
IAA 2021: Auch ein Messerückblick

Von Peter Schwerdtmann, cen

Die Rolle der Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie verlangt von Hildegard Müller eine Menge Durchhaltevermögen und Selbstverleugnung. Bei der Eröffnung der IAA Mobility 2021 in München am Dienstag nannte sie als Basis für eine erfolgreiche Transformation Dialog, Debatte, vernetztes Denken und Mitsprache – während vor der Tür die Demonstranten mit längst inhaltlich leeren Attacken die Kameras suchen und die Bundeskanzlerin Angela Merkel draußen wieder einmal zufrieden zur Kenntnis nahm, wie Elektroautos immer noch zum Kern der Transformation erklärt werden.

„Die IAA Mobility 2021 ist der Ort und der Zeitpunkt, um die Mission Klimaneutralität für die Mobilität von morgen erlebbar zu machen“, sagte Müller – vermutlich innerlich über den Begriff „Klimaneutralität“ schmunzelnd, den die Öffentlichkeit als ein Synonym für ein vollelektrisches Auto versteht. Sie aber hat sich die Tür zu den Alternativen offengelassen, wenn sie weiter ausführt: „Klimaneutrale Mobilität ist eine Herausforderung, in der die Autoindustrie alle Chancen nutzen möchte“. Und sie hebt noch einmal hervor: „Wir gestalten mit Leidenschaft die Zukunft der Mobilität, die sicherer, effizienter und klimaschonender sein wird“.

Da sind sie wieder, die Begriffe „klimaneutral“ und „klimaschonend“. Die Physikerin Merkel und die VDA-Präsidentin wissen natürlich beide, dass ein batterieelektrisches Auto nur unter günstigen Vorzeichen und in großen Massen einen Klimaeinfluss erlangt – wenn auch nur einen erstaunlich kleinen, wenn alle Emissionen vom Rohstoff, Produktion, Betrieb und Entsorgung oder Recycling addiert werden. Beide wissen ebenfalls, dass die deutsche Bewegung gegen Privatautos und den Verbrennungsmotor dem globalen Klima ebenfalls egal ist. Aber beide stehen unter Druck: Deutschland hat angefangen und die Europäer sind dem Beispiel allzu gern gefolgt, weil die Transformation erst einmal den Deutschen Wirtschaftskraft und Image kostet. Und eine VDA-Präsidentin kann sich nicht gegen ihre Mitglieder stellen, die in Deutschland das batterieelektrische Auto forcieren, aber genau wissen, dass sie draußen in der Welt den Verbrennungsmotor brauchen.

„Wir schöpfen unsere Stärke aus einem einzigartigen industriellen Kern“, stellte Müller fest. „Mit einer kreativen Mischung aus großen Unternehmen und leistungsstarkem Mittelstand. Aus der Innovationsstärke der Hersteller und Zulieferer. Aus jungen Unternehmen, die mit frischem Blick fragen, ob man es nicht anders machen kann“. Diese jungen Unternehmen gibt es und gab es. Alternativen zum batterieelektrischen Automobil und zum Plug-in mit Verbrenner und Batterie gibt es schon lange.

Die Stichworte dazu lauten: grüner Wasserstoff, Brennstoffzelle, biologische und synthetische Kraftstoffe, die klimaneutral unseren Fahrzeugbestand antreiben könnten. Hätten wir statt in das Elektroauto und die Ladeinfrastruktur in erneuerbare Energien und in Synthesanlagen investiert, wären wir heute starker Technologieführer und hätten das Automobil aus der Liste der Klimakiller längst streichen und besser in alle Welt verkaufen können. Die Rolle übernehmen heute Unternehmen in Asien.

Mit diesen Worten lud die VDA-Präsidentin bei der Eröffnung am Dienstag dieser Woche die Besucher ein: „Kommen Sie und schauen sich an, wie die Zukunft ihrer Mobilität aussehen wird.“ Das war hoffentlich nicht alles, was unsere Industrie zur Zukunft der Mobilität anbieten wird. Das Elektroauto allein hat keine Chance, den Klimawandel zu bremsen. Und das Fahrrad ist auch nicht die allein selig machende Alternative, obwohl Demonstranten immer wieder - sogar mit Gewalt - bemüht sind, diesen Eindruck zu erwecken. (aum/Sm)

Bilder zum Artikel



BMW i Vision Circular.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net
