

"Schadstoffarm" verkauft sich noch nicht gut genug

Der Absatz von schadstoffarmen Fahrzeugen hat 2015 deutlich zugenommen: in der höchsten Effizienzklasse A+ um 75 Prozent, in der Effizienzklasse A um 25 Prozent. Doch der durchschnittliche Verbrauch aller Neuwagen geht insgesamt nur langsam zurück. Grund dafür sind der steigende Absatz von leistungs- und verbrauchsstarken SUVs (Sport Utility Vehicles), der Rückgang bei Kleinwagen und der weiterhin geringe Anteil der alternativen Antriebe wie Elektro, Erdgas oder Wasserstoff. Das zeigt ein Bericht der Deutschen Energie-Agentur (dena) auf Basis von Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes.

"Die Steigerung der Fahrzeugeffizienz weist in die richtige Richtung, aber für die erforderliche Trendwende bei den Emissionen brauchen wir deutlich mehr Bewegung im Markt", sagt Andreas Kuhlmann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Energie-Agentur (dena). "Die Hersteller bieten eine breite Palette an energieeffizienten Fahrzeugen an. Wenn wir das für 2020 gesetzte CO₂-Ziel für Neuwagen erreichen wollen, müssen wir das Tempo weiter erhöhen, vor allem beim Absatz von Elektro- und Erdgasfahrzeugen."

Die durchschnittlichen Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) aller neu zugelassenen Pkw lagen 2015 bei 128,8 Gramm pro Kilometer, vier Gramm beziehungsweise drei Prozent weniger als im Vorjahr. Bis 2020 muss der durchschnittliche Ausstoß EU-weit auf 95 Gramm pro Kilometer sinken. Diesen Wert erreichen derzeit nur knapp drei Prozent aller neu zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland, darunter vor allem Kleinwagen und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Setzt sich die bisherige Entwicklung fort, wird Deutschland das Emissionsziel für das Jahr 2020 verfehlen.

Insgesamt wurden 2015 über 3,2 Millionen Pkw neu zugelassen, mehr als in den vergangenen sechs Jahren. 70 Prozent der Neufahrzeuge gehören zu den im Pkw-Label grün gefärbten Effizienzklassen A+, A und B. Im Vorjahr waren es 58 Prozent. Die meisten Pkw wurden in Effizienzklasse B zugelassen (34 Prozent), gefolgt von den Klassen A (24 Prozent), C (19 Prozent) und A+ (11 Prozent). Während der Absatz in den grünen Klassen deutlich zunahm, ging er in den Klassen C, D und E jeweils um rund 25

Prozent zurück.

Das absatzstärkste Fahrzeugsegment ist weiterhin die Kompaktklasse mit einem Marktanteil von 27 Prozent. Der Anteil der Effizienzklassen A+, A und B liegt bei Kompakt-Pkw mit 80 Prozent über dem Durchschnitt. Besonders stark sind die grünen Effizienzklassen bei Wagen der oberen Mittelklasse (96 Prozent) und der Mittelklasse (90 Prozent). Den größten Absatzzuwachs verzeichneten SUV und Geländewagen, um 71 000 beziehungsweise 13 Prozent auf 600 000 Neufahrzeuge. Hier liegt der Anteil der grünen Effizienzklassen bei 63 Prozent.

Der Absatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben stieg zwar um zehn Prozent auf 56 000, aber das Segment erreicht weiterhin nur einen sehr geringen Marktanteil (1,7 Prozent). Unter den alternativen Antrieben haben Hybridfahrzeuge – einschließlich der so genannten Plug-in-Hybride, deren Akku nicht nur über den Verbrennungsmotor, sondern auch über das Stromnetz aufgeladen werden kann – mit 33 000 den größten Anteil an den Neuzulassungen. Darauf folgen reine Elektrofahrzeuge (12 500), Erdgas (5285) und Flüssiggas (4716). Während Hybrid- und Elektrofahrzeuge zulegen (plus 50 beziehungsweise 20 Prozent), verzeichneten Erdgas- und Flüssiggas-Pkws ein deutliches Absatzminus (30 beziehungsweise 40 Prozent).

"Der Autoverkehr basiert nach wie vor fast ausschließlich auf Erdöl, obwohl mittlerweile Alternativen in allen Fahrzeugsegmenten zur Verfügung stehen", betont Kuhlmann.

"Wenn wir vorankommen wollen, brauchen wir eine schlüssige Gesamtstrategie und passende Rahmenbedingungen. Langwierige und widersprüchliche Diskussionen über mögliche politische Maßnahmen verunsichern Kunden und Hersteller." Deshalb sei es gut, dass jetzt mit der Kaufprämie für Elektrofahrzeuge eine Entscheidung gefallen sei, meint Kuhlmann. Auch die Entscheidung, die Energiesteuerermäßigung für Erdgas und Biomethan zu verlängern, dürfe nicht weiter verzögert werden. Kuhlmann fordert eine groß angelegte Innovationsoffensive, den Aufbau neuer Infrastrukturen und die Entwicklung neuer Dienstleistungen. Dabei gehe es nicht nur um Klimaschutz und Energiewende, sondern auch um die Zukunft der Mobilität und der Automobilindustrie. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Tanken mit Erdgas.



Wasserstoff tanken.



Betanken eines Dieselfahrzeugs.



„Eco-Driving Kompakt“
Bundesweite Spritspartrainings
für Autofahrer

dena-"Energieeffizienz"-Label.
