



KOINNO-Praxisbeispiel

Innovatives Projekt aus der öffentlichen Beschaffung

INNOVATIVES PRODUKT ————— 34

Elektromobilität • Ladeinfrastruktur •
Disposition

Nutzerakzeptanz von Elektromobilität in besonderen Einsatzbereichen

Ausgangssituation

Die Nutzungsrate der bereits vorhandenen Elektrofahrzeuge bei der Polizei Niedersachsen sollte erhöht werden. Finanziert wurde die Flotte über Gelder aus dem Schaukasten Elektromobilität „eMobilität in Niedersachsen“. Das Förderprojekt lief Ende Dezember 2015 aus, d.h. eine geförderte Beschaffung nach diesem Termin war nicht möglich.

Die Flotte ist dezentral aufgestellt und setzt sich aus verschiedenen Typen von Elektrofahrzeugen, nämlich Battery Electric Vehicles (BEV), Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEV) und Range Extender Electric Vehicles (REEV) zusammen. Dies wurde bewusst so entschieden, da möglichst viele Erfahrungswerte gesammelt werden sollten. Diese flossen in die Begleitforschung des Schaukastens Elektromobilität ein.

Projektziele

Als Ziel wurde das Erarbeiten von Ideen und Konzepten zur Steigerung der Nutzungsrate der Elektrofahrzeuge definiert. Es sollte eruiert werden, welche Hemmnisse und Unzulänglichkeiten bestehen, um erste Ideen und

Vorschläge zur Beseitigung dieser Probleme zu diskutieren und Feedback zu allen Faktoren rund um Elektromobilität bei der Polizei einzuholen.

Vorgehensweise

In einem Workshop und durch die direkte Ansprache der (potentiellen) Fahrer sollten folgende Fragen geklärt werden, um die Adaptionrate zu steigern:

- Warum wurden die Elektrofahrzeuge erstmals genutzt?
- Warum wurden sie nicht (mehr) genutzt?
- Wenn einzelne Nutzer sie häufiger nutzen: Warum?
- Für welche Strecken/Fahrtzwecke werden die Fahrzeuge genutzt bzw. eignen sie sich/nicht?
- Wie viel Prozent der Fahrten sind überhaupt elektrisch durchführbar?

Die Nutzerakzeptanz könnte durch Beratung der Fahrer durch das Fuhrparkmanagement und einem übersichtlichen Fact Sheet gesteigert werden. Es soll damit auch die Angst genommen werden, auf planbaren Fahrten im kalkulierbaren Aktionsradius mit leerem Akku liegen zu bleiben. Geschieht dies aber doch, muss der Fahrer

schnell und übersichtlich mit allen wichtigen Informationen versorgt sein, z.B. dass die Batterie nicht abkoppelbar ist und daher beim Abschleppen als Generator wirkt. Ein Elektrofahrzeug kann folglich nicht mit einem gewöhnlichen Abschleppwagen abtransportiert werden.

Wesentlich bei der Elektromobilität ist die Ladeinfrastruktur. Sie muss den Anforderungen an schnelle Ladezeiten und die grundsätzliche Verfügbarkeit genügen und möglichst einfach nutzbar sein. Bei der Polizei muss sie sich zusätzlich noch auf einem abgeschlossenen, gesicherten Gelände befinden, da nicht der gesamte Ladevorgang persönlich überwacht werden kann.

Zudem muss bei Bedarf eine zeitlich sehr kurzfristige Verfügbarkeit des Fahrzeugs für Soforteinsätze realisierbar sein. Die mit dieser Infrastruktur einhergehenden Ladezustände sind zentrale Parameter bei der Disposition der Fahrzeuge. Bei der Disposition ist ein digitales Werkzeug zur Berücksichtigung der Ladezustände und des witterungs- und jahreszeitenbedingten Verbraucherverhaltens zu empfehlen. Ziel einer optimalen Disposition: Richtige Mobilität für den jeweiligen Zweck zur Verfügung zu stellen und nutzbar zu machen.

Umsetzung und Wirtschaftlichkeit

Bei der Umsetzung konnten erste wichtige Schritte hin zu einer erhöhten Nutzung der vorhandenen Fahrzeuge unternommen werden. Die gestiegene Zufriedenheit mit den Fahrzeugen zeichnet sich in einer seit Beginn des Förderprojektes Elektromobilität regelmäßig durchgeführten Umfrage ab.

Weitere Erkenntnisse und daraus abgeleitete Forderungen aus dem Projekt konnten im Rahmen eines

Workshops zur Finanzierung von Elektromobilität in München vorgestellt und diskutiert werden.

Soll der Elektrofuhrpark weiter ausgebaut werden, muss die Ladeinfrastruktur mitwachsen. Dazu muss das zugewiesene bzw. verfügbare Budget nicht nur den Mobilitätsbedarf decken, sondern gleichberechtigt für Schnelladesäulen vorgesehen und zur Verfügung gestellt werden.

Eine weitere wesentliche Forderung ist es, auch für Fuhrparkmanagementsysteme Budget einzuplanen. Bereits bei der Buchung der Fahrzeuge müssen die Nutzer sehen können, wie weit sie mit den jeweiligen Ladezustand fahren können. Nur so kann das richtige Auto gewählt werden und die Nutzer haben keine Angst, mit dem Elektrofahrzeug liegen zu bleiben. Diese Sicherheit steigert die Bereitschaft Elektroautos zu nutzen! Schließlich muss auch an die Zukunft gedacht werden, um das Projekt Elektromobilität erfolgreich umzusetzen. Die Elektrofahrzeuge sollten bis auf Sonderfälle und für Versuchszwecke nicht als einmalige Zusatzbeschaffung gefördert werden, wenn es kein Konzept zur Anschlussfinanzierung gibt. Eine kurzfristige Gießkannenförderung verpufft.

Fazit

Die Anpassung an spezielle Anforderungen des jeweiligen Fuhrparks ist zwingend nötig. Die Polizei hat andere Anforderungen als z.B. ein Pflegedienst mit verlässlich planbaren Betriebszeiten der Fahrzeuge oder Streckenprofilen (Ausnahme: Fiskal- und Kurierfahrten).

Elektromobilität ist geplante Mobilität. Daher sind ein gut strukturierter runder Gesamtprozess sowie eine durchdachte und langfristige Finanzierung unabdingbar.

Stand: März 2018

Impressum

Herausgeber:
Bundesministerium für
Wirtschaft und Energie
(BMWi)
10115 Berlin
www.bmwi.de

Bildnachweis:
© Robert Kneschke
(fotolia.com)

Redaktion:
Bundesverband Materialwirtschaft,
Einkauf und Logistik e.V. (BME)
Frankfurter Straße 27
D-65760 Eschborn
www.bme.de

Umsetzung:
www.waldmann-gestaltung.de

Ansprechpartner und Kontakt

ZPD Niedersachsen
Axel Behnke, Leiter Fuhrparkmanagement
Tel: 0511 / 96957302
E-Mail: axel.behnke@polizei.niedersachsen.de
www.polizei.niedersachsen.de

Weitere Praxisbeispiele unter: www.koinno-bmwi.de