

# Das letzte Duell



## Technik aus zwei Welten

Nach 140 Jahren Erfolgsgeschichte stellt sich die Frage: Gehören Verbrennungsmotoren ins Museum? Und: Wann setzen sich Batterieautos durch?

Top-Manager der Autokonzerne haben die Wende zur E-Mobilität eingeleitet. Doch in Industrie und Wissenschaft sind längst noch nicht alle überzeugt. **Elektro gegen Benzin** gerät zur Glaubensfrage. Der Streit gefährdet den Standort.

**TEXT** THOMAS STÖLZEL, MARTIN SEIWERT, STEFAN HAJEK



**D**er Herr Professor mit den weißen Haaren strahlt. Vor ihm liegt, ein Patient auf dem Operationstisch, angeschlossen an Kabel und Schläuche, ein Dreizylinder-Benzinmotor. Dank eines neuartigen Kraftstoffs habe ein solcher Motor vor ein paar Tagen einen Wirkungsgrad von 48 Prozent erreicht – Weltrekord. Normale Motoren wandeln nur 30 Prozent der im Sprit gebundenen Energie in Schubkraft um.

Für Stefan Pischinger, Inhaber des Lehrstuhls für Verbrennungskraftmaschinen an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) in Aachen, ist der Zaubersprit auch ein politisches Statement. Er will das Ansehen des Verbrennungsmotors retten, seinen Lehrstuhl, und, ja: auch die Autonation Deutschland – das Land der Bosch und Benz, Daimler und Maybachs, das einen Gutteil seiner Prosperität der Pkw-Industrie verdankt mit ihren zwei Millionen Jobs.

Ist die goldene Zeit des Verbrennungsmotors wirklich vorbei? Abgasskandale, Dieselfahrverbote, Quoten und die Verkaufser-

folge des US-Elektrowagenbauers Tesla legen den Schluss nahe. Die Kalifornier setzen in den USA mehr Autos im Premiumsegment ab als Audi, BMW und Daimler. Regierungen weltweit haben den Verbrenner zum Auslaufmodell gestempelt: Norwegen will ab 2025 keine Benzin- und Dieselfahrzeuge mehr zulassen; im weltgrößten Automarkt China, in Indien, den Niederlanden, Schweden, Island und Irland ist wohl 2030 Schluss, in Frankreich, Großbritannien und Kalifornien 2040. „Die Politik gibt den Markthochlauf des E-Autos faktisch vor“, sagt Klaus Stricker, Autoexperte der Unternehmensberatung Bain, „und heutige technische Probleme werden diese Entwicklung nicht stoppen.“

In Deutschland glauben das viele nicht. Deutschland zögert und zaudert, fürchtet um seine Tradition, hadert mit der e-mobilen Zukunft – und lähmt mit dem Streit den Standort. Es geht um viel: um acht Prozent der deutschen Wirtschaftsleistung, um Milliarden an Dividenden und Steuereinnahmen, um Millionen Jobs, großzügige Jahresendprämien, um ganze Karrieren und Lebensentwürfe. Doch die Schlinge zieht sich zu: Die EU hat im Dezember beschlossen, dass der Kraftstoffverbrauch von Neuwagen bis 2030 um 37,5 Prozent sinken muss. Blicke die Zahl der

Verbrenner bis dahin gleich, dürfte ein neuer Benziner oder Diesel dann nur noch zweieinhalb Liter pro 100 Kilometer verbrauchen. Das ist technisch nicht möglich, auch nicht mit dem Dreizylinder aus Pischingers Labor. Nur wenn 2030 jeder zweite Neuwagen elektrisch betrieben wird, so hat es die IG Metall ausgerechnet, können die Hersteller die vorgeschriebenen Verbrauchswerte einhalten.

