

Car-Sharing als Türöffner für die Elektromobilität

Von Hans-Robert Richarz

Das hehre Ziel, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die deutschen Straßen zu bringen und das Land zum globalen Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu entwickeln wie Verkehrsminister Alexander Dobrindt gerne vollmundig formuliert, haben weder er noch seine Chefin Angela Merkel aus den Augen verloren. Doch wie das funktionieren soll - am 1. Januar 2016 rollten auf Deutschlands Straßen lediglich 25 502 Elektro- und 130 365 Hybrid-Pkw - und wer zukünftig als Kunde vor allem infrage kommt, haben sie bisher nicht verraten. Was Anreize zur Elektromobilität angeht, waren bisher nur Absichtserklärungen zu vernehmen. Das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) in Karlsruhe ermittelte jetzt in einer repräsentativen Umfrage, welche Aspekte für die weitere Verbreitung von Elektrofahrzeugen entscheidend und für wen sie besonders attraktiv sind.

Für die kürzlich erschienene Broschüre „Elektromobile Sharing-Angebote: Wer nutzt sie und wie werden sie bewertet?“ befragte das Fraunhofer ISI 947 Menschen, die Car Sharing-Angebote mit Elektroautos nutzen. Die Ergebnisse zeigen, dass diese eine ziemlich einheitliche Gruppe bilden: Häufig sind es jüngere Männer, nicht viel älter als 39 Jahre, mit hohem Bildungsstand. Sie sind überwiegend berufstätig und leben entweder als Single oder mit kleiner Familie in zentralen Wohnlagen. Meist besitzen sie aus Überzeugung kein eigenes Auto und greifen bei Bedarf auf unterschiedliche Verkehrsmittel zurück. Elektrofahrzeuge in Sharing-Angeboten ziehen zwar kaum zusätzliche Kundengruppen an, eignen sich aber dazu, jüngere Menschen, die noch kein Auto benötigen oder es sich noch nicht leisten können, auf die Elektromobilität einzustimmen.

Das Fraunhofer ISI rät, E-Carsharing-Angebote auf die Bedürfnisse von jüngeren bis mittelalten Personen zwischen 30 und 40 Jahren in Paar- oder Familienhaushalten zuzuschneiden, die Sharing-Systeme entweder als Ersatz oder als Ergänzung zum eigenen Pkw nutzen wollen. Projektmitarbeiterin Uta Schneider ergänzt: „Die sharing-

affinen und multimodalen Personen sind höchstwahrscheinlich auch geübt im Umgang mit Informations- und Kommunikationstechnologien und sind deshalb eine geeignete Zielgruppe für integrierte Mobilitätsangebote, die beispielsweise Elektrofahrzeuge mit dem ÖPNV kombinieren.“ Wenn sie einmal ein Elektroauto ausprobiert haben, sind die meisten Nutzerinnen und Nutzer begeistert, bewerten es als umweltfreundlich und nützlich im Alltag und kommen mit damit gut zurecht. Nicht ganz so zufrieden zeigen sie sich mit der Reichweite und den als zu hoch empfundenen Kosten. Zudem bemängeln sie, dass die Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen in den Sharing-Flotten noch längst nicht ausreichend ist.

Allerdings ist allgemein die Bereitschaft bei Privatpersonen, ein konventionelles Fahrzeug gegen ein Elektrofahrzeug zu tauschen, relativ schwach ausgeprägt. Deutlich höher ist die Akzeptanz in gewerblichen Flotten. So bewerten die Profis die Ladedauer der Batterie und die Transportkapazität der elektrischen Fahrzeuge ähnlich zurückhaltend wie Privatleute, dies wirkt sich jedoch nicht negativ auf ihre Akzeptanz aus.

Projektleiterin Dr. Elisabeth Dütschke vom Fraunhofer ISI rät deshalb der Politik: „Es wäre sinnvoll, Elektrofahrzeuge vor allem im E-Carsharing und in gewerblichen Flotten stärker zu fördern. In diesen Bereichen kommen verstärkt jüngere Menschen, die eher keine Neuwagen kaufen, mit dieser Technologie in Kontakt. So lernen sie frühzeitig Elektrofahrzeuge kennen und ziehen bei positiven Erfahrungen eher den Kauf eines Elektrofahrzeugs in Erwägung, wenn sich ein Bedarf entwickelt. Langfristig wird so ein Mentalitätswandel in Sachen Mobilität unterstützt.“ Und darauf kommt es zurzeit besonders an. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Car-Sharing von Car2go in Berlin mit Smart Fortwo Electric Drive.



Elektromobilität.



BMW i3 an einer Ladesäule.
