

Orden bekommt nicht jeder

Zum „Pro“ und „Kontra“ zum Bericht „Soll Rolf Zuckowski weitersingen?“ (12. Mai):

Tief erschüttert und entsetzt habe ich in meiner Zeitung die Ansichten über Rolf Zuckowski gelesen. Wie kann man so etwas über einen Menschen schreiben?

Seit 1995 bin ich glücklich verheiratet und habe zwei Kinder großgezogen. Beide haben Rolf Zuckowski täglich gehört. Was hat Simon Rilling in seinem noch so jungen Dasein erreicht, um so über einen Menschen schreiben zu dürfen oder zu können? Hat er schon ein Verdienstkreuz erhalten? Diesen Orden bekommt nicht jeder! Hiermit möchte ich Herrn Rilling anregen, darüber nachzudenken und ein Wort der Entschuldigung auszusprechen.

Martina Harder, Affalterbach

Liebe Leserinnen und Leser,

der Artikel „E-Autos für Stuttgart: Renault macht das Rennen“ und der Kommentar „Mit dem Strom – Auf dem Elektroauto ruhen mehr Hoffnungen, als es tragen kann“ von Rainer Wehaus (18. Mai) haben Zuschriften ausgelöst. Wenn auch Sie sich zu einem Thema äußern wollen, dann schreiben Sie mir.

Ihre Stefanie Köhler

Und so erreichen Sie mich:

TELEFON 07 11 / 72 05 - 12 81
FAX 07 11 / 72 05 - 71 19
E-MAIL leserpost@stuttgarter-nachrichten.de
POSTANSCHRIFT StN, Postfach 10 44 52, 70039 Stuttgart

Generell freuen wir uns über jede sachliche Leserschrift. Aufgrund der Menge können wir jedoch nicht alle Briefe abdrucken. Auch ist es leider nicht möglich, nicht veröffentlichte Zuschriften zurückzuschicken. In jedem Fall behalten wir uns Kürzungen vor. Veröffentlichte Leserbriefe erscheinen unabhängig von der Meinung der Redaktion. Bitte teilen Sie uns Ihre vollständige Postanschrift mit.



Im Netz

f StN online: Aus dem Privatleben von Dorothea Bachmann, der Bürgermeisterin von Hechingen, sind pikante Details in die Boulevardpresse gelangt. Demnach ist sie erneut mit ihrem getrennt lebenden Mann auf einem Parkplatz in Streit geraten. Nun ist Bachmann wie beim letzten Mal krankgeschrieben. Im Gemeinderat sorgt man sich um die Zukunft der Stadt. Die Netzgemeinde diskutiert den Fall rege.

Daniela Prgomet: Das klingt für mich so, als ob da kräftig am Stuhl der Bürgermeisterin gesägt wird. Was Bachmanns Privatleben mit ihren beruflichen Fähigkeiten, die die Bürger ja scheinbar keineswegs bemängeln, zu tun hat, ist mir schleierhaft. Eheprobleme sind seit Urzeiten Allerweltsvorkommnisse und keine Erscheinung aus dem Jahr 2017. Bachmann hat sich kein Fehlverhalten zuschulden kommen lassen. Wer ist hier wirklich dran interessiert, ihren Kopf rollen zu sehen?

Andreas Thiel: Das ist Privatsache. Wenn nicht zufällig die Bürgermeisterin betroffen wäre, würde es niemanden interessieren. So etwas kommt täglich und zuhau vor! Den Dienstwagen hierfür zu nehmen ist allerdings leider nicht sehr intelligent.

Macon Haler: Sie ist Bürgermeisterin. In diesem öffentlichen Amt ist die besondere Neugierde der Öffentlichkeit angemessen.

Andreas Kaercher: Das geht uns überhaupt nichts an, was sie privat macht. Solange sie ihre Arbeit gut macht.

www.facebook.com/stuttgarternachrichten

Ungerechtes Rentensystem

Zur Rentenpolitik:

Alle Jahre wieder: Die Bundesregierung gibt die Rentenerhöhungen für Ost und West bekannt. Per Juli 2017 werden die Altersrenten im Westen um 1,9 und im Osten um 3,6 Prozent erhöht. Die Rentenerhöhung im Osten ist fast doppelt so hoch wie im Westen. Der Grund: Die Renten sollen im Osten auf das Niveau im Westen angeglichen werden. Bisher haben sie erst 95,7 Prozent erreicht.

