

## Pressemitteilung

20. Oktober 2022

### Analyse der Dena-Studie „Pkw-Antriebe für die Zukunft“

*Die Dena-Studie „Pkw-Antriebe für die Zukunft“ kommt aus Sicht des MEW zu fragwürdigen Rückschlüssen. Grund sind die einseitig gesetzten Rahmenbedingungen.*

Die Dena-Studie „Pkw-Antriebe für die Zukunft: Ökonomische, ökologische und technische Effizienz im Vergleich“ vom 1. Juli 2022 wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWi) erstellt. Dabei wurde der Neukauf von Pkw in den Jahren 2020, 2030 und 2040 gegenübergestellt und analysiert, welche Antriebsform die beste ökonomische, ökologische und technische Effizienz aus Sicht des Verbrauchers aufweist. Die gesetzten Rahmenbedingungen der Studie scheinen aus Sicht des MEW unausgewogen und steuern die Ergebnisse in eine bestimmte Richtung, sodass einige Technologien in dem Vergleich zu Unrecht schlecht abschneiden. Insbesondere sieht der MEW folgende Punkte kritisch:

- 1. Technologieoffenheit:** Die Autoren der Studie heben die ökologischen und technischen Vorteile des batterieelektrischen Antriebs in allen Segmenten deutlich hervor, unterstreichen aber gleichzeitig, dass die gewählten politischen Rahmenbedingungen eine wesentliche Rolle bei der Wirtschaftlichkeit einer Technologie spielen. Aus Sicht des MEW reflektieren die politischen Rahmenbedingungen jedoch keineswegs Technologieoffenheit. Stattdessen sind sie so gewählt, dass insbesondere synthetische und biogene Kraftstoffe eindeutig benachteiligt sind.
- 2. Bestandsflotte:** Der Untersuchungsgegenstand der Studie liegt ausschließlich auf Pkw-Neuwagen, die zahlenmäßig jedoch nur rund ein Drittel der Pkw-Bestandsflotte 2022 repräsentieren. Die Frage, wie die Gebrauchtfahrzeuge zur CO<sub>2</sub>-Reduktion des Verkehrssektors beitragen können, bleibt dabei unbeantwortet.
- 3. Nutzungsdauer:** Die Berechnung der Total Cost of Ownership (TCO) beinhaltet Kosten bei Erwerb, Nutzung und Entsorgung, die über die gesamte Pkw-Nutzungsdauer anfallen. In der Studie wird angenommen, dass die Nutzungsdauer bei sieben Jahren bei Privatanutzern, drei Jahren bei Dienstwagennutzern und vier Jahren bei gewerblichen Nutzern liegt. Die Autoren stellen jedoch fest, dass die tatsächliche Nutzungsdauer bei Pkw durchaus länger sein kann. Bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit spielt die Nutzungsdauer allerdings eine zentrale Rolle, da eine längere Nutzungsdauer höhere Effizienz bedeutet. So würde unter anderem die Wirtschaftlichkeit von Brennstoffzellenfahrzeugen deutlich günstiger erscheinen. Auf diesen Aspekt wird in den Annahmen und Berechnungen jedoch nicht näher eingegangen.
- 4. Pfadabhängigkeit:** Die in der Studie gewählte Pfadabhängigkeit geht von einer weiten

Verbreitung batterieelektrischer Fahrzeuge und Plug-in-Hybriden aus, die mit hohen Subventionen gefördert werden, wohingegen Brennstoffzellenfahrzeuge zahlenmäßig eine geringe Bedeutung in der Studie haben. Diese Annahmen schließen Skalen- und Lerneffekte bei Brennstoffzellenfahrzeugen in der Produktion und Infrastruktur pauschal aus, werden jedoch bei batterieelektrischen Fahrzeugen berücksichtigt. Folglich wird in dem Betrachtungszeitraum von vergleichsweise hohen Kosten für Brennstoffzellenfahrzeuge und -infrastruktur ausgegangen. Stattdessen sollten gleichermaßen faire Anreize für alle Technologien geschaffen werden, sodass ein Markthochlauf unter gleichen Wettbewerbsbedingungen ermöglicht wird. Dieser Ansatz sollte in der Studie Berücksichtigung finden.

„Die vorliegende Studie ist ein erneutes Beispiel dafür, wie durch Vorgabe geeigneter Rahmenbedingungen und bewusster Ausgrenzung von Teilen der Wertschöpfungskette letztlich die gewünschten Ergebnisse erzielt werden. So sollte die Herstellung und der Ersatz der Batterien, die bis zu 25 Prozent des Preises batterieelektrischer Fahrzeuge ausmachen, bei einer seriösen Studie berücksichtigt werden“, kommentiert Dr. Hans Wenck, Geschäftsführer des MEW. „Basierend auf dem Preis hochsubventionierter batterieelektrischer Fahrzeuge den Brennstoffzellenantrieb als konkurrenzlos teuer darzustellen, scheint fragwürdig. Die hoch ambitionierten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für den Verkehrssektor erfordern, alle technischen Möglichkeiten der CO<sub>2</sub>-Einsparung zu nutzen. Wir können uns nicht den Luxus leisten, einzelne Optionen von vornherein auszuschließen und nur ausgewählte Technologien zu fördern. Derart wird der Prozess verzögert und potenziell vielversprechende Optionen im Keim erstickt“, ergänzt er.

Der MEW setzt sich bei der Mobilitätswende für einen technologieoffenen Ansatz ein und wird die weitere Entwicklung im Mobilitätssektor aufmerksam verfolgen und begleiten, um zu einem in allen Aspekten nachhaltigen Verkehrssystem beizutragen.

MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.

Georgenstraße 23

10117 Berlin

[presse@mew-verband.de](mailto:presse@mew-verband.de)

[www.mew-verband.de](http://www.mew-verband.de)

## **Über die Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.:**

Der MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V. (MEW) vertritt als Dachverband die Interessen der unabhängigen, mittelständischen Importeure und Inverkehrbringer von flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie Bunkerkraftstoffe für die Schifffahrt, Tanklagerbetreiber und freie Tankstellen.