



FDP | 10.07.2013 - 02:00

RÖSLER-Interview für "auto motor und sport"

Berlin. Der FDP-Bundesvorsitzende Bundeswirtschaftsminister DR. PHILIPP RÖSLER gab "auto motor und sport" (aktuelle Ausgabe) das folgende Interview. Die Fragen stellte THOMAS FISCHER:

Frage: Wie wichtig ist für Sie individuelle Mobilität?

RÖSLER: Individuelle Mobilität ist enorm wichtig und wird es auch bleiben. Das hat auch viel mit Selbstbestimmung zu tun.

Frage: Welches Verkehrsmittel ist Ihnen persönlich am liebsten?

RÖSLER: Das kann ich so pauschal nicht sagen, ich sehe das von Fall zu Fall ganz pragmatisch: Das, was am schnellsten ist.

Frage: Wie wichtig sind Tempolimit-freie Autobahnen für Deutschland?

RÖSLER: Es ist bemerkenswert, dass man immer erklären muss, warum man kein Tempolimit haben will. In einem Rechtsstaat geht grundsätzlich Freiheit vor Einschränkung. Aus Verkehrssicherheits- und anderen Gründen werden im Einzelfall Geschwindigkeitsbeschränkungen dort angeordnet, wo sie angebracht sind.

Frage: Haben Sie Punkte in Flensburg?

RÖSLER: Nein.

Frage: Was halten Sie persönlich von Elektroautos?

RÖSLER: Unser Elektroauto im Ministerium, eine Mercedes A-Klasse, fährt sich ganz gut. Man muss sich anfangs ein wenig daran gewöhnen, weil es keine Schaltung gibt und das Auto lautlos ist. Meines Erachtens sind E-Autos prima - gerade für die Stadt.

Frage: Für Privatpersonen ist die Anschaffung eines E-Autos noch nicht wirtschaftlich.

RÖSLER: Es kommt immer auf das jeweilige Auto und die Begleitumstände an. Außerdem gibt es ja auch Alternativen, Car-Sharing zum Beispiel. Gerade für die Innenstädte macht Car-Sharing Sinn. Ich sehe das pragmatisch und nicht ideologisch.

Frage: E-Autos haben was mit Hochtechnologie zu tun, und Deutschland ist ein Hochtechnologieland. Warum kommen dann E-Autos bei uns nicht richtig in Schwung?

RÖSLER: Wir sind hier schon ein gutes Stück vorangekommen. Wer sein Elektroauto an einer öffentlichen Ladestation aufladen möchte, muss sich künftig keine Gedanken mehr darüber machen, wer diese betreibt. Damit werden Elektrofahrzeuge deutlich alltagstauglicher. Denn einheitliche Identifikationsnummern, die der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft vergibt, machen anbieterübergreifendes Laden in Deutschland möglich.

Frage: Elon Musk, CEO des amerikanischen Elektroauto-Pioniers Tesla hat in einem Interview mit "auto motor und sport" gesagt, dass der Staat Elektroautos subventionieren müsse.

RÖSLER: Wir investieren eine Milliarde Euro in die Forschung. Diese Zusage haben wir auch gehalten. Die Wirtschaft hat sich mit 17 Milliarden Euro beteiligt. Aber eines steht fest, nur wenn der Markt - getrieben durch Forschung und Entwicklung - läuft, werden auch die Produkte langfristig Erfolg haben.

Frage: Die Erfahrung zeigt aber, dass sich Produkte auf dem Markt nur dann durchsetzen, wenn sie für den Kunden nachvollziehbar eine bessere Technik bieten und im Preis zumindest gleich teuer, besser noch billiger sind. Beides ist ja beim Elektroauto bislang nicht der Fall - eingeschränkte Reichweite und hohe Anschaffungskosten.

RÖSLER: Auch hier gilt: Nachteile können nicht durch Subventionen ausgeglichen werden, sondern nur durch Forschung, Entwicklung und Innovation.

Frage: Zum Erreichen der Klimaziele 2020 hat die Bundesregierung auch 1,2 Millionen Erdgasfahrzeuge einkalkuliert. Bislang gibt es aber weniger als 100.000 davon.

