

STUTTGARTER ZEITUNG

75
SEIT 1945

aktuell

Samstag/Sonntag, 21./22. November 2020

Heute mit
Sonderbeilage

Das Wochenende mit der StZ

Gereizte Gesellschaft

Konflikte überwinden

Viele Themen reißen tiefe Gräben auf. Es fällt oft schwer, bei unterschiedlichen Positionen aufeinander zuzugehen. **SEITE 10**

Mit
16 Seiten
Reiseteil &
Familien-
Seiten

Promifriseur Udo Walz ist tot – ein Nachruf. **SEITE 22**



Was Menschen mit ins Grab nehmen. **SEITE 34**



Warum es Jahreszeiten gibt. **SEITEN W 4-5**

Schmerzfreie Radikalität



Die Regierungspraxis der Grünen wirft die Frage auf, wie ernst sie Klimaschutz nehmen. *Von Reiner Ruf*

Muss man sich Sorgen machen? Um Robert Habeck war es zuletzt ruhiger geworden, und auch Annalena Baerbock agierte eher hinter dem Wahrnehmungshorizont. Das ist nicht grundsätzlich von Übel, denn insbesondere Habeck hat mit seiner wohligharmlosen Radikalitätsrhetorik auf die Dauer das Glaubwürdigkeitsproblem der Grünen eher verstärkt als überdeckt: Wenn Radikalität bedeutet, mit dem Rad zum Bioladen zu fahren und nicht mit dem Auto, wird der Klimawandel kaum zu verlangsamen sein. Das aber ist der Anspruch der Grünen seit den Tagen ihrer Gründung: die Schöpfung zu bewahren.

Der Bundesparteitag an diesem Wochenende gibt den beiden Parteivorsitzenden mit der Beratung eines neuen Grundsatzens endlich wieder eine Bühne. Um spannende Debatten sind die Grünen nicht verlegen, nur dringen sie in Pandemie-Zeiten damit kaum durch. Sie streiten über Gentechnik, sie erörtern das Grundeinkommen, und sie vermessen die Reichweite direkter Demokratie. Aber keinen interessiert das aktuell besonders.

Allein mit ihrem alten Erlöserthema, der Errettung der Natur vor der zerstörerischen Kraft des Menschen, sind sie weiter auf dem Spielfeld. Denn jeder weiß, und Grüne wie Ministerpräsident Winfried Kretschmann vergessen nie darauf hinzuweisen, dass nach der Corona-Krise die Klima-Krise noch gewaltigere Verwerfungen auszulösen vermag. Das Klimathema ist das Grünen-Thema. Jedoch steht die Partei vor einem Theorie-Praxis-Problem. Im Bund regieren sie seit 15 Jahren nicht mehr, das ist lange genug, um mit großer Geste aufzutreten. Aber dort, wo sie regieren, geht es langsamer zu und kleinteiliger. Kompromisse sind zu schließen, Gesetze zu achten, Rücksichten zu nehmen. Wo sie in den Bundesländern an der Macht sind, erweisen sich die Grünen als verlässliche Koalitionspartner.

Das gilt für Baden-Württemberg im Format Grün-Schwarz sowieso, das ist aber auch aus Hessen von Schwarz-Grün zu berichten. Dort standen sich die Anhänger beider Parteien im Kampf um die Startbahn West des Frankfurter Flughafens einst unversöhnlich gegenüber. Jetzt trotzten die Grünen im Dannenröder Forst der Wut der Naturschützer.

In Baden-Württemberg sehen sich die Regierungs-Grünen nicht nur von Fridays for Future herausgefordert. Die im September in Freiburg gegründete Klimapartei könnte bei der Landtagswahl entscheidende Stimmen absaugen, klagte jüngst Regierungschef Kretschmann. Natürlich kann man dieser Meinung sein: Besser kleine Fortschritte mit den Grünen in der Regierung als möglicherweise keine Fortschritte ohne sie in der Regierung.

Die Frage ist nur, ob das reicht gegen den Klimawandel. Zu befürchten ist: eher nein. Kretschmann setzt auf den Markt und auf Innovation. Doch in der Autoindustrie haben Effizienzgewinne vor allem fettere Autos hervorgebracht. Das nützt dem Klimaschutz nichts. Bei den Elektroautos mit einer zum Teil absurden Motorenleistung geht diese Entwicklung gerade so weiter. Und die Klimapolitik allein über den Preis zu regeln spitzt die sozialen Gegensätze zu. Ganz ohne Verzicht und Verbote, die für alle gelten, wird es nicht gehen, auch wenn das Stimmen kostet in der bürgerlichen Wohlfühlzone.

Die Grünen haben sich zu einer professionellen Regierungspartei entwickelt, die weiß, wie man mit der Macht umgeht und sie bewahrt. Was aber passiert, wenn eine Partei ihren Markenkern verliert, ist am Niedergang der SPD zu beobachten. In dieser Situation sind die Grünen noch nicht. Aber mit pseudoradikaler Rhetorik („Radikal ist das neue Realistisch“) à la Habeck stellen sich die Grünen selbst bloß, wenn wenig daraus folgt. Dann gibt es echten Grund zur Sorge.

