Vortrag von Herr Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer,
Inhaber des Lehrstuhls für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen,
Gründer und Direktor des CAR (Center Automotive Research)

„E-Mobilität - Wer kriegt die Kurve?“

In den Räumen der SOCIETÄT DUISBURG e.V., 9. Mai 2017

Der Sektempfang lässt uns ungezwungen ins Gespräch kommen, manche haben sich länger nicht gesehen und freuen sich einander begrüßen zu können. Das Wetter lädt sogar ein, nach draußen auf die Terrasse zu gehen mit Blick auf Elefanten und Giraffen und die Sonne steht noch weit weg über dem Horizont.

Der Vorsitzende, Herr Dr. Ralf Tempel, begrüßt alle Mitglieder und gibt einen Abriss zu den Geschehnissen der letzten zwei Wochen: Eine fantastische Reise in die Champagne, ein Hackerangriff auf unsere Webseite und dessen erfolgreiche aber auch aufwändige Abwehr, die Beendigung der Zusammenarbeit mit dem bisherigen Caterer Feinkost-Kersten und die Suche nach einem neuen, Wiederherrichten der Terrassen und Anschaffung neuer Möbel (dieses Mal Tische und Stühle).

Aber nun können wir die Kunst des neuen Caterers gebührend würdigen: Frau Bianca Wilk und Herr Torsten Finke haben die Räumlichkeiten hervorragend hergerichtet, die Tische sind wunderbar eingedeckt und die offerierten Speisen erinnern an die guten alten Zeiten, auch wenn die gerade erst ein knappes halbes Jahr her sind. Die Bedienung ist flink, es klappt alles wie am Schnürchen, die Anwesenden sind begeistert.

Nach dem Essen ergreift der Vorsitzende abermals das Wort, er stellt unseren heutigen Gast, Herrn Professor Dudenhöffer kurz vor. Er weiß vermutlich mehr über Autos als sonst ein Mensch auf der Welt, kann die globale Exportstrategie von den renommiertesten Firmen der Autobranche analysieren aber häufig ist er Polarisierer, Agitator, Voranprescher, Ideengeber oder oft auch Nervensäge für Deutschlands wichtigste Industrie.

Prof. Dudenhöffers Einstieg: In Deutschland beginnt augenblicklich die Auslieferung von Pizzas mittels Roboter (sieht aus wie die Spielzeug Ausgabe des russischen Mondautos „Lunochod“). Einen Grund, warum das automatisch fahrende Auto immer weiter um sich greifen wird, benennt er auch gleich selbst: Das größte Problem im heutigen Verkehr ist der Mensch, vielmehr seine Entscheidungen, die sowohl falsch als auch zu spät fallen und so zu gefährlichen Situationen bzw. zu der hohen Zahl von Verkehrstoten und -verletzten führen. Das größte Risiko – also den Menschen – aus der Entscheidungskette im Straßenverkehr zu eliminieren könnte somit hilfreich sein. Die weitere Digitalisierung der Mobilität wird weiter voranschreiten. Wie sieht denn aber der Ist-Zustand aus?

„Die heile Welt“ bietet seitens der Auto-Hersteller vor allem eine Vielzahl von verschiedensten Karosserievarianten für den Kunden (Plattform-Strategie). In den Industrieländern herrscht Sättigung mit 600…750 Autos je 1.000 Einwohnern, d.h. jedes neu verkaufte Auto verdrängt ein altes in die Schrottpresse. Die Hersteller lassen sich immer wieder neue Karosserie Modelle (SUV für die Straße, nun auch noch ein SUV als Cabrio)

einfallen, um einen Ersatz der bestehenden Fahrzeugflotte zu erreichen. Die globalen Zuwächse lassen sich nur noch in Südostasien, heute zum Großteil in China, erreichen.

