



Bericht zum GSV Forum in Kooperation mit IÖB-Servicestelle und BBG „Fuhrparkmanagement mit alternativ betriebenen Kraftfahrzeugen“

Die Elektromobilität erlebte in den letzten Jahren einen „kleinen Boom“ in Österreich – wenn auch auf niedrigem Niveau: Mit 31.12.2016 waren knapp 12.000 zugelassene elektrifizierte PKW (rein elektrisch, Plug-In Hybrid, Wasserstoff) in Österreich unterwegs, bei den Neuzulassungen im Jahr 2016 ist Österreich mit 3.826 rein elektrischen Fahrzeugen (BEV) immerhin auf Platz drei in Europa nach Norwegen und Island, innerhalb der EU-28 sogar an erster Stelle. Werden wir künftig alle elektrisch fahren oder wird es unterschiedliche alternative Antriebe geben? Lohnt es sich für Unternehmen schon heute elektrisch zu fahren? Welche Erfahrungen machen Fuhrparkmanager mit alternativen Antrieben? Diese und weitere Fragen wurden im Rahmen eines GSV-Forums „Fuhrparkmanagement mit alternativ betriebenen Kraftfahrzeugen“ in Kooperation mit der IÖB-Servicestelle und der BBG im ausgebuchten Saal der Kommunalkredit im Jänner 2017 behandelt.

Elektroauto kann sich bereits heute rechnen

Dieser „kleine Boom“ alternativer Antriebskonzepte sei definitiv keine Modeerscheinung, betont Christian Rötzer, TÜV AUSTRIA in seiner Keynote: „Die Frage, ob künftig deutlich mehr alternativ betriebene Kraftfahrzeuge verwendet werden stellt sich nicht, sondern beschränkt sich auf den Aspekt, wann das der Fall sein wird. Die 95g CO₂/km Ziele 2020/21 wird die Autoindustrie ab der Mittelklasse nur mehr mit Hybridisierung lösen können.“ Und auch die Politik macht Druck: Oslo verbot erst kürzlich den Gebrauch von Dieselfahrzeugen zu bestimmten Zeiten. Die Komplexität für Fuhrparkverantwortliche wird also ständig höher. Das Elektroauto sieht Rötzer allerdings nur als ersten Schritt zu einem neuen Mobilitätsmanagement, schließlich ist es nur ein Teil der multimodalen Transportkette. „Unter Einbeziehung der Förderung kann es sich bereits heute durchaus rechnen, rein batteriebetriebene E-Fahrzeuge zu nutzen“. Verbesserungsbedarf sieht Rötzer hinsichtlich der Vielfalt der Ladestecker und dem enormen Energieverbrauch beim Heizen des Autos. Der breite Einsatz der Brennstoffzelle für E-Pkw, ist Rötzer überzeugt, wird noch einige Jahre auf sich warten lassen.

Getrennte Verfolgung der Antriebstechnologien sinnvoll

„Das BMVIT ist fest davon überzeugt, dass es je nach Anwendungsfall unterschiedliche alternative Antriebstechnologien geben wird“, betont Andreas Dorda, BMVIT, in seinem Statement. Entscheidend für die Auswahl der richtigen Antriebstechnologie seien Reichweitenanforderungen, das Gewicht des Fahrzeuges und ob es sich um private oder gewerblich genutzte Fahrzeuge handle. Bei Firmenfahrzeugen seien die Lebenszykluskosten ausschlaggebender als im privaten Bereich, wo mehr Emotionen im Spiel sind. Dorda: „Daher ist eine getrennte Verfolgung der einzelnen Technologien auch sinnvoll.“ Wasserstoff kommt aus der Sicht von Dorda gerade wieder stark zurück. Außerdem spielt die Batterie auch in einem Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeug eine wesentliche Rolle - Stichwort Rekuperation der Bremsenergie. Das BMVIT fördert alternative Antriebe und Treibstoffe mit 60 Mio. Euro pro Jahr und hat kürzlich eine neue Stabstelle Mobilitätswende & Dekarbonisierung eingerichtet. Schwerpunktmäßig beschäftigt sich diese Stabstelle mit der Elektrifizierung des Straßenverkehrs und dem automatisierten Fahren.

IÖB: Mehr Innovation in die öffentliche Beschaffung bringen

Michael Brugger, BMVIT, geht näher auf die Initiative Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung (IÖB) ein, die auf die Erhöhung jenes Anteils des öffentlichen Beschaffungsvolumens abzielt, der für Innovationen eingesetzt wird. Schließlich beträgt das öffentliche Beschaffungsvolumen in Österreich etwa 40 Mrd. €/Jahr. Brugger: „Wir wollen mit dieser Initiative darauf hinwirken, dass Innovation in der öffentlichen Beschaffung stärkere Berücksichtigung findet und haben mit der IÖB-Serviceestelle eine zentrale Anlaufstelle für IÖB-Fragen geschaffen“. Die GSV unterstützt als IÖB Kompetenzstelle Mobilität seit 2016 die von BMVIT und BMWFW geführte IÖB-Initiative.

