



# Gelber Weckruf

**Autoindustrie** Weil Volkswagen, Daimler & Co. die Elektromobilität lange vernachlässigt haben, hat die Deutsche Post kurzerhand selbst ein E-Auto gebaut. Und blamiert damit die Fahrzeugbranche.

Wenn Jürgen Gerdes sich nach einem nervigen Bürotag abreagieren will, setzt sich der 51-jährige Post-Vorstand ins Auto und fährt rund hundert Kilometer von Bonn in Richtung Aachen. Dort, mitten im Niemandsland, zwischen den Niederlanden und Deutschland, liegt ein kleines Testgelände für Kraftfahrzeuge. Ein paar Kilometer Asphalt, Kreisverkehre, Kurven, Bordsteine und Straßenschilder. Fast könnte man meinen, man befände sich auf einem Verkehrsübungsplatz für Fahranfänger. Doch das Gelände gehört der Deutschen Post AG. Hier testet sie ihre Prototypen und Neuentwicklungen.

Denn weitgehend unbemerkt von der breiten Öffentlichkeit ist die Post unter die Autobauer gegangen. In einem Werk in Aachen stellt sie batteriebetriebene Nutzfahrzeuge her, straßentaugliche Transporter, die sie zunächst für die Zustellung von Briefen und Paketen in deutschen Innenstädten nutzen will. Bis zu 70 000 Stück könnten das irgendwann einmal werden.

Daneben will das Unternehmen die voll verkehrstauglichen Autos auch an Dritte verkaufen. Ende des Jahres soll die Serienfertigung beginnen. Interesse und Marktpotenzial, heißt es in Studien, seien groß.

Die Post als Autobauer? Der frühere Staatskonzern als Vorreiter der E-Mobilität?

Das ist überraschend – und für die deutschen Autokonzerne schon jetzt eine peinliche Sache. Denn mit dem gelben Streetscooter, wie die Post ihr Gefährt nennt, führt ein branchenfremder Konzern den betulichen deutschen Autobauern vor, wie man Elektroautos baut.

Ausgerechnet der ehemalige Monopolist, der gewöhnlich nicht als Vorreiter des technologischen Wandels gilt, erklärt VW, Daimler und Co., dass sich die Mobilität in den Innenstädten wandelt und wie dringend alternative Konzepte und Technologien gefragt sind. Darauf scheint die deutsche Autoindustrie noch immer nicht vorbereitet, trotz aller Bekenntnisse zur Elektromobilität.

„Durch den Wandel zur Elektromobilität treten neue Wettbewerber auf den Markt“, sagt Detlev Mohr, Autoexperte der Unternehmensberatung McKinsey, „das dürfte die etablierten Hersteller nachdenklich stimmen.“ Vor allem Unternehmen aus China entwickeln sich immer mehr zu führenden Anbietern alternativer Antriebe.

Nun entsteht sogar vor der eigenen Haustür ein Herausforderer, der zwar klein ist, aber große Pläne hat. Chef und Antrieber der Post-Autosparte ist Brief-Vorstand und Autofan Jürgen Gerdes. Wenn er, wie Donnerstag vor einer Woche, auf dem Gelände bei Aachen auftaucht, dann holen die Ingenieure so ziemlich alles aus der Garage, was sie im Angebot haben.

Neben zwei Elektrobikes und einem mit Batteriestrom betriebenen Dreirad sind

das vor allem zwei große, quietschgelbe Lieferwagen. Gerdes tauscht sein Anzugsakko dann gegen eine gelb-rote Windjacke der Post, schwingt sich ins Führerhaus eines Kastenwagens und prescht los.

Zunächst ist nur das leichte Surren der Elektromotoren zu hören, kurze Zeit später quietschen die Reifen laut auf. Ein ums andere Mal steuert der Manager den Transporter auf der gesicherten Teststrecke mit hoher Geschwindigkeit durch einen Kreisverkehr mit anschließender Steilkurve. Dann kommt er breit grinsend mit einer Vollbremsung vor den Technikern zum Stehen. „Ich bin immer wieder überrascht, wie hervorragend die Autos auf der Straße liegen“, strahlt er und klopft einem der Ingenieure anerkennend auf die Schulter.