Volkswagen-Chef Herbert Diess trat nach der EU-Entscheidung daher die Flucht nach vorn an. Natürlich werde VW die Vorgaben der EU „erreichen können“. Sein ehrgeiziges Ziel: 50 neue Batterieautos bis 2025, 30 weitere mit einer Kombination von Elektro- und Benzinantrieb. In sieben Jahren soll der letzte neu konzipierte VW-Verbrenner auf den Markt kommen.

**Motorenforscher wollen Verbrenner mit künstlichem Sprit klimaneutral gestalten**



**Verbrennerpapst** Der Aachener Professor und Automanager Pischinger ist Deutschlands mächtigster Motoringenieur. Er will den Verbrenner retten



Von 0 auf 100 Student Lossen und sein Aachener E-Auto-Rennteam experimentieren mit den modernsten E-Motoren der Welt

## Wenn das E-Auto den Formel-1-Boliden abhängt

Ein Signal für die Branche? Von wegen. Kaum hatte Diess den Schalter umgelegt, ging Elmar Degenhart, Chef des Autozulieferers Continental, im Gespräch mit der WirtschaftsWoche auf größtmögliche Distanz: „Die Batterien sind zu groß, zu schwer, zu teuer – und somit die Fahrzeuge nicht wettbewerbsfähig.“ Erst irgendwann „nach 2025“ seien mit neuen Batterien wettbewerbsfähige E-Autos möglich. Davor würden der Elektromobilität schlicht „die Käufer fehlen“. Übersetzt: Die 30 Milliarden Euro, die der VW-Chef bis 2023 ins E-Auto steckt, seien eine kolossale Fehlinvestition.

Weltgrößter Autokonzern gegen den zweitgrößten Autozulieferer, Hannover (Conti) gegen Wolfsburg (VW) – eine solche Spaltung ist beispiellos in Deutschland. Und Conti ist nicht der einzige Zulieferer, der sich gegen Diess positioniert: „Wir gehen derzeit mit Milliardenbudgets für unsere E-Autos in Gespräche mit Zulieferern und bekommen

Desinteresse und Zweifel am Elektroantrieb als Antwort“, bestätigt ein VW-Manager.

Die Automobilindustrie befindet sich mitten in einem Religionskrieg. Die Anhänger der alten Verbrennungsmotor-Kirche stehen ketzerischen E-Auto-Reformatoren gegenüber. Ein auf Antriebe spezialisierter Unternehmensberater fühlt sich an emotional aufwühlende Fußballduelle in Schottland erinnert: „Celtic Glasgow gegen Glasgow Rangers. Katholiken gegen Protestanten. Der Glaubenskampf ums E-Auto ist voll entbrannt.“ Er entzweit Gewerkschaften, Universitäten, politische Parteien. Er lähmt die Branche und das Land. 43 Prozent der deutschen Automanager erwarten laut einer Umfrage der Unternehmensberatung KPMG noch immer, dass das Elektroauto scheitert; nur 37 Prozent geben ihm eine Chance.

### Konzern gegen Konzern

Gewiss, VW überfordert derzeit viele in der Branche. Der Dieselskandal war ein Katalysator für die Innovationslust des Konzerns, hat in Wolfsburg eine Art ideologische Schubumkehr bewirkt. Schon wenige Monate nach der Betrugsschande habe man „das Fernziel 100 Prozent E-Autos“ angesteuert, erzählt ein Beteiligter. Die nun bekannt ge-

wordenen Investitionen seien die logische Konsequenz dieser Entscheidung.

Die Zahlen sind beeindruckend. So will Diess für 15 Millionen E-Autos Batterien einkaufen, hat dafür 75 Milliarden Euro eingeplant. Die Reaktion deutscher Zulieferer, die 300 000 Mitarbeiter in Deutschland beschäftigen? Kein Interesse. Offenbar verwechseln viele ihre Existenzkrise immer noch mit einer vorübergehenden Identitätsschwäche: Andernfalls müssten Bosch und Conti, der größte und zweitgrößte Zulieferer der Welt, in die Produktion von Batteriezellen einsteigen, müsste die ganze Autoindustrie „schleunigst an einem Strang ziehen, wenn sie nicht endgültig den Anschluss verlieren will“, mahnt Martin Faulstich, Professor für Energie- und Umwelttechnik an der TU Clausthal.