So weit, so gut. Wenn aber die Renten angeglichen werden müssen, warum werden dann nicht auch die unterschiedlichen Lebenshaltungskosten – zum Beispiel für Mieten und Lebensmittel, die im Westen viel höher als im Osten sind – angeglichen? Um dafür einen Ausgleich zu schaffen, müssten dann nicht die Renten im Westen um mindestens ein Drittel höher sein als im Osten? Wäre das nicht gerecht? Darüber höre ich von der Politik nichts. Warum eigentlich nicht?
Alexander Hettiger, Stuttgart

Wagen mit Brettern als Boden

Zum Bericht „Patientin möchte nach Hause“ in der Rubrik „Auf gut Schwäbisch“ (6./7. Mai):

Soweit ich (Jahrgang 1940) mich besinnen kann, war das Moped ein Schnätterle. Die Schnätter oder Schnätterle gehörte zum großen Leiterwagen (für Pferde oder Kühe): Diese Wagen hatten ein Brett beziehungsweise mehrere Bretter als Boden, die vorne und hinten über die beiden Quergitter (den richtigen Namen weiß ich nicht mehr) hinausliefen. Vorne konnte der Bauer stehen und die Pferde lenken, hinten war Platz für bis zu zwei Personen, meist saßen da Frauen. Genau diese überstehenden Bretter hinten waren, wenn ich mich recht erinnere, die Schnätterle.
Gerhard M. Berroth, Kirchberg/Murr

Elektroautos bergen Zündstoff

Unsere Leser diskutieren sehr kontrovers über die Vor- und Nachteile von alternativ betriebenen Fahrzeugen

Erhebliche Vorteile

Ich bin die letzten zwei Jahre einen Elektro-Smart der ersten Generation gefahren, und zwar rund 25 000 Kilometer. Obwohl dies ein Auto ist, das nicht als E-Fahrzeug entwickelt, sondern in das der E-Antrieb eher so reingepfriezelt wurde, und obwohl der Smart per se nicht gerade komfortabel ist, zeigte das Fahrzeug im Alltagsbetrieb sehr wohl erhebliche Vorteile gegenüber dem konventionellen Antrieb, und zwar auch im Winter. Der Hauptvorteil, über den so gut wie nie geschrieben wird, wäre eigentlich für Millionen Großstadtbewohner der bei Weitem wichtigste, nämlich der, dass das Fahrzeug beim Anfahren keine Geräusche macht.

Man stelle sich vor, welche Lebensqualität wir hätten, wenn der Lärm von anfahrens Autos wegfiel. Außerdem steht beim Fahren immer die gleiche Antriebskraft zur Verfügung, da es keine Kraftunterbrechungen durch Schalten oder Turbolöcher gibt. Ganz zu schweigen von geringerem Wartungsaufwand und weniger Umweltverschmutzung etwa durch Wegfall der regelmäßigen Ölwechsel und weniger Bremsensatz.

Einziger Nachteil – der auch der Grund ist, warum derzeit kaum jemand so ein Auto kauft – ist die Reichweite. Und was den Strom aus Kohle angeht, ist die Frage, wie lange es noch Strom aus Kohle geben wird beziehungsweise geben sollte, und dann hat sich das Thema erledigt. Bei den Batterien ist sogar Daimler offenbar schon aktiv mit der Nachnutzung als Stromspeicher zum Beispiel für Solaranlagen, womit der erhöhte Material- und Energieeinsatz bei der Produktion der Fahrzeuge dann auch anders zu rechnen wäre.

Ich habe angesichts des wohl auf recht flüchtigen Recherchen beruhenden Kommentars von Herrn Wehaus eher den Eindruck, dass es mal wieder darum geht, den Kompetenzvorsprung und die hohen Investitionen der deutschen Autoindustrie bei konventionellen Technologien zu schützen. Das ist verständlich, aber auf lange Sicht fatal, wenn dann nämlich andere den Markt aufrollen, so wie es schon in anderen Branchen der Fall war, in denen die deutsche Industrie mal führend war.
Michael Molter, Stuttgart

Ablenkungsmanöver

Mal wieder hat Herr Wehaus den Nagel auf den Kopf getroffen! Richtig so! Man fragt sich als normal und logisch denkender Mensch, woher denn plötzlich all die Elektrizität sprich der Strom herkommen soll, der für die in der Zukunft geplante mobile Elektrizität benötigt wird?

