

Steigender Absatz in den grünen Effizienzklassen.

Entwicklung der Neuzulassungen CO₂-effizienter Pkws.

Die Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen zeigt drei Trends: Der Markt ist allgemein leicht rückläufig, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gewinnen Marktanteile hinzu und besonders CO₂-effiziente Pkws sind auf dem Vormarsch. In fast allen Segmenten verringern die Hersteller Verbrauch und CO₂-Emissionen. Die Käufer fragen vermehrt effizientere Modelle nach.

Das Pkw-Label schafft Transparenz beim Neuwagenkauf.

Seit 2004 müssen Hersteller und Händler den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Neuwagen ausweisen. Ende 2011 wurde ein Pkw-Label eingeführt, das bei allen Neuwagen den CO₂-Ausstoß eindeutig und leicht verständlich ausweist und zugleich den Kraftstoff- und Stromverbrauch transparent macht. Gesetzliche Grundlage dafür ist die Pkw-Energieverbrauchszeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV), mit der Deutschland die EU-Richtlinie 1999/94/EG umsetzt. Das Pkw-Label orientiert sich am etablierten Effizienzlabel für Elektrogeräte, dessen Farbskala von Grün bis Rot den Verbrauchern seit Jahren vertraut ist. Wer den Kauf eines Neuwagens in Betracht zieht, erhält somit Informationen über die energie- und klimarelevanten Eigenschaften der angebotenen Modelle, was die Nachfrage nach besonders CO₂-effizienten Pkws fördert.

Zulassungszahlen als Indikator für Veränderungen auf dem Pkw-Markt.

Die dem Bericht zugrunde liegenden Daten werden jährlich durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) veröffentlicht. Die Flensburg-Behörde erfasst neben Fahrzeugbeständen, Besitztumschreibungen 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.

Weniger Pkw-Neuzulassungen in Deutschland.

Seit Jahren stagnieren bei kleineren Schwankungen Pkw-Neuzulassungen in Deutschland. 2013 unterschritt die Zahl der neu zugelassenen Pkws die Drei-Millionen-Grenze. Lediglich die zur Ankurbelung der Konjunktur eingeführte „Abwrackprämie“ sorgte 2009 mit fast vier Millionen Neuzulassungen für eine starke, aber zeitlich begrenzte Dynamik (vgl. Abbildung 1). Bei den Kraftstoff- bzw. Antriebsarten dominieren weiterhin Benzin- (knapp 51 Prozent) und Dieselmotoren (48 Prozent). Die alternativen Antriebe (Erdgas-, Flüssiggas-, Hybrid- und Elektroantrieb) besetzen mit weniger als zwei Prozent zwar eine Nische, doch ihr Anteil am Gesamtmarkt vervierfachte sich zwischen 2005 und 2013 von 0,4 auf 1,6 Prozent. Unter den im Jahr 2013 rund 46.500 neu zugelassenen Pkws mit alternativem Antrieb waren mehr als die Hälfte Hybridfahrzeuge (26.348). Am schnellsten wuchs jedoch der Anteil der Elektrofahrzeuge, deren Zahl sich gegenüber 2012 verdoppelte.

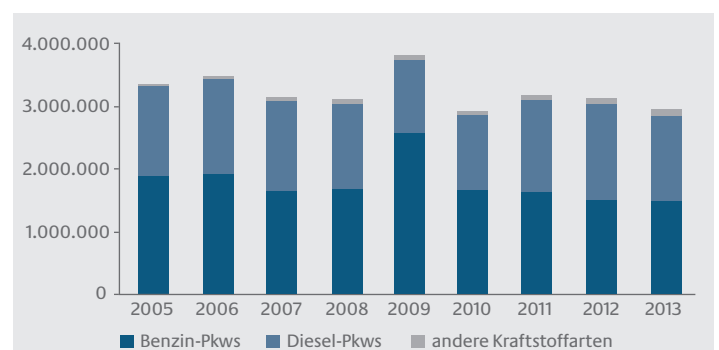


Abb. 1: Pkw-Neuzulassungen in Tausend, 2005 – 2013. Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (2014), Neuzulassungen (FZ): Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen (FZ14) Flensburg; eigene Darstellung.

