

Pressemitteilung

25.02.2010, 11:31 Uhr

Politiker-Dienstwagen: Zwischen erwachendem Klimabewusstsein und „Rent-a-Rüttgers“

Vierte Dienstwagen-Erhebung der Deutschen Umwelthilfe zeigt beim Spritverbrauch einiger Spitzenpolitiker langsame Fortschritte – Rüttgers legt Klimadaten seines 450-PS-Audi erst nach Gerichtsentscheid offen – Hessen vorn: Ministerpräsident Koch mit 348 Gramm CO₂ pro Kilometer an der Spitze des Klimakiller-Rankings – DUH fordert Kabinettsbeschlüsse zur Begrenzung der CO₂-Emission der Regierungslimousinen nach Vorbild des Bundestags – Rabattregelungen bei Kauf und Leasing von Regierungsdienstwagen müssen offengelegt werden – Spitzenpolitiker dürfen nicht länger als „Werbeträger“ für Autohersteller auftreten

Berlin, 25. Februar 2010: Deutsche Spitzenpolitiker sind nach wie vor weit davon entfernt, mit ihren Dienstlimousinen Millionen einfachen Dienstwagen-Nutzern als Vorbilder beim Klimaschutz zu dienen. Immer noch ist das Problem der Übermotorisierung und der damit einhergehenden hohen CO₂-Emissionen nicht überwunden. Völlig unbeeindruckt von der Klimadebatte zeigen sich die Ministerpräsidenten Jürgen Rüttgers (NRW) und Roland Koch (Hessen). Auf der anderen Seite entscheidet sich aber auch eine zunehmende Zahl von Ministern bewusst für „zeitgemäße“ Fahrzeuge, die den Klimaschutz-Zielvorgaben der EU entsprechen oder doch näher kommen als in früheren Jahren. Das sind die zentralen Ergebnisse der jüngst von der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) zum vierten Mal erhobenen Untersuchung der Klimaverträglichkeit von Politiker-Dienstwagen.

„Das Schaufahren im Auftrag der Automobilindustrie gegen den Klimaschutz hält leider bei den meisten Spitzenpolitikern an. Erfreulicherweise erkennen aber inzwischen auch einige ihre Vorbildrolle und rüsten bei der Motorisierung der Dienst-Limousinen deutlich ab“, sagte DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch. Auf Bundesebene lassen sich die beiden FDP-Minister Rainer Brüderle und Philipp Rösler mit den klimaschädlichsten Dienstwagen chauffieren. Wirtschaftsminister Brüderle will jedoch in Kürze auf einen Mercedes E220 CDI umsteigen, der mit 144g CO₂/km die Forderung der DUH nach Dienstfahrzeugen mit nicht mehr als 140g CO₂/km fast erfüllt. (Nicht berücksichtigt werden bei der Erhebung gepanzerte und deshalb außergewöhnlich schwere Fahrzeuge, wie die der Bundeskanzlerin und einiger Fachminister).

Unter den Ministerpräsidenten der Bundesländer fiel insbesondere die Hartleibigkeit auf, mit der sie mehrheitlich die Bitten der DUH um Auskunft über die CO₂-Emissionen ihrer Dienstlimousinen blockierten. Neun von 16 Regierungschefs blieben die Antworten schuldig und müssen nun damit rechnen, dass die DUH sie, wie im vergangenen Jahr schon den nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Jürgen Rüttgers (CDU), gerichtlich zwingt, ihren gesetzlichen Auskunftspflichten nachzukommen. Rüttgers hatte jahrelang mit teils bizarren Argumenten – die Sicherheit „bedeutsamer Schutzgüter“ (gemeint war er selbst) erlaube es nicht, die Informationen herauszugeben – die Auskunft verweigert. Schließlich zwang ihn im vergangenen Herbst das Verwaltungsgericht Düsseldorf, die Klimadaten seines Dienstwagens

offenzulegen. Die Richter forderten Rüttgers mit ihrem Beschluss auf, DUH-Geschäftsführer Resch den Modellnamen, die Höchstgeschwindigkeit und CO₂-Emissionen seiner Dienstlimousine zu nennen.

Im Nachhinein wurde klar, warum der Ministerpräsident in Düsseldorf sich lange geziert hatte: Nach dem hessischen Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU), der unter den Auskunftsgebenden Regierungschefs den Spitzenplatz einnimmt (348g CO₂/km, VW Phaeton), liegt Rüttgers mit seinem Dickschiff, einem Audi A8 W12 quattro Langversion mit 324g CO₂/km, auf Platz zwei der Klimakiller-Limousinen. Der Audi mit 450 PS wird bei Tempo 250 km/h elektronisch abgeregelt und verbraucht im Stadtverkehr 20,1 Liter Benzin. *„Die Motorleistung dieser Straßenpanzer reicht aus, um die schwersten in Deutschland zugelassenen Lkw mit 40 Tonnen Gesamtgewicht jede Autobahnsteigung hinaufzubewegen“*, sagte Resch.

