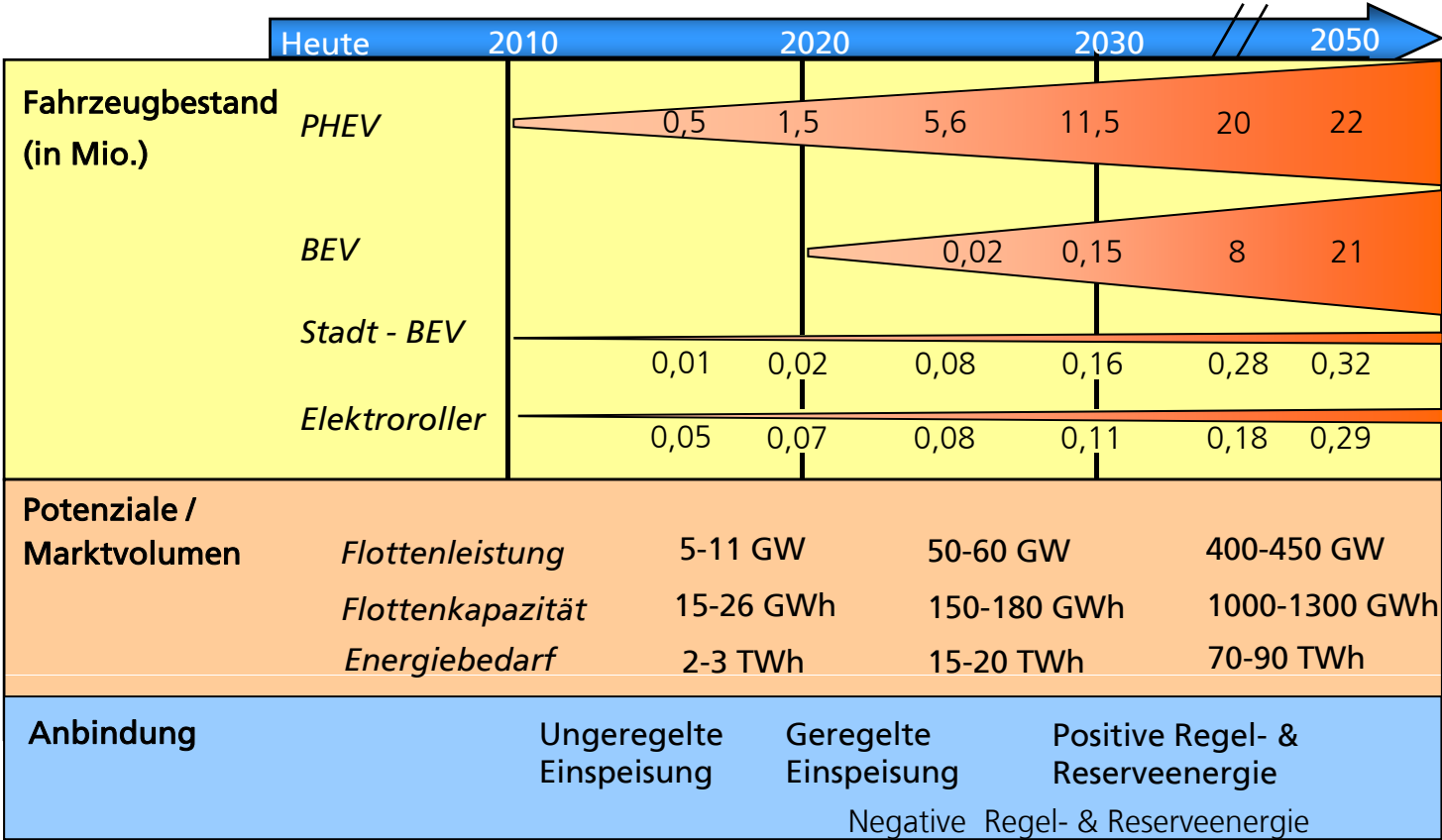


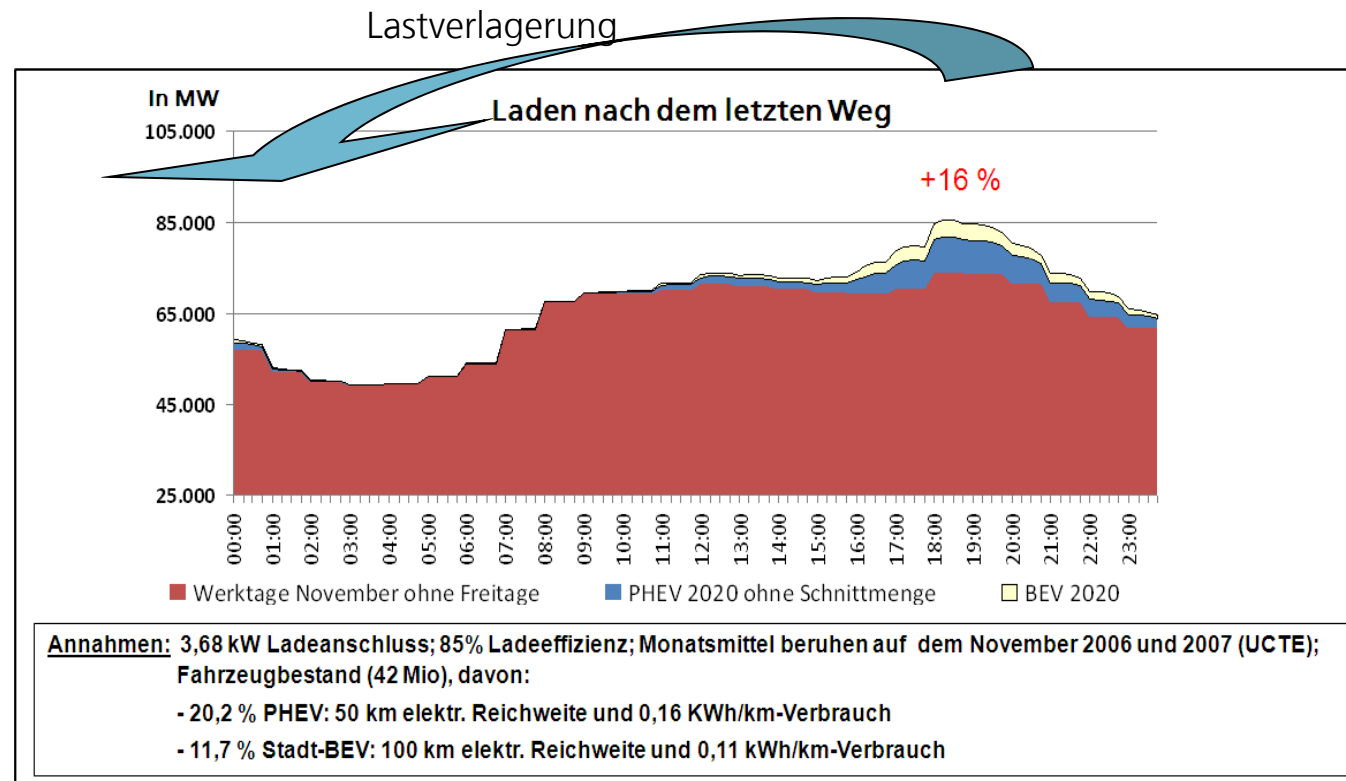
Bereitstellung der Strommenge für Elektromobilität ist keine große Herausforderung

