



FDP | 05.10.2024 - 13:13

WISSING-Interview: Wir dürfen den Bogen bei den Flottengrenzwerten nicht überspannen

FDP-Präsidiumsmitglied und Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing MdB gab „t-online.de“ das folgende Interview. Die Fragen stellten Florian Schmidt und Johannes Bebermeier:

Frage: Herr Wissing, was ist schlimmer für die FDP: Die Ampel erhobenen Hauptes selbst verlassen – oder von Olaf Scholz rausgeworfen werden?

Wissing: Mit solchen Fragen beschäftige ich mich gar nicht. Ich will mit meiner Arbeit das Land voranbringen, da bleibt mir ehrlich gesagt keine Zeit, mich mit „was wäre wenn“-Szenarien zu befassen.

Frage: Aber Ihr Parteichef Christian Lindner scheint das zu tun. Jedenfalls kokettiert er regelmäßig mit Gedanken zum Ampel-Aus. Wie viele Chancen wollen Sie dem Regierungsbündnis noch geben?

Wissing: Jeder Tag ist eine neue Chance. Jeden Tag können wir aufs Neue konstruktive Vorschläge machen und gute Kompromisse erarbeiten. Wir haben gerade erst den Tag der Deutschen Einheit gefeiert. Und wissen Sie was? Die Deutsche Einheit ist auch deshalb ein Erfolg, weil ihr eine Politik des Ausgleichs und des Brückenbauens vorausging.

Frage: Der scheidende Grünen-Chef Omid Nouripour hat diese Hoffnung aufgegeben, er bezeichnete die Ampel zuletzt als „Übergangskoalition“. Ist sie das?

Wissing: Eine Regierung ist immer auf Zeit gewählt. Es gab Regierungen vor der Ampel und es wird welche nach ihr geben. Deswegen empfinde ich das Bild einer „Übergangsregierung“ als verstörend. Das Mandat ist im Bund immer auf vier Jahre begrenzt. Aber selbstverständlich will ich so regieren, dass das möglichst gute Jahre für unser Land sind.

Frage: Dann lassen Sie uns über Ihre Regierungsarbeit als Minister sprechen: 43 der rund 3.600 Autobahnbrücken mit einer Länge von 50 Metern oder mehr sind in einem „ungenügenden“ Zustand. Wie oft beten Sie, dass diese Brücken nicht schon morgen wie die Carolabrücke in Dresden einstürzen?

Wissing: Als Minister reicht es nicht, um göttlichen Beistand zu bitten. Es ist meine Aufgabe, schnell etwas gegen den maroden Zustand der Infrastruktur zu tun. Als ich ins Amt kam, ist bei Lüdenscheid in NRW eine große Brücke ausgefallen. Danach haben wir sofort eine Bestandsaufnahme gemacht und uns angeschaut: Wie ist der Gesamtzustand der Infrastruktur? Und dann haben wir ein umfassendes Sanierungsprogramm aufgelegt. Das läuft jetzt, aber wir haben eine Menge aufzuholen, was über die vergangenen Jahre versäumt wurde.

Frage: Damals versprochen Sie: Statt 200 Brücken sollen jährlich 400 Brücken saniert werden. Wie viele werden Sie dieses Jahr schaffen?

Wissing: Die Zahl sollte veranschaulichen, dass wir das Sanierungstempo im Autobahnkernnetz mit seinen rund 4.000 Brücken verdoppeln wollen. Das tun wir auch. Allerdings sagt die bloße Zahl an Brücken wenig darüber aus, wie gut wir vorankommen, da Brücken ja mal größer und mal kleiner sind.

Deshalb betrachten wir die Brückenfläche: Die rund 4.000 Brücken haben insgesamt eine Fläche von etwa 3,2 Millionen Quadratmetern, in etwa so viel wie 450 Fußballfelder. Bis Jahresende werden wir rund 980.000 Quadratmeter Brückenfläche im Autobahnkernnetz saniert haben. Das entspricht dann schon rund einem Drittel der Gesamtfläche. Wir sind also auf einem sehr guten Weg.