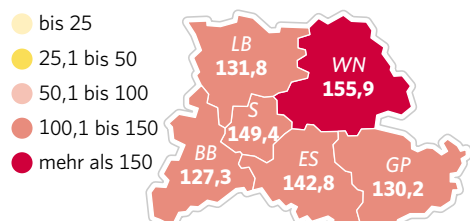
Biontech beantragt Impfstoff-Zulassung

Der Mainzer Impfstoffentwickler Biontech und sein US-Partner Pfizer haben am Freitag eine Notfallzulassung ihres Corona-Impfstoffs in den USA beantragt, teilen die Unternehmen mit. Sie hoffen auf eine Zulassung und erste Impfungen vor Jahresende. Die USA, die EU und weitere Länder haben bereits hunderte Millionen Dosen des Pfizer-Biontech-Impfstoffs bestellt. Zulassungsanträge für Europa seien schon in Vorbereitung. Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) rechnet schon im Dezember oder „sehr schnell nach der Jahreswende“ mit der Zulassung eines Impfstoffes in Europa. **AFP**

– Polizeischutz für Impfstoff **SEITE 8**
– Wie sich Corona entwickelt **SEITE 11**
– Stuttgart liegt im Koma **SEITE 23**

VERBREITUNG DER INFEKTION

Neuinfizierte (7 Tage) in der Region
je 100 000 Einwohner



Neuinfektionen (mittlerer Tageswert 13.11. – 19.11. verglichen mit der Woche davor)

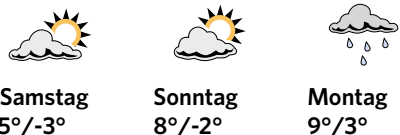
18 353 (-2%) **2352** (-5%)

Verstorbene (mittlerer Tageswert 13.11. – 19.11.)

204 (+24%) **26** (+35%)

Grafik: Locke Quelle: RKI, LGA Stuttgart, Stand 20.11., 18 Uhr

Wetter SEITE 24



Börse SEITEN 16, 17

⬆ Dax 13 137,25 Punkte (+ 0,39 %)
⬇ Dow Jones 29 263,48 Punkte (- 0,75 %)
⬆ Euro 1,1863 Dollar (Vortag: 1,1832)

Ausführliches Inhaltsverzeichnis SEITE 2



Städte unterstützen Citymaut

Für die Finanzierung der Verkehrswende braucht es viel Geld. Ein Gutachten stellt verschiedene Modelle vor. Die CDU spricht von Zwangsabgaben, doch viele Bürgermeister sind interessiert. *Von Eberhard Wein*

Eine spezielle Nahverkehrsabgabe könnte den Städten und Gemeinden im Land dabei helfen, den Ausbau der Bus- und Stadtbahnnetze voranzutreiben. Mit einem Gutachten hat der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) prüfen lassen, welche Möglichkeiten hierfür bestehen. Das Ergebnis: sowohl eine Citymaut, die von Autofahrern kassiert wird, wie auch eine Umlage auf alle Einwohner oder wahlweise alle Fahrzeughalter sind juristisch möglich und könnten die notwendigen Mittel einbringen. Im Gegenzug sollen die Betroffenen ein Ticketguthaben im gleichen Wert erhalten. „Mehr Menschen sollen das Auto stehen lassen“, sagte Hermann. „Wir brauchen eine Verdopplung der Nutzerzahlen bis 2030.“

Bei der Vorstellung der Untersuchung in einer Videokonferenz kündigte der Verkehrsminister an, im Falle eines grünen Wahlsiegs bei der Landtagswahl im März ein entsprechendes Gesetz vorzulegen. Es soll den Kommunen die Möglichkeit eröffnen, solche Modelle einzuführen. Bisher war er mit diesem Ansinnen am Koalitionspartner gescheitert. „Zwangsabgaben sind keine zukunftsfähige Lösung“, sagte die verkehrspolitische Sprecherin der CDU, Nicole Razavi, und erneuerte ihre Ablehnung. Jeder Steuerzahler finanziere bereits jetzt den Nahverkehr mit, selbst

wenn er ihn nicht nutze. „Der notwendige Ausbau ist über direkte Zuschüsse und Förderprogramme zu stemmen und nicht über verdeckte Steuererhöhungen.“

Wesentlich aufgeschlossener reagierten die bei der Videokonferenz zugeschalteten Vertreter von Städten und Gemeinden. Die Corona-Krise habe die Frage nach zusätzlichen Mitteln noch aktueller gemacht, sagte die stellvertretende Geschäftsführerin des Städtetags, Susanne Nusser.

