



Ferdinand Dudenhöffer (Foto: Damian Gorczany)

Currywurst und E-Mobile

VERÖFFENTLICHT AM 30.01.2020

Ferdinand Dudenhöffer ist der Autoexperte schlechthin und der ideale Grenzgänger zwischen Wissenschaft und Wirtschaft: Er pflegt engen Kontakt zur Industrie und behält als Forscher doch seinen eigenen Kopf.



LESEZEIT: 7 MINUTEN

TEXT:

HEIKE FREIMANN >

Ob Elektromobilität oder autonomes Fahren, Abwrackprämie oder Dieselskandal – der schlanke Professor mit dem Schnauzer ist eine prominente Stimme im Autoland Deutschland. Ganz anders der Arbeitsplatz des Forschers: Ein kleines Büro im dritten Stock auf dem unscheinbaren Campus der Uni Duisburg-Essen. Besuchern bietet Ferdinand Dudenhöffer den Fahrstuhl an, er selbst geht lieber zu Fuß.

Vor seinem Schreibtisch steht eine aus Müll gepresste lebensgroße Skulptur seines Freundes HA Schult. Der Aktionskünstler, der sich in seinen Werken immer wieder mit dem „Fetisch Auto“ auseinandersetzt, hatte 2007 einen internationalen Preis für nachhaltige Innovationen in der Mobilität initiiert und Dudenhöffer als Mitstreiter gewonnen. Der sogenannte ÖkoGlobe avancierte damals schnell zum renommierten Umweltpreis, den die Größen der Politik gern unterstützten. Dazu gründeten die beiden auch ein Forschungsinstitut, bevor sich 2012 die Hauptsponsoren zurückzogen. Geblieben ist die Skulptur, auf die Dudenhöffer stolz ist. „Mich interessieren Dinge, die versuchen, gesellschaftliche Probleme anzusprechen, und versuchen, Lösungen zu finden.“

Der Professor hört gern klassische Musik – Beethoven, Bach, Mozart. Sein Weg in die deutsche Hochschullandschaft folgte nicht immer klassischen Pfaden. Nach Studium und Promotion in Mannheim ging er nach Rüsselsheim zu Opel, erst als Analyst, später als Marketingleiter. Es folgten Stationen bei Porsche, Citroën und Peugeot. „Ich bin Ökonom. Mich interessiert, wie man Werte schaffen kann. Das habe ich in der Industrie gelernt.“ Gereicht hat ihm das am Ende nicht. Dudenhöffer will verstanden und verstanden werden. Er freut sich, wenn es andere interessiert, was er zu sagen hat. Das hat ihn nicht zuletzt dazu gebracht, als Forscher und Lehrer an die Hochschule zu gehen. 1996 zunächst an die Westfälische Hochschule in Gelsenkirchen, wo er bis 2008 angehende Wirtschaftsingenieure ausbildete. Mit der Gründung des CAR Centers for Automotive Research – hier forschen Ökonomen gemeinsam mit Ingenieuren –, aber auch dem ersten CAR Symposium machte Dudenhöffer schnell auf sich aufmerksam. 2008 folgte der Ruf nach Duisburg.

Wir bearbeiten aktuelle Themen und erlauben uns eine Einstellung dazu. Und die kann durchaus konträr zur Industrie sein.



FERDINAND DUDENHÖFFER

Automobilforscher

Ferdinand
Dudenhöffer
(Foto:
Damian
Gorczy)