Solarpaneel-Hersteller wie Solar World gehen insolvent, werden vom Staat nicht unterstützt (so wie in China), geplante Windräder werden verdammt, und deren Aufstellung benötigt langwierige Rängeleien der verschiedensten Behörden, Erdkabel von den Offshore-Anlagen bis zu uns und nach Bayern sind angeblich zu teuer und so weiter.

Ich war vor zwei Wochen in Holland und musste feststellen, dass dort jedes Dorf seine eigenen Windräder hat, und dort wusste auch niemand was von angeblich geschrederten Vögeln oder Fledermäusen. Und Strom muss bekanntlich in Batterien beziehungsweise Akkus gespeichert werden. Woher die teuren und zum Teil seltenen Ressourcen hernehmen? Kinderarbeit in fernen Ländern wird somit wieder fest eingeplant! Dass die für mich immer noch ein Wunder grenzenden Vorräte an Erdöl bald auslaufen, erfordert ein Denken und Planen in die Zukunft. Dabei handelt es sich nicht nur um Autos; es gibt auch noch Flugzeuge, Schiffe, Züge oder riesige Fabrikanlagen mit ihren Maschinen.

Dass dann bekannte Autohersteller sich lieber mit dem autonomen Fahren beschäftigen anstatt sich um einen ausdauernden und kostengünstigen Antrieb in der Zukunft zu bemühen, zeigt doch wieder ein gewisses Ablenkungsmanöver (und Hochhalten der Aktienkurse). Welcher normale Mensch setzt sich in so ein Fahrzeug? Ich (Jahrgang 1940) will mich nicht vom Auto führen lassen.
Hanno Schlusnus, Gäufelden



Thema verfehlt

Mit Wehmuthabe ich den Kommentar gelesen. Ich konstatiere: Thema total verfehlt.

Natürlich benötigt die Herstellung eines Elektrofahrzeugs auch Energie, aber mir ist nicht bekannt, dass alle anderen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren klimaneutral produziert werden. Oder habe ich etwas verpasst? Des Weiteren ist die Energiezusammensetzung eines Herstellerlands politisch zu lösen und nicht durch Produzenten welcher Produkte auch immer. Wenn es dann schon so ist, dass sich die Stadt Stuttgart für die Anschaffung von Fahrzeugen eines europäischen Herstellers, der übrigens Anteilseigner unseres Stuttgarter Platzhirsches ist, entschieden hat, kann Herr Wehaus zumindest sicher sein, dass diese Fahrzeuge im Herstellerland Frankreich produziert werden – und die setzen mehr auf Kernenergie als auf Kohle. Aber das wollen wir ja auch nicht.

Darüber hinaus lässt der Kommentar außer Acht, dass für die Einsatzbedingungen der Stadt, die in der Ausschreibung definiert wurden – also der Kurzstreckenverkehr –, die Elektromobilität mehr als sinnvoll ist. Außerdem ist für mich unklar, woher Herr Wehaus die Informationen über Energieaufwand von Batteriebau und Wiederverwertung bezieht. Glaubt er tatsächlich, dass die Förderung von Öl für die bisherigen Verbrennungsmotoren umweltfreundlicher ist? Und letztlich wird Stuttgart durch den sinnvollen Einsatz von Elektroautomobilen ein kleines Stück leiser, denn 41 Prozent der Bürger fühlen sich zunehmend durch Lärm belästigt.
Hendrik Handke, Weinstadt

Hohe Kaufpreise

Mit dem ersten Teil des Kommentars stimme ich überein: Im Moment reden viele Leute, die keine Ahnung davon haben, über die Elektromobilität, und das Million-Ziel war (in Anbetracht der Tatsache, dass die Kaufprämie für E-Autos erst sieben Jahre nach der Verkündung des Ziels gestartet wurde) mindestens ambitioniert.

