

Elektrofahrzeuge und Klimapolitik



Teilweise resultiert diese Unsicherheit aus der unbekanntem Geschwindigkeit, mit der Autonome Fahrzeuge (AVs) sich entwickeln werden, unterliegt dies doch nicht der Kontrolle der Regierung, und teilweise aus den hohen Stromkosten aufgrund der Klimapolitik. Das Herbst-Budget 2017 hat den echten Willen gezeigt, die Kosten der Politik zu limitieren, aber eine Bestimmung zur Kostensenkung könnte erforderlich sein, um die Entwicklung von AVs zu beschleunigen.

Ich bin gerade zurück aus Tokio, wo ich Vorträge über die Britische Energiepolitik gehalten habe. Ein Thema, das in meinen Vorträgen nicht zur Sprache kam, wohl aber wiederholt in den nachfolgenden Diskussionen mit japanischen Analysten, war die Stärke und Ernsthaftigkeit des Versprechens von Außenminister Michael Gove, um nicht elektrisch betriebene Fahrzeuge auslaufen zu lassen (hier). – Man fragte mich oft „wird UK dies tatsächlich und pünktlich versuchen?“ Wie es mir scheint, lautet die Antwort, dass zwar UK nicht den Zeitplan einhalten könnte, dies aber dennoch versuchen wird, und dass das Interesse an dieser Technologie groß ist. Natürlich ist es vollkommen richtig, die Verkündung mit Mr. Goves eigenen politischen Interessen aufzurechnen, aber Elektrofahrzeuge sind wirklich vielversprechend, schon aufgrund der Tatsache, dass die Elektrifizierung jedweder Prozesse an sich interessant und wünschenswert ist.

Außerdem schneiden britische Städte beim Vergleich der Luftgüte in denselben schlecht ab gegenüber Städten in anderen entwickelten Ländern. Japan beispielsweise hat anders als die EU Dieselfahrzeuge für den Personentransport abgelehnt und begrenzt deren Betrieb in urbanen Gebieten sogar hinsichtlich der Auslieferung von Gütern (es gibt dort sehr strikte „kein-Leerlauf“-Bestimmungen). Die Elektrifizierung einiger Transportmittel würde einen echten Unterschied ausmachen und wäre möglicherweise in der britischen Öffentlichkeit populär, vor allem hinsichtlich des Umstandes, dass der Enthusiasmus für Diesel einst EU-Politik war, im Zusammenhang mit dem VW-Skandal jetzt jedoch nicht nur fehlgeleitet, sondern auch korrupt ist.

Aber welche realistischen Aussichten gibt es hinsichtlich der Zunahme von EVs bei uns und international? Einige Hinweise auf eine Antwort können in den *Fossil Fuel Price Projections* (30.11.17) der UK-Regierung gefunden werden, findet sich doch darin eine nützliche synthetische Graphik, welche verschiedene Prophezeiungen zusammenbringt bzgl. des Ersatzes des Ölverbrauchs durch EVs:

