

Eine föderale Frechheit

VON BIRGIT MARSCHALL

Bildungspolitik ist in Deutschland Aufgabe der Länder. Sie sind verantwortlich, wenn es um die Behebung der eklatanten Mängel im deutschen Schulwesen geht, die seit Jahrzehnten beklagt, aber einfach nicht beseitigt werden. Lehrermangel, hohe Schulabbrecherquoten, marode Schulgebäude, schleppende Digitalisierung, mangelhafte Lernniveaus der Schülerinnen und Schüler – all dies geht in erster Linie auf das Konto der Landesregierungen. Wenn dann eine Bundesministerin sich des Themas Bildungsmisere annimmt, obwohl sie in der Schulpolitik nichts zu sagen hat, ist ihr das zunächst einmal hoch anzurechnen. Es mag sein, dass FDP-Ministerin Bettina Stark-Watzinger die möglichen Ergebnisse ihres ersten „Bildungsgipfels“ besser mit den Ländern hätte vorbereiten müssen. Ihre Einladung aber einfach auszuschlagen, wie es 14 Kultusminister getan haben, ist eine Frechheit.

Bloß nach mehr Geld vom Bund zu rufen, wird die vielschichtigen und tiefer liegenden Probleme in den deutschen Schulen nicht lösen. Es geht auch um die Bereitschaft der Länder, Strukturen zu verändern. Wenn der Bund dabei eine konstruktive Koordinierungsrolle spielen kann, sollten sich die Länder dem nicht verweigern. Und wenn der Bund nicht mehr bereit ist, sein Geld weitgehend bedingungslos an die Länder weiterzugeben, weil er künftig bei Mittelverwendung und Mittelkontrolle mehr mitreden will, ist das nur nachvollziehbar.

Auch andere Akteure müssen sich bewegen. So kann es nicht sein, dass verbeamtete Lehrer nicht akzeptieren wollen, wenn der Staat als Arbeitgeber von ihnen den Verzicht auf einige Pflichten verlangt, die nicht mehr in die Zeit passen. Die Hälfte aller Lehrerinnen und Lehrer arbeitet nur Teilzeit. Sinkt die Teilzeitquote auch nur geringfügig, würde das die Not vieler Schulen bereits verringern.

