

---

# Dienstwagenumfrage unter Politikerinnen und Politikern 2019

---

## Kurz zusammengefasst: Ergebnisse der Dienstwagenumfrage 2019

Insgesamt erfasste die DUH 2019 in ihrer Dienstwagenumfrage 245 Spitzenpolitiker auf Bundes- und Landesebene mit 237 Fahrzeugen. Davon sind 143 (60 Prozent) reine Diesel-Pkw und 74 Plug-In-Hybride (31 Prozent, im Vorjahr waren es 67). 17 Politiker nutzen einen konventionellen Benziner und erstmals fahren 3 Politiker auf Landesebene ein reines Elektrofahrzeug.

Der durchschnittliche reale CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Dienstfahrzeuge auf Bundesebene liegt bei 224 g CO<sub>2</sub>/km, auf Landesebene bei 226 g CO<sub>2</sub>/km. Der ab 2020 gültige CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert der EU liegt bei 95 g/km. Kein einziger der abgefragten Dienstwagen hält mit dem realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß die EU-Vorgaben ein.

Negativspitzenreiter unter den Bundesministern ist Verkehrsminister Andreas Scheuer mit einem Dienstwagen, der einen realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 258 g/km hat. Das Bundesministerium mit dem höchsten durchschnittlichen, realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist das Verteidigungsministerium mit 243 g/km. Unter den Länderchefs landet Michael Müller, Regierender Bürgermeister Berlins, wie im Vorjahr auf dem letzten Platz mit 408 g CO<sub>2</sub>/km. Schlechtestes Bundesland ist Hessen mit einem durchschnittlichen realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Minister von 255 g/km.

Am besten unter den Bundesministern schneidet der Dienstwagen von Ernährungs- und Landwirtschaftsministerin Julia Klöckner mit einem realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 216 g CO<sub>2</sub>/km ab. Das beste Bundesministerium gemessen am durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist das Gesundheitsministerium mit 211 g/km. Bester Landeschef ist Andreas Bovenschulte aus Bremen mit einem Dienstwagen, der einen realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 200 g/km aufweist. Auch unter den Landesregierungen der Bundesländer schneidet Bremen mit einem durchschnittlichen realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Dienstfahrzeuge von 199 g/km am besten ab. Die beste Umweltministerin ist Berlins Umweltsenatorin Regine Günther mit einem Dienstwagen, der einen realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 164 g/km hat.

## Methode der Dienstwagenumfrage

Von März bis November 2019 befragte die DUH insgesamt 245 deutsche Bundes- und Landespolitiker zu ihren Dienstwagen. Bis November wurden die Antworten geprüft und bewertet, auch die Ergebnisse zu Bremen wurden nach der Bürgerschaftswahl auf den neuesten Stand gebracht. Die Bewertung der Dienstwagen der Bundesminister basiert auf unserer Nachfrage von November 2019. Die besonders geschützten Fahrzeuge der Bundeskanzlerin, der Verteidigungsministerin, des Finanz-, Innen- und Außenministers werden wie in den Vorjahren nicht gewertet.

Die Angaben zum realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß basieren auf dem Bericht des International Council on Clean Transportation (ICCT) „From Laboratory to Road“ 2017. Der Bericht enthält Daten zur durchschnittlichen

Abweichung zwischen den offiziellen CO<sub>2</sub>-Angaben der Autohersteller auf Basis des Testverfahrens Neuer Europäischer Fahrzyklus NEFZ im Rahmen der Typzulassung und den CO<sub>2</sub>-Emissionen unter realen Fahrbedingungen. Bei Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen legt die DUH den realen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei leerer Batterie zugrunde, da diese Fahrzeuge im Alltag mit dem konventionellen Verbrennungsmotor als Hauptantriebsquelle gefahren werden. Die Kriterien für die Auswertung finden Sie hier: <https://www.duh.de/dienstwagencheck/>

