



Veröffentlicht am *Ecologic Institut: Wissenschaft und Forschung für eine nachhaltige Welt* (<https://www.ecologic.eu>)

[Startseite](#) > Welchen Beitrag leisten die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw zum Klimaschutz?

---

## PUBLIKATION

Bericht  
Energie  
EU  
Klima  
Politikevaluation  
Mobilität

# Welchen Beitrag leisten die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw zum Klimaschutz?



[1]


Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für PKW sind das zentrale Instrument, um EU-weit klimaschädliche Emissionen aus dem Verkehr zu verringern. In dieser Kurzstudie für Greenpeace untersuchen die Autoren, wie wirksam das Instrument ist. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass allein mit den spezifischen Flottengrenzwerten, die in ihrer jetzigen Form nur auf inkrementelle Effizienzverbesserungen abzielen, die notwendige Transformation des Personenverkehrs in der EU nicht zu erreichen ist. Die Kurzstudie steht als Download zur Verfügung.

Für die mangelnde Wirksamkeit sind vor allem zwei Faktoren verantwortlich. Einer ist die wachsende Lücke zwischen Labortests nach Neuem Europäischem Fahrzyklus (NEFZ) und realem Straßenbetrieb: auf der Straße stoßen Fahrzeuge mehr Abgase aus als auf dem Prüfstand, und diese Diskrepanz steigt. Das führt dazu, dass die Hersteller zwar Effizienzverbesserungen bei Neufahrzeugen vermelden, diese sich aber nicht in gleichem Maße in sinkenden spezifischen Emissionen des Pkw-Bestands niederschlagen. So gingen zwar seit Einführung der Flottengrenzwerte im Jahr 2009 bis 2015 die spezifischen Emissionen von neuen Pkw in Deutschland nach NEFZ um 18 Prozent zurück. Die spezifischen Emissionen des Pkw-Bestands jedoch verringerten sich nur um lediglich 1,8 Prozent.

Zum anderen zeigt die Analyse, dass die steigende Gesamtfahrleistung die (geringen) Verbesserungen bei den spezifischen Emissionen zunichte macht. Zwar sank die Wegstrecke pro Pkw EU-weit und in Deutschland. Da aber die Zahl der registrierten Pkw von in der EU von 400 auf 485 pro 1.000 Einwohner zunahm, und in Deutschland von 454 auf 539, stieg auch die Zahl der insgesamt gefahrenen Kilometer um ca. 15 Prozent in der EU und um etwa 11 Prozent in Deutschland. Dieser Effekt zeigt, dass die spezifischen Flottengrenzwerte allenfalls einen Teil zur Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen können, aber darüber hinaus noch weitere Instrumente erforderlich sind.

In der Summe sind die gesamten Treibhausgasemissionen von Pkw zwischen 2009 und 2015 in der EU gerade mal um 2,9 Prozent gesunken, während sie in Deutschland im selben Zeitraum um 4,7 Prozent angestiegen sind.

### Attachments

-  Welchen Beitrag leisten die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw zum Klimaschutz?

### Wichtigster Link

Download: Welchen Beitrag leisten die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw zum Klimaschutz? [pdf, 1.2 MB, Deutsch]

### Thematisch verwandte Artikel

- CO<sub>2</sub>-Label für Pkw: Untersuchung der landesspezifischen Label-Einstufung für Neuwagen II
- CO<sub>2</sub>-Label für Pkw: Untersuchung der landesspezifischen Label-Einstufung für Neuwagen
- CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neufahrzeugen
- Study on Consumer Information on Fuel Economy and CO<sub>2</sub> Emissions of New Passenger Cars

---

### Zitiervorschlag

Prahl, Andreas; Katharina Umpfenbach, Kareesa Kron (2017): Welchen Beitrag leisten die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw zum Klimaschutz?, Kurzstudie im Auftrag von Greenpeace e.V. Hamburg

### Sprache

Deutsch

### Autor(en)

Andreas Prahl  
Katharina Umpfenbach

### Autor(en)

Kareesa Kron

### Finanzierung

- Greenpeace Deutschland, Deutschland

**Jahr**

2017

**Umfang**

22 S.

**Projekt**

Spezifische CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw und deren Rolle in der Dekarbonisierung des Personenverkehrs in der EU

**Projektnummer**

3517

**Inhaltsverzeichnis**

- 1 Einleitung
- 2 CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte und Zielerreichung
  - 2.1 Überblick über die EU-Verordnung
  - 2.2 Einfluss der deutschen Regierung auf die Ausgestaltung der Verordnung
  - 2.3 Testverfahren und Abweichungen realer Emissionen
  - 2.4 Zielwerte und Zielerfüllung der Hersteller im Jahr 2016
  - 2.5 Entwicklung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Pkw-Bestandes in der EU
- 3 Entwicklung der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Pkw-Verkehrs in der EU
- 4 Entwicklung der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Pkw-Verkehrs in Deutschland
- 5 Bewertung der Flottengrenzwerte als Instrument zur Dekarbonisierung des Personenverkehrs in der EU
- 6 Quellenverzeichnis

**Schlüsselwörter**

Pkw, spezifische Emissionen, Flottengrenzwerte, Dekarbonisierung, Verkehr, EU, Europa, Bewertung, Studie

---

**Quellen URL (modified on 12/19/2017 - 13:05):** <https://www.ecologic.eu/de/15228>

**Links**

[1] [https://www.ecologic.eu/sites/files/presentation/2017/fotolia\\_ckara\\_xs.jpg](https://www.ecologic.eu/sites/files/presentation/2017/fotolia_ckara_xs.jpg)