



MATTHIAS JUNG / DER SPIEGEL

FDP-Vorsitzender Lindner: „Mehr Europa“

SPIEGELSTREITGESPRÄCH

„Wir tragen jetzt das Risiko“

Liberalen-Chef Christian Lindner, 35, und der AfD-Mitgründer Bernd Lucke, 51, streiten über den richtigen Umgang mit Flüchtlingen aus Afrika, die Kosten der Euro-Rettung für die Steuerzahler und die Rechte schwuler Paare.

SPIEGEL: Herr Lucke, Christian Lindner hat Ihre Alternative für Deutschland als Bauernfängerpartei bezeichnet. Trifft Sie der Vorwurf?

Lucke: Das ist Polemik unter Ihrem Niveau, Herr Lindner.

Lindner: Es ist eine Tatsache, dass Sie Ängste schüren und an Ressentiments appellieren, obwohl Ihre Positionen den deutschen Interessen schaden. Das betrifft die Frage der Währungspolitik, aber auch andere Entwicklungen in Europa. Ich bin anders als Herr Lucke der Meinung, dass es eine Reihe von Problemen gibt, die wir nur mit mehr Europa lösen können.

SPIEGEL: Welche meinen Sie?

Lindner: Beim Datenschutz kann nur Europa auf NSA und Google antworten. In der Energiepolitik würde ein gemeinsamer Binnenmarkt den Strom billiger und die Versorgung sicherer machen. Es ist ein Anachronismus, dass wir unsere

Streitkräfte nicht stärker integrieren. Damit ließe sich Geld sparen, und es würde unsere Sicherheit verbessern.

Lucke: Soll unser Energiemix von europäischen Mehrheiten bestimmt werden? Die Mehrheit unserer Bürger will beim Atomausstieg bleiben und ist froh, dass Deutschland das souverän entscheiden kann. Und wollen Sie wirklich deutsche Soldaten in einer europäischen Armee haben, die dann für französische Interessen in Mali eingesetzt wird?

Lindner: Im Gegensatz zu Ihnen halte ich die deutsche Energiepolitik mit ihren Dauersubventionen und der einseitigen Fixierung auf den Klimaschutz für aberwitzig. Und selbst Sie sollte die Krim-Krise ins Nachdenken über mehr gemeinsame Sicherheitspolitik bringen.

SPIEGEL: Herr Lucke, die FDP will mehr Europa, die AfD weniger. Beschreibt das die Differenz zwischen beiden Parteien?

nach einem Sechszylinder, denn die Dreitopf-Dröhnung wird über Lautsprecher im Motor- und Innenraum mit trickreichen Frequenzüberlagerungen verstärkt.

Die HiFi-Einlage sei ein nettes Spiel, sagt Breitfeld, das Zusammenwirken der Strom- und Kolbenkräfte die eigentliche Ingenieursleistung. Der Benziner kann nebenbei über einen Generator die Batterie laden, und das System ist so ausgelegt, dass immer ausreichend Strom zur Verfügung steht, um etwa zum Überholen die Gesamtleistung zur Verfügung zu haben.

Die Höchstgeschwindigkeit kann der Wagen auch allein mit der Kraft des Dreizylinders halten, der eine solche Extrembeanspruchung dann mit einem Verbrauch von deutlich über zehn Litern quittieren würde.

Ob Autos solcher Art noch im Jahr 2100 ausreichend Nahrung finden werden, kann heute kein Mensch beurteilen. Projektleiter Breitfeld relativiert auch das doch sehr weitgreifende Postulat, mit dem die Entwicklung begann, und spricht lieber von einem Sportwagen, „der in das 21. Jahrhundert passt“.

Jedenfalls ist es ein Auto, das die Möglichkeiten alternativer Antriebstechnik sinnreich nutzt, ohne unerfüllbare Erwartungen zu wecken. Seit Kaliforniens Auto-Start-up Tesla die Illusion verbreitet, reine Elektroautos seien bereits vollwertige Fahrzeuge, schwindet manchem Hersteller der Orientierungssinn.

Tesla setzt auf Riesen-Akkus mit hochaggressiver Speicherchemie. Das Ergebnis sind Autos, deren Batteriezellen bei bestimmten Unfällen Feuer fangen und die die ausgewiesenen Reichweiten von bis zu 502 Kilometern nur im europäischen Prüfzyklus erreichen — also bei einem mittleren Tempo von 33,6 Kilometern pro Stunde. Von Sportwagen aber wird erwartet, dass sie mit hoher Geschwindigkeit weite Strecken zurücklegen können. Das ist mit Akkus noch immer utopisch.

So gerieten alle Versuche, rein batterie-basierte Rennmaschinen zu kreieren, zu Kuriositäten fernab eines plausiblen Verhältnisses von Kosten und Nutzen. Daimler ließ von seinem Tuning-Ableger AMG einen stromgewaltigen Flügeltürer entwickeln, der mehr als 400 000 Euro kostet, sein Spitztempo von 250 Stundenkilometern mit einer Batterieladung etwa 20 Minuten halten kann und einen entsprechend überschaubaren Liebhaberkreis erfreut. Audi hat die Entwicklung des ähnlich bizarren R8 e-tron zeitweise eingestellt, will das Stromkatapult nun aber in einer Art Manufakturbetrieb fertigen.

Der BMW i8 hingegen soll in nennenswerter Stückzahl produziert werden, wengleich das Management sich hütet, Zahlen zu nennen. Das Auto, sagt Projektleiter Breitfeld, werde im Straßenbild sichtbar sein.

CHRISTIAN WÜST