

Öko predigen und Benzin schlucken

Der Spritverbrauch der eigenen Dienstwagen ist inzwischen auch einem Bundestagsausschuss zu viel

NEBIL KZ Mo
18.3.13

VON WERNER KOLHOFF

BERLIN. Alljährlich beschert die Deutsche Umwelthilfe der Führungselite des Landes schlechte Schlagzeilen. Dann veröffentlicht die Organisation nämlich den Spritverbrauch der von Ministern, Ministerpräsidenten, Industriebossen oder auch Bischöfen verwendeten Dienstkarossen. Und es zeigt sich, dass Reden und Handeln nicht übereinstimmen.

Im Öko-Vorzeigeland Deutschland werden die von der EU verlangten Grenzwerte, derzeit 120 Gramm CO₂-Ausstoß je Kilometer, von den Chefs nur selten eingehalten. Und zwar parteiübergreifend. Im Bundestag gibt es jetzt erstmals organisierten Widerstand gegen die Protzerei.

In einem unserer Zeitung vorliegenden Brief an Parlamentspräsident Norbert Lammert (CDU) fordert der „Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung“ die Einhaltung einer verbindlichen Zielvorgabe von 120 Gramm CO₂ pro Kilometer für die Dienstwagenflotte der Abgeordneten. Der Vorsitzende des Gremiums, der CDU-Abgeordnete Andreas Jung, schrieb, dass dies auch eine Frage der Glaubwürdigkeit sei. Schließlich habe der Bundestag selbst immer wieder die Vorreiterrol-

le Deutschlands beim Klimaschutz bekräftigt und erst Ende 2012 eine Resolution anlässlich der Klimakonferenz in Doha beschlossen, in der es hieß: „Unsere Mobilität darf nicht auf Kosten künftiger Generationen stattfinden.“

Eigentlich war das Parlament bei den eigenen Autos auch schon mal so weit gewesen. 2009 beschloss der Ältestenrat unter dem Eindruck einer Studie der Umwelthilfe, dass die Flotte ab 2012 nur noch 120 Gramm CO₂ ausstoßen dürfe. Einstimmig. Damals lag man bei 159 bis 169 Gramm. Doch Ende Oktober 2012 wurde diese Vorgabe in eine „Soll-

Vorschrift“ umgewandelt. Diese Abweichung sei ein „verheerendes Signal“, schrieb Jung. Es gebe genug Modelle auch deutscher Hersteller, die die Grenzwerte ohne Komfortverlust einhalten könnten. Zudem müssten nach und nach auch Elektro-Autos und Plug-In-Hybride beschafft werden.

Denn der Bundestag habe seinerzeit auch verlangt, dass die öffentliche Hand bei Ausschreibungen solche Fahrzeuge verstärkt berücksichtigen solle. „Es ist kein Argument ersichtlich, warum das für den Deutschen Bundestag selbst nicht gelten sollte“, so Jung.

Das Parlament verfügt über 36 Autos, die geleast sind, also schnell ausgetauscht werden könnten. Weitere rund 100 Wagen mit Chauffeur werden in den Sitzungswochen von Dienstleistern gemietet und dienen als so genannte Pool-Fahrzeuge. Sie sind also nicht einzelnen Abgeordneten zugeteilt, können von diesen aber jederzeit geordert werden. Auch hier könnten über die Ausschreibungsbedingungen schnell Anpassungen vorgenommen werden. Dass die Bundestagsautos fast nur im Berliner Stadtgebiet umher fahren, ist seit langem ein Hauptargument der Umwelthilfe für die Anschaffung kleinerer Modelle.

Lange Zeit hatte die Bundestagsverwaltung jedoch mit dem Argument der Sicherheit und des Komforts dagegen gehalten. Derzeit sind vor allem gehobene Fahrzeuge von BMW, Audi und Mercedes im Einsatz. Der Brief von Jung, lobte die Umwelthilfe gestern auf Anfrage, komme zur rechten Zeit, denn derzeit werde in Brüssel über die nächste Verschärfung der CO₂-Richtlinie ab 2020 verhandelt. Die nächste von manchen mit Bangen erwartete Verbrauchsstatistik der Öko-Organisation kommt auch bald – in zwei Wochen.



In der Kritik: Der CO₂-Ausstoß bei Dienstfahrzeugen. Archivfoto: Karl-Josef Hildenbrand/dpa