Warum weniger Pkws neu zugelassen werden.

Die Entwicklung der Pkw-Neuzulassungszahlen lässt sich auf diverse Einflussfaktoren zurückführen. Die Kaufkraft, also das den privaten Haushalten für den Konsum zur Verfügung stehende Einkommen sowie die Investitionsbereitschaft von Unternehmen, haben starken Einfluss auf die Bereitschaft zum Erwerb eines Neuwagens. Den privaten Haushalten in Deutschland steht nach OECD-Angaben ein stagnierendes reales Nettohaushaltseinkommen zur Verfügung, während die Durchschnittspreise für Otto- und Dieselmotoren bereits seit einigen Jahren kontinuierlich steigen. Gleichzeitig bewirkt der demografische Wandel, dass junge Menschen stärker denn je in die sozialen Sicherungssysteme einzahlen und zusätzlich private Altersvorsorge betreiben müssen. Dies beeinflusst sowohl das Konsum- als auch das Mobilitätsverhalten dahingehend, dass anderen Gütern eine höhere Priorität als dem Kraftfahrzeug eingeräumt wird. Zudem finden bei jüngeren Käufern verbrauchs- und damit CO₂-relevante Kriterien beim Kauf stärkere Berücksichtigung. In Großstädten zeichnet sich durch die Entwicklung innovativer Mobilitätsangebote insbesondere bei jüngeren Nutzergruppen ein Trend zum „Nutzen statt Besitzen“ ab. Schließlich beeinflussen auch die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel und die örtlichen Bedingungen für den Radverkehr die Pkw-Anschaffung: Wer die alltäglichen Wege problemlos im Umweltverbund zurücklegen kann, zögert bei der Entscheidung für einen Neuwagen.

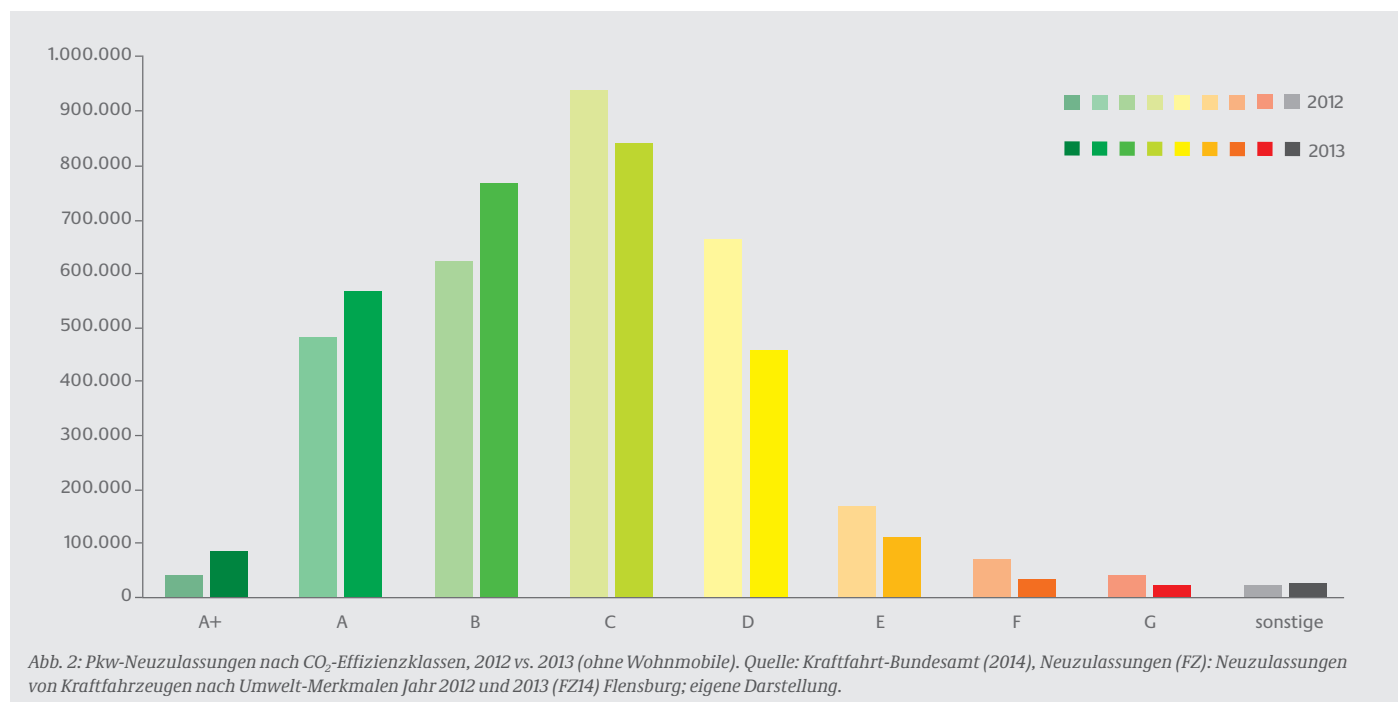
Darüber hinaus können Abschreibungsmodelle, Kfz-Steuer und Ausgestaltung der Dienstwagenbesteuerung, insbesondere bei gewerblichen Fahrzeughaltern, nicht nur für die Art des anzuschaffenden Fahrzeugs, sondern grundsätzlich für die Anschaffung eines Neuwagens entscheidend sein. Für Firmen- wie auch Privatkunden sind nicht zuletzt auch die herrschenden Finanzierungsbedingungen für den Fahrzeugkauf von Bedeutung: Günstige Finanzierungsangebote erhöhen die Bereitschaft zur Anschaffung von Neu- oder Jahreswagen.