Frage: Das alles kostet viel Geld. Im Frühjahr brachten Sie in Bezug auf die Bahn einen Infrastrukturfonds ins Spiel, der es ermöglicht, auch private Gelder für die Modernisierung des Landes zu mobilisieren. Wäre das auch eine Idee für Autobahnen?

Wissing: Ja, das wäre denkbar – und auch nötig. Ohne einen Infrastrukturfonds wird es uns nicht dauerhaft gelingen, das Land in dem Tempo zu modernisieren, das wir brauchen.

Frage: Warum?

Wissing: Weil die Ausgaben für Investitionen in die Infrastruktur sonst über die Jahre zu sehr schwanken. Aktuell ist es ja so: Wenn die Konjunktur in einem Jahr gut läuft und die Steuereinnahmen sprudeln, bekommt das Verkehrsministerium mehr Geld aus dem Bundeshaushalt und kann mehr Aufträge an Baufirmen vergeben. Fallen die Steuereinkünfte im nächsten Jahr dann wieder kleiner aus, gibt's weniger Geld und es werden weniger Aufträge erteilt. Genau dieses Hin und Her führt bei der Bauwirtschaft zu Planungsunsicherheit. Die Unternehmen wissen nie, wie viele Baukapazitäten sie perspektivisch vorhalten müssen. Und im Übrigen sorgt ein solcher Zickzackkurs am Markt auch für höhere Preise. Diese Probleme könnte der Fonds lösen.

Frage: Wie genau soll das mit diesem Geldtopf funktionieren – und wie groß müsste er sein?

Wissing: Der Fonds müsste vor allem eine ansteigende Investitionskurve verlässlich abbilden. Die genaue Höhe hängt davon ab, was aus ihm alles bezahlt werden soll. Allerdings kommt es nicht nur auf die Höhe der Summe an. Die Idee könnte grob so aussehen: In den Fonds fließen öffentliche Einnahmen, etwa aus der Lkw-Maut. Damit werden private Investitionsmittel akquiriert, die aus den Einnahmen eine Rendite erhalten. Das Geld wird dann über mehrere Jahre ausgegeben und führt so zu hohen Investitionen in die Infrastruktur bei vorhersehbarem Kapazitätsbedarf seitens der Bauwirtschaft. Mein Eindruck ist: Diesem Modell können viele Parteien etwas abgewinnen, was mich sehr freut.

Frage: Deutschlands Autobauer taumeln, auch Volkswagen ist inzwischen betroffen. Wie viel der Auto-Krise ist selbst gemacht – wie viel Verantwortung trägt die Politik?

Wissing: Die Transformation ist eine Herkulesaufgabe. Sie wird von internationaler Regulierung angestoßen, die letztlich auf den Klimaschutzziele fußt, auf die wir uns weltweit verständigen und ohne die es nicht geht. Aber durch diese Regulierung greift die Politik massiv in Marktstrukturen ein. Solche Eingriffe sind extrem heikel, weil die Politik die Grenze finden muss zwischen ambitionierten Zielen – und überfordernden. Das ist ein Stresstest für die gesamte Automobilindustrie. Wann bleiben wir hinter den Möglichkeiten zurück und wann fordern wir Dinge, die die Industrie schlicht nicht umsetzen kann?

Frage: Also: Falsche Politik ist schuld?

Wissing: Wir müssen sehen, dass wir erhebliche Schwierigkeiten haben, Elektroautos in den Markt zu bringen, weil die Preise so hoch sind und die Menschen sich das nicht leisten können. Deswegen habe ich immer gesagt: Man kann als Regierung sagen, unser Ziel sind 15 Millionen batterieelektrische Antriebe im Jahr 2030. Aber wenn die Leute sich die nicht leisten können, kaufen sie sie nicht.

Frage: Aber liegt nicht genau da die Verantwortung der Unternehmen? Ist das Problem nicht auch, dass China ihnen gerade bei den günstigen Fahrzeugen weit enteilt ist?

