

Diskussionsergebnisse des dritten Treffens der AG Flotte (13.09.2022) – Raum 1 (privater Sektor)

Welche Erfahrungen haben Sie bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen gemacht?

- Mangelhaftes Angebot elektrischer Fahrzeuge mit Anhängerkupplungen
- Geringere Zuladungskapazitäten in Vergleich zu Nutzfahrzeugen mit Verbrenner
- Hauptproblematik: Zu hohe Anschaffungskosten, da Laufleistungen für gewöhnlich bei unter 10.000 km im Jahr
→ durch überwiegenden Anteil an Kurzstreckenfahrten jedoch keine Reichweitenproblematik
- wie lassen sich Nutzfahrzeuge elektrisieren? Ist Wasserstoff oder E-Fuel eine Alternative?
- Probleme bei Beschaffung von Elektrofahrzeugen: oftmals lange und schwer einschätzbare Lieferzeiten, die Vorausplanung wird erschwert
- Vorschlag: Förderung nicht nur bei straßenzugelassenen Pkws, sondern auch bei elektrifizierten Baufahrzeugen ohne Straßenzulassung

Elektrifizierungsgrad unterschiedlicher Unternehmen

- Große Spannweite zwischen ca. 10% Elektrifizierungsgrad und Vollelektrifizierung
- Gemeinsamkeiten: Schrittweise Elektrisierung der Fahrzeugflotte; Unternehmen mit vollelektrischen Fuhrparks starteten Elektrisierung teilweise vor über 8 Jahren

Welche Erfahrungen haben Sie bei der Integration von Ladeinfrastruktur gemacht?

- Netzanschluss für LIS hat sehr lange Wartezeiten, die Netzbetreiber sind überlastet
- Planbarkeit von Ladeparks: schneller Aufbau vieler Ladepunkte unter Umständen von Nachteil; durch zurzeit noch schnellen technischen Fortschritt ist LIS schnell veraltet
→ Stromschienensysteme, an die weitere Wallboxen angefügt werden können, sind eine mögliche Lösung; Umsetzung jedoch wegen sehr langen Lieferzeiten schwierig
- Integration von Photovoltaik-Anlagen: Zur Zeit nicht optimal wirtschaftlich, da nur in Verbindung mit teuren Stromspeichern wirklich lohnend; zusätzliche Herausforderungen: hohe Verluste durch Stromspeicher, lange Lieferzeiten von Photovoltaik-Anlagen, hoher bürokratischer Aufwand bei Kombination mit Ladestromverkauf

Erfahrungen der Teilnehmenden mit Lastmanagement

- Lastmanagement muss dynamisch sein, auch bezüglich anderer Nutzungen
→ Verfolgung eines zentralisierten Ansatzes mit individuellen Lösungen für verschiedene Lösungen
- Problem bei Überschussladen: es kann nicht jeder Überschuss in die Fahrzeuge eingespeist werden, E-Fahrzeuge laden in der Regel erst ab 6 A

Welche Erfahrungen haben Sie bei der Nutzung von elektrischen Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur gemacht?

Erfahrung der Teilnehmenden zur Nutzung der Elektrofahrzeuge

- Einführung elektrischer Fahrzeuge führt bei Mitarbeitenden gelegentlich zu Skepsis, nach kurzer Eingewöhnungszeit jedoch sehr hohe Akzeptanz
- Elektrifizierung Stück für Stück ermöglicht es den Mitarbeitenden E-Fahrzeuge zu testen und mit gewöhnlichen Verbrennern zu vergleichen
- Fahrsicherheitstrainings speziell für E-Fahrzeuge erleichtern den Übergang; Trainings können zudem energieeffizientes Fahren schulen
- Erfahrung zeigt: E-Fahrzeuge sparen durch entfallendes Tanken Zeit und sind zuverlässiger → Fahrzeuge ohne Schnelllade-Funktion jedoch ungeeignet für Langstrecke
- Gros der Teilnehmenden nutzt E-Fahrzeuge für Kurzstrecken