Das Problem der deutschen Zulieferer: Sie haben die haltbarsten Zylinderkopfdichtungen der Welt gebaut, die saubersten Katalysatoren, die geschmeidigsten Getriebe – und für die E-Auto-Welt oft fast nichts im Angebot. Jeder zehnte Zulieferer ist nach Schätzungen deutscher Insolvenzexperten durch das E-Auto in seiner Existenz bedroht.

Für Gisbert Rühl, Vorstandschef des Stahlhändlers Klöckner & Co., hat Deutschland das Wettrennen um die automobile Zu-

kunft schon verloren. Das Wissen um elektrische Antriebstechnologien, autonomes Fahren und alternative Mobilitätslösungen sei entscheidend, sagt er und: „Die deutschen Autobauer haben die Trends zu spät erkannt.“ Selbst „massive Investitionsprogramme“ würden „daran kaum etwas ändern“ können: „Wir diskutieren zu viel, handeln zu wenig und nicht radikal genug.“

Das Zaudern bringt BMW-Betriebsratschef Schoch auf die Palme. Ihn treibt um, dass Deutschlands Autobauer in den kommenden Jahren Dutzende Milliarden für Batteriezellen an asiatische Zulieferer überweisen, statt sie in Eigenregie zu fertigen: Der chinesische Produzent CATL bekomme es hin, in Deutschland Batteriezellen zu fertigen, „trotz hoher Stromkosten und Löhne“, sagt Schoch: „Offenbar sind die chinesischen Manager besser als die deutschen.“ Und: Wer so zögerlich sei „wie die Herren Krüger (BMW), Diess (VW) und Zetsche (Daimler) ist kein Unternehmer, sondern ein Unterlasser“.

**Aufgewiegelte Politik**

Schoch weiß mit seiner Schimpftirade Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) auf seiner Seite, der von deutschen Autobauern endlich ein E-Auto sehen will, „das auch nur halb so sexy ist wie ein Tesla“. Der Conti-Degenhart-Fraktion wiederum stärkt Niedersachsens Metallindustrie-Verband den Rücken. E-Autos seien ein kompletter, noch dazu klimaschädlicher Irrweg, wird Cheflobbyist Volker Schmidt nicht müde zu betonen. Studien stützen das nicht (siehe Grafik). Aber in einem Glaubenskrieg geht es nicht um Wahrheit, sondern um Deutungsmacht, um den Sieg von Überzeugungen.

Als die Regierungskommission Nationale Plattform Zukunft der Mobilität vor wenigen Tagen neben einem Tempolimit von 130 Stundenkilometern auch eine E-Auto-Quote vorschlug, reagierten die Bestandswahrer erbost. Ein Viertel aller verkauften Wagen solle ab 2025 über einen E-Antrieb oder einen Plug-in-Hybridantrieb verfügen? Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) sprach den Fachleuten schlicht „jeden Menschenverstand“ ab. Und dann ist da noch Dirk Spaniel, ehemals Entwicklungsingenieur bei Daimler, heute verkehrspolitischer Sprecher der AfD im Bundestag. Elektromobilität sei „die Rückkehr zum Pferd“, sagt er. Er vermutet hinter der Förderung des E-Motors seitens der EU einen Angriff aufs Privatauto, zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs.