Wissing: Ich sehe nicht, dass China uns enteilt ist. Der Elektromotor macht es leichter für Unternehmen, neu in den Automarkt einzusteigen. Das war beim Verbrennungsmotor anders, weil er technisch so komplex und herausfordernd ist. China ist ein großes Land, das sehr ambitioniert ist. Und China nutzt seine Chance, in den Automobilmarkt zu investieren. Dadurch kommen zusätzliche Kapazitäten auf den Markt.

Frage: Und zusätzliche Konkurrenz, die der deutschen Autoindustrie gerade schadet, weil sie nicht mithalten kann.

Wissing: In der Marktwirtschaft schadet Konkurrenz nicht. Im Gegenteil: sie sorgt dafür, dass Produkte besser und günstiger werden.

Frage: Aber einzelnen Unternehmen, in diesem Fall den deutschen Autobauern, kann das schaden.

Wissing: Nicht, wenn sie wettbewerbsfähige Autos produzieren. Das ist ihnen bisher stets gelungen. Im Übrigen hat die Digitalisierung auch die einen oder anderen Fotopapier-Hersteller ins Museum verbannt. Ich kann darin kein Problem für unsere Gesellschaft erkennen, außer für die Inhaber der Firmen, denen die Anpassung nicht gelungen ist.

Frage: Und für die Mitarbeiter.

Wissing: Das ist ein wichtiger Punkt. Aber Arbeitsplätze kann man nur durch Wettbewerbsfähigkeit schützen, nicht durch Protektionismus. Stellen Sie sich einmal vor, der Staat hätte den Import digitaler Kameratechnik durch Zölle erschwert, um Fotopapierhersteller vor neuen Technologien zu schützen. Das wäre ziemlich schiefgegangen. Es ist letztlich nicht so, dass Innovationen zwangsläufig zu Arbeitslosigkeit führen. Man muss nur technologisch mithalten können, dann kann man sogar gestärkt aus dem Prozess hervorgehen. Genau diese Chance haben weltweit alle.

Frage: Wollen Sie sagen, es ist egal, wenn deutsche Automobilhersteller pleitegehen?

Wissing: Nein, denn sie sind für unser Land sehr wichtig. Es gibt aber auch keinen Grund, ein solches Szenario an die Wand zu malen. Die deutsche Automobilindustrie ist alles andere als schwach aufgestellt. Sie ist auch in der Lage, weltweit wettbewerbsfähige Elektroautos zu bauen. Es gibt nur mehr Alternativen und damit mehr Wettbewerbsdruck, der am Ende aber auch zu noch besseren Produkten aus Deutschland führen kann.

Frage: Die deutschen Autobauer haben also gar kein Problem mit E-Autos?

Wissing: Jedenfalls ist nicht festzustellen, dass in Deutschland die Zulassungszahlen für chinesische E-Autos durch die Decke gehen und deutsche Autos nicht mehr verkauft werden ...

Frage: ... weil insgesamt hierzulande noch sehr wenige E-Autos verkauft werden.

Wissing: Das größte Problem, das wir haben, ist, dass die Preise noch zu hoch sind, auch weil die Rohstoffe für die Batterieproduktion knapp sind. Überhaupt produzieren wir zu wenige Batterien in Europa, auch wenn bereits daran gearbeitet wird, das zu ändern. Insgesamt finde ich es falsch zu sagen, die deutsche Automobilindustrie habe die Transformation verschlafen.

Frage: Dann kommen wir wieder zur Politik: Robert Habeck hat nach seinem Autogipfel durchblicken lassen, dass er offen dafür ist, die Flottengrenzwerte schon 2025 statt 2026 zu überprüfen. Sollten die Flottenziele weniger streng werden?

