

08.05.2021

Elektromobilität: Sag´ mir, wo die Kunden sind, ...?

Wer kann sich ein Elektromobil leisten? Gemeint ist nicht nur finanziell, sondern auch hinsichtlich der persönlichen Lebenssituation und des Lebensstils.

Vielleicht wäre es geschickt, nicht die Frage zu stellen, wer sich ein Elektromobil leisten kann, sondern das Thema von der anderen Seite anzugehen. Die entsprechende Frage lautet: **Für wen kommt ein Elektrofahrzeug NICHT in Frage?**

Zur Beantwortung teilen wir die deutsche Bevölkerung in Gruppen ein.

- Kinder und Jugendliche unter 18
- Sozialhilfeempfänger
- Geringverdiener
- Alleinerziehende
- Singles
- Familien mit Kindern
- Familien ohne Kinder
- Rentner

Kinder und Jugendliche unter 18: 14 Millionen

Deren Elektromobilität beschränkt sich höchstens auf Elektroroller. Sich kaufen nicht nur kein E-Mobil, sondern mangels Führerschein überhaupt kein Auto.

Sozialhilfeempfänger: 10 Millionen

Der Anteil in dieser Gruppe mit eigenem Auto ist verschwindend gering, mangels Geld.

Geringverdiener: ca. 5 Millionen

Zum Niedriglohn gehört oft auch eine längere Anfahrt zum Arbeitsplatz, die mit Sicherheit nicht elektrisch bewältigt wird, es sei denn mit dem ÖPNV.

Singles: 17,6 Millionen

Singles wohnen bevorzugt in Mietwohnungen und in Ballungsräumen. Viele davon nutzen den ÖPNV, besitzen aber trotzdem ein Auto, weil sie ab und zu angewiesen sind auf Mobilität außerhalb des ÖPNV. Ihr Auto, falls vorhanden, parken sie in einer Tiefgarage oder unter der Laterne. In Frage kommen preisgünstige, gebrauchte Kleinwägen, keinesfalls E-Mobile.

Alleinerziehende: 1,5 Millionen

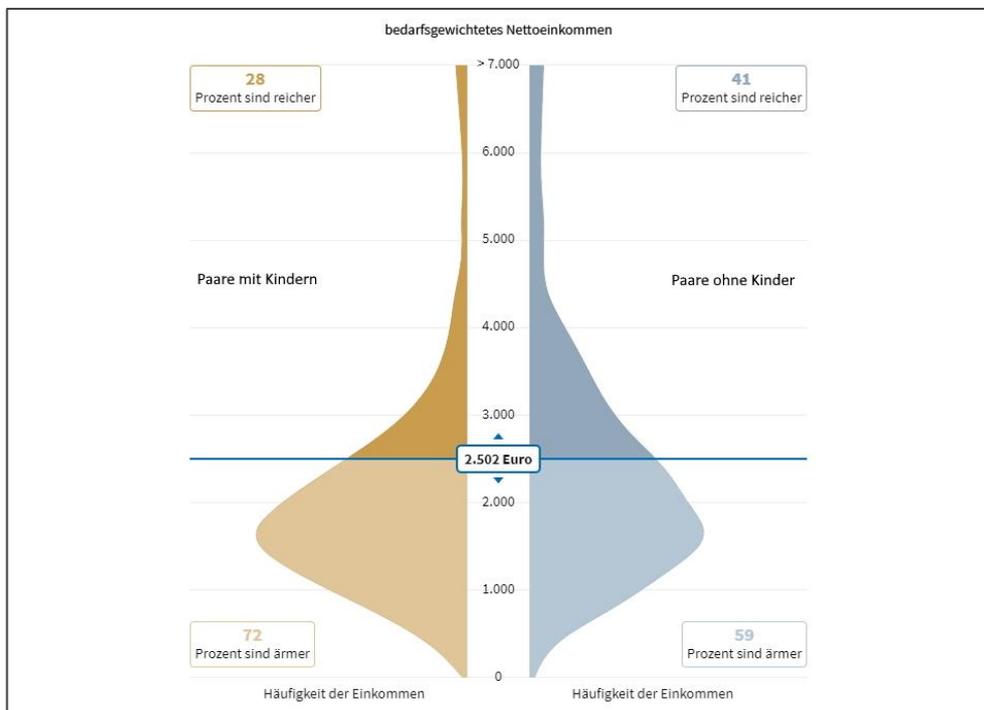
Definitiv keine Zielgruppe für E-Mobilität.

Familien mit Kindern: 11,6 Millionen

Zum Kindertransport eignet sich ein strapazierfähiges Alltagsvehikel à la VW Caddy. Neben dem stressigen Handling von quengelnden Kindern sich auch noch mit einem Ladekabel herumzuärgern, das kann man von Eltern wirklich nicht verlangen. Und das erforderliche Zweitfahrzeug (in Wirklichkeit Erstfahrzeug) muss langstreckentauglich sein. Schließlich und endlich fehlt es den meisten in dieser Bevölkerungsgruppe am nötigen Kleingeld für ein E-Mobil. Die Besserverdienenden aus dieser Gruppe, könnten sich zwar ein E-Mobil leisten, geben das Geld aber lieber für ein Wohnmobil aus.

Familien ohne Kinder: 19 Millionen

Hier wird's spannend. Ist diese Menge nicht die ideale Zielgruppe für ein E-Mobil? Schon allein die finanzielle Ausstattung ist erheblich besser als mit Kindern, wie sich beim direkten Vergleich herausstellt. Die Linie von 2.500 Euro Nettoeinkommen ist willkürlich, aber nicht ganz unmotiviert gesetzt.



Kein Wunder, sind doch die meisten von ihnen Doppelverdiener. Ein Auto gehört für jeden der beiden zur Grundausstattung, warum sollte nicht eines davon elektrisch unterwegs sein? Da taucht sofort die Frage auf, wer opfert sich für das Elektrovehikel? Natürlich der mit der kürzeren Strecke zur Arbeitsstelle. Wer bekommt den Platz in der Garage? Natürlich das E-Mobil, das muss ja schließlich an die Steckdose. Wo steht dann das andere? Vor der Garage? Dann ist das BEV eingesperrt. Also auf die Straße mit dem Verbrenner. Verkehrte Welt. Normalerweise steht der Kleinwagen auf der Straße und das hochwertigere Verkehrsmittel in der Garage. Ein Zielkonflikt, den jedes Paar für sich lösen muss. Es sei denn, zum Haus gehört eine Doppelgarage. Diese Kombination ist aber statistisch nicht relevant.

Rentner: 21 Millionen

Kaum eine Bevölkerungsgruppe ist derart prädestiniert für Elektromobilität, aus mehreren Gründen:

- + Es entfällt der tägliche Weg zur Arbeit.
- + Der überwiegende Anteil der Fahrten geschieht im Nahbereich, speziell zu Einkaufszwecken oder zum Arztbesuch.
- + Viele Rentnerpaare besitzen Wohneigentum, häufig in Form eines Einfamilienhäuschens mit Garage.

Es sprechen aber auch gewichtige Gründe gegen die Elektrifizierung.

- Das wichtigste Gegenargument – die Höhe der Rente. Bei Paaren ist oftmals die Rente des Mannes allein ausschlaggebend, die Rente der Frau lediglich ein Trostpflaster. Das bedeutet, die meisten Rentner müssen sparen.
- Selbst wenn beide Partner berufstätig waren mit eigenem Automobil, so stoßen sie bei Rentenbeginn eines der beiden ab - höchstwahrscheinlich. Als alleiniges Fahrzeug kommt aber kein E-Mobil in Frage, man will ja schließlich noch in Urlaub fahren oder die Kinder und Enkel besuchen.
- Ältere Herrschaften wollen sich nur ungern auf etwas Neues einlassen. Sie behalten lieber das gewohnte bei. Einem Elektromobil, insbesondere mit neumodischem Bedienkonzept, stehen sie sehr skeptisch gegenüber.
- Wohin mit dem Zweitfahrzeug? Das Garagenproblem trifft natürlich auf Rentner ganz genauso zu.
- Da unterstützt man doch lieber die Kinder oder Enkel, als sich auf finanziell unsicheres Terrain zu begeben.

Zusammenfassung:

Wie man es dreht und wendet, Elektromobilität ist für viele unerreichbar. Sie ist unkomfortabel und finanziell riskant. Die Stadtbevölkerung besitzt keine Garage, die Landbevölkerung braucht ein unkompliziertes Auto mit großer Reichweite. In unsicheren Zeiten werden viele vor dem Experiment Elektromobilität zurückschrecken. Nüchtern betrachtet wird das Elektromobil ein Nischenprodukt bleiben. Die zu Jahresbeginn aufgekommene Euphorie ist schon wieder verfliegen. Sie war dem Nachholbedarf geschuldet.

Zahlen sprechen eine deutliche Sprache (für den, der sie versteht):

- Neuzulassung aller Automobile im ersten Quartal 2021: 650.000
- Zulassung aller reinen Elektroautos im ersten Quartal: 65.000
- Entspricht **10 Prozent.**

Wie sieht die Autowelt in zehn Jahren aus, wenn die Zulassungen auf dem Niveau des ersten Quartals 2021 verharren?

- Gesamtbestand Automobile im Jahre 2031 ca. 40 Millionen
- Zulassung E-Mobile in 10 Jahren: $10 \times 4 \times 65.000 =$ 2,6 Millionen
- Ergebnis Anteil E-Mobile **6,5 Prozent**

Das gilt allerdings nur, wenn die E-mobile eine Lebensdauer von 10 Jahren erreichen. Mit einer zweiten Batterie liegt das durchaus im Bereich des Möglichen.

Wie hoch müsste die jährliche Zulassung an E-Mobilen sein, wenn im Jahr 2041 die Hälfte aller Autos elektrisch fahren soll?

- Gesamtbestand Fahrzeuge im Jahre 2041 40 Millionen
- Neuzulassungen E-Mobile im Zeitraum von 20 Jahren 20 Millionen
- **Fiktive jährliche Neuzulassung von E-Mobilen 1 Million**
- Reale jährliche Neuzulassung von E-Mobilen: 65.000 x 4 0,26 Millionen

Zwischen Wunsch und Realität liegt der Faktor 4. Um substantiell schneller voranzukommen, helfen auch alle finanziellen Anreize nichts. Schneller geht es nur mit einem Verbot von Verbrennungsmotoren. Aha, daher weht der Wind, denkt sich jetzt so mancher kritische Zeitgenosse. Sollte das wirklich Realität werden, den Grünen wäre es durchaus zuzutrauen, dann kann Deutschland den Laden dicht machen. Unternehmen sind gut beraten, sich vorher ins Ausland abzusetzen, in eines, das nicht vom grassierenden Elektrovirus befallen ist.

Bitte beachten: Wir betrachten ausschließlich **reine Elektromobile**, sogenannte BEVs, keine wie auch immer konfigurierte Hybride. Hybride sind aber keine E-Mobile, sondern Verbrenner mit elektrischem Hilfsmotor. In den Medien werden die beiden gerne in einen Topf geworfen, weil die Zahlen für die Elektrowelt dann besser aussehen.

Klassenverteilung der E-Mobile Januar bis März 2021:

Fabrikat	Stückzahl	Grundpreis in €	Klasse
VW e-Up	7.260	21.500	UKL
Tesla Model 3	6.031	41.000	Kompakt
VW iD.3	5.951	32.500	Kompakt
Hyundai Kona Elektro	5.722	35.000	Kompakt
Smart EQ Fortwo	4.417	21.500	UKL
Renault Zoe	4.282	33.000	KKL
BMW i3	2.841	42.600	Kompakt
Mini SE	2.388	32.500	KKL
Opel Corsa-e	2.109	30.000	KKL
VW iD.4	1.445	37.000	Kompakt

Legende: UKL: Unterste Klasse KKL: Kleinwagen Kompakt: Golf-Klasse

Ein Durchbruch sieht anders aus. Von diesen homöopathischen Stückzahlen bekommen Automobilstrategen schlimme Alpträume. Wo laufen sie eigentlich, die mit großem Pomp und Trara in den Medien gehypten Porsches, Audis, BMWs und Mercedes? Oder Tesla Model S? Oder die fortschrittlichen Volvos, Jaguars

und sonstige hochpreisigen Retter des Klimas? Das sind in Wirklichkeit Spielzeuge und grüne Mäntelchen für Besser- und Bestverdienende - statistisch irrelevant.

Elektromobile als Symbol der Zweiklassengesellschaft:

Was empfindet jemand aus der Klasse der Elektro-Untauglichen angesichts freier Parkplätze für E-Mobile? Jetzt werden ihm neben den Parkplätzen für Behinderte noch weitere Parkflächen weggenommen, reserviert für E-Mobile, meistens in Überbreite, schärfstens überwacht gegen Falschparker und finanziert von der Allgemeinheit. Der Frustpegel steigt noch weiter, wenn dann ein Tesla Model-S, oder noch schlimmer, ein Hybrid-SUV den Parkplatz belegt und Strom zieht, während man selbst vergeblich einen freien Parkplatz sucht.

Da wächst der Unmut über die Klasse der Reichen, die sich alles leisten können, und dann auch noch vom Staat mit Geschenken bedacht werden. Gerne wird den „Habenichtsen“ der Neidfaktor untergeschoben, das Problem jedoch damit unzulässig verharmlost. Wie schnell Ärger in Hass umschlagen kann, das zeigen die Internetkommentare und auch die zunehmend gewalttätigen Demonstrationen. Autos mussten immer schon gerne als Zielscheibe für Vandalismus herhalten. Erste Anzeichen lassen vermuten, dass auch Ladesäulen davon nicht verschont bleiben.

„Wir wollen uns unseren Problemen nicht stellen. Wir wollen nur so weitermachen.“ (Michael Haneke)

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de