

Regierungsamtliche Phantasterei: Aufladen von Elektro-Fahrzeugen

geschrieben von Chris Frey | 13. April 2021

Die Bundesbehörden bauen große Dinge wie Postämter, Bundesgebäude, Militärbasen, Hochwasserschutzdämme und Grenzmauern. Sie bauen nicht eine halbe Million EV-Ladestationen, im Wettbewerb mit dem privaten Sektor, aber nur mal so wollen wir uns überlegen, wie sie es versuchen könnten.

Der einfachste Weg ist es, es einfach wie ein Postamt zu machen. Die Regierung kauft das Land, baut die Station, und die Betreiber sind Bundesangestellte. Wir schaffen eine neue Behörde, sagen wir die *EV Charging Administration* (EVCA), wahrscheinlich in der GSA. Sie hat eine Million Vollzeitangestellte, genau wie die Armee. Oh, Moment, die Armee hat nur 800.000.

Die Regierung kauft den Strom, plus Snacks für den integralen Lebensmittelladen. Kein Laden! Wie finanzieren sie sich selbst? Oh, das tun sie nicht, sie bekommen eine jährliche Bewilligung, genau wie der Rest der Regierung. Aber der Strom ist trotzdem sehr teuer.

Vielleicht wollen wir nicht so eine große Behörde, also machen sie es so, wie das Energieministerium die nationalen Labore betreibt. Diese Ladestationen sind im Besitz der Regierung, werden aber von einer Fremdfirma betrieben. Sie wird GOCO genannt, reimt sich auf LOCO. In der Tat denkt ein Großteil der Bundesregierung so. Viele Bundesbehörden sind in Wirklichkeit Zweigstellenleiter, die einen Kader von unterstützenden Auftragnehmern beaufsichtigen.

Aber das ist immer noch ein riesiger, schwerfälliger, laufender Betrieb mit etwa einer Million Angestellten (nur nicht alle vom FBI). Die offensichtliche Alternative ist, die Ladestationen von privaten Unternehmen betreiben zu lassen. Die Bundesregierung würde nur den Bau finanzieren und es dabei bewenden lassen.

Stattdessen haben wir also ein Förderprogramm in Höhe von 178 Milliarden Dollar? Das sind verdammt viele Zuschüsse, so dass wir eine sehr große Organisation benötigen, um alle Anträge zu bearbeiten, alle Gewinner auszuwählen (sorry, Verlierer, *ihr* verliert) und dann die Zuschüsse zu verwalten, was auch immer das bedeutet. Es könnten Millionen von Anträgen sein, also brauchen wir immer noch eine riesige EVCA.

Wer bekommt diese 178 Milliarden Dollar an Zuschüssen? Eine sehr gute Frage! Wird der Zuschuss bei 100.000 Dollar oder 100.000.000 Dollar oder irgendwo dazwischen liegen? Es macht einen großen Unterschied, wer sich bewerben kann.

Eine Möglichkeit sind die Versorgungsunternehmen, die den Strom verkaufen. Schließlich wird ein großer Teil der Kosten, vielleicht sogar der größte, darin bestehen, die Versorgungsunternehmen dafür zu bezahlen, dass sie ihre Verteilersysteme aufrüsten, damit diese Ladestationen funktionieren können. Dies gilt vor allem für ländliche Gebiete, wie z.B. entlang der 50.000 Meilen Interstate Highways [vergleichbar mit unseren Bundes-Autobahnen, A. d. Übers.] und Hunderttausende von Meilen entlang anderer großer Autobahnen.

Oder wie wäre es, wenn die Benzinfirmen das machen würden? Sie sind bereits flächendeckend mit Tankstellen ausgestattet. In der Tat könnten die Ladestationen an den Tankstellen sein, wo die Autos bereits fahren. Außerdem gäbe es auf diese Weise eine Menge Wettbewerb, im Gegensatz zu den monopolistischen Stromversorgern. Allerdings könnte es den grünen Befürwortern von E-Fahrzeugen schwerfallen, den verhassten Ölkonzernen fast 200 Milliarden Dollar freizur Verfügung zu stellen.

Einige Experten sind jedoch der Meinung, dass die Ladestationen in Supermärkten, großen Geschäften, Fast-Food-Läden und anderen Vergnügungsstätten aufgestellt werden sollten, da das Aufladen sehr lange dauert. Die meisten dieser Orte haben bereits Platz für Autos und einige haben sogar Tankstellen. Allerdings haben sie keine Erfahrung mit dem Pumpen von Strom.

Eine vierte Möglichkeit ist, diese vielen Milliarden an die wenigen bestehenden Unternehmen zu geben, die bereits Ladestationen bauen. Sie wissen, wie man es macht. Wohlgermerkt, sie sind sehr klein und könnten an so viel Geld ersticken.

Das führt zu einer fünften Möglichkeit, nämlich diese Zuschüsse nur an Teams von Unternehmen zu geben. Die Voraussetzung für die Teambildung könnte sein, dass sie das Land, das Know-how und die finanzielle Stärke haben.

Dann ist da noch die lästige Frage, wohin mit all diesen Stationen? Die Zuschüsse sollten so vergeben werden, dass eine angemessene geografische Abdeckung erreicht wird, sonst werden die E-Fahrzeuge nicht funktionieren. Angesichts dieser riesigen Menge an kostenlosem Geld werden sie vielleicht dort gebaut, wo es keinen Bedarf gibt, wie z.B. in nutzlosen Clustern. Große finanzielle Verluste werden folgen und die Nutzung von E-Fahrzeugen wird nicht unterstützt.

Es ist klar, dass der Kongress die Aufgabe haben wird zu entscheiden, wem er diese enorm hohen Summen zukommen lassen will und wie. Und es wird eine große Aufgabe für die EVCA sein, sie in den Ring zu werfen.

Der grundlegende Punkt ist, dass dies von Anfang an eine dumme Idee ist. Wenn EV-Ladestationen Geld einbringen, dann wird der private Sektor sie bauen.

Die Bundesregierung hat in diesem Geschäft nichts zu suchen.

Autor: *David Wojick, Ph.D. is an independent analyst working at the intersection of science, technology and policy. For origins see http://www.stemed.info/engineer_tackles_confusion.html. For over 100 prior articles for CFACT see <http://www.cfact.org/author/david-wojick-ph-d/>. Available for confidential research and consulting*

Link: <https://www.cfact.org/2021/04/10/fed-funding-fantasy-ev-charging/>

Übersetzt von Chris Frey EIKE