

## Grüne Effizienzklassen dominieren die Pkw-Neuzulassungen. Entwicklung der Neuzulassungen CO<sub>2</sub>-effizienter Pkws.

Auch 2014 waren besonders CO<sub>2</sub>-effiziente Pkws die Marktführer unter den Neuzulassungen. Nicht zuletzt durch die gute Konjunktorentwicklung zeigten die Neuzulassungen nach dem 2013 verzeichneten Rückgang ein leichtes Plus. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben blieben weiterhin hinter ihren Potenzialen zurück.

### Zielvorgabe im Verkehrssektor: bis zu 10 Mio. Tonnen weniger CO<sub>2</sub> bis 2020.

Laut des Energiekonzepts der Bundesregierung sollen im Verkehrssektor bis 2020 10 % und bis 2050 sogar 40 % Energieeinsparung gegenüber dem Jahr 2005 erreicht werden. Das nationale Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 hat darüber hinaus ein CO<sub>2</sub>-Minde- rungsziel für den Verkehrssektor definiert: Im Vergleich zum Jahr 2014 sollen bis 2020 7 bis 10 Mio. Tonnen weniger CO<sub>2</sub> emittiert werden. Neben Ansätzen zur Verlagerung des Verkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsmittel oder zur Nutzung alternativer Kraftstoffe spielt die Steigerung der Energieeffizienz von Neu- wagen eine wesentliche Rolle bei der Zielerreichung.

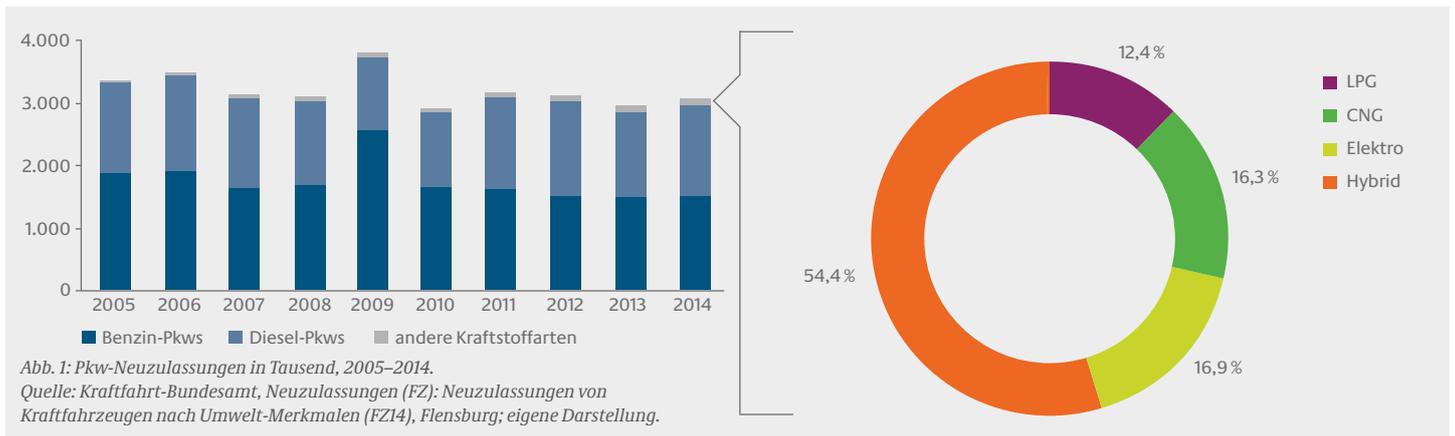
### Das Pkw-Label: So erkennen Verbraucher energieeffiziente Pkws.

Um Verbraucher bei der Anschaffung besonders CO<sub>2</sub>-effizienter Pkws zu unterstützen, müssen Hersteller und Händler seit 2004 den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen ausweisen. Ende 2011 wurde zudem das Pkw-Label eingeführt, das die jeweilige CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse jedes Neuwagens farblich ab- bildet sowie dessen CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Energieverbrauch darstellt. Gesetzliche Grundlage dafür ist die Pkw-Energieverbrauchskenn- zeichnungsverordnung (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 bereits bekannt ist.

### Gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen begünstigen den Fahrzeugabsatz.

Für 2014 wies das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ca. 3.037.000 Pkw-Neuzulassungen aus, das waren 2,9 % mehr als im Vorjahr. Gründe hierfür sind u. a. die gute Konjunkturentwicklung mit einer Zunahme des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 1,5 % bei gleichzeitig niedriger Inflationsrate (0,9 %) sowie die in der 2. Jahreshälfte stark gefallen Rohölpreise.

Wie in den Vorjahren dominierten Benzinfahrzeuge mit 51 % und Dieselfahrzeuge mit 48 % den Neuwagenmarkt. Alternative Antriebe besetzten mit nur 1,7 % bzw. rund 50.000 Fahrzeugen weiterhin eine Nische. Ihr Absatz erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 8,4 % oder 0,1 Prozentpunkte. Dabei geht die Mehrheit der Neuzulassungen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben mit einem Anteil von 54 % auf Hybridfahrzeuge zurück, gefolgt von Elektro- und Gasfahrzeugen mit jeweils 17 % und Flüssiggasfahr- zeugen mit 12 %. In absoluten Zahlen blieben die Neuzulassungen mit CNG- und LPG-Antrieb nahezu auf dem Niveau des Vorjahres.



### Alternative Antriebe weiterhin auf niedrigem Niveau.

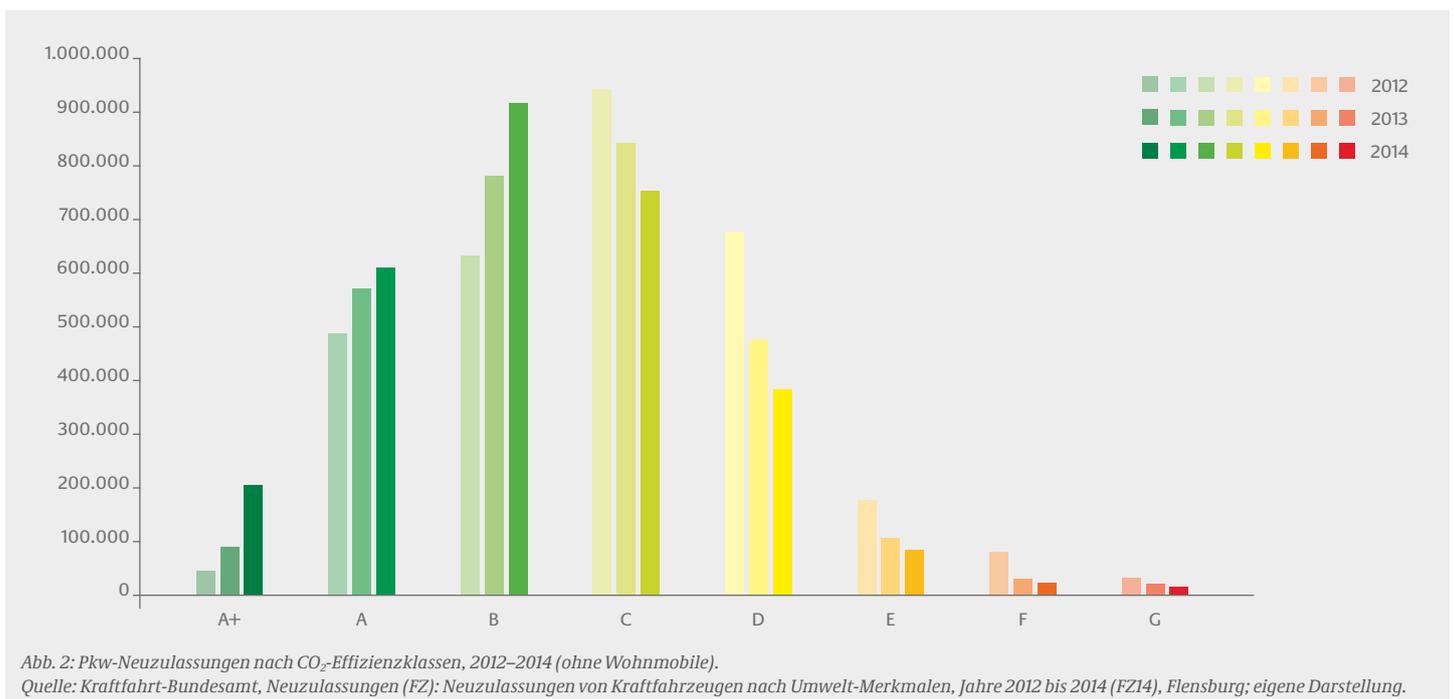
Der Absatz von Elektrofahrzeugen hat sich seit 2011 – wenn auch auf einem niedrigen Niveau von derzeit knapp 9.000 Fahrzeugen – mehr als verdoppelt. Gegenüber 2013 hat sich die Anzahl neu zugelassener Elektro-Pkws um knapp 41% erhöht. Damit bleibt der Absatz der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben weiter hinter den Erwartungen bzw. den Potenzialen zurück. Begünstigt wird dies nicht zuletzt durch die rückläufige Preisentwicklung für Otto- und Dieselmotoren (vgl. Abbildung 1).

