

Elektromobilität: Chancen für Energieversorger

Das stetig steigende Preisniveau und die Endlichkeit der fossilen Ressourcen sowie die erwarteten Absatzeinbrüche steigern den Handlungsdruck auf die Automobilindustrie im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Momentan gibt es in diesem Bereich überwiegend nur Pilotprojekte, alltagstaugliche Fahrzeuge in größeren Stückzahlen sind noch kaum verfügbar.

*Autor:
Armin Garbe
trend:research – Institut für
Trend- und Marktforschung*

In einer neuen Studie analysierte trend:research die künftigen Marktpotenziale und Marktstrukturen der Elektromobilität in Deutschland, sowie die Chancen und Herausforderungen für Energieversorger, Netzbetreiber und Auto- und Technologiehersteller. Eine

umfangreiche Befragung von 104 Marktteilnehmern (EVU, Fahrzeug- und Technologiehersteller, potenzielle Anwender, Experten) wurde als Analysegrundlage genutzt. Energieversorger und Marktexperten wurden auch bezüglich der Marktreife von Elektrofahrzeugen befragt. Bei den Energieversorgungsunternehmen sind die Meinungen sehr differenziert. 32 Prozent der Befragten geben an, dass die Elektrofahrzeuge in ein bis fünf Jahren marktreif

Positive Prognose bis 2020

Ausgehend von den einzelnen Markteinflussfaktoren wird in

der Studie die Entwicklung des Elektromobilitätsmarktes unter anderem anhand der Anzahl der zu erwartenden Elektrofahrzeuge, dem Marktvolumen und der Auswirkungen auf den Strombedarf in Deutschland bis in das Jahr 2020 prognostiziert.

Im Referenzszenario steigt das Marktvolumen der Elektro- und Hybridfahrzeuge von etwa 30.500 in 2009 auf rund eine Million im Jahr 2020 (vgl. Abb.1). Dies entspricht einem Marktanteil von etwa 2,5 Prozent. Bei den rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist die Entwicklung von etwa 1.600 in 2009 auf 66.000 im Jahr 2020 zu erwarten. Damit steigert sich der Marktanteil der Elektrofahrzeuge, der heute bei etwa 0,004 Prozent liegt, um das Fünzigfache zum Jahr 2020.

Diese Einschätzung wird unter anderem durch die Absicht vieler Autohersteller bestärkt, die in drei bis fünf Jahren mit der Massenproduktion der Elektrofahrzeuge beginnen wollen. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Verbreitung der Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren auch neue Player auf den Markt kommen, die ebenso Elektrofahrzeuge anbieten werden. Positiven Einfluss auf das Marktvolumen werden auch verbesserte Förder- und Rahmenbedingungen für Elektrofahrzeuge sowie die zu erwartende Weiterentwicklung der Batterietechnik haben.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die meisten Energieversorger bereits darauf warten, sich im geeigneten Moment durch Elektromobilität als Innovationsträger positionieren zu können. ■

Marktvolumen Elektro- und Hybridfahrzeuge bis 2020 (Szenario 2)