RÖSLER: Das ist ein langfristiger Prozess, der nicht von heute auf morgen abgeschlossen ist. Hier spielen unter anderem die Dichte des Tankstellennetzes, die Reichweite der Fahrzeuge und das noch ausbaufähige Angebot an Autotypen zusammen. Nicht zuletzt stellen die Menschen auch zu Recht die Frage nach dem Preis: Wie teuer ist ein Wagen? Wie viel kostet der Kraftstoff im Vergleich zu Benzin oder Diesel? Eine Initiative der Wirtschaft arbeitet an vielen dieser Punkte. Auch die Politik kümmert sich im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie um die noch offenen Fragen.

Frage: Selbst wenn wir ein ausreichend großes Erdgastankstellennetz in Deutschland hätten, kann ein deutscher Erdgasauto-Besitzer kaum ins benachbarte Ausland fahren, weil es dort wenig Erdgastankstellen gibt, sondern überwiegend auf Autogas gesetzt wird. Warum machen wir in Deutschland so eine Insellösung?

RÖSLER: Das stimmt nur teilweise, denn die Tankstellendichte für Erdgas und Autogas ist in den europäischen Nachbarstaaten durchaus unterschiedlich. Wir sind in Deutschland für offene Standards und für faire Wettbewerbsbedingungen bei beiden Kraftstoffen. Hier müssen Anbieter und Kunden, also der Markt, das Wort haben, nicht die Politik.

Frage: Aber Sie können klare Rahmenbedingungen schaffen. Andere große Nationen wie die USA geben der Industrie klarere Vorgaben, in welche Richtung es gehen soll. Bei uns gibt es Vielfalt mit großen Streuverlusten. Müsste da nicht mehr politisch gelenkt werden?

RÖSLER: Wir sind hier offener und liberaler als die USA, das ist richtig. Aber jeder Autokäufer kann selbst entscheiden, welche Autos besser sind, deutsche oder amerikanische. Da scheint unser Weg der richtige zu sein.

Frage: Warum sind die deutschen Premiumhersteller bisweilen larmoyant, wenn Umwelt- oder Sicherheitsstandards verschärft werden sollen - ob Einführung von Katalysator oder Rußfilter oder jetzt die Diskussion um schärfere CO₂-Grenzwerte.

RÖSLER: Zahlreiche Fragen sind in der Vergangenheit richtig und klug entschieden worden. Das haben wir beim Katalysator gesehen. Beim Thema CO₂ weise ich als Bundeswirtschaftsminister darauf hin, dass es einerseits darum geht, CO₂ zu vermeiden, andererseits darf die neue Regulierung des CO₂-Verbrauchs die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Fahrzeugindustrie nicht gefährden. Der CO₂-Ausstoß muss weiter in Relation zum Gewicht gesetzt werden. Das ist ein faires Verfahren und ein fairer Weg. Dafür kämpfe ich. Das hat etwas mit fairem Wettbewerb zu tun. Wir haben in Deutschland

heute eine starke und wettbewerbsfähige Autoindustrie. Besonders unsere Premiumhersteller sind hoch innovativ, leistungsstark und weltweit erfolgreich. Diese Stärke müssen wir bewahren und ausbauen. Zahlreiche Arbeitsplätze hängen an dieser Branche. Bei der CO₂-Vermeidung haben die einzelnen Mitgliedstaaten manchmal unterschiedliche Interessen. Als deutscher Wirtschaftsminister vertrete ich die Interessen der deutschen Unternehmen.

Frage: Hochtechnologieland Deutschland: Man hat den Eindruck, dass große Projekte bei uns nur noch schwer realisierbar sind - beispielsweise Flughafen Berlin, Stuttgart 21 oder Stromtrassen für die Energiewende.

RÖSLER: Ich teile diesen Pessimismus nicht. Nehmen Sie zum Beispiel den Jade-Weser-Port, den wir im letzten Herbst einweihen konnten. Er ist unser erster und einziger Tiefwasserhafen in Deutschland. Es gibt also auch funktionierende große Infrastrukturprojekte in Deutschland. Aber eines ist klar, man muss für jede große Infrastrukturmaßnahme durch sachliche Argumente werben, um die Akzeptanz der Menschen zu gewinnen. Ich glaube, hier hat Deutschland in den letzten Jahren dazu gelernt. Ein aktuelles Beispiel: Bei der Frage des notwendigen Netzausbaus im Rahmen der Energiewende haben wir frühzeitig mit den Menschen gesprochen und erklärt, warum die neuen Stromtrassen notwendig sind. Das hat zu einer deutlich größeren Akzeptanz geführt. Das ist der richtige Weg, denn ohne die Akzeptanz der Menschen kann ein Großprojekt, wie der Umbau der Energieversorgung Deutschlands, nicht erfolgreich sein.