**Alt gegen Jung**

Wer das mit sich selbst über Kreuz liegende Auto-Deutschland in nuce erleben will,

sollte allerdings nicht nach Berlin oder Wolfsburg, sondern nach Aachen reisen. Nirgendwo sonst spitzt sich das Duell Verbrenner versus E-Motor so dramatisch zu wie in der RWTH, der Kaderschmiede der deutschen Motorenbauer. Keine deutsche Uni erhält mehr Drittmittel, hunderte Millionen Euro, ein Großteil von der Autoindustrie. Keine deutsche Uni hat so viel Spitzenpersonal für die Autokonzerne ausgebildet. Bei Volkswagen allein versammeln sich so viele RWTH-Alumni als Top-Manager, dass Staatsanwälte sich nach dem Dieselskandal fragten, ob eine „Aachen-Clique“ den Betrug ausgeheckt ha-

be. Und natürlich ließ die Branche hier, in den Labors von RWTH-Lungenärzten, Dieselabgase an Menschen testen, um zu zeigen, wie angeblich unbedenklich sie sind.

So gesehen ist Stefan Pischinger, der Professor mit den weißen Haaren, so etwas wie der Motorenpapst im Vatikan der Benzinlehre. Sein Vater, Gründer des Autozulieferers FEV, ein Spin-off der RWTH, erfand einst den Dreivegekat; heute führt der Sohn das Unternehmen. FEV konstruiert inzwischen auch E-Motorentechnik. Doch zwei Drittel der rund 600 Millionen Euro Umsatz erwirtschaftet die Firma mit Verbrennungstechnik. Das Unternehmen ist damit ein Paradebeispiel für die deutsche Antriebsschwäche in Richtung E-Mobilität, für das zentrale Problem der Branche: Das meiste Know-how hängt noch am Verbrenner. Zugleich sind Aachen und seine Uni aber auch Vorreiter in Sachen E-Mobilität. Der stolze RWTH-Professor Günther Schuh hat hier den elektrischen Stadtflitzer E-Go entwickelt und der Deutschen Post mit dem Streetscooter elektrische Paketautos beschert.

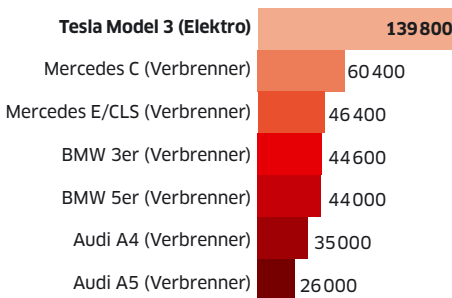
Was immer in Aachen passiert, hat Signalcharakter für die deutsche Autoindustrie. Weshalb es sich hier lohnt, einen Blick in die Hörsäle und Seminarräume zu werfen. In einem dieser Räume haben gerade 40 Studenten Platz genommen, ihre dicken Winterjacken quellen aus den Rückenlehnen der Stühle. Am Rednerpult steht Sebastian Lossen. Der 22-Jährige, fünftes Semester Maschinenbau, grauer Kapuzenpulli, kennt sich mit Elektromobilität besser aus als mancher Top-Ingenieur bei VW oder Daimler. Und er stellt seinen Kommilitonen eine einfache Frage: „Wer glaubt, dass es sich beim Verbrennungsmotor um den Antrieb der Zukunft handelt?“

Lossen hat eine klare Meinung zum Thema. Er arbeitet mit bei Ecurie Aix, dem studentischen Elektrorennstall der RWTH. Die Karbonwagen, die er mit seinen Teamkollegen in einer verwitterten Baracke am Stadtrand zusammenschraubt und die ein bisschen wie Baby-Formel-1-Flitzer aussehen, sprinten in 2,8 Sekunden von 0 auf 100. Der Beschleunigungsrekord ähnlicher Renner liegt sogar bei brachialen 1,5 Sekunden – eine Sekunde schneller als Formel-1-Boliden.

