

6. September 2018,

Ferdinand Dudenhöffer

## "Das Elektroauto braucht Tesla-Gene"



Marktforscher beim Messerundgang: Ferdinand Dudenhöffer vor einem Oldtimer auf dem Genfer Autosalon.

**China, Sex-Appeal und CO<sub>2</sub>-Limits: Ferdinand Dudenhöffer vom Car-Institut Duisburg-Essen erklärt, wie die Stromer Fahrt aufnehmen könnten.**

*Interview von Joachim Becker*

Im Car-Center Automotive Research der Universität Duisburg-Essen werden die Forschungsaktivitäten von sechs Lehrstühlen mit über 100 Mitarbeitern gebündelt. Professor Ferdinand Dudenhöffer leitet den Bereich Automobilökonomie.

**SZ: Wie wird sich der Absatz von Elektrofahrzeugen entwickeln?**

Ferdinand Dudenhöffer: China ist der größte Automarkt der Welt. Für das Jahr 2020 rechnen wir dort mit 27,5 Millionen Neuwagenverkäufen. Die staatlich vorgeschriebene Elektroauto-Quote für das Jahr 2020 liegt bei zwölf Prozent, das entspricht dann 3,3 Millionen sogenannten New Energy Vehicles. Allein der Absatz von Elektrofahrzeugen hat die Größe des gesamten deutschen Pkw-Markts. Bis zum Jahr 2025 erwarten wir eine Verdoppelung auf gut sieben Millionen Verkäufe von Elektroautos in China. Weltweit werden es bis zu zehn Millionen sein, davon eine Million in Europa. Dieser Vergleich zeigt, wie wichtig China für die Elektromobilität ist.

### **Wie profitieren die deutschen Hersteller von dieser Nachfrage?**

Für BMW, Daimler und die Marken des Volkswagen-Konzerns ist es unendlich wichtig, den chinesischen Markt "abzusichern". Ein Joint Venture, wie es Mini und Great Wall gerade angekündigt haben, macht deshalb viel Sinn. Mit den Chinesen gewinnt man Geschwindigkeit und Volumen. Zusätzlich hat man besseren Zugang zu den Zellproduzenten. Ich kann mir gut vorstellen, dass der Mini aus China dem aus der Produktion in Holland oder England ebenbürtig ist. Durch die Volumeneffekte wird er bei gleicher Qualität billiger.

### **Die deutschen Marken kündigen immer neue Großstromer mit 700 Kilogramm Batteriegewicht an. Sieht so die Zukunft der Massen-Elektromobilität aus?**

Unsere Batterien werden in der Zukunft eine größere Energiedichte haben. Neue und weiterentwickelte Kathoden- und Anodenmaterialien sind dazu der Schlüssel. Stück für Stück gewinnen wir also mit gleichem Gewicht mehr Kapazität. Wichtig ist auch ein gutes Thermo-Management, um den Energieverbrauch zu senken.

### **Sind kleine E-Mobile eine Alternative?**

Eher weniger. Tesla ist ja auch nicht mit Müsliautos zum Hype geworden, elektrische Kleinwagen wie der Mitsubishi i-MiEV sind selbst mit hohen Rabatten nicht zu verkaufen. Ein E-Auto mit weniger als 400 Kilometer Reichweite wird nichts werden, denn im Winter werden aus 400 Kilometer schnell mal 200, und ständig mit dem Kabel durch die Gegend zu laufen und nach Ladesäulen zu suchen, ist sicher nicht vergnügungssteuerpflichtig.

### **Welche Maßnahmen zur Marktsteuerung sehen Sie als erfolgversprechend?**

Wie kann man jemand überzeugen, dass er für das Weltklima seine Heizung um 0,1 Grad zurückdreht? Gar nicht, denn er wird sein Zimmer so heizen, wie es ihm gefällt. 0,1 Grad weniger Zimmertemperatur hilft keinem Eisbären der Welt. Das Einzige, was hilft, ist es, den Preis etwas hochzudrehen, sodass ich für meine CO<sub>2</sub>-Emissionen bezahle. Genauso wird es bei den Benzin- und Dieselkraftstoffen oder Autos passieren. Wir müssen die Klimaschädigungen mit einem Preis versehen.

### **Welche Chance hat die Brennstoffzelle?**

An Wasserstoff zur Reichweitenverlängerung glaube ich ebenso wenig wie an das Elektroauto mit 50 Kilometer Radius. Dann muss ich mit Kabel und Wasserstofftanke hantieren. Da wird es schwierig, die Kunden zu überzeugen. Das Elektroauto braucht Komfort und Emotionalität - eben Tesla-Gene.