Bei Pkws mit alternativen Antrieben, darunter aber insbesondere bei Elektrofahrzeugen, zeigt sich, dass diese 2014 mit einem Anteil von rund 77% überdurchschnittlich häufig von gewerblichen Pkw-Haltern und hierbei oft vom Kfz-Gewerbe direkt zugelassen wurden. Um die CO<sub>2</sub>-Vorgaben bzw. Energie- und Klimaziele zu erreichen, müssten daher verstärkt Maßnahmen getroffen werden, die gezielt auch private Neuwagenkäufer zur Anschaffung alternativ angetriebener Pkws motivieren.

### Grüne Effizienzklassen gewinnen hinzu.

Seit Einführung der CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen im Dezember 2011 haben sich die Zulassungszahlen bei diesen unterschiedlich entwickelt. Am stärksten zugenommen haben die grünen Klassen A+, A und B mit einem Gesamtanteil an den Neuzulassungen im Jahr 2014 von 58% gegenüber 49% im Jahr 2013 und 38% im Jahr 2012. Die Zulassungen mit der Effizienzklasse A+ erhöhten sich auf rund 206.000 Fahrzeuge und haben sich damit gegenüber dem Jahr 2013 mehr als verdoppelt.

Der Anteil der Effizienzklasse A liegt mit 20% auf Vorjahresniveau, während die Zulassungen in der Klasse B von 27% im Jahr 2013 auf 31% bzw. 922.000 Fahrzeuge im Jahr 2014 zugelegt haben. Damit wurde erstmals die Effizienzklasse C als größte Gruppe abgelöst. Die Klassen C, D, E, F und G haben durchschnittlich um 20% weiter abgenommen (vgl. Abbildung 2).



## Kompaktklasse dominiert Neuzulassungen, SUVs erstmals vor Kleinwagen.

Wie in den Vorjahren 2012 (24%) und 2013 (26%) dominierte auch 2014 die Kompaktklasse den Neuwagenmarkt mit rund 27% Neuzulassungen und einer Zunahme von 6% gegenüber dem Vorjahr. In den Segmenten Oberklasse (+19%) und SUVs inklusive Geländewagen (+14%) wurden die größten Aufwärtsbewegungen beobachtet. Somit lösten SUVs 2014 mit einem Anteil von nunmehr 18% die Kleinwagen auf Platz zwei der Neuzulassungen ab.

Das Segment der Kleinwagen erreichte 2014 einen Anteil von 15% und lag damit einen bzw. zwei Prozentpunkte unter den Anteilen der Vorjahre 2013 bzw. 2012. Die Neuzulassungen der Mittelklasse blieben mit 13% auf dem Vorjahresniveau. Insgesamt machten die Segmente Kompaktklasse, SUVs, Kleinwagen und Mittelklasse 72% der Neuzulassungen aus (vgl. Abbildung 3).

