

Interview
30. Juni 2022

Sandra Schulz im Gespräch mit Hildegard Müller

Sandra Schulz: Das Thema ist und bleibt umstritten: Wie sieht die Zukunft des Verbrennermotors aus? – Auch mit den Beschlüssen der Umweltministerinnen und Minister aus der Nacht zu gestern ist der Streit beileibe nicht abgehakt. Die Ressortchefinnen und Chefs stimmten zwar dafür, die Neuzulassung für herkömmlich betriebene Benzin-, Diesel- und auch Gasautos ab 2035 zu verbieten. Gleichzeitig gab es aber einen Prüfauftrag an die EU-Kommission, auf sogenannte E-Fuels-Fahrzeuge zu schauen, Autos, die mit synthetischen Ökokraftstoffen fahren. Die könnten auch länger erlaubt bleiben. Die einen, vor allem Klimaschützer kritisieren, damit bleibe eine Hintertür für Verbrenner offen, und die anderen kritisieren die Entscheidung schon als zu weitgehend. Zu diesen Kritikern gehört auch der Verband der Automobilindustrie (VDA). Deren Präsidentin ist jetzt am Telefon. Schönen guten Morgen, Hildegard Müller.

Hildegard Müller: Guten Morgen, Frau Schulz.

Schulz: Die EU-Kommission prüft jetzt, ob die Autos, die mit E-Fuels betrieben sind, noch länger auf der Straße bleiben dürfen beziehungsweise länger zugelassen bleiben dürfen (auf der Straße bleiben dürfen ja alle erst mal). Sie kritisieren die Entscheidung trotzdem als gegen eine technologieoffene Industriepolitik. Warum?

Müller: Ja. Erst einmal möchte ich noch mal klar sagen, wir verpflichten uns dem Klimaschutz und entwickeln auch gewaltige Anstrengungen. Über 220 Milliarden Euro gehen bis 2026 in Forschung und Entwicklung neuer Antriebe. Und natürlich liegt im PKW-Bereich auch der Hochlauf bei der Elektromobilität.

Jetzt fragen Sie zurecht, warum rege ich mich dann auf, weil ich glaube, dass die Europäische Union ihre eigenen Hausaufgaben nicht erfüllt, damit das im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher auch gelingt.

Wenn ich zwei, drei Beispiele geben darf? – Das eine ist ein völlig unzureichender Hochlauf der Infrastruktur.

Schulz: Frau Müller! Ganz kurz zum Verfahren. Es wäre total hilfreich. Das sind Punkte, die Ihnen wahnsinnig wichtig sind, aber für die Struktur des Interviews wäre es einfach gut, wenn Sie Antworten geben würden, die zumindest einen Bezug zur Frage aufweisen.

Müller: Die haben einen Bezug zur Frage, weil ich sage, wenn die Lade-Infrastruktur nicht funktioniert, werden die Menschen die Angebote zur Elektromobilität nicht wahrnehmen. Synthetische Kraftstoffe, die sogenannten E-Fuels, sind dann die einzige Möglichkeit, dem Klimaschutz entsprechend PKW klimaneutral zu betreiben. Wir haben ja auch 280 Millionen Bestandsfahrzeuge auf den Straßen und auch die können ohne synthetische Kraftstoffe keinen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Schulz: Aber ich will erst mal verstehen, Frau Müller, der EU-Kommissar Timmermans sagt, die EU-Kommission ist technologisch neutral. Die EU-Kommission hat jetzt diesen Prüfauftrag. Ich will jetzt erst mal verstehen, warum Sie sagen, das ist eine Entscheidung gegen eine technologieoffene Industriepolitik.

Müller: Die EU ist nicht technologisch neutral. Sie verbietet den Benziner, sie verbietet den Verbrenner, sie ermöglicht nicht das Brennstoffzellenfahrzeug und sie ermöglicht nicht synthetische Kraftstoffe. Sie reduziert die gesamte Strategie auf das Thema Elektromobilität, und das auch vor dem Hintergrund, dass dahinter keine Energiestrategie liegt, dass dahinter keine Rohstoffstrategie liegt. Das verwundert mich jetzt schon, dass Herr Timmermans meint, er wäre technologieoffen.

