

PRESSEMITTEILUNG

Die Dienstwagen der deutschen Kirchenoberhäupter im Klima-Check: Mehr Schein als Sein

Siebte Dienstwagen-Umfrage der Deutschen Umwelthilfe macht deutlich: Ohne verfügbare Werte zu realem Verbrauch und CO₂-Ausstoß von Pkw wird der Beitrag zum Klimaschutz weiter verfehlt – Nur zwei von 47 Kirchenoberhäuptern fahren einen Dienstwagen mit realem CO₂-Ausstoß im Einklang mit EU-Flottengrenzwert von 130 g/km: Erzbischof Stefan Heße vom Erzbistum Hamburg und Landessuperintendent Dietmar Arends von der Lippischen Landeskirche – Bestes Fahrzeug findet sich in der Leitungsebene: In der Evangelischen Kirche der Pfalz ist ein BMW i3 mit Realemissionen von 82 g CO₂/km im Einsatz – Schlusslicht unter den Kirchenoberhäuptern ist Präses Annette Kurschus von der Evangelische Kirche von Westfalen, deren BMW 740Le einen realen CO₂-Ausstoß von 238 g/km aufweist – Erschreckend: Trotz bekannter Gesundheitsgefahren durch Diesel-Pkw setzen 64 Prozent noch immer auf diese Antriebsart – Plug-In-Hybride entlarven sich als Fehlentwicklung

Berlin, 5.12.2018: Zum siebten Mal hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) einen Blick unter die Motorhauben der Dienstschlitten deutscher Kirchenvertreter geworfen. Untersucht wurden die Dienstwagen der Erzbischöfe, Bischöfe und der geistlichen Würdenträger in den Leitungsebenen in den insgesamt 47 Kirchenbistümern und Landeskirchen in Deutschland, davon 27 römisch-katholisch, 20 protestantisch. Ebenso betrachtet wurden die Dienstwagen von fünf kirchlichen Hilfsorganisationen.

Erstmals wurden auch bei dieser Umfrage neben der Antriebsart die realen CO₂-Emissionen zur Bewertung herangezogen und nicht mehr die Herstellerangaben. Unter Berücksichtigung der realen CO₂-Emissionen der Fahrzeuge zeigt sich, dass die 128 untersuchten Pkw im Schnitt nach wie vor deutlich über dem derzeit gültigen EU-Flottengrenzwert von 130 g CO₂/km liegen. In der gesamten Flotte halten nur drei Fahrzeuge diesen mit 82, 123 bzw. 130 g CO₂/km ein – ein Elektrofahrzeug und zwei Erdgasfahrzeuge. Die DUH kritisiert, dass bei der Wahl des Dienstwagens insgesamt noch keine Kehrtwende hin zu sauberen und klimafreundlichen Antriebsarten stattfindet. Dadurch, dass die Autohersteller den wahren CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeuge verschleiern und die Politik diesen Betrug deckt, findet Klimaschutz im Pkw-Bereich weiter nur auf dem Papier statt. Mittlerweile liegt die durchschnittliche Abweichung zwischen Herstellerangaben und realem Verbrauch bei 42 Prozent.

„Gerade die Kirchen tragen eine gesellschaftliche Verantwortung zur Bewahrung der Schöpfung und sollten entsprechend auch bei der Wahl ihres Dienstwagens eine Vorbildfunktion ausüben. Es ist überaus erschreckend, dass auch in der aktuellen Umfrage noch immer auf Klimakiller gesetzt wird und obendrein noch über die Hälfte der Befragten mit einem Diesel unterwegs ist. Die hochmotorisierten, schweren Diesel sind wahre Spritschlucker und ganz und gar nicht klimafreundlich. Darüber hinaus sind sie bewiesenermaßen auch gesundheitsschädlich. Die Bundesregierung schaut dabei nicht nur tatenlos zu, sondern sorgt dafür, dass der Betrug am

Kunden und am Klima unvermindert weitergehen kann. Nur durch CO₂-Messungen auf der Straße, wirksame Marktüberwachung und Sanktionen im Betrugsfall kann Abhilfe geschaffen werden“, sagt Barbara Metz, Stellvertretende DUH-Bundesgeschäftsführerin. „Politische Willensbekundungen für eine Verkehrswende sind ansonsten nur Schall und Rauch“, so Metz weiter.

Die DUH appelliert an die amtlichen Würdenträger, sich nicht länger von den offiziellen Herstellerangaben blenden zu lassen und stattdessen bei der Wahl ihres Dienstwagens auf saubere, spritsparende, emissionsarme und nicht gesundheitsschädliche Antriebsarten zu setzen. Zur Entscheidungshilfe können sie auf verfügbare Untersuchungen zu Realemissionen unterschiedlicher Antriebe zurückgreifen. Die DUH-Umfrage zeigt, dass etwa Erdgasfahrzeuge eine bereits heute verfügbare klimafreundliche Alternative darstellen.

