

Fragen und Antworten zum NOW-Webinar: Data Insights aus dem Förderprogramm Elektromobilität vor Ort



Vortragende:

Sabine Ziem-Milojevic, Programm Managerin Elektromobilität, sabine.ziem@now-gmbh.de

Alexander Wanitschke, Programm Manager Elektromobilität Daten- und Marktanalyse, alexander.wanitschke@now-gmbh.de

F: Wieso gibt es z.B. bei den Bussen 881 Stammdaten und nur 201 Betriebsdaten? Sollten nicht alle Daten liefern?

A: Nein, nicht alle sollten Daten liefern. So war im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft die Beteiligung an der Begleitforschung und damit die Lieferung von Betriebsdaten freiwillig. Gegebenenfalls liegen außerdem bei einigen Projekten bereits Stammdaten vor, während die Betriebsdatenlogger noch nicht implementiert wurden.

F: Gibt es, analog der Beschaffung PKW, die Daten für die Beschaffung -Verzögerung etc. auch für Busse und NFZ?

A: Generell wurde die Abfrage durch den Projektträger Jülich an alle Beschaffungsprojekte geschickt. Allerdings sind im Antwortrücklauf PKW besonders stark vertreten, womit sich die Analyse bisher auf diese konzentrierte.

F: Was verstehen Sie unter Genehmigungsverfahren?

A: Mit Genehmigungsverfahren für Ladeinfrastruktur waren alle Genehmigungsprozesse bis zur Errichtung und Betrieb der jeweiligen Ladeinfrastruktur gemeint, bspw. durch kommunale Bauämter.

F: Was ist mit Netzseitigen Problemen gemeint?

A: Damit sind Verzögerungen gemeint die auf den Anschluss an das Verteilnetz zurückzuführen sind.

F: Ist eine Förderung für Ladestationen in Mietwohnanlagen zu erwarten, die nicht-öffentlich nur für Anwohner zugänglich sind?

A: Ja, voraussichtlich ab September 2020 werden wir eine Förderung für private Ladeinfrastruktur veröffentlichen.

F: Was bedeutet Strommix? Sind damit hybride Fahrzeuge gemeint? Und PV-Strom ist laden mit erneuerbarem Strom?

Nein, hybride Fahrzeuge wurden in der Arbeit nicht betrachtet. Strommix ist in der Masterarbeit definiert als der in Deutschland bezogene Nettostrom aus dem Netz, d.h. es werden die Emissionen der Vorkette der verschiedenen Generatoren (z.B. Kohlekraftwerke oder Windkraftwerke) vorausgesetzt und dann anteilig gemäß der erwarteten Teilnahme der Generatoren an der Stromerzeugung berechnet. Eine gute Quelle ist hierfür: www.energy-charts.de

In der Masterarbeit wurde zudem auf diese Quelle verwiesen:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-04-10_cc_10-2019_strommix_2019.pdf

Photovoltaik (PV)-Strom wurde als Möglichkeit des Ladens mit erneuerbarem Strom gewählt.

F: Ist mit der Förderung privater LIS gemeint, dass auch Privatpersonen Anträge stellen können oder ist damit LIS auf "privatem Grund" gemeint?

Bisher wurde unter der Förderrichtlinie EM die für den Betrieb der geförderten notwendige LIS gefördert, d.h. in der Regel „nicht öffentlich zugängliche“ LIS. In der Leitstelle Ladeinfrastruktur wird aktuell ein Förderprogramm für private Ladeinfrastruktur erarbeitet, welches sich auf die Förderung von Privatpersonen bezieht.

F: Warum nimmt der CO₂-Ausstoß von Dieselfahrzeugen von der 1. zur 2. Förderphase in der Nutzungsphase deutlich zu?

A: Dies liegt daran, dass die Jahresfahrleistung um ca. 2.000 km/a zugenommen hat.

F: Wie erreicht man die Leitstelle für Ladeinfrastruktur? Die Nutzer müssen defekte und vernachlässigte, aber mit öffentlichen Mitteln geförderte LIS melden können. Eine Mail-Adresse oder Telefonnummer wäre hier wichtig. Es kann nicht sein, dass beispielsweise häufig EON-Säulen einfach vernachlässigt werden und nicht repariert werden.

A: Wir bitten Sie bei defekten Ladesäulen sich direkt an die Ladensäulenbetreiber zu wenden. Die Telefonnummer der Betreiber sollte kenntlich auf der Ladesäule zu finden sein. Die Leitstelle Ladeinfrastruktur ist für die Anschubfinanzierung, sowie Förderprogramme zuständig und agiert nicht als Betreiber der Ladesäulen. Sollten Sie geförderte Ladesäule im ständigen Defektzustand auffinden können Sie uns das an ladeinfrastruktur@now-gmbh.de melden. Die Ansprechpartner der Leitstelle finden Sie auf der Website der NOW GmbH.