Schulz: Ich habe immer noch nicht Ihr Verständnis verstanden, denn die Ansage der Umweltministerinnen und Minister ist ganz klar. Alles was netto emissionsfrei fährt, das ist auch nach 2035 möglich. Aber das ist doch der Knackpunkt, netto emissionsfrei zu werden. Ich betone das Netto so, weil das ja nun der Unterschied ist zwischen E-Autos und E-Fuels.

Müller: Es ist bisher nur ein Prüfauftrag, der sich nicht wiederfindet in den konkreten Beschlüssen. Die Beschlüsse sehen ein konkretes Verbot anderer Antriebsarten vor, eine Reduzierung auf das Thema Elektromobilität, und der Prüfauftrag für synthetische Kraftstoffe ist etwas, was wir seit Jahren fordern ernstzunehmen, durchzuprüfen. Das hat die Europäische Kommission bisher immer abgelehnt.

Das ist der eine Punkt und der zweite Punkt noch mal: Damit diese Strategie gelingt, muss auch die Europäische Union Verantwortung für andere Themen übernehmen. Davon findet sich in den Beschlüssen auch nichts. Deshalb haben wir kritisiert, wir gehen einen Weg in eine einseitige Strategie Elektromobilität, schaffen aber weder die Voraussetzungen dafür, noch haben wir eine wirklich feste Zusage, auch im Zweifelsfall Alternativen zuzulassen. Das muss jetzt erst noch weiter ausgeformt werden. Wir sehen dazu aber eine wirkliche Bereitschaft weder im Parlament, noch auch in der EU-Kommission.

Schulz: Ich glaube, der Kritikpunkt ist wirklich deutlich geworden. Aber wenn wir uns vorstellen, 2035 ist ja auch noch einen Moment hin. Das Unternehmen, der Konzern, der morgen oder übermorgen das E-Fuel-Verfahren erfindet, das wirklich funktioniert, das kostenmäßig darstellbar ist, das alle Klimaprobleme löst, das ist doch die Gelddruckmaschine. Warum ist das nicht Anreiz genug?

Müller: Na ja, weil natürlich, solange diese E-Fuels nicht zugelassen werden – wir fordern ja auch Beimischungsquoten; ich sage das noch mal: wir haben 280 Millionen Fahrzeuge im Bestand -, darüber könnten wir wirklich auch skalieren, Hochlauf fahren, darauf könnten wir erlernen, eine Technologie auch sicherlich in den Markt bringen, die dann auch effizient und auch wirtschaftlich ist. Das lässt die Europäische Union bisher nicht zu. Es gibt diese sogenannten Beimischungsquoten nicht und damit bietet sich für den konventionellen Kraftstoff zurzeit nicht die Möglichkeit zu fahren. Das heißt, am Ende des Tages bieten wir keine Lösung für ein Klimaproblem, das der Verkehr insgesamt hat, wenn wir diese synthetischen Kraftstoffe nicht genauso ernst nehmen, auch politisch, wie die Strategien für die Elektromobilität.

Schulz: Wobei die politischen Entscheider – einer von ihnen ist ja der Finanzminister Christian Lindner – davon sprechen, dass gerade dieser Beschluss nun eine wirklich sehr marktfreundliche Lösung sei.

Müller: Ja! Ich würde mich ja freuen, wenn das so käme. Dann kann ich aber nicht verstehen, warum man die E-Fuels mit einem angeblichen Beschluss in einer Absichtserklärung mit einem Prüfauftrag versieht, der sich nur in den Seitenpapieren dieses Beschlusses wiederfindet. Der Beschluss selber spricht von einem Verbot, von einer Reduzierung auf das Thema Elektromobilität, und ich finde, hier ist Anspruch und Wirklichkeit auseinander, und das ist das, was wir kritisieren.

Schulz: Für die Fahrzeuge mit konventionellen Motoren auf 2035, damit sind Sie fein?

Müller: Noch mal: Wir bauen die Autos, wir stellen um. Sie hören auch in diesen Tagen, dass die Konzerne sagen, wir versuchen, sogar viel früher Elektromobilität für die Verbraucher anzubieten. Es gibt gewaltige Investitionen.