IÖB: Brücke zwischen innovativen Unternehmen und Verwaltung bauen

Jasmin Berghammer, neue Leiterin der IÖB-Serviceestelle, berichtet über deren Leistungen, die in jeder Phase des Beschaffungsprozesses abgerufen werden können. So soll mit dem Marktplatz Innovation die Brücke zwischen Verwaltung und innovativen Unternehmen hergestellt werden. Unter www.innovationspartnerschaft.at können innovative Unternehmen Lösungsvorschläge, die sich für die öffentliche Hand eignen, einreichen und Beschaffer dort nach diesen Lösungen suchen. Derzeit befinden sich bereits 73 innovative Lösungen auf der Plattform. Ein Beispiel ist ein automatisiertes Park- und Verleihsystem für Fahrräder. Weiters können öffentliche Auftraggeber mittels sogenannter „Challenges“ nach innovativen Lösungen für bestehende Probleme suchen. So hat etwa die Münze Österreich im Rahmen einer Challenge Lösungen gesucht und auch gefunden, wie Münzen in der Produktion automatisch sortiert werden.

Fahrzeugbeschaffung über die BBG künftig als umfassendere Dienstleistung

Anschließend informiert Jürgen Jonke, BBG, über die Beschaffung alternativ betriebener Kraftfahrzeuge in der BBG. Bereits 2007 wurden erstmals alternativbetriebene Fahrzeuge (Erdgas, Bioethanol und Hybrid) ins Angebot aufgenommen. Das Interesse war jedoch überschaubar, es gab nur vereinzelt Fahrzeugabrufe. Hürden waren schlechtere Konditionen im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen (Kosten), mangelndes Wissen bezüglich adäquater Fahrzeugnutzung, hohes Restwertisiko, etc.

Derzeit können alternativ betriebene Fahrzeuge via Direktvergabepattform bezogen werden. Das Interesse ist laut eigener Erhebung der BBG definitiv wieder angestiegen: von Kunden, die sich ein alternativ betriebenes Fahrzeug vorstellen können, interessieren sich 70% für ein batterieelektrisches Fahrzeug. Daher wurde auch das Projekt „Fuhrparkmanagement für alternativ betriebene Kraftfahrzeuge“ gestartet. Ziel ist es, für die individuellen Anforderungen der Kunden individuelle Lösungen zu finden, den Beschaffungsprozess also stärker als Dienstleistung auszurichten. Dies schließt u.a. Fuhrparkberatung und anschließende Bewirtschaftung mit ein. Die BBG hat diese Dienstleistung EU-weit ausgeschrieben, mehrere Bieter stehen im noch laufenden Auswahlverfahren. Die Abrufbarkeit der Fahrzeuge soll ab April 2017 gegeben sein.

Wird es einen E-Gebrauchtwagenmarkt geben?

Die Österreichische Post AG konnte bereits viele Erfahrungen sammeln, berichtet Horst Mooshandl, Leitung Konzern-Einkauf & Fuhrpark der Post: „Wir haben über 1.300 elektrische Fahrzeuge, dabei handelt es sich um keine Showcase Fahrzeuge, sie befinden sich im Einsatz und eignen sich gerade für den Zustellverkehr mit mehreren hundert Stopps pro Tag ideal. Die Brief- und Werbepost in Wien

wird überhaupt zu 100% ohne fossile Treibstoffe abgewickelt.“ Auch wenn Elektrofahrzeuge ökologisch sinnvoll seien, müssen sie wirtschaftlich im Rahmen bleiben und im tagtäglichen Einsatz Sinn ergeben. Mooshandl: „Die Fahrzeuge müssen der Produktionslogistik folgen und nicht umgekehrt.“ Gerade bei schwereren Fahrzeugen sei man schnell in der Experimentierphase und 100.000 Euro für ein Fahrzeug seien hier keine Seltenheit. Eine weitere Herausforderung stelle die Kalkulation des Restwertes dar, betont Mooshandl: „Bei einer Nutzungsdauer von über acht Jahren ist es ein Blick in die Glaskugel, wieviel dieses Fahrzeug dann noch wert sein wird. Wird es überhaupt einen Gebrauchtwagenmarkt geben?“ Problematisch seien auch fehlende Ladestellen im öffentlichen Raum und dass „nicht jede Werkstätte so ein Fahrzeug handeln kann“. Positiv hervorzuheben sei, dass die eingesetzten E-Fahrzeuge wesentlich länger als angenommen genutzt werden können.

