

Mehr als ein Drittel aller Neuwagen fährt in der Effizienzklasse A+ oder A. Entwicklung der Neuzulassungen CO₂-effizienter Pkws.

Im Jahr 2015 setzte sich das Wachstum des Pkw-Neuzulassungsmarktes fort. Die neu zugelassenen Fahrzeuge zeigen einen Trend hin zum Absatz von CO₂-effizienten Modellen. Aber die durchschnittlichen Verbrauchsenkungen reichten bei Weitem nicht für eine Trendwende hinsichtlich der Verkehrsemissionen aus.

Steigende Verkehrsemissionen machen eine Steigerung der Fahrzeugeffizienz notwendig.

Im Jahr 2015 sind die Emissionen des Verkehrssektors gegenüber dem Vorjahr nochmals um 1% gestiegen. Diese Entwicklung läuft dem eigentlichen Ziel der Bundesregierung, die Emissionen sektorübergreifend bis 2020 um 40% und bis 2050 um 80–95% zu reduzieren, entgegen. Im Klimavertrag von Paris hat die Bundesregierung dieses Ziel noch einmal bekräftigt. Die Steigerung der Energieeffizienz der Pkws sowie die Nutzung alternativer, emissionsarmer Kraftstoffe ist daher eine dringliche Aufgabe, um bereits kurz- bis mittelfristig eine Emissionsreduktion zu erreichen. Eine wesentliche Aufgabe ist es, die Endverbraucher über das Angebot an energieeffizienten Fahrzeugen zu unterrichten und eine Vergleichbarkeit zwischen Fahrzeugen im gleichen Kaufsegment zu ermöglichen. Das Pkw-Label spielt hierfür als einziges, zentrales Kommunikationsinstrument in Deutschland eine wesentliche Rolle.

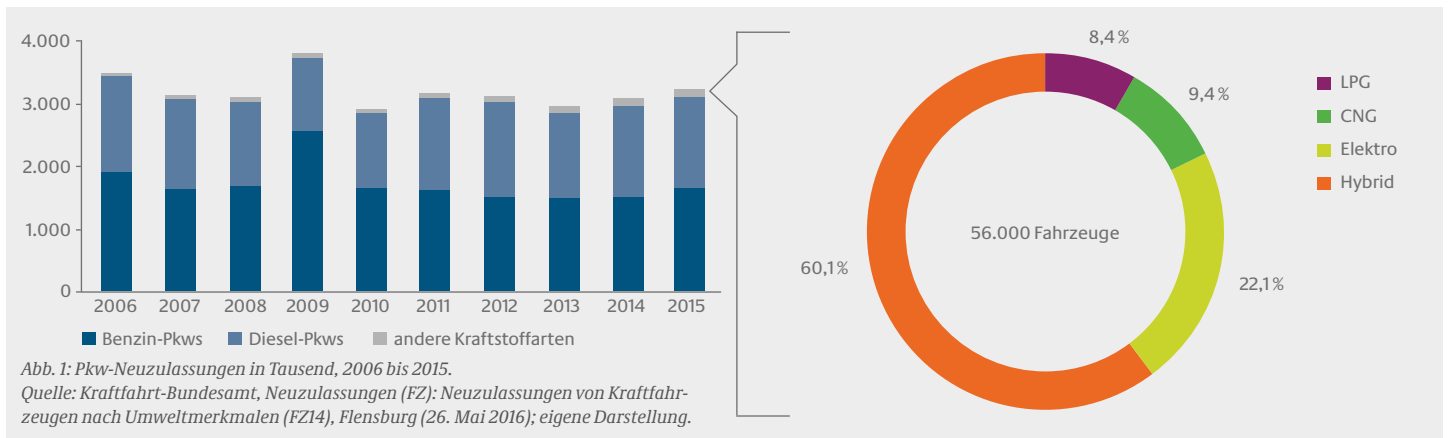
Neuwagenkauf mit dem Pkw-Label: einfache Identifizierung von energieeffizienten Fahrzeugen.

