

Pressemitteilung

Leipzig, 11.11.2021

E-Fahrzeuge und Carsharing: So einfach geht die Rechnung nicht auf

Wie es mit der Elektrifizierung der Carsharing-Flotten in Deutschland steht, darüber wurde in jüngster Vergangenheit viel berichtet. Fest steht: Ein signifikanter Anteil der Fahrzeuge fährt noch immer mit Verbrennungsmotor. Die Gründe dafür sind vielfältig und die Anforderungen, die von verschiedenen Seiten an uns als Anbieter gestellt werden in der Realität nur schwer umsetzbar. Ein Standpunkt zum E-Carsharing.

Wir sind keine Enthusiasten, wenn es um das Thema Elektromobilität geht. Das hat verschiedene Gründe: Zum einen sind die den E-Fahrzeugen zugeschriebenen positiven Effekte bis dato nicht zweifelsfrei bewiesen, zum anderen hat Carsharing als Dienstleistung per se bereits umwelt- und klimaentlastende Wirkung. Denn jedes Carsharing-Fahrzeug ersetzt im Schnitt bis zu zehn private Autos – egal ob Verbrenner oder Elektrofahrzeug. Denn die Nutzer*innen haben Zugriff auf eine ganze Fahrzeugflotte vom Kleinwagen bis hin zum Transporter.

„Was wir brauchen, ist die Verkehrswende und zwar jetzt: Vorfahrt für Busse und Bahnen, eine Förderung des Radverkehrs, bequemen und barrierefreien Fußverkehr – gemäß dem Motto ‚Stadt der kurzen Wege‘ – und nicht zuletzt einen flächendeckenden Ausbau der Carsharing-Infrastruktur“, so Michael Creutzer, einer der Geschäftsführer der Mobility Center GmbH. „Der Wille zum Umbau der PKW-zentrierten Stadt- und Verkehrsplanung hin zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes inklusive Fairness bei der Flächenverteilung und mehr Lebensqualität in den Stadtquartieren scheint aktuell in Politik und Verwaltung noch zu fehlen. Ein sauberer Antrieb für die verbleibenden (Carsharing-)Fahrzeuge ist dann die Königsdisziplin. Dem stellen wir uns gerne“, so Creutzer weiter.

Aktuell gibt es knapp 50 E-Fahrzeuge in der teilAuto-Flotte, was einem Anteil von 3,5% entspricht – und sicher noch ausbaufähig ist. Der Anteil an Benzinern ist mit 54% am größten, wobei es sich hier vorrangig um Fahrzeugtypen aus dem Klein- und Kleinwagensegment handelt – SUV-Fahrzeuge indes sind nicht vertreten. Aktuell entwickelt sich der Fahrzeugmarkt, etwa bei Kleinwagen, ausschließlich in Richtung Elektrofahrzeuge. „Diese sind jedoch in der Anschaffung deutlich teurer und aktuell noch nicht für alle Fahrtzwecke geeignet“, so Patrick Schöne, der den Fuhrpark bei teilAuto managt. „Mit knapp 20.000 Jahresfahrkilometern sind unsere Elektrofahrzeuge noch immer nicht mit den Ford Fiesta in der Flotte vergleichbar, können aber inzwischen annähernd kostendeckend betrieben werden“, führt Schöne weiter aus, der zudem als zweiter Geschäftsführer bei der Mobility Center GmbH tätig ist.

Eine weitere Herausforderung beim E-Carsharing ist der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur und die damit einhergehenden Kosten: „Bis heute ist das Thema Ladeinfrastruktur und die damit verbundenen Kosten ungeklärt. So stellt sich unter anderem die Frage, wer die Ladesäulen bauen soll und wer die Kosten dafür trägt. Wir als Anbieter können dies nicht allein leisten und dazu noch eine attraktive Dienstleistung anbieten, die auch in der Breite akzeptiert wird“, führt Regionalleiter Dr. Torsten Bähr aus. Kauf, Bau und Installation einer Ladesäule kosten zwischen 10.000 und 15.000 Euro. Zwar gibt es sporadisch Fördermittel, doch diese decken lediglich einen Teil der Ladetechnik ab. „Das Ausweichen auf den öffentlichen Straßenraum ist in vielen Kommunen nur bedingt möglich: sei es aufgrund umfangreicher stadtplanerischer Vorgaben oder der Tragfähigkeit des Stromnetzes, die eine Errichtung von Ladesäulen in zahlreichen Fällen verhindern“, so Bähr weiter, der das Thema E-Mobilität bei teilAuto strategisch entwickelt.

Der Wunsch, den Politik und Verwaltung an die Carsharing-Anbieter stellen und die Realität bei Planung und Vergabe klaffen häufig auseinander. „Die Erwartungen der Kommunen an die Carsharing-Anbieter sind hoch, das eigene Handeln jedoch zurückhaltend. Die bisherige Ladeinfrastruktur ist fast ausnahmslos mit Förderung entstanden, danach hat sich beim Ausbau nur wenig getan“, kritisiert Geschäftsführer Michael Creutzer. „Ich habe den Eindruck, dass ein Großteil der Kommunen eine Ausweitung gerade blockiert anstatt diese zu fördern – und das meint nicht die Kosten sondern die damit verbundenen langwierigen Verwaltungsakte.“

Die Verantwortung der jeweils anderen Seite zuzuschieben, bringt das E-Carsharing in Deutschland freilich nicht voran. So müssen alle Akteure an einem Strang ziehen und dabei die Verkehrswende als Kernforderung nicht aus dem Blickfeld verlieren.

Die Online-PM finden Sie unter: <https://www.teilauto.net/presse/beitrag/e-fahrzeuge-und-carsharing-so-einfach-geht-die-rechnung-nicht-auf/>

Kontakt:

Valeska Neubert, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel: 0345 44 500-112, E-Mail: neubert@teilauto.net

Über teilAuto:

Das Carsharing-Angebot teilAuto startete 1992 als ökologischer Verein in Halle an der Saale. Mit wachsender Flottengröße wurde der teilAuto-Geschäftsbetrieb 2004 in die Mobility Center GmbH überführt. Aktuell ist das Unternehmen mit seinem Gemeinschaftsauto-Angebot in insgesamt 23 Städten in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen vertreten. Seinen insgesamt 54.000 Nutzerinnen und Nutzern stellt es dabei rund 1.350 Gemeinschaftsfahrzeuge bereit. Die Dienstleistung ist mit dem Umweltzeichen Blauer Engel zertifiziert.