Lange Stehzeiten gerade für E-Fahrzeuge problematisch

Gerald Miklin, Amt der Kärntner Landesregierung, hat festgestellt, dass bei länger nicht genutzten E-Fahrzeugen insbesondere die Batterien Schaden nehmen. 15 Mercedes A-Klasse wurden in den letzten Jahren getestet. Derzeit werden 27 Elektrofahrzeuge angeschafft. Geplant ist, dass vom gesamten Fahrzeugbestand von 300 Fahrzeugen ein Drittel elektrisch und ein Drittel konventionell angetrieben werden soll. Die restlichen 100 Fahrzeuge soll künftig eingespart werden. Eine wertvolle Erfahrung aus dem Test war, wie wichtig es ist, über die Nutzung des Fuhrparks genau Bescheid zu wissen. Dank einer Fuhrparkerhebung im Jahr 2014 hat man herausgefunden, dass der Fuhrpark über die Gesamtjahreskilometerleistung sehr gut ausgelastet ist, jedoch starken saisonalen Schwankungen in Bezug auf die Nutzung unterliegt.

Laufendes Fuhrpark-Projekt entscheidet über weiteren Einsatz von E-Fahrzeugen

Hannes Pöcklhofer, Land Oberösterreich, betont, dass dessen E-Fahrzeuge 15.000 km zurücklegen müssen, damit eine Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Derzeit testet man drei verschiedene Modelle und hat auch entsprechende Ladestationen installiert, das Projekt läuft noch bis Februar 2017. Abhängig vom Endbericht wird entschieden, ob der Einsatz von E-Fahrzeugen ausgeweitet wird. Auch Pöcklhofer bestätigt: „Mit einigen der ab 2017 am Markt erhältlichen Modelle und den derzeitigen Förderungen ist ein wirtschaftlicher Einsatz in bestimmten Bereichen vorstellbar.“

E-Mobilität für Einsatzfahrzeuge derzeit kaum geeignet

Peter Skorsch, Fuhrparkverantwortlicher im BMI, ist bezüglich der Polizeifahrzeuge, insbesondere wenn es sich um „Blaulichtfahrzeuge“ handelt, eher noch skeptisch: „Unsere Fahrzeuge haben sehr spezielle Anforderungen und eine hohe Verfügbarkeit muss unter allen Umständen gewährleistet sein.“ So bleiben Blaulichtfahrzeuge am Einsatzort in Betrieb – auch im Winter, was gerade bei der E-Mobilität viel Leistung kosten kann. Alleine die Infrastrukturkosten wären enorm, schließlich gehe es hier um einen Fuhrpark mit über 5.600 Fahrzeugen auf ca. 1.000 Dienststellen österreichweit. Derzeit besitzt keine Dienststelle den erforderlichen Stromanschluss für eine Schnellladung, womit hier beträchtliche Investitionen zu tätigen wären. Skorsch: „Keine Institution kann ausschließlich aus ökologischen Gründen umsteigen, letztendlich muss es wirtschaftlich darstellbar sein.“ Auch bei den laufenden Kosten wird es noch Diskussionen geben, schließlich entgeht dem Staat durch die fehlende Mineralölsteuer viel Geld.

Warum setzt die Polizei nicht Erdgasfahrzeuge ein?

Skorsch meint, dass früher die Verfügbarkeit der notwendigen Tankinfrastruktur nicht gegeben war und dass aufgrund der speziellen Anforderungen der Polizeifahrzeuge im Leasingvertrag der Erdgasantrieb einfach nicht berücksichtigt wurde. Dazu ergänzt Jonke, dass in erster Linie Energieversorger mit Erdgasfahrzeugen unterwegs seien. Laut einer Erhebung der BBG interessieren sich aber sehr wohl wieder Kunden für den Erdgasantrieb. Die Post verfügt noch über eine kleine Anzahl an Erdgasfahrzeugen, informiert Mooshandl: „Langfristig sehen wir hier aber den Wasserstoff als Treibstoff geeigneter an.“

