

Heute in der Zeitung

Politik
Experten: Ende der Welle naht
Fachleute erwarten einen Wendepunkt der Omikron-Welle in den kommenden zwei bis drei Wochen. **Seite 4**
Von Botox bis zur Roten Karte
Wir geben einen Überblick über Kurioses aus dem Erfinderland Baden-Württemberg, das 70 Jahre alt wird. **Seite 6**

Baden-Württemberg
Immer mehr Datenpannen
Der Datenschutz hat in der Pandemie gelitten. Der Beauftragte des Landes meldet zahlreiche Verstöße. **Seite 9**

Wissen
Digitalen Nachlass regeln
Für Hinterbliebene ist es oft kompliziert, an die Daten eines Verstorbenen zu kommen. So sorgt man vor. **Seite 10**

Wirtschaft
Ministerin kritisiert Schufa
Die für Bonitätsprüfungen bekannte Gesellschaft steht auf der Wunschliste eines Finanzinvestors. **Seite 12**
Demokratie im digitalen Zeitalter
Die Alfred-Landecker-Stiftung unterstützt Initiativen, die gegen Hass im Internet vorgehen. **Seite 13**

Aus aller Welt
Der Sockel wackelt gewaltig
Viele bayerische Orte ehren Joseph Ratzinger mit Büsten und Schildern – noch. Das Unbehagen wächst. **Seite 16**

Stuttgart
Wieder spontan einkaufen gehen
Die Händler hoffen, dass der Wegfall der 3G-Regel sowie das wärmere Wetter zu mehr Kauflaune führen. **Seite 20**
Die achte Kostensteigerung bei S 21
Das größte Bahnprojekt wird mindestens noch eine Milliarde Euro teurer. Das erhöht den Handlungsdruck. **Seite 21**

Reportage
Geklaut, gekauft – und nun?
Zwei Gemälde in der aktuellen Rubens-Ausstellung in der Staatsgalerie haben eine dunkle Geschichte. **Seite 28**

Kultur
Frischer Wind im Institut
Gitte Zschoch, Generalsekretärin des Instituts für Auslandsbeziehungen, hat sich einiges vorgenommen. **Seite 17**

Sport
Feier als Routineübung
Der FC Bayern strebt seiner zehnten Meisterschaft in Serie entgegen. Wie wird die Liga wieder spannender? **Seite 35**

Kommentare & Kolumnen
Die „Allianz der Chancen“ ist eine gute Initiative, um Menschen in Arbeit zu halten, meint Inge Nowak. **Seite 11**
Unser Kolumnist Oskar Beck stellt sich die Frage: Hat Oliver Kahn eine kugelsichere Weste? **Seite 34**

Rubriken
Fernsehprogramm **8**
Familienanzeigen **27**
Impressum **20**

StZ digital

StZ Plus
Immer aktuell und früher informiert
Nutzen Sie mit der Webseite und dem digitalen Angebot die gesamte redaktionelle Vielfalt der StZ.
www.stuttgarter-zeitung.de/plus

Newsletter „Die StZ am Morgen“
Wichtige Themen auf einen Blick
Montags bis samstags stellen unsere Redakteure die besten Texte für Sie zusammen. **http://stzlinx.de/newsletter**

Soziale Netzwerke
Diskutieren Sie mit!
Facebook, Instagram, Youtube: Die StZ können Sie auf allen Kanälen abonnieren. **http://stzlinx.de/social**

Ihr Kontakt zur Stuttgarter Zeitung

Telefon Zentrale und Redaktion, 0711 / 72 05 – 0 Anzeigen, 0711 / 72 05 – 21 Leserservice, 0711 / 72 05 – 61 61 Probe-Abonnement, 080 00 14 14 14	Fax Redaktion, 0711 / 72 05 – 12 34 Anzeigen, 01803 / 08 08 08* Leserservice, 0711 / 72 05 – 61 62 *0 18 03: 0,09 Euro/Min., Preise aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkhöchstpreis 0,42 Euro/Min.
Online www.stuttgarter-zeitung.de www.stuttgarter-zeitung.de/digital www.stuttgarter-zeitung.de/anzeigenbuchen	E-Mail Redaktion, redaktion@stz.zgs.de Anzeigen, anzeigen@stz.zgs.de Leserservice, service@stz.zgs.de

Redaktion Stuttgarter Zeitung, Postfach 10 60 32, 70049 Stuttgart
Leserservice Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 43 54, 70038 Stuttgart
Anzeigen Stuttgarter Zeitung Werbevermarktung GmbH, Postfach 10 44 26, 70039 Stuttgart
Chiffre Stuttgarter Zeitung Werbevermarktung GmbH, Postfach 10 44 27, 70039 Stuttgart

Tagesthema

Die Autoindustrie ruft nach der Ampel

Offensiver Auftritt: Hildegard Müller, die Chefin des Herstellerverbandes, sieht beim Klimaschutz jetzt vor allem die Politik am Zug. Ihre Branche treibe den Wandel voran, aber es fehle an der nötigen Infrastruktur für die Transformation zur Elektromobilität.