Frage: Aber es geht bei vielen Projekten nicht nur um Akzeptanz, sondern auch um technische Schwierigkeiten. Im Ausland denken sich viele: Ausgerechnet die Deutschen kriegen nicht mal einen Flughafen oder einen Bahnhof fertig.

RÖSLER: Ich habe das Beispiel Jade-Weser-Port genannt. Dieses Großprojekt war erfolgreich, obwohl Wasserbauten deutlich schwieriger sind als Flughäfen. Grundsätzlich geht es aber um Technologieoffenheit, die in der Tat noch ausbaufähig ist in Deutschland. Genau deswegen müssen wir immer wieder auf unsere technologische Errungenschaften hinweisen - denn die machen am Ende unseren Wohlstand und unser Wachstum in Deutschland aus.

Frage: Sind wir Deutschen mittlerweile Technik-verdrossen?

RÖSLER: Nein, aber es ist wichtig gegenüber neuen Technologien aufgeschlossen zu sein. Deswegen ist zum Beispiel die Automobilindustrie so wichtig. Dort wird eben wirklich Hochtechnologie produziert. Sie ist emotional positiv besetzt und jeder weiß, dass es sich lohnt in Hochtechnologie zu investieren. Wir brauchen auch bei anderen Branchen oder Produkten diese Offenheit.

Frage: Auch Straßen gehören zur Infrastruktur. Planung und Bau werden meist in einem Schnecken tempo durchgeführt, das den Bürgern nur schwer zu vermitteln ist. Kann man da nichts beschleunigen?

RÖSLER: Ein großer Wunsch der FDP und auch der Verkehrsministerkollegen in den Ländern ist es, zu deutlich verkürzten Planungszeiten zu kommen. In der Regel sind nicht die Bau, sondern die Planungszeiten die Herausforderung. Da haben wir große Fortschritte bei der Beschleunigung erreicht. Zum Beispiel beim Ausbau des Stromnetzes, für den ich zuständiger Minister bin. Hier haben wir unter anderem den Weg der Instanzen verkürzt, das heißt, zuständig beim Netzausbau ist künftig nur noch das Bundesverwaltungsgericht. Dabei haben wir uns an den Maßnahmen nach der Wiedervereinigung Deutschlands in den neunziger Jahren orientiert. Damals sind Autobahnen, die normalerweise in Zeiträumen von 20 oder 30 Jahren geplant und gebaut werden, sehr schnell realisiert worden. Hiervon können wir lernen.

Frage: Warum ist das beschleunigte Genehmigungsverfahren im Straßenbau auf der Strecke geblieben?

RÖSLER: Das liegt daran, dass ein Teil unserer erleichternden Regelungen, die es damals in Deutschland gegeben hatte, nun auf EU-Regelungen übergegangen ist.

Frage: Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Infrastrukturprojekte Deutschlands in für die nächsten Jahre?

RÖSLER: Neben dem Ausbau der Stromnetze wird es in Zukunft vor allem auch um die Instandhaltung unserer Straßen gehen. Allerdings hat die Haushaltskonsolidierung oberste Priorität.

Frage: Wir haben in "auto motor und sport" kürzlich einen großen Report veröffentlicht, wie marode das deutsche Straßennetz ist.

RÖSLER: Das hat auf politischer Ebene dazu geführt, hierüber noch einmal zu diskutieren. Es wäre gut, wenn sich alle Politiker dazu bekennen würden, die wenigen vorhandenen Mittel in den Straßenerhalt, in den Straßenneubau und Lückenschluss zu investieren. Es gibt Regionen in Deutschland, da warten die Leute bereits seit 50 Jahren auf eine Umgehungsstraße. Hier würde ich mir durchaus mehr Druck wünschen.

Frage: Brauchen wir zusätzlich eine PkW-Maut?

RÖSLER: Die brauchen wir nicht. Autofahrer werden bereits stark belastet.

Frage: Wie wichtig ist das neue Fernbusnetz für Deutschland?

