

# „Streetscooter“: Erste Groß-Pleite der Elektromobilität



Welcher Großstadtbewohner kennt sie nicht, die kleinen gelben Elektroflitzer der Post, mit denen die Briefträger bequem und effizient Briefe und kleine Päckchen zum Bürger bringen? Schon vor geraumer Zeit erreichten mich via Facebook Nachrichten, daß die E-Flitzer vor allem im Winter es gerade so wieder zurückschaffen; aber nur, wenn die Heizung ausbleibt. Ohne Heizung nützt allerdings ein Fahrzeug mit geschlossener Karosserie nichts; denn Fahrtwind produzieren die Kleinautos wenig.

Ähnlich äußerten sich natürlich unsere Leser-Reporter hier im Kommentarbereich, die illusionslos und kühl die Postflitzer beobachteten. Nun zieht die Konzernleitung der Post nach und beendet das Experiment *Streetscooter*.

Die Firma war einmal ein kleines *Startup*, also eine junge dynamische Privatfirma in einem „sexy“ Bereich wie künstliche Intelligenz oder Klimaschutztechnik. Die *Deutsche Post* kaufte dieses Unternehmen mit wohlwollender Begleitung der ökobegeisterten Presse und polierte ihr sinkendes Image damit etwas auf. Allerdings muß sich ein PR-Coup, wenn er auf Elektrochemie beruht, auch über Jahre im Alltag bewähren, und das haben die Postflitzer offenbar nicht. Ein noch mit Briefen beladenes E-Fahrzeug zurück in den örtlichen Werkhof schieben, wenn der Akku leer ist, fällt aus; dafür ist der *Scooter* dann doch zu groß und schwer. Oder man muß die Routen (im Winter) kürzer planen, was die Effizienz verringert. Da Briefe nur tagsüber geliefert werden, kann man die Flitzer zwar bequem nachts laden. Wenn aber während der Arbeitszeit nachgeladen werden muß, dauert das Stunden, und diese Zeit hat man nicht.

Man denke an das Berliner E-Bus-Experiment: Die Lithiumbusse fahren von 8 bis 12; danach übernehmen die Dieselfahrzeuge. [Unser Referent Prof. Alt spricht in diesem Zusammenhang](#) von doppelter Infrastruktur, die natürlich auch etwa doppelt so teuer ist. Vermutlich mußte die Post eine ähnlich ineffiziente Doppel-Flotte mit etwa 13.000 *Streetscootern* bewirtschaften. Die Flitzer fielen mutmaßlich häufiger aus und mußten dann repariert und durch Diesel-Bullys ersetzt werden.

[Ein Kommentator von n-tv gibt die Schuld allerdings der trägen Konzernleitung der Post.](#) Ein Projekt wie eine Elektroflitzer-Flotte müsse eben von flexiblen Startup-Managern mit Herz & Haltung betrieben werden, dann ginge das auch.

Streetscooter hätte eine dynamische, kreative und risikofreudige Führung verdient gehabt – und die Möglichkeit, sich eigenständig am Kapitalmarkt mit den notwendigen Mitteln zu versorgen.

Überzeugend ist das nicht: Startup oder Post, beide müssen sich an die Hauptsätze der Thermodynamik und die Regeln der Ökonomie halten (oikos nomos – Gesetze der Haushaltung). Denn eines darf man nicht vergessen: Die *Deutsche Post* ist ein Wirtschaftskonzern, der Geld verdienen muß. Die Stadtverwaltung von Berlin kann mit Fehlplanung nach Belieben Geld verbrennen – es sind zwangserhobene Steuern; und die dortigen ökosozialistischen Politiker mit Rechenschwäche sind gewählt und stehen nicht mit ihrem Privatvermögen für ihr Versagen ein.

Nun könnte man sagen, *Tesla* hat geschafft, was im *n-TV*-Zitat oben gefordert wird. Mitnichten: Elon Musk ist zwar Öko-Medienliebling, hat aber in den USA bereits Milliarden Dollar an Subventionen erhalten. Ohne die wäre er längst bankrott oder ein Minihersteller für eine Nische. Dasselbe erleben wir Deutschen ja nun in Brandenburg: Weil die Groko an der medialen Sexyness von Tesla Anteil haben will, wird die „Gigafactory“ dort mächtig gefördert. Daß dafür noch mächtiger ein ganzer Wald abgeholzt wird und billigere (?) polnische Werker eingestellt werden müssen, ist so jemandem wie Wirtschaftsminister Altmaier gleichgültig. Der Presse meist wohl auch.