die Jahre zwischen 2015 und 2020 nicht linear interpoliert werden. Vereinfacht sollte für 2016 bis 2019 jeweils der Faktor von 2015 beibehalten werden.

FAHRZEUGKATEGORIE	ENDENERGIEVERBRAUCH (MWh/Mio. Platz-km)						
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Linienbus	49,3	52,6	50,7	54,1	51,4	52	48
Straßen-, Stadt- und U-Bahnen	21,3	20,3	19,2	19,0	18,9	18,8	18,3
Schienenpersonennahverkehr	39,8	37,0	34,4	33,9	32,4	34	33
ÖPNV (gewichtetes Mittel)	40,3	39,9	37,9	250	37,0	37,9	36
Schienenpersonenfernverkehr (elektrisch)	33,3	31,3	29,5	29,8	28,7	28	28
Reise- und Fernlinienbusse	68,1	61,9	58,9	57,4	57,3	56,7	57,3
Öffentlicher Verkehr (gewichtetes Mittel)	42,9	42,3	38,8	38,3	37,6	38,5	37

Tabelle 8.2: Bundesdurchschnittliche Endenergieverbrauchs-faktoren für den öffentlichen Verkehr je angebotener Beförderungsleistung (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMODO)

FAHRZEUGKATEGORIE	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu/Mio. Personen-km)						
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Linienbus	78	82	112	119	94	92	90
Straßen-, Stadt- und U-Bahnen	71	65	64	72	60	51	41
Schienenpersonennahverkehr	77	64	77	90	56	50	43
ÖPNV (gewichtetes Mittel)	76	71	88	98	70	64	57
Schienenpersonenfernverkehr (elektrisch)	43	36	42	45	30	26	25
Reise- und Fernlinienbusse	33	35	35	41	39	38	33
Öffentlicher Verkehr (gewichtetes Mittel)	58	55	67	79	55	50	46

Tabelle 9.1: Bundesdurchschnittliche Emissionsfaktoren für den öffentlichen Verkehr je erbrachter Beförderungsleistung (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMOD)

Anmerkung: siehe Anmerkung [Tabelle 8.1](#)

FAHRZEUGKATEGORIE	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu/Mio. Platz-km)						
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Linienbus	15,3	16,6	15,8	17,0	17,6	17,6	16,3
Straßen-, Stadt- und U-Bahnen	13,1	12,2	8,4	9,0	9,0	8,5	7,7
Schienenpersonennahverkehr	19,3	17,6	13,2	13,8	13,6	13,6	12,9
ÖPNV (gewichtetes Mittel)	16,5	16,2	13,3	14,1	14,2	14,2	13,3
Schienenpersonenfernverkehr (elektrisch)	20,5	18,8	12,9	14,0	13,6	12,6	11,8
Reise- und Fernlinienbusse	21,2	19,6	18,3	18,0	19,5	19,1	19,4
Öffentlicher Verkehr (gewichtetes Mittel)	17,6	17,0	13,7	14,2	14,6	14,5	13,7

Tabelle 9.2: Bundesdurchschnittliche Emissionsfaktoren für den öffentlichen Verkehr je angebotener Beförderungsleistung (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMOD)

KRAFTSTOFF	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu./MWh)						
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Benzin	0,309	0,316	0,313	0,312	0,336	0,335	0,336
Diesel	0,311	0,316	0,310	0,313	0,340	0,337	0,339

Tabelle 10: Emissionsfaktoren (Well-to-Wheel) von Benzin- und Dieselmotoren im Verkehr (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMOD)

Anmerkung: Inklusive Beimischung von Biokraftstoffen. Die kraftstoffspezifischen Emissionsfaktoren in TREMOD sind aufgrund von Anpassungen der Emissionen der Kraftstoffvorkette ab 2019 höher als in den Vorjahren (vergleiche Kapitel 1.4.1 UBA 2024). In den BSKO-Faktoren wird diese Anpassung ab dem Bilanzjahr 2022 übernommen. Die Emissionsfaktoren für den Bundesstrommix finden sich in [Tabelle 2](#).

Gas (CNG – compressed natural gas, LNG – liquefied natural gas, LPG – liquefied petroleum gas (zum Beispiel Propan)) wird aufgrund sehr geringer und weiter sinkender Fahrleistungsanteile nicht separat ausgewiesen. Fahrleistungen von gasbetriebenen Kfz können vereinfacht bei Benzin (Pkw) beziehungsweise Diesel (übrige Fahrzeugkategorien) eingerechnet werden. In den meistgenutzten Bilanzierungstools sind Berechnungen auch unter separater Berücksichtigung von Gas-Kfz möglich.

FAHRZEUGKATEGORIE	ENDENERGIEVERBRAUCH (MWh/Mio. Tonnen-km)						
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Binnenschifftransport	96	98	96	96	102	96	90
Schienengüterverkehr	45	39	35	35	35	35	34

Tabelle 11.1: Bundesdurchschnittliche Endenergieverbrauchs-faktoren für den übrigen Güterverkehr (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMOD)

FAHRZEUGKATEGORIE	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu./Mio. Tonnen-km)						
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Binnenschifftransport	30	31	31	33	34	34	32
Schienengüterverkehr	24	21	17	18	16	15	14

Tabelle 11.2: Bundesdurchschnittliche Emissionsfaktoren für den übrigen Güterverkehr (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMOD)

Für den Straßenverkehr stehen über das Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) neben national gewichteten mittleren Emissionsfaktoren auch hoch differenzierte Emissionsfaktoren für alle Fahrzeugschichten und vielfältigen Verkehrssituationen zur Verfügung. Damit besteht für Kommunen prinzipiell die Möglichkeit, die Genauigkeit der THG-Bilanz für den Straßenverkehr durch lokalspezifische Anpassungen zu erhöhen – etwa durch Berücksichtigung der lokalen Kfz-Flottenzusammensetzung, wie dem Anteil der Elektromobilität oder der spezifischen Verkehrsabläufe. In diesem Fall sollten Endenergieverbrauchs-faktoren in der erforderlichen Differenzierung direkt aus dem HBEFA ermittelt und damit die Endenergieverbräuche berechnet werden. Anschließend werden durch Verknüpfung mit passenden energieträgerspezifischen Emissionsfaktoren die THG-Emissionen berechnet.

