

Kurz berichtet

Lehrer fühlen sich bei Inklusion im Stich gelassen

MÜNCHEN (epd) - Die Lehrkräfte in Bayern fühlen sich beim Thema Inklusion nach Einschätzung des Bayerischen Lehrer- und Lehrerinnenverbandes (BLV) alleingelassen. Die Schulen im Freistaat seien weder personell noch räumlich ausreichend auf Kinder mit Förderbedarf vorbereitet, sagte BLV-Präsidentin Simone Fleischmann laut einer Mitteilung am Montag zur Ratifizierung der UN-Behindertenrechtskonvention vor zehn Jahren. „Kein Wunder, dass die sich daraus ergebenden Probleme als immense Belastung erlebt werden, obwohl Wille und Motivation bei den meisten Lehrkräften immer noch groß sind“, erläuterte Fleischmann.



Simone Fleischmann FOTO: DPA

ern gebe es aktuell rund 76 800 Schülerinnen und Schüler mit sonderpädagogischem Förderbedarf – mehr als 52 000 besuchen ein Förderzentrum, knapp 25 000 jedoch eine Regelschule. 67 Prozent davon besuchten Grundschulen, 29 Prozent die Mittelschule und je zwei Prozent eine Realschule oder ein Gymnasium. „Das sind insgesamt rund 8000 mehr als noch vor zehn Jahren“, sagte Fleischmann. Trotz steigender Tendenz passiere in Sachen Inklusion zu wenig, um Lehrer zu entlasten.

Auffällig sei außerdem, dass die Inklusion an weiterführenden Schulen fast ausschließlich im Mittel- und Hochschulbereich stattfindet. In einem inklusiven Bildungssystem müsse die Inklusion aber im gesamten Bildungsverlauf verankert sein, sagte Fleischmann.

Mehr Ausnahmen bei Fahrverbot in Stuttgart

STUTTGART (IsW) - Mehr Menschen können auf Ausnahmen vom Dieselfahrverbot in Stuttgart hoffen. Der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) teilte am Montag mit: „Es werden neue Möglichkeiten geschaffen, um besondere Härten für Privatpersonen mit Dieselfahrzeugen der Euronorm 4 abzumildern.“ Wie das Verkehrsministerium erklärte, können Fahrten mit Dieselaautos vom Verbot ausgenommen werden, wenn sie nur selten stattfinden, der familiären Betreuung von Kindern unter acht Jahren oder der Pflege von Familienangehörigen dienen.

Großfahndung in München nach verschwundenem Kind

MÜNCHEN (lby) - Ein aus einer Wohnung verschwundenes Kind hat in München eine Großfahndung der Polizei ausgelöst. Wie die Beamten am Montag mitteilten, hatte die Mutter ihre fünfjährige Tochter nachts zunächst alleine in der Wohnung zurückgelassen. Als die 30-Jährige nach zwei Stunden in der Nacht zum Sonntag zurückkam, war das Kind verschwunden. Die Frau alarmierte die Polizei, die Hubschrauber und Hundestaffel anforderte. Doch das Kind war nicht ausgehört oder gekidnappt, sondern bei der Nachbarin untergeschlüpft. Diese hatte die Fünfjährige weinen hören. Ob die Mutter ihre Aufsichtspflicht verletzt hat, wird nun geprüft.

Südwest-JU wehrt sich gegen Urheberrechtsreform

STUTTGART (kab) - Die Junge Union in Baden-Württemberg positioniert sich gegen die geplante EU-Urheberrechtsreform – und damit gegen die eigene Parteilinie. In einem offenen Brief an die CDU-Europaabgeordneten äußern der Landesvorsitzende Philipp Bürkle und die vier Bezirksvorsitzenden die Sorge, dass sogenannte Uploadfilter eingesetzt werden. Diese könnten prüfen, ob beim Hochladen von Texten, Bildern oder Videos gegen das Urheberrecht verstoßen wird. „Uploadfilter sind aus unserer Sicht keinesfalls akzeptabel!“, heißt es im Brief. „Der erste Berührungspunkt mit Politik einer ganzen Generation steht unter einem Motto: #Nie-MehrCDU.“ Das dürfe nicht sein.