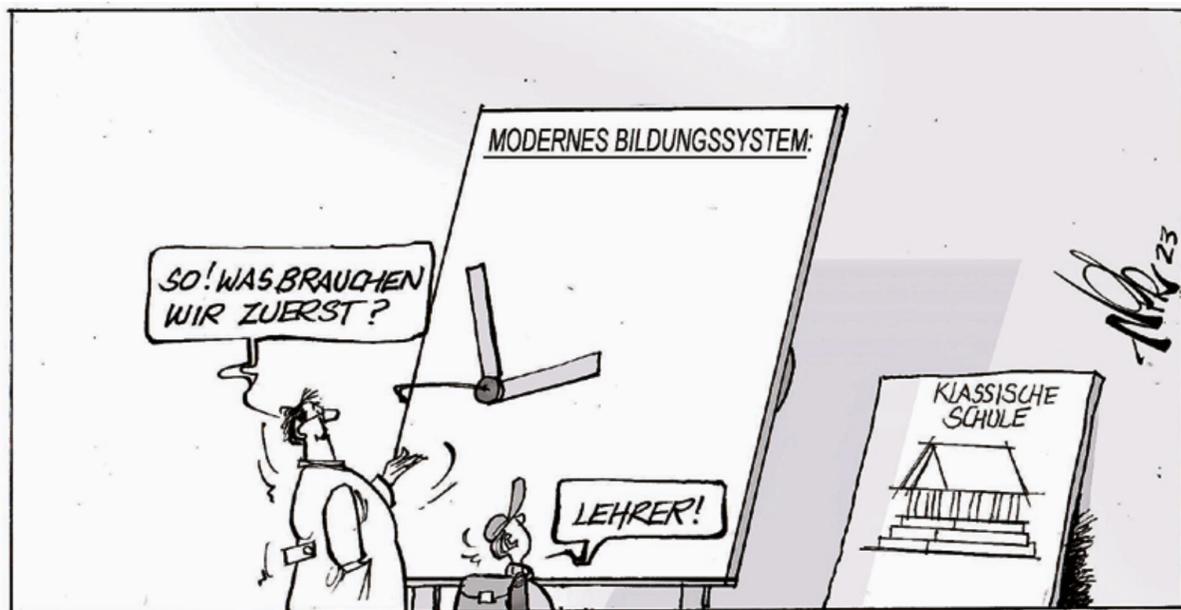
Die gehemmte Bundeswehr

VON HOLGER MÖHLE

Die Truppe hat Geld. Doch es fehlt Gerät. Mehr Geld obendrauf, als sie sich in vielen Jahren je hätte erträumen lassen. Sie hat aber auch ein Problem: Die Bundeswehr wird weiter von Langsamkeit und von bürokratischen Abläufen beherrscht und gehemmt. Wenn Deutschland tatsächlich eine Geschwindigkeit kann, die Bundeskanzler Olaf Scholz in schönster Selbstlob-Propaganda „Deutschland-Tempo“ genannt hat, dann marschiert die Bundeswehr im Schritt der Behäbigkeit, teilweise fremdbestimmt.

Die Wehrbeauftragte Eva Högl hat jetzt in ihrem Jahresbericht just darauf hingewiesen, dass trotz einiger positiver Ansätze bei der Truppe sehr vieles viel zu lange dauere. Ein Sondervermögen in Höhe von 100 Milliarden Euro will auch schnell und richtig ausgegeben sein. Aber vorerst dominiert weiter der Mangel die Bundeswehr, obwohl gerade jetzt, da sich die Zeiten in Europa grundlegend geändert haben, Tempo gefragt wäre. Es fehlt an Kampfpanzern und Kampfjets (vor allem an funktionierenden), an Munition, an Ersatzteilen, an Nachschub, auch an Personal.

Högl legt in ihrer Funktion als Anwältin der Soldatinnen und Soldaten den Finger in die Wunde, wenn sie mehr Tempo und weniger Bürokratie gerade beim Beschaffungswesen anmahnt. Fast wollte man sagen: alle Jahre wieder. Denn das höchst undurchsichtige Interessengeflecht von Verteidigungsministerium, Beschaffungswesen und Industrie wehrt gefühlt seit Jahrzehnten jeden Angriff in Richtung einer Reform ab. Nur wie lange kann sich das Land das noch leisten? Die Zeichen stehen auf Veränderung, weil der Krieg zurück ist in Europa und die Gefahr groß wie lange nicht mehr. Diese Veränderung braucht Tempo – auch in den Köpfen. Denn gerade eine Schnelle Nato-Eingreiftruppe, die die Bundeswehr aktuell mit anführt, kann sich eines nicht leisten: Langsamkeit.



KONZEPTIONELLER ANSATZ

RP-KARIKATUR: NIK EBERT

ANALYSE Ihr Wirkungsgrad ist schlecht, ihre Herstellung teuer, für die Koalition sind sie Konfliktstoff: E-Fuels sind hochumstritten. Doch drei gute Gründe sprechen für die synthetischen Kraftstoffe als Beitrag zum Klimaschutz.

Künstlicher Sprit ist besser als sein Ruf

VON ANTJE HÖNING

Für die einen sind sie das Wundermittel, das Autos grün machen soll. „Wir können unsere Klimaziele nicht ohne synthetische Kraftstoffe sichern“, sagt Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP). Für die anderen sind sie das Schlafmittel, um das Ende des Verbrennungsmotors hinauszuzögern: „E-Fuels sind eine Scheinlösung“, findet der Naturschutzbund BUND. E-Fuels drohen zum Spaltplatz in der EU und in der Ampelkoalition in Berlin zu werden. Was also taugt die neue Art von Sprit?

E-Fuels sind Kraftstoffe, die anders als Benzin und Diesel nicht aus Erdöl gewonnen, sondern synthetisch hergestellt werden – nämlich aus Wasserstoff und Kohlendioxid. Wenn zur Aufspaltung von Wasser, über die der Wasserstoff erzeugt wird, Wind- oder Sonnenstrom eingesetzt wird, sind E-Fuels klimaneutral. Damit sind diese strombasierten Kraftstoffe grundsätzlich eine gute Alternative zu Sprit aus dem klimaschädlichen Erdöl.

Doch E-Fuels haben viele Nachteile. Das größte Problem ist ihr schlechter Wirkungsgrad, der sich im Vergleich zu Elektromotoren zeigt. Danach kann eine bestimmte Menge Strom sechsmal so viele Elektroautos versorgen wie E-Fuel-Autos, wie selbst der ADAC einräumt. Der Strombedarf sei wegen der hohen Energieverluste bei der Erzeugung des synthetischen Kraftstoffs höher, als wenn man den Strom direkt zum Laden eines E-Autos verwenden würde.

