

## Vorbereitung für das Interview mit Berlin direkt

Datum: **Sonntag, 27. Januar, 15:0 Uhr – 15:15 Uhr**

Ort: **Münster (tbd)**

Tempolimit, Klimaschutz im Verkehr, ggf. Luftqualität, ggf. Kohle

Fragesteller: Thomas Walde

Organisation Pressereferat: **Carolin Zerger**

Hinweis: Das Interview findet an einem Ort Ihrer Wahl statt. ZDF bringt Maske mit. Sie können die Maske z.B. zuhause machen und dann rausgehen oder einen anderen Ort vorschlagen.

## Was halten Sie von einem Tempolimit?

- Das ist eine berechnigte Frage. Aber ich werde sie Ihnen heute nicht beantworten. Aus einem wichtigen Grund: Ich halte mich an Absprachen und an vereinbarte Verfahren. Ich kann mich da disziplinieren.
- Wir haben uns in der Bundesregierung auf ein gemeinsames Vorgehen verständigt: Wir richten eine Expertengruppe ein, die Vorschläge machen soll, wie wir unsere Klimaziele im Verkehrsbereich erreichen können. Wenn ich jetzt schon alles besser weiß und den Experten Vorgaben mache – dann ist das keine seriöse Regierungsarbeit.
- Mich stört diese Angst vor den Populisten in dieser Debatte wie auch in anderen Debatten. Es mag gute Gründe für oder gegen ein Tempolimit geben. Aber als Politikerin muss ich es aushalten, wenn die BILD-Zeitung mal einen Tag schlechte Laune macht. Wenn ich dann sofort einknicke und Regierungsabsprachen über den Haufen werfe, dann bekommen wir irgendwann ein ernstes Problem. Deswegen bleibe ich da standhaft.

## Klimaschutz im Verkehrssektor

- Wir haben verabredet, dass die zuständigen Fachminister bis Ende März Vorschläge aus ihren Bereichen machen, wie wir das Klima schützen können. Also der Verkehrsminister für seinen Bereich. Ich will ihm da gar nicht reinreden. Wenn er ein Tempolimit vorschlägt, höre ich mir seine Argumente an. Wenn er eine andere Maßnahme bringt, die genau so viel bringt, bin ich auch offen.
- Entscheidend ist, dass die Maßnahmen insgesamt das bringen, was der Verkehrssektor leisten muss. Das sind etwa 40 Prozent weniger CO<sub>2</sub> bis 2030. Wir stehen also vor großen Veränderungen.
- Wir brauchen diese Veränderungen für den Klimaschutz, aber auch damit Deutschland auch in Zukunft ein modernes Autoland bleibt.

## Zukunft der Automobilwirtschaft

- Auf vielen großen Absatzmärkten der deutschen Industrie werden die Regeln immer strenger. In China zum Beispiel verlangt die Bevölkerung dringend, etwas gegen die schlechte Luft in ihren Städten zu tun.
- Mit Blick auf die Automobilwirtschaft heißt das: Wer künftig auf dem gigantischen chinesischen Markt reüssieren will, sollte saubere und klimakompatible Autos bauen. Und wenn wir wollen, dass diese Autos auch bei uns gebaut werden und

nicht nur in China, dann brauchen wir auch hierzulande anspruchsvolle Regeln für die Automobilwirtschaft. Falsche Rücksichtnahme oder eine falsche Orientierung an den USA hilft manchen vielleicht kurzfristig, führt langfristig aber zu Jobverlusten.

- Ich befürchte, dass die Automobilindustrie in Deutschland immer weiter Riesengewinne mit Verbrennungsmotoren machen möchte und diese Gewinne dann dazu nutzt, neue E-Auto-Fabriken in China zu bauen. Ich möchte, dass diese Fabriken bei uns entstehen und dass Deutschland nicht zum Museum für den Verbrennungsmotor wird. Darum sind die neuen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw gut für den Automobil-Standort Deutschland, auch wenn sie manchem Manager kurzfristig vielleicht mühsam oder anstrengend erscheinen.
- Schon beim heutigen Strommix ist das Elektroauto eindeutig besser als der Verbrenner. Zudem wird der Strom-Mix im Jahr 2030 ein völlig anderer sein als heute. Heute haben wir rund 35 Prozent Ökostrom, 2030 wollen wir 65 Prozent haben. Gleichzeitig organisieren wir einen sozial verträglichen Kohleausstieg. Elektroautos haben also die Perspektive, in Zukunft komplett klimafreundlich zu fahren. Aber es wäre klima- und industriepolitisch völlig falsch, erst dann mit der Entwicklung anzufangen, wenn wir mit dem Kohleausstieg fertig sind. Das muss parallel laufen.