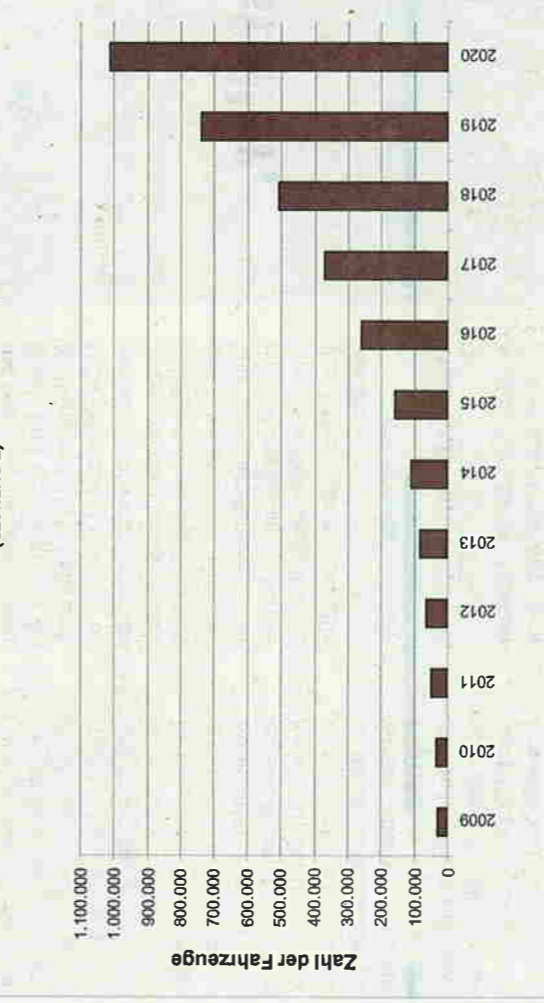


Abb. 1: Marktvolumen der Elektro- und Hybridfahrzeuge bis 2020 im Referenzszenario (Quelle: trend:research)

CO₂-Ziel verfehlt – Verkehr ist schuld

Der Verkehr in unserem Land verbraucht ein Drittel der Gesamtenergie und ist zu 90 % vom Erdöl abhängig. Ein Fakt, der – wenn nicht neu und überraschend – dennoch alarmierend ist.

*Autorin:
Mag. Ulrike Pütz,*

In den letzten zehn Jahren ist der Gesamtenergieverbrauch um 24 % gestiegen, ein Drittel davon entfällt auf den Verkehr. Er gilt damit als Energiefresser schlechthin. Hinzu kommt, dass 89,5 % des Energieverbrauchs des Verkehrs von Erdöl abgedeckt werden, nur 7,7 % von elektrischer und erneuerbarer Energie, 2,8 % von Gas, so eine neue VCO-Studie. Auf den ge-

renden Zahlen haben Verbesserungen und Reduktionen, die in anderen Bereichen erreicht wurden, zunichte gemacht. Als Klimaschutzmaßnahme wurde in Österreich die Beimengung von Agrotreibstoffen forciert. Manche dieser Biokraftstoffe verursachen aber bei Anbau, Ernte und Transport ungenießbar mehr CO₂-Emission als sie bei ihrer Verwendung einsparen. Auch die EU hat dies scheinbar erkannt und Nachhaltigkeitskriterien für Agrokraftstoffe beschlossen. Diese treten 2017 in Kraft und beinhalten die Regelung, dass Biokraftstoffe nur noch dann eingesetzt werden dürfen, wenn sie um die Hälfte weniger CO₂ produzieren als herkömmliche Treibstoffe.

Die Überzeugung, dass Green Mobility und energieeffiziente Technologien zu den neuen Leitindustrien gehören werden und auch in Österreich realisierbar sind. Schwerpunktfelder der zweiten Ausschreibung sind technische Innovationen in den Bereichen Fahrzeug- und Infrastrukturtechnologien sowie anderen großen Schwerpunkt in der Forschungsförderung mit

– KURZ NOTIERT – KURZ NOTIERT –

Der Klima- und Energiefonds setzt 2010 seinen Forschungsschwerpunkt „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“ fort. Insgesamt 7,7 Millionen Euro stehen für die Ausschreibung, die bis 27. Juli 2010 geöffnet ist, zur Verfügung. Infrastrukturministerin Doris Bures begründete den großen Schwerpunkt in der Forschungsförderung mit



„Wird die Abhängigkeit vom Erdöl nicht rasch verringert, wird das schwarze Gold zu Pech und der Verkehr tappt in die Erdölöfalle.“ Dr. Martin Blum, VCO. (Foto: vco)

gen, da sie mit den Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen nicht zufrieden sind, spricht diesen Bemühungen entgegen. Auch für die Nutzung der Elektromobilität müssen erst die Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Benutzerfreundlichkeit und Kundeninteressen müssen also ebenso in den Programmen Platz finden wie Klima- und Umweltschutz. Die an sich guten Ansätze zur Ökologisierung des Verkehrs könnten so nichts als kritische Forderungen bleiben. ■

FÖRDERUNGSTIPPS

Herstellung von biogenen Brenn- und Treibstoffen



Die Reduzierung von Treibhausgasemissionen ist ein ständiges Anliegen der Umweltpolitik. Biogene Brenn- und Treibstoffe haben das Potential, CO₂-Emissionen, speziell im Verkehr, deutlich zu verringern.

