



Interviews

06. März 2023, 7.15 Uhr

Volker Wissing (FDP), Bundesverkehrsminister, im Gespräch mit Silvia Engels

Silvia Engels: Mitgehört hat Volker Wissing von der FDP. Er ist der Bundesverkehrsminister und derzeit in Meseberg. Guten Morgen, Herr Wissing!

Volker Wissing: Guten Morgen! – Ich grüße Sie.

Engels: Haben Sie sich nun mit Kommissionspräsidentin von der Leyen gestern in Sachen E-Fuels geeinigt?

Wissing: Nein! Eine Einigung ist gestern weder erwartbar gewesen, noch hat die stattgefunden. Aber wir sind in Gesprächen. Der zuständige EU-Kommissar ist jetzt auf mich zugekommen und hat angekündigt, er hat ein Interesse daran, schnell einen Vorschlag zu erarbeiten. Natürlich stehen wir dafür zur Gesprächen zur Verfügung. Wir wollen eine Lösung! Wir wollen nicht Probleme in die Zukunft verlagern, sondern wir wollen eine Lösung.

Engels: Die EU-Ebene, die Kommission hatte ja auch Kritik daran geübt, zumindest zwischen den Zeilen, warum Sie erst jetzt mit diesen Bedenken kommen, wo man kurz vor der Schlussabstimmung steht. Ziehen Sie sich das an?

Wissing: Natürlich nicht, denn wir kommen nicht erst jetzt mit dieser Forderung, sondern wir haben sie schon im Oktober 2021 erhoben. Wir haben sie dann auch in den Koalitionsvertrag verhandelt und wir haben sie sogar zu einem Erwägungsgrund bei den Trilog-Verhandlungen gemacht. Das heißt, die EU-Kommission weiß seit Monaten, dass diese Frage beantwortet werden muss, wie geht man mit Verbrennungsmotoren nach 2035 um, die mit synthetischen Kraftstoffen betankt werden, und ich hatte auch Gesprächsangebote gemacht. Dass das jetzt alles verschleppt worden ist, ist ja bewusst gemacht worden. Jedenfalls ist das nicht der Bundesregierung vorzuwerfen, dass sie bei ihrer Haltung bleibt, die sie jetzt schon seit über einem Jahr vertritt. Insofern kommt hier nichts plötzlich, sondern man hat ganz offensichtlich gedacht, dass die Bundesregierung auf diese Forderung nicht weiter bestehen wird, und jetzt muss eine Lösung her.

Engels: Auf der anderen Seite war ja auch vereinbart, bei diesen EU-weiten Trilog-Verhandlungen, dass die EU-Kommission noch mal prüfen sollte, ob man breitflächig E-Fuels doch einsetzen kann. Eine Prüfung ist ja nicht gleich Zustimmung. Das heißt, Sie haben immer darauf gesetzt, dass diese Prüfung positiv beschieden wird, aber die EU-Kommission kann doch auch zum Ergebnis kommen, nein, sie bescheidet negativ. Und dann?

Wissing: Die Gespräche, die wir geführt haben, waren ganz klar. Wir haben klar gesagt, wir erwarten einen Vorschlag der EU-Kommission, wie nach 2035 synthetische Kraftstoffe in PKW genutzt werden können. Insofern ist hier niemand überrascht worden, sondern das ist alles sehr transparent. Ich will auch mal sagen, dass es ja nicht nur die Bundesrepublik Deutschland und schon gar nicht nur der Bundesverkehrsminister ist, der hier Technologieoffenheit anmahnt. Es sind ja viele andere und inzwischen auch immer mehr europäische Staaten, die Zweifel an dem bisherigen Regulierungsvorschlag haben, die diese Lücke sehen, die Technologieoffenheit einfordern. Und es ist doch nicht verantwortbar, wenn man solche Lücken sieht in der Regulierung, dass man dann sagt, man winkt das einfach durch, sondern verantwortungsvolles Regieren heißt ja auch, bis ins Detail die Fragen richtig beantworten.

Engels: Aber EU-Staaten könnten jetzt als Verbündete auftreten wie Italien, Bulgarien oder Polen, die grundsätzlich mit dem Aus für das Verbrennen fossiler Kraftstoffe im Auto ein Problem haben und gar nicht so sehr auf diese E-Fuels setzen. Sind Sie da in guter Gesellschaft?

