Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Interview

„Dann fahren Laptops auf Rädern“

Interview in der Süddeutschen Zeitung am 30.04.2016

Bundesverkehrsminister Dobrindt

Quelle: BMVI

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt über die Zukunft des Verkehrs mit führerlosen Autos, einen neuen Verdacht im Abgas-Skandal und die letzte Chance für sein Prestigeprojekt Maut.

Die Autoindustrie, mit all ihren Zulieferbetrieben der wichtigste Arbeitgeber in Deutschland, steckt in der tiefsten Krise ihrer Geschichte. Sie begann mit Manipulationen bei V W. Inzwischen hat der Abgas-Skandal die gesamte Branche verseucht – weltweit. Im Interview mit der S Z spricht Verkehrsminister **Alexander Dobrindt** über das drohende Abrutschen bislang führender deutscher Weltkonzerne auf die unteren Ränge der Verkaufslisten.

Herr Minister, sorgt die Dieselaffäre dafür, dass in zehn Jahren ganz andere Autos auf deutschen Straßen fahren?

> In zehn Jahren werden Autos autonom und vernetzt fahren, Busse und Bahnen fahrerlos unterwegs sein. Die Digitalisierung wird die Mobilität verändern. Was ich nicht vorhersagen kann, ist, welche Firmenlogos diese Fahrzeuge tragen.

Sie könnten nicht mehr V W oder Mercedes heißen, sondern Apple oder Google?

Oder Namen tragen, die wir heute noch gar nicht kennen. Es ist ein Warnsignal, wenn ein Modell wie der neue Tesla von 300.000 Leuten vorab reserviert wird, obwohl es das Auto noch gar nicht zu kaufen gibt.

Was macht Tesla denn besser als Volkswagen?

Tesla verkauft weniger Produkte als Vision. Offensichtlich sind viele Menschen bereit, in diese Vision zu investieren.

Warum bleiben E-Autos hier Ladenhüter?

Die Produktpalette ist zu klein, die Reichweite zu gering. Die Autokonzerne haben jetzt zugesagt, noch mehr in die Forschung und Entwicklung von Batterien zu investieren. Wir wollen in Deutschland nicht nur Leitanbieter, sondern auch Leitmarkt sein.

…und da hilft jetzt die Kaufprämie?

Die Branche steht vor gigantischen Herausforderungen. Die Substanzrevolution …

Wie bitte?

Das Auto in zehn Jahren wird mit einem Auto von heute nicht mehr viel zu tun haben. Es wird eher einem Laptop auf Rädern gleichen als einem klassischen Auto. Den schwersten Wagen mit der größten PS-Leistung zu bauen wird kein Verkaufsargument mehr sein.

Fahren Sie ein E-Auto?

Dienstlich ja, privat nein. Bei den 1.500 Kilometern, die ich zur Zeit im Jahr privat fahre, ist mein neun Jahre altes Auto okay.

Apropos altes Auto. Ist die Branche nach den Abgasbetrügereien am Ende?

Volkswagen muss verlorenes Vertrauen zurückgewinnen. Das ist oberstes Ziel, wenn ein Unternehmen in so eine Manipulationssituation geraten ist wie Volkswagen mit seinen illegalen Abschalteinrichtungen. Man muss beweisen, dass man saubere Autos bauen kann.

Gehört nicht jemand, der bewusst Kunden betrügt, auch bestraft?

Die Situation in den U S A ist für Volkswagen noch nicht ausgestanden.

Amerikanische Kunden sollen mit 5.000 Dollar entschädigt werden, europäische nicht. Fordern Sie Gleichbehandlung?

Wir haben ein anderes Rechtssystem als in den U S A. Wir haben V W verpflichtet, die Fahrzeuge in den rechtskonformen Stand zu bringen, so dass der Kunde nach der Umrüstung genau das Auto hat, das ihm beim Verkauf versprochen wurde.

In Amerika wollen die Kunden die Betrugs-Autos einfach nicht mehr.

Wir wissen zur Zeit nicht, ob die Fahrzeuge in Amerika in einen rechtskonformen Zustand versetzt werden können. Für Europa ist das auf jeden Fall möglich. Auch aus diesem Grund ist die Lage der Kunden vollkommen unterschiedlich.

Sie als Minister fordern nicht, dass Kunden hier entschädigt werden müssen?

Meine Aufgabe als Minister ist es, dafür zu sorgen, dass V W die Fahrzeuge in einem rechtskonformen, technisch einwandfreien Zustand bringt.