Um Verbraucher bei der Anschaffung besonders CO₂-effizienter Pkws zu unterstützen, müssen Hersteller und Händler seit 2004 den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Neuwagen ausweisen. Ende 2011 wurde zudem das Pkw-Label eingeführt, das bei allen Neuwagen den CO₂-Ausstoß eindeutig und leicht verständlich darstellt. Zugleich macht es den Energieverbrauch für Neuwagenkäufer transparent. Die gesetzliche Grundlage hierfür ist die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV), mit der Deutschland die EU-Richtlinie 1999/94/EG umsetzt. Das Pkw-Label orientiert sich am Effizienzlabel für Elektrogeräte, dessen Farbskala von Grün bis Rot den Verbrauchern ja bereits bekannt ist.

Fahrzeugneuzulassungen auf einem Höchststand.

Mit mehr als 3,2 Millionen Pkws stieg die Zahl der neu zugelassenen Fahrzeuge 2015 auf ein 6-Jahres-Hoch. Wie bereits im Jahr 2014 waren sowohl die niedrigen Energiepreise als auch das starke Wachstum des Bruttoinlandsproduktes (BIP) um 1,7% wesentliche Treiber dieser Entwicklung. Eine Inflation von unter 0,3% und geringe Zinssätze beeinflussten das Konsumklima des Jahres 2015 positiv.

Fahrzeuge mit Otto- und Dieselmotoren sind mit einem Marktanteil von mehr als 98% (50% und 48%) nach wie vor marktbeherrschend. Alternative Fahrzeugantriebe konnten trotz eines Zulassungsanstiegs von über 10% kaum Marktanteile gewinnen (vgl. Abbildung 1 auf S. 2). Mit rund 56.000 Fahrzeugen bzw. einem Marktanteil von 1,7% bilden sie weiterhin eine Nische. Hybridfahrzeuge (inkl. Plug-in-Hybride) dominieren mit 33.000 Neuzulassungen das Bild der alternativen Antriebe. Es folgen reine Elektrofahrzeuge mit ca. 12.500 Zulassungen vor erdgas- (5.285) und flüssiggasbetriebenen Fahrzeugen (4.716).



Alternative Antriebe weiterhin ohne Marktdurchbruch.

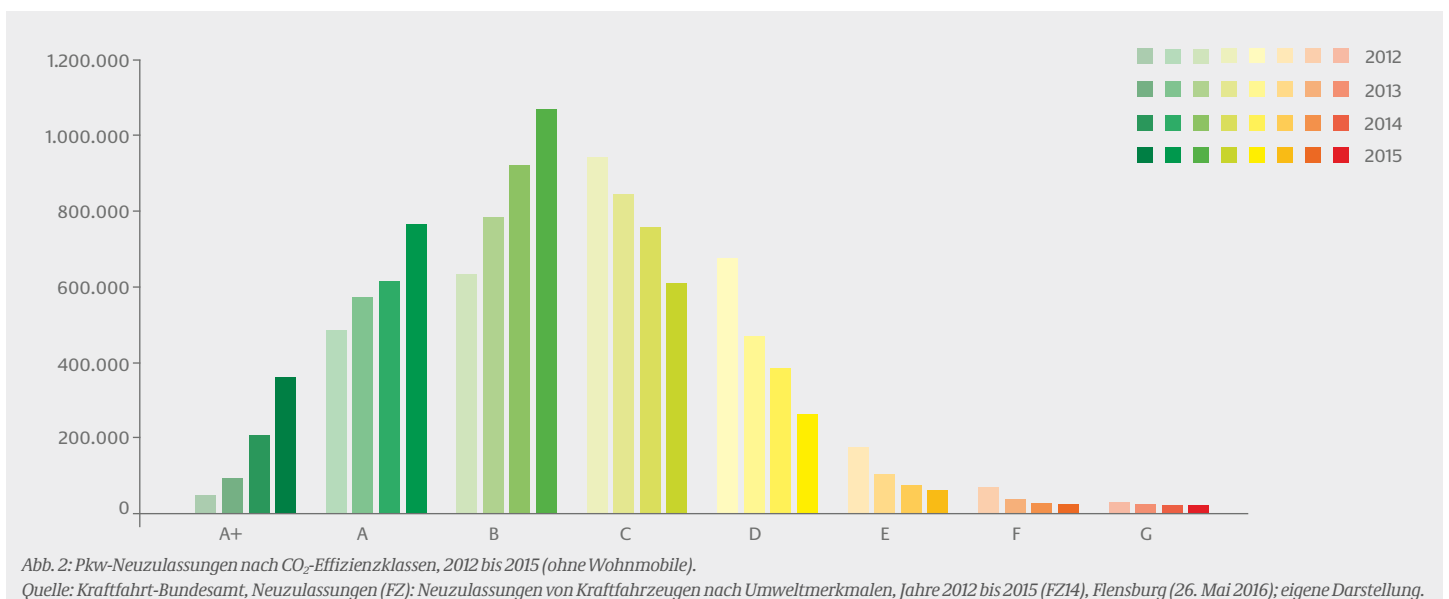
Im Jahr 2015 zeigte sich ein uneinheitliches Bild der Neuzulassungen von Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen. Während Hybridfahrzeuge und reine Elektrofahrzeuge ein Absatzwachstum von 50% bzw. 20% verzeichneten, sank die Zahl der Neuzulassungen von erdgas- und flüssiggasbetriebenen Pkws um 30% bzw. 40%.