Im ÖPNV hängen die spezifischen Emissionen von einer Vielzahl von Einflüssen ab, zum Beispiel von Fahrzeuggrößen, Alter des Fahrzeugbestands, Haltestellenabständen, Topografie oder dem Fahrverhalten der Fahrzeugführer*innen. Damit gibt es in der Realität große Schwankungsbreiten zwischen verschiedenen Kommunen. Wenn von den lokalen Verkehrsbetrieben aktuelle Daten für den Kraftstoffverbrauch bei Linienbussen und Dieselmotoren, beziehungsweise für den Fahrstromverbrauch bei Straßen- und U-Bahn, Regionalzügen und Elektrobussen vorliegen, können die THG-Emissionen des ÖPNV in der Kommune direkt durch Multiplikation der Verbrauchsangaben mit energieträgerspezifischen Emissionsfaktoren bestimmt werden.

6. — Ergänzende Darstellung zur BSKO-Bilanz

6.1 Regionale Stromerzeugung

Neben der BSKO-Bilanz gibt es die Möglichkeit, lokale Bemühungen im Stromerzeugungsbereich mit einer ergänzenden Bilanz darzustellen. Anstelle des Bundesstrommix wird dafür ein territorialer Emissionsfaktor verwendet. Dieser territoriale Strommix soll darstellen, inwieweit die regionale Energieversorgungsstruktur zum Klimaschutz beiträgt. Es soll damit keine zweite THG-Bilanz mit einem zweiten Ergebnis erzeugt werden, sondern die Einsparung beziehungsweise Steigerung der THG-Emissionen in Relation zur BSKO-Bilanz dargestellt werden (vergleiche [Abbildung 4](#)). Das Vorgehen zur Berechnung des territorialen Strommix findet sich im Anhang.

6.2 Witterungskorrektur

In offiziellen Energie- und THG-Bilanzen auf Landes- und Bundesebene erfolgt keine Witterungskorrektur, weshalb auch BSKO von einer Witterungskorrektur absieht. Gleichwohl können Kommunen ihre Bilanzen für einen Vergleich mit der BSKO-Bilanz witterungskorrigieren und dies als ergänzende Darstellung abbilden. Dieses Vorgehen empfiehlt sich vor allem bei einer Bilanzierung über mehrere Jahre. Bei der Witterungskorrektur werden die Anteile des Heizenergieverbrauchs am Wärmeverbrauch in den verschiedenen Sektoren – also ohne Warmwasser und Kochen – witterungskorrigiert. Dafür wird der Verbrauch gemäß VDI 2067 mit dem Gradtagzahlverhältnis des langjährigen Mittels mit dem jeweiligen Bilanzjahr multipliziert. Das Ergebnis ist der witterungsbereinigte Heizenergieverbrauch.

6.3 THG-Emissionen nicht-energetischer Sektoren

80 Prozent der gesamten THG-Emissionen in Deutschland resultieren aus dem Energieverbrauch. Zu den verbleibenden 20 Prozent der THG-Emissionen tragen vor allem industrielle Prozesse, Landwirtschaft und Abfall sowie Abwasser bei.¹³ Diese werden auch als nicht-energetische

THG-Emissionen bezeichnet. In kommunalen Konzepten liegt der Schwerpunkt derzeit auf der Bilanzierung energetisch-bedingter THG-Emissionen. Es gibt wenige Beispiele, bei denen die nicht-energetischen THG-Emissionen zusätzlich bilanziert werden. Dies liegt unter anderem an der geringen Datenverfügbarkeit auf kommunaler Ebene.

Erste Vorschläge für eine vereinfachte Darstellung werden im Praxisleitfaden „Klimaschutz in Kommunen“ präsentiert (Difu 2023), um in einer einmaligen überschlüssigen Kurzbilanz das Verhältnis zwischen energetischen und nicht-energetischen Emissionen aufzuzeigen. Aufgrund der wenig vorliegenden lokalen Daten wird empfohlen, bei der Erstellung der Bilanz nur eine überschlägige Ermittlung der nicht-energetischen THG-Emissionen in einer Nebenbilanz durchzuführen.¹⁴ Sie sind somit nicht Teil der BSKO-Bilanz.

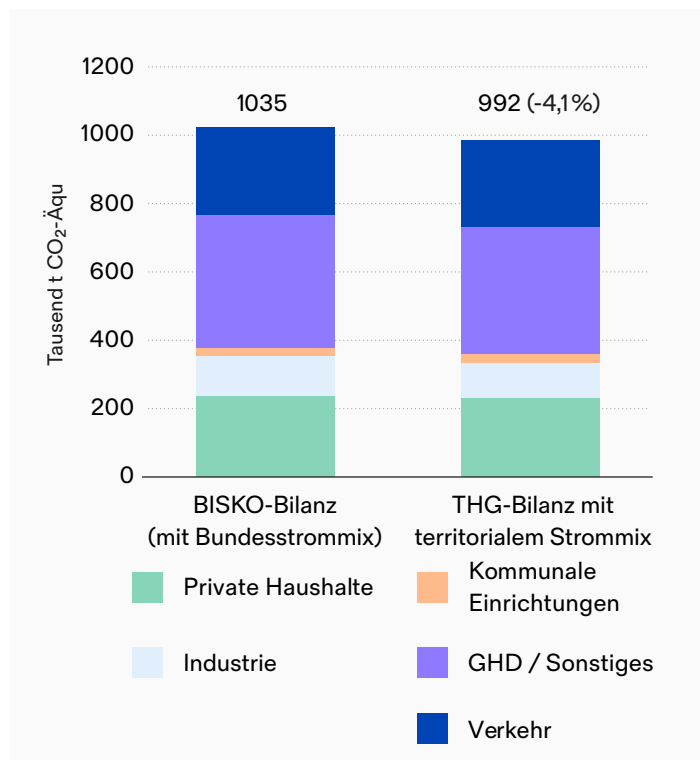


Abbildung 4: Vergleich BSKO-Bilanz (mit Bundesstrommix) und THG-Bilanz mit territorialem Strommix (**Quelle:** eigene Darstellung)