„Wir sind sehr interessiert“, sagte Wolfgang Forde von der Stadt Stuttgart. Die Finanzierung der Verkehrswende müsse deutlich breiter verankert werden, sagte der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer (Grüne). Auch der Bürgermeister von Bad Säckingen (Kreis Waldshut), Alexander Guhl (SPD), begrüßte den Vorstoß. Was für die jeweilige Stadt richtig sei, müsse vor Ort entschieden werden. „Wir sind grundsätzlich überzeugt, dass eine hohe Akzeptanz erreicht werden kann, sofern ein für alle Beitragszahler greifbarer Nutzen etwa in Form eines verbesserten Angebots transparent dargelegt werden kann.“



Foto: Lichtgut/Christoph Schmidt

„Wir brauchen eine Verdopplung der Nutzerzahlen bis 2030.“

Verkehrsminister Winfried Hermann, bei der Vorstellung des Gutachtens zur Nahverkehrsabgabe

Für alle drei Städte sowie für die Metropolregion Mannheim/Heidelberg waren bei der Studie entsprechende Modelle durchdacht worden. So wäre in Stuttgart eine monatliche Abgabe jedes Einwohners von 20 Euro nötig. Zahlten nur die Fahrzeughalter, stiege der Beitrag auf 30 Euro.

So erhalte man 100 Millionen Euro für den klimagerechten Ausbau des Nahverkehrs. Allerdings dürfe es keine Inselösungen geben, sagte Forde. Im Anbetracht der Pendlerströme müsse die gesamte Region einbezogen werden.

Das Problem zeigt sich auch in Tübingen. Dort werden nur 25 Prozent der innerstädtischen Wege, aber 75 Prozent der Wege aus dem Umland in die Stadt mit dem Auto zurückgelegt. Der von OB Palmer anvisierte Nulltarif im Busverkehr würde dort laut Gutachten eine Monatsabgabe von 17 Euro pro Einwohner bedeuten. Allerdings

wäre hier die Einbeziehung des Umlandes schwierig. Zahlten nur die Tübinger, sei es eine Benachteiligung. Zahle auch das Umland, müssten dort auch in sehr ländlichen Gebieten Angebote vorhanden sein.

– Kommentar: Zum gefühlten Nulltarif **SEITE 3**

Barack Obama – nie wieder anonym

Wenn Leute neue Bücher geschrieben haben, sind sie oft Gesprächig. Der ZDF-Moderator Markus Lanz ist nach Washington geflogen, um den früheren US-Präsidenten Barack Obama zu interviewen – ein kleines, aber feines Gespräch von Journalist zu Politiker. Wie oft bei Lanz kann der seine harmlos-anbiedernde Ironie nie ganz lassen: Obamas neues Buch, „Ein verheißenes Land“, sei ja mit gut 1000 Seiten „ein bisschen kurz geworden“, meinte Lanz, ob er im Wettbewerb mit den Büchern von Michelle Obama stehe. Den könne er nicht gewinnen, antwortete Obama lachend, da habe er kapituliert.

Der Expräsident plauderte darüber, wie das war, als er 2009 ins Weiße Haus einzog, und er bemerkte: „Das ist nicht mein Haus, sondern das des Volkes.“ Die Privatwohnung liegt dicht am Büro, man wohne sozusagen „über dem Laden“. Seine Frau Michelle habe versucht, dem Amts- und Privatsitz etwas Flair einzuhauen, aus den Kinderzimmern richtige „Mädchenzimmer“ zu machen, denn die hätten doch sehr an Tom Jefferson erinnert. Mal abgesehen davon, dass der Weg

Der Ex-Präsident plaudert mit Moderator Lanz über sein neues Buch. *Von Christoph Link*

ins Büro nicht weit sei und man niemand besuchen müsse, weil alle zu einem kämen, ändere sich das Leben radikal. Allein schon wegen der Security: Abschirmung, geräumte Straßen und Scharfschützen auf den Dächern: „Das normale menschliche Miteinander ändert sich. Manchmal träumte ich, ich gehe unerkannt durch eine Stadt.“

Auch nach dem Ausscheiden aus dem Amt kam die Anonymität nie zurück. Versuche, im Central Park zu joggen, habe er eingestellt, und neulich war er in Mailand und dachte, er könne über den Domplatz schlendern: „Da standen aber 5000 Leute vor dem Hotel.“ Nach Amtsende habe er die „Kameradschaft“ seiner Mitarbeiter vermisst, sein Team, das unter großem Stress gut gearbeitet habe: „Das war für mich ein Verlust.“ Von aktueller Politik überfrachtet war das Interview nicht, und die Person Donald Trump wurde nur gestreift.

Einiges, nicht alles, sei in seiner Amtszeit gelungen. Als persönlichen Gewinn verbucht Obama, dass seine Töchter Malia und Sasha sich „nicht als was Besonderes fühlen“, die arbeiteten hart und gingen ihren Weg. „Darauf bin ich stolz.“