Szenario: Elektromobilität ist marktdominierend

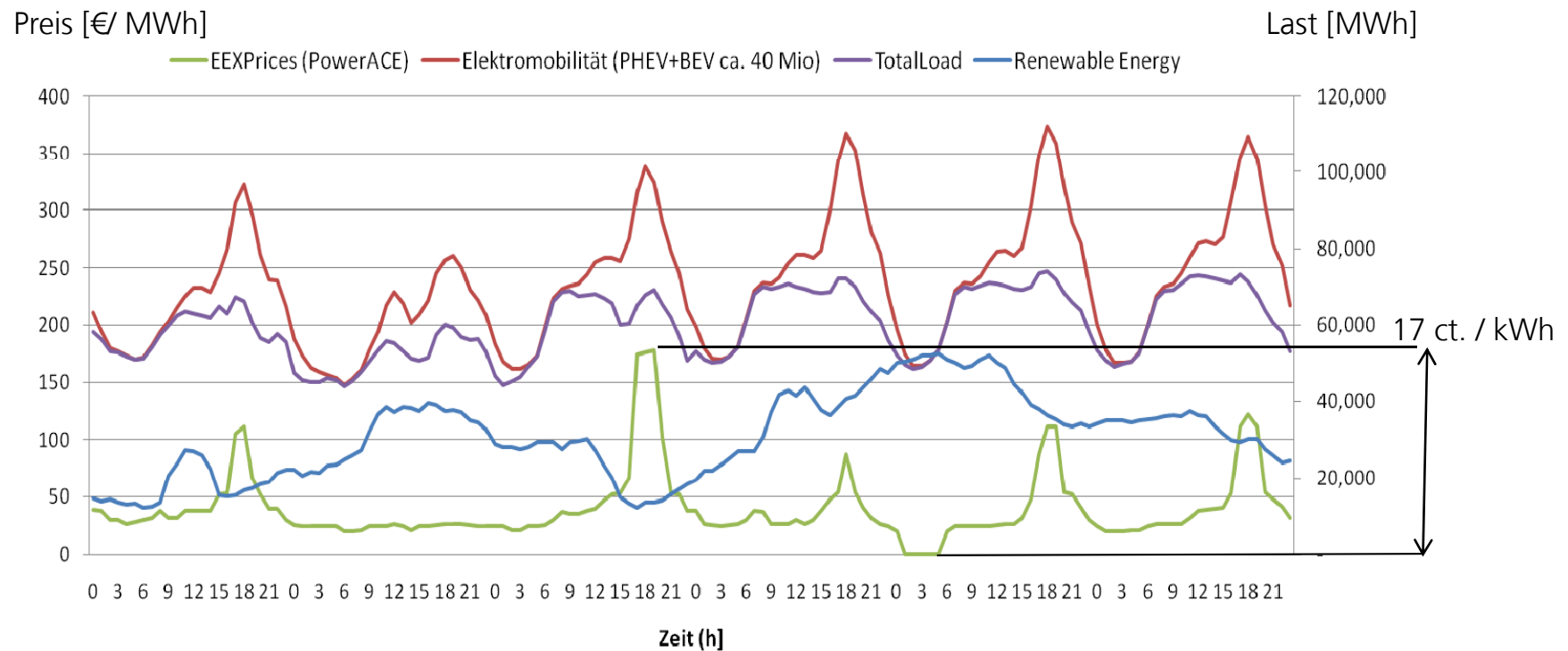


Aber ab 1 bis 2 Mio. Elektrofahrzeuge sollte eine Beladungssteuerung erfolgen

Erhöhung der Last durch Elektrofahrzeuge in Deutschland – Aufladung nach dem letzten Weg