15 Prozent Teilnahme an Bürgerbefragung per App

TÜBINGEN (IsW) - Knapp 12 000 Tübinger haben bei der ersten Bürgerbefragung per Smartphone-App mitgemacht. Das entspricht einer Beteiligung von rund 15 Prozent. Oberbürgermeister Boris Palmer (Grüne) hätte sich mehr gewünscht, für die Premiere sei das aber ein guter Start, teilte er am Montag mit. Als erste Kommune bundesweit hat Tübingen nach eigenen Angaben Bürgerbefragungen per Smartphone eingeführt. Zwei Wochen lang konnten die Einwohner per App entscheiden, wie sie zu einer Schließung eines historischen Hallenbades stehen – die Mehrheit sprach sich dafür aus.

Autotransporter auf A 3 umgekippt

KIRCHROTH (lby) - Auf der A 3 östlich von Regensburg ist ein Autotransporter umgekippt. Der Fahrer habe am Montagmorgen die Kontrolle über den Transporter verloren, das Fahrzeug sei gegen die Mittelteilplanke gekracht und umgekippt, teilte die Polizei mit. Der Transporter hatte ein Auto und einen kleinen Lastwagen geladen, an beiden Fahrzeugen entstand ein Totalschaden.



Der Bund fördert die Anschaffung elektrisch betriebener Stadtbuse – zu einseitig, findet der Landshuter Professor Ralf Pütz.

FOTO: DPA

Kritik an Förderprogramm für E-Busse

Experte wirft Bund Fixierung auf Elektromobilität vor – Augsburg als Gegenbeispiel

Von Ralf Müller

MÜNCHEN - Stadtwerke, die einen Elektrobus anschaffen, erhalten dafür bis zu 320 000 Euro Fördergeld vom Bundesumweltministerium. Ein Topf von 300 Millionen Euro steht dafür bis 2022 zur Verfügung. Der Landshuter Hochschulprofessor und Ingenieur Ralf Pütz hält das für Verschwendung. Aus seiner Sicht brüchelte mit einem Bruchteil dieser Summe viel mehr erreicht werden würde die Politik nicht einer „unverantwortlichen Ideologie“ folgen.



Ralf Pütz FOTO: OH

„Technologie-offenheit“ ist ein Begriff, den viele Politiker gerne im Mund führen. Das bedeutet: Wie die Industrie ein vorgegebenes Ziel – etwa Emissionsgrenzwerte – erreicht, ist ihr überlassen. Hauptsache, das Ergebnis stimmt. Doch bei der Elektromobilität geben sowohl die EU wie auch Bundesumweltministerin Svenja Schulze (SPD) den technischen Weg zum Ziel vor: Elektrisch sollen die Nahverkehrsbusse fahren, dann werden sie kräftig gefördert.

„Das ist ein ungeheurer Vorgang, der die Maßgabe einer Technologieutralität völlig ad absurdum führt und diese durch eine ‚Technologieiktatur‘ ersetzt“, erregt sich Pütz, der auch Geschäftsführer des Instituts für angewandte Nutzfahrzeugtechnik (Belico GmbH) ist und außerdem bei der Landtagswahl im vergangenen Oktober auf der niederbayerischen CSU-Liste kandidiert hatte. Wenn es um lokale Emissionen geht, dann braucht man keine E-Busse im Nahverkehr, sagt Pütz. Busse mit modernen abgasnachbehandelten Verbrennungsmotoren der Stufe Euro VI seien „lokal hoch sauber und weisen ein Nahe-Null-Emissionsniveau auf“.

Alternative Biomethan

Beispiel Augsburg: Seit 2011 fahren sämtliche fast 100 städtische Busse ausschließlich mit Biomethan. Dieses ist in seinen Eigenschaften mit Erdgas identisch. Weil Biomethan aber durch Vergärung von Stroh und anderen landwirtschaftlichen Abfallstoffen entsteht, entwickelt sich bei der Verbrennung kein zusätzliches Kohlendioxid (CO₂). „Der Elektrobus ist nicht das Maß aller Dinge“, ist der Chef des Augsburger Stadtwerke-Fuhrparks Klaus Röder überzeugt. Aus den Fördertöpfen des Freistaats Bayern werden emissionsarme

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

Eine Frage der Reichweite

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 Bioerdgas nach oben bewegt habe, fahre man jetzt wieder mit Erdgas, hieß es: „Sollte der Preis wieder sinken, würden wir die Entscheidung sicherlich wieder überdenken.“

Ohne Zuschüsse wären elektrisch betriebene ÖPNV-Busse ziemlich teuer: Der Preisaufschlag zu Diesel- und Gas-Bussen liegt zwischen 61 bis 156 Prozent.

