

Der Saporozhez der Post als „Vorreiter“ bei der Elektromobilität

Historisch gesehen waren Vorreiter Knechte, die vor den Kutschen der Oberen her ritten, um mit ihren Knüppeln und Peitschen das gemeine Volk von der Straße zu jagen mit dem Ziel: freie Fahrt für freie Despoten.

Wie schon die Energie, wollen die deutschen „Besserrwisserr“ (finnisches Wort für Besserwisser) nun auch den Verkehr wenden. Die Energie haben sie schon gewendet. Deutschland ist jetzt energetischer Geisterfahrer Nummer 1. Alle großen Versprechen über CO2-Reduktion werden Jahr für Jahr leise weinend gebrochen. Aber es lacht schon lange keiner mehr darüber, viel zu gefährlich für ihre Nachbarn sind die Deutschen geworden, auch ohne funktionierende Armee.

Was früher die inzwischen [pleite gehenden Energieversorger](#) waren, sind heute die Autokonzerne, die der nächsten Wende, der Verkehrswende, im Wege stehen. Die deutschen Autobauer haben die [Entwicklung der modernen Welt verschlafen](#) und wollen weiter – aus reiner Profitgier – die Umwelt mit ihren dreckigen Dieselmotoren zerstören. Bis auf den Opa von nebenan genau rechnen grüne Weltretter die [Zahl der Dieselopfer](#) aus.

Und wer möchte nicht in Städten wohnen, in denen Elektroautos laut- und abgaslos nur so dahinschnurren. Aber dazu müssen erst mal die Autokonzerne weg. Da ist es doch prima, dass die – eigentlich ja auch bösen – USA ihnen den [finanziellen Garaus](#) machen, auch wenn sie sich damit ganz nebenbei ein paar unliebsame Konkurrenten vom Hals schaffen. Und die 800.000 Arbeitsplätze, die in Deutschland dranhängen, sind sowieso umweltschädlich und müssen weg.

Ein Glück für die Umwelt, daß es solche deutschen Hochtechnologiekonzerne wie die [Deutsche Post AG](#) gibt. Dieser ehemalige Staatsbetrieb kann nämlich mehr als Briefmarken lecken: Die Deutsche Post AG ist heute ein Vorreiter bei der Elektromobilität.

Die Deutsche Post, oh biomio

Elektrische Postautos, das [bietet sich ja geradezu an](#): Die Postboten haben nur kurze Wege zu fahren, und nachts können die gelben Elektrolitze in aller Ruhe mit Solarstrom aufgeladen werden, um am nächsten Morgen gutgelaunt mit zufrieden lächelnden Postboten am Steuer auf ihren fröhlichen Elektrorädchen CO2-frei durch die blühenden Landschaften zu ihren glücklichen Kunden zu wieseln. Die Deutsche Post, oh biomio, da darf man sich schon mal [stolz für den Webauftritt](#) mit dem zuständigen schwarzgrünen Minister ablichten lassen.

Nun testet VW schon seit einiger Zeit einen E-Caddy, der für die Post geeignet wäre. Aber dieses sinnlose Verzögerungstesten dauert natürlich den grünen Journalisten und gelben Vorständen viel zu lange. Daher hat die Post kurzerhand selbst ein Elektrofahrzeug entwickelt: [den StreetScooter](#). „Wir

stehen am Anfang einer gigantischen Entwicklung,, drunter machte es Post-Vorstand Jürgen Gerdes im August dieses Jahres nicht. Und die **Zeit jubelt gar**: „Es ist, als wäre der Dieselmotor nie für den Einsatz bei der Deutschen Post geeignet gewesen. 300 mal am Tag stoppen, starten, wiederanfahen – den Stress einer Zustellungstour steckt ein elektrischer Antrieb einfach besser weg. Da kann keine Kupplung verschleifen, kein Partikelfilter verstopfen“. Für schlappe 32.000 Euro ist der Post-Flitzer zu haben, und da bekommt der Konzern sogar 4000 Euro pro Stück vom Steuerzahler dazu. Das Beste an ihm ist laut Zeit: „seine Robustheit“. Bis heute sind 5.000 StreetScooter im Einsatz, ihre Zahl soll sich verzehnfachen.