- ¹³ Darüber hinaus gibt es noch den Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft. Dieser ist Teil des Klimaschutzgesetzes, für die Kyoto Berichterstattung ist der Sektor jedoch nicht Teil der nationalen Gesamtemissionen. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass die Waldinventur 2024 gezeigt hat, dass aus der vormaligen THG-Senke Wald nun aufgrund des verschlechterten Waldzustands eine THG-Quelle geworden ist.
- ¹⁴ Weitere Informationen finden sich auch in ifeu 2014. Daten über THG-Emissionen aus der Landwirtschaft werden vom Thünen-Institut zudem auf Landkreisebene zur Verfügung gestellt: <https://atlas.thuenen.de/catalogue/#/map/196>, abgerufen am 09.04.2025.

6.4 Bewertung von Abwärme entsprechend kommunaler Wärmeplanung

Bei der THG-Bilanzierung im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung wurde für die Bewertung der Abwärme im Vergleich zu BSKO ein methodisch abweichendes Verfahren gewählt. Dies betrifft insbesondere die Bilanzierung von Wärme aus der thermischen Abfallbehandlung.

In BSKO-konformen Bilanzen wird Abwärme aus der thermischen Abfallbehandlung als Energieträger für die Strom- und Wärmeerzeugung betrachtet. Wird die aus der Abwärme gewonnene Energie zur Stromerzeugung genutzt, werden die damit verbundenen THG-Emissionen dem Bundesstrommix zugerechnet. Erfolgt zusätzlich eine Wärmeauskopplung (Kraft-Wärme-Kopplung), werden die THG-Emissionen aus der thermischen Abfallbehandlung entsprechend der exergetischen Allokation anteilig auf Strom und Wärme aufgeteilt. Die mit der Wärmeerzeugung verbundenen THG-Emissionen finden sich dementsprechend im Emissionsfaktor der Fernwärme wieder (vergleiche Kapitel 4.2.3 sowie im Anhang „Berechnung der exergetischen Allokation“). Analog dazu werden bei Abwärme aus Prozessen wie der Metallherstellung die THG-Emissionen entsprechend der exergetischen Allokation auf den Prozess und auf die ausgekoppelte Abwärme aufgeteilt.

Die THG-Bilanzierung der kommunalen Wärmeplanung folgt einer anderen Methodik. In der kommunalen Wärmeplanung wird die Abwärme der thermischen Abfallbehandlung als unvermeidbare Abwärme bewertet. Die dabei entstehenden Emissionen werden ausschließlich der Abfallwirtschaft und nicht der Energieerzeugung zugerechnet. Dem Emissionsfaktor der Fernwärme werden lediglich die THG-Emissionen des Stromverbrauchs, der zusätzlich durch die Auskopplung der Wärme entsteht, angelastet. Die Bewertung unvermeidbarer Abwärme aus Prozessen folgt der gleichen Logik und entsprechend wird die Emissionsfracht ausschließlich dem Prozess, etwa der Metallherstellung, zugeschrieben.

Im Zusammenhang mit der regelmäßigen Erstellung einer kommunalen THG-Bilanz bietet es sich an, die THG-Emissionen mit dem Zielszenario der kommunalen Wärmeplanung abzugleichen. In einer BSKO-Bilanz werden hierfür die THG-Emissionen aus dem Wärmeverbrauch betrachtet und die THG-Emissionen des Stromverbrauchs – ausschließlich den für Wärme genutzten Heizstrom – sowie die THG-Emissionen des Verkehrssektors entsprechend herausgerechnet. Sofern vorhanden, muss die Emissionsfracht der unvermeidbaren Abwärme aus der Fernwärme herausgerechnet werden (siehe Abbildung 5). Auf diese Weise lässt sich eine THG-Bilanz für die kommunale Wärmeplanung darstellen, die jedoch, wie oben beschrieben, auf einer anderen Methodik beruht. Damit ist die THG-Bilanz für die kommunale Wärmeplanung nicht BSKO-konform und nur als ergänzende Darstellung zu betrachten.

