

Bundesland	Umweltminister/in	Dienstwagen	Antrieb <sup>1)</sup>	Baujahr	Motor-/Systemleistung <sup>2)</sup> [kW]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Normverbrauch kombiniert <sup>3)</sup> je 100 km [l] / [kWh]	CO <sub>2</sub> -Normausstoß <sup>3)</sup> [g/km]	CO <sub>2</sub> -Normausstoß <sup>3)</sup> inkl. Strommix [g/km]	Realer CO <sub>2</sub> -Ausstoß <sup>4)</sup> [g/km]
Bremen	 Kathrin Moosdorf  	DIENSTRAD	-	-	-	-	-	-	0	0 
Hamburg	 Jens Kerstan 	BMW i4 eDrive40	Elektro	2022	250	190	16,4 kWh	0	71 <sup>5)</sup>	
Rheinland-Pfalz	 Katrin Eder 	Mercedes-Benz EQE 350	Elektro	2023	215	210	17,4 kWh	0	76 <sup>6)</sup>	
Sachsen	 Wolfram Günther 	Mercedes-Benz EQS 450+	Elektro	2023	265	210	17,4 kWh	0	76 <sup>7)</sup>	
Brandenburg	 Axel Vogel 	Mercedes-Benz EQE 300	Elektro	2023	180	210	18,0 kWh	0	78 <sup>8)</sup>	
Nordrhein-Westfalen	 Oliver Krischer 	BMW i7 xDrive60	Elektro	2023	400	240	19,2 kWh	0	83 <sup>9)</sup>	
Baden-Württemberg	 Thekla Walker 	Mercedes-Benz EQS 580 4MATIC	Elektro	2023	385	210	19,3 kWh	0	84 <sup>10)</sup>	

© Fotos (von oben nach unten): Senatspressestelle; F. Besser; MKUEM/Heike Rost; SMEKUL/Tom Schulze; Stefan Gloede; MUNV; Umweltministerium Baden-Württemberg/Regenscheit

 **Grüne Karte:** ≤ 95 g CO<sub>2</sub>/km  
 **Gelbe Karte:** 96–113 g CO<sub>2</sub>/km  
 **Rote Karte:** ≥ 114 g CO<sub>2</sub>/km



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.

Bundesland	Umweltminister/in		Dienstwagen	Antrieb <sup>1)</sup>	Baujahr	Motor-/Systemleistung <sup>2)</sup> [kW]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Normverbrauch kombiniert <sup>3)</sup> je 100 km [l] / [kWh]	CO <sub>2</sub> -Normausstoß <sup>3)</sup> [g/km]	CO <sub>2</sub> -Normausstoß <sup>3)</sup> inkl. Strommix [g/km]	Realer CO <sub>2</sub> -Ausstoß <sup>4)</sup> [g/km]
Saarland		Petra Berg	 BMW i7 xDrive60	Elektro	2023	400	240	19,4 kWh	0	84 <sup>11)</sup>	
Bayern		Thorsten Glauber	 Audi e-tron GT	Elektro	2022	350	245	21,6 kWh	0	94 <sup>12)</sup>	
Niedersachsen		Christian Meyer	 Audi Q8, Sportback advanced 55 e-tron quattro	Elektro	2023	300	200	21,8 kWh	0	95 <sup>13)</sup>	
Hessen		Ingmar Jung	 BMW i7 xDrive60	Elektro	2023	400	240	22,4 kWh	0	97 <sup>14)</sup>	
Thüringen		Bernhard Stengele	 Audi Q8 Sportback 55 e-tron	Elektro	2023	300	200	22,4 kWh	0	97 <sup>15)</sup>	
Bund		Steffi Lemke	 Audi e-tron Sportback 55	Elektro	2023	300	200	24,3 kWh	0	105 <sup>16)</sup>	
Berlin		Dr. Manja Schreiner	 Audi e-tron Sportback 55	Elektro	2022	300	200	24,5 kWh	0	106 <sup>17)</sup>	

© Fotos (von oben nach unten): MUKMAV/Sebastian Bauer; Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz; MU; Paul Schneider/Hessische Staatskanzlei; TSK/Jacob Schröter; Bundesregierung/Steffen Kugler; Hans-Christian Plambeck

 **Grüne Karte:** ≤ 95 g CO<sub>2</sub>/km  
 **Gelbe Karte:** 96–113 g CO<sub>2</sub>/km  
 **Rote Karte:** ≥ 114 g CO<sub>2</sub>/km



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.