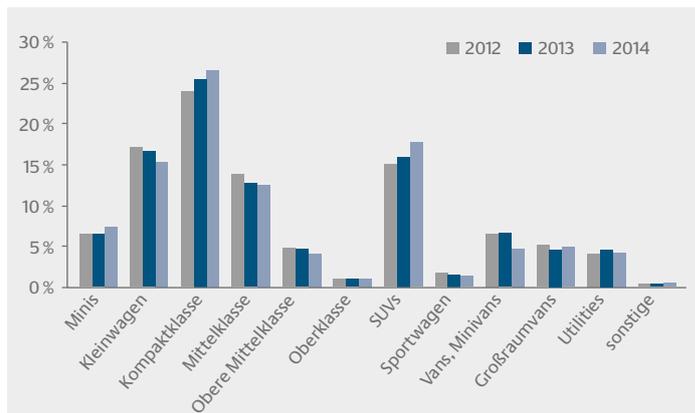


Abb. 3: Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten in Prozent der Pkw-Gesamtneuzulassungen, 2012–2014 (ohne Wohnmobile, SUVs und Geländewagen zusammengefasst). Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Neuzulassungen (FZ): Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen, Jahre 2012 bis 2014 (FZ14), Flensburg; eigene Darstellung.

## Effizienzvorreiter: Mittelklasse und obere Mittelklasse.

92% der Neufahrzeuge der oberen Mittelklasse sind entweder mit einem Label der Klassen A+ (17%), A (47%) oder B (28%) gekennzeichnet. Das Segment macht im Neuwagenmarkt allerdings lediglich 4% aus. Auch in den zulassungsstarken Segmenten der Mittel- und Kompaktklasse sind die grünen Effizienzklassen mit jeweils insgesamt 85% (A+ 10%, A 41% und B 34%) sowie 74% (A+ 11%, A 26% und B 37%) vorherrschend.

Den niedrigsten Anteil an grünen Effizienzklassen verzeichnen die Segmente Sportwagen mit 22% (A+ 2%, A 6% und B 14%) sowie Minis mit 24% (A+ 3%, A 2% und B 19%) (vgl. Abbildung 4).

## Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch: kaum Veränderungen zum Vorjahr.

2014 verbrauchten neu zugelassene Pkws durchschnittlich 5,7 Liter Benzin bzw. 5,1 Liter Diesel auf 100 km. Gegenüber dem Vorjahr ist der durchschnittliche Normverbrauch somit erneut um 0,1 Liter für beide Kraftstoffarten gesunken. Allerdings bewegte sich der Rückgang mit jeweils rund 2% unter den Rückgängen der Durchschnittsverbräuche des Vorjahres, die für Benzin bei rund 5% und für Diesel bei knapp 4% lagen.

Die leicht rückläufigen Verbrauchsminderungen spiegeln die Entwicklung der Verteilung auf die jeweiligen Segmente bei den Neuzulassungen wider. So sind insbesondere durch die Zunahme von Neuzulassungen bei SUVs sowie Geländewagen durchschnittlich weniger verbrauchsarme Fahrzeuge zugelassen worden. Gleichzeitig hat der Anteil an Kleinwagen und Mittelklassewagen abgenommen. Diese Verschiebung der Pkw-Nachfrage hin zu geräumigen Fahrzeugen mit hoher Motorleistung und viel Zusatzausstattung wird nicht zuletzt durch fallende Kraftstoffpreise begünstigt.