Lossen war nicht immer E-Auto-Fan. Er wuchs nahe des Nürburgrings auf, schaute sich GT3- und 24-Stunden-Rennen an – mit dröhnenden Verbrennern und viel Benzin in der Luft. Aber „als ich das erste Mal einen E-Wagen beschleunigen sah, war es passiert“, erzählt Lossen: „Das ist einfach geil, etwas komplett anderes als ein Verbrenner.“ Er und sein Team sind nicht die Einzigen, die hier so denken. Als Lossen die Studenten nach der

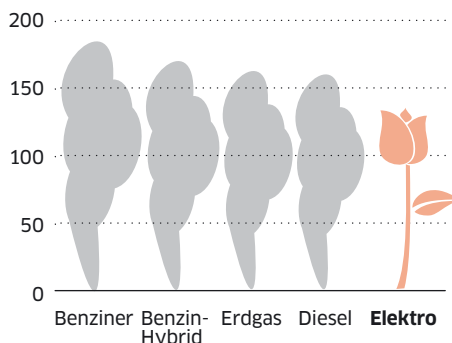
**ELEKTROAUTOS SIND BEGEHRT ...**

Absatz Kompaktmodelle im Premiumsegment (USA, 2018)



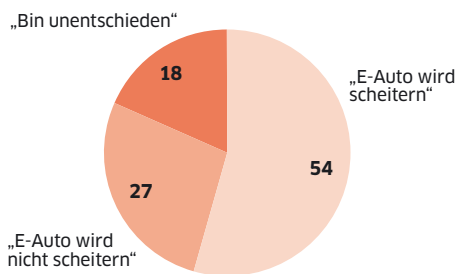
**... UND KLIMAFREUNDLICH ...**

CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Gramm pro Kilometer inkl. Produktion, Energieerzeugung, Fahrbetrieb, Wartung, Entsorgung



**... ABER VIELE MANAGER ZWEIFELN DARAN**

Westeuropäische Top-Manager der Autoindustrie über die Chancen des E-Autos (in Prozent)



Quelle: Hersteller, Clean Technica, Bundesumweltministerium, KPMG



**Seltener Anblick** Deutsche Fahrzeuge an Ladestationen sind rar. Frühestens ab 2020 soll sich das langsam ändern

Zukunft des Verbrenners fragt, gehen nur zwei Arme hoch. Anschließend fragt er, wie es sich wohl mit dem E-Motor verhalten werde. Fast der ganze Saal hebt die Hand.

Das Ergebnis muss Pischinger alarmieren. Sein Studienfach war immer ein Selbstläufer. Nun wird es immer schwieriger, Talente für Verbrennertechnik zu begeistern. Pischinger steht seit 1. Januar dem auf sieben Jahre ausgelegten und mit vielen Bundesmillionen bezuschussten Exzellenzcluster für die Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen an der RWTH vor. Auf neuen Kraftstoffen ruhen die Hoffnungen der Verbrenner-Fraktion: Sie könnten den Verbrennungsmotor klimafreundlich veredeln, seine Abhängigkeit vom Erdöl beenden – theoretisch. Aber ihre Herstellung benötigt so viel Energie, dass sie sich wirtschaftlich nicht rechnen.

Wird es Pischinger gelingen, Studenten für seine Optimierungsprojekte zu gewinnen? E-Auto-Pionier Schuh sagt, der Glaubenskrieg um den Antrieb der Zukunft werde an der RWTH nicht zwischen Professoren, sondern zwischen Alt und Jung ausgefochten: „Die Studierenden glauben mehr als wir Professoren, dass es Veränderungen braucht.“ Sie glaubten nicht an Verbrenner. Sie glaubten, dass „die Autoindustrie schläft“. Jahrzehntlang war die Industrie für die meisten Maschinenbau-Studenten in Aachen leuchtendes Vorbild und Wunscharbeitgeber zugleich. Nun stellten sich viele die Frage, ob diese Industrie „den Schuss gehört hat“, bestätigt Umwelttechnik-Professor Faulstich, der an

der RWTH Maschinenbau studiert hat. Die Unis seien oft nicht besser als die Autoindustrie: „Sie sollten Speerspitze des Fortschritts sein, sind aber oft Bestandswahrer.“