Deshalb sprechen sich Umweltschützer meist dafür aus, den Personenverkehr anders grün zu machen – indem man Verbrenner durch Elektroautos ersetzt. Die wenig effizienten E-Fuels sollen dagegen für die Bereiche reserviert werden, wo E-Mobilität nicht funktioniert. Um Lkw, Schiffe oder Flugzeuge

auf E-Mobilität umzustellen, müssten die Batterien unrealistisch gewaltig sein. Kraftstoffe auf Wasserstoffbasis sollten vorrangig in Bereichen eingesetzt werden, die sich kaum direkt elektrifizieren ließen, meint auch Falko Ueckerdt vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung. Dazu zählten Langstreckenflüge, Teile der chemischen Produktion und die Stahlerzeugung.

Eine weitere Folge des schlechten Wirkungsgrades ist, dass viel grüner Wasserstoff nötig sein wird. So viele Windparks und Solarfelder kann Deutschland gar nicht errichten, wie zur Gewinnung des benötigten Ökostroms nötig wären. Teuer ist grüner Sprit außerdem: „Wasserstoffbasierte Brennstoffe sind ein beeindruckend vielseitiger Energieträger, doch beeindruckend sind auch ihre Kosten“, so Ueckerdt in einer Studie. Sie würden für mindestens ein weiteres Jahrzehnt sehr knapp und nicht wettbewerbsfähig sein.

Doch das kann sich ändern. Bis 2030 scheint ein Preis von weniger als zwei Euro pro Liter E-Fuel machbar, meint der ADAC. Denn die Produktionskosten für Ökostrom dürften weiter fallen, die E-Fuel-Herstellung bei Massenproduktion dürfte günstiger werden. Zudem stellt sich auch bei E-Autos die Frage, woher der ganze Strom kommen soll. „Der durch E-Mobilität wachsende Strombedarf lässt sich durch grünen Strom aus Deutschland nur zum Teil decken. Es kann eines Tages kosteneffizienter sein, E-Fuels aus Ländern wie Chile zu importieren und herkömmliche Autos damit zu betreiben, als Knappen und damit teuren grünen Strom in Elektroautos einzusetzen“, sagt Manuel Frondel, Energieexperte des RWI-Leibniz-Instituts. „Die Wette darauf, welche der beiden Möglichkeiten im Jahr 2035 und danach die kostengünstigere sein wird, jetzt per Dekret zu ver-

INFO

Beim Klimaschutz kommt der Verkehr kaum voran

Klimaziele Der Verkehr trägt in Deutschland ein Fünftel zu den Treibhausgas-Emissionen bei. Bis 2045 will Deutschland den Verkehr klimaneutral machen und hat hier noch viel vor sich. Kein Sektor ist so schlecht bei Klimafortschritten wie der Verkehr, so die Experten der Bundesregierung.

Biokraftstoffe Der Versuch, Sprit aus nachwachsenden Rohstoffen wie Mais oder Palmöl zu gewinnen, ist wegen massiver Umweltprobleme gescheitert: „So werden in Asien und Südamerika Urwälder für Palmölplantagen gerodet“, so der ADAC. Zugleich konkurrieren Tank und Teller um die Anbauflächen. Damit der reiche Norden grüner fahren kann, droht der globale Süden zu hungern. Das ist bei E-Fuels anders.

Einsatz In Pilotanlagen werden E-Fuels hergestellt. In Werlte im Emsland wird E-Kerosin für die Lufthansa erzeugt. Porsche und Siemens bauen in einer windreichen Region in Chile eine Fabrik. E-Fuels können theoretisch über das bisherige Tankstellennetz verteilt werden, der ADAC hält sogar eine Beimischung für möglich. Noch aber sind sie nicht zugelassen.



Ein Fläschchen mit E-Fuel bei einer Aktion in Stuttgart. FOTO: DPA

bieten, wäre ebenso falsch wie unnötig“, so Frondel.