Als alarmierend betrachtet die DUH die auf noch mehr Leistung und kürzere Beschleunigungszeiten ausgelegten Plug-In-Hybridantriebe in den hochmotorisierten Luxuslimousinen, die sich als Mogelpackung herausstellen. Anstatt diese Technologie zur Minimierung des Spritverbrauchs auszulegen und möglichst lange rein elektrisch gefahrene Strecken zu ermöglichen, weichen die Normverbrauchsangaben bei dieser Antriebstechnik besonders stark von der Realität ab. Die CO₂- und Verbrauchsangaben der Hersteller täuschen durch eine von der Realität weit entfernten Berechnungsstrategie extrem niedrige Verbrauchszahlen vor. Nur ein sehr kleiner Teil der Strecken wird elektrisch gefahren. Es zeigt sich, dass diese Fahrzeuge fast ausnahmslos mit Verbrennungsmotor gefahren werden, wobei die in Oberklasse-Limousinen verbauten Plug-In-Hybride mehr CO₂ emittieren als konventionelle Verbrenner.

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, bedarf es realistischer CO₂-Angaben. Die Emissionen im Verkehrssektor werden nur signifikant sinken können, wenn die Berechnungen auf realitätsnäheren CO₂-Angaben beruhen und dadurch auch emissionsärmere Antrieben mehr nachgefragt werden.

Dazu Dorothee Saar, Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung bei der DUH: *„Gerade haben die Verhandlungen der Weltklimakonferenz in Kattowitz begonnen. Es ist nicht zu leugnen, dass im Segment Pkw mehr geschehen muss als bisher, daher sind verlässliche Daten und ein klarer Kurs hin zu emissionsarmen Technologien und Verkehrsmodellen unverzichtbar. Auch die aktuell tagende Verkehrskommission muss sich zu wirksamen Maßnahmen bekennen, die in ein Klimaschutzgesetz einfließen müssen, um die Vorgaben für 2030 einhalten zu können.“*

Die DUH fordert ehrliche Spritverbrauchsangaben und unabhängige Kontrollen auf der Straße. Nur so werden die Emissionen im Verkehrssektor wirksam reguliert und gesenkt werden können.

Die Ergebnisse im Einzelnen:

Die vier besten Plätze in der Kategorie „Kirchenoberhäupter“ werden von Fahrzeugen mit Erdgasantrieb belegt. Der VW Golf Variant mit Erdgasbetrieb von Erzbischof Stefan Heße (Erzbistum Hamburg) führt mit einem realen CO₂-Ausstoß von 123 g CO₂/km das Ranking an. An zweiter Stelle folgt Landessuperintendent Dietmar Arends (Lippische Landeskirche) mit einem Audi A3 Sportback g-tron mit reinem realen CO₂-Ausstoß von 130 g /km. Darauf folgen der Bischof Gregor Maria Hanke (Bistum Eichstätt) mit einem Audi A4 Avant 2.0 mit einem realen CO₂-Ausstoß von 140 g/km und die Präsidentin der Bremischen Evangelischen Kirche, Edda Bosse, mit einem VW Caddy mit einem realen CO₂-Ausstoß von 149 g/km.

Schlusslicht in der diesjährigen Bewertung der Kirchenoberhäupter ist innerhalb der Benzinfahrzeuge der Dienstwagen von Präses Annette Kurschus (Evangelische Kirche von Westfalen), deren BMW 740Le xDrive iPerformance einen realen CO₂-Ausstoß von 238 g/km aufweist. Der klimaschädlichste Diesel ist ein Audi Q7 3.0 Diesel Plug-In-Hybrid mit einer Leistung von 275 kW und einem realen CO₂-Ausstoß von 225 g/km. Dieser steht dem Landesbischof der Evangelisch-Lutherischen Landeskirche Hannover Ralf Meister zur Verfügung.

Bestes Einzelfahrzeug im Gesamtranking ist ein Dienstwagen der Leitungsebene: Die Evangelische Kirche der Pfalz zählt einen BMW i3 94 Ah (REX) mit Elektroantrieb und Range Extender mit realem Ausstoß von 82 g /km zu ihrem Fuhrpark. Mit dem klimaschädlichsten Fahrzeug ist Präses Annette Kurschus mit realem Ausstoß von 238 g CO₂/km unterwegs.

Im Ranking in der Kategorie „Leitungsebene deutscher Kirchen“ ist dieses Jahr das Bistum Eichstätt mit einem durchschnittlichen realen CO₂-Ausstoß von 140g/km Spitzenreiter, gefolgt von der Lippischen Landeskirche mit durchschnittlich 145 g CO₂/km sowie der Bremischen Evangelischen Kirche mit 149 g CO₂/km im Durchschnitt. Damit hält niemand die EU-CO₂-Vorgaben von 130 g/km ein. Diese „besseren“ Werte werden vor allem durch die vergleichsweise CO₂-ärmeren Erdgasfahrzeuge erreicht. Die klimaschädlichsten Fahrzeuge werden vom Erzbistum Paderborn mit (durchschnittlich 198 g CO₂/km) und dem Schlusslicht Bistum Görlitz (durchschnittlich 210 g CO₂/km) gefahren.