Allerdings frage ich mich, warum Rainer Wehaus die Umweltbilanz eines Elektroautos als „eher mau“ einstuft. Laut Berechnungen des Bundesumweltministeriums waren Elektroautos bereits im Jahr 2015 zwischen zwölf und 23 Prozent umweltfreundlicher als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor – durch die fortschreitende Energiewende werden sie bis zum Jahr 2020 sogar bis zu 29 Prozent umweltfreundlicher sein (Die Angaben sind auf CO₂-Emissionen bezogen). Natürlich sind zwölf Prozent CO₂-Einsparung noch kein Traumwert. Bedenkt man jedoch, welchen Aufwand man bei Dieselmotoren betreibt, um 0,5 Prozent weniger CO₂-Ausstoß zu erreichen, ist das beachtlich. Im Übrigen tanken Elektroautos keinen reinen Kohlestrom, sondern einen Strommix mit mittlerweile stolzen 30 Prozent erneuerbaren Energien.

Natürlich ist es richtig, dass es einem zu denken geben muss, dass bis jetzt kaum Elektroautos auf unseren Straßen fahren. Das liegt aber nicht daran, dass die Fahrzeuge unzuverlässig wären oder dass die Reichweite angeblich schlecht ist. Das Hauptproblem sind die hohen Kaufpreise – die durch Skaleneffekte erheblich sinken könnten, wenn Elektroautos und vor allem

„E-Autos machen beim Anfahren keine Geräusche. Man stelle sich vor, welche Lebensqualität wir hätten, fiele der Lärm von anfahrens Autos weg.“

Michael Molter
Stuttgart

die Batterien in größeren Mengen gefertigt werden.

Was genau ist an Elektroautos „wenig komfortabel“? Ich bin Tausende Kilometer elektrisch gefahren – ich fand das sehr komfortabel. Das Fahren ist leise, ohne zu ruckeln oder zu vibrieren und die „Tankstelle“ stinkt nicht nach Benzin.

Ihre Zuverlässigkeit im Alltag müssen Elektroautos nicht mehr beweisen – schließlich fahren auch in Deutschland immerhin schon 30 000 reine Elektroautos auf den Straßen. Ich habe von keinem Fahrzeug gehört, das den Winter nicht überstanden hätte. Mein Vater ist als Vielfahrer der lebende Beweis für die Alltagstauglichkeit: Er legt 50 000 Kilometer im Jahr rein elektrisch zurück.

Im schadstoffgeplagten Stuttgart sind Elektroautos das richtige Zeichen. Wenn wir mehr Elektroautos wollen, muss in der Presse ehrlich berichtet werden – unbegründete Ängste zu schüren („Zuverlässigkeit im Alltag“, „maue Ökobilanz“), ist da der falsche Weg.
Robin Engelhardt, Ditzingen

„Unsere Autos sind zu groß, zu schwer, es gibt zu viele, und sie fahren zu schnell.“

Leser
Rudolf Pfeleiderer
Stuttgart

Wohltat

Schön, Herrn Wehaus' Artikel zu lesen. Es tut gut, wieder auf dem Boden angekommen zu sein. Mit Heldenmut Physik bezwingen zu wollen, das geht nicht.

Dennoch werde ich demnächst ein E-Auto kaufen, aber ausschließlich als Gefährt für die nähere Umgebung – und als Ergänzung zum bestehenden Fuhrpark mit Verbrenner.

Ein „Faktencheck“ in der von Herrn Wehaus' dargebrachten leichten Art und Weise hilft eventuell dem technisch etwas weiter entfernten Leser zum Verständnis der Lage.
Hans-Peter Graether, Freiberg/Neckar

Andere Probleme

Der Antrieb der Autos ist von sekundärer Bedeutung. Wer nur darüber diskutiert, ob die Autos mit Benzin, Diesel oder Elektrizität fahren, lenkt von den eigentlichen Problemen des Autoverkehrs ab: Unsere Autos sind zu groß, zu schwer, es gibt zu viele und sie fahren zu schnell.
Rudolf Pfeleiderer, Stuttgart

Neuer Feind der Grünen

Zum Bericht „CDU sieht Diesel und Arbeitsplätze bedroht“ (12. Mai):

Umzingelt von Atommeilern haben die Grünen einen neuen Feind, an dem sie sich abreagieren. Schon zu Zeiten ihrer Mitregierung vor vielen Jahren gab es den Diesel, das war zu einer Zeit, in der die Grünen-Politiker selbst die schlimmsten Dreckschleudern waren.

Soll dieses Land der Autoindustrie mit ihren vielen Beschäftigten, die hohe Sozialabgaben leisten, nur noch Fahrrad fahren oder mit der unpunktlichen und maroden Bahn fahren, die außerdem immer teurer wird?
Doris Hensel, Stuttgart