### Kollegen gegen Kollegen

Viele deutsche Automanager halten das E-Auto noch immer für einen Irrweg. Ihr Orgelklang ist das Aufheulen eines Zwölfzylinders, ihr Weihrauch der Benzingeruch. Was sie umtreibt, ist die Frage: Wie kann „dem aus ihrer Sicht Hype ums E-Auto ein schnelles Ende bereitet werden?“, so ein Insider des Daimler-Konzerns. Er will vor einigen Monaten in der Stuttgarter Vorstandsetage den Spruch gehört haben: „Jedes E-Auto, das wir nicht verkaufen, ist ein gutes Elektroauto.“ Zwar kündigte Daimler am Dienstag mit viel Radau eine Batteriefabrik in Polen an; doch gebaut werden dort wieder nur Akkupakete; an das Kernprodukt, die Zellen, wo ein asiatisches Oligopol den Autobossen inzwischen nach Belieben die Preise diktiert, traut sich nach wie vor kein deutscher Automanager.

Kein Wunder, dass ein Ranking der Fachhochschule Bergisch Gladbach den US-Autobauer Tesla bei Innovation in der E-Mobilität klar vorn sieht, gefolgt von vier Asiaten: BYD und BAIC aus China, Hyundai und Kia aus Südkorea. BMW, VW und Daimler landen auf den Plätzen 11, 12 und 14. Offenbar sind die Beharrungskräfte in den deutschen Konzernen noch immer gewaltig: Mitarbeiter, die Einfluss und Job verteidigen. Chefs, die Risi-

ken scheuen. Financer, die um ihre Quartalsbilanz fürchten.

Wohl auch deshalb quartierten der damalige BMW-Chef Norbert Reithofer und die BMW-Eigentümerfamilie um Stefan Quandt und Susanne Klatten die BMW-i genannte Elektroautosparte 2010 in ein getrenntes Gebäude aus: um sie vor dem eigenen Unternehmen zu schützen. Das Team durfte frei denken, alte Technik und Prozesse hinterfragen. Als es aber daran ging, BMW i3 und BMW i8 in die Serienproduktion einzugliedern, wurde es kompliziert. Ein Exteammittelglied berichtet, die BMW-i-Mitarbeiter hätten anderthalb Jahre gebraucht, um im mittleren Management ein Minimum an Unterstützung zu erkämpfen – trotz des Rückenwinds aus Konzernspitze und Familie: „In dieser Zeit bekamen wir inhaltlich nichts getan, da ging es ausschließlich um internes Lobbying“.

Der heutige Technik-Vorstand Klaus Fröhlich soll zu den prominentesten Skeptikern gehört haben, berichtet ein Automanager, und sich dabei den Spitznamen „Kolben-Klaus“ eingehandelt haben. Fröhlich ist bis heute am Ruder. Die Strategie von BMW-i aber hat das Unternehmen geschreddert: BMW fährt einen gemäßigten Kurs beim E-Auto. Radikale Modelle wie das Karbon-Auto BMW i3 sind nicht mehr vorgesehen.

Auch in Wolfsburg sind Erfolge der Bremser zu besichtigen. So ließ Ex-VW-Chef Martin Winterkorn zu Beginn des Jahrzehnts für Testzwecke eine kleine Flotte elektrischer VW Golf bauen, in Weiß und sparsam ausge-

stattet – nur einer in Schwarz, mit Ledersitzen, für Ferdinand Piëch, damals Aufsichtsratschef und Großaktionär. Doch das konzerninterne Lobbying verfehlte seine Wirkung: Es stehe auf absehbare Zeit keine haltbare Batterie zur Verfügung, dekretierte Piëch 2012 – und kaum hatte das Wolfsburger Team die e-Golf-Flotte fertiggestellt, wurde es 2013 auch schon wieder aufgelöst. Erst Jahre später, nach dem Dieselskandal, ließ VW neu über E-Autos nachdenken – und beschloss die Entwicklung einer Elektroplattform namens MEB. Sie wird die Basis für Millionen E-Autos sein, die VW in den nächsten Jahren auf den Markt bringt. Und angesichts der Vorgaben von VW-Chef Diess schrumpft auch im Management der Widerstand gegen das E-Auto, sagen Insider.