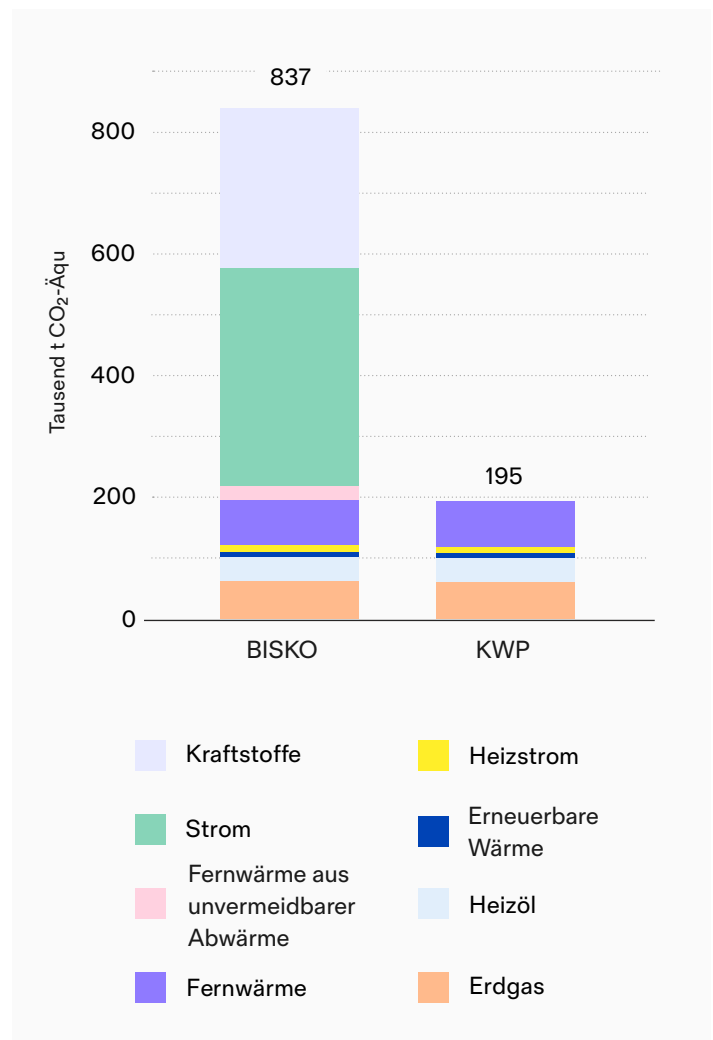


Abbildung 5: THG-Bilanz nach BSKO und für die kommunale Wärmeplanung (KWP) (Quelle: eigene Darstellung)

7. — Änderungen gegenüber früheren Versionen des BSKO-Methodenpapiers

Dies ist die siebte Version des BSKO-Methodenpapiers. Die Anpassungen zwischen den verschiedenen Versionen werden hier dokumentiert.

Änderungen in Version 2 (Juni 2016)

- Die Emissionsfaktoren für den Bundesstrommix wurden einheitlich mit dem Strommaster des ifeu berechnet.

Änderungen in Version 3 (November 2019)

- Ein neues zusammenfassendes Kapitel zu den wesentlichen Elementen des Standards wurde hinzugefügt.
- Die Anforderungen an eine Bilanz wurden in [Kapitel 2.2](#) um die „Erfolgskontrolle für umgesetzte Maßnahmen“ ergänzt.
- Der Emissionsfaktor für Abfall wurde für alle Jahre angepasst ([Kapitel 4.2.1](#)).
- Eine Infobox zu Datenquellen nach BSKO-Standard wurde hinzugefügt ([Kapitel 4.1](#)).
- Die stationären Emissionsfaktoren wurden aktualisiert ([Kapitel 4.2](#)).
- Datenquellen ([Kapitel 5.1](#)) im Verkehrsbereich wurden genauer erläutert.

Änderungen in Version 4 (April 2024)

- Aktualisierung von stationären Emissionsfaktoren ([Kapitel 4.2](#)) sowie teilweise Wechsel der Quellen, um Konsistenz und zukünftige Aktualisierungen sicherzustellen.
- Emissionsfaktoren bei Heiz(kraft)werken ohne Brennstoffinputinformationen ([Tabelle 5](#)) wurden überarbeitet und erläuternder Text eingefügt.

- Erläuternder Text zu Fahrleistungen im Straßenverkehr ([Kapitel 5.1.1](#)) wurde überarbeitet.
- Emissionsfaktoren für alle Verkehrsmittel von 2010 bis 2021 wurden neu eingefügt ([Kapitel 5.2](#)).
- [Kapitel 6](#) „Ergänzende Darstellung zur BSKO-Bilanz“ wurde eingefügt.
- Kapitelübergreifend wurden Aktualisierungen von Grafiken sowie Optimierungen an Formulierungen und der Struktur für ein besseres Verständnis vorgenommen.

Änderungen in Version 5 (Juli 2024)

- Die stationären Emissionsfaktoren wurden aktualisiert ([Kapitel 4.2](#)).
- Die Energieverbrauchs- und Emissionsfaktoren für alle Verkehrsmittel wurden aktualisiert ([Kapitel 5.2](#)).
- [Kapitel 6.4](#) „Bewertung Abfall und Abwärme aus Abfallverbrennungsprozessen entsprechend der kommunalen Wärmeplanung“ wurde eingefügt.
- Im Anhang wurde eine vereinfachte Ermittlung eines Exergiefaktors für ein Fernwärmenetz eingefügt.
- Im Anhang wurden für die Nutzung in der kommunalen Verwaltung Emissionsfaktoren in Scopes eingeteilt.

Änderungen in Version 6 (Juli 2025)

- Die stationären Emissionsfaktoren wurden aktualisiert ([Kapitel 4.2](#)).
- Die Energieverbrauchs- und Emissionsfaktoren für alle Verkehrsmittel wurden aktualisiert ([Kapitel 5.2](#)).
- Die Tabellen wurden überarbeitet und [Tabelle 11.1](#) und [11.2](#) neu eingefügt.
- Der Anhang wurde um eine [zusätzliche Excel-Datei](#) ergänzt. Die Datei enthält die Daten aus dem Methodenpapier, ergänzt um weitere Jahre sowie zusätzliche Datensätze.

Änderungen in Version 7 (Juli 2026)

- Die stationären Emissionsfaktoren wurden aktualisiert ([Kapitel 4.2](#)).
- Die Energieverbrauchs- und Emissionsfaktoren für alle Verkehrsmittel wurden aktualisiert ([Kapitel 5.2](#)).

