

POLITIK kompakt

➤ Rüstungsstreit spitzt sich zu

BERLIN Im Koalitionsstreit über den Rüstungsexportstopp für Saudi-Arabien wird der Ton schärfer. Die Vorsitzenden von CDU und CSU, Annegret Kramp-Karrenbauer und Markus Söder, erteilten der SPD-Forderung nach einer sechsmonatigen Verlängerung bis Ende August eine klare Absage. Kramp-Karrenbauer warf der SPD vor, mit ihrer „sehr einseitigen und vorzeitigen Festlegung“ parteipolitische Interessen über die europäische Zusammenarbeit zu stellen. Sie halte es „im europäischen Geist für fatal“, wenn man die eigenen parteipolitischen Maßstäbe so weit nach vorne stelle.

➤ Auch Radl-Club kritisiert Scheuer

BERLIN Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat die Fahrradhelm-Kampagne von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) mit leicht bekleideten Modells heftig kritisiert. „Viele Menschen ärgern sich über so eine Kampagne, viele Menschen fühlen sich überhaupt nicht ernst genommen“, sagte ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork gestern. Das Verkehrsministerium will mit der Kampagne vor allem junge Menschen zum Tragen eines Helms animieren. Sie trägt den Titel: „Looks like shit. But saves my life“ („Sieht Scheiße aus, rettet aber mein Leben“). Zuvor hatten auch SPD und Grüne die Kampagne kritisiert (AZ berichtete). Scheuer sieht die Aufregung über die Kampagne positiv. „Da ist das Ziel nämlich schon erreicht, wenn über eine Kampagne diskutiert wird“, sagte er gestern. Es tue ihm leid, wenn sich jemand von der Kampagne verletzt fühle.

➤ Puigdemont: Rückkehr in die JVA

NEUMÜNSTER Ein Jahr nach seiner Festnahme in Schleswig-Holstein ist der katalanische Separatistenführer Carles Puigdemont nach Neumünster zurückgekehrt. Er brachte gestern eine Spende von 100 Büchern katalanischer Autoren in deutscher Übersetzung in die Justizvollzugsanstalt, in der er zeitweise eingesperrt hatte. Puigdemont sagte, er fühle sich glücklich, dieses Geschenk an einen Ort bringen zu können, der für immer mit seinem Leben verbunden sei. Puigdemont war am 25. März 2018 an der A7 auf der Rückreise aus Skandinavien festgenommen worden. Grundlage war ein von Spanien erwirkter europäischer Haftbefehl. Anschließend kam er in Neumünster in Haft und nach 13 Tagen unter Auflagen wieder frei.



Carles Puigdemont.

➤ Mehr Mindestlohn-Verstöße

BERLIN Der Zoll hat 2018 deutlich mehr Verstöße gegen das Mindestlohngesetz aufgedeckt. Beim Mindestlohn sei die Zahl von 1316 im Jahr 2015 auf 6220 im Jahr 2018 gestiegen, teilte das Bundesfinanzministerium mit. In 2744 Fällen (2017: 2522) sei der Mindestlohn unterschritten worden. Weitere Verstöße betrafen etwa die Missachtung der Aufzeichnungspflicht von Arbeitszeiten. Bei der Bekämpfung von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung wurden ebenfalls mehr Ermittlungsverfahren wegen Straftaten eingeleitet – rund 111 000. Im Jahr 2017 waren es rund 108 000.

Sicherheit, Frieden und Wohl



Demonstrativ geschlossen (v.l.): CDU-Chefin Kramp-Karrenbauer, Bundeskanzlerin Merkel, EVP-Spitzenkandidat Weber und CSU-Chef Söder. F. dpa

Schwarze Schwestern: Der Harmonie-Wahlkampf

Europa – das wollen CDU und CSU laut CDU-Chefin Annegret Kramp-Karrenbauer. Wie sie gestern nach der einstimmigen Verabschiedung des ersten gemeinsamen Programms der Unionsparteien für eine Europawahl sagte, gehe es auch darum, die Fliehkräfte in Europa zusammenzuhalten. CSU-Chef Markus Söder sagte, die Kernfrage sei: „Wie behalten wir als Europäer einen Fuß in der Tür der Weltpolitik? Oder werden wir am Ende Spielball anderer?“ Auch Kanzlerin Angela Merkel (CDU) und CSU-Mann Manfred Weber, Spitzenkandidat der Europäischen Volkspartei (EVP) waren dabei. Die Unionsparteien demonstrieren Geschlossenheit. Knapp zwei Monate vor der Eu-

ropawahl am 26. Mai blenden die schwarzen Schwestern alle unangenehmen Themen aus – etwa die Querschüsse des ungarischen Ministerpräsidenten Viktor Orbán und den Zoff um das Urheberrecht. Söder kündigt an, die CSU wolle angesichts des gleichzeitig geplanten Ausstiegs aus der Atom- und der Kohleenergie nochmals grundlegend über die Energiepolitik sprechen. Klimaschutz dürfe nicht losgelöst von industrieller Leistungsfähigkeit betrachtet werden. SPD-Generalsekretär Lars Klingbeil kritisierte via Twitter, das Wahlprogramm der Union sei „ohne Vision und ohne Leidenschaft für Europa“. Bundesinnenminister Horst Seehofer (CSU) fehlte bei dem Treffen.



„Ein ungeheuerlicher Vorgang“

In Augsburg fahren keine Elektro-, sondern Erdgas-Busse – wie diese Modelle von Mercedes-Benz.

Foto: Thomas Hosemann/Stadtwerke Augsburg

Durch die hohe finanzielle Unterstützung für strombetriebene ÖPNV-Fahrzeuge verschwenden EU und Bundesregierung viele Steuermillionen – der Effekt sei zweifelhaft, klagen Kritiker

Von Ralf Müller

Stadtwerke, die einen Elektrobus anschaffen, können mit Förderung von bis zu 320 000 Euro aus den Mitteln des Bundesumweltministeriums rechnen. Bis 2022 steht dafür ein Topf von 300 Millionen Euro zur Verfügung.

Rausgeschmissenes Geld, findet der Landshuter Hochschulpflichter und Ingenieur Ralph Pütz. Für ein Bruchteil dieser Summe könnte viel mehr viel schneller erreicht werden, würde die Politik nicht einer „unverantwortlichen Ideologie“ folgen.

Busse ausschließlich mit Biomethan, das in seinen Eigenschaften mit Erdgas identisch ist. Der Unterschied: Biomethan entsteht durch Vergärung von Stroh und anderen landwirtschaftlichen Abfallstoffen, so dass bei der Verbrennung kein zusätzliches Kohlendioxid (CO₂) entsteht.

„Der Elektrobus ist nicht das Maß aller Dinge“, ist daher der Chef des Augsburger Stadtwerke-Fuhrparks, Klaus Röder, überzeugt. „Elektrobusse kosten viel, sind aber reine Symbolik“, behauptet Timm Kehler, Vorstand der Lobbyorganisation „Zukunft Erdgas“.

Als Augsburg das saubere Biomethan-Zeitalter einleitete, war die damalige Bundesumweltministerin Angela Merkel (CDU) von der Fuggerstadt als „Modellstadt für Erdgas“ begeistert. Doch heute ist der Bundesregierung jede Alternative zur Elektromobilität scheinbar lästig. Immerhin: Aus den Förderpöhlen des Freistaats Bayern werden



Ralph Pütz. F: privat

emissionsarme Antriebe wie Erdgasbusse mit etwa 10 000 Euro gefördert – ein Klacks gegen das, was die amtierende Bundesumweltministerin für E-Busse anbietet.

So ist zum Beispiel in Nürnberg schon die Entscheidung für die Umstellung auf E-Betrieb gefallen, obwohl fast die Hälfte der Flotte dort derzeit gasbetrieben ist. Da sich der Preis für Biogerdgas nach oben bewegt habe, fahre man jetzt wieder mit Erdgas, hieß es: „Sollte der Preis wieder sinken, würden wir die Entscheidung sicherlich wieder überdenken“.