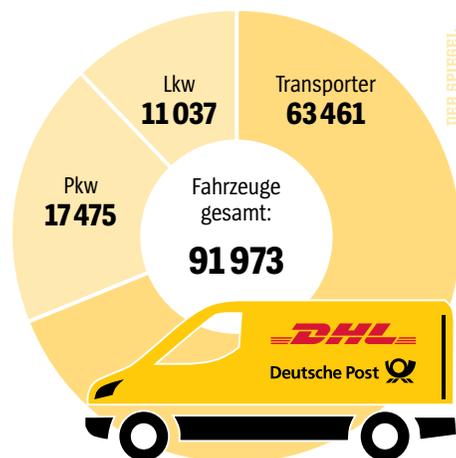
Dabei war das Autoprojekt aus der Not geboren. Ursprünglich wollte Gerdes lediglich die Autoflotte des Post-Konzerns modernisieren. Seine Überlegung: Die Lieferung von Briefen, Paketen und Päckchen in die Ballungszentren werde in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Die Innenstädte würden dadurch mit noch mehr Lärm und Abgasen belastet.

Um das zu vermeiden, wollte er die Post-Flotte nach und nach auf umweltfreundlichen Elektroantrieb umstellen. „Wenn wir die Menschen auch in fünf oder zehn Jahren beliefern wollen, gibt es dazu gar keine Alternative“, so der Post-Vorstand damals.

Das müssten auch die großen Autokonzerne so sehen, dachte Gerdes und machte sich vor gut fünf Jahren auf den Weg, um sie zur Produktion eines umweltfreundlichen Transporters zu bewegen. Doch obwohl die Post einer der größten Kunden der deutschen Autoindustrie ist, stießen die Pläne auf wenig Gegenliebe.

## Fahrzeugflotte

der Deutschen Post DHL Group, 2015



Kraftstoffverbrauch für Landtransporte

**449,1 Mio. Liter**

das entspricht ca. 10 000 Tanklastzügen

Bei Daimler in Stuttgart etwa wollte man zunächst einen Entwicklungszuschuss in zweistelliger Millionenhöhe haben, nur um mit der Planung zu beginnen, heißt es im Umfeld des Managers. Andere Autohersteller wie Volkswagen winkten beim Thema Elektroantrieb völlig ab oder vertrösteten die Post auf einen Zeitraum in fünf oder zehn Jahren. Dann sei die Technologie möglicherweise so weit, dass man über die Fertigung eines Nutzfahrzeuges nachdenken könnte.

Doch Gerdes gab nicht auf. Als er in seiner Lokalzeitung kurze Zeit später eine Geschichte über ein Start-up-Unternehmen las, das an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) in Aachen Elektrofahrzeuge entwickelte, setzte er sich sofort mit den Verantwortlichen in Verbindung. Gerdes erklärte sein Projekt, die Forscher stimmten zu. Und schon 2012 präsentierten sie einen Prototypen mit dem Namen „Work“.

Mit einer Reichweite von 80 bis demnächst 120 Kilometern, einer Spitzengeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern und einer möglichen Zuladung von 650 Kilogramm erfüllte das Auto alle Kriterien, die Gerdes vorgegeben hatte. Der Post-Manager entschied sich zu einem ungewöhnlichen Schritt. Nach kurzer Rücksprache mit Konzernchef Frank Appel kaufte er die Firma der Aachener Autoentwickler 2014 kurzerhand auf. Seitdem baut das Unternehmen Fahrzeuge nur für und im Namen der Deutschen Post.

Entwickelt wurde ein zweites Modell, ein größerer Bruder des „Work“ mit 1400 Kilogramm Zuladung. Ein noch größerer Transporter mit satten 20 Kubikmetern Ladevolumen ist in Planung. Zudem wird die nächste Generation der Autos mit feiner Sensorik ausgestattet, die man in Aachen entwickelt hat. Die Scooter sollen den Paketzustellern auf ihren Fußwegen zu den Häusern entlang der Straße langsam und vollautomatisch folgen. Das spare Zeit und Geld, sagt Gerdes.