Das Bistum Regensburg sowie das Bistum Augsburg verweigern in diesem Jahr die Angaben und glänzen durch Intransparenz. Regensburg hat bereits die Jahre zuvor die Antwort verweigert und Augsburg schnitt 2016 mit am schlechtesten ab.

Hintergrund:

Wie bereits bei der Umfrage unter Politikerdienstwagen 2018 wurden nun auch beim Dienstwagencheck der Kirchenvertreter Fahrzeuge nach dem realen Verbrauch bewertet und nicht nach den offiziellen Herstellerangaben.

Die Lücke zwischen offiziellem und realem CO₂-Ausstoß von Neuwagen wächst immer weiter. Der durchschnittliche Mehrverbrauch von neuen Pkw hat sich von neun Prozent im Jahr 2001 auf mittlerweile 42 Prozent erhöht. Da die Aussagekraft der offiziellen Angaben inzwischen massiv geschwächt ist, zieht die DUH nun neben der Antriebsart die realen CO₂-Emissionen zur Bewertung heran.

Erdgasfahrzeuge verfügen zwar wie andere Hybride auch über einen Benzin-Tank. Die Reichweite, die nur mit Erdgasanteil gefahren werden kann, übersteigt die von anderen Hybrid-Fahrzeugen allerdings mit durchschnittlich 450 km bei den untersuchten Fahrzeugen deutlich. Deshalb wurde nur dieser Anteil bei der Bewertung der Realemissionen herangezogen.

Erst seit Einführung der neuen Abgasnorm Euro 6d-TEMP im September 2017 bringen Autohersteller Dieselmotoren auf den Markt, die im Rahmen der Typzulassung neben den Labortests auch Abgastests auf Straße durchlaufen haben. Nach Ansicht der DUH sind jedoch auch hier unabhängige Kontrollen erforderlich, um die Emissionen im Straßenbetrieb zu überprüfen. Problematisch ist außerdem, dass die Verbrauchswerte weiterhin ausschließlich im Labor ermittelt werden.

Hauptursache für die Bewertung der Plug-In-Hybride als Mogelpackung ist die Formel, die der Ermittlung der offiziellen CO₂- und Verbrauchsangaben zugrunde liegt. Hierbei wird der Prüfzyklus

einmal mit voller und einmal mit leerer Batterie durchgeführt. Die resultierenden Verbrauchswerte des Verbrennungs- und Elektromotors werden anschließend mit der offiziellen elektrischen Reichweite gewichtet und zu einer gemischten Verbrauchsangabe zusammengefasst. indem eine realitätsferne elektrische Reichweite ermittelt und von zu häufigem Ladeverhalten ausgegangen wird, kommen extrem niedrige Verbrauchszahlen zustande.

Bei dem realen Verbrauch von Plug-In-Hybriden spielt das individuelle Ladeverhalten sowie die Reichweite der Batterie eine entscheidende Rolle. Da diese bei den hier untersuchten Fahrzeugen überwiegend unterhalb von 50 km liegt, geht die Bewertung davon aus, dass der überwiegende Anteil der Strecken mit Verbrennungsmotor zurückgelegt wird. Nur wenn der Großteil der Strecken über die aufgeladene Batterie zurückgelegt wird, ist der Plug-In-Hybrid wirklich eine umweltfreundlichere Alternative zum Verbrenner. Im Ranking wurde bei Plug-In-Hybriden der reale CO₂-Ausstoß des Verbrennungsmotors bei leerer Batterie betrachtet und für die Bewertung zugrunde gelegt.

Die DUH setzt sich seit vielen Jahren für ehrliche Spritangaben ein. Die derzeitige Kampagne „Get Real: Für ehrliche Spritangaben“ (LIFE15 GIC/DE/029 Close the gap) wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.

Kontakt:

Barbara Metz, Stellvertretende Bundesgeschäftsführerin
0170 7686923, metz@duh.de

Dorothee Saar, Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung
030 2400 86772, saar@duh.de

DUH-Pressestelle:

Andrea Kuper, Ann-Kathrin Marggraf
030 2400867-20, presse@duh.de

www.duh.de, www.twitter.com/umwelthilfe, www.facebook.com/umwelthilfe

Links:

- [CO₂-Ausstoß der Dienstwagen der deutschen Kirchenoberhäupter 2018](#)
- [CO₂-Ausstoß der Dienstwagen der Leitungsebene deutscher Kirchen 2018](#)
- [Entwicklung des offiziellen CO₂-Ausstoßes der Dienstwagen deutscher Kirchenoberhäupter von 2011 bis 2018](#)
- [CO₂-Ausstoß der Dienstwagen der Vorsitzenden kirchlicher Hilfsorganisationen 2018](#)

Zu den Ergebnistabellen: <http://l.duh.de/p181205>

Kampagnenwebseite: <http://www.get-real.org>

Informationen zum Thema Spritverbrauch sowie das Hintergrundpapier „Get Real“:
<https://www.duh.de/projekte/die-spritluege/>



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