Bundesland	Umweltminister/in	Dienstwagen	Antrieb <sup>1)</sup>	Baujahr	Motor-/Systemleistung <sup>2)</sup> [kW]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Normverbrauch kombiniert <sup>3)</sup> je 100 km [l] / [kWh]	CO <sub>2</sub> -Normausstoß <sup>3)</sup> [g/km]	CO <sub>2</sub> -Normausstoß <sup>3)</sup> inkl. Strommix [g/km]	Realer CO <sub>2</sub> -Ausstoß <sup>4)</sup> [g/km]
Schleswig-Holstein	 Tobias Goldschmidt	 Audi A6 50 TSFI e	Benzin/ Elektro	2022	220 (195 + 105)	250	1,2 l + 18,6 kWh	29	110 <sup>18)</sup>	
Mecklenburg-Vorpommern	 Dr. Till Backhaus	 Audi A8	Diesel 	2023	210	250	7,5 l/100km	195	195	
Sachsen-Anhalt	 Prof. Dr. Armin Willingmann	 Audi A8	Benzin/ Elektro	2022	340 (250 + 100)	250	1,9 l + 22,5 kWh	43	141 <sup>19)</sup>	

DUH-Recherche Januar bis Mai 2024. In den Ergebnistabellen wurden die bei Anfragestellung jeweils im Amt befindlichen Politiker berücksichtigt. Bei mehreren Dienstfahrzeugen wurde das Fahrzeug mit dem höchsten CO<sub>2</sub>-Ausstoß gewertet. Unterschiedliche CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>/km – bezogen auf alle Antriebsarten außer Diesel.

© Fotos (von oben nach unten): Frank Peter; Susie Knoll; MWU/Harald Krieg

#### Fußnoten:

- 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.
- 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.
- Bei Elektrofahrzeugen, Plug-In-Hybridfahrzeugen, reinen Wasserstofffahrzeugen sowie reinen Verbrennern basieren die Angaben für den Normverbrauch kombiniert, den CO<sub>2</sub>-Normausstoß sowie den CO<sub>2</sub>-Normausstoß inkl. Strommix auf den WLTP-Daten für das jeweilige Fahrzeug. Bei Wasserstoff-Hybridfahrzeugen sind die NEFZ-Angaben (N) aufgeführt.
- Der reale CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß im reinen Verbrennermodus ermittelt, da diese Fahrzeuge ganz überwiegend mit leerer Batterie gefahren werden.
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des BMW i4 eDrive40: Stromverbrauch von 16,4 kWh/100km (71 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Mercedes Benz EQE 350: Stromverbrauch von 17,4 kWh/100km (76 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Mercedes-Benz EQS 450+: Stromverbrauch von 17,4 kWh/100km (76 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Mercedes-Benz EQE 300: Stromverbrauch von 18,0 kWh/100km (78 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des BMW i7 xDrive60: Stromverbrauch von 19,2 kWh/100km (83 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Mercedes-Benz EQS 580 4MATIC: Stromverbrauch von 19,3 kWh/100km (84 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des BMW i7 xDrive60: Stromverbrauch von 19,4 kWh/100km (84 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Audi e-tron GT: Stromverbrauch von 21,6 kWh/100km (94 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Audi Q8, Sportback advanced 55 e-tron quattro: Stromverbrauch von 21,8 kWh/100km (95 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des BMW i7 xDrive60: Stromverbrauch von 22,4 kWh/100km (97 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Audi Q8 Sportback 55 e-tron: Stromverbrauch von 22,4 kWh/100km (97 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Audi e-tron Sportback 55: Stromverbrauch von 24,3 kWh/100km (105 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Audi e-tron Sportback 55: Stromverbrauch von 24,5 kWh/100km (106 g CO<sub>2</sub>/km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024).
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Audi A6 50 TSFI e: Anwendung für Kraftstoffkomponente (CO<sub>2</sub> Emissionen Gewichtet, Kombiniert: 29 g/km) unter Verwendung eines Baujahrbabhängigen Faktors (Quelle: ICCT Studie 2022) plus einer Stromkomponente (Verbrauch Elektrischer Energie: 18,6 kWh/100km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024)
- Hintergrund CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Audi A8: Anwendung für Kraftstoffkomponente (CO<sub>2</sub> Emissionen Gewichtet, Kombiniert: 43 g/km) unter Verwendung eines Baujahrbabhängigen Faktors (Quelle: ICCT Studie 2022) plus einer Stromkomponente (Verbrauch Elektrischer Energie: 22,5 kWh/100km) unter Berücksichtigung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Strommix 2022 von 434 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 10.06.2024)

 <b>Grüne Karte:</b> ≤ 95 g CO <sub>2</sub> /km	 <b>Gelbe Karte:</b> 96–113 g CO <sub>2</sub> /km	 <b>Rote Karte:</b> ≥ 114 g CO <sub>2</sub> /km
---	---	---



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.