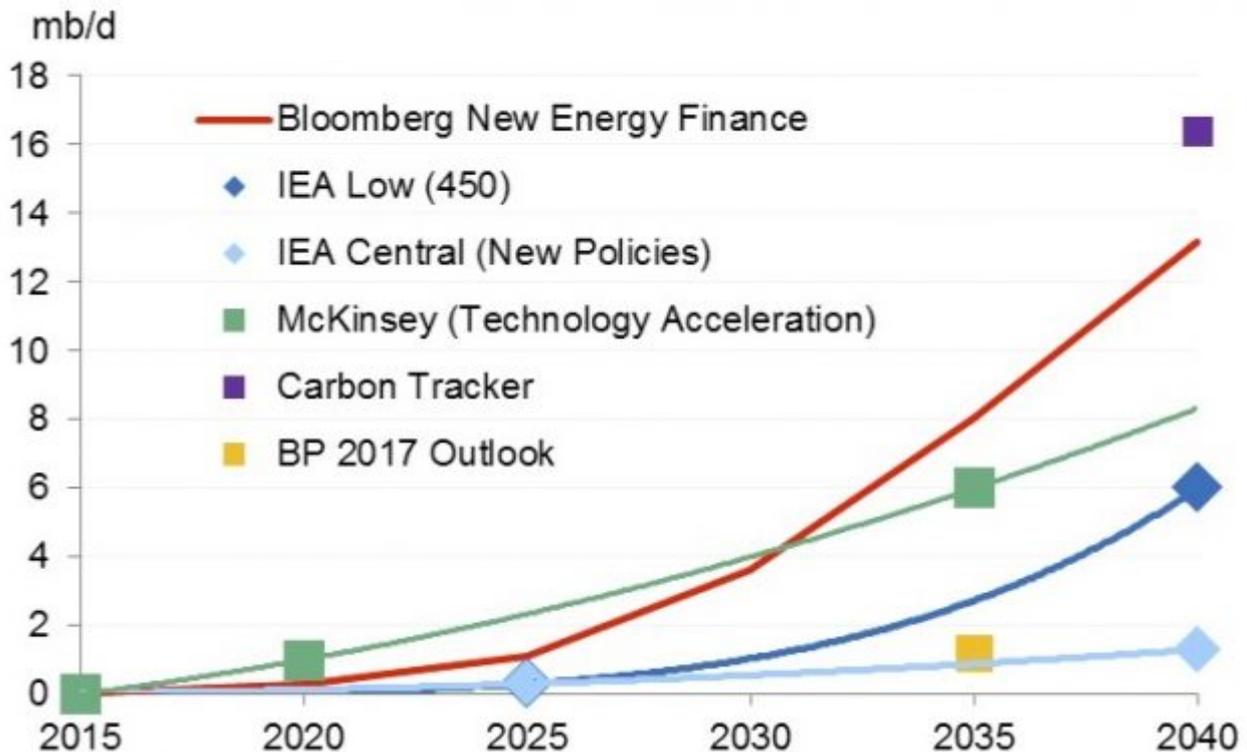


Abbildung: Ersatz des Ölverbrauchs durch Elektrofahrzeuge weltweit.
 Quelle: BEIS, Fossil Fuel Price Assumptions (2017), S. 10. BEIS benennt seine Quellen als „Analyse des BNEF New Energy Outlook 2016, IEA 2016 World Energy Outlook, McKinsey Global Energy Perspective 2016 presentation, Carbon Tracker “Expect the Unexpected” report, BP 2017 Energy Outlook.“

Bis zum Jahre 2030 sehen die verschiedenen Studien eine Reduktion von nicht mehr als 4 mb [million barrel] pro Tag voraus, verglichen mit einer vorhergesagten globalen Nachfrage zu jener Zeit zwischen 90 und 109 mb pro Tag. Dies ist offensichtlich eine moderate Reduktion, und das Arbeitsministerium sagt dazu, was ziemlich verständlich ist: „Selbst unter den optimistischsten Szenarien sieht BEIS keinen Beweis, dass das Volumen von Rohöl im Jahre 2030 ausreicht, die Preise im Jahr 2030 vollkommen umzugestalten“.

Nach dem Jahr 2025 ist das hervorstechendste Merkmal der Schätzungen der Grad, mit dem sie divergieren. Man sollte daraus ablesen, dass es dabei große Unsicherheiten gibt. Dies ist kaum überraschend, aber es ist gut, dies jetzt schwarz auf weiß vor sich zu haben.

Hinter dieser Unsicherheit stehen mindestens zwei grundlegende Faktoren. Erstens, die Schwierigkeit der Abschätzung des Tempos, mit der Autonome Fahrzeuge AVs für die Märkte sicher und attraktiv werden. Um wirklich erfolgreich zu sein, werden EVs zu AVs werden müssen, also zu Fahrzeugen, welche ihre Passagiere befördern und dann selbst an zentralen Ladestationen mit Netzanbindungen hoher Kapazität aufgeladen werden können. So werden die hohen Kosten der Einrichtung lokaler Verteiler-Netzwerke umgangen, welche das Aufladen zu hause erlauben.

Zweitens und viel problematischer für die Elektrifizierung des Transportwesens ist neben anderen Maßnahmen die Tatsache, dass die

Klimapolitik den Stromsektor so schwer preislich belastet mittels Vorschrift zur Erzeugung des Stromes aus Erneuerbaren, dass die hohen Kosten die Elektrifizierung in allen Bereichen einschließlich des Transportwesens behindern werden.

Diese peinliche Lage wird zu einem Test werden der Verpflichtung der Regierung bzgl. EVs, um nicht zu erwähnen, wie ernst es Mr. Gove meint. Falls es eine elektrische Zukunft für das Transportwesen auf der Straße gibt, muss der Strom billig sein. Angesichts der Bestimmung im Herbst-Budget, dass es keine *neuen* Subventionen geben werde, dürfte die gegenwärtige Politik so etwas kaum zuwege bringen. Dazu wären weitere Maßnahmen hinsichtlich der Kosten der bestehenden Politik zwingend erforderlich.

Link: <https://www.thegwpf.com/42069-2/>

Übersetzt von Chris Frey EIKE