Auf E-Linie ist der Konzern damit aber noch lange nicht. Die Porsche-Chefetage ist voll auf Elektrokurs, das schon. Aber bei Audi taxiert ein Insider die Anti-Batterie-Fraktion noch immer auf „80 Prozent der Belegschaft“. Auch der VW-Betriebsrat brems. Als VW-Chefstrategie Michael Jost ankündigte, 2026 beginne der letzte VW-Produktstart auf einer Verbrennerplattform, fuhr ihm der mächtige Konzern-Betriebsratschef Bernd Osterloh in die Parade: „Ob ein solches Enddatum für ei-

nen Schlüsselbereich der deutschen Industrie 2026 kommt (...) oder 2035, muss sich erst noch zeigen.“

Osterlohs Widerstand ist verständlich: Die Umstellung auf Elektromobilität könnte Deutschland 75 000 Jobs kosten. Jeder elfte Arbeitsplatz in der Autoindustrie und jeder zweite in der Antriebstechnik seien in Gefahr, so eine Studie des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation. Die IG Metall rechnet gar mit dem Verlust von rund 200 000 Jobs. IG-Metall-Chef Jörg Hofmann fordert deshalb von der Politik eine Überprüfung der Klimavorgaben: „Leider hat sich die Politik viele Gedanken über die Zielwerte gemacht und wenig über die sozialen Folgen.“ Der konventionelle Antrieb soll bleiben, zumindest noch ein paar Jahrzehnte.

Ein Widerstandsnest gegen E-Mobilität soll es bis vor Kurzem auch in der Abteilung von VW-Finanzchef Frank Witter gegeben haben, sagt ein Mitarbeiter. Witter selbst soll irgendwann genug gehabt haben von der Skepsis: „Er ließ alle Leute ein richtig tolles E-Auto fahren. Sie waren begeistert und sind weitgehend bekehrt.“ Witters Offensive ist bemerkenswert. Denn kurzfristig betrachtet, ist der Widerstand von Finanzern verständlich. An E-Autos verdienen etablierte Auto-

bauer weniger. Und je schneller die Abkehr vom Verbrenner kommt, desto schneller müssen sie Milliarden abschreiben, die sie in Otto-Patente, Motorenfabriken und Abgaslabore gesteckt haben. Das belastet die Bilanz. Das bringt womöglich den Konzernchef auf. Und das kann finanzielle Folgen haben: Das Gehalt von Konzernchefs ist bis zu 80 Prozent variabel – und die vier Fünftel hängen an Zielvorgaben, die sich auf die Profitabilität des Unternehmens beziehen.

Anders gesagt: Auch die Gehaltsstrukturen hemmen die Mobilitätswende. „Wer als Vorstand noch fünf Jahre vor sich hat, verdirbt sich nicht mit E-Autos die Bilanz und die Boni“, so bringt es ein Daimler-Insider auf den Punkt: „Und wer als Ingenieur der Motorenentwicklung noch 15 Berufsjahre arbeiten

**Zu groß, zu schwer  
zu teuer – Zulieferer  
Continental hält  
nichts vom  
Batterieantrieb**



**Gegen den Ausstieg** Conti-Chef Degenhart prognostiziert fürs Jahr 2035: Höchstens jeder dritte Neuwagen wird ein Elektroauto sein