Die Auswirkungen des Autoverkehrs auf die Umwelt sind vielschichtig, so hat z.B. der Eisbär mit dem CO_2 Ausstoß ein Problem, da ja seine Eisscholle immer mehr zusammenschmilzt. Die freiwillige Selbstverpflichtung von 2008 zur Reduzierung des Ausstoßes auf 140g/km erweist sich als Makulatur, dieses wird in der Regel nur auf dem Rollenprüfstand in warmer Halle erreicht. Die Praxiswerte liegen um ein vielfaches höher. Dabei hat die deutsche Autoindustrie technologisch durchaus profitiert: Energiesparende Autos gibt es nun auch von Mercedes, BMW & Co mit 3-Zylinder Motoren und Start-Stopp-Automatik, die damit wieder zu Technologietreibern wurden. So erreicht man nun offiziell 120g/km, prüft man etwas straßentauglicher, so kommt man wieder bei dem ursprünglichen Wert von ca. 165g/km an. Dazu kommen noch andere – weniger legale – Tricks, wie etwa jetzt ruchbar geworden bei der VW-Diesel Affäre. Nur ist VW dabei ein kleiner Sünder, da sind ganz andere, die ein Mehrfaches an NO_x ausstoßen. Die mittelfristigen Konsequenzen sind klar: Weg von den Verbrennungsmotoren, Vorreiter ist hier Kalifornien, dass ab 2030 keine neuen „Verbrenner“ mehr zulässt.

Radikale Innovationen müssen also her. Und diese kommen vermehrt nicht aus dem traditionellen Kreis der Autohersteller:

- Reine Stromer, wie z.B. Tesla
- Roboter Autos, wie z.B. Google, Apple, Intel & Co
- Sharing Economy, wie z.B. Uber

Elektroautos mit Brennstoffzelle gibt es hierzulande seit 30 Jahren, der Durchbruch blieb aus, z.T. lag es am Prinzip (Wer hat schon immer Wasserstoff zur Hand?) und die Infrastruktur ist nie wirklich in Angriff genommen worden. Allen Musk hat mit seinem elektrisch betriebenen Tesla ein stylisches Auto in den Markt geworfen mit einer Reichweite von 500km. Er baut auch gleich noch die Infrastruktur, die dabei benötigten Batterien und die übers Land verteilten Schnellladestationen. So können sich Innovationen leichter durchsetzen.

Bei den Roboter Autos wird auf eine vollautomatische Steuerung vertraut, als Fahrer hat man keinen Stress mehr, kann sich in seinem „Wohnzimmer“ zurücklehnen und mal schnell im Internet shoppen gehen. Man stelle sich vor, ein Porsche ohne Lenkrad, will das ein heutiger Porschefahrer? Aber die autonom fahrenden Autos sind im Kommen, ganz sicher.

Bei Sharing Economy wird Geld über Provisionen verdient, ganz normale Autofahrer stellen ihr Auto und sich selbst als Fahrer zur Verfügung, quasi als personalisierter Taxidienst. Und alle Autobauer denken in dieselbe Richtung, denn wenn sie das nicht tun, verlieren sie innerhalb der Wertschöpfungskette, sie nehmen dann nur noch eine Stelle als Zulieferer, wie heute Hella oder Bosch, ein. Vielleicht ruft man sich ein automatisches Auto, fährt dann ein Stück bis zu seinem Ziel und das Auto sucht sich anschließend selbst einen Parkplatz.

Es wird neue Strukturen geben. Dazu wird auch gehören, dass die klassischen Autohäuser obsolet werden, vielleicht bestellt man sie bei Amazon. Die Zukunft bleibt spannend. Ein sehr aufschlussreicher Vortrag zur Innovation.

Die sich anschließende Diskussion ist vielfältig, jede Frage findet eine ausführliche Antwort.

Schließlich kann sein aktuelles Buch mit einer persönlichen Widmung erworben werden, wovon reichlich Gebrauch gemacht wird.

Wir genießen diesen Abend sehr und das liegt auch an diesem hervorragenden Vortragenden, der zugleich tiefgreifend, charmant und mit einem Tüpfelchen Humor, den Finger in die (automobile) Wunde legen kann.

(Text: Dr. Ralf Tempel, Fotos: Dr. Michael Greeske)