

„VORFAHRT FÜR TECHNOLOGIE STATT FÜR VERBOTE“

BAYERNS MINISTERPRÄSIDENT DR. MARKUS SÖDER ÜBER DIE BEDEUTUNG DER AUTOMOBILINDUSTRIE FÜR DEN WIRTSCHAFTSSTANDORT BAYERN UND SEINEN EINSATZ GEGEN DAS EU-VERBOT FÜR NEUE VERBRENNERFAHRZEUGE

Vorfahrt für Technologie statt für Verbote – dafür macht sich Bayerns Ministerpräsident Dr. Markus Söder stark. Im Gespräch mit energie+MITTELSTAND mahnt er in der Antriebsfrage mehr Pragmatismus an und fordert von der EU endlich praxistaugliche Vorschläge zur Zukunft des Verbrenners.

Welche Bedeutung hat die Automobilindustrie mit Herstellern wie Audi und BMW sowie zahlreichen mittelständischen, aber auch großen Zulieferern für den Wirtschaftsstandort Bayern?

Das Auto ist das Herz unserer Volkswirtschaft. BMW, Audi, MAN und die Zulieferer: Die Branche hat allein in Bayern über 1.000 Betriebe, 450.000 Beschäftigte und macht jährlich fast 170 Milliarden Euro Umsatz. Das ist ein Drittel des gesamten deutschen Umsatzes. Sie sorgt für Arbeitsplätze, Wohlstand und Zukunft. Gerade unser Mittelstand und die Familienbetriebe sind Innovationsmotoren. Sie sind fest im Freistaat verwurzelt und zugleich in der ganzen Welt erfolgreich. Bayern ist Autoland – und soll es bleiben! Deshalb machen wir uns auf allen Ebenen für das Auto stark. Wir stellen allein 200 Millionen Euro für die Transformation der Autoindustrie bereit und fördern die E-Mobilität durch kostenfreies Parken in Innenstädten sowie die Verdreifachung der E-Ladepunkte auf 100.000. Unsere Hightech-Agenda mit insgesamt sechs Milliarden Euro wirkt auch hier: Wir forschen an modernsten Antrieben, autonomem Fahren und KI-Anwendungen. Das Auto der Zukunft ist ein fahrendes Smartphone ähnlich wie bei „Knight Rider“ – und es soll bei uns gebaut werden. Dabei gilt immer Vorfahrt für Technologie statt für Verbote. Bayern ist seit Langem Vorreiter für das Aus vom Verbrenner-Aus. Auf unseren Vorschlag hin wurde nun auf der Ministerpräsidentenkonferenz von allen Bundesländern das Aus des starren Verbrennerverbots 2035 eingeleitet.

Der von der EU vorangetriebene Umstieg auf die Elektromobilität würde bis 2035 etwa 190.000 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Deutschland kosten, warnt der VDA. Ist das EU-Verbrenner-Verbot ein Standort- und Jobkiller für Bayern?

Es braucht Technologieoffenheit. Andernfalls schwächen wir in Europa unsere wichtigste Industrie und gefährden Arbeitsplätze. Die CO₂-Ziele für 2035 sind einfach nicht erreichbar. Natürlich sind alternative Antriebe zentral für die Zukunft. Deshalb unterstützen wir als Freistaat nach Kräften den Ausbau der Elektromobilität, forschen intensiv an modernster Batterietechnik und stellen einen Transformationsfonds für die Industrie bereit. Aber dass in zehn Jahren alle Autos ausschließlich elektrisch fahren, ist unrealistisch. Wir müssen auch die Nutzung hocheffizienter Verbrenner weiterhin ermöglichen. Andernfalls riskieren wir die Wettbewerbsfähigkeit und die Akzeptanz der E-Mobilität insgesamt.

Zur IAA im September haben Sie einen 10-Punkte-Plan „Ja zum Auto, Ja zum Autoland Deutschland“ vorgestellt. Sie fordern darin eine klare Autostrategie ohne Ideologie. Können Sie das bitte konkretisieren?

Wir geben ein klares Bekenntnis zum Auto ab. Der Autostandort Deutschland kann gestärkt aus der laufenden Transformation hervorgehen. Dafür braucht es aber umsetzbare Rahmenbedingungen, technischen Realismus und Vorfahrt für Innovation. Starre CO₂-Ziele und Fahrverbote müssen verhindert werden. Die EU-Strafsysteme schwächen

Bayerns Ministerpräsident Dr. Markus Söder positioniert sich mit seinem 10-Punkte-Plan „Ja zum Auto, Ja zum Autoland Deutschland“ klar gegen das EU-Verbot für Verbrennungsmotoren.



den Autostandort im globalen Wettbewerb. Bei der CO₂-Reduktion müssen Minderungen bei der Auto-Produktion berücksichtigt werden, und moderne Verbrenner müssen weiter in Innenstädte fahren dürfen. Mit E-Fuels hat auch der Verbrenner Zukunft. Zudem braucht es günstigere Energie mit der Einführung eines Industriestrompreises für Auto, Chemie und Maschinenbau sowie die Senkung der Stromsteuer für alle. Und: Wir müssen unsere Bemühungen in Deutschland für autonomes Fahren und den Ausbau der Ladeinfrastruktur deutlich verstärken. Bayern geht hier kraftvoll voran, aber es braucht überall mehr Tempo und Mut zum Fortschritt.

Von Brüssel fordern Sie „eine Abkehr von ideologischen Regularien“ und ein Aus des Verbrenner-Aus. Wie sollte das konkret umgesetzt werden?

Mit mehr Vertrauen in unsere Wirtschaft. Notwendig sind Etappenziele und ein Mechanismus zur zeitlichen Flexibilisierung des Jahres 2035. Die Grenzwerte müssen dynamisch an die Marktentwicklung angepasst werden, vor allem an messbare Indikatoren wie den Hochlauf der Ladeinfrastruktur und der E-Mobilität in ganz Europa. Auch müssen klimaneutrale Kraftstoffe verstärkt zur Dekarbonisierung der Neu- und Bestandsflotte eingesetzt werden. Insgesamt braucht die EU schleunigst einen praxistauglichen Vorschlag, wie Fahrzeuge zugelassen werden können, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden. So hätte der Verbrenner nicht nur eine Zukunft, son-

„Der Verbrenner hat mit E-Fuels und neuen Technologien Zukunft. Das EU-Verbrennerverbot 2035 gefährdet Hunderttausende Arbeitsplätze“, sagte Bayerns Ministerpräsident anlässlich der diesjährigen Mobilitätsmesse IAA in München.

dern würde auch zur Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen. All das werden wir in Europa nur mit weniger Regulierung und mehr Freiheit schaffen.

Sie bezeichnen zudem die aktuell geforderte 100-Prozent-CO₂-Reduktion „am Auspuff“ als unrealistisch. Sollte die CO₂-Flottenregulierung dahingehend geändert werden, dass zukünftig sämtliche CO₂-Emissionen über den Lebenszyklus eines Fahrzeugs und dessen Antriebsenergie betrachtet werden, was die bisherige einseitige regulative Bevorzugung von E-Autos beenden würde?

Die aktuellen CO₂-Flottengrenzwerte gehen an der Realität vorbei und sind letztlich auch nicht nachhaltig. Die Emissionen aus dem gesamten Lebenszyklus eines Autos von der Herstellung über die Nutzung bis zur Verwertung verschwinden ja nicht einfach, nur weil sie ausgeblendet werden. Es ist zu kurz gedacht, nur den CO₂-Ausstoß am Auspuff zu regulieren. Stattdessen müssen die Emissionen des ganzen Lebenszyklus verstärkt in den Blick genommen werden. Die EU sollte bei den Flottengrenzwerten künftig CO₂-Einsparungen bei Produktion, Material und Rohstoffen mit einbeziehen. Beim Einsatz nachhaltiger Rohstoffe wie beispielsweise grünem Stahl könnte Deutschland eine Vorreiterrolle übernehmen.

Sollte Ursula von der Leyen die Rücknahme des Verbrennerverbots zur Chefsache erklären – schließlich wäre die EU-Kommission hierfür maßgeblich?

Es gibt innerhalb Europas ein deutlich steigendes Bewusstsein für die Dringlichkeit. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat beim strategischen Dialog zur Zukunft der europäischen Automobilindustrie eine Anpassung der Regularien zugesagt. Als Union kämpfen wir in Europa fortwährend für einen neuen Spirit: Es braucht mehr Pragmatismus und weniger Ideologie.

Der Berliner Autogipfel mit Vertretern aus Politik, Automobilindustrie und Gewerkschaften im Oktober brachte ein klares Bekenntnis zur Technologieoffenheit im Straßenverkehr. Welches Engagement erwarten Sie diesbezüglich von der Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission?

Der Autogipfel hat deutlich gemacht, was Bayern als Vorreiter schon lange fordert. Wir müssen Industrie und Arbeitsplätze im Land halten. Denn nur so festigen wir unseren Wohlstand und damit auch die Demokratie. Das muss Deutschland jetzt geeint und mit starker Stimme in der EU einbringen. Der Green Deal ist in der jetzigen Form nicht umsetzbar.

Für schwere Nutzfahrzeuge ist ebenso eine Flottenregulierung mit Grenzwerten vorgesehen, die die Branche vor mindestens genauso große Probleme stellt. Bayern beheimatet auch Lkw-Hersteller und -Zulieferer, zudem eine starke Logistikbranche und Landwirtschaft, die alle auf den Verbrennungsmotor angewiesen sind. Welche Botschaft haben Sie für diese Unternehmen?

„Die EU-Strafsysteme schwächen den Autostandort im globalen Wettbewerb.“

Die Firmen in Bayern sind bei der Transformation zu klimafreundlichen Antrieben ganz vorn dabei. Das wird auch bei den vielen Unternehmensbesuchen deutlich, die ich überall im Land mache. Industriepolitik ist in Bayern Chefsache. Wir haben ein enormes Maß an Innovationskraft, Unternehmertum und hervorragenden Ingenieuren. Wir müssen unsere Unternehmen aber auch machen lassen. In Bayern unterstützen wir das mit dem Transformationsfonds über 200 Millionen Euro. Leistung und Innovation müssen sich lohnen. Natürlich wollen wir CO₂-Freiheit im Verkehr erreichen, aber nicht durch Zwang. Die Transformation muss organisierbar bleiben, sonst profitiert am Ende nur die Konkurrenz aus dem Ausland. Deshalb gilt auch im Bereich der Nutzfahrzeuge: weg von Ideologie und Verboten, zurück zu Technologieoffenheit und Vertrauen. In der EU kämpfen wir intensiv dafür, die Überprüfung der CO₂-Reduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge anzupassen und die reale Marktentwicklung in alle Vorgaben einzubeziehen. Außerdem muss die EU beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge vorankommen. Der Umstieg auf alternative Antriebe wie die E-Mobilität gelingt nur, wenn es europaweit ein leistungsfähiges Ladenetz gibt. Bayern engagiert sich im Herzen Europas bereits stark – ganz aktuell mit einem neuen Fördertopf über 2,5 Millionen Euro für Ladepunkte im Straßengüterverkehr. Solche Anstrengungen brauchen wir in ganz Europa. Der beste E-Lkw nutzt nichts, wenn er nicht geladen werden kann.