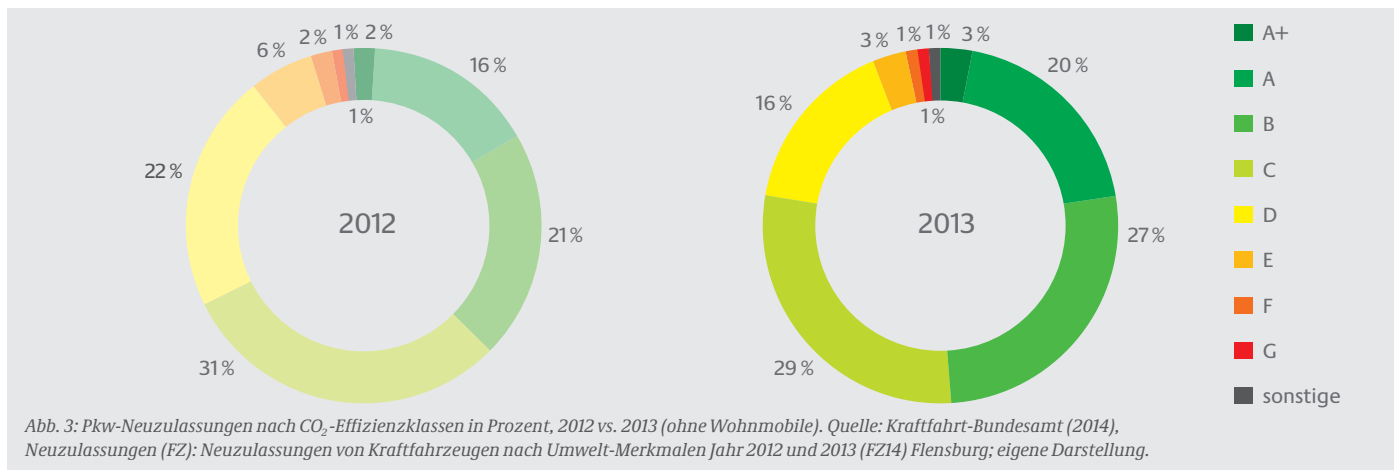
CO₂-effiziente Fahrzeuge gewinnen Marktanteile.