Die Mehrheit der Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge (ca. 34.000 von 46.000) wurde durch gewerbliche Nutzer zugelassen. Dieser Anteil hatte sich von rund 77% im Jahr 2014 auf über 80% in 2015 erhöht. Von den neu zugelassenen reinen Elektrofahrzeugen (BEV) wurden 43% der Fahrzeuge vom Kfz-Gewerbe direkt zugelassen. Gut 2.000 Fahrzeuge wurden dabei nur kurzzeitig in Deutschland zugelassen und zum Teil in andere Länder weiterverkauft.

Der Markt für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen war 2015 durch das unsichere politische Umfeld gekennzeichnet. Das Potenzial der Elektrofahrzeuge konnte durch die offene Entscheidung zur Kaufprämie nicht ausgeschöpft werden. Auch die Neuzulassungen von Erdgas- und Flüssiggasfahrzeugen wurden durch die noch nicht umgesetzte Verlängerung der Energiesteuerermäßigung negativ beeinflusst.

Effizienzklassen A+, A und B dominieren die Zulassungsstatistik.

Der Gesamtanteil der Fahrzeuge mit den Effizienzklassen A+, A und B ist 2015 um 10 Prozentpunkte auf knapp 70% aller neu zugelassenen Pkws gestiegen. Mit einem Plus von 25% auf 765.000 Fahrzeuge löste die Effizienzklasse A die Klasse C (609.000 Einheiten) als zweitgrößte Gruppe ab. Das größte Wachstum mit einem Plus von fast 75% auf 360.000 Fahrzeuge verzeichnete die Effizienzklasse A+. Damit besitzen nun 11% aller Neufahrzeuge die beste Effizienzklasse. Nur ein Drittel der neu zugelassenen Fahrzeuge sind schlechter als Effizienzklasse B. Die Klassen C, D und E nahmen jeweils um ca. 25% ab. Entgegen der vorherrschenden Entwicklung entwickelte sich die Effizienzklasse G: Sie wuchs um knapp 4% auf 19.500 Neufahrzeuge an (vgl. Abbildung 2).



SUVs und Geländewagen verzeichnen stärkstes Wachstum.

Die Kompaktklasse ist auch weiterhin das absatzstärkste Neuwagensegment. 2015 wurden gegenüber dem Vorjahr 5,8% mehr Fahrzeuge zugelassen, der Marktanteil blieb bei knapp 27%. Am stärksten zulegen, um 71.000 auf nun 600.000 Neufahrzeuge (+13%), konnten wiederum SUVs und Geländewagen. Ihr Marktanteil stieg somit um 1,3% auf nahezu 19% an. Allein dieser Anstieg der Verkäufe entspricht dem gesamten Marktanteil der alternativen Antriebe. Das Segment der verbrauchsarmen Kleinwagen verliert hingegen weiter an Bedeutung. Bei einem Neuzulassungsplus von 11.000 Fahrzeugen auf 468.588 Fahrzeuge sank der Marktanteil um knapp 0,5% auf 14,75%. Das Mittelklassesegment konnte mit einem Zulassungswachstum um 11,5% (43.000 Fahrzeuge) erstmals seit drei Jahren wieder Marktanteile gewinnen (vgl. Abbildung 3).

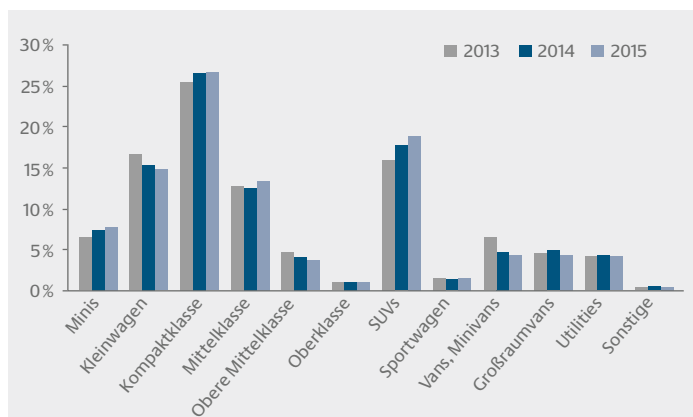


Abb. 3: Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten in Prozent, anteilig an den Pkw-Gesamtneuzulassungen, 2013 bis 2015 (ohne Wohnmobile; SUVs und Geländewagen zusammengefasst). Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Neuzulassungen (FZ): Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umweltmerkmalen, Jahre 2013 bis 2015 (FZ14), Flensburg (26. Mai 2016); eigene Darstellung.

Fahrzeugsegmente und Effizienzklassen: Grüne Klassen dominieren. Aber es bleibt Luft nach oben.

Die grünen Effizienzklassen setzen sich in den absatzstarken Fahrzeugsegmenten zunehmend durch. 90% der Fahrzeuge aus der Mittelklasse (379.943 von 423.746 Fahrzeugen) und 80% aus der Kompaktklasse (672.698 von 848.108 Fahrzeugen) sind mit dem Label A+, A oder B gekennzeichnet. Besonders zugewinnen konnten Fahrzeuge der effizientesten A+-Klasse (359.728 Fahrzeuge; mit einem Plus von mehr als 65% gegenüber 2014). Auch konnte z. B. die obere Mittelklasse ihren Anteil an A+-Fahrzeugen mit 42.278 Stück von 17% auf über 37% mehr als verdoppeln (vgl. Abbildung 4).

Optimierungsbedarf besteht bei den verbrauchsarmen Fahrzeugsegmenten. Zwar sind mittlerweile 40% der Neuzulassungen von Mini-Pkws den grünen Effizienzklassen zuzurechnen, der Anteil und die Anzahl der Fahrzeuge in den Klassen A+ und A stagniert jedoch. Ein Grund hierfür ist die Halbierung der Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Elektro- und Erdgasantrieb in diesem Segment in 2015.

Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch: Verbesserungen sind kaum messbar.

Die 2015 zugelassenen Pkws haben einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 Liter Benzin bzw. 4,9 Liter Diesel auf 100 km. Der Rückgang des Benzinverbrauchs um 0,1 Liter gegenüber dem Vorjahr liegt deutlich unter 2%. Dieselfahrzeuge konnten mit einem Verbrauchsrückgang von 0,2 Liter bzw. knapp 4% wieder an das Jahr 2013 anknüpfen. Die insgesamt hinter den politischen Zielstellungen liegende Verbrauchsreduzierung der Neuwagenflotte ist auf den deutlichen Anstieg der Neuzulassung der SUVs und Geländewagen, die überdurchschnittlich viel Kraftstoff verbrauchen, zurückzuführen – bei einem gleichzeitig sinkenden Marktanteil von Kleinwagen. Geringe Kraftstoffkosten sowie fehlende steuerliche und regulatorische Rahmenbedingungen setzen derzeit für gewerbliche und private Verbraucher kaum Anreize, verbrauchsarme Modelle zu kaufen.