Hier baut er mit dem CAR ein neues interdisziplinäres Forschungszentrum auf. „Wir versuchen, die ganze Wertschöpfungskette vom Zulieferer bis zum Kunden in den Blick zu nehmen.“ Den Kongress nimmt er mit und sein CAR Symposium mausert sich Jahr um Jahr zum großen Treff der Branche. Wenn der Automobilexperte ins Ruhrgebiet lädt, rücken die Chefs der internationalen Automobilindustrie an. Ex-Daimler-Chef Dieter Zetsche, GM-CEO Mary Barra und der gerade mit dem Nobelpreis ausgezeichnete Erfinder des Lithium-Ionen-Akkus Akira Yoshino stellten sich hier schon den Fragen des Professors. Und zum Schluss gibt es für alle Currywurst. „Das ist unser Stil“, sagt Dudenhöffer und lächelt. „Wir sind schon stolz drauf, dass wir eine Uni sind und kein Industrieunternehmen.“ Der Wissenschaftler mag es bodenständig. Und er ist überzeugt: Den Studierenden kann er so den Weg zur Industrie ebnen und ihnen vermitteln, was in keinem Lehrbuch steht. Sein Erfolgsrezept: „Wir bearbeiten aktuelle Themen und erlauben uns eine Einstellung dazu. Und die kann durchaus konträr zur Industrie sein.“

STREITOBJEKT BATTERIEZELLEN



Ferdinand Dudenhöffer (Foto: Damian Gorczany)

Ferdinand Dudenhöffer: „Meine Vorliebe war immer die Zusammenarbeit.“

Die engen Bande zur Industrie haben Dudenhöffer auch immer wieder Kritik eingebracht. „Es muss jeder selbst entscheiden, was er weiterentwickelt. Meine Vorliebe war immer die Zusammenarbeit.“ Er ist ein Netzwerker, der auch andere Fachbereiche puscht und Kollegen dabei unterstützt, selbst Industriekontakte zu knüpfen. Er weiß: „Die schaffen akademisch hohe Werte, aber ökonomisch verkümmern sie manchmal.“ Mit dem Kollegen Christof Schulz und dem Center for Nanointegration Duisburg-Essen (CENIDE) hat er beispielsweise das Ruhr Symposium an den Start gebracht. Die Veranstaltung nach dem Vorbild des CAR Symposiums soll auch die Nanoexperten stärker mit der Industrie vernetzen. Schließlich forschen die Chemikerkollegen an begehrten Materialien zur Energiespeicherung in Batterien, die in Elektrofahrzeugen gebraucht werden. „Wir wollen die Forschungsergebnisse industrialisieren.“

Duisburg, die Stadt, in der Chinas neue Seidenstraße in Europa endet, auch darauf ist Dudenhöffer stolz. Die über 11.000 Kilometer lange Bahnverbindung, welche die Metropolen im Reich der Mitte mit dem Duisburger Hafen verbindet, ist Teil des umstrittenen gigantischen Infrastrukturprojekts, mit dem China für seine Waren neue Transportwege nach Afrika, Asien und Europa aufbaut. Er ist überzeugt: „Die Welt funktioniert am besten über Handel, nicht über Autarkie.“ Deshalb ist er auch gegen Altmaiers Pläne für den Aufbau von Fertigungskapazitäten von Batteriezellen in Europa und die Forschungsfabrik in Münster. „Was die asiatischen Unternehmen wie CATL längst hoch automatisiert und gut erledigen, wollen wir jetzt in Deutschland neu erfinden“, ärgert sich der Wissenschaftler. In Europa solle man sich lieber auf die Entwicklung neuer Batteriematerialien konzentrieren. Der Anteil der Zellproduktion an der Wertschöpfung einer Batterie liege gerade mal bei 15 bis 20 Prozent. „65 Prozent der Wertschöpfung liegen im Kathodenmaterial“, weiß der Professor. Denn hier gehe es um die Entwicklung neuer Materialien für eine höhere Leistungsfähigkeit von Batterien. Sein Fazit: „Hier muss Europa investieren.“ BASF mache das bereits vor.

Mit dem CAR Symposium ist Dudenhöffer seit einigen Jahren selbst häufiger in China. Die rasante Entwicklung vom Entwicklungsland zum Hightechstaat in knapp 30 Jahren beeindruckt ihn sehr. Hier mache die deutsche Autoindustrie inzwischen 40 Prozent ihres Umsatzes, weiß der Forscher. „Wir leben von den Chinesen.“ Bei aller Kritik an den Schattenseiten der Macht begeistert ihn Chinas technischer Fortschritt. „Das ist wie zum Mond fliegen“, schwärmt Dudenhöffer und warnt im nächsten Atemzug: Die deutsche Autoindustrie müsse sich anstrengen, damit Fahrzeuge in Zukunft nicht aus China kommen.