Seit Einführung der CO₂-Effizienzklassen im Dezember 2011 haben sich die Zulassungszahlen in den verschiedenen Klassen unterschiedlich entwickelt. Der Vergleich zwischen 2012 und 2013 zeigt, dass die besonders CO₂-effizienten Klassen zahlen- und anteilmäßig an Bedeutung gewonnen haben. So entfielen 2013 auf die Klassen A+, A und B jeweils rund 92.000, 571.000 und 784.000 Neuzulassungen, die damit um 102, 18 und 24 Prozent gegenüber dem Vorjahr zulegen. Die absolut und relativ bedeutendste Gruppe blieb aber – trotz eines Rückgangs um rund 10 Prozent – die Effizienzklasse C (846.000 Neuzulassungen, 29 Prozent Marktanteil).

In den Effizienzklassen C und schlechter wurden 2013 weniger Neuwagen zugelassen als 2012. Wenn auch auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau, sind 2013 gegenüber dem Vorjahr die Neuzulassungen in den Klassen F (um 50 Prozent auf 35.000) und E (um 41 Prozent auf 102.000) besonders stark zurückgegangen. Ebenfalls rückläufig waren Neuanmeldungen in den Effizienz-kategorien D (um 31 Prozent auf 469.000) und G (um 23 Prozent auf 22.000).

Fastet man die besonders effizienten Klassen A+, A und B zusammen, so hatten sie 2012 in der Summe einen Neuzulassungsanteil von 38 Prozent. 2013 stieg ihr Anteil auf knapp 50 Prozent und war damit fast genauso groß wie der zusammengefasste Anteil der neu zugelassenen Pkws der Kategorien C bis G am Gesamtmarkt (vgl. Abbildung 2 und Abbildung 3).





Warum mehr CO₂-effiziente Neuwagen zugelassen werden.

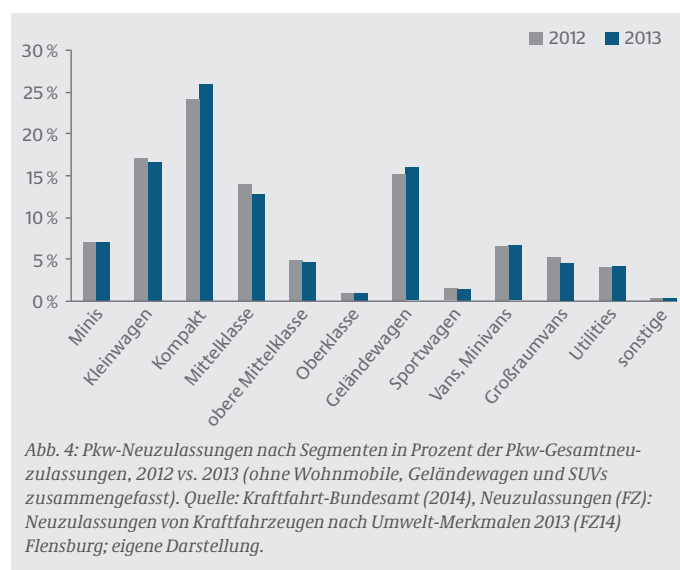
Die deutliche Veränderung auf dem Neuwagenmarkt hin zu mehr CO₂-effizienten Fahrzeugen hat unterschiedliche Ursachen. Private und gewerbliche Käufer berücksichtigen bei der Pkw-Anschaffung Energieverbrauch und Umweltaspekte, was nicht zuletzt durch die anschauliche Informationsaufbereitung und -darstellung des Pkw-Labels gefördert wird. In aktuellen Umfragen nennen Neuwageninteressenten den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Kosten sowie den CO₂-Ausstoß als die für sie wichtigsten Kriterien bei der Kaufentscheidung. Das Pkw-Label hilft den Endverbrauchern seit Ende 2011 die dafür relevanten Informationen schnell und eindeutig zu erfassen. Zudem können Händler das Label dazu nutzen, um im Verkaufsgespräch auf die Klima-, Umwelt- und Kostenvorteile „grüner“ Fahrzeuge hinzuweisen.

Die Hersteller reagieren zum einem auf die steigende Nachfrage nach CO₂-effizienten Fahrzeugen, zum anderen haben sie aber auch ein eigenes Interesse daran, ihre Angebotspalette durch Neuwagen der Effizienzklassen A+, A und B zu erweitern. EU-weit riskieren Automobilhersteller nämlich ab 2015 Strafzahlungen, wenn der CO₂-Ausstoß ihrer in Europa neu zugelassenen Pkws im Flottendurchschnitt bei mehr als 130 Gramm je Kilometer liegt. Dieser Wert wird 2020 auf 95 g/km abgesenkt.