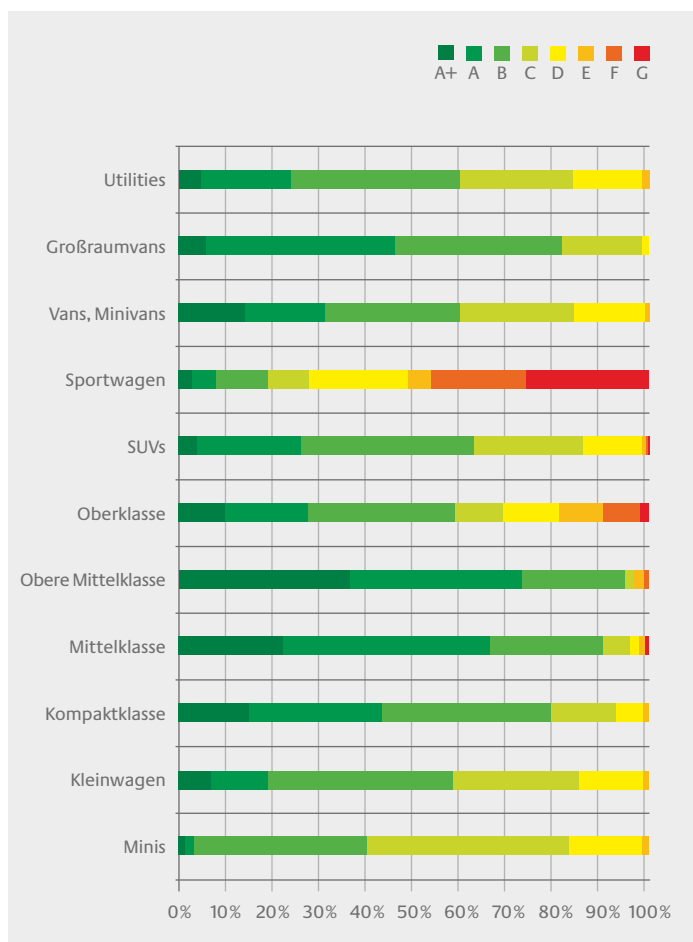


Abb. 4: Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten in Prozent, anteilig an den Pkw-Gesamtneuzulassungen, 2015 (ohne Wohnmobile; SUVs und Geländewagen zusammengefasst). Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Neuzulassungen (FZ): Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umweltmerkmalen, Jahr 2015 (FZ14), Flensburg (26. Mai 2016); eigene Darstellung.

Durchschnittliche CO₂-Emissionen bis 2020: keine ausreichende Entwicklung in Richtung des Zielwerts von 95 g CO₂/km.

Im Jahr 2015 haben sich die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Pkws um 4 g (3%) auf 128,8 g CO₂/km reduziert. Die durchschnittlichen CO₂-Einsparungen belaufen sich auf 3 g CO₂/100 km bei den Benzinantrieben und 4,8 g CO₂/100 km bei den Dieselfahrzeugen. Prozentual trugen fast alle Fahrzeugsegmente zu Verbesserungen bei. Die Fahrzeugklassen Mini-Pkws, Kompaktklasse- und Sportwagen bilden jedoch Ausnahmen: Minis und Kompaktklassenfahrzeuge weisen nur CO₂-Reduktionen von -1,5% auf, und Sportwagen verschlechterten ihre Emissionsbilanz gegenüber dem Vorjahr um 1% auf durchschnittlich über 187 g CO₂/km (vgl. Abbildung 5). Die Trendfortschreibung der Emissionsentwicklung von 2015, aber auch der Vorjahre, wird nicht zu einer Erreichung des durchschnittlichen Emissionsgrenzwerts von 95 g CO₂/km im Jahr 2020 führen.

Der Anteil der Fahrzeuge mit weniger als 95 g CO₂/km lag 2015 mit deutlich unter 100.000 Fahrzeugen und somit bei knapp 3%. Emissionen unter 100 g CO₂/km wurden von weniger als 190.000 Pkws emittiert und nur insgesamt 300.000 Neuzulassungen kamen auf weniger als 105 g CO₂/km.

