





















Plug-In Hybride

Rang nach Häufigkeit	Dienstwagen	CO ₂ -Normausstoß ¹⁾ [g/km]	Realer CO ₂ -Ausstoß ²⁾ [g/km]
1	Audi A8 L 60 TFSI e quattro tiptronic (2022)	152 	211 
2	Audi A6 50 TFSI e quattro S tronic (2022)	115 	170 
3	Mercedes-Benz E 300 e (2021)	145 	182 
4	Audi A8 60 TFSI e quattro (2023)	150 	213 
5	BMW 745Le xDrive (2021)	142 	207 

Verbrenner

Rang nach Häufigkeit	Dienstwagen	CO ₂ -Normausstoß ¹⁾ [g/km]	Realer CO ₂ -Ausstoß ²⁾ [g/km]
1	Audi A8 L 50 TDI quattro (2022)	199 	199 
2	BMW 740Ld xDrive Steptronic (2022)	172 	172 
3	Audi A8 50 TDI quattro tiptronic (2022)	199 	199 
4	BMW 730Ld xDrive Steptronic (2021)	170 	170 
5	BMW 730d xDrive Steptronic (2022)	169 	169 

DUH-Recherche Januar bis Mai 2023. In den Ergebnistabellen wurden die bei Anfragstellung jeweils im Amt befindlichen 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 jährlich 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 WLTP-Angaben aufgeführt.
- 2) Der reale CO₂-Ausstoß bei Elektro-, Wasserstoff- sowie reinen Verbrennerfahrzeugen (Diesel und Benzin) basiert auf den offiziellen Angaben eines jeden Fahrzeugs, da die WLTP-Werte mit den Messergebnissen von Fahrzeugtests unterschiedlicher Medien meist übereinstimmen. Bei Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen wird unter zu Hilfenahme eines Reichweitenspezifischen Utility Faktors (Quelle: ICCT Studie 2017) der CO₂-Ausstoß im reinen Verbrennermodus ermittelt, da diese Fahrzeuge ganz überwiegend mit leerer Batterie gefahren werden.



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.