Von Matthias Schmidt

Hildegard Müller hat nachgezählt. 196-mal komme im Jahreswirtschaftsbericht, den der grüne Wirtschaftsminister Robert Habeck kürzlich präsentiert hat, das Wort Klima vor – aber nur 70-mal das Wort Industrie. Was die Chefin des Verbandes der deutschen Autoindustrie (VDA) damit sagen will, ist klar: Die Politik habe noch nicht erkannt, wie viel Unterstützung die Industrie braucht, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen, ohne dass die Konkurrenzfähigkeit der Unternehmen und der Wohlstand des Landes gefährdet werden.

„Wir brauchen ein Ende der theoretischen Debatten um die Klimaziele. Es geht um die konkrete Umsetzung des Beschlusenen“, sagte Müller am Mittwoch bei der VDA-Pressekonferenz zum Jahresauftakt. Die frühere CDU-Politikerin und Staatsministerin nutzte den Termin, um der Ampelregierung in Berlin eine lange To-do-Liste vorzulegen. Sie reicht von der mangelnden Ladeinfrastruktur über den schleppenden Ausbau der erneuerbaren Energien und des 5G-Mobilfunks bis zu einer nationalen Rohstoffbeschaffungsstrategie.

Die eigene Branche mache ihre Hausaufgaben, so Müllers Credo. Mit bald 150 verfügbaren Elektromodellen und Investitionen von 220 Milliarden Euro bis 2026 trieben die deutschen Hersteller und Zulieferer die Transformation zum klimaneutralen Verkehr voran. Jetzt sieht sie die Politik am Zug. „Unser Planet braucht entschlossenes Handeln“, sagte sie. Infrastruktur und Rahmenbedingungen seien die entscheidenden Faktoren, „damit die Industrie die engagierten Ziele umsetzen kann“. „Doch das Gerüst ist nicht mehr tragfähig“, so Müllers Befund.

Hauptkritikpunkt: das Ladenetz

Fast alles, was die oberste Autolobbyistin vortrug, findet sich auch im Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP. Ein Beispiel dafür: der Ausbau des Netzes an Ladestationen für Elektroautos. Die Ampel hat sich dem Ziel von einer Million öffentlich zugänglicher Ladepunkte bis 2030 verpflichtet. „Wenn Deutschland sein aktuelles, bescheidenes Tempo beibehält, haben wir 2030 gerade einmal rund 160 000 Ladepunkte, nicht einmal ein Sechstel der angestrebten Million“, klagt Müller.

Im Bundesverkehrsministerium, das bis zum Herbst von der CSU geführt wurde und jetzt in FDP-Hand ist, beansprucht man aber noch Zeit. „Der Masterplan Ladeinfrastruktur wird aktuell überarbeitet. Wir bitten um Verständnis, dass wir zu einzelnen Projekten und



Ladenetz, 5G-Ausbau, erneuerbare Energien: VDA-Chefin Hildegard Müller legt der Ampelkoalition eine To-do-Liste vor.
Foto: imago/Alexander Pohl

RÜCKBLICK UND PROGNOSE FÜR DIE AUTOMOBILINDUSTRIE

Weltmarkt Der Verband der Autoindustrie (VDA) erwartet, dass 2022 der weltweite Markt für Pkw um vier Prozent wächst – und damit ähnlich wie im Jahr 2021, das von der Halbleiter- und Rohstoffkrise geprägt war. Damit würde 2022 der Höchststand von 2017, als 73,5 Millionen Pkw verkauft wurden, um knapp 13 Prozent unterschritten.

Deutschland Im vergangenen Jahr kamen 2,62 neue Pkw auf die Straßen, darunter 356 000 rein elektrische Autos und 325 000 Plug-in-Hybrid. Für 2022 erwartet der VDA einen Absatz von 2,8 Millionen. Um das Ziel von 30 Millionen E-Autos bis 2030 zu erreichen, müsste von jetzt an die Hälfte aller verkauften Pkw elektrifiziert sein.

Export Die wichtigsten ausländischen Absatzmärkte für die deutschen Hersteller waren 2021 die USA vor Großbritannien und China. *mas*

Einzug der Nüchternheit

Der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing forciert zum Erstaunen seiner FDP den Umstieg auf Elektroautos. Kaum im Amt, relativiert er auch die Begeisterung für E-Fuels als Kraftstoff für Pkw.