8. — Literaturverzeichnis

- **BMWE** (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) (Hg.) (2025a): Fernwärme. In Glossar energieforschung.de. Online verfügbar unter www.energieforschung.de/de/glossar/Fernw%C3%A4rme, abgerufen am 13.04.2026.
- **BMWE** (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) (Hg.) (2025b): Nahwärme. In Glossar energieforschung.de. Online verfügbar unter www.energieforschung.de/de/glossar?glossarAction=ShowGlossarDetails&id=224, abgerufen am 13.04.2026.
- **Difu** (Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH) (Hg.) (2023): Klimaschutz in Kommunen – Praxisleitfaden. Online verfügbar unter leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de, abgerufen am 13.04.2026.
- **ifeu** (Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH) (Hg.) (2013): Aktualisierung der Emissionsberechnung für die Binnenschifffahrt und Übertragung der Daten in TREMOD. Online verfügbar unter www.ifeu.de/fileadmin/uploads/IFEU-INFRA-2013-Aktualisierung-der-Emissionsberechnung-f%C3%BCr-die-Binnenschifffahrt-und-%C3%9Cbertragung-der-Daten-in-TREMOD3.pdf, abgerufen am 13.04.2026.
- **ifeu** (Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH) (Hg.) (2014): Empfehlungen zur Methodik der kommunalen Treibhausgasbilanzierung. Online verfügbar unter www.ifeu.de/fileadmin/uploads/Bilanzierungsmethodik_IFEU_April_2014.pdf, abgerufen am 13.04.2026.
- **ifeu** (Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH) (2024): TREMOD 6.51 (Transport Emission Model). Heidelberg.
- **Klima-Bündnis** (Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder Services GmbH) (2023): Klimaschutz-Planer. Online verfügbar unter www.klimaschutz-planer.de, abgerufen am 13.04.2026.
- **Löchter, A. und Koschmidder, R.** (2015): Geo-Informationssystem zur Berechnung und Darstellung von Umweltdaten. In ZEVrail (Jahrgang 139) Ausgabe 09. Online verfügbar unter www.zevrail.de/artikel/geo-informationssystem-zur-berechnung-und-darstellung-von-umweltdaten, abgerufen am 13.04.2026.
- **Statistisches Bundesamt** (2021): Fachserie 8 Reihe 1.3 – Verkehr – kombinierter Verkehr. Online verfügbar unter www-genesis.destatis.de/genesis//online?operation=table&code=46181-0010&bypass=true&levelindex=0&levelid=1704363592504#abreadcrumb, abgerufen am 13.04.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2009): Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger – Durch Einsatz erneuerbarer Energien vermiedene Emissionen im Jahr 2007. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/publikation/long/3761.pdf, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2012): Entwicklung eines Modells zur Berechnung der Energieeinsätze und Emissionen des zivilen Flugverkehrs – TREMOD AV. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/461/publikationen/4357.pdf, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2013): Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger – Bestimmung der vermiedenen Emissionen im Jahr 2012. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/378/publikationen/climate_change_15_2013_emissionsbilanz_erneuerbarer_energetraeger_0.pdf, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2016a): Die Nutzung von Exergieströmen in kommunalen Strom-Wärme-Systemen zur Erreichung der CO₂-Neutralität von Kommunen bis zum Jahr 2050. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/1968/publikationen/2016-11-25_endbericht-exergie_final.pdf, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2016b): ArcGIS basierte Lösung zur detaillierten, deutschlandweiten Verteilung (Gridding) nationaler Emissionsjahreswerte auf Basis des Inventars zur Emissionsberichterstattung Langfassung. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/publikationen/arcgis-basierte-loesung-zur-detaillierten, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2018): Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger – Bestimmung der vermiedenen Emissionen im Jahr 2017. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/1410/publikationen/2018-10-22_climate_change_23-2018_emissionsbilanz_erneuerbarer_energien_2017_fin.pdf, abgerufen am 18.06.2026.

- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2020): Weiterentwicklung des kommunalen Bilanzierungsstandards für THG-Emissionen – Bilanzierungssystematik kommunal – BSKO Abschlussbericht. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/cc_19-2020_endbericht_sv-gutachten_bisko.pdf, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2021): Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger – Bestimmung der vermiedenen Emissionen im Jahr 2020. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/1410/publikationen/2021-12-13_climate-change_71-2021_emissionsbilanz_erneuerbarer_energien_2020_bf_korr-01-2022.pdf, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2022a): Klimaschutz-Monitoring in Kommunen – Empfehlungen für die Weiterentwicklung auf dem Weg zur kommunalen Treibhausgasneutralität. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/1410/publikationen/2022-12-05_climate-change_46-2022_klimaschutz-monitoring-in-kommunen.pdf, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2022b): Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger – Bestimmung der vermiedenen Emissionen im Jahr 2021. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/1410/publikationen/2022-12-09_climate-change_50-2022_emissionsbilanz_erneuerbarer_energien_2021_bf.pdf, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2023): Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger – Bestimmung der vermiedenen Emissionen im Jahr 2022. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/20231219_49_2023_cc_emissionsbilanz_erneuerbarer_energien_2022_bf.pdf, abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2024): Aktualisierung des Daten- und Rechenmodells: „Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland (TREMOT)“ und der Datenbank „Mobile Maschinen und Geräte (TREMOT-MM)“ 2022. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/76_2024_texte_tremot_.pdf; abgerufen am 18.06.2026.
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2025): Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger – Bestimmung der vermiedenen Emissionen im Jahr 2023. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/03_2025_cc_emissionsbilanz_erneuerbarer_energien_2023.pdf, abgerufen am 13.04.2026
- **UBA** (Umweltbundesamt) (Hg.) (2026): Emissionsbilanz erneuerbarer Energieträger – Bestimmung der vermiedenen Emissionen im Jahr 2024. Online verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/2026-01/11_2026_CC.pdf, abgerufen am 13.04.2026

Weitere BISCO-Daten

Die Emissionsfaktoren und Verkehrsdaten in den Tabellen 3 bis 16 stehen zusätzlich in Excel zum Download zur Verfügung. In der Excel-Datei finden sich darüber hinaus Daten für weitere Bilanzjahre. Weiterhin stehen für den Verkehr zusätzliche Daten für weitere Differenzierungen zur Verfügung, zum Beispiel nach Antrieben.

