

Kurzinformation zu hohen Treibhausgasemissionen von Plug-in- Hybrid-Fahrzeugen

Stand Juni 2026, Umwelt- und Klimaschutzbüro der Nordkirche

Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) wirken auf den ersten Blick klimafreundlich und werden als solche beworben: Kurzstrecken können elektrisch und längere Strecken mit Benzin oder Diesel gefahren werden. Wie eine aktuelle Studie von Echt Daten durch das International Council on Clean Transportation (ICCT) zeigt, verursachen diese Fahrzeuge im Regelbetrieb jedoch durchschnittlich fünfmal mehr CO₂-Emissionen als von den Herstellern angegeben. **Die Beschaffung von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen entfaltet keine positive Klimaschutzwirkung und wird daher nicht empfohlen.**

Bereits vor der ICCT-Studie wurde in der Wissenschaft hinterfragt, wie klimafreundlich PHEVs im Betrieb sind (vgl. Fraunhofer ISI). Nachteilig für die Bilanz wirkt das hohe Gesamtgewicht der zwei Antriebssysteme und der oftmals hohe Nutzungsanteil mit Verbrennungsmotor. Weitere Nachteile sind höhere Wartungs- und Reparaturkosten durch die zwei Antriebe.

Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge tragen zudem nicht zur Senkung der THG-Bilanz der Nordkirche bei. Für die Bilanzierung der Treibhausgasemissionen nach EKD-Vorgabe werden Hybridfahrzeuge wie Verbrenner bilanziert, solange kein deutlich geringerer realer Kraftstoffverbrauch nachgewiesen wird. Hybrid-Fahrzeuge bringen kirchlichen Nutzern damit keinen Vorteil für ihre Treibhausgasbilanz.

Für Kirchengemeinden, kirchliche Verwaltungen und andere Einrichtungen der Nordkirche unterstreichen die Erkenntnisse aus der aktuellen Studie: Plug-in-Hybride und weitere Hybridfahrzeuge sollten nicht angeschafft werden. Wer den Ausstoß von Treibhausgasen verringern will, setzt auf batterieelektrische Fahrzeuge, eine Verringerung der Autofahrten insgesamt sowie auf klimafreundliche Alternativen wie ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr.

Quellen:

Sonsoles Díaz, Uwe Tietge, Jan Dornoff (2026): On the way to ‘real-world’ CO₂ values? Evidence from 2021–2023 on-board fuel consumption monitoring data in the European passenger car market. International Council on Clean Transportation (ID 627).

EKD THG-BILANZIERUNGS-FAQ (o.D.): Empfehlungen zur Berechnung der THG-Emissionen in Landeskirchen und Diözesen.

Fraunhofer ISI (2022): Reale Nutzung von Plug-in-Hybrid Fahrzeugen in Europa: Ein 2022er Update.