Nach den Untersuchungen von Pütz kann der E-Bus eine viel geringere Reichweite oder geringere Fahrgastkapazität aufweisen. Zur morgendlichen Rushhour brauche man zwei über Nacht aufgeladene Elektrobusse, um einen Diesellokogen zu ersetzen. Im Winter verschärften sich die Probleme mit der reduzierten Reichweite von E-Bussen zusätzlich. Wenn man – wie in Berlin – in Elektrobusen eine Dieselpartikelfilter einsetze, könne von lokaler

Nullemission nicht mehr die Rede sein.

Und dann ist auch noch die Frage, woher der Strom für die Busse kommt. Selbst wenn unter optimistischen Annahmen der Anteil der erneuerbaren Energien am deutschen Strommix in einigen Jahren 45 Prozent erreichen sollte, seien Biogas-Busse immer noch „die beste ökologische Option“, sagt Professor Pütz. Die Umstellung kommunaler ÖPNV-Flotten auf Betrieb mit Biogas wäre schneller und vor allem kostengünstiger als die Anschaffung vieler Tausender Elektrobusse.

Auf eine Bitte um Stellungnahme zu der Kritik an dem Förderprogramm für E-Busse hat das Bundesumweltministerium bis Redaktionsschluss nicht reagiert.

Land ohne Einfluss

Der bayerische Verkehrsminister Hans Reichhart (CSU) sieht indes keine Möglichkeit, das Förderkonzept des Bundes zu beeinflussen. Eine Beteiligung der Länder bei den Förderprogrammen zur Elektromobilität des Bundes erfolgte nicht, hieß es. Reichhart bekennt sich allerdings zur Technologieneutralität: „Wir sollten uns nicht nur auf eine Antriebstechnologie festlegen, sondern Raum für Kreativität und Erfinderreichtum lassen.“

Mit 520 PS durch das Skigebiet

Arbeit mit tonnenschwerem Gerät bei 40 Grad Neigung: Unterwegs mit einem Allgäuer Pistenraupenfahrer

Von Felix Futschik

OBERSTDORF - Wenn die Lifte schließen, rücken die Pistenraupen aus. Tourengerher sollten aufpassen – beispielsweise am Söllereck in Oberstdorf.

„Ich bin froh, wenn der Winter vorbei ist und es in den Sommer geht“, sagt Stefan Thannheimer, während er seine 520-PS-Pistenraupe die steilste Skiabfahrt an der Söllereckbahn hinaufsteuert. Im Oktober aber werde er sich wieder auf die Wintersaison freuen, sagt der 41-jährige Außenbereichsleiter der Bahn.

Thannheimer ist seit acht Jahren Pistenraupenfahrer. Seit die Skisaison im November etwas verspätet gestartet ist, sind jeden Tag drei Fahrer auf insgesamt 14 Kilometern Skipiste unterwegs und präparieren sie für den kommenden Tag. Auch bei Nebel und dichtem Schneetreiben. „Manchmal sind die Sichtverhältnisse so schlecht, da sieht man nicht viel weiter als ein paar Meter“, sagt Thannheimer. Er hat es aber noch nie erlebt, dass die Raupen wegen des Wetters nicht fahren konnten. Auch bei dem starken Schneefall im Januar waren sie unterwegs. Das sei auch wichtig: „Wenn es schneit und wir fahren eine Woche nicht, dann bekommen wir Probleme“, sagt Thannheimer. Die Wege müssen freigehalten und der Schnee immer wieder platt gemacht werden.



Stefan Thannheimer fährt mit seiner Pistenraupe die steilste Skiabfahrt am Söllereck in Oberstdorf hinauf.

FOTO: MATTHIAS BECKER

An normalen Tagen, schätzt Thannheimer, werden an der Söllereckbahn etwa 6000 Fahrten gezählt. „Das war ein gutes Jahr, mit viel Schnee“, sagt er. Ski- und Snowboardfahrer sowie Winterwanderer hinterlassen Spuren, die Thannheimer und sein Team am Abend beseitigen. Dafür braucht es Erfahrung. „Ich merke täglich einen Unterschied beim Schnee“, sagt Thannheimer. An manchen Tagen müsse er seine Spuren öfter ziehen, bis die perfekte Piste präpariert ist. Das bedeutet, sie muss komplett zu sein, die feinen Rinnen dürfen keine Löcher oder Unregelmäßigkeiten

haben. Oder wie Thannheimer es ausdrückt: „Nichts darf den Skifahrer stören.“

Frische Spuren sind tabu

Deshalb ärgert es Thannheimer, wenn jemand durch die frische Spur fährt. „Da muss ich mich zusammenreißen“, sagt er. Das hat einen ernstesten Grund: Gerade im März, wenn die Piste nass ist und abends wieder gefriert, werden die neu gefahrenen Spuren hart. Das sei eine Gefahr für Wintersportler, die am nächsten Tag dort unterwegs sind.

