

CO₂-Ausstoß der Dienstwagen der Vorsitzenden kirchlicher Hilfsorganisationen 2018

Hilfsorganisation	Konfession	Leitung Hilfsorganisation	Dienstwagen	Kraftstoff ¹⁾	Baujahr	Motor-/Systemleistung [kW] ²⁾	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Verbrauch kombiniert pro 100 km	CO ₂ -Normausstoß [g/km] ³⁾	Realer CO ₂ -Ausstoß [g/km] ⁴⁾
Deutscher Caritasverband e.V.	rk	Präsident Prälat Dr. Peter Neher	kein Dienstwagen	-	-	-	-	-	-	
Malteser Hilfsdienst e.V.	rk	Präsident Georg Khevenhüller	kein Dienstwagen	-	-	-	-	-	-	
Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.	ev	Präsident Dr. Frank-Jürgen Weise	kein Dienstwagen	-	-	-	-	-	-	
Bischöfliches Hilfswerk MISEREOR e.V.	rk	Vorstandsvorsitzender Monsignore Pirmin Spiegel	kein Dienstwagen	-	-	-	-	-	-	
Evangelisches Werk für Diakonie und Entwicklung e.V.	ev	Präsidentin Dr. Cornelia Füllkrug-Weitzel	VW Passat GTE 1.4 TSI Plug-In Hybrid	Benzin/ Elektro	2016	160 (115 + 85)	225	1,7 l + 12,8 kWh	102 (39 + 63)	

DUH-Recherche Juni bis November 2018. In den Ergebnistabellen wurden die bei Anfragestellung jeweils im Amt befindlichen Kirchenvertreter 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 von 130 g/km für das Jahr 2015 bis zum Jahr 2020 auf 95 g CO₂/km. Für den Erhalt einer „Grünen Karte“ liegt der Wert in diesem Jahr bei unter 110 g CO₂/km (2017: unter 117 g/km) – bezogen auf alle Antriebsarten außer Diesel.

„Get Real – Für ehrliche Spritangaben!“ (LIFE15 GIC/DE/029, Close the gap) wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.



Fußnoten:

- 1) Angabe der Kraftstoffart auf Grundlage der DAT-Leitfäden. Abweichend von den amtlichen Angaben werden Fahrzeuge mit Hybridantrieb, deren Batterien nicht am Stromnetz geladen werden können, lediglich mit „Benzin“ bzw. „Diesel“ bezeichnet.
- 2) Bei Plug-In-Hybridfahrzeugen wird die Systemleistung des Hybridantriebes sowie in Klammern die Einzelleistung des Verbrennungs- und Elektromotors angegeben. In der Regel stellt die Systemleistung die maximale Leistung dar, die aus der Verbindung des Elektromotors und des Verbrennungsmotors hervorgeht.
- 3) Der CO₂-Normausstoß für die Plug-In-Hybridfahrzeuge wird errechnet aus den offiziellen CO₂-Angaben des Herstellers für den Verbrennungs-Motor plus den Herstellerangaben für den Stromverbrauch unter Berücksichtigung der spezifischen CO₂-Emissionen des deutschen Strommix 2017 von 489 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt).
- 4) 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. Dieselverbrauch bei leerer Batterie, da diese Fahrzeuge vorwiegend mit Verbrennungsmotor bei leerer Batterie gefahren werden. Bei Fahrzeugen mit Erdgasantrieb basiert der reale CO₂-Ausstoß auf den durchschnittlichen Angaben zum Erdgasverbrauch unter www.spritmonitor.de.



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.