Es gehört aber auch dazu, die Hälfte der Gemeinden in Deutschland hat keinen öffentlichen Ladepunkt. In der Europäischen Union sind die Ausbauziele wirklich sehr weichgespült worden. Unsere große Sorge ist, dass der Staat die auch neben den Autos notwendige Infrastruktur nicht schafft, damit die Verbraucherinnen und Verbraucher sicher umsteigen können. Das führt zu Verunsicherung.

Wir hatten gestern in Berlin einen großen Ladegipfel. Es gibt immer noch keinen Masterplan, wie die Bundesregierung sich den Hochlauf in Deutschland vorstellt, und Deutschland gehört noch zu den Ländern, die sich mit diesem Thema in der Europäischen Union überhaupt befassen.

Hier sind leider die Verkehrs- und Umweltminister nicht konsistent in ihren Beschlüssen. Dann müsste man jetzt eine große Anstrengung machen, zum Beispiel die Stromnetze entsprechend auszubauen für all diese Ladekapazitäten. Wir denken ja nicht nur an die PKW, wir denken auch an den Schwerlastverkehr, der ja auch entsprechend umgestellt werden soll, und meine große Sorge ist nicht, dass wir, wie gesagt, die Autos zur Verfügung stellen, sondern dass die Verbraucherinnen und Verbraucher zögern.

Schulz: Das sind die Kritikpunkte, die wir dann auch mit den Adressaten besprechen, mit den Verkehrsministerinnen und Ministern aus den Ländern und den Verantwortlichen aus den Kommunen. Ich würde aber einfach gerne, weil Sie ja nun für den Verband der Automobilindustrie sprechen, auch über diese Industrie sprechen und Ihren Widerstand gegenüber diesen Plänen. Wenn wir zum Beispiel an das Verbot der Glühbirne denken: Es hat doch wunderbar geklappt, dass die Unternehmen Innovationen gemacht haben, LED weiterentwickelt wurde. Warum kann die Automobilindustrie das nicht leisten?

Müller: Frau Schulz, noch mal: Wir werden die Autos bauen. Wir verpflichten uns zur Klimaneutralität. Ich könnte es mir ganz einfach machen, auch in diesem Interview, und mich auf die Seite derer stellen, die sagen, es gibt keine Probleme, wir bauen die Autos und dann sollen die Verbraucherinnen und Verbraucher schauen, wie sie ihre Autos laden. So funktioniert das System aber nicht, sondern wir haben ein Interesse daran, dass wir diesen Umstieg wirklich schaffen. Die Autoindustrie investiert in Elektromobilität. Sie baut sichtbar die Werke um. Sie hat große Anstrengungen in Forschung und Entwicklung. Unsere Sorge ist, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher nicht gewonnen werden, wenn sie nicht das Vertrauen auch durch den Staat mitbekommen, dass die Infrastruktur entsprechend ausgebaut wird. Das ist genau der Punkt. Die Industrie stellt um, wir werden die Produkte anbieten, und natürlich hoffen wir, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher das auch annehmen können. Aber wenn die Lebensqualität so ist, dass die Lade-Infrastruktur völlig unzureichend ist – wir sehen das ja jeden Tag im Handel; die Menschen zögern, weil sie sagen, ich wohne entweder in einem Gebiet, wo überhaupt keine Stromleitungen ausreichend liegen, die Energieversorger sagen zurzeit, wir können die Ladesäulen nicht anschließen, oder in großen Mietwohnungsbereichen, wo weder in den Tiefgaragen, noch an den Straßen ausreichend Ladestationen sind.

Schulz: Ich verstehe, dass Sie sich auf den Kritikpunkt jetzt ganz stark stützen. Aber es gibt auch das große Thema, dass im Moment die Unternehmen die E-Autos gar nicht so liefern können, wie sie bestellt werden.

Müller: Wir haben ein aktuelles Problem. Das ist in der Tat richtig. Das hat natürlich mit dem Wiederaufflackern der Pandemie in China und auch den gestörten Lieferketten durch den Ukraine-Krieg zu tun. Das ist beschrieben. Das gilt für dieses Jahr. Aber wir werden bis 2030 das Hochlaufversprechen erfüllen. Wir sehen es als möglich an, 15 Millionen Autos, wie der deutsche Koalitionsvertrag es sieht, auf die Straße zu bringen, sie anzubieten der Verbraucherin und dem Verbraucher. Das ist nicht das Thema, noch mal sehr deutlich betont.

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