

„Deutschland fährt hinterher“

Ferdinand Dudenhöffer, Direktor des Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen, über bürokratische Hürden und fehlende finanzielle Anreize beim Thema E-Mobility in Deutschland

FOCUS-MONEY: Nach den Plänen der Bundesregierung sollen bis 2020 in Deutschland eine Millionen E-Mobile auf den Straßen unterwegs sein. Ist dies Ziel realistisch?

Ferdinand Dudenhöffer: Die Palette an E-Fahrzeugen wird in den Jahren 2012 und 2013 hierzulande zwar spürbar wachsen. Wenn wir aber das Tempo nicht deutlich erhöhen, werden wir nie der Leitmarkt für Elektromobilität.

MONEY: Warum aber kann der E-Antrieb trotz seiner Vorzüge hierzulande nicht so richtig Gas geben?

Dudenhöffer: Ganz einfach. Deutschland tut sich schwer bei der Umsetzung der politischen Ziele. Zum einen gibt es keine direkten Kaufanreize für E-Autos. Aber das muss kein Nachteil sein. Viel wichtiger ist, dass die von der Bundesregierung seit nunmehr drei Jahren angekündigten Modell- und Schaufensterprojekte nicht in Gang kommen.

MONEY: Welche Modell- und Schaufensterprojekte?

Dudenhöffer: Am Schreibtisch wurde ein Modellregionen-Wettbewerb gezimmert, bei dem 180 Projekte mit nur 120 Millionen Euro gefördert wurden. Jedes Projekt wurde mit solchem Etat zum Projektchen. Fördermittel sind so in den Regionen verdampt. Es war fast so, als sollte jeder Wahlkreis sein Elektromobilitätsprojekt haben. Die Krönung war dabei die Elektromobilität entlang der Buslinie 103 in Offenbach. Da wurden ein paar Elektrofahrräder hingestellt und Steckdosen an der Bushaltestelle angeschraubt.

MONEY: Hat die Regierung aus dieser Pleite gelernt?

Dudenhöffer: Vielleicht. Im April 2011 jedenfalls hat die Kanzlerin erklärt, mit drei bis fünf Schaufensterregionen E-Mobilität für jedermann anfassbar zu machen. Bis zum 16. Januar 2012 konnten Regionen dafür Bewerbungen einreichen, die von einer Jury ausgewählt wurden.

MONEY: Wann kommt es zu einer Entscheidung?

Dudenhöffer: Vermutlich Ende März diesen Jahres. Dann werden die Gewinner aufgefordert, erst einmal einen dezidierten Antrag zu schreiben und bis Juli einzureichen. Mit viel Glück werden also erst zum Jahresende 2012 die Projekte genehmigt. Klingt gut, nur die ersten Elektroautos werden wohl nicht vor 2013 auf die Straße kommen.

MONEY: Heisst dies, Deutschlands Entscheider sind viel zu langsam, viel zu bürokratisch, viel zu kleinkariert?

Dudenhöffer: Das kann man sagen, wenn von der Ankündigung bis zum Projektbeginn gut 20 Monate vergehen.

MONEY: Welche Länder sind denn in puncto E-Mobility dieser Tage schneller als Deutschland unterwegs?

Dudenhöffer: Frage falsch formuliert. Sie müssen fragen, ob es überhaupt noch Länder gibt, die langsamer als wir unterwegs sind. Selbst Holland ohne eigene Automobilindustrie ist Deutschland voraus. Ganz zu schweigen von China, Japan, USA, Frankreich, England und Israel.

MONEY: Warum zeigen diese Nationen mehr Speed?

Dudenhöffer: In Holland hat man ein ausgeprägtes Interesse, etwa Amsterdam mit Elektroautos lebenswerter zu machen. Bis Mitte 2012 sollen daher dort 300 E-Smart im Car-Sharing fahren. Ende 2012 sollen dann 1200 Ladestationen über die Grachten-Stadt verteilt sein. Car2Go fungiert dabei als Betreibergesellschaft. Bis zum Jahre 2015 plant Amsterdam mit 15000 E-Autos. Diese können dann kostenlos parken und die Fahrer erhalten bis zu 50 Prozent der Zusatzkosten über einem konventionellen Auto ersetzt. Damit ist Amsterdam Berlin uneinholbar voraus.