[BISCO-Daten 1990-2024](#) zum Download

Berechnung des territorialen Strommix

Neben der Berechnung mit dem Bundesstrommix kann die regionale Stromerzeugung mit einem Territorialmix ergänzend dargestellt werden. Die Berechnung eines territorialen Strommix hängt unter anderem davon ab, welche lokalen Erzeugungsanlagen in welchem Umfang berücksichtigt werden. Für die Berechnung wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- Der territoriale Strommix berücksichtigt alle Anlagen zur Stromerzeugung auf dem Territorium der Kommune.
- Liegt der Gesamtstromverbrauch im zu betrachtenden Territorium höher als der territorial „erzeugte“ Strom, werden zunächst die THG-Emissionen des lokalen Kraftwerkparks bilanziert.
- Die „verbleibende Differenz“, also die „verbrauchte“ Strommenge, subtrahiert mit der „erzeugten“ Strommenge, wird mit dem Bundesstrommix berechnet.
- Doppelzählungen lokaler Anlagen bleiben unberücksichtigt. Um Doppelzählungen zu vermeiden, müsste für die Berechnung der THG-Emissionen der „verbleibenden Differenz“ ein Emissionsfaktor für den Bundesstrommix abzüglich der territorialen Erzeugung berechnet werden. Da sich voraussichtlich nur in wenigen Ausnahmefällen der Bundesstrommix vom Bundesstrommix ohne den lokalen Anteil der jeweiligen Kommunen unterscheidet, kann darauf verzichtet werden.
- Sollten die lokalen Anlagen mehr als 100 Prozent des lokalen Stromverbrauchs erzeugen, wird der regionale Stromverbrauch mit einem Emissionsfaktor-Mix der lokalen Anlagen berechnet. Stromproduktionen darüber hinaus bleiben bei der THG-Bilanzierung unberücksichtigt.
- Eine exemplarische Darstellung einer ergänzenden THG-Bilanz unter Verwendung des territorialen Strommix findet sich in [Abbildung 4](#).

- Es ist davon auszugehen, dass sich mit Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien der Bundesstrommix deutlich senken wird, sodass Kommunen in ihren Bilanzen davon profitieren werden.
- Wie mit Beteiligungen außerhalb der Kommune, dem Händlermix der Vertriebsgesellschaften beziehungsweise Ökostrombezug und anderen umgegangen werden kann, wird in der Langfassung dieses Methodens papiers zur Bilanzierung vom ifeu (2014) beschrieben.
- In [Tabelle 12](#) werden die Emissionsfaktoren für verschiedene Anlagen zur Stromerzeugung dargestellt.

Berechnung der exergetischen Allokation

Bei der exergetischen Allokation werden die THG-Emissionen eines gekoppelten Prozesses den Produkten Strom und Wärme gemäß ihrer Wertigkeit zugeordnet. Die Allokation erfolgt in fünf Schritten:

1. **Erfassung des Brennstoffinputs und der Outputs (Strom / Wärme) des Prozesses**
Brennstoffinput und -Output der Anlagen werden separat für jede Umwandlungsanlage erfasst. Beim Output Fernwärme muss darüber hinaus noch ermittelt werden, welches Temperaturniveau die Fernwärme hat (Vorlauf / Rücklauf).
2. **Ermittlung der mit der Erzeugung verbundenen Emissionen**
Die Energieträger-Inputs in Megawattstunden (MWh) werden für jede Anlage mit den spezifischen Emissionsfaktoren (t/MWh) multipliziert (siehe [Tabelle 4](#)). Das Ergebnis sind die Gesamtemissionen für die Anlage in Tonnen.

3. Berechnung der Exergiefaktoren Fernwärme

Die Exergie eines Wärmestroms wird über den Carnot-Faktor bestimmt:

$$\eta_c = 1 - \frac{T_U}{T_A}$$

Wobei T_A die Temperatur des Arbeitsmediums ist; im Fall eines Fernwärmesystems die thermodynamische Mitteltemperatur. T_U ist die Umgebungstemperatur (Annahme 283 Kelvin). Bei der exergetischen Methode werden daneben keine weiteren Faktoren berücksichtigt. Sind die exakten Temperaturniveaus nicht bekannt, können folgende überschlägige Exergiefaktoren angenommen werden, jeweils angegeben mit Vorlauf und Rücklauf in Grad Celsius:

- Ferndampf: 0,33
- Fernwärme¹⁵ hohes Temperaturniveau (130/90): 0,26
- Fernwärme niedriges Temperaturniveau (110/60): 0,21
- Nahwärme¹⁶ (90/60): 0,19
- LowEx 1 (60/40): 0,13

Der Exergiefaktor für Strom hat den Wert 1.

4. Ermittlung des Allokationsfaktors

Der Allokationsfaktor für die Stromauskopplung ergibt sich aus:

$$a_{el} = \frac{\eta_{el}}{\eta_{el} + \eta_c \eta_{th}}$$

Äquivalent ergibt sich der thermische Allokationsfaktor zu (UBA 2016a):

$$a_{th} = \frac{\eta_c \eta_{th}}{\eta_{el} + \eta_c \eta_{th}}$$

5. Zuteilung der Emissionsfrachten auf die jeweiligen Energieträger

Die Gesamtemissionen des Prozesses aus Schritt zwei werden mit Allokationsfaktoren multipliziert. Das Ergebnis sind die spezifischen Emissionsfrachten für die jeweiligen Produkte des Prozesses. Mit diesen zugeteilten Emissionsfrachten kann dann der spezifische Emissionsfaktor, zum Beispiel für Ferndampf oder Fernwärme, berechnet werden. Dieser bezieht sich auf die Sekundärenergie ab Kraftwerk. Durch Berücksichtigung der Leitungsverluste erhält man den gewünschten Emissionsfaktor bezogen auf Endenergie (Hauseingang).