Der gegenständliche Förderungsbereich unterstützt bzw. fördert -im Rahmen der betrieblichen Umweltförderung im Inland- die Herstellung von alternativen, umweltfreundlichen, gasförmigen und flüssigen Energieträgern.

Die Zielgruppen dieses Förderungsschwerpunktes sind:

- Sämtliche natürliche und juristische Personen zur Ausübung gewerblicher Tätigkeiten (jedoch nicht auf die GewO beschränkt);
 - Konfessionelle Einrichtungen und gemeinnützige Vereine;
 - Einrichtungen der öffentlichen Hand in Form eines Betriebes mit marktbestimmter Tätigkeit;
 - Energieversorgungs- und Verkehrsunternehmen.
- Zu beachten ist, dass natürliche und juristische Personen, soweit diese von anderen Förderungssystemen, speziell der Landwirtschaftsförderung, erfasst sind, nicht gefördert werden.

Förderungsgegenstand sind:

Anlagen zur Herstellung von biogenen, flüssigen und gasförmigen Brenn- und Treibstoffen wie:

- Produktionsanlagen zur Herstellung von Biodiesel;
- Produktionsanlagen zur Herstellung von Bioethanol;
- Produktionsanlagen zur Herstellung von Pflanzenölen;
- Biogasanlagen zur Biomethanherzeugung inkl. der Aufbereitungstechnologie für die Einspeisung in ein Gasnetz oder zur Nutzung als Treibstoff;
- Thermische Vergasungsanlagen zur Erzeugung von Prozessgas aus Biomasse inkl. der Aufbereitungstechnologie für die Herstellung von flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen;
- Produktionsanlagen zur Herstellung von Biokraftstoffen der zweiten Generation.

Förderungsbasis und Förderungssatz

„De-minimis“-Förderung:

Förderungsbasis sind die gesamten umweltrelevanten Investitionskosten.

Projekte über der „de-minimis“-Grenze:

Förderungsbasis sind hier die umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten. Diese werden gemäß Allgemeiner Gruppenfreistellungsverordnung (Verordnung EG Nr. 800/2008) von der zuständigen Förderungsstelle ermittelt.

Förderungssatz:

Der Standardförderungssatz beträgt 25 % (und allfällige Zuschläge) der umweltrelevanten Investitionskosten. Ferner ist ab einer Einsparung von 45 % an Treibhausgasemissionen ein Zuschlag (Nachhaltigkeitszuschlag) von 5 % zum Standardförderungssatz möglich.

Die Förderung erfolgt im Ausmaß der im Inland abgesetzten biogenen Brenn- und Treibstoffe.

Für Projekte über der „de-minimis“-Grenze darf darüber hinaus die Förderung 30 % (und allfällige Zuschläge) der gemäß Allgemeiner Gruppenfreistellungsverordnung ermittelten umweltrelevanten Mehrinvestitionen nicht überschreiten.

Voraussetzungen für eine Förderung:

- Das schriftliche Ansuchen muss vor Baubeginn bzw. Liefertermin bei der zuständigen Förderungsstelle eingegangen sein;
- Die gesamten umweltrelevanten Investitionskosten müssen mind. € 10.000,- betragen;
- Die Rohstoffe, welche zum Einsatz kommen, müssen regional aufgebracht werden und die Distanz des Transportes darf max. 100 km betragen.

Weiters:

Für Projekte, die nach Inkrafttreten der EU-Richtlinie „zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen“ zur Förderung beantragt werden, müssen die Rohstoffaufbringung und die gesamte Treibhausgasbilanz der erzeugten Biokraftstoffe den Nachhaltigkeitskriterien der o.a. Richtlinie entsprechen.

Abschließend sei noch erwähnt, dass neben dem vollständig ausgefüllten und firmenmäßig gezeichneten Förderungsansuchen zur Vervollständigung noch einige zusätzliche Unterlagen wie z.B. Technische Beschreibung, Wirtschaftlichkeitsrechnung, Absatz der erzeugten Produkte etc. beizulegen sind.

Eine detaillierte Auflistung der erforderlichen Unterlagen liegt bei der zuständigen Abwicklungsstelle auf. (Quelle: Kommunal-kredit Public Consulting GmbH)

Dr. Sandra Tanos
e² group umweltengineering GmbH