RÖSLER: Es ist einerseits ein zusätzliches Mobilitätsangebot, andererseits auch eine Alternative zu Verkehrsmitteln wie Auto oder Bahn. Die von der FDP durchgesetzte Liberalisierung im Busbereich hat diese neue Alternative möglich gemacht. Das ist nicht nur ein Fortschritt für die Mobilität des einzelnen, sondern ist auch kostengünstig und in Bezug auf den CO₂-Ausstoß pro Personenkilometer auch umweltfreundlich. Der Mobilitätsbedarf unserer Gesellschaft ist jetzt schon hoch und wird künftig noch weiter steigen. Wir werden alle Mobilitätsangebote, die es gibt, auch brauchen. Wenn Sie am Wochenende Bahn fahren, sehen Sie, dass die Kapazitäten durchaus noch ausbaufähig sind.

Frage: Als Bürger hat man bei den explodierenden Strompreisen den Eindruck, dass die Energiewende in erster Linie auf dem Rücken der Privathaushalte ausgetragen wird, während die Großindustrie glimpflich davon kommt.

RÖSLER: Der Eindruck ist falsch. Richtig ist, dass die Energiewende ein gemeinschaftliches Mammutprojekt ist, bei dem alle gefordert sind, Verbraucher, Unternehmen und Politik. Hier sitzen wir alle im gleichen Boot. Es ist nicht nur kontraproduktiv, sondern auch sachlich falsch, Privathaushalte und Großindustrie gegeneinander auszuspielen. Wenn wir mehr erneuerbare Energien haben wollen, müssen auch alle ihren Beitrag dazu leisten. Die Strompreise gelten nicht nur für die Verbraucher, sondern auch für vier Millionen kleine und mittelständische Unternehmen und einem Großteil der Großindustrie. Wichtig ist doch vielmehr, den Strompreis nicht aus dem Ruder laufen zu lassen und damit nicht nur die Verbraucher zu belasten, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit und rund 800.000 Arbeitsplätze in Deutschland zu gefährden. Niemand hat etwas davon, wenn unsere Unternehmen wegen hoher Energiekosten ins Ausland abwandern, die Menschen bei uns ihren Job verlieren und ein großer Teil unserer Wertschöpfungskette verloren geht. Wenn wir Stahl, Aluminium und chemische Grundstoffe verlieren, können weder Akkus noch Karosserien gebaut werden. Das würde die Ziele der Elektromobilität gefährden. Klar ist, wir brauchen bezahlbare Strompreise. Deshalb brauchen wir eine grundlegende Reform des derzeitigen, planwirtschaftlichen Fördersystems für erneuerbare Energien. Bislang fehlt hier jede Art von Wettbewerb. Von der Politik festgesetzte Vergütungen, die noch dazu 20 Jahre lang laufen, können und sollten wir uns nicht länger leisten.

Frage: Dieses Jahr soll ja die Kraftstoffpreis-Meldestelle starten, wann geht's denn los?

RÖSLER: Der Gesetzgeber hat den Weg dafür zügig frei gemacht. Jetzt geht es nicht mehr um politische Fragestellungen, sondern um die technische Umsetzung durch das Bundeskartellamt. Ich hoffe auf eine zügige Realisierung, damit die Transparenz für die Verbraucherinnen und Verbraucher schnell erhöht werden kann.

Frage: Warum brauchen wir solch eine Benzinpreis-Transparenzstelle überhaupt? Warum ändern sich in Deutschland die Benzinpreise quasi stündlich? Als Autofahrer hat man den Eindruck, dass die Mineralölkonzerne in Deutschland ihren Kunden auf der Nase rumtanzen. Kann das die Politik nicht in den Griff bekommen?

RÖSLER: Kein Autofahrer bezahlt gerne hohe Tankrechnungen. Dennoch gehört es in einer Marktwirtschaft zur Wahrheit, dass die Politik die Preise nicht festlegen sollte. Würden Sie auf die Idee kommen, für andere Dinge den Preis festzulegen, im Supermarkt zum Beispiel? Wenn es funktionierenden Wettbewerb gibt, dann regelt das Angebot und Nachfrage. Bei Missbrauch handelt unser Bundeskartellamt. Mit der Markttransparenzstelle jedoch können wir durch Transparenz der Preise und Preisänderungen einen Wettbewerbsdruck im Sinne des Kunden entfachen. In Echtzeit können die Autofahrerinnen und Autofahrer dann z.B. per Smartphone-App vergleichen, welche Tankstelle in ihrem Umkreis gerade die günstigste ist.

Frage: Tanken Sie privat auch immer an der günstigsten Tankstelle?

RÖSLER: Aber sicher.

Quell-URL: <https://www.liberale.de/content/roesler-interview-fuer-auto-motor-und-sport-0#comment-0>