Jede zweite Wasserstoffanlage weltweit wurde in Wien hergestellt

Robert Adler, Linde Gas, geht näher auf den E-Antrieb mit Brennstoffzelle und Wasserstoff ein: „Wasserstoff hat vor allem bei schwereren Fahrzeugen und Bedarf an höheren Reichweiten seine Berechtigung.“ Im Vergleich zu batterieelektrischen Fahrzeugen ist das Auto in einer Minute vollgetankt und es gibt von Anfang an nur einen Steckerstandard. Österreich ist hinsichtlich der Produktion von Wasserstoff-Ladeinfrastruktur führend: Linde Gas hat 60% aller 160 Anlagen weltweit errichtet. „Jede zweite Wasserstoffanlage weltweit wurde in Wien hergestellt. Wir exportieren zu 95%“. In Österreich selbst gibt es derzeit nur vier Ladestationen, eine fünfte befindet sich derzeit in Planung. In anderen Ländern ist man schon weiter: In Japan und Kalifornien gibt es schon heute ein gut ausgebautes Wasserstoffinfrastrukturnetz, informiert Adler: „Die meisten Fahrzeuge weltweit befinden sich in Kalifornien aufgrund der dortigen Bestrafungskultur. Dort gibt es bereits 6.000 privat genutzte Wasserstofffahrzeuge. Mit „Zero Emission“ Fahrzeugen ist es in Kalifornien nämlich möglich, sich von den CO₂-Flottenzielen freizukaufen.“ In Deutschland gibt es zwar noch wenig Fahrzeuge, dafür schon viele Tankstellen. Auch einige Unternehmen setzen bereits auf Wasserstoff: Das Großhandelsunternehmen Coop hat z.B. seinen gesamten Fuhrpark auf Wasserstofffahrzeuge umgestellt und es übt auch auf seine Vertragspartner sanften Druck aus, hier tätig zu werden. Zur immerwährenden Frage der Sicherheit entgegnet Adler: „Selbst schlimmste Unfälle wird der Tank überstehen und auch dann nicht ausrinnen.“

Wien: E-Autos können während der Ladung gratis parken

Auch Wien hat seine Position zur Elektromobilität überdacht, führt Harald Bekehrti, Stadt Wien, MA 33, aus. In drei bis vier Stunden soll das Elektroauto an einer Wiener Ladestelle hinreichend geladen sein und exakt in dieser Ladezeit ist das abgestellte Fahrzeug von der Parkgebühr befreit. Sobald das Auto geladen ist, hat der Nutzer 15 Minuten Zeit, das Fahrzeug zu entfernen, sonst wird es abgeschleppt. Bekehrti: „E-Autos sollen nicht wegen der Gratisparkmöglichkeit angeschafft werden.“ Der Nutzer erhält allerdings eine SMS, damit er innerhalb von 15 Minuten reagieren kann. Wieviel das Aufladen in Wien tatsächlich kosten wird, sei jedoch eine politische Entscheidung. Pilotbezirke werden der 2. und der 16. Bezirk sein. Die 80.000 Lichtsäulen in Wien als Ladestationen zu nutzen, sei übrigens nicht möglich, da viel zu wenig Strom vor Ort vorhanden ist.

Da die Reichweiten von Elektrofahrzeugen deutlich zulegen, sieht Birgit Wildburger, SMATRICS – der größte Anbieter von Ladestationen in Österreich – keine Ausreden mehr für private Anwender: „Die Menschen legen durchschnittlich ohnehin nur 36km am Tag zurück. Zudem gibt es bereits jetzt flächendeckend Ladestationen in ganz Österreich – entlang der Autobahnen und in Ballungszentren finden Sie alle 60km zumindest eine SMATRICS Ladestation, an der das Auto in 20 Minuten wieder

vollgeladen ist.“ Und es gibt mittlerweile ausreichend Fahrzeuge: Bereits heute sind ca. 50 Modelle am Markt, 2018 sollen es bereits über 80 sein. Auch die Kostenvorteile sprechen für die E-Mobilität: Vorsteuerabzugsfähigkeit, keine motorbezogene Versicherungssteuer, geringere Betriebs- und Wartungskosten und kein Sachbezug für Dienstfahrzeuge. Zusätzlich gibt es noch das Förderprogramm von BMVIT und BMWFW, welches Ladestellen und Pkw fördert und je nach Bundesland weitere Landesförderungen.

Erdgasantrieb nicht vergessen

Peter Jurik, Fachverband Gas Wärme, plädiert dafür, den Erdgasantrieb nicht zu vergessen. Schließlich sei Erdgas leicht erneuerbar herzustellen und damit auch eine weitere nachhaltige und ausgereifte Energieform. Das vorhandene Erdgasnetz könne auch zur Stromspeicherung genutzt werden, Überschussstrom also als Methan gespeichert werden. Bezüglich der Nachhaltigkeit der E-Mobilität ist Jurik skeptisch: „In Europa besteht der Strom nur zu einem Viertel aus Ökostrom, würden wir in Österreich alle vier bis fünf Millionen Fahrzeuge durch E-Fahrzeuge ersetzen, bräuchten wir eine Verdoppelung der Anzahl unserer Donaukraftwerke. Wir müssen auch andere marktfähige Lösungen in Betracht ziehen.“

Abschließend hält Jürgen Jonke, BBG, Folgendes fest: „Erst die umfassende Analyse des individuellen Nutzungsprofils ermöglicht das Finden der richtigen Fuhrparklösung in Hinblick auf alternative Antriebskonzepte.“

7.3.2017, WEINER