Kennen Sie noch den alten Witz aus DDR-Zeiten? „Was sind die Hauptfeinde des Sozialismus? Frühling, Sommer, Herbst und Winter“. Das gilt sinngemäß wohl auch für die gelben Vorreiter. Der Winter ist gekommen und mit ihm der StreetScooter-Katzenjammer. „Die Post-Zusteller haben Angst, den StreetScooter zu nutzen“, titelt die Welt. Es ist sogar die Rede von einer „unglaublichen psychischen Belastung“, weil die Postboten sich mit dem Fahrzeug nicht mehr auf die Straße trauen. Immer wieder gehe es darum zu entscheiden, wann der Fahrer am besten umkehre, um den Rückweg noch zu schaffen.

Ausfälle im „zweistelligen Prozentbereich“

Welt Online: „Man hätte das Fahrzeug zu Ende entwickeln sollen, beschwerten sich Mitarbeiter der Deutschen Post über den Elektro-Scooter. Die Liste der Mängel und Vorfälle des Fahrzeugs ist tatsächlich aberwitzig.

Die Entscheidung fällt schwer: Soll der Ventilator für ein bisschen Wärme im Auto und klare Sicht durch die Scheiben sorgen? Oder soll die Batterie geschont werden, damit die Stromladung auch noch für die Fahrt zurück zum Paketdepot reicht? Mehr als 70 Kilometer Strecke sind nämlich nicht drin. Mitarbeiter der Post, die das neue Lieferfahrzeug fahren, stehen in diesen Tagen vor dieser schwierigen Prioritätensetzung. Wenn es schief läuft, bleibt der Paketwagen mitten auf der Strecke liegen. Dass das passiert, belegen Recherchen der WELT in mehreren Bundesländern. Doch die Probleme mit dem Elektrowagen sollen aus Sicht der Konzernzentrale in Bonn nicht an die Öffentlichkeit dringen“.

Die Mitarbeiter berichten über viel zu geringe Reichweite von 70 km statt der angegebenen 100 und dadurch Ausfälle im „zweistelligen Prozentbereich“. Die Postboten haben Angst vor Unfällen, bei denen sie durch die Leichtbauweise ungeschützt sind. In mehreren Fällen sei die Motorhaube während der Fahrt aufgesprungen. Im Alltag bleibt das Fahrzeug manchmal aus unerfindlichen Gründen „mitten in der Pampa“ liegen, und die Postboten achten verständlicherweise mehr auf die Batterie als auf die Zustellung der Post. Die Heizung kann an kalten Tagen nicht benutzt werden. Die Mitarbeiter stellen sich einen Heizlüfter in das Fahrzeug, um wenigstens mit klaren Scheiben losfahren zu können.

Die Post sagte noch im Sommer: „Das Beste am StreetScooter ist das direkte Feedback der Nutzer, das zur ständigen Verbesserung des Fahrzeugs führt“. Heute heißt es: „Wenden sich die Beschäftigten mit ihren Alltagsproblemen an

ihre Konzernzentrale, erhalten sie die Antwort, es müsse sich um Bedienungsfehler handeln. Ein frustrierter Beschäftigter berichtet davon, dass es trotz mehrfacher Hinweise auf notwendige Nacharbeiten an dem Auto kein Vorankommen der Entwicklung gebe. Interne Papiere zu Verbesserungsvorschlägen sind Verschlussache. Wer als Mitarbeiter Mängel öffentlich macht, riskiert arbeitsrechtliche Schritte bis hin zu einer Abmahnung“.

Die Post meint offiziell dazu: „Wir haben überhaupt kein Winterproblem mit dem StreetScooter. Es kann schon mal vorkommen, dass ein Auto nicht anspringt. Aber sonst sind keine Fälle bekannt“. Wie jetzt? Seit wann muß ein Elektrofahrzeug „anspringen“? Da gibt es doch keine Kupplung und keinen verstopften Partikelfilter.

So ein Auto hatte ich zu DDR-Zeiten auch schon mal: [einen Saporozhez](#), auch Stalins Rache oder Taiga-Trommel genannt. Und genauso wie heute beim StreetScooter, gab es schon damals einen himmelweiten Unterschied zwischen der Jubelpresse und der Fahrzeugrealität. Also, weiter vorwärts im StreetScooter zum Sieg des Sozialismus in der Bundesrepublik. Laut Welt hat der Bund die Entwicklung des StreetScooters mit schlappen 10 Millionen Euro Steuergeld gefördert.