

Nur wenige umweltfreundliche Dienstwagen unterwegs

Autogas und Umwelt: Für Bund und Länder kein Thema?



Hohe Kraftstoffpreise, sinkende Ressourcen, steigendes Umweltbewusstsein – Autogas entwickelt sich für immer mehr Autofahrer zu einer günstigen Alternative zu konventionellen Treibstoffen. Das bestätigen nicht nur die Zulassungs- und Bestandszahlen des Kraftfahrtbundesamtes, sondern auch die Erfahrungen vieler Umrüstdetriebe, deren Auftragsbücher im ersten Halbjahr 2012 prall gefüllt waren. Bei soviel Zukunftsmusik für den alternativen, umweltschonenden Kraftstoff wollte das AutoGas Journal wissen, welchen Stellenwert diese Technologie in den Fuhrparks von Regierungsetagen von Bund und Ländern genießt.

Am 1. Januar 2012 notierte das Kraftfahrt-Bundesamt mit 456.252 LPG-/Benzinfahrzeugen knapp eine halbe Million Pkw mit LPG-Antrieb, eine Steigerung von fast zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr (418.659 Pkw). Gleichzeitig blieb die Zahl der Erdgasfahrzeuge im Vergleich 2012/2011 nahezu konstant (74.853/71.519), während die subventionierten Elektrofahrzeuge mit 4.541 Stück auch im Januar 2012 ein Mauerblümchendasein führen. Gleichzeitig machten die Hybrid-Fahrzeuge mit Verbrennungs- und Elektromotor einen Sprung von 37.256 auf 47.642 Stück.

Damit waren und bleiben Autogas-Fahrzeuge hinter Benzinern (30.452.019) und Diesel-Pkw (11.891.375) die drittstärkste Fraktion

beim Bestand an Personenkraftwagen. Nicht nur das Auf und Ab der mindestens doppelt so hohen Benzin- und Dieselpreise begünstigen die Erfolgsgeschichte des fossilen Nebenproduktes, sondern auch die Steuerbegünstigung für CNG und LPG bis Ende 2018 mit Option auf Verlängerung. Eine weitsichtige politische Entscheidung! Da erscheint es folgerichtig, wenn sie bei der Wahl ihres Dienstwagens auch auf Autogas setzen, oder?

Um das herauszufinden, haben wir unter anderem bei der Bundesregierung und einzelnen Ministerien angeklüngelt, beim Senat der Bundeshauptstadt, bei

der Regierung des bevölkerungsreichsten Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, beim Umweltbundesamt, dem Fahrzeug-Management der Bundeswehr „BW Fuhrpark“ und bei der Stadt Würzburg, die auf kommunaler Ebene im Jahr 2009 mit dem Thema „Umweltfreundlicher Fuhrpark der Stadt Würzburg“ auf sich aufmerksam gemacht hat.

Wenig LPG-Fahrzeuge in Behörden

Erste Erkenntnis: Man muss genau und lange genug fragen, aber wegen verzwickter unbekannter Strukturen nicht immer einfach umzusetzen. So finden sich Dienstwagen mit Personal, zum Beispiel die Strech-Limos aller noch lebenden Alt-Bundespräsidenten, es gibt

„Selbstfahrer“-Dienstwagen für eine Person und Dienstkarossen, die sich mehrere Bedienstete, Angestellte oder Abgeordnete teilen. Außerdem existieren ausgegliederte Verwaltungseinheiten, die sich selbst verwalten, beispielsweise „straßen.nrw“ oder die Landespolizeibehörden. Im kommunalen Bereich sieht es nicht einfacher aus. Dort steht die Dienstlimousine für den Oberbürgermeister mit Chauffeur, für den Kämmerer mit Selbstfahreroption bereit, während die kommunalen Unternehmen ihre eigenen – aber dennoch öffentlichen – Fuhrparks unterhalten, einschließlich Nutzfahrzeuge, Müllwagen und Kehrmaschinen, letztere teilweise mit Elektro- oder Gasantrieb.

*Stretch-Limo für gestresste Politiker:
Mercedes Benz S600 Pullmann Guard
mit viel Platz für große LPG-Tanks.*

Fotos: Volkswagen (2), Werk (1)



Was man alles sparen könnte...

Der fehlende Mut, sich einen Dienstwagen mit umweltgerechter Antriebstechnik zuzulegen, scheint also auf Bundes- wie auf Länderebene gleich groß ausgeprägt zu sein. Einzige sichere Erkenntnis: Bei Dieselfahrzeugen ist inzwischen ein Partikelfilter Pflicht. Das magere Ergebnis stimmt etwas nachdenklich, denn laut Zählung des Kraftfahrt-Bundesamtes waren am 1. Januar 2011 fast 130.000 Personenkraftwagen und insgesamt über 300.000 Dienst- und Behördenfahrzeuge für die „Öffentliche Verwaltung, Verteidigung und Sozialversicherung“ zugelassen. Zeit also, dass das Thema „umweltgerechte Fahrzeuge“ wieder auf die Tagesordnung der Politik kommt, wie es etwa im Jahr 2005 während der 15. Wahlperiode des Deutschen Bundestages geschah. Damals hatten die Abgeordneten Dr. Volker Wissing, Michael Kauch, Birgit Homburger und die Fraktion der FDP eine „Kleine Anfrage“ zur „Vorbildfunktion der Dienstfahrzeugflotte des Bundes“ gestellt, die unter anderem den Flottenverbrauch und die Antriebsart zum Gegenstand hatte. Ergebnis: Von den rund 25.000 Fahrzeugen der Bundesregierung und Bundesbehörden war keins mit Autogas ausgestattet, aber über 20.000 mit einem Dieselmotor ohne Rußfilter.

Da ist auf dem breiten Feld der Politik noch viel zu bestellen, damit die Verringerung des CO₂-Ausstoßes nicht ein reines Lippenbekenntnis bleibt. Doch damit die „Dienstwagen-Anspruchsberechtigten“ auch die richtige Wahl treffen können, müssen sie diese auch haben. Hier gibt es noch viel zu tun, denn nur wenige deutsche Fahr-

Das Bundesumweltministerium ließ immerhin wissen, dass dort kein Autogasfahrzeug dienstlich unterwegs ist. Ob Berlin oder Düsseldorf, die Situation gleicht sich überall, auch wenn man hüben wie drüben durchaus auf hilfsbereite und kompetente Unterstützung der Pressestellen und Abteilungen trifft. Aus der NRW-Regierungszentrale war zu erfahren, dass ein Dienstwagen der Staatskanzlei mit Autogas unterwegs ist, ausgerechnet ein Audi A6, der ab Werk gar nicht bivalent zu haben ist. Alle 30.000 Kilometer werden an Rhein und Ruhr die Dienstwagen gewechselt, Gesamtlauflistung des Fuhrparks der Landesregierung 2,5 Millionen Kilometer pro Jahr – da würde eine Autogasanlage so manchen Steuer-Euro sparen helfen.



Blaues Wunder: Volksnahe Polizei fährt Volkswagen mit Partikelfilter, aber ohne LPG.

zeughersteller bieten ab Werk eine LPG-Ausrüstung an, was die Auswahl an geeigneten Leasingfahrzeugen – und solche werden in der Regel als Dienstwagen eingesetzt – deutlich einschränkt.

Was also tun? Vielleicht noch einmal eine „Kleine Anfrage“ an alle Landtage und den Bundestag stellen, um den Blick auf einen umweltverträglicheren Flottenbetrieb zu schärfen. Auch über das Jahr 2018 hinaus hat Autogas als ausgereifte Übergangstechnologie einen hohen Stellenwert für die individuelle und öffentliche Mobilität. Das zu erkennen und umzusetzen, sollte zum politischen Pflichtprogramm gehören. Denn die Technologie ist jetzt verfügbar und nicht in irgendeinem zukünftigen Elektrozeitalter.

Friedhelm Kortmann



Staatskarosse aus und für Deutschland: Zum Beispiel VW Phaeton mit langem Radstand, aber auch hier ohne LPG.