

Dienstwagen der Umweltministerinnen und -minister von Bund & Ländern 2026

Bundesland	Umweltminister*in		Dienstwagen	Antrieb ¹⁾	Motor-/Systemleistung ²⁾ [kW]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Realer CO ₂ -Ausstoß ³⁾ [g/km]
Bremen		Senatorin Dr. Henrike Müller	 Dienstrad				
Niedersachsen		Minister Christian Meyer	 Audi A6 Sportback e-tron performance	Elektro	270	210	
Berlin		Senatorin Ute Bonde	 Audi A6 SB e-tron quattro	Elektro	315	210	
Rheinland-Pfalz		Ministerin Christine Schneider	 Audi A6 Avant e-tron performance	Elektro	270	210	
Schleswig-Holstein		Minister Tobias Goldschmidt	 Audi A6 Avant e-tron quattro	Elektro	315	210	
Thüringen		Minister Tilo Kummer	 Audi A6 SB e-tron quattro	Elektro	315	210	
Baden-Württemberg		Ministerin Thekla Walker	 Mercedes-Benz EQS 580 4MATIC Limousine	Elektro	430	210	

© Fotos (von oben nach unten): Senatspressestelle; MU; Marc Vorwerk; M. Lahousse; Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein; TMUENF; Walker

 **Grüne Karte:**
≤ 93,6 g CO₂/km

 **Gelbe Karte:**
> 93,6 – 112,3 g CO₂/km

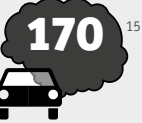
 **Rote Karte:**
> 112,3 g CO₂/km

 **Daumen hoch:**
Politiker*in verzichtet auf einen persönlichen Dienstwagen.



Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Abgas-Skandal, wonach offensichtlich bei allen bisher untersuchten Diesel-Pkw mit einer Abschalteinrichtung die Abgasemissionen auf der Straße stark erhöht sind, sind Diesel-Pkw nicht nur extrem klimaschädlich, sondern auch extrem gesundheitsschädlich.

Dienstwagen der Umweltministerinnen und -minister von Bund & Ländern 2026

Bundesland	Umweltminister*in		Dienstwagen	Antrieb ¹⁾	Motor-/Systemleistung ²⁾ [kW]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Realer CO ₂ -Ausstoß ³⁾ [g/km]
Nordrhein-Westfalen		Minister Oliver Krischer	 BMW i7 xDrive60	Elektro	400	240	 ¹⁰
Bund		Bundesminister Carsten Schneider	 BMW i7 xDrive60 Limousine	Elektro	400	210	 ¹¹
Bayern		Staatsminister Thorsten Glauber	 BMW i7 xDrive60	Elektro	400	240	 ¹²
Saarland		Ministerin Petra Berg	 BMW i7 xDrive60	Elektro	400	240	 ¹³
Mecklenburg-Vorpommern		Minister Dr. Till Backhaus	 Audi A6 Avant	Diesel 	150	238	 ¹⁴
Hamburg		Senatorin Katharina Fegebank	 Mercedes-Benz E300e	Benzin/Elektro	Auskunft verweigert		 ¹⁴
Hessen		Staatsminister Ingmar Jung	 BMW 750e xDrive	Benzin/Elektro	360 (230 + 145)	250	 ¹⁵

© Fotos (von oben nach unten): Mark Hermenau; BMUKN/ Sascha Hilgers; Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz; Daniel Bittner, MUKMAV; Fotostudio Berger, Schwerin; Senatskanzlei Hamburg / Jan Pries; Paul Schneider / Hessische Staatskanzlei



Grüne Karte:

≤ 93,6 g CO₂/km



Gelbe Karte:

> 93,6 – 112,3 g CO₂/km



Rote Karte:

> 112,3 g CO₂/km



Daumen hoch:

Politiker*in verzichtet auf einen persönlichen Dienstwagen.



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.

Dienstwagen der Umweltministerinnen und -minister von Bund & Ländern 2026

Bundesland	Umweltminister*in		Dienstwagen	Antrieb ¹⁾	Motor-/Systemleistung ²⁾ [kW]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Realer CO ₂ -Ausstoß ³⁾ [g/km]
Brandenburg		Ministerin Hanka Mittelstädt	 Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC	Diesel  /Elektro	245 (145 + 115)	210	 ¹⁶
Sachsen		Staatsminister Georg-Ludwig von Breitenbuch	 Mercedes-Benz S 580e 4MATIC	Benzin/Elektro	375 (270 + 110)	250	 ¹⁷
Sachsen-Anhalt		Minister Prof. Dr. Armin Willingmann	 Audi A8 L 60 TFSI e quattro	Benzin/Elektro	340 (250 + 100)	250	 ¹⁸

Die DUH-Recherche fand von Januar bis Juni 2026 statt. In den Ergebnistabellen wurden die bei Anfragestellung jeweils im Amt befindlichen Politiker*innen 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. Für den Erhalt einer „Grünen Karte“ liegt der Wert in diesem Jahr bei maximal 93,6 g CO₂/ km – bezogen auf rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV). Eine gelbe Karte wird bis zu einem Wert von 112,3 g CO₂/ km verteilt. Darüber liegende Werte bekommen eine rote Karte sowie auch alle Antriebsarten außer rein batterieelektrische Fahrzeuge.