MONEY: Und wie sieht es mit der Flächenstadt Paris?

Dudenhöffer: Im Car-Sharing sind in Paris bereits Elektroautos im Einsatz. Bis Frühjahr 2012 sollen aus diesen 3000 werden, die jeder für kleines Geld nutzen kann. Merkels Busenfreund,

Vita

- geboren am 29.06.51 in Karlsruhe
- 1983 Promotion an der Uni Mannheim
- 1987-90 Marketing-Chef bei Porsche
- 1996-2008 Professor für Marketing/Unternehmensführung FH Gelsenkirchen
- seit 2008 Direktor Center Automotive Research (CAR) an der Uni Duisburg-Essen

der französische Staatspräsident Nicolas Sarkozy, hat das mit seinem Freund Vincent Bolloré auf den Weg gebracht.

MONEY: Wer ist Vincent Bolloré?

Dudenhöffer: Kopf des mächtigen Mischkonzerns Bolloré und der am meisten gefürchtete Investor Frankreichs. Jedenfalls: Beim nächsten Paris-Besuch kann Frau Merkel bestaunen, was es in Berlin erst in drei Jahren gibt.

MONEY: Schön. Welche Nation aber könnte künftig wirklich zum Leitmarkt für E-Mobility avancieren?

Dudenhöffer: Japan ist es schon. China, Frankreich und USA kommen gerade dazu. Und dann – wie gesagt – Länder wie Holland. In Deutschland jedenfalls fahren wir weiter hinterher. Das gilt aber nicht für die Autobauer und Zulieferer. Die sind global aufgestellt und mittlerweile gut unterwegs. Ich glaube, die Kanzlerin interessiert sich nicht richtig für das Thema. Sonst hätte sie nicht im Mai vergangenen Jahres, als die ganze Branche stolz in Berlin ihre Ideen zum Thema E-Mobility aufgefahren hatte, schon nach ein paar Minuten sich wieder verabschiedet und wäre zum Griechenland-Gipfel entschwinden.

MONEY: Was erwarten Sie von Frau Merkel? Sollte sie die E-Mobilität etwa analog zur Abwrackprämie anstoßen?

Dudenhöffer: Im Gegenteil. Viel besser ist es, Staatsgelder in die Forschung und Produktentwicklung zu stecken. Gute Produkte finden nämlich immer ihren Weg von selbst zum Kunden.

Schlechte Produkte hingegen bleiben selbst mit Stütze vom Staat lediglich Ladenhüter. Bestes Beispiel dafür ist Apple. Steve Jobs hat sein iPhone nicht über staatliche Subventionen zum Erfolg gebracht, sondern der PDA überzeugt mit genuinen Innovationen. Und dafür ist der Verbraucher bereit, viel Geld zu zahlen.

MONEY: Bleibt aber immer noch die Preisfrage. E-Mobile sind teuer. Was glauben Sie: Wieviel Euros sind Verbraucher bereit, für ein Elektroauto in die Hand zu nehmen?

Dudenhöffer: Das ist eine gute Frage. Schauen Sie, es gibt tausende von Garage-In Garbage Out-Umfragen.

MONEY: Was für Umfragen?

Dudenhöffer: Verzeihung. Da stellen sich Marktforscher auf die Straße und fragen die Leute, ob sie sich ein Elektroauto kaufen würden und was sie dafür bezahlen wollen. Dabei kann kaum einer der Interviewten das Wort Elektroauto buchstabieren. Mit anderen Worten: Die Leute werden über Dinge befragt, die sie nicht kennen, erfahren haben und damit auch nicht einschätzen können. Ich denke, solche Studien können Sie zum Sperrmüll geben.

MONEY: Und was wäre dann der richtige Ansatz?

Dudenhöffer: Wenn man was über die Zahlungsbereitschaft herausfinden will, muss man die Leute die Autos fahren lassen. Das haben wir mit 250 Testern – repräsentativ ausgewählt – bei uns an der Universität gemacht.

MONEY: Mit welchen Ergebnissen?