Von Matthias Schmidt

Volker Wissing ist ein Mann mit diversen Talenten. Weinbau betreibt der Sohn einer Winzerfamilie aus Landau bis heute als Hobby, als Organist hat er jahrelang Gottesdienste begleitet. Außerdem kocht er und backt, „beides nicht einmal schlecht“, wie es auf seiner Homepage heißt. Und zum Ausgleich wird gejoggt.

Was den Beruf angeht, muss man annehmen, dass der 51 Jahre alte Pfälzer seine Worte zu wägen weiß. Wissing ist promovierter Jurist. Er war Staatsanwalt und Richter, bevor er 2004 für die FDP einen Nachrückerplatz im Bundestag einnahm. Später wurde er Landesminister (Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft, Weinbau), FDP-Generalsekretär und nun Bundesminister für Digitales und Verkehr.

Kaum im Amt, fand Wissing gegenüber dem Berliner „Tagesspiegel“ bemerkenswert klare Worte zur Zukunft des Autoverkehrs in Deutschland. Die Entscheidung für die Elektromobilität sei längst gefallen, sagte Wissing, das zeige schon der Blick auf die EU-Regulierungen. „Wir müssen die verschiedenen Energieträger dort einsetzen, wo sie am effizientesten sind. Das ist beim Pkw der Elektroantrieb“, so Wissing. Und weiter: Synthetische Kraftstoffe seien vorerst keine Alternative. „Auf absehbare Zeit werden wir nicht genug E-Fuels haben, um die jetzt zugelassenen Pkw mit Verbrennungsmotor damit zu betreiben.“ Zwar fördert das Verkehrsministerium bis 2024 die Entwicklung und Pro-

duktion von E-Fuels mit 1,5 Milliarden Euro. Das mit hohem Stromaufwand erzeugte, klimaneutrale Benzin würde aber vor allem für Flugzeuge gebraucht. Wissing stehe „am Beginn seiner persönlichen Verkehrswende“, resümierte die linksalternativ „taz“.

In der FDP hatte man danach einige Mühe, Wissings Äußerungen als missverständlich zu relativieren. Die Liberalen hatten schließlich E-Fuels für Verbrenner-Pkw zum Wahlkampfthema gemacht und das Ende der Elektroautosubventionen gefordert. Fragt man heute im Verkehrsministerium nach, erhält man eine diplomatisch fein ausgearbeitete Antwort: „Die Mobilität muss sich auch in Zukunft technologieoffen weiterentwickeln. Deshalb sind auch strombasierte Kraftstoffe ein wichtiger Baustein für den Flugverkehr, Schiffsverkehr, bei den Nutzfahrzeugen und natürlich auch in den Bestandsflotten der Pkw.“ Interessant dabei, natürlich, die Reihenfolge. Wissing selbst betont, jeder solle „sein Verhalten überdenken und schauen, welchen Beitrag er schon heute leisten kann, um CO₂ zu vermeiden“. Es ist ein nur leicht kaschiertes Plädoyer für batteriebetriebene Autos, wie es etwa auch der VW-Konzern und Mercedes-Benz längst formulieren.

Beim grünen Koalitionspartner eckte der Minister mit einer anderen Einlassung an. Bei dem im Ampelvertrag vereinbarten Ziel, 15 Millionen Elektroautos bis 2030 auf die Straße zu bringen, will er Hybridfahrzeuge einrechnen. Der Klimanutzen der Verbrenner-Elektro-Zwitter aber ist begrenzt, wenn sie kaum geladen werden. Und im Koalitionsvertrag ist wörtlich von 15 Millionen „voll-elektrischen“ Pkw die Rede.

Das Ministerium gibt Interpretationshilfe: „Für den Minister hat die Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor Priorität.“ Entscheidend sei nicht, ob dies „einschließlich etlicher Hybrid-Pkw erreicht werde oder ausschließlich mit vollelektrischen Pkw“. Hybride erleichterten den Einstieg in die E-Mobilität, erhöhten deren Akzeptanz und beschleunigten deren Ausbau, so eine Sprecherin des Ministeriums. Und: „Vollelektrische Fahrzeuge sind am Ende klimafreundlicher und daher mit großer Wahrscheinlichkeit zukunftssicher als Hybrid-Pkw.“ Auch das ist recht wenig missverständlich formuliert. An den nüchternen Blick des „weinanbauenden Weinliebhabers“, wie Wissing sich selbst bezeichnet, wird sich mancher wohl erst gewöhnen müssen, auch in der eigenen Partei.



Foto: dpa/Kay Nietfeld
„Auf absehbare Zeit werden wir nicht genug E-Fuels haben, um die jetzt zugelassenen Pkw mit Verbrennungsmotor damit zu betreiben.“
Volker Wissing, FDP, Bundesverkehrsminister