” Wir leben von den Chinesen.



FERDINAND DUDENHÖFFER

Ferdinand
Dudenhöffer
(Foto:
Damian
Gorczyany)

“

VW mache es richtig: 33 Milliarden Euro will der Autobauer in den nächsten Jahren in die Entwicklung und Produktion vollelektrifizierter Fahrzeuge stecken. „Das ist sehr mutig“, urteilt der Forscher. Mehr Mut wünscht er sich auch von der Politik, welche die Elektromobilität mit klaren Zielvorgaben und Prozessen vorantreiben müsse. Beispielsweise mit einem höheren Preis für Kraftstoffe. Das nachgebesserte Klimapaket der Bundesregierung gehe nun in die richtige Richtung. Durch die geplante CO₂-Bepreisung mit 25 Euro je Tonne verteure sich der Liter Benzin an der Zapfsäule zunächst um 8 Cent und beim Diesel um 9 Cent und steige bei 55 Euro je Tonne ab 2025 auf mehr als 20 Cent. Das Preissignal an der Tankstelle ändere die Einstellung der Menschen, glaubt der Autoexperte. Die geplante Erhöhung der Pendlerpauschale sei dagegen kontraproduktiv. Dudenhöffers Vorschlag: Eine entsprechende Steuergutschrift für bestehende Pkws für die nächsten 15 Jahre sollte Autofahrer pauschal entschädigen und erst beim Kauf eines Neufahrzeugs entfallen. „Damit beflügeln wir das Elektroauto.“

DIE DEUTSCHEN UND DAS AUTO

Dass der Individualverkehr mit dem privaten Pkw bald ein Auslaufmodell sei, das glaubt Dudenhöffer nicht. Die Zahlen, die sein Institut regelmäßig erhebt, sprechen für den Ökonomen dagegen. Mehr als 80 Prozent der Personenkilometer würden in Deutschland heute mit dem Auto zurückgelegt. In Großstädten wie Berlin, Hamburg und München sei die Zahl der Pkws in den vergangenen zehn Jahren um 13 Prozent gestiegen. Es gebe hierzulande heute gerade mal 20.000 Carsharing-Fahrzeuge. „Das sind 0,04 Prozent.“ Sie sei beharrlich, die Autoliebe der Deutschen, glaubt der Forscher, der selbst noch einen Verbrenner fährt. Mit seiner Frau hatte er kürzlich überlegt, eins der beiden Fahrzeuge im Haushalt abzuschaffen. Drei Monate hatte er dazu die Bahnverbindung zwischen seinem Wohnort in Bochum und der Duisburger Uni getestet. Ein Experiment, das gescheitert sei. Zu teuer, zu unpünktlich, zu unbequem sei die Bahn. Jetzt ist man vorerst weiter mit zwei Autos unterwegs.

2020 stehen für Dudenhöffer auf dem Duisburger Campus indessen große Veränderungen an. Die Regale in seinem Büro sind schon halb geräumt. Im Februar wird der 68-Jährige emeritiert. An der Uni wolle man in Zukunft weniger aufs Auto setzen. Dudenhöffers Schwerpunkt Automobilwirtschaft werde ersetzt durch den neuen Forschungsbereich „Mobilität“. „Es tut weh, zu sehen, wie man die Aufbauarbeit von mehr als zehn Jahren einschätzt“, sagt der Hochschullehrer. Ans Aufhören denkt er trotzdem nicht. Die Uni hat ihm für ein Jahr eine Seniorprofessur angeboten. Er ist außerdem im Gespräch mit privaten Universitäten, beispielsweise in der Schweiz. Anfang Februar steht aber erst einmal das 20. CAR Symposium auf der Agenda – zum Rollout der E-Mobilität in Deutschland.

QUELLE: [HTTPS://MERTON-MAGAZIN.DE/CURRYWURST-UND-E-MOBILE](https://merton-magazin.de/currywurst-und-e-mobile)