

KLIMA 2019: Paris Abkommen und E-Mobilität

Was die Republik Österreich vom VW Konzern lernen kann

Der Vorstandsvorsitzende des VW Konzern, Dr. H. DIESS sprach am 21.6. in Graz zum Thema: Das E-Auto – Systemwechsel in der Autoindustrie. Er erläuterte: die politischen Vorgaben aus Brüssel, die ethische Verpflichtung zur Entwicklung einer CO₂ freien Mobilität veranlassten den VW Konzern zu einem tiefgreifenden Kurswechsel. VW will bis 2025 Weltmarktführer in der E-Mobilität auf Basis Batterie versorgter Elektro Autos sein.

Dieser Systemwechsel ist für den Konzern mit großen Risiken verbunden. Diese Risiken werden in Kauf genommen, weil die Einhaltung des Paris Abkommens für den Konzern Maßstab des künftigen Handelns ist. Alternativen wie das System Wasserstoff – Brennstoffzelle oder synthetische Treibstoffe werden weiter geprüft. Sie sind nicht Teil der Strategie, weil sie mindestens drei Mal so viel Strom benötigen wie Batterie getriebene E-Autos und in den kommenden 10 Jahren nicht die notwendigen Mengen an billigen Überschussstrom aus erneuerbaren Quellen verfügbar sein werden.

Die Situation der E Mobilität in Österreich

Batteriebetriebenen E-Autos,

Bestand, Strombedarf, CO₂ Einsparung:

Jahr	Anzahl	Strombed. GWh	CO2 Red. Mio.t
Bestand			
2015	5032	13	<0,1
2018	20 831	83	<0,1
Annahme 40% Wachstum/Jahr			
2020	35 000	105	<0,1
2025	190 000	570	0,5
2030	1 000 000	3 000	2,5

Qu.: 1

Die Anzahl der Batterie betriebenen E-Autos stieg jährlich um etwa 60% und erreichte 20 831 Einheiten im Jahre 2018. Bei einem Wachstum von 40%, wird es um 2030 eine Million E-Autos geben.

Das wird einen zusätzlichen Strombedarf von 3,0 TWh auslösen und eine CO₂ Einsparung von 2,5 Mio.t ermöglichen.

Einige Schlussfolgerungen:

- Im Sinne des Paris-Abkommens müssen alle Aktivitäten darauf konzentriert werden, die Emissionen bis 2030 zu halbieren.
- Die CO₂ Reduktion im Transportbereich ist wesentlich schwieriger und teurer als im Wärme- und Stromsektor. Daher sollte nicht nur 100% erneuerbare Energie im Strombereich bis 2030 sondern auch 100% erneuerbare Wärme bis 2035 angestrebt werden. Das muss auch Teil der Wärmestrategie sein.
- Die Batterie basierte E-Mobilität kann bis 2030 einen nennenswerten Beitrag zur Verminderung der Emissionen leisten, allerdings ist dieser Beitrag selbst bei einer Million E-Autos bescheiden und erreicht nur 10% der Emissionen des Verkehrssektors.
- Zusätzliche Aktivitäten zur Verringerung der Emissionen im Verkehrsbereich sind dringend notwendig: 10% Ethanol-Beimischung zu Benzin, Tempolimit 120, Steuerumbau als Anreiz zu weniger Fahren etc.

Österreich braucht eine neue Klima- und Energiestrategie. Dazu sollte vorgegangen werden wie im VW Konzern: nüchterne Analyse der physikalischen, ökonomischen und rechtlichen Fakten, Entscheidung, umfangreiche Kommunikation, Umsetzung durch eine Managementstruktur koordiniert durch das Bundeskanzleramt. Auch für Österreich muss gelten: Wissenschaftliche Erkenntnisse und das Paris Abkommen sind die Leitlinie des Handelns im Klimaschutz.

KLIMASCHUTZ DURCH STEUERUMBAU

Quellenangabe, Berechnungsdetails auf der nächsten Seite

Quellen:

- 1) Elektromobilität in Österreich. Zahlen, Daten, Fakten. Februar 2019. BMVIT, Wien.

Annahmen zur Berechnung:**E-Mobilität**

Strom zu 100% erneuerbar

Ein Auto verbraucht 6 l Treibstoff/100km, und emittiert pro 100 km daher 16,8 kg CO₂.

15 000 km Fahrleistung im Jahr, ergibt 2,5 t CO₂ Ausstoß.

Stromverbrauch pro 100km: 20 kWh, im Jahr daher 3 000 kWh.

2025: bei 190 000 E-Autos:

Stromverbrauch 570 GWh Strom,

CO₂ Einsparung: 475.000 t

2030 bei einer Mio. E-Autos und den gleichen Annahmen:

Stromverbrauch: 3 TWh

CO₂ Einsparung: 2,5 Mio.t