© Fotos (von oben nach unten): Photothek; Alexander Fuhrmann; 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. Die Batterie eines MHEV ist sehr gering und wirkt daher nur unterstützend – z.B. beim Anfahren. In unseren Berechnungen werden Mild-Hybride (MHEV) daher als reine Verbrenner („Benzin“ bzw. „Diesel“) verwendet.
- 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.
- Der reale CO₂-Ausstoß bei reinen Elektro- und 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-Hybriden wird mithilfe eines reichweiten-spezifischen Utility Faktors der Stufen 1 und 2 (ICCT 2026, Verordnung (EU) 2023/443) und der Annahme eines elektrischen Fahranteils für Dienstwagen von rund 11% der CO₂-Ausstoß ermittelt.
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Audi A6 Sportback e-tron performance: Stromverbrauch von 14,4 kWh/100km (50 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Audi A6 SB e-tron quattro: Stromverbrauch von 15,6 kWh/100km (54 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Audi A6 Avant e-tron performance: Stromverbrauch von 15,6 kWh/100km (54 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Audi A6 Avant e-tron quattro: Stromverbrauch von 16,3 kWh/100km (56 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Audi A6 SB e-tron quattro: Stromverbrauch von 16,3 kWh/100km (56 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Mercedes-Benz EQS 580 4MATIC Limousine: Stromverbrauch von 17,5 kWh/100km (60 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des BMW i7 xDrive60: Stromverbrauch von 19,2 kWh/100km (66 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des BMW i7 xDrive60 Limousine: Stromverbrauch von 19,5 kWh/100km (67 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des BMW i7 xDrive60: Stromverbrauch von 19,6 kWh/100km (67 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des BMW i7 xDrive60: Stromverbrauch von 20,1 kWh/100km (69 g CO₂/km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Mercedes-Benz E300e: Anwendung für Kraftstoffkomponente (CO₂ Emissionen Gewichtet, Kombiniert: 50 g/km) unter Verwendung eines Baujahrabhängigen Faktors (Quelle: ICCT Studie 2022) plus einer Stromkomponente (Verbrauch Elektrischer Energie: 14,9 kWh/100km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des BMW 750e xDrive: Anwendung für Kraftstoffkomponente (CO₂ Emissionen Gewichtet, Kombiniert: 26 g/km) unter Verwendung eines Baujahrabhängigen Faktors (Quelle: ICCT Studie 2022) plus einer Stromkomponente (Verbrauch Elektrischer Energie: 24,5 kWh/100km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC: Anwendung für Kraftstoffkomponente (CO₂ Emissionen Gewichtet, Kombiniert: 16 g/km) unter Verwendung eines Baujahrabhängigen Faktors (Quelle: ICCT Studie 2022) plus einer Stromkomponente (Verbrauch Elektrischer Energie: 26,0 kWh/100km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Mercedes-Benz S 580e 4MATIC: Anwendung für Kraftstoffkomponente (CO₂ Emissionen Gewichtet, Kombiniert: 65 g/km) unter Verwendung eines Baujahrabhängigen Faktors (Quelle: ICCT Studie 2022) plus einer Stromkomponente (Verbrauch Elektrischer Energie: 17,4 kWh/100km)*
- Hintergrund CO₂-Ausstoß des Audi A8 L 60 TFSI e quattro: Anwendung für Kraftstoffkomponente (CO₂ Emissionen Gewichtet, Kombiniert: 42 g/km) unter Verwendung eines Baujahrabhängigen Faktors (Quelle: ICCT Studie 2022) plus einer Stromkomponente (Verbrauch Elektrischer Energie: 22,4 kWh/100km)*

* unter Berücksichtigung der spezifischen CO₂-Emissionen des deutschen Strommix 2025 von 344 g/kWh (Quelle: Umweltbundesamt, Abruf: 28.07.2026)

**Grüne Karte:**
≤ 93,6 g CO₂/km

**Gelbe Karte:**
> 93,6 – 112,3 g CO₂/km

**Rote Karte:**
> 112,3 g CO₂/km

**Daumen hoch:**
Politiker*in verzichtet auf einen persönlichen Dienstwagen.



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.