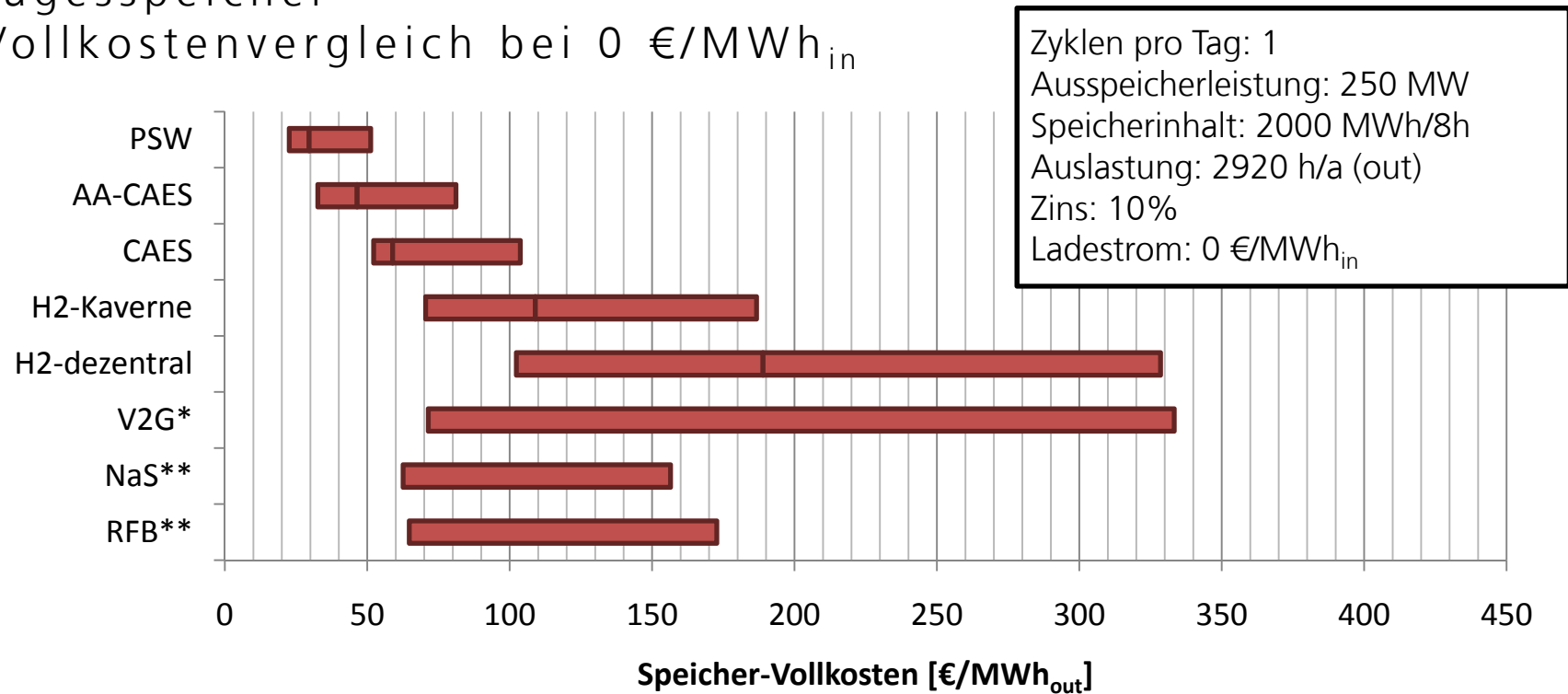
Preisanreize können durch indirekte Steuerung gesetzt werden



- Spread zwischen Peak und Off- Peak in 2008 ca. 2,7 ct. / kWh (Durchschnitt)
- Reichten die Preisanreize aus, den Kunden zur dynamischen Beladung zu bewegen?

Allerdings: Rückspeisung (bidirektionales Laden) ist derzeit vergleichsweise teuer

Tagesspeicher Vollkostenvergleich bei 0 €/MWh_{in}



* Kosten der zusätzlichen Batterieabnutzung durch Rückspeisung

** Kostenspanne aus „Energietechnologien 2050“

Abschreibungszeiträume:

PSW: 30a, RFB: 30a, H₂: 15a, NaS: 10a, andere: 20a

Rückspeisung (bidirektionales Laden) ist energiewirtschaftlich auch nicht notwendig

- Dynamische Einspeisung (Stromüberschuss) und Lastabwurf (Stromdefiziten) reicht aus
- Dafür muss das Fahrzeug immer ans Netz gebracht werden