Daneben trägt die gestiegene Nachfrage nach Pkws mit alternativen Antrieben zum Wachstum in den Effizienzklassen A+, A und B bei, da sie überwiegend den im Pkw-Label grün gekennzeichneten CO₂-Effizienzklassen zugeordnet werden. So fanden nicht nur Erd- und Flüssiggasfahrzeuge verstärkt ihren Weg in den Pkw-Bestand, zwischen 2011 und 2013 haben auch Hybrid- und Elektroautos bei den Neuzulassungszahlen an Fahrt gewonnen. Zusammengefasst kamen die auf alternative Kraftstoffe ausgelegten Fahrzeuge 2013 immer noch auf einen Anteil von lediglich einem Prozent an den Gesamtneuzulassungen und stellten damit weiterhin eine marginale Größe im gesamten Pkw-Markt dar.

Bei Neuzulassungen dominieren Kompaktklasse, Klein- und Geländewagen.

2013 verteilten sich die Neuzulassungen im Wesentlichen auf vier Segmente: Kompaktklasse 26 Prozent, Kleinwagen und Geländewagen jeweils rund 16 Prozent, gefolgt von der Mittelklasse mit knapp 13 Prozent. Mit Ausnahme der Kompaktklasse (drei Prozent) und der Geländewagen (weniger als ein Prozent) schrumpften 2013 alle Segmente gegenüber dem Vorjahr, allen voran Großraumvans (18 Prozent), Mittelklasse (zwölf Prozent) und Sportwagen (neun Prozent) (vgl. Abbildung 4).



CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch sinken.

2013 verbrauchten neu zugelassene Pkws auf 100 Kilometer durchschnittlich 5,8 Liter Benzin bzw. 5,2 Liter Diesel. Gegenüber dem Vorjahr ist der durchschnittliche Verbrauch damit um 0,3 Liter (rund fünf Prozent) für Benziner bzw. 0,2 Liter (rund vier Prozent) für Diesel-Pkws gesunken. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Gesamtneuzulassungsflotte sanken 2013 gegenüber dem Vorjahr um knapp vier Prozent auf rund 136 Gramm CO₂ je Kilometer. Betrachtet man die einzelnen Segmente, so konnten in der Kompakt- und Oberklasse sowie bei Geländewagen und (Mini-)Vans mit einem Rückgang um siebeneinhalb

Setzt die europäische Klimapolitik die richtigen Impulse?

In der Diskussion über den künftig erlaubten CO₂-Ausstoß bei Pkws sieht der Kompromiss des EU-Parlaments eine Grenze von 95 Gramm CO₂ je Kilometer für das Jahr 2020 vor. Die Grenze gilt zunächst nur für 95 Prozent der Fahrzeugflotte und erst ab 2021 für alle Neuwagen. Zudem wurden sogenannte Supercredits ausgehandelt, die es erlauben, hocheffiziente Fahrzeuge mehrfach auf die Flotte anzurechnen. In der Debatte um die Weiterentwicklung der CO₂-Grenzwerte über 2020 hinaus werden derzeit Werte zwischen 68 und 78 Gramm CO₂ je Kilometer diskutiert.

Die EU ermutigt die Autoindustrie, die CO₂-Grenzen als Chance wahrzunehmen, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Durch die gestiegene Zahl CO₂-effizienter Neufahrzeuge sieht sich die EU bestätigt. Die dem Pkw-Markt verordneten Regularien zum reduzierten Schadstoffausstoß (VO 443/2009) und zur verbesserten Transparenz (Kennzeichnungspflicht nach Pkw-EnVKV) entfalten ihre Wirkung.

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)
Energieeffiziente Verkehrssysteme
Chausseestraße 128 a, 10115 Berlin
Tel.: +49 (0)30 72 61 65-600
Fax: +49 (0)30 72 61 65-6999
www.dena.de, info@dena.de

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