Das heißt, weil in Europa die Abgasgrenzwerte so schwach sind, dürfen die dreckigen Diesel weiter zugelassen werden. In Amerika dagegen wird kein Diesel-Fahrzeug wegen der strengen Grenzwerte mehr fahren dürfen?

So ist das nicht, in Amerika sind Dieselfahrzeuge eine absolute Randerscheinung. Sie spielen bei der Marktdurchdringung eine komplett untergeordnete Rolle.

Also stirbt der Diesel in Amerika aus?

Es kann gut sein, dass der Versuch, den Diesel in Amerika zu etablieren, nicht mehr funktioniert.

… kommen Diesel in Ihrer Zehn-Jahres-Vision noch vor?

Rechnen Sie bitte nach. Wenn wir 2020 eine Million E-Autos haben bei einem Fahrzeugbestand von 45 Millionen, bleiben auch Diesel übrig. Die Umwälzung des Fuhrparks dauert länger als zehn Jahre.

Nicht nur V W, auch andere Hersteller überschreiten die Grenzwerte um teilweise tausend Prozent…

Es geht hier sicher nicht um eine Lappalie, wenn wir dafür sorgen, dass Hunderttausende Autos zurückgerufen werden. Die juristische Situation ist eindeutig. Die europäische Umweltverordnung untersagt das Abschalten der Abgasreinigung, erlaubt aber Ausnahmen zum Motorschutz. Darauf berufen sich die Hersteller. Bei den Fahrzeugen, bei denen wir Zweifel haben, dass die Abgasreinigung ausschließlich zum Zwecke des Motorschutzes runtergefahren wird, gibt es den Rückruf. Die sogenannten Thermofenster müssen dabei deutlich kleiner ausfallen. Es gibt da eine Gesetzeslücke, die will ich schließen.

Die deutschen Hersteller rufen 630.000 Autos zurück. Müssen Konkurrenten wie Ford, Fiat oder Renault nachziehen?

Wir können für deutsche Hersteller und Fahrzeuge mit Typzulassungen hier tätig werden. Aber wir sind in Kontakt mit allen betroffenen Zulassungsbehörden. Ich erwarte, dass sie so hart durchgreifen wie wir und für Rückrufe sorgen. Mit Suzuki und Renault haben die ersten signalisiert, dass sie dazu bereit sind.

Nissan dagegen denkt nicht an Rückruf?

Wir werden mit meinen internationalen Kollegen reden. Sollte ein Rückruf nicht freiwillig klappen, werden wir das öffentlich diskutieren.

Die Opposition wirft Ihnen vor, bei der Aufklärung der Affäre zu blockieren und plant einen Untersuchungsausschuss. Waren Politik und Branche zu eng?

Unsinn. Die Treffen mit der Branche waren keine Kaffeekränzchen. Wenn der Verkehrsminister einen riesigen Rückruf erwirkt, künftig Doping-Tests bei Autos durchführt und die Offenlegung der Software anordnet, ist klar, dass die andere Seite nicht in Partystimmung ist.

Was wird aus Ihrer Untersuchungskommission? Wird sie aufgelöst?

Die Untersuchungskommission wird weiter benötigt. Sie geht Hinweisen nach, wie aktuell denen gegenüber Fiat-Modellen. Stickoxid steht gerade im Vordergrund, aber auch CO_2 kann uns beschäftigen.

Ist das als Warnung an die Hersteller zu verstehen, rechtzeitig an CO_2-Grenzwerten zu arbeiten, bevor Sie prüfen?

Ich habe den Anspruch, Auffälligkeiten zu finden und abzustellen. Unsere Arbeit ist noch nicht zu Ende.

Das gilt auch für Ihr Prestige-Projekt, die Maut. Sie soll gegen EU- Recht verstoßen, das wird geprüft. Heißt das, sie kommt nicht bis zur Bundestagswahl?

Das ist leider offen. Auf den Zeitplan des Europäischen Gerichtshofes habe ich keinen Einfluss. Brüssel hat unser Vorhaben bewusst blockiert und misst mit zweierlei Maß. Großbritannien hat vor zwei Jahren ein ähnliches Mautsystem ohne Kritik eingeführt. Jetzt eröffnet die E U ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Großbritannien, nachdem es bisher niemanden in Brüssel interessiert hat. Wir werden, nachdem der E U G H die rechtliche Konformität bestätigt hat, die Maut umsetzen.

Hätten Sie Lust, noch mal Verkehrsminister zu werden?

Ich schätze dieses Amt sehr. Mein Ziel ist es, mit der Union die Wahl zu gewinnen. Alles Weitere entscheiden andere.

Das Interview führten Markus Balser und Cerstin Gammelin.

- © 2019 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
-