¹⁵ Fernwärme ist thermische Energie, die von einem oder mehreren zentralen Wärmeerzeugern über längere Strecken durch ein System gedämmter Rohre zum Endverbraucher (Wohnung, Gewerbe, Industrie) transportiert wird. (BMWE 2025a)

¹⁶ Nahwärme wird im Unterschied zur Fernwärme in kleinen, dezentralen Einheiten realisiert und bei relativ niedrigen Temperaturen übertragen. (BMWE 2025b) Unter „kleinen, dezentralen Einheiten“ ist die Versorgung mehrerer Gebäude, auf etwa Blockebene zu verstehen. Die größte Differenzierung der beiden Wärmearten ist das niedrigere Temperaturniveau der Nahwärme

ENERGIE- TRÄGER	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu/MWh)							GENAUE PROZESSBEZEICHNUNG
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	
Wind- energie*	0,011	0,010	0,018	0,018	0,018	0,018	0,018	Wind-KW-DE-2015-Bestand, Wind KW DE 2010 Binnenland und Wind KW-Park klein DE 2000; ab 2020: Windkraftonshore Windturbine
Geothermie*	0,228	0,192	0,145	0,162	0,166	0,149	0,144	Geothermie-KWK-SMBDE; ab 2017: geothermischen Stromerzeugung
Wasserkraft*	0,003	0,003	0,003	0,003	0,004	0,004	0,003	Wasser KW groß DE 2010 (update); ab 2020: Stromerzeugung aus Wasserkraft – Laufwasser
Photovolta- ik(PV)- Anlagen*	0,063	0,040	0,056	0,056	0,057	0,057	0,057	Solar PV multi Rahmen mit Rack DE; ab 2020: Stromerzeugung aus Photovoltaik
Deponiegas, Klärgas, Grubengas**	0,144	0,144	0,144	0,144	0,144	0,135	0,134	Bruttostromerzeugung, Energieträger bzw. Technologie: Deponiegas
Feste Biomasse (KWK)**	0,069	0,069	0,069	0,069	0,069	0,064	0,063	Bruttostromerzeugung, Energieträger bzw. Technologie: feste Biomasse
Flüssige Biomasse**	0,544	0,544	0,544	0,544	0,544	0,672	0,676	Bruttostromerzeugung, Energieträger bzw. Technologie: flüssige Biomasse
Biogas**	0,335	0,335	0,335	0,335	0,335	0,283	0,282	Bruttostromerzeugung, Energieträger bzw. Technologie: Biogas

Tabelle 12: Stromerzeugung ohne Brennstoff (-input) zur Berechnung des territorialen Strommix (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an * GEMIS (bis 2019), UBA 2021, UBA 2022b, UBA 2023, UBA 2025, UBA 2026; ** UBA 2023, UBA 2025, UBA 2026)

Vereinfachte Ermittlung eines Exergiefaktors für ein Fernwärmenetz

Betreiber von Fernwärmenetzen geben nicht immer Auskunft über die Brennstoffinputs (zum Beispiel Erdgas, Biomasse, Kohle) und die Brennstoffoutputs (Strom und Wärme) aus der Fernwärmeerzeugung. Häufig stellen die Betreiber jedoch ein Zertifikat entsprechend des Arbeitsblatts FW 309 der Arbeitsgemeinschaft Fernwärme (AGFW) zur Verfügung. Auf dem Zertifikat findet sich meist eine tabellarische Übersicht mit einer prozentualen Aufteilung der unterschiedlichen Wärmeerzeugungsvarianten, die in das Fernwärmenetz eingespeist werden (FW 309 Teil 5). Anhand dieser Aufteilung und den für typische Erzeugungsanlagen berechneten Emissionsfaktoren für Fernwärme (siehe [Tabelle 5](#)) kann ein vereinfachter Exergiefaktor für ein Fernwärmenetz ermittelt werden. Folgende Formel ist dafür zu verwenden:

$$f_{THG,Fernwärme} = \sum_{j=1} f_{THG,EV,j} \cdot \alpha_{EV,j}$$

$f_{THG,Fernwärme}$

Vereinfachte Ermittlung eines Exergiefaktors des Fernwärmenetzes der betrachteten Kommune in t CO₂-Äq/MWh

$f_{THG,EV,j}$

Exergiefaktor der jeweiligen eingesetzten Erzeugungsvarianten entsprechend Tabelle 5 in t CO₂-Äq/MWh

$\alpha_{EV,j}$

Anteil der jeweiligen Erzeugungsvarianten an der gesamten Fernwärmeerzeugung in Prozent entsprechend des AGFW-Arbeitsblatts FW 309 Teil 5

Es ist zu beachten, dass die auf den Zertifikaten bereitgestellten Primärenergiefaktoren und Emissionsfaktoren der Fernwärme (AGFW-Arbeitsblatt FW 309 Teil 1) nach der Stromgutschriftmethode berechnet werden und somit nicht für eine BSKO-konforme Bilanz heranzuziehen sind.

Einteilung von Emissionsfaktoren in Scopes

Die in diesem Methodenpapier aufgeführten Emissionsfaktoren werden häufig auch für die Erstellung von THG-Bilanzen der kommunalen Verwaltungen verwendet. Da Kommunalverwaltungen häufig nach dem Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) bilanzieren, werden die THG-Emissionen üblicherweise in drei verschiedene THG-Emissionskategorien, die sogenannten Scopes, eingeteilt. Dabei wird unterschieden zwischen direkten THG-Emissionen (Scope 1), indirekten THG-Emissionen (Scope 2) und indirekten THG-Emissionen der Wertschöpfungsketten wie Vorketten (Scope 3). Um für die Kommunalverwaltung eine Hilfestellung zu liefern, finden sich in den [Tabellen 13 bis 16](#) ausgewählte, für die Kommunalverwaltungen relevante Emissionsfaktoren unterteilt nach Scopes. Für eine BSKO-konforme THG-Bilanz auf kommunaler Ebene sind jedoch stets die Emissionsfaktoren inklusive der Vorketten und somit inklusive der Scope 3-Emissionen zu verwenden.