**Praktisch ausgestiegen** VW-Chef Diess will 2035 fast nur noch Elektroautos verkaufen

## VW findet für E-Auto-Aufträge im Wert von 75 Milliarden Euro hier keine Zulieferer

muss, ist gewiss exzellent in der Verbrenner-technik, aber blutiger Anfänger beim E-Auto.“ Würde er seine berufliche Position in einer elektrischen Autowelt halten können? Wohl kaum: „Er wird alles dafür tun, dass ihn der Verbrenner noch bis in die Rente trägt.“

### Flucht ins Ausland

Viele reformorientierte Automanager und -Entwickler kehren Deutschland bereits den Rücken – und flüchten vor dem Glaubenskrieg Richtung China und USA. In Torrance, einem Stadtteil von Los Angeles, in der Mariner Avenue Nr. 19951, basteln Karl-Thomas Neumann, Stefan Krause und Ulrich Kranz an ihrem E-Auto-Konzept, üppig finanziert mit mehr als einer Milliarde Dollar Startkapital. Kranz hat bei BMW den i3 und

den Sportwagen i8 entwickelt. Krause war bei BMW Finanzchef, Neumann Vorstandsvorsitzender von Continental und Opel. Hätten sie Evelozcity nicht auch in Deutschland gründen und der Welt beweisen können, dass deutsche Ingenieure nicht nur Turbodiesel können? Lächelnd betrachtet der Ex-Conti-Chef ein paar Sekunden seine Fingernägel, bevor er zurückfragt: „Wären wir dann hier?“

In den USA sei es nicht nur einfacher, Kapital zu beschaffen. Man müsse auch „weniger gegen diese zähe Ideologie ankämpfen, die immer wieder längst belegte Fakten infrage stellt“, sagt Neumann. Niemand in Kalifornien oder in China glaube, „dass er in einigen Jahrzehnten noch vorrangig Autos mit Verbrennungsmotor verkaufen wird“. In Deutschland führe man dagegen die immer gleichen Grundsatzdiskussionen. Das koste Zeit und Energie. Und verjage junge Talente: Bei Kranz fragen Woche für Woche Dutzende Ingenieure nach einem Job in L.A.

Auch Ex-BMW-Manager Carsten Breitfeld hat sein Auto-Start-up Byton im Ausland gegründet. Und auch er hat eine Milliarde Startkapital im Kreuz. Noch dieses Jahr will Byton in China die ersten E-Autos vom Band rollen lassen, die mit 400 Kilometer Reichweite für weniger als 40 000 Euro genau das

bieten, was man bei deutschen Autobauern noch nicht kaufen kann. „Wenn jemand was radikal Neues machen will in Deutschland, diskutiert man zehn Jahre und setzt dann vielleicht zehn Prozent um“, sagt Breitfeld. So vermeide man zwar schwere Fehler. Erarbeite sich aber gewiss keine Führungsposition.

Ex-Conti-Chef Neumann, der so anders tickt als sein Nachfolger Degenhart, sieht daher nur einen Ausweg: Autobauer und Zulieferer müssen dem Beispiel anderer Industrien folgen, die einen ähnlich radikalen Wandel erlebt haben – und sich aufspalten, „so wie sich die Stromversorger E.On und RWE aufgespalten haben, in Neues und Altes“. Auf diese Weise ließen sich die beiden Glaubensrichtungen vielleicht versöhnen, Investoren beider Lager ansprechen: Die Konservativen hielten es mit dem Altkonzern, die Risikofreudigen gingen ins Neugeschäft. Der US-Zulieferer Delphi sei hier wegweisend, so Neumann. Er habe das Neugeschäft als Aptiv abgespalten, „und was Aptiv seither auf die Beine stellt, ist beeindruckend“.

Eine Art Ökumene der deutschen Autoindustrie? Vielleicht keine schlechte Idee. Gerade in Deutschland sollte man wissen, wie Glaubenskriege enden: mit Millionen von Verlierern auf beiden Seiten. ■