





















Plug-In Hybride

Rang nach Häufigkeit	Dienstwagen	CO ₂ -Normausstoß (NEFZ) ¹⁾ [g/km]	Realer CO ₂ -Ausstoß ²⁾ [g/km]
1	Audi A8 L 60 TFSI e quattro (2021)	54 	258 
2	Audi A6 50 TFSI e quattro S Tronic (2021)	33 	231 
3	BMW 745e (2020)	50 	242 
4	Audi A6 55 TFSI e (2020)	44 	222 
5	Audi A6 50 TFSI e (2020)	42 	233 

Verbrenner

Rang nach Häufigkeit	Dienstwagen	CO ₂ -Normausstoß (NEFZ) ¹⁾ [g/km]	Realer CO ₂ -Ausstoß ²⁾ [g/km]
1	Audi A8 50 TDI quattro (2021)	175 	259 
2	BMW 740Ld xDrive (2021)	140 	204 
3	Audi A8 L 50 TDI quattro (2021)	175 	259 
4	BMW 740Ld xDrive (2020)	143 	209 
5	Mercedes-Benz S 350d 4 MATIC (2021)	168 	254 

DUH-Recherche Januar bis Mai 2022. In den Ergebnistabellen wurden die bei Anfragestellung jeweils im Amt befindlichen Politikerinnen und Politiker berücksichtigt. Bei mehreren Dienstfahrzeugen wurde das Fahrzeug mit dem höchsten CO₂-Ausstoß gewertet. Unterschiedliche CO₂-Angaben für das gleiche Fahrzeugmodell ergeben sich z.B. durch verschiedene Erstzulassungszeitpunkte und/oder Ausstattungsvarianten. Seit 2015 passt die DUH ihre Bewertungskriterien für die Kartenvergabe schrittweise an und verschärft diese. Für den Erhalt einer „Grünen Karte“ liegt der Wert in diesem Jahr bei 95 g CO₂/km – bezogen auf alle Antriebsarten außer Diesel.

Fußnoten:

- 1) Bei Plug-In-Hybridfahrzeugen sowie reinen Verbrennern sind die NEFZ-Angaben (NEFZ) aufgeführt.
- 2) Der reale CO₂-Ausstoß basiert auf der durchschnittlichen Abweichung zwischen den offiziellen CO₂-Angaben des Herstellers und den CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb je Autohersteller. Liste der herstellerspezifischen Abweichungen: Audi 48%; BMW 46%; Mercedes-Benz 51%; VW 38% (Quelle: „From Laboratory to Road“, ICCT, 2017). Bei Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen basiert der reale CO₂-Ausstoß auf dem offiziellen Benzin- bzw. Dieserverbrauch bei leerer Batterie, da diese Fahrzeuge vorwiegend mit Verbrennungsmotor bei leerer Batterie gefahren werden. Bei Elektrofahrzeugen wird kein Faktor für den Mehrverbrauch angesetzt, da die WLTP-Werte mit den Messergebnissen von Fahrzeugtests unterschiedlicher Medien meist übereinstimmen.



Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Abgas-Skandal, wonach offensichtlich bei allen bisher untersuchten Diesel-Pkw mit einer Abschaltvorrichtung die Abgasemissionen auf der Straße stark erhöht sind, sind Diesel-Pkw nicht nur extrem klimaschädlich, sondern auch extrem gesundheitsschädlich.