Dass die Technik der Autos funktioniert, daran hat man bei der Post keine Zweifel mehr. Insgesamt 800 Fahrzeuge hat das Unternehmen in diversen Zustellbetrieben und in den Niederlanden im Probeinsatz. Rund eine Million Kilometer sind bereits gefahren. Es gäbe kaum noch Probleme, berichten die Aachener Ingenieure.

Und was die Manager der Post besonders freut: Langfristig ist der Betrieb der Scooter sogar billiger als die umweltschädlichen Dieselfahrzeuge, die bislang im Einsatz sind. Das liegt einerseits am preiswerten Ökostrom, vor allem aber an der Tatsache, dass die Elektroautos so konzipiert sind, dass alle Verschleißteile nach mehreren Jahren mit relativ wenig Aufwand ausgetauscht werden können. Das erhöht die Einsatzjahre erheblich. Die Post hat sich deshalb entschlossen, ihre gesamte Zustell-



CHRISTOPH SCHMIDT / DPA

**Lagerhalle des Post-Kunden Amazon:** Die Paketflut wird weiter zunehmen

flotte in Europa mittelfristig auf die Elektrovehikel umzustellen. Bis zu 70 000 Fahrzeuge könnten das werden, wenn alle Sparten mitziehen.

Um die Großproduktion zu stemmen, lässt Gerdes in Aachen eine alte Waggonfabrik sanieren und umbauen. In ein paar Wochen sollen in den Hallen moderne Autoproduktionsstraßen stehen, auf denen die Streetscooter für die Post produziert werden – und nicht nur für sie.

Inzwischen sind die Post-Autobauer fest entschlossen, die Fahrzeuge bald auch an Dritte zu verkaufen. „Derzeit prüfen wir einige Rahmenbedingungen wie die Garantiebedingungen“, sagt Gerdes. Außerdem will der Post-Vorstand ein oder zwei Auto-Manager und Marketingexperten ins Boot holen, die beim Marktstart helfen.

Anfang nächsten Jahres soll es dann losgehen. Dann sollen die Streetscooter mit individuell bestellbaren Farben, Aufbauten und Innenausstattungen für den freien Markt produziert werden. Die Preise werden sich an den Dieselaautos der Konkurrenz orientieren. Pro Schicht und Jahr will die Post 10 000 Autos produzieren. Zwei Schichten sind theoretisch möglich.

An Kunden dürfte es nicht mangeln. Zielgruppe sind Handwerksbetriebe, andere Zusteller, Stadtwerke, Liefer- und Produktionsfirmen – sprich alle, die viele Kurzstrecken im Stadtverkehr zurücklegen müssen. Ihr Interesse sei groß, sagt Jürgen Gerdes.

Viel Zuspruch für ihren Plan erhält die Post von Städten und ihren Bewohnern. Die leiden zunehmend unter Lärm, CO<sub>2</sub> und gesundheitsschädlichen Stickoxiden, die von Dieselfahrzeugen in großen Mengen ausgestoßen werden. Verzweifelte Versuche, die Luftqualität durch Umweltzonen zu verbessern, in die nur noch Fahrzeuge mit Abgasreinigung einfahren dürfen, zeigen kaum Wirkung.

Seit Gerdes Ende Juli ankündigte, in Bochum als erster größerer Stadt Dieselfahrzeuge durch Elektroautos zu ersetzen, herrscht dort Erleichterung. „Weniger Lärm und besseres Klima bedeuten gerade in Ballungsräumen mehr Lebensqualität für die Menschen“, sagt Oberbürgermeister Thomas Eiskirch. Zum Jahresende sollen 65 Streetscooter durch Bochum rollen.

Es ist nur der Anfang eines Wandels, der sich gerade in vielen Städten vollzieht. Die Kommunen wollen den Innenstadverkehr – vom Müllauto bis hin zum Blumenlieferdienst – lieber heute als morgen auf E-Mobilität umrüsten. Doch die Elektrifizierung von Nahverkehr oder Logistikflotten kommt nicht recht in Gang. Noch immer fehlt es an der Infrastruktur. Und am Angebot der Autobauer.