Dass der Staat es nie besser weiß als Forscher oder Unternehmen, ist eine zentrale ökonomische Erkenntnis. In diese Kerbe schlägt auch Wolfgang Steiger, Generalsekretär des CDU-Wirtschaftsrats: „Wir brauchen auf allen Säulen der Klimapolitik mehr technologieoffene Lösungen, weniger planwirtschaftliche Ideologie. Es ist deshalb gut, dass die Zustimmung zum De-facto-Verbot von Verbrennern langsam bröckelt.“ Verkehrsminister Wissing fordert von der EU-Kommission eine Ausnahmeregel für Autos mit Verbrennungsmotor nach 2035, wenn sie E-Fuels tanken. „Die einseitige Fokussierung auf die E-Mobilität ist nicht mehr umsetzbar. Wir brauchen jetzt so schnell wie möglich Planungs- und Investitionssicherheit“, so Steiger weiter. „Mit der EU-Entscheidung zur klimafreundlichen Weiternutzung von Verbrennern über 2035 hinaus würde gleichzeitig der Rechtsrahmen zur Skalierung der E-Fuels-Produktion geschaffen“, dann könnten sie viel günstiger produziert werden.

Die Autoindustrie selbst ist in dieser Frage gespalten: Volkswagen hat sich der Elektromobilität verschrieben, Porsche dagegen pocht auf E-Fuels. Und so trägt die Autobranche beim Thema Klimaschutz über Jahre war – in einem Punkt hat sie recht: Wenn man nicht nur neue Autos grün fahren lassen, sondern auch den Bestand umrüsten will, braucht man E-Fuels. Sie können sogar zu herkömmlichem Sprit beigemischt werden und erlauben eine schrittweise Umstellung, so der ADAC. „E-Fuels können also zu einer schnelleren Defossilisierung des Verkehrssektors über die Nutzung der Bestandsflotte beitragen“, ist der Wirtschaftsrat überzeugt.

Porsche-Chef Oliver Blume hat der Technologie keinen Gefallen getan, als er FDP-Chef Christian Lindner – in welchem Umfang auch immer – Argumentationshilfe für E-Fuels gab. In der Sache aber sind die neuen Kraftstoffe besser als ihr Ruf.

WISSENSDRANG

Seit mehr als 100 Jahren wird in Deutschland immer mal wieder über die „Lügenpresse“ gezetert. Die neueste Welle begann 2014 mit den Pegida-Demonstrationen und verstärkte sich dann aufgrund der Berichterstattung in den Medien über die Flüchtlingspolitik der Bundesregierung 2015. Die Ungläubigkeit vieler Journalisten angesichts der Übergriffe in der Kölner Silvesternacht 2015/16, die man zunächst gar nicht zur Kenntnis nehmen wollte, und ihre generell schwache Bereitschaft, über die Möglichkeit auch negativer Folgen der Flüchtlingspolitik zu informieren, wurde als Verschwörung der Medien mit der Regierung interpretiert. Im Osten fühlte man sich an die staatlich gelenkte Presse zu DDR-Zeiten erinnert.

Lügen als Geschäftsmodell

Bei Fox News in den USA sagten Moderatoren bewusst die Unwahrheit.



MARIA-SIBYLLA LOTTER

Aber waren das Lügen? Eher nicht. Wer lügt, kennt die Wahrheit und nimmt sie ernst, behauptet aber die Unwahrheit, um andere zu täuschen. 2015 erhoffte man sich einen Imagegewinn für Deutschland als Land einer freundlichen Willkommenskultur und wollte sich in dieser Euphorie schlicht nicht von der Realität stören lassen. Das ist nicht viel besser als eine Lüge. Aber immerhin: Wer aus Naivität Fehler macht, kann daraus lernen.

Was eine echte Lügenpresse ist, hat jetzt ein Prozess gegen den konservativen und quotenstärksten Sender Fox in den USA ans Licht gebracht. Fox hatte die Lüge des ehemaligen Präsidenten Donald Trump verbreitet, er sei um seinen Wahlerfolg betrogen worden. Hinter den Kulissen hat-

te aber niemand diese Mär geglaubt. Viele Journalisten waren sogar empört. Trotzdem verbreiteten sie im Brustton der Überzeugung die Mär von der Wahllüge. Warum? Weil sie Angst hatten, ein Publikum zu verlieren, das genau das hören wollte. Hier steuert kein totalitärer Staat das Lügengebäude. Es organisiert sich selbst aus der Dynamik der gegenseitigen Abhängigkeit von Kunde und Unternehmen. Treibende Kraft ist ein Geschäftsmodell, das darauf ausgerichtet ist, Wünsche der Kunden zu bedienen – auch den Wunsch, nur zu hören, was das eigene Weltbild bestätigt.

Unsere Autorin ist Philosophie-Professorin an der Ruhr-Universität Bochum. Sie wechselt sich hier mit der Infektionsbiologin Gabriele Pradel ab.