Wissing: Es sind ja nicht nur die Staaten, die Sie aufgezählt haben. Da ist die Tschechische Republik genauso betroffen wie andere auch, die sagen, wir haben Zweifel an dem bisherigen Regulierungsvorschlag, weil er nicht technologieoffen ist. Ich finde, das Thema Technologieoffenheit, das ist doch ein sehr ernst zu nehmendes. Es ist ja nicht so, dass wir unsere Klimaschutzziele leicht erreichen, und es wird ja nicht leichter, wenn wir uns nur auf einzelne Technologien fokussieren und andere verbieten. Wir müssen jede Form klimaneutraler Mobilität zulassen - und welche sich dann am Markt durchsetzt, das müssen wir nicht jetzt entscheiden. Es macht gar keinen Sinn, die Möglichkeiten zu verengen zu einem Zeitpunkt, in dem die Frage, wie klimaneutrale Mobilität bezahlbar für jede und jeden in Europa zur Verfügung gestellt werden kann, noch nicht abschließend beantwortet ist.

Engels: Aber auch aus der deutschen Autoindustrie kommt j der Wunsch, jetzt klare Rahmenbedingungen zu bekommen und nicht den Beschluss über den Ausstieg aus dem Verbrenner weiter zu verzögern. Sie kennen das Zitat von Audi-Chef Duesmann aus dem Maga-

zin „Spiegel“, der sagt, das berge die Gefahr einer Hängepartie und die wäre für die Autoindustrie fatal. Sie wollen also die Autoindustrie schützen, obwohl sie in Teilen zumindest gar nicht geschützt werden will?

Wissing: Nein, ich will das Klima schützen und ich will die Bevölkerung davor schützen, dass sie am Ende mit Mobilitätsangeboten konfrontiert ist, die knapp sind und deswegen im Preis immer teurer werden. Darum geht es mir. Was die Automobilindustrie sagt und was sie macht, muss sie selbst verantworten. Ich muss Regierungsentscheidungen verantworten, und zwar vor den Bürgerinnen und Bürgern. Es kann nicht am Ende so sein, dass wir auf die Industrie hören oder auf nur einzelne Stimmen hören, sondern wir müssen die Interessen der Bevölkerung im Blick haben, und die hat ein Interesse an Technologieoffenheit, weil nur im Wettbewerb sich günstige Preise herausbilden. Das weiß jeder - und diejenigen, die Verengung wollen, die müssen sich immer dem Vorwurf aussetzen, wie am Ende das bezahlbar sein soll für jeden.

Engels: Aber die allermeisten Experten sagen nicht nur, Stichwort teuer, dass diese synthetischen Kraftstoffe auf absehbare Zeit immer teurer von der Entwicklung sein werden. Denn es ist ja auch so, wenn man Strom erzeugt, wird man feststellen, dass E-Autos heute schon über 70 Prozent dieses Stroms tatsächlich im Wirkungsgrad auf die Straße bringen. Nur rund 15 Prozent der Energie kann man so bei E-Fuels auf die Straße bringen. Da sagen Experten, das ist ein Abstand, der sich auf absehbare Zeit nicht verringern wird. Warum halten Sie trotzdem daran fest, obwohl der Verbraucher hier eines nicht erwarten kann, nämlich preiswerte Kraftstoffe?

Wissing: Wenn die Experten, die das sagen, der Überzeugung sind, dass diese synthetischen Kraftstoffe sich am Markt nicht durchsetzen können, dann müssten sie dafür eintreten, dass es nicht verboten wird, denn wenn es nicht marktfähig wird, dann kann es auch nicht kommen. Insofern ist das nicht überzeugend, weil wenn sich jemand hinstellt und sagt, synthetische Kraftstoffe sind nicht marktgerecht zu erzeugen, und gleichzeitig sagt, deswegen muss man sie verbieten, das macht doch gar keinen Sinn. Das ist ein Widerspruch in sich. Insofern: Es gibt doch keinen Grund, etwas zu verbieten, das klimaneutrale Mobilität ermöglicht. Ob sich das am Markt durchsetzt, das werden die Verbraucherinnen und Verbraucher, die Bürgerinnen und Bürger entscheiden. Das muss aber nicht die Politik vorab entscheiden. Außerdem sagen diese Experten auch, derzeit nicht zu Marktpreisen, und wenn wir jetzt etwas verbieten und ihm gar keine Entwicklungschance geben, dann machen wir einen Fehler. Das ist meine Überzeugung und ich möchte keine Fehler machen.

