

AUS DEM NORDEN

Geisterfahrer schweigt

Delmenhorst: Nach dem tödlichen Falschfahrer-Unfall auf der A 1 in der Nähe von Bremen schweigt der Beschuldigte. Der 47 Jahre alte Sattelzugfahrer habe beim Staatsanwalt und Haftrichter keine Angaben gemacht, sagte ein Sprecher der Staatsanwaltschaft Verden. Dem Mann droht bei einer Verurteilung eine Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren. Der betrunkene Fahrer aus Lettland war am Neujahrsabend beim Autobahndreieck Stuhr entgegen der Fahrtrichtung auf die A 1 gefahren, hatte gewendet und einen Massenunfall verursacht. Zwei Menschen starben, zwei wurden leicht verletzt. Ein Gutachten soll nun den Unfall rekonstruieren. Der Beschuldigte sitzt wegen Fluchtgefahr in Untersuchungshaft. Ini

4000 Euro auf dem Altar

Braunschweig: Ein anonymer Spender hat im Braunschweiger Dom 4000 Euro auf den Altar gelegt. Er habe den Umschlag mit dem Geld am Mittwochmorgen zufällig im Gottesdienstbuch entdeckt, berichtete Domprediger Joachim Hempel am Donnerstag. Es ist bereits die zweite anonyme Spende an die Domgemeinde. „Es läuft immer nach dem gleichen Schema ab: Da ist ein Zeitungsartikel dabei, wo genau angestrichen ist, wofür das Geld verwendet werden soll“, berichtete Hempel. Seit rund zwei Jahren wurden so im Braunschweiger Raum bereits mehr als 200.000 Euro an soziale Einrichtungen gespendet. Ini

Drei Tote bei Laubenbrand

Bremen: Beim Brand einer Gartenlaube in Bremen sind am Donnerstag drei Menschen ums Leben gekommen. Die Identität der von der Feuerwehr gefundenen verkohlten Leichen sei noch nicht geklärt, sagte ein Polizeisprecherin. Die Kriminalpolizei hat die Ermittlungen aufgenommen. Die Feuerwehr war am Morgen alarmiert worden. Beim Eintreffen der Löschtruppe stand das etwa vier mal zehn Meter große Gartenhaus in Flammen. Es wurde vollständig zerstört. Einsatzkräfte fanden zunächst zwei der Toten bei Aufräumarbeiten im Brand-schutt. Erst Stunden später wurde die dritte Leiche entdeckt. Ini

Radfahrerin stirbt bei Unfall

Merzen: Eine 73 Jahre alte Radfahrerin ist am Donnerstag bei Merzen (Kreis Osnabrück) von einem Auto erfasst und getötet worden. Möglicherweise machte die Frau einen Schlenker nach links, als sie von dem Auto überholt wurde, wie die Polizei in Osnabrück mitteilt. Die Frau wurde so schwer verletzt, dass sie noch an der Unfallstelle starb. Der 76 Jahre alte Autofahrer blieb unverletzt. Ini

Ein Spitzenamt für zwölf Tage oder ein Jahr

Schünemann leitet bald die Innenministerkonferenz

VON KLAUS WALLBAUM

Hannover. Es ist ein höchst erstrebenswertes Amt, das Niedersachsens Innenminister Uwe Schünemann in der kommenden Woche übernimmt. Er wird Vorsitzender der Innenministerkonferenz (IMK) – also erster aus dem Kreis der 16 Länder-Innenminister in Deutschland. Die Frage ist nur: Wie lange wird sich der 48-jährige Christdemokrat in dieser neuen Funktion äußern und interviewen lassen können?

Für ein Jahr ist jedes Bundesland mit der IMK-Führung an der Reihe, Staffeldübergabe ist jeweils im Januar. Am 8. Januar tritt der Amtsinhaber, Innenminister Lorenz Caffier aus Mecklenburg-Vorpommern, vom Vorsitz zurück, Schünemann übernimmt die Amtsgeschäfte. Nicht einmal zwei Wochen später aber sind Landtagswahlen, und wenn sich am Wahlabend herausstellen sollte, dass Schünemann wohl nicht Innenminister

wird bleiben können, wäre seine Rolle als IMK-Vorsitzender damit schon wieder erledigt. Er hätte lediglich zwölf Tage Zeit, in der bundesweiten Rolle Zeichen zu setzen. Das ist selbst für einen im Umgang mit Medien so erprobten Mann wie Schünemann viel zu kurz. Umgekehrt hätte jeder

Nachfolger schon vom ersten Amtstag an eine zusätzliche Aufgabe. Er wäre nicht nur neuer Innenminister Niedersachsens, sondern spräche zugleich auch für die Innenministerkonferenz – eine Würde, die Niedersachsen eben nur alle 16 Jahre für zwölf Monate zuteilwird.

Wer auch immer in den kommenden Monaten das Innenministerium führt, er wird voraussichtlich in zwei wichtigen Konferenzen Gastgeber sein – im Mai und im November oder Dezember treffen sich die Innenminister der Länder. Wenn die Sicherheitslage sich zuspitzen sollte, wären zusehender auch Sonderkonferenzen außer der Reihe denkbar. Ob Rechtsextremismus, Sicherheit in Fußballstadien, islamistische Gefahr oder Zuwanderung – der Minister aus Niedersachsen wird im Wahljahr 2013 in allen Fragen stets einer der Ersten sein müssen, die sich bundesweit Gehör verschaffen, und zwar von Amts wegen.



Jetzt auf Bundesebene aktiv: Innenminister Uwe Schünemann.

„McAllister lässt Regionen einfach verkommen“

Der frühere Ministerpräsident und SPD-Bundesvorsitzende Sigmar Gabriel plädiert für eine Neuordnung der Finanzströme

Herr Gabriel, in der neuesten Umfrage zur Landtagswahl rutscht die SPD einen Prozentpunkt hoch, trotz des jüngsten Steinbrück-Interviews zum Thema Kanzlerinnengehalt. Nützt oder schadet der Kanzlerkandidat im Landtagswahlkampf?

Peer Steinbrