

Audi will das deutsche Tesla werden und stellt als erster Hersteller den Verbrennerbau ein

geschrieben von AR Göhring | 23. Juni 2021

von AR Göhring

Volkswagen plant, ab 2030 keine Diesel- und Benzinmotoren mehr anzubieten. Nun ist Konzernschwester Audi vorgeprescht und meldet, den Verbrennerbau schon ab 2026 einzustellen. Was bedeutet das für den Konzern?

Auch Hybridmodelle sollen in fünf Jahren nicht mehr neu auf den Markt kommen. Die letzten Modelle mit richtigem Motor sollen 2026 die der Q-Reihe sein, die bis 2030 vertrieben werden. Was bewog die Audi-Manager? Grünes Bewußtsein sicher nicht; bei den Ingenieuren und kühl rechnenden Managern sind Weltrettungsattitüden nicht verbreitet. Auslöser sind vielmehr die grünen Gesetze aus Berlin und Brüssel, die Audi zum Handeln zwingen.

Fünf Jahre sind eine lange Zeit angesichts der Modellpolitik heutiger Hersteller. In der Zeit muß ein neues Auto herauskommen; wenn nicht, hat die weltweite Konkurrenz, die nachlegt, die Nase vorn. Wegen der EU-Zwangs- und Knebelgesetze für die Autoindustrie sind vor allem europäische Hersteller genötigt, doppelt zu konstruieren: 2026 müßte Audi etwa gleichzeitig ein E- und ein Verbrennermodell präsentieren. Da es Konkurrenten wie Tesla gibt, die nur E-Motoren anbieten, ist man im Nachteil.

Hinzu kommen die EU-Strafen für die „Flottenemissionen“: Produziert zum Beispiel Audi zu viele Verbrenner, und gleichzeitig zu wenige – rein rechnerisch – emissionsfreie E-Autos, müssen Milliarden an Brüssel gezahlt werden. Hinzu kommen die CO₂-Zertifikate, die deutsche Autohersteller von Elon Musk und anderen kaufen müssen, deren Produkte per definitionem kein CO₂ ausstoßen. Musk verkauft zwar nicht viele E-Boliden weltweit, ist aber trotzdem Multi-Multi-Multi-Milliardär. Seinen Aktionären dürfte es ähnlich gut gehen.

Der Plan des Audi-Managements liegt also auf der Hand: Sie wollen das deutsche Tesla werden. Sie zahlen in ein paar Jahren also nicht mehr für Strafen und Zertifikate, sondern können wohl selber welche ausgeben und Milliarden kassieren (vielleicht sogar von Volkswagen, was pikant wäre).

Die Entscheidung ist natürlich mit den Volkswagen-Managern abgesprochen. Was mag die Gesamtstrategie sein? Vermutlich will man sich schnellstmöglich vom EU-Wahnsinn retten; hält mit VW aber noch Expertise

für saubere und moderne Verbrenner vor, um im Falle eines Umschwungs wieder einsteigen zu können. Das Plattformprinzip bei VW und Audi erlaubt ja den schnellen Austausch von Modulen.

Ist ein Umschwung denn in nächster Zeit zu erwarten? Wenn immer mehr europäische Hersteller ihre Verbrennerproduktion einstellen und zum x-ten Tesla werden; und dann auch noch billige Konkurrenz aus China hinzustößt, ist das Finanzierungsmodell Musk nicht zu halten. Denn wer zahlt dann noch die Milliarden für die eigenen Zertifikate?

Man kann sich auch eine Zukunft ohne Zertifikate-Gewinne vorstellen. Dann müßten aber alle Interessenten in Europa E-Autos kaufen wollen. Das wiederum ist kaum vorstellbar, da die komplizierten Lithium-Akku-Modelle mit ihren besonderen Rohstoffen in der Produktion immer deutlich teurer sein werden als die Verbrenner. Ohne staatliche Subvention mit erheblichen Summen werden nur noch wenige Verbraucher einen E-Wagen nachfragen; die anderen gehen wohl auf gebrauchte deutsche Modelle, die ja jetzt schon in Osteuropa gehandelt werden wie geschnitten Brot. Weiterer Vorteil der gebrauchten Diesel und Benziner: keine „Reichweitenangst“, da man mit vollem Tank teils 1000 km weit kommt. Die Fahrer der neuen und schicken Stromer hingegen sind entweder sehr wohlhabend und fahren einen Dreitonner mit Riesenakku; oder sie beschränken sich auf Fahrten um die 200km. Das Schnell-Laden dazwischen dürfte auch in ferner Zukunft nur sehr eingeschränkt möglich sein, da das deutsche Stromnetz ohne grundlastfähige Kohle-Kernkraftwerke kaum ein Angebot machen kann. Minister Altmaier hatte ja schon angekündigt, daß es Stromsperrern für Autos geben könnte, um das Netz stabil zu halten.

Und „angebotsorientiertes“ Laden, wie es eine Grünenpolitikerin im Bundestag schon propagierte, dürften wohl gerade die Wähler der Grünen, die erfahrungsgemäß SUV schätzen, nicht tolerieren. Autofahren nur wenn die Sonne scheint oder der Wind weht, das würden gerade die verwöhnten Oberschichtler, die gewohnt sind, daß andere für sie „die Arbeit tun“ (s. Schelsky), zu umgehen versuchen. Lösung wären Dieselgeneratoren, die in Australien angesichts der dortigen Energiewende Verkaufsschlager sind, und die dann wahrscheinlich zur Standardausrüstung deutscher Villen werden würden.

Und unsere Autohersteller? Schrumpfen oder verlagern ihre Produktion ins Ausland weit entfernt von der Europäischen Union. Man sieht, die Zukunft deutscher beziehungsweise europäischer Industriehersteller ist eigentlich recht klar umrissen. Noch machen sich deutsche Autokäufer offenbar keinen Kopf um ihr liebstes Kind. In neun Jahren aber, wenn nach Audi auch VW nur noch Elektro-Spielzeugautos anbietet, kommt das große Erschrecken. Hoffentlich nicht zu spät. Aber es sind ja bald Bundestagswahlen – sie werden zeigen, wie viele Deutsche noch zu sehr in der Gegenwart leben und die nahe Zukunft nicht sehen können oder wollen.