Wissing: Sie müssen realistischer werden. Robert Habeck würde damit allerdings den Kurs seiner

Partei verlassen. Ich bin gespannt, ob die Grünen das mitmachen. Wir dürfen den Bogen bei den Flottengrenzwerten nicht überspannen. Genau das ist aber passiert. Es ist deshalb zwingend geboten, die geplante Revision von 2026 auf 2025 bei den Autos und von 2027 auf 2026 bei den Lkw vorzuziehen und die Regulierung anzupassen.

Frage: Aber ist es angesichts von Jahrhundertfluten im Vierteljahrestakt wirklich gut, den Druck auf die Industrie zu senken, mehr klimaneutrale Fahrzeuge zu bauen?

Wissing: Ja, denn die Zahlen sind schlicht nicht erreichbar. Der Druck bringt deshalb nicht mehr Klimaschutz, sondern verursacht lediglich einen Kollateralschaden bei der Industrie. Man hat einen schnelleren Markthochlauf der Elektromobilität erwartet, der sich nicht eingestellt hat. Und jetzt müssen wir vermeiden, dass die Automobilindustrie deshalb Strafzahlungen leisten muss. Dann hätte sie nämlich einen globalen Wettbewerbsnachteil, der den Transformationsprozess bei uns verlangsamen würde. So ist es eben, wenn Ideologie die Regulierung bestimmt. Dann passen die Vorschriften nicht zur Realität und verfehlen ihre Ziele.

Frage: Könnten Kaufprämien für E-Autos helfen?

Wissing: Nein, das ist auch keine Lösung. Diese Prämien werden von den Autoherstellern eingepreist. Das hat man ja gesehen, als die Prämien kürzlich ausgelaufen sind. Da haben die Hersteller ihre Preise gesenkt. Die Regulierung, um die Transformation in Gang zu setzen, ist schon eine riesige Operation. Wir sollten nicht auch noch staatlich in die Preisgestaltung der Unternehmen eingreifen.

Frage: Lassen Sie uns abschließend noch kurz über die Bahn sprechen, die so unpünktlich ist wie nie zuvor: Ist Bahnchef Richard Lutz noch der richtige Mann, um den Staatskonzern aus der Krise zu führen?

Wissing: Ja, das ist er. Seit meinem Amtsantritt hat die Bahn sich sehr ambitionierte Ziele gesteckt. Die hat Herr Lutz mit seinem Team alle fristgerecht umgesetzt. Mit der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim ist die erste Korridorsanierung pünktlich und reibungslos angelaufen und es sieht, Stand heute, so aus, als würden auch die Bauarbeiten bis zum Jahreswechsel in Rekordzeit fertiggestellt.

Frage: Erstaunlich viel Lob dafür, dass die Deutschen das Chaos bei der Bahn gerade täglich spüren. Wie zufrieden sind Sie mit der Performance des Unternehmens?

Wissing: Ich bin mit der Pünktlichkeit der Bahn genauso unzufrieden wie alle, die darunter leiden. Genauso unzufrieden bin ich aber auch mit dem Zustand des Schienennetzes. Und es ärgert mich zutiefst, dass meine Vorgänger die Sanierung des Netzes nicht bereits früher angestoßen haben. Das Flicker im laufenden Betrieb war keine gute Lösung.

Frage: Entschuldigen Sie, aber wir kommen nicht ganz mit: Sind Sie jetzt zufrieden oder unzufrieden mit der Bahn?

Wissing: Lassen Sie es mich mit einem Bild versuchen: Der Organismus Bahn ist erkrankt, der Patient muss unters Messer, es steht eine Reihe großer Operationen an. Der Patient liegt inzwischen auf dem OP-Tisch und wird von einem engagierten und kompetenten Team operiert. Trotzdem kann er in dieser Phase nicht schon aufspringen und munter herumlaufen. Man muss bei so etwas Geduld haben. Da können die Chirurgen noch so gut sein. Trotzdem käme niemand während einer sehr gut verlaufenden Operation ernsthaft auf die Idee, das OP-Team auszuwechseln.

Quell-URL: <https://www.liberales.de/content/wissing-interview-wir-duerfen-den-bogen-bei-den-flottengrenzwerten-nicht-ueberspannen#comment-0>