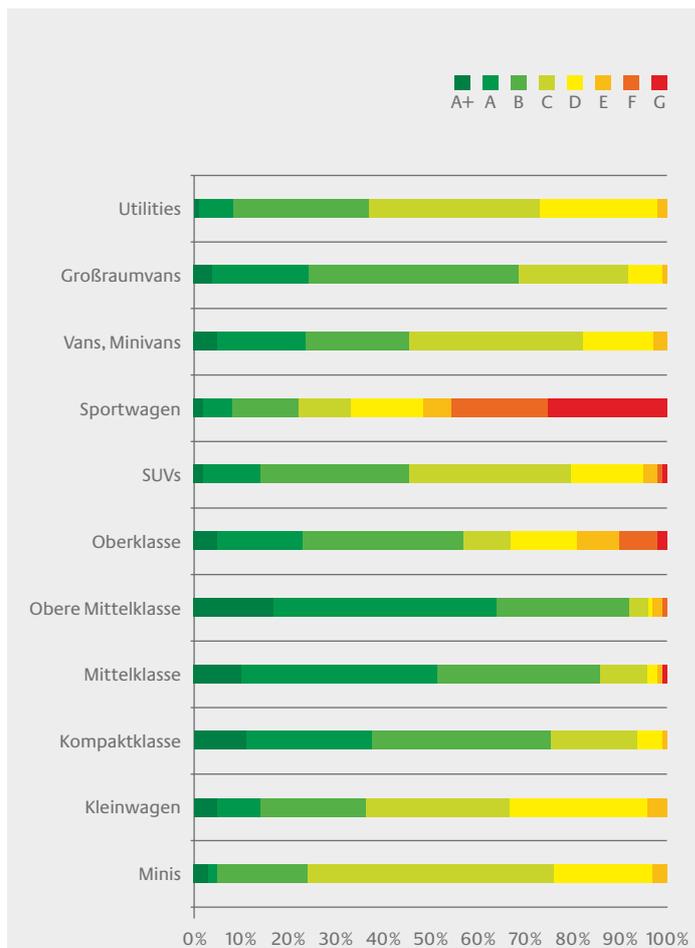
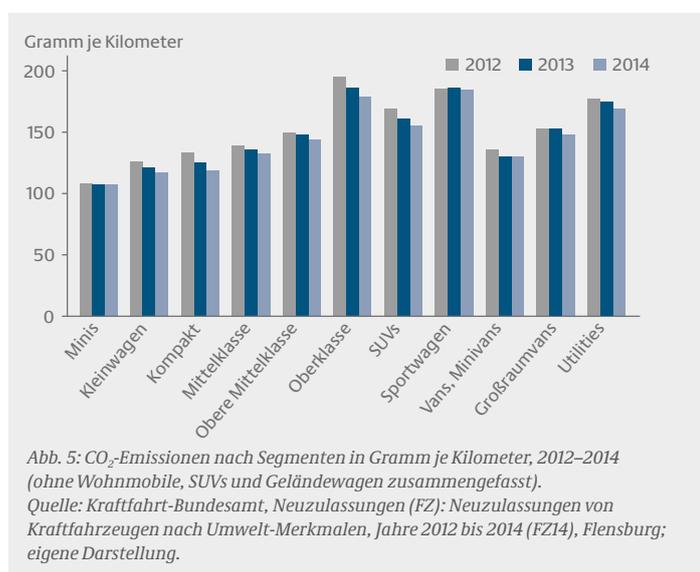


Abb. 4: Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten in Prozent der Pkw-Gesamtneuzulassungen, 2014 (ohne Wohnmobile, SUVs und Geländewagen zusammengefasst). Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Neuzulassungen (FZ): Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen, Jahr 2014 (FZ14), Flensburg; eigene Darstellung.

## Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen: Zielwert von 95g/km bis 2020 kaum erreichbar.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Gesamt-Neuzulassungsflotte sind um weitere 3,6 Gramm auf durchschnittlich 133 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer gesunken. Nur 1,9% aller neu zugelassenen Pkws lagen unterhalb der 100-Gramm-Grenze. Dabei ist der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß neu zugelassener Pkws am stärksten in der Oberklasse (-7,2 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer), bei SUVs und Geländewagen (-5,3 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer) sowie in der Kompaktklasse (-4,8 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer) gesunken. Der Anteil an Neuwagen, die den Vorgaben der Euro-6-Norm entsprechen, stieg von 9,1% im Jahr 2013 auf 26% im Jahr 2014 an. In der Tendenz reicht die aktuelle Entwicklung jedoch nicht aus, um einen durchschnittlichen Zielwert von 95 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer bis 2020 zu erreichen, was insbesondere Automobilhersteller, aber auch die Politik und nicht zuletzt die Verbraucher noch stärker als bisher in die Handlungspflicht nimmt (vgl. Abbildung 5).