Elektrisch betriebene ÖPNV-Busse wären ohne Zuschussung ein ziemlich teurer Spaß: Der Preis aufschlag zu Diesel- und Gasbussen liegt zwischen 61 bis 156 Prozent. Noch dazu kann ein Batterie-Bus einen Verbrenner-Omnibus wegen seiner geringeren Reichweite nicht eins zu eins ersetzen.

Der E-Bus weist nach den Untersuchungen von Pütz eine viel geringere Reichweite oder geringere Fahrgastkapazität auf. Zur morgendlichen Rush-Hour brauche man zwei über Nacht aufgeladene Elektro-

busse, um einen Dieselkollegen zu ersetzen. Im Winter verschärften sich die Probleme mit der reduzierten Reichweite von E-Bussen noch zusätzlich. Wenn man – wie in Berlin – in Elektrobusen eine Dieselnährerheizung einsetze, könne von lokaler Nullmission nicht mehr die Rede sein.

Mehr noch: Die Nachlade-Infrastruktur für eine Busflotte wie sie etwa die Stadt Augsburg betreibt, kostet Pütz zufolge etwa 30 Millionen Euro. Würde man die Flotte auf Elektrobetrieb umstellen, müsste man ein eigenes Kraftwerk aufbauen, um zu verhindern, dass in der näheren Umgebung die Lichter ausgehen, sagt der Augsburger Praktiker Klaus Röder.

Und dann ist auch noch die Frage, woher der Strom für die Busse kommt. Selbst wenn unter optimistischen Annahmen der Anteil der erneuerbaren Energien in einigen Jahren 45 Prozent erreichen sollte, seien Bio-E-Busse immer noch „die beste ökologische Option“, sagt Professor Pütz.

Die Bundesregierung blende völlig aus, dass man nicht nur die Emissionen im Fahrbetrieb, sondern auch bei der Kraftstoffbereitstellung und Fahrzeugproduktion betrachten werden müssten. Dies einbezogen sei Elektromobilität in Deutschland heute ökologisch klar im Nachteil.

Teure Verkehrswende

Die Verkehrskommission der Bundesregierung hat sich gestern auf Vorschläge für ihren Abschlussbericht geeinigt, wie der Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) möglichst schnell und deutlich gedrosselt werden kann. Damit steht erstmals eine Zahl im Raum, was die Verkehrswende kosten könnte: Die Schätzungen liegen bei 120 Milliarden Euro für Bund und Länder bis 2030. Das berichtet „Handelsblatt“ mit Bezug auf den Entwurf.

Die Kosten setzen sich zusammen aus massiven staatlichen Förderungen beim Kauf von Elektroautos sowie Steuernachlässe, für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur (für 25 Milliarden Euro), für

neue Rad- und Fußwege (18 Milliarden) sowie den Ausbau des ÖPNV (14,5 Milliarden). Die Spritpreise sollen bis 2023 um 20 bis 85 Cent je Liter steigen, so die Empfehlung. „Ich komme nicht über die Ecke Verbote, Einschränkungen und Verteuerungen. Ich komme über die Ecke Anreize, Begeisterung, neugierig machen, Förderung, Innovation“, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) dem BR.



Eine Ladestation fürs E-Auto. Foto: dpa

Die Umstellung kommunaler ÖPNV-Flotten auf Betrieb mit Biogas wäre demnach schneller und vor allem kostengünstiger als die Anschaffung vieler Tausender Elektrobusse. Das würde bis 2030 um die 30 Milliarden Euro kosten, was „unvermeidlich zum Anstieg von Fahrpreisen oder Einsparungen in anderen Bereichen führen muss“, meint Pütz.

Der bayerische Verkehrsminister Hans Reichhart (CSU) sieht keine Möglichkeit, das einseitig auf E-Mobilität ausgerichtete Förderkonzept der Bundesumweltministerin zu beeinflussen. Eine entsprechende Beteiligung der Länder bei den Förderprogrammen zur Elektromobilität des Bundes „erfolgt nicht“, hieß es.

Reichhart bekennt sich allerdings zur Technologieneutralität: „Wir sollten uns nicht nur auf eine Antriebstechnologie festlegen, sondern Raum für Kreativität und Erfindertreue lassen“.