Engels: Das Gegenargument lautet dann immer, Sie werden es auch schon gehört haben, dass man möglicherweise zu viel Forschungsenergie in diesem Sackgassen-Thema E-Fuels lässt.

Wissing: Da würde ich noch sagen, dass wir die E-Fuels ja sowieso brauchen. Das übersehen diese Leute ja auch. Denn wie soll die Bestandsflotte klimaneutral werden, wenn wir keine E-Fuels nutzen? Wie soll das denn gehen? Insofern: Diese Argumente sind alle so widersprüchlich und überzeugen nicht - und es wäre so einfach zu sagen, haltet die Technologie offen, ermöglicht es, es ist klimaneutral, und ob es am Ende marktfähig ist, ob es genutzt wird, das muss nicht politisch entschieden werden. Wir leben ja in einer Marktwirtschaft.

Engels: Kritiker sagen, in Wirklichkeit wollen Sie die Verbrennertechnologie im Auto am Leben erhalten, falls es mit dem Vollumstieg bei PKW auf die Elektromobilität nicht klappt und wir doch länger fossile Betankung brauchen. Was entgegnen Sie hier?

Wissing: Das ist völlig abwegig, weil wir ja keine Klimaschutzziele in Frage stellen. Alle Entscheidungen, alle Vorschläge, die die FDP macht, unterstellen immer, dass die Klimaschutzziele eingehalten werden. Die sind international vereinbart und zugesagt. Insofern ist auch das ein wirklich nicht überzeugendes Argument.

Engels: Ein zweites Streitthema, das Sie gerade vor allen Dingen mit den Grünen haben, betrifft Ihre jüngste langfristige Verkehrsprognose. Die hatten Sie am Freitag vorgestellt. Danach nimmt bis 2051 der Güterverkehr im Vergleich zu 2019 um fast die Hälfte noch einmal zu. Bei der Straße werde da mit einem Zuwachs um 54 Prozent gerechnet. Deshalb haben Sie dafür plädiert, Straßen- und Autobahnausbau voranzutreiben. Die grüne Umweltministerin Lemke und andere Grüne sind skeptisch, ob dieser Bedarf wirklich so eintrifft, und verlangen, dass Sie hier umsteuern, damit der nicht nur auf die Schiene geht. Was sagen Sie dazu?

Wissing: Das ist ja eine von Fachleuten erstellte Prognose, an deren Richtigkeit es überhaupt keinen Zweifel gibt. Die Prämissen, die da zugrunde gelegt worden sind für Modellrechnungen, sind ja besprochen in Begleitausschüssen mit über 250 Fachleuten. Insofern: Wir können ja nicht anfangen, können politisch diskutieren, ob Modellrechnungen, Statistik richtig oder falsch sind. Das muss man den Statistikern überlassen. Diese Prognose ist sehr ernst zu nehmen, die ist auch sehr aufwendig erstellt worden und sie ist sehr detailgetreu, und wir haben allen Grund zur Annahme, dass diese Verkehre eintreffen werden. Jetzt ha-

ben wir das Problem, dass beispielsweise im Paketbereich wir eine Zunahme von 300 Prozent haben bei Postsendungen, plus 300 Prozent, und das liegt am Konsumverhalten der Menschen und nicht an der Verkehrspolitik. Jetzt gibt es die Frage, wie geht man damit um? Schicken wir diese Gütertransporte künftig in den Stau, so dass es ewig dauert, bis Pakete ankommen, oder sorgen wir durch eine Infrastruktur, durch einen vorausschauenden Infrastruktur-Ausbau dafür, dass diese Gesellschaft auch weiterhin die Bedarfe, die sie hat, gedeckt bekommt. Das ist die Frage und wir müssen das ernst nehmen. Ich will damit niemanden provozieren, sondern ich habe diese Studie in Auftrag gegeben, um zu versachlichen, und vor allen Dingen auch, um uns als Verkehrsministerium die notwendigen Informationen zu geben, um vorausschauend planen zu können.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.