Dudenhöffer: Überraschenden. Die Leute waren von den Elektroautos vollauf begeistert. Leise, sauber, sportlich – so lauteten die von den Testern vergebenen Attribute.

MONEY: Und wie steht es mit der geringen Reichweite?

Dudenhöffer: Die spielte kaum eine Rolle. 80 bis 100 Kilometer Aktionsradius war für die meisten ausreichend.

» Sie müssen Leute erst mal in ein Elektroauto setzen, damit sie Erfahrung sammeln können «

Professor Ferdinand Dudenhöffer

MONEY: Was aber waren die Leute bereit zu zahlen?

Dudenhöffer: In unseren Tests kam raus, dass man bei Elektroautos aus dem unteren Mittelklasse-Segment bis zu 5000 Euro Mehrpreis in Kauf nehmen würde.

MONEY: Und wer 5000 Euro Mehrpreis nicht verkräftet?

Dudenhöffer: Für den wären E-Car-Sharing-Modelle das Richtige. Da muss sich keiner erst mit dem Händler stressen, um mal bei einer Probefahrt ein Gefühl fürs Elektrofahrzeug zu bekommen. Denn eines ist klar. Sie überzeugen potentielle Käufer nicht mit Prämien, sondern mit dem Elektroauto selbst. Das geht aber nur, wenn Sie die Leute ins E-Mobil setzen und es „erfahren“ lassen.

MONEY: Und wo sehen Sie solche E-Carsharing-Modelle?

Dudenhöffer: Ich denke da an deutsche Großstädte mit 400 000 bis 500 000 Einwohnern. In diesen könnte das E-Carsharing interessant werden. Das Ruhrgebiet, Köln, Berlin, München und Hamburg sind dafür prädestiniert.

MONEY: Heisst dies, E-Mobility wird in erster Linie kleinen City-Flitzern vorbehalten bleiben und sich bei anderen Fahrzeugklassen gar nicht erst durchsetzen können?

Dudenhöffer: Sind Sie schon mal einen Tesla gefahren? Da gibt es ja heute schon eine wachsende Fan-Gemeinde die ihre Porsche 911-er gegen den Elektro-Roadster made in USA eingetauscht haben. Der Tesla ist bei einigen schon Kult. Ich glaube jedenfalls, die Entwicklung des E-Autos drifft in zwei verschiedene Richtungen. Reine Fun-

Maschine und Sportwagen ist die eine. Die zweite Richtung geht hin zu wendigen Klein- und Kompaktwagen.

MONEY: D'accord. Doch ohne ein flächendeckendes Netz öffentlicher Ladesäulen oder Batteriewechsel-Systeme tritt die Elektromobilität nach wie vor auf der Stelle.

Dudenhöffer: Richtig. Aber Ladesäulen werden oft überschätzt. In den Vororten der Städte parken die Leute ihre Autos in Garagen – und da gibt es meist auch Steckdosen. Was wir brauchen sind preisgünstige Lösungen für Laternenparker. Und die Laternen werden ja überwiegend mit Strom betrieben. Das sollte es doch möglich sein, kostengünstige Lösungen zu finden. Die täglichen Fahrten in den Städten laufen so um die 30 Kilometer. Da braucht es auch nicht unbedingt überall eine Schnellladestation.

MONEY: Bleibt die Frage der Abrechnungssysteme für öffentliche Ladesäulen? Welche sind massentauglich?

Dudenhöffer: Da wird noch viel herumexperimentiert. Das Ei des Kolumbus ist aber noch nicht in Sicht. In zwei Jahren, denke ich, wissen wir mehr. Ich vermute aber, dass es wie beim Haushaltsstrom mehrere Tarife von verschiedenen Stromanbietern für eine Ladestation geben wird.

MONEY: A propos Versorger. Agieren deutsche Stromkonzerne bei der E-Mobility als Bremser oder Beschleuniger?

Dudenhöffer: Manche sehen die Versorger ja schon als mächtige Player, die den Automobilherstellern künftig das Fürchten lehren, nur weil sie Strom an den Elektro-Autofahrer verkaufen. Die Stromunternehmen jedenfalls sind offen für E-Mobility. Das gilt insbesondere für die Stadtwerke, die sehr an Experimenten interessiert sind. ■

THOMAS SCHICKLING

