

Winfried Kretschmann "Mir wird mulmig"

Baden-Württembergs Ministerpräsident ärgert sich darüber, wie in Deutschland über den Diesel geschimpft wird. Winfried Kretschmann fürchtet vielmehr um die Zukunft einer ganzen Branche.

Max Hägler, Josef Kelnberger, SZ, 12.8.17



Winfried Kretschmann, selbst Dieselfahrer, im - hier autofreien - Schwarzwald. Foto: Dennis Williamson/VISUM

SZ: Herr Kretschmann, werden vom 1. Januar an Dieselautos aus Stuttgart ausgesperrt, damit die Luft sauber wird?

Winfried Kretschmann: Das kann ich noch nicht sagen. Wir haben die schriftliche Urteilsbegründung des Verwaltungsgerichts noch nicht erhalten. Aber was auf dem Dieseltippel am 2. August beschlossen wurde, wird voraussichtlich nicht ausreichen, um Verbote abzuwenden. Es wird darauf ankommen, was noch an Maßnahmen aufs Tablett kommt. Fest steht: Die Landesregierung will Fahrverbote vermeiden, aber die Luft muss schnell erheblich sauberer werden.

Ihre Landespartei und Ihre Fraktion plädieren dafür, das Urteil inhaltlich anzunehmen und nur rechtlich überprüfen zu lassen. Was halten Sie davon?

Eine Revision würde klären, ob wir als Land die rechtliche Kompetenz haben, Fahrverbote zu verhängen, das ist umstritten. Der Bund könnte hier Rechtssicherheit schaffen, etwa mit der von uns geforderten blauen Plakette. Das tut er aber nicht. Wir haben nach Zustellung des Urteils einen Monat Zeit für eine Entscheidung. Die sollten wir uns nehmen.

Die CDU fordert, in Berufung zu gehen und damit den Fall neu aufzurollen. Steuern Sie auf eine Koalitionskrise zu?

In meiner Regierung kann davon keine Rede sein. Aber einige können sich offenbar nicht zurückhalten, weder in meiner Partei noch beim Koalitionspartner. Warten gehört wohl nicht mehr zu den bürgerlichen Tugenden.

Sollten die Leute nicht vor der Bundestagswahl erfahren, wie konsequent eine von den Grünen geführte Regierung bei der Luftreinhaltung ist?

Man wird bei Wahlen nicht für taktisches Wellenreiten belohnt. Wir müssen drei Ziele verfolgen, die fundamental sind für unser Land. Wir müssen die Schadstoff-Emissionen verringern. Wir müssen

den Klimawandel bekämpfen, dafür brauchen wir auch den sauberen Diesel, weil der die NoX-Grenzwerte auf der Straße einhält und eine bessere CO₂-Bilanz hat als der Benzinler. Und wir müssen drittens den Automobilstandort Deutschland, insbesondere Baden-Württemberg, sichern.

Müsste Ihnen als Grünem nicht das Herz im Leibe lachen, wenn der Stuttgarter Richter feststellt: Die Gesundheit der Bürger darf nicht verrechnet werden gegen wirtschaftliche Interessen?

Eigentlich kämpfen wir Grünen doch gegen den Klimawandel, jetzt sind die Schadstoffe das große Thema. Das stimmt mich wirklich nachdenklich.

Es sterben Tausende Menschen vorzeitig wegen der Stickoxid-Belastung ...

Wir dürfen jetzt keinesfalls anfangen, alle politischen Fehler und alle Zivilisationsrisiken in Tote umzurechnen.

Aber mit den Toten hat doch die EU ihre Grenzwerte begründet.

Das mag schon sein, aber ich halte es für verhängnisvoll, Tote als Waffe im politischen Streit zu verwenden. Ich überspitze jetzt ganz bewusst: Kürzlich habe ich gelesen, die Landwirtschaft produziert wegen der Überdüngung der Felder mehr Stickoxid als Autos. Sollen wir jetzt jedem Bauern sagen, du bist für eine bestimmte Zahl von Toten verantwortlich? Wo kommen wir hin, wenn wir uns in der Politik als Mörder bezeichnen, weil wir bestimmte Dinge getan oder unterlassen haben?

Sie würden einem Bewohner vom hoch belasteten Stuttgarter Neckartor sagen, die Stickoxide seien nicht so dramatisch?

Saubere Luft ist lebenswichtig. Der Klimawandel führt zu mehr sehr heißen Tagen, die ältere und kranke Menschen hoch belasten können - bis hin zum Tod. Damit kann man immer argumentieren, das werde ich aber nicht machen. Politik muss verschiedene Ziele abwägen. Denn vom Klimawandel sind Milliarden Menschen betroffen, wenn wir den nicht in den Griff bekommen, haben wir Probleme weit über das Neckartor hinaus.

Sie meinen, die Aufregung um die Stickoxide sei übertrieben?

Das Problem müssen wir natürlich lösen, aber dabei nicht vergessen, dass der ganze Mobilitätssektor vor einem gigantischen Umwälzungsprozess steht. Auch deshalb hat meine Regierung einen strategischen Dialog zur Zukunft der Autoindustrie eröffnet. Dabei sind auch Wissenschaft und Zivilgesellschaft, Umweltverbände und Verbraucherschützer vertreten. Wir werden die Schadstoffbelastung in den Griff bekommen, aber das geht nicht von heute auf morgen. Das ginge nur mit drastischen Verboten, und die hätten wirtschaftliche und soziale Verwerfungen zur Folge, die wir vermeiden wollen.