ENERGIE- TRÄGER	EMISSIONSFAKTOR (t CO ₂ -Äqu/MWh)	Scope 1	Scope 2	Scope 3	GENAUE PROZESSBEZEICHNUNG
Erdgas*	0,242	0,201	–	0,041	Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern in privaten Haushalten, im GHD-Sektor und der Industrie, Erdgas
Heizöl*	0,313	0,267	–	0,046	Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern in privaten Haushalten, im GHD-Sektor und der Industrie, Heizöl leicht
Biomasse-Einzelraumfeuerungen	0,020	0,000	–	0,020	Mittelwert Wärmebereitstellung aus fester Biomasse (private Haushalte und GHD) sowie Industrie
Flüssiggas**	0,276	0,201	–	0,075	Flüssiggas-(LPG)-Heizung-DE (Endenergie)
Steinkohle*	0,433	0,376	–	0,057	Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern in privaten Haushalten, im GHD-Sektor und der Industrie, Steinkohle
Braunkohle*	0,441	0,382	–	0,059	Wärmebereitstellung aus fossilen Energieträgern in privaten Haushalten, im GHD-Sektor und der Industrie, Braunkohle
Solarthermie*	0,021	0,000	–	0,021	Wärmebereitstellung aus Solarthermie
Sonstige erneuerbare Energieträger***	0,025	0,000	–	0,025	Individuell veränderbar
Sonstige konventionelle Energieträger***	0,330	0,280	–	0,050	Individuell veränderbar

Tabelle 13: Emissionsfaktoren Endenergie Wärme nach Scopes für das Jahr 2024 (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an * UBA 2025, UBA 2026; ** GEMIS; *** ifeu-Berechnungen / -Annahmen)

ÜBERWIEGENDE ERZEUGUNGSVARIANTE FERNWÄRME	EMISSIONSFAKTOR	Scope 1	Scope 2	Scope 3
		(t CO ₂ -Äqu/MWh)		
Kohle KWK	0,260	–	0,224	0,036
Erdgas BHKW	0,140	–	0,123	0,017
Erdgas GuD (Gas-und-Dampfturbinen-Kraftwerk)	0,130	–	0,116	0,014
Abfall KWK	0,130	–	0,130	0,000
Biogas KWK	0,080	–	0,017	0,063
Biomasse HW (Heizwerk)	0,030	–	0,005	0,025
Biomasse KWK	0,020	–	0,004	0,016

Tabelle 14: Emissionsfaktoren für Fernwärme ohne detaillierte Brennstoffinputinformationen nach Scopes für das Jahr 2024 (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu-Berechnungen / -Annahmen)

Anmerkung: Liegt der energetische Anteil der entsprechenden Anlagentechnik bei unter 80 Prozent der gesamten Wärmeerzeugung, wird die Verwendung der aufgeführten Emissionsfaktoren nicht empfohlen. Stattdessen sollte auf den Wert für Kohle KWK zurückgegriffen werden oder alternativ eine eigene Berechnung des Emissionsfaktors über die exergetische Allokation erfolgen.

EMISSIONSFAKTOR BUNDESSTROMMIX	Scope 1	Scope 2	Scope 3
(t CO ₂ -Äqu/MWh)	(t CO ₂ -Äqu/MWh)		
0,420	–	0,327	0,093

Tabelle 15: Emissionsfaktor Bundesstrommix nach Scopes für das Jahr 2024 (**Quelle:** Elektrizitätsmodell „ELMO“ des ifeu)

KRAFTSTOFF	EMISSIONSFAKTOR	Scope 1	Scope 2	Scope 3
		(t CO ₂ -Äqu/MWh)		
Benzin	0,336	0,251	–	0,084
Diesel	0,339	0,255	–	0,084

Tabelle 16: Emissionsfaktoren (Well-to-Wheel) von Benzin- und Dieselmotoren im Verkehr nach Scopes für das Jahr 2024 (**Quelle:** eigene Darstellung in Anlehnung an ifeu/TREMOD)

Anmerkung: siehe [Tabelle 10](#)

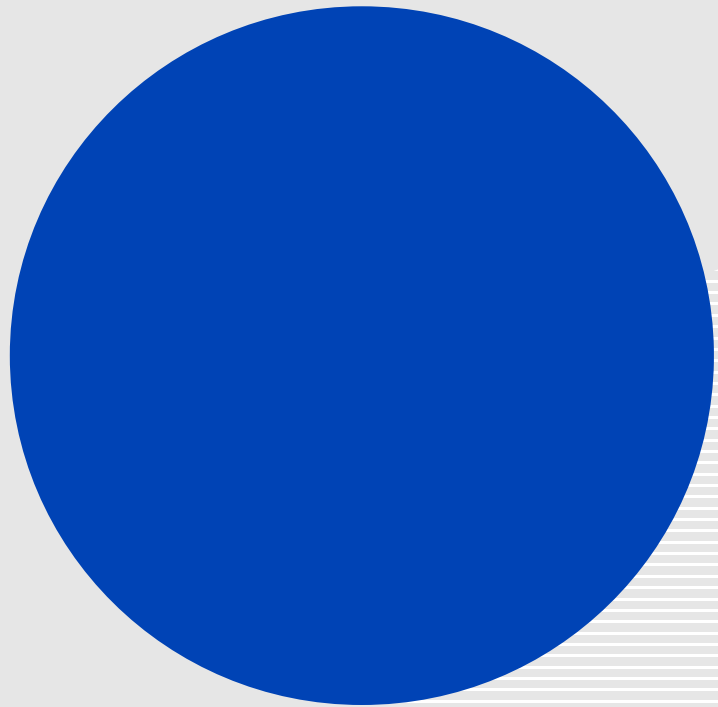
Im Auftrag des:



Bundesministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE



**Haben Sie Fragen?
Sprechen Sie uns an:**

Agentur für kommunalen Klimaschutz



030 39001-170



agentur@klimaschutz.de



klimaschutz.de/agentur