Erfahrung der Teilnehmenden zur Nutzung der LIS

- Erfahrung zeigt: nicht für jedes Fahrzeug wird ein Ladepunkt benötigt, einige Teilnehmende planen jedoch mit einem Ladepunkt pro Fahrzeug
- Probleme werden bei der Zuweisung der LIS gesehen; Mitarbeitende, die später zur Arbeit kommen, sollen nicht benachteiligt werden
- Sorge bei zunehmender Elektrifizierung des Fuhrparks: Überlastung des Netzes
- Angebot von LIS mit unterschiedlicher Ladeleistung sinnvoll
- Bedienung der LIS unproblematisch, meist durch Freischalten der Ladepunkte mit Hilfe von Ladekarten
- Backend der LIS läuft für alle Teilnehmenden problemlos

Weitere Diskussionspunkte

- Fuhrparkanalyse vor Beschaffung von E-Fahrzeugen: nur von ca. 20% der Teilnehmenden durchgeführt; mögliche Betrachtungspunkte: Welche Standpunkte benötigen welche Fahrzeuge? Welcher Bedarf an LIS besteht?
→ Durch aktuelle Lieferengpässe genügend Zeit für Analysen
- Schwierigkeiten der Marktrolle: Charge Point Operator (CPO), wer übernimmt was? Was für Rechte und Pflichten ergeben sich?
- Rechtliche Fallstricke: wer als Dienstleister die Stromabrechnung der Mitarbeitenden übernimmt, kann unter Umständen als Treuhänder agieren
→ Zu klärende Fragen: Wem gehört der Strom? Wem gehört die Wallbox? Wie funktioniert die Abrechnung?
- Förderung elektrischer Fahrzeuge im ruhenden und fließenden Straßenverkehr durch Instrumente des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)



Diskussionsergebnisse des dritten Treffens der AG Flotte (13.09.2022) – Raum 2 (öffentlicher Sektor)

Welche Erfahrungen haben Sie bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen gemacht?

- Mangelhaftes Angebot elektrischer Fahrzeuge mit Anhängerkupplungen oder Pritschenfahrzeugen
- Beschaffung nach Auswertung von Fahrtenbüchern
→ Reichweite muss (wegen Winterpuffer) mindestens 2x der mittleren Tagesleistung entsprechen; Häufigkeit von Fahrten über 300 km war an anderer Stelle Entscheidungskriterium
- Gemeinsame Erfahrung der Teilnehmenden: Elektrifizierung von Kleinfahrzeugen sehr gut umsetzbar
- Elektrifizierung von Spezialfahrzeugen wie bspw. Straßenkehrmaschinen scheitert an Netzanschluss
- Probleme bei Beschaffung von Elektrofahrzeugen: oftmals lange und schwer einschätzbare Lieferzeiten, die Vorausplanung wird erschwert
→ Hinweis mancher Hersteller: „Warten und in Zukunft auf Wasserstoff setzen“
- Hohe Beschaffungskosten, v.a. bei Leicht- und Nutzfahrzeugen
→ weiterhin zu beachten: wirtschaftlichstes Angebot ist ausschlaggebend, nicht günstigstes
- Derzeitige Preissteigerungen erschweren Investitionspläne, Gestaltung der Kostenvoranschläge schwierig
- Nachforderungen von Leasingfahrzeugen hoch
- Große Nachteile zu privatem Sektor, wo europaweite, wirtschaftlichere (weil unbürokratischere) Suche möglich ist
- Ausschreibungsverfahren zu aufwändig: Aufwand steht oft nicht in Relation zu Ergebnissen

Erfahrungen der Teilnehmenden zu Förderstrukturen

- Zu geringe Fördermittel von Ertüchtigung Netzanschluss
- Strenge Vorgaben für die gesamte Flotte (CO₂-Werte)
- BMDV/PTJ: Abläufe werden der Realität nicht gerecht
→ weitere Unterstützung durch NOW erwünscht
- Vorschlag: Fördermaßnahmen für Kommunen (v.a. bei kleineren Stückzahlen) ausweiten
- Förderunschädlicher Maßnahmenbeginn könnte die doppelte Wartezeit (Förderung und Fahrzeuge) auf ein handhabbares Maß reduzieren

Welche Erfahrungen haben Sie bei der Integration von Ladeinfrastruktur gemacht?