## Handeln ist gefragt: bessere Informationen und Anreize für Endverbraucher.

Im Jahr 2013 sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor um 3% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Laut der Prognose des Umweltbundesamtes ist mit einem vergleichbaren Anstieg im Jahr 2014 zu rechnen. Angesichts der energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung sowie der EU-Grenzwerte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkws zeigt der Trend der Jahre 2013 und 2014, dass vermehrt Anstrengungen notwendig sind, um die gesetzten Vorgaben zu erreichen.

Die Steigerung der Energieeffizienz durch technologische Innovation, Diversifizierung von Antrieben und Kraftstoffen sowie die verkehrsträgerübergreifende Vernetzung sind wichtige Maßnahmen, die gebündelt den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr reduzieren und diesen zugleich energieeffizienter machen sollen. Im Mittelpunkt dieser Maßnahmen steht nicht zuletzt der Endverbraucher als Emissionsverursacher, der mit seiner Verkehrsmittelwahl oder Kaufentscheidung maßgeblich zur Maßnahmenwirkung beiträgt. Verbesserte Rahmenbedingungen durch transparente und breit gestreute Informationen sowie zweckmäßige Anreizsysteme können dabei die Wahlentscheidungen von Verbrauchern zielorientiert beeinflussen.

Insbesondere vor dem Hintergrund einer zunehmenden Diversifizierung der Antriebsvarianten bietet das nach CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen farblich gestaltete Pkw-Label eine systematische Informationsunterstützung, um Kraftstoffverbrauch und Emissionen übersichtlich darzustellen und somit auf einen Blick unterschiedliche Pkws miteinander vergleichen zu können. Wird das Pkw-Label von Händlern und Verbrauchern beim Neuwagenkauf als Entscheidungshilfe wahrgenommen, ermöglicht es dem routinierten wie auch dem weniger sachkundigen Neuwagenkäufer, 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 von dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) veröffentlicht. Die Flensburger Behörde erfasst neben Fahrzeugbeständen, Besitzumschreibungen und Außerbetriebsetzungen von Fahrzeugen auch die Neuzulassungen. Dabei registriert das KBA zahlreiche Fahrzeugeigenschaften, darunter die Kraftstoff- bzw. Antriebsart, den Kraftstoffverbrauch, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß sowie die CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse.

Weiterführende Informationen finden Sie unter:

 [www.pkw-label.de](http://www.pkw-label.de)

## Das Pkw-Label: Effizienz transparent dargestellt.

Das Pkw-Label zeigt nach dem Vorbild des bekannten Effizienzlabels für Elektrogeräte mittels einer Farbskala, wie CO<sub>2</sub>-effizient ein Neuwagen ist. Das Label soll in erster Linie privaten oder gewerblichen Käufern und Interessenten als Orientierung dienen, aber auch Autohändlern dabei helfen, die Energieeffizienz und den geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoß als Verkaufsargumente zu nutzen. Unterschiedliche Modelle lassen sich dank des Pkw-Labels auf einen Blick bewerten und vergleichen.

Bei der Berechnung der Effizienzklasse berücksichtigt das Pkw-Label den spezifischen CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Fahrzeugmasse, die einem fahrzeugspezifischen Referenzwert gegenübergestellt werden. Das Ergebnis ist ein CO<sub>2</sub>-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 hervorgehobenen Effizienzklasse enthält das Pkw-Label Angaben zum Kraftstoffverbrauch, zu den jährlichen Kraftstoffkosten und zur Kfz-Steuer.

## Impressum.

### Ansprechpartner.

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 65-6999  
[www.dena.de](http://www.dena.de), [info@dena.de](mailto:info@dena.de)

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

