

25.02.2019

## **Elektro-Missionare: Wasser predigen und Diesel tanken.**

Als Heuchler oder Pharisäer bezeichnet man jemanden, der eine Meinung oder ein Verhalten nur vortäuscht, sich selbst aber nicht daran hält. Die meisten Missionare und Heilsverkünder der Elektromobilität gehören zu dieser Spezies. Die Redakteure von **ams** scheinen auch zu dieser Gattung zu gehören, sonst hätten sie nicht den **HUK-Vorstand Jörg Rheinländer** in einem zweiseitigen Interview zu Wort kommen lassen. Das Interview trägt die Überschrift:

**„Die E-Auto Zukunft kann kommen.“**

Gleich in seinen ersten Sätzen erteilt sich Jörg Rheinländer selbst die Absolution dafür, kein Elektromobil zu fahren. Er gibt sich damit als Pharisäer reinsten Wassers zu erkennen. O-Ton:

**„Ich fahre selbst auch noch kein Elektroauto, sondern beruflich einen Audi A6, und privat fahren wir einen T5-Transporter mit neun Sitzen. ... Da ich beruflich sehr viel reise, muss der A6 vor allem für sehr lange Fahrten herhalten.“**

Für die Normalsterblichen unter seinen Versicherungskunden gilt:

**„Die meisten Deutschen könnten schon heute aufs E-Auto umsteigen. 47 Prozent fahren nie mehr als 250 Kilometer am Stück. ... Vielen Leuten ist gar nicht klar, wie selten sie tatsächlich lange Strecken fahren.“**

Für diese Erkenntnis sammelt die HUK mit Hilfe eines Telematik-Tarifs ein Datengebirge, das im Moment schon 800 Kilometer hoch ist. Die Auswertung erfolgt mit Deep-Learning-Algorithmen. Wer vor diesem hochwissenschaftlichen Ansatz nicht vor Ehrfurcht in die Knie geht ist selbst schuld. Für uns genügt ein Blick auf die Seiten des Statistischen Bundesamtes für die gleiche Information.

Womit uns der HUK-Vorstand da beglückt, ist die typische arrogante Haltung der meisten Moralapostel. Sie halten uns wahlweise für zu blöd, zu bequem, zu unsensibel, zu uninformiert oder zu geizig, um das ihrer Meinung nach Richtige zu tun.

Wenn 47 Prozent niemals mehr als 250 Kilometer am Stück fahren, dann gilt umgekehrt, dass 53 Prozent das sehr wohl tun. Wer mit seinem Elektromobil von München nach Nürnberg oder Stuttgart fährt, möchte vielleicht sogar die Heimreise ohne Nachladen antreten. Er möchte nicht erst mühsam eine Ladestation suchen, die im Zweifelsfall belegt ist, kaputt oder inkompatibel mit seinem Ladekabel. Wer so etwas vorhat, und sei es auch nur theoretisch, der kauft sich bestimmt kein Elektromobil.

Was ist mit der großen Zahl der Dienstwagen, deren Fahrer das Auto nicht zum Spaß gestellt bekommen, sondern aus geschäftlicher Notwendigkeit? Im Klartext, weil sie längere Fahrten zu absolvieren haben im Rahmen ihrer Beschäftigung. Die

fallen als Elektrokunden weg, weil in ihrer Tarifgruppe die Anschaffungskosten für einen Tesla/Audi/BMW/Mercedes mit genügender Reichweite nicht vorgesehen sind. Die meisten Dienstwägen stammen aus der Golf/Passat-Klasse, mit Reichweiten bis zu 1000 Kilometern.

Aber es gibt noch weitere Ausschlusskriterien. Z.B. Pendler, die täglich mehr als 50 Kilometer einfach zurücklegen. Sogar die Zahl derer, die Anfahrten mit mehr als 100 Kilometer in Kauf nehmen, steigt beängstigend. Eine Folge der explodierenden Wohnkosten in den Ballungsräumen. Mit der Zahl der Pendler steigt die Gefahr von Staus. Obwohl Staus inzwischen schon zur Normalität zählen. Was macht der Elektropilot im Stau? Richtig, er schaltet alle elektrischen Verbraucher inklusive Heizung ab, weil er mit den kostbaren Elektronen haushalten muss. Lieber friert er sich im Winter den Allerwertesten ab, als irgendwo zu stranden. Ob ihm die HUK dann zu Hilfe kommt?

37 Prozent der Neuwagenkäufer hätten gar keine Möglichkeit, ein E-Auto an der Steckdose zu laden. Dieser Wert ist vermutlich sehr konservativ geschätzt, denn dazu zählen die Bewohner von Wohnblocks, Eigenheimbesitzer mit Garagen weit ab vom Haus ohne Steckdose. Oder die vielen Zweit-, Dritt- oder Viertautos von erwachsenen Familienmitgliedern, die noch bei den Eltern wohnen.

Und schließlich muss man sich ein Elektroauto auch leisten können. Gemessen an der Leistungsfähigkeit sind sie immer noch unverschämt teuer.

Geben wir also dem Herrn von der HUK ein wenig Nachhilfe in Mengenlehre und rechnen aus, was unter Berücksichtigung aller Einzelkriterien als Schnittmenge übrigbleibt.

Menge A: nur Fahrten weniger als 250 Kilometer:	47 Prozent
Menge B: kein Dienstwagen:	70 Prozent (geschätzt)
Menge C: Pendler < 50 Kilometer einfach:	70 Prozent (geschätzt)
Menge D: Steckdose vorhanden	63 Prozent
<u>Menge E: ausreichende finanzielle Mittel</u>	<u>50 Prozent (geschätzt)</u>

**Schnittmenge  $100\% \times 0,47 \times 0,7 \times 0,7 \times 0,63 \times 0,5 = 7,25$  Prozent**

Man kann natürlich an den einzelnen Positionen noch Korrekturen vornehmen. An der grundlegenden Botschaft ändert sich nur wenig. Sie lautet:

**Nur für einen Bruchteil der Bevölkerung kommt ein Elektromobil infrage.**

Woher rührt eigentlich das Interesse von **ams**, **HUK** und anderen Gesellschaften daran, uns den Elektroantrieb einzureden? Was haben sie davon, die Verbrennungsmotoren und damit die deutsche Autoindustrie schlechtzureden? Was verschweigen sie uns?

Vielleicht sollten sich die Herren Missionare einfach einmal die Zulassungsstatistiken genauer anschauen: **Elektroantrieb 1,1 Prozent.**

Wollen sie allen Ernstes noch weiter darauf beharren, dass 98,9 Prozent der Neuwagenkäufer sich nur deshalb kein Elektromobil kaufen, weil sie der Umweltschutz nicht interessiert?

Noch ein Wort zum Telematik-Tarif. Mit solchen Angeboten werden Kunden geködert, ihre Daten preiszugeben. Nicht nur in der Autoversicherung, auch in der Krankenversicherung existieren solche Modelle. Das gefährdet den gesellschaftlichen Zusammenhalt und höhlt den Solidargedanken aus, der allen Versicherungen zugrunde liegt. Es dauert bestimmt nicht lange, bis jemand, der sich der Durchleuchtung des Privatlebens bewusst entzieht, sich die Frage gefallen lassen muss, ob er etwas zu verbergen hat. George Orwell und China lassen grüßen.

Vielleicht haben die Herren in den Chefetagen auch etwas übersehen, nämlich die Hybridfahrzeuge. Anteil der Hybridfahrzeuge 3,8 Prozent. Und das, obwohl das Angebot nicht besonders groß ist und die wenigen Modelle auch nicht gerade billig. Wenn Jörg Rheinländer einen weiteren Blick in seine Deep-Learning – Unterlagen wirft, wird er feststellen, dass die allermeisten Fahrten weniger als 50 Kilometer betragen, also ideal geeignet für Hybriden.

**Sollten sich die Missionare der Elektrizität nicht erst selbst so ein Exemplar anschaffen, bevor sie das Elektro-Evangelium verkünden?**

**Jacob Jacobson**