F: Wie wurden die Daten geloggt? Direkt aus einer Fahrzeugschnittstelle? Wie wurde mit dem Datenschutz, Betriebsrat o.ä., umgegangen?

A: Die Daten wurden über den CAN-Bus des Fahrzeugs geloggt. Gemäß der DSGVO wurde über den Dienstleister vom Fahrzeugbetreiber/Fördernehmer die Einwilligung zur Datenerhebung eingeholt. Die Rohdaten der Logger werden vor der Ablage in die Datenbank so aggregiert, dass ein Personen-

bezug nicht möglich ist. Das ZDM erhebt nur Fahr- und Ladedaten und hat keinen Zugriff auf z.B. Fahrtenbücher oder andere Daten der FahrerInnen.

F: wurde in der Folie 16 angegeben von welchen Herstellern weggewechselt wurde oder wohin gewechselt wurde??

A: Nein. Diese Information liegt uns nicht vor.

F: Ist bei den Lieferzeiten berücksichtigt, dass Hersteller ihre Bestellbücher nicht öffnen, damit die Lieferzeiten optisch besser aussehen?

A: Solche Effekte sollten in den Zahlen enthalten sein. Das bedeutet, dass die angegebenen Zahlen um diesen Effekt nicht bereinigt wurden.

F: wie ist die Definition von LNF I-III? Genaue Übertragung der offiziellen Kategorien N1-3? Die Bilder zumindest deuten auf einen Misch hin...?

A: Es handelt sich hier um die Gruppen I-III der Kategorie N1 (Leichte Nutzfahrzeuge, LNF). LNF bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5t können gemäß EU-Verordnungen und -Richtlinien nach ihrer Bezugsmasse (Leergewicht minus 100 kg) unterteilt werden. Ausschlaggebend für die Einordnung in der LCA-Studie war hier das entsprechende Fahrzeuggewicht in diesen Unterkategorien (LNF I: bis 1.305 kg, LNF II: bis 1.760 kg, LNF III: über 1.760 kg). Die im ZDM enthaltenen Fahrzeuge haben ein Fahrzeuggewicht zwischen 1.400 kg und 2.200 kg, weswegen sich die Untersuchungen und Aussagen auf Fahrzeuge der Gruppen LNF II und LNF III beziehen. Daher handelt es sich um verschiedene Fahrzeugmarken und -modelle, was auch aus der Perspektive der Anonymisierung der Daten notwendig war.

F: was ist nochmal zeitlich die Förderphase I und II?

Förderphase 1: 2012-2017, mit Fahrdaten aus 14 Forschungsprojekten innerhalb der „Modellregionen Elektromobilität“ und der „Schaufenster Elektromobilität“; Fahrzeuggenerationen mit Baujahr 2010-2013

Förderphase 2: 2018-2019, mit Fahrdaten aus 14 Beschaffungsvorhaben unter der Förderrichtlinie „Elektromobilität vor Ort“; Fahrzeuggenerationen mit Baujahr 2017-2018

F: Was genau beschreibt "Durchschnitt Kraftstoffmix"? Den Emissionsfaktor für den Kraftstoff (inklusive Vorkette)?

Die zugrunde gelegten Emissionsfaktoren beziehen sich auf die „Tank to Wheel“ Emissionen von fossilem und biogenen Diesel, dabei wird eine erhöhte Beimischung von Biodiesel in der 2. Förderphase angenommen. Insgesamt sind die Annahmen der Studie sehr optimistisch was die Emissionen des

Verbrenner-Vergleichsfahrzeuges angeht und liegen unter den Annahmen z.B. in Agora Verkehrswende (2019).

F: Waren die Fahrzeuge bei Lebensende (Folie 25) tatsächlich nicht mehr nutzbar oder ist es der km-Stand am Ende des Beobachtungszeitraumes?

A: Es ist der jeweils angenommene km-Stand am Ende des Studienzeitraumes (die Projektionen gehen bis in die Zukunft). Tatsächlich ist anzunehmen, dass die Fahrzeuge auch danach weiterhin eingesetzt werden können – dies wird aber in der Studie konservativ nicht berücksichtigt.

F: Welche Ladeleistung hat bei Ihnen der DC-Lader?

A: Die Zuordnung zu AC- und DC-Ladevorgänge erfolgt bisher nicht anhand der Ladeleistung, sondern anhand des genutzten Steckers. Informationen zur tatsächlich genutzten Ladeleistung liegen nicht vor.

F: Gelten die Ladeverluste unabhängig von der Art des Ladens (AC/DC)?

A: In der bisherigen Analyse der Ladeverluste wurde eine Unterscheidung zwischen Stromarten nicht vorgenommen. Wir nehmen das als unsere Aufgabe für zukünftige Analysen mit.