

Autoprofessor Dudenhöffer: “Ist nicht das charmanter, was Elon Musk mit Tesla macht?”

Beim Jahreskongress der Automobilindustrie diskutierten diese Woche in Zwickau über 200 Teilnehmer den Stand der Branche. Während Volkswagen auf den nach Plan verlaufenden Umbau seines sächsischen Werks zur Elektroauto-Fabrik verwies, äußerte “Autoprofessor” Ferdinand Dudenhöffer Bedenken an der Zukunftsfähigkeit der deutschen Autohersteller.

Die Branche verhalte sich mit Blick auf die Debatte um Dieselaautos, Stickoxide und Fahrverbote beschämend, sagte der Leiter des CAR-Centers der Universität Duisburg-Essen. Technisch sei es kein Problem, die Stickoxide herauszufiltern, bei jedem Lkw werde das praktiziert. Gegenteilige Argumente der Autoindustrie seien “unglaubwürdig”. Nach Ansicht von Dudenhöffer hat der Verbrennungsmotor aber ohnehin ausgedient. Er fragte: “Wollen wir auf etwas ver-

trauen, was einen Wirkungsgrad von 40 Prozent hat, den wir vielleicht auf 41 Prozent steigern können? Oder ist nicht das charmanter, was Elon Musk mit Tesla macht?”

Neben dem Elektroauto-Branchenprimus aus den USA drohten die deutschen Autobauer bei der E-Mobilität von Unternehmen aus China abgehängt zu werden. “Wir sehen da eine Autoindustrie, die zuschaut, wie China die Welt verändert”, erklärte Dudenhöffer. Er forderte: “Wir müssen zukunftsöffener sein.” Deutschland habe weiter die Chance, sich bei der Mobilität der Zukunft als Innovationsstandort zu etablieren. Dies gelte auch für die Entwicklung von neuen Batterie-Technologien.

Bei aktuellen Lithium-Ionen-Akkus liegen asiatische Firmen mit großem Abstand vorne. Die staatliche Subventionierung einer

deutschen Batteriezellenfertigung, wie sie Wirtschaftsminister Peter Altmaier vorantreibt, lehnt Dudenhöffer ab – eine führende Position im Markt könne damit nicht erreicht werden. Vielversprechender sei der Fokus auf die Materialforschung. “Eine Batteriezelle zu bauen, können andere besser. Aber wer das Material beherrscht, beherrscht letztlich auch die Zelle”, so der Professor.

Von Brennstoffzellen-Elektroautos hält Dudenhöffer nichts – die alternative Antriebsart, bei der mit Hilfe von Wasserstoff Energie für den Elektroantrieb erzeugt wird, könne man “vergessen”. Die Technik sei aufgrund der Kosten und erforderlichen Ladeinfrastruktur nur für Lkw und Stadtbusse geeignet. Der Branchenexperte ist überzeugt: Das batterieelektrische Auto ist inzwischen “durch”.