Den Großteil davon bilden die 150.000 Neuzulassungen aus dem Fahrzeugsegment der Mini-Pkws: 60% der im Jahr 2015 neu zugelassenen Minis gehören dazu. Diese stellen mit den Kleinwagen insgesamt mehr als drei Viertel der emissionsarmen Fahrzeuge mit weniger als 105 g CO₂/km. Der Anteil an Fahrzeugen mit Emissionen von weniger als 105 g CO₂/km ist bei allen anderen Segmenten mit ca. 0,5% bis 7,5% sehr gering.

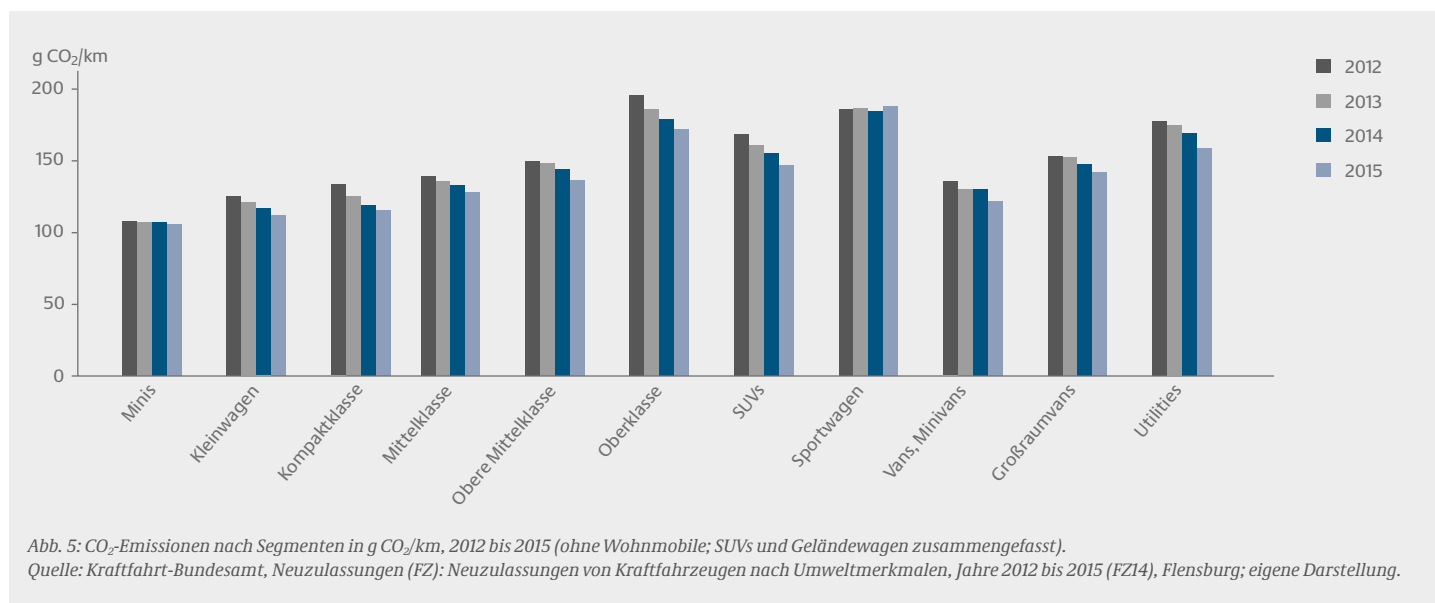
Anzumerken ist, dass bei den restlichen Fahrzeugklassen der Grenzwert von 105 g CO₂/km in mehr als 40% der Fälle nur durch Verwendung von alternativen Antrieben erreicht wird. Bei den Mini-Pkws sind dies jedoch weniger als 3% (4.000 von ca. 150.000 Fahrzeugen).

Wie geht es weiter: mit besseren Informationen und Anreizen für den Verbraucher.

Die durch den Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen sind seit 2012 lt. Umweltbundesamt (UBA-Pressemitteilung vom 17.03.2016) um 6% gestiegen. Ursache des Anstiegs ist die weiterhin wachsende Verkehrsleistung des motorisierten Individual- und Güterverkehrs. Die Steigerung der Motoreffizienz hat in den letzten Jahren wesentlich dazu beigetragen, dass die Zunahme der Emissionen nicht stärker ausgefallen ist und die Gesamtemissionen der Pkws gegenüber 1990 um 12% gesunken sind. Gleichwohl macht die Trendentwicklung klar, dass weitaus größere Anstrengungen für das Erreichen der energie- und klimapolitischen Zielvorgaben der Bundesregierung sowie der EU-Grenzwerte bis 2020 notwendig sind.

