

CO2-Emissionen der Neuwagen nehmen zu

Trotz Klimaschutz-Debatte setzen sich emissionsärmere Pkw auf dem deutschen Neuwagenmarkt nicht ausreichend durch, um die CO2-Emissionen im Automobilbereich zu senken. Der Anteil von Fahrzeugen mit den besten Effizienzklassen sank im vergangenen Jahr sogar um rund fünf Prozent, während die Anzahl der neu zugelassenen Autos mit insgesamt über 3,4 Millionen auf dem Niveau des Vorjahres blieb. Dies geht aus dem Monitoringbericht der Deutschen Energie-Agentur (Dena) zur Entwicklung des CO2-Ausstoßes bei den Neuzulassung hervor.

Gleichzeitig ist der Trend zu den verbrauchsstarken SUVs und Geländewagen ungebrochen. Diese beiden Segmente führen auch 2018 die Verkaufsstatistik an. Sie sind ein Grund dafür, dass sich die durchschnittlichen Stickoxid-Werte von neuzugelassenen Pkw um fast zwei Prozent erhöhten. SUVs erreichen mit 21 Prozent die höchste Steigerung, Geländewagen zwei Prozent. In der Kompaktklasse setzte sich dagegen der negative Trend mit einem Rückgang um weitere 5,9 Prozent fort. Der Trend setzte sich in diesem Jahr. Laut Monitoringbericht wuchs die Nachfrage nach SUVs und Geländewagen in den ersten fünf Monaten um über 17 bzw. zwölf Prozent.

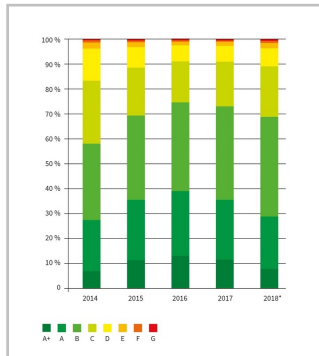
Im vergangenen Jahr gehörten 69 Prozent aller neuzugelassenen Pkw einer der „grünen“ Effizienzklassen (A+, A, B) an. 2017 waren es noch 72,8 und 2016 noch 74,4 Prozent gewesen. 2017 hatten laut Dena die Effizienzklassen A+, A und B noch bei fünf Segmenten einen Anteil von über 80 Prozent. 2018 ist der Anteil im Segment der Großraumvans mit 76 Prozent am höchsten, gefolgt von der Mittelklasse mit 71,9 Prozent und der oberen Mittelklasse mit 71,6 Prozent.

„Inmitten einer intensiv geführten gesellschaftlichen Debatte um Klimaschutz stellen wir fest, dass der Absatz grüner Effizienzklassen sinkt und die durchschnittlichen CO2-Emissionen von Neuwagen weiter zunehmen. Das sollte Politik, Herstellern und Verbrauchern zu denken geben und ein Weckruf sein“, sagt Andreas Kuhlmann, Vorsitzender der Dena-Geschäftsführung. Er wünscht sich Rahmenbedingungen, die den Kauf emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge attraktiv machen. Gleichzeitig müsse dem Trend nach verbrauchsstarken Fahrzeugen entgegengewirkt werden. Die Koppelung der Dienstwagenbesteuerung und des Privatkaufs von Pkw an deren CO2-Emissionen könne dabei ein wirksamer Schritt sein. „Allerdings sollte dieses System aufkommensneutral, gegebenenfalls durch die Einbeziehung von Bonus-Malus-Regelungen, ausgestaltet werden. Auch die Kraftstoffe sollten stärker in Abhängigkeit ihrer CO2-Intensität besteuert werden.“

Insgesamt verbrauchten neu zugelassene Pkw 2018 nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auf 100 Kilometer durchschnittlich 5,7 Liter Benzin bzw. 5,1 Liter Diesel. Damit stiegen die durchschnittlichen CO2-Emissionen der neu zugelassenen Pkw um 1,9 Prozent auf 130,3 Gramm CO2 pro Kilometer (2017: 127,9 g CO2/km). Die SUVs und Geländewagen kamen im Durchschnitt auf 134,3 Gramm (133,2 g) bzw. 163,1 Gramm (159,2 g) emittierten. Darüber hinaus werden seit dem 1. September 2018 die NEFZ-Werte aus dem neuem Prüfverfahren WLTP zurückgerechnet, was im Durchschnitt zu erhöhten Werten führt. Die durchschnittlichen CO2-Emissionen der deutschen Neuzulassungen liegen fast zehn Gramm über dem europäischen Flottendurchschnitt von 120,4 Gramm je Kilometer. Nach der Umstellung auf den neuen Prüfzyklus WLTP im September 2018 konnten rund zwölf Prozent der Fahrzeuge (407 263 Pkw ohne Wohnmobile) keiner Effizienzkategorie zugeordnet werden. Laut Kraftfahrt-Bundesamt haben diese Fehlwerte jedoch keinen wesentlichen Einfluss auf die durchschnittlichen CO2-Emissionen.

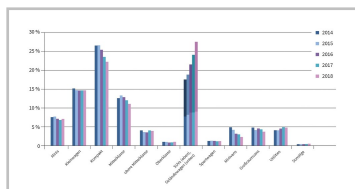
Im gesamteuropäischen Mix soll im Jahr 2020 ein durchschnittlicher Emissionswert der Neuwagenflotte von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer erreicht werden. Dies entspräche einem durchschnittlichen Verbrauch von 3,6 Liter Diesel bzw. 4,1 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Angesichts der steigenden Beliebtheit emissionsintensiver Fahrzeuge ist dieses Ziel nach Einschätzung der Dena ohne veränderte politische Rahmenbedingungen sowie entsprechender Absatzstrategien der Hersteller kaum zu erreichen. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Pkw-Neuzulassungen nach CO₂-Effizienzklassen in den Jahren 2014 bis 2018 (ohne Wohnmobile), darunter 407 263 Fahrzeuge ohne Effizienzklasse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dena (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)



Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten in den Jahren 2014 bis 2018 (ohne Wohnmobile).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dena (Quelle: KBA)