Thannheimer stellt seine Pistenraupe in der Nähe der Schratzenwang-

alpe ab, steigt aus und befestigt eine Seilwinde des Kettenfahrzeugs an einer Vorrichtung. „1000 Meter Seil sind hier drauf“, sagt Thannheimer. Die Winde ziehe bis zu 4,5 Tonnen und helfe dabei, das Fahrzeug im steilen Gelände zu steuern. Dann geht es bergab, Thannheimer fährt die Piste hinunter. Die Bordinstrumente zeigen eine Neigung von knapp 40 Grad an. Ein Schild schiebt Schnee vor sich her, der von den Raupen zerkleinert und von der Fräse am Heck des 14-Tonnen-Fahrzeugs so klein gehackt wird, dass am Ende eine ebene Spur herauskommt.

Thannheimer kommt auf die nächtlichen Tourengerher zu sprechen. Ihre Zahl hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Der Pistenraupenfahrer erzählt von einem Fall, als er über eine Kante fuhr und vor ihm plötzlich zwei Tourengerher standen – drei Meter neben dem gespannten Seil. Wenn das Seil ausschere, sei dies sehr gefährlich, sagt Thannheimer und appelliert an die Tourengerher, auf den vorgesehenen Wegen zu bleiben.

Gegen ein Uhr nachts haben Thannheimer und sein Team Feierabend. Die Saison geht noch bis zum 31. März. Dann wartet Thannheimer die Fahrzeuge und hält die Außenanlagen instand. Andere aus dem Team sind Saisonarbeiter, erzählt Thannheimer. „Die hocken im Sommer auf einem Bagger.“

Schwäbische Zeitung

Gegründet 1945

Erscheinungsweise: Werktäglich - Erscheinungsorte: Aalen, Biberach, Ehingen, Ellwangen, Friedrichshafen, Lichingen, Laugheim, Leutkirch, Lindau, Ravensburg, Riedlingen, Bad Saulgau, Sigmaringen, Spanghingen, Tettnang, Trossingen, Tuttlingen, Ulm, Bad Waldsee, Wangen.

Redaktion

Chefredakteur: Dr. Hendrik Groth (verantwortlich)
Stellv. Chefredakteur: Yannick Dillinger (digital), Andreas Müller,
Mitglied der Chefredaktion: Jochen Schlosser.

Politik: Claudia Kling; Wirtschaft: Benjamin Wagener;
Journal/Kultur: Barbara Müller; Sport: Filippo Cataldo;
Beilagen/Wochenende: Dirk Ultenbruch;
alle 88212 Ravensburg, Karlstraße 16

Redaktion Stuttgart: Kara Ballarin, Katja Korf
Redaktion Berlin: Sabine Lennartz
Regionalreporter Allgäu/Bodensee: Uwe Jaub

Korrespondenten in Washington, Moskau, Paris und Brüssel.

Druck: Druckhaus Ulm-Oberschwaben GmbH & Co. KG,
Weingarten und Ulm

Verlag
Schwäbischer Verlag GmbH & Co. KG Drexler, Gessler
Karlstraße 16, 88212 Ravensburg
Telefon 0751 / 2955-0; Telefax 0751 / 2955-991499
Anzeigen Telefax 0751 / 2955-991139
Geschäftsführer: Dr. Kurt Sabathil

Verlagsdirektor: Michael Meyer-Böhm
Verantwortlich für Anzeigen: Reinhard Hofer
Marketing und Vertrieb: Ronald Koppelt
Zustellung und Logistik: Alexander Bachmann
Chef vom Dienst und Zeitungsproduktion: Bernd Scheibitz

Für Anzeigen und Beilagen gelten die Geschäftsbedingungen der Preisliste Nr. 71 vom 1.3.2019. Für den Inhalt der Lokalteile sind die Lokalfredaktionen und die lokalen Anzeigenleiter verantwortlich. Für unverlangte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Falls durch Eintritt höherer Gewalt, bei Streik oder Ausspernung keine Zeitung geliefert werden kann, ist eine Entschädigung ausgeschlossen.

Abonnenten-Service: Telefon: 0751 / 29 555 555
Telefax: 0751 / 29 555 556

E-Mail: aboservice@schwaebische.de
E-Mail: redaktion@schwaebische.de