- Netzanschluss für LIS hat sehr lange Wartezeiten, die Netzbetreiber sind überlastet, oftmals Verschiebungen aufgrund verspäteter Rückmeldungen
- Ausschreibungshürde: Anforderungen schwierig zu stellen für Vergabe
- „auf eigenes Risiko“ im Bewilligungsbescheid ausgeschlossen → verlängert Umsetzung erheblich
- Fördermittel für Lademöglichkeiten für Lkw und Saison-Geräte dringend nötig
- Höherer Platzbedarf für Stellplätze mit Ladepunkten
- Lokale Betriebe für Ausbau verfügbar

Weitere Diskussionspunkte

- Mangelhafte Digitalisierung → Fortschritte sind hier zur schnelleren Bearbeitung von Anforderungen nötig
- Wunsch der Teilnehmenden: Treibhausgasquote umsetzen (Der Treibhausgasquotenhandel ist unabhängig von der Förderung durch die Förderrichtlinie Elektromobilität möglich, Verkauf von Einsparungen (klimaneutrale Verwaltung)
- Alternative zur Vollelektrisierung: Umstellung auf Biogas oder Wasserstoff

Welche Erfahrungen haben Sie bei der Nutzung von elektrischen Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur gemacht?

Erfahrung der Teilnehmenden zur Nutzung der Elektrofahrzeuge

- Einflottung von elektrischen Fahrzeugen erst nach Unterweisung nach ArbSchG → jährliche Wiederholung sinnvoll, idealerweise in digitaler Form, jährliche Praxiseinweisung am Fahrzeug bei vielen Standorten logistisch kaum möglich → Alternativen?
- Vorschlag: Bei Leasingfahrzeugen Einweisung bei Lieferung/Übergabe
- Elektrische Fahrzeuge bei Nutzungsprofil Kurzstrecke rentabel
- Wartungsintervalle von E-Fahrzeugen länger als bei Verbrennern
- Reichweitenangaben der Hersteller deutlich zu hoch
- Mitarbeitende nehmen elektrische Fahrzeuge gut an
→ unterstützt durch Kommunikation via Newsletter im Intranet oder Workshops

Erfahrung der Teilnehmenden zur Nutzung der LIS

- Gros der Teilnehmenden nutzt einen Ladepunkt pro Fahrzeug (1:1), das erleichtert die Organisation; aufgrund wachsender Laufleistungen etablieren sich auch Systeme 1:2 oder 1:3
- Sorge bei zunehmender Elektrifizierung des Fuhrparks: Überlastung des Netzes
- Aufgrund langer Standzeiten reichen meist Ladepunkte mit 11 kW Ladeleistung (durch Lastmanagement ohnehin nach unten gedrosselt; Ladeleistungen von 3,6 kW o.ä. können aber auch in Zeiten hoher Lastverfügbarkeit nur sehr langsam laden, weshalb die Kapazitäten dann gar nicht ausgenutzt werden und Ladebedarfe ggf. in darauffolgende Zeiten geringer Lastverfügbarkeit „mitgeschleppt“ werden)
- Errichtung eines halb-öffentlichen Bereichs für Mitarbeitende sehr aufwändig und kaum genutzt → Rabatt für Carsharing-Anbieter, Carsharing kann zusätzlich als Zusatz zu Fuhrpark dienen
- Jährliche technische Prüfung von Ladekabel und -säulen nötig