Jürgen Resch, der Chef der Deutschen Umwelthilfe, hat das Verbotsurteil durchgesetzt. Er sagt, Sie würden mit ihm nicht mehr reden. Stimmt das?

Der Eindruck ist richtig. Ich habe mit ihm geredet. Was haben wir uns im Moment zu sagen? Er führt seinen generellen Kampf gegen den Diesel, wohl wissend, dass es den sauberen Diesel gibt. Das hat die Deutsche Umwelthilfe bei Untersuchungen festgestellt. Stürzt der Diesel ab, werden viele Mittelständler in Baden-Württemberg in Existenzprobleme geraten. Dann haben wir eine völlig andere Debatte als heute.

Wie sollen die Grünen bis zur Wahl Boden gutmachen, wenn sie nicht mal den Dieselskandal nutzen, um Flagge zu zeigen?

Parteien profitieren selten von Skandalen. Da müssten sie schon sehr nahe am Wahltermin liegen. Ich werde mich voller Hingabe in den Wahlkampf schmeißen, denn klar ist: Mit den Grünen wäre das nicht passiert. Und wir sollten als Grüne bedenken: Die Leute wollen vieles, aber sie wollen nicht auf Prosperität verzichten. Die Grünen waren in ihren 35 Jahren selten erfolgreich mit Verzichtsappellen, sondern immer mit technischen Lösungen.

Können Sie nicht verstehen, dass Ihre Nähe zur Autoindustrie manche Parteifreunde auf die Palme bringt?

Ich sage Ihnen mal eins: Das größte deutsche Kohlekraftwerk emittiert so viel CO₂ wie mehr als ein Viertel der deutschen Kfz-Flotte. Und diese alte Industrie subventionieren wir mit Milliarden. Hier liegt das große Problem. Warum müssen wir da mit einem wahnsinnigen Druck den Diesel

aus dem Rennen schmeißen, obwohl es den sauberen Diesel gibt und wir ihn doch als Übergangstechnologie brauchen? Wir Grünen in Baden-Württemberg sind mit unserer Politik der erfolgreichste Landesverband geworden. In der Opposition muss man holzschnittartiger sein, um durchzudringen. In der Regierung backt man kleine Brötchen. Aber man backt welche.

Stimmen Sie Ihre Regierungserklärung mit Daimler ab, wie das der Kollege Weil in Niedersachsen mit VW gemacht hat?

Auf so eine Idee käme ich in hundert Jahren nicht. Wir sind ja Mitgesellschafter bei der Landesbank Baden-Württemberg und beim Energieversorgungsunternehmen EnBW. Dass ich eine Regierungserklärung zur Energiepolitik vorher dem Vorstandsvorsitzenden vorlege, auf die Idee wäre ich niemals gekommen.

Aber Sie sind angetreten mit dem Ansatz: Weniger Autos sind besser als mehr - und jetzt werben Sie für den Diesel.

Alles, was wir in diesem Transformationsprozess besprechen, läuft doch darauf hinaus, dass wir weniger Autos in den Ballungsräumen haben und die Emissionen reduzieren. Also: "Weniger Autos ist besser als mehr" gilt mehr denn je. Das haben selbst die großen Hersteller erkannt, die sich auch zum Mobilitätsdienstleister entwickeln wollen.

Und dennoch reichen die Ergebnisse des Dieseltreffens wahrscheinlich nicht.

Aber das war dennoch ein wichtiger erster Schritt. Das wird kleingeredet, weil man so gigantische Erwartungen in die Welt gesetzt hatte zuvor. Schon das Software-Update mussten wir durchsetzen, vor den von uns erwogenen Fahrverboten war keine Rede - und deren Umsetzung dauert bereits ein Jahr. Eine Hardware-Lösung durchzusetzen, würde noch länger dauern. Denn zaubern kann niemand!

Sie klingen wie die Automanager: Die wollen auch erst mal Anerkennung für die Nachrüstung, für die Rabatte.

So ist eben die Situation, wenn man Vertrauen verloren hat. Doch ich erinnere daran: Das sind nicht die bösen Konzerne, sondern Ingenieure, die so etwas umsetzen. Vor ihrer Leistung habe ich einen Heidenrespekt. Und ich rate dringend, ein bisschen von der Zinne runter zu kommen, sonst verharken wir uns zu sehr in der Vergangenheit. Währenddessen ziehen andere Länder an uns vorbei. Mir wird mulmig, wenn ich daran denke, dass unsere Konzerne in der Entwicklung der Elektromobilität etwa ein bis zwei Jahre hinterherhinken. Im Übrigen gilt, dass die EU unter Mitwirkung der Bundesregierung Abgasgesetze gemacht hat, wo Ausnahmen die Regel sind. Das ist schwerstes Politikversagen. Es gibt also tatsächlich eine Mitverantwortung des Staates.

Sollte der Staat also auch für die Problemlösung zahlen?

Die Abwrackprämie soll die Industrie alleine leisten. Dabei sollten die Prämien nicht nach dem Motto "je teurer das neue Auto, desto mehr Nachlass" vergeben werden, sondern hohe Anreize für den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität bieten. Und sie müssen unbedingt verlängert werden, denn die neuen, sauberen Diesel kommen erst im Herbst, und auf die kommt es ja neben Hybrid- und Elektrofahrzeugen an. Außerdem müssen die Hersteller spezielle Angebote für Vielfahrerflotten wie Taxen und Sozialunternehmen anbieten. Wo ich mit Horst Seehofer einig bin: die Kfz-Steuer so designen, dass sie unsere Ziele unterstützt. Da kann der Staat etwas tun.