Nun aber drängt die Zeit: Die Kommunen brauchen elektrisch betriebene Fahrzeuge, um die gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung zu erfüllen. Um den Mangel zu beheben, ergreifen viele Städte selbst die Initiative.

München will bis Ende 2017 rund hundert zusätzliche Ladestationen aufstellen. Elektromobilität fördert die Landeshauptstadt mit einem 30 Millionen Euro schweren Fonds. Nach Ansicht von Stephanie Jacobs, Referentin für Gesundheit und Umwelt, liegt es nun an den Autokonzernen, die passenden Gefährte zu liefern: „Die Hersteller müssen den Wandel jetzt zügig vorantreiben, um die verlorene Zeit aufzuholen“, sagt die parteilose Politikerin.

Versuche der Autobauer, den Bedarf an E-Transportern in den Innenstädten zu decken, missglückten. Daimler etwa brachte 2011 das Modell Vito E-Cell auf den Markt, einen Transporter speziell für Gewerbetreibende wie Bäcker, Floristen oder Postboten. Der Anschaffungspreis war aber derart hoch, dass Daimler das Fahrzeug nur zum Leasing anbieten konnte. Schon

drei Jahre später wurde die Produktion wieder eingestellt. Die Technologie sei damals noch zu teuer gewesen, heißt es beim Stuttgarter Autohersteller – entsprechend gering war die Nachfrage.

Mittlerweile entwickelt Daimler zwar etliche Elektroautos, vom E-Smart bis zum 26-Tonner. Einen aufladbaren Kleintransporter, wie Post und RWTH ihn entwickelt haben, verkauft der Konzern jedoch bis heute nicht. Immerhin betont Daimler, man halte den Markt für interessant – und wolle bald geeignete Lösungen vorstellen. Der Volkswagen-Konzern hat derzeit ebenfalls noch kein vergleichbares Fahrzeug im Angebot.

Das Problem der großen Autobauer: Investitionen in neue Modelle rechnen sich nur, wenn die Konzerne am Ende mehrere Hunderttausend davon verkaufen können. Deshalb erschien es lange lukrativer, das Geld in konventionelle Massenfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zu stecken.

Die Post-Tochter Streetscooter hat es geschafft, in kleiner Serie billiger produzieren zu können. Das gelbe Elektroauto entstand nicht in der teuren Entwicklungsabteilung eines Konzerns, sondern in der Werkstatt eines Start-ups. Die Macher des Kleinwagens mussten weder auf ein besonders flottes Design achten noch auf blendende Leistungswerte. Batterie und Elektromotor sind weniger stark als in einem E-Auto von Daimler oder Tesla, dafür aber billiger.

Die Entwickler des Streetscooters wollen ihr Angebot deshalb auch nicht als Kampfansage an die Autobranche verstanden wissen, sondern als Weckruf. „Die Autoindustrie braucht günstige, massenmarktfähige Lösungen“, sagt Günther Schuh, Professor für Produktionssystematik an der RWTH Aachen, der Streetscooter mitgegründet hat. „Wir dürfen es nicht so weit kommen lassen, dass wir in ein paar Jahren von den Chinesen überrollt werden.“

Auch Streetscooter muss diese Konkurrenz fürchten. Bis zum Massenhersteller ist es noch ein weiter Weg: Um den Weltmarkt bedienen zu können, fehlen dem Unternehmen Größe und Kapital. Dafür besitzt die Post-Firma jede Menge Know-how. In der Branche wird deshalb spekuliert, Streetscooter könnte eines Tages übernommen werden. Ein Autobauer soll bereits Interesse bekundet haben.

Noch hat die Post jedoch keinerlei Verkaufspläne. Noch stehen alle Zeichen auf Angriff. Als wollte der Bonner Konzern sein Revier markieren, hinterlässt er in jedem Streetscooter ein deutliches Erkennungszeichen: ein Posthörnchen mitten auf dem Lenkrad. Frank Dohmen, Simon Hage



**Video:**  
**Die elektrische Post**

spiegel.de/sp332016post  
oder in der App DER SPIEGEL