Die wirtschaftlichen und ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen bieten für die Verbraucher zu geringe Anreize, um in hoch-effiziente, verbrauchsarme Fahrzeugmodelle zu investieren sowie alternative Kraftstoffe in die Fahrzeugauswahl einzubeziehen. Weiterhin bestehen fortwährend Informations- und Vertrauensdefizite bei der Wahl von Elektro- und Erdgasfahrzeugen. Eine Stärkung des Bewusstseins für den Zusammenhang von Verkehr, Energieverbrauch und Emissionen und transparente und breit gestreute Informationen in Kombination mit zweckmäßigen Anreizsystemen können die Kaufentscheidungen von Verbrauchern zielorientiert beeinflussen.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Diversifizierung der Antriebsvarianten bietet das nach CO₂-Effizienzklassen farblich gestaltete Pkw-Label eine systematische Informationsstütze, um Kraftstoffverbrauch und Emissionen übersichtlich darzustellen und somit auf einen Blick unterschiedliche Pkws miteinander zu vergleichen. Wird das Pkw-Label von Händlern und Verbrauchern beim Neuwagenkauf als Entscheidungshilfe wahrgenommen, ermöglicht es, die ökologischen sowie ökonomischen Vorteile effizienter Fahrzeuge schnell zu erkennen und diese für sich zu nutzen.





Zulassungszahlen als Indikator für Veränderungen auf dem Pkw-Markt.

Die diesem Bericht zugrunde liegenden Daten werden jährlich durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) veröffentlicht. Die Flensburger Behörde erfasst neben Fahrzeugbeständen, Besitzumschreibungen und Außerbetriebsetzungen von Fahrzeugen auch die Neuzulassungen. Dabei registriert das KBA zahlreiche Fahrzeugeigenschaften, die für die Klimawirkung und den Energieverbrauch relevant sind, darunter die CO₂-Effizienzklasse, den CO₂-Ausstoß, den Kraftstoffverbrauch und die Antriebsarten.

Weiterführende Informationen finden Sie unter:

 www.pkw-label.de

Das Pkw-Label: Effizienz transparent dargestellt.

Das Pkw-Label zeigt nach dem Vorbild des etablierten Effizienzlabels für Elektrogeräte mittels einer Farbskala, wie CO₂-effizient ein Neuwagen ist. Das Label soll in erster Linie privaten oder gewerblichen Käufern und Interessenten Orientierung geben, aber auch Autohändlern dabei helfen, Energieeffizienz und geringen CO₂-Ausstoß als Verkaufsargumente zu nutzen. Unterschiedliche Modelle lassen sich dank des Pkw-Labels auf einen Blick beurteilen und vergleichen.

Bei der Berechnung der Effizienzklasse berücksichtigt das Pkw-Label den spezifischen CO₂-Ausstoß und die Fahrzeugmasse, die einem fahrzeugspezifischen Referenzwert gegenübergestellt werden. Das Ergebnis ist ein CO₂-Effizienzwert, der einer Klasse zwischen A+ und G zugeordnet ist. Effizienzklasse A+ in Grün steht für sehr effizient, Effizienzklasse G in Rot für wenig effizient. Neben der farblich herausgehobenen Effizienzklasse enthält das Pkw-Label Angaben zum Kraftstoffverbrauch, zu den jährlichen Kraftstoffkosten und zur Kfz-Steuer.

Impressum.

Kontakt.

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)
Erneuerbare Energien und energieeffiziente Mobilität
Chausseestraße 128 a
10115 Berlin

Tel.: +49 (0)30 72 61 65-600

Fax: +49 (0)30 72 61 65-699

www.dena.de

info@dena.de

Alle Rechte sind vorbehalten. Die Nutzung steht unter dem Zustimmungsvorbehalt der dena.