Der DUH-Geschäftsführer wies darauf hin, dass die Haushalte von Bund und Ländern durchweg nur moderate Maximalpreise für die Anschaffung von Dienstlimousinen ausweisen. Diese Vorschriften werden aber in der Realität durch opulente Rabatte der Autohersteller ausgehebelt. Die DUH fordert daher ihre Begrenzung und Offenlegung. *„Es ist ein Skandal, dass die Autohersteller bei Kaufpreisen oder Leasingraten für Dienstfahrzeuge von Spitzenpolitikern Rabatte von bis zu 70 Prozent gewähren. Nach Auffassung der DUH sind derartige Vergünstigungen nichts anderes als ein verdecktes Sponsoring.“* Die Autohersteller spekulieren auf den Werbeeffect, wenn jeden Abend im Fernsehen führende Politiker in der Tagesschau aus den entsprechenden Premium-Limousinen steigen. Resch forderte eine Überprüfung dieser nach Ansicht der DUH rechtswidrigen Praxis: *„Ministerpräsidenten als Werbeträger für Klimakiller-Dienstwagen passen nicht mehr in die heutige Zeit. Auch an diesem Punkt ist eine ‚Rent-a-Rüttgers‘-Debatte lange überfällig“*.

Positive Beispiele für den Klimaschutz sucht man unter den Ministerpräsidenten vergeblich. Dass es allerdings auch anders als in Hessen und Nordrhein-Westfalen geht, bewiesen die Regierungschefs Christine Lieberknecht (Thüringen, 180g CO₂/km, BMW 730Ld), Wolfgang Böhmer (Sachsen-Anhalt, dito), Ole von Beust (Hamburg, 188g CO₂/km, Mercedes Benz E 350 Blue Tech) und Peter Müller (Saarland, 191g CO₂/km, Mercedes Benz S400 Blue Hybrid).

Drei positive Beispiele finden sich auch unter den Umweltministern und Senatorinnen der Länder. Sie erfüllen inzwischen die DUH-Forderung nach spritsparenden Dienstwagen mit maximal 140g CO₂/km und unterschreiten diese Werte sogar deutlich: Katrin Lompscher (Berlin, 92g CO₂/km, Toyota Prius Hybrid), Anja Hajduk (Hamburg, dito), Simone Peter (Saarland, 118g CO₂/km, VW Passat Blue Motion). Umweltsenator Reinhard Loske (Bremen, 144g CO₂/km, Mercedes Benz E 250 CDI Blue Efficiency) verfehlt diesen Wert nur knapp. Doch gibt es auch unter den Länderumweltministern solche, die die Zeichen der Zeit nicht erkannt haben.

DUH-Projektleiterin Barbara Göppel monierte, dass *„trotz einiger Fortschritte im Detail deutsche Spitzenpolitiker insgesamt immer noch mit übermotorisierten Klimakiller-Pkw herumfahren“*. So hätten sich die Durchschnittsverbräuche der Dienstlimousinen des Bundeskabinetts von 2008 auf 2009 nur um 3,4 Prozent vermindert und von 2009 auf 2010 um 9,3 Prozent. Der aktuelle Wert sei immer noch viel zu hoch und liege weit über den Zielwerten der entsprechenden, 2008 verabschiedeten EU-Richtlinie. Es sehe so aus, als würden die Hersteller inzwischen mehrgleisig fahren und Politiker auch gezielt mit Öko-Angeboten anlocken. Das sei zwar erfreulich: *„Aber ich wünsche mir, dass Politiker spritsparende Dienstwagen von sich aus verlangen und so eine aktive Rolle spielen bei der Modellabrüstung im Dienstwagensektor“*.

Resch betonte, dass es bei der heute zum vierten Mal vorgestellten Erhebung der DUH nicht

um die absoluten Werte der CO₂-Emissionen einer überschaubaren Zahl von Politiker-Dienstwagen gehe, sondern um deren Vorbildfunktion. Mehr als die Hälfte der in Deutschland neu zugelassenen Pkw seien derzeit Dienst- oder Firmenwagen. Viele private Autokäufer, vor allem aber die Dienstwagenkunden orientieren sich an den übermotorisierten Politiker-Limousinen.

Resch forderte Bundeskabinett und Landesregierungen deshalb auf, gerade nach dem Scheitern der Weltklimakonferenz von Kopenhagen ein Zeichen zu setzen und zu beschließen, dass zukünftig kein Dienstwagen eines Spitzenpolitikers noch mehr als 140g CO₂/km emittieren darf. Dabei müsse kein Politiker auf einen VW Lupo umsteigen. Zwischenzeitlich bieten praktisch alle deutschen Autohersteller „ministertaugliche“ Limousinen mit CO₂-optimierten Antrieben unter 140g CO₂/km an. Einen entsprechenden Beschluss hatte der Deutsche Bundestag schon im April 2009 für seine Fahrbereitschaft gefasst.