## Plug-In-Hybride – Spritfresser im Grünen Deckmantel?

In der Dienstwagenumfrage enttarnt sich der angeblich klimafreundliche Plug-In-Hybrid als die Antriebsart mit der höchsten Abweichung zwischen offiziellem und realem CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Hauptursache der Täuschung ist die Formel, die der Ermittlung der offiziellen CO<sub>2</sub>- und Verbrauchsangaben zugrunde liegt. Hierbei wird der Prüfzyklus einmal mit voller Batterie und einmal mit leerer durchgeführt. Die resultierenden Verbrauchswerte des Verbrennungs- und Elektromotors werden anschließend mit der offiziellen elektrischen Reichweite gewichtet und zu einer gemischten Verbrauchsangabe zusammengefasst. So wird beispielsweise der BMW 530e iPerformance mit 49 g CO<sub>2</sub>/km angegeben, im realen Verbrauch liegt er bei 215 g O<sub>2</sub>/km.

Praxistests zufolge werden diese Fahrzeuge jedoch vorwiegend im extrem ineffizienten Verbrennermodus betrieben. Die für den Käufer wichtige Einzelbewertung der beiden Antriebsformen muss beim Verkauf nicht angegeben werden. Der Käufer bleibt über den immensen CO<sub>2</sub>-Ausstoß also im Dunkeln. Die DUH fordert hier dringend eine realistische Bewertung, damit diese Fahrzeuge nicht auf dem Papier eine Absenkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen suggerieren und in der Realität aber zu weiter steigenden Emissionen führen. Der Verzicht auf Mindesteffizienz führt aktuell zu besonders absurden Plug-In Hybriden, die in Wirklichkeit sogar deutlich höhere Spritverbräuche verursachen als vergleichbare Fahrzeuge mit einem kleineren, reinen Verbrennungsmotor.

## Effizienzvorgaben E-Autos

Bei der Elektromobilität fehlt jegliche klimapolitisch wirksame Ausrichtung. Bis Ende 2030 will die Bundesregierung Monster-SUVs wie den BMW X5 mit über 3 Tonnen Gesamtgewicht und einem spritschluckenden Sechszylinder-Benzinmotor und Alibi-Hybridantrieb wie ein reines Elektroauto behandeln. Die undifferenzierte Förderpolitik der Bundesregierung der letzten Jahre manövriert die deutsche Automobilindustrie immer mehr ins Aus. Unter den 20 meistverkauften Elektrofahrzeugen weltweit ist derzeit keins aus deutscher Produktion. Aktuell plant die Bundesregierung zukünftig sogar unter dem Deckmantel des Klimaschutzes besonders spritdurstige Stadtgeländewagen in der Anschaffung und mit Dienstwagenprivileg zu fördern.

Stattdessen muss die steuerliche Begünstigung für elektrisch bzw. teilelektrisch betriebene Dienstwagen nach Ansicht der DUH stärker auf rein elektrische Fahrzeuge ausgerichtet werden. Dabei sollten die zu fördernden Fahrzeuge ehrgeizige CO<sub>2</sub>-bezogene Obergrenzen im realen Fahrbetrieb einhalten. Sowohl für die Gewährung von finanziellen Zuschüssen beim Kauf/Leasing als auch für die steuerliche Förderung von dienstlich genutzten Fahrzeugen sollte bei Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb eine Obergrenze für den nach WLTP ermittelten Stromverbrauch eingeführt werden (2020: 180 Wh/km, ab 1.1.2022: 160 Wh/km und ab 1.1.2024: 140 WH/km)

Die DUH fordert eine Einbettung der steuerlichen Änderungen zur Förderung von Elektromobilität in ein Gesamtkonzept, das Fahrzeuge mit mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen als den für 2020 festgelegten 95 g CO<sub>2</sub>/km steuerlich deutlich höher belastet als aktuell geplant.

Mehr Informationen finden Sie in unserer [Stellungnahme](#) an den Finanzausschuss zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität.