

Plug-in-Hybride emittieren sechsmal mehr CO₂ im Alltag als offiziell angegeben

07.09.2026 16:59 Uhr Florian Pillau



Ladeanschluss an einem Ford Kuga PHEV
(Bild: Florian Pillau)

Neue EU-Realfahrdaten zeigen: PHEVs emittieren im Schnitt sechsmal so viel CO₂ wie im WLTP, und die Lücke zum Verbrenner schrumpft weiter.

Plug-in-Hybridfahrzeuge stoßen im realen Fahrbetrieb im Durchschnitt sechsmal so viel CO₂ aus wie in der offiziellen Typprüfung angegeben. Das geht aus einer **Analyse der Umweltorganisation Transport & Environment [1]** hervor, die auf neuen EU-Realfahrdaten basiert. Die Diskrepanz zwischen Papier und Straße hat sich demnach gegenüber dem Vorjahr nochmals verschärft.

Die Umweltorganisation veröffentlicht diese Daten vor dem Hintergrund einer möglichen Verschärfung der Vorschriften für den Utility Factor (UF) durch die EU im November und der vorangehenden Diskussion des Themas im EU-Rat Mitte Oktober. Bei Letzterem handelt es sich um den im WLTP-Test angenommenen Anteil der elektrisch gefahrenen Kilometer. Ein Vorwurf

lautet, dass sich zu wenige PHEV-Fahrer tatsächlich so verhalten und der UF die Realität dadurch ungenügend abbilde. Der europäische Verband der Autohersteller und die Bundesregierung haben sich zwischenzeitlich bereits gegen eine Verschärfung positioniert.

Grundlage der Auswertung sind **On-Board-Daten der Europäischen Umweltagentur [2]** von rund 220.000 Plug-in-Hybriden mit Erstzulassung 2024. On-Board-Fuel-Consumption-Monitoring-Geräte (OBFCM), Pflicht seit 2021 in allen neuen Pkw mit Verbrennungsmotor, zeichnen den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch im Fahrbetrieb auf. Das macht die Auswertungen erst möglich. Laut **Transport & Environment [3]** liegen die realen Emissionen der 2024er PHEVs bei durchschnittlich 145 g CO₂/km, während die offiziellen WLTP-Werte derselben Fahrzeuge lediglich 24 g CO₂/km angeben.

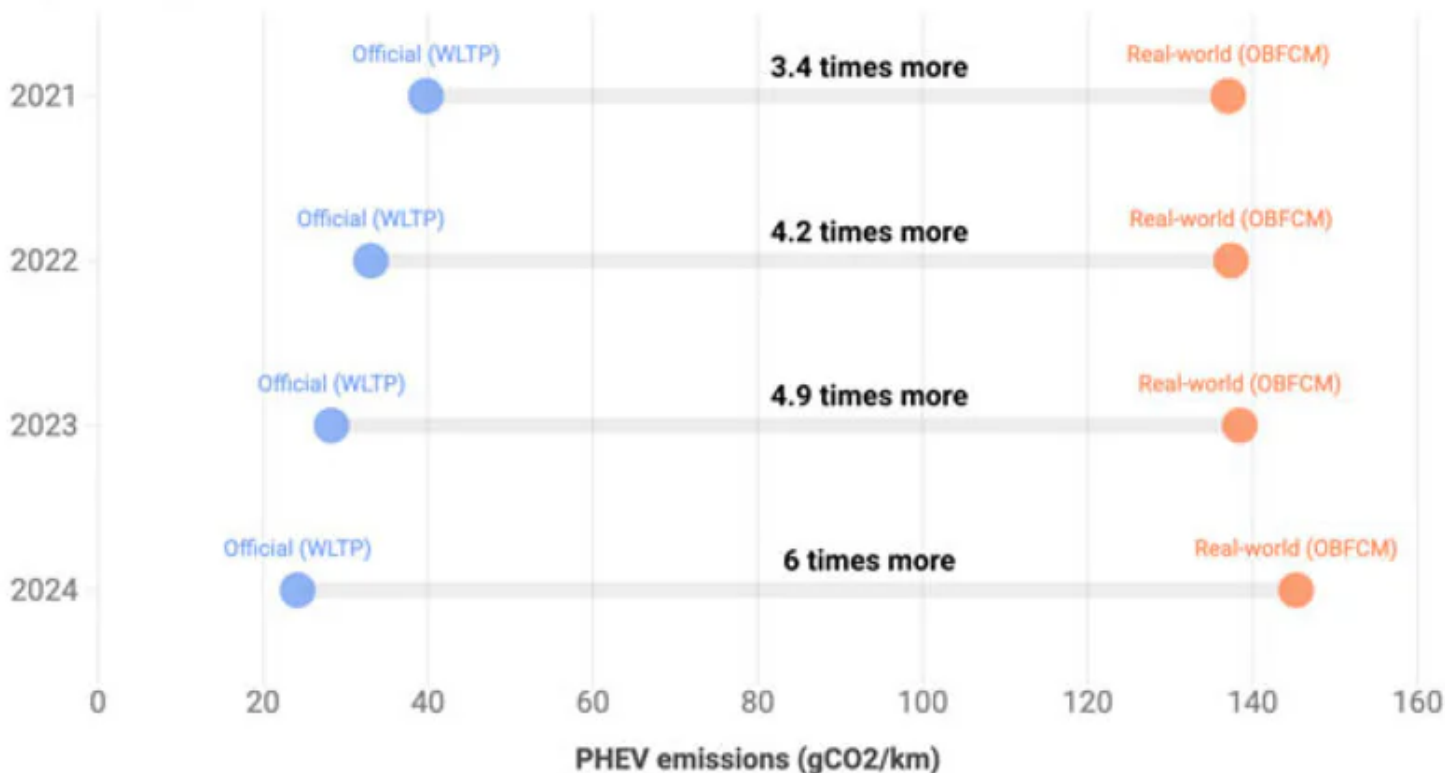
Besonders bemerkenswert: Die Kluft hat sich innerhalb eines Jahres deutlich vergrößert. 2023 lagen die realen PHEV-Emissionen noch bei 138 g CO₂/km bei einem offiziellen Wert von 28 g CO₂/km, entsprechend einem rund fünffachen Faktor. Dass die Schere weiter aufgeht, liegt laut T&E daran, dass die WLTP-Werte durch größere Batterien und optimierte Testbedingungen um 15 Prozent sanken, während die realen Emissionen um 5 Prozent stiegen. Konventionelle Verbrenner kommen im Schnitt auf 169 g CO₂/km. Damit liegen PHEVs also real nur noch 14 Prozent darunter, im Vorjahr waren es immerhin noch 17 Prozent.

Real-world PHEV emissions are six times higher than official estimates

The car industry demands that the EU scrap rules that would better reflect PHEV pollution, but new data for 2024 shows the gap between official and real emissions keeps widening

Emission type ● Real-world (OBFCM) ● Official (WLTP)

Registration year



Source: European Environment Agency (reporting year 2024)

T&E

Zunahme der Abweichung beim PHEV-Realverbrauch.

(Bild: T&E)

Lucien Mathieu, Pkw-Direktor bei T&E, bezeichnete Plug-in-Hybride als „einen der größten Greenwashing-Stunts der Autoindustrie: als grüne Lösung vermarktet, doch in der Praxis mit erheblichen Umweltfolgen“. Zudem seien PHEVs „eine Abzocke für Verbraucher, die am Ende weit mehr für Kraftstoff zahlen als erwartet“.

Utility Factor im politischen Kreuzfeuer

Bislang wurde für einen PHEV mit 60 km elektrischer WLTP-Reichweite ein Elektroanteil von rund 80 Prozent unterstellt, was zu extrem niedrigen Papierwerten führt. Die EU-Kommission hat eine stufenweise Verschärfung beschlossen: Seit 2025 gilt ein reduzierter UF (Stufe 1, etwa 50 bis 54 Prozent Elektroanteil), ab 2027 soll Stufe 2 folgen, die den angenommenen Elektroanteil auf rund 30 bis 34 Prozent senken würde. Das wäre deutlich näher an der Realität der OBFCM-Daten.

Genau diese zweite Stufe steht allerdings unter massivem politischem Druck. Der europäische Herstellerverband ACEA fordert, die geplante UF-Verschärfung ab 2027 ersatzlos zu streichen. Der VDA drängt auf eine Aussetzung bis zum Abschluss des laufenden CO₂-Regulierungsreviews. Auch die deutsche Bundesregierung positioniert sich offenbar industriefreundlich: Berichten zufolge besteht innerhalb der Bundesregierung Konsens, die für 2027 vorgesehene Verschärfung der CO₂-Werte für hybride Fahrzeuge abzulehnen. Das steht im Widerspruch zu den Klimazielen im Verkehrssektor, die das Klimaschutzgesetz vorgibt.

Konsequenzen für Hersteller und Flottenbilanzen

Für deutsche Premium-Hersteller wie BMW, Mercedes-Benz, Audi und Volkswagen mit hohem PHEV-Anteil im Flottenmix hätte ein Stopp der UF-Verschärfung weitreichende Folgen: Sie könnten weiterhin sehr niedrige Papieremissionen durch PHEVs ausweisen und so die EU-Flottenziele bis 2030 rechnerisch erfüllen, obwohl die realen Emissionen kaum unter Verbrennerniveau liegen. Das ICCT schätzt laut Medienberichten, dass PHEVs in der EU zwischen 2021 und 2025 rund 100 Millionen Tonnen mehr CO₂ ausgestoßen haben als offiziell ausgewiesen. Das entspricht etwa zwei Dritteln der jährlichen Emissionen des gesamten deutschen Straßenverkehrs.

Auch verbraucherrechtlich wird die Lage brisant. Das EU-Verbraucherrecht verbietet irreführende Angaben über wesentliche Produkteigenschaften wie die Umweltwirkung. Die neue EU-Richtlinie „Empowering Consumers for the Green Transition“, die 2026 voll in Kraft tritt, verschärft die Anforderungen an Umweltversprechen zusätzlich. Verbraucherverbände wie BEUC haben bereits Greenwashing-Beschwerden gegen Energieunternehmen eingereicht. Ähnlich gelagerte Verfahren gegen Autohersteller wegen systematisch zu niedriger PHEV-Verbrauchsangaben wären denkbar.

Entscheidung im Herbst

Die Verhandlungen über die Überarbeitung der EU-Flottengrenzwerte laufen: Der Rat der EU debattiert am 12. Oktober im Umweltrat, das EU-Parlament stimmt im November ab. T&E warnt davor, die Utility-Factor-Verschärfung abzuschwächen. Die Industrie verlange laut T&E von der EU, „wegzuschauen, damit sie Investitionen in vollelektrische Fahrzeuge weiter hinauszögern kann“. PHEVs haben derzeit einen Marktanteil von 9,8 Prozent an den EU-Neuzulassungen.

(fpi [4])

URL dieses Artikels:

<https://www.heise.de/-11444152>

Links in diesem Artikel:

1. <https://www.heise.de/meinung/Kommentar-Plug-in-Hybrid-unter-Beschuss-mit-alten->

Argumenten-11181553.html

2. <https://www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/1c1ffad2-34c3-471b-bd69-d013cdd7b80>
3. <https://www.transportenvironment.org/articles/plugin-hybrids-emit-six-times-on-average-what-official-tests-claim-new-eu-data>
4. <mailto:fpi@heise.de>

Copyright © 2026 Heise Medien