

Audi will Spitzenreiter bei „Grünwäsche“ sein



Von WOLFGANG HÜBNER | Es ist die alte Geschichte der Verwandlung vom Saulus zum Paulus: Audi hat als erste große Automarke Deutschlands beschlossen, ab 2026 nur noch Elektroautos zu produzieren. Ausgerechnet der PS-Protz der Branche und Auslöser des sogenannten „Dieselskandals“ will damit den Vorreiter beim „Grünwaschen“ der weltweit bewunderten deutschen Autoindustrie spielen.

Das ist allerdings ein ebenso provokatives wie riskantes Unternehmen. Denn zum einen wird damit Druck auf den Staat, die Konsumenten und nicht zuletzt auch auf die Beschäftigten ausgeübt. Zum anderen aber kann sich Audi unternehmerisch in ein geradezu selbstmörderisches Abenteuer stürzen. Denn wer soll von nun an viel Geld in einen Audi investieren, der faktisch ein Auslaufmodell mit entsprechend hohem Wertverlust ist?

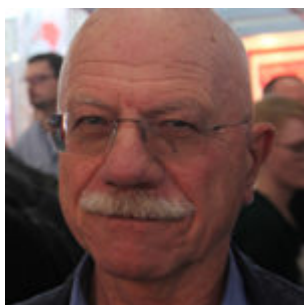
Mag Geld bei der in Regel einkommensstarken Klientel von Audi-Käufern zwar eine weniger große Rolle als bei anderen Marken spielen, so wird der bei Audi verfügte Entwicklungsstopp für Benzin- und Dieselmotoren doch selbst manchen Fan der Ingolstädter Produktionen irritieren. Aber es ist ja nicht nur Audi, sondern es sind auch Volkswagen, BMW, Daimler und sogar Porsche, die ab Mitte des Jahrzehnts voll auf den Elektroantrieb setzen wollen.

Dass damit die deutsche Autoindustrie die Grünen bei der

„Klimapolitik“ links überholt, wie ein Journalist der „Welt“ mutmaßt, ist allerdings Unsinn. Vielmehr geht es um Marktanteile an den großen Exportmärkten, um die Reduzierung und Entqualifizierung von technischem Personal zur Erzielung höherer Umsatzrenditen sowie um die Erfüllung von politisch geforderten Umweltauflagen, wie sinn- und nutzlos die auch immer sein mögen.

Überhaupt keine Rolle bei den Entscheidungen der Spitzenmanager spielt die erwiesene Umweltproblematik der Herstellung von Elektroautos sowie deren Entsorgung. Für ausreichende Ladesäulen sollen entweder der Staat oder die Autobenutzer selbst sorgen, für die Herstellung der künftig ungeheuer wachsenden Strommengen ist irgendwie „die Gesellschaft“ zuständig. Und selbstverständlich werden viele Milliarden Subventionen aus Steuermitteln erwartet, damit die teuren Elektroautos auch noch von Normalverdienern gekauft werden können.

Wer dazu nicht in der Lage sein wird, soll öffentliche Verkehrsmittel benutzen, aufs Fahrrad umsteigen oder wieder zu Fuß gehen. Für die absehbaren hohen sozialen Kosten des radikalen Umstiegs auf die Elektromobilität ist weder in der Politik noch in den Chefetagen von VW, Audi oder BMW irgendjemand verantwortlich.



Hübner auf der Buchmesse 2017 in Frankfurt.

PI
-
NE
WS
-
Au
to
r
Wo
lf

ga
ng
Hü
bn
er
s
ch
re
ib
t
se
it
vi
el
en
Ja
hr
en
fü
r
di
es
en
Bl
og
,
vo
rn
eh
ml
ic
h
zu
de
n
Th
em

en
Li
nk
sf
as
ch
is
mu
s,
Is
la
mi
si
er
un
g
De
ut
sc
hl
an
ds
un
d
Me
in
un
gs
fr
ei
he
it
. De
r
la
ng

jä
hr
ig
e
St
ad
tv
er
or
dn
et
e
un
d
Fr
ak
ti
on
sv
or
si
tz
en
de
de
r
„B
ür
ge
r
fü
r
Fr
an
kf
ur
t“

(B
FF
)
le
gt
e
zu
m
En
de
de
s
Ok
to
be
rs
20
16
se
in
Ma
nd
at
im
Fr
an
kf
ur
te
r
Rö
me
r
ni
ed
er
.

De
r
le
id
en
sc
ha
ft
li
ch
e
Ra
df
ah
re
r
is
t
üb
er
s
ei
ne
Fa
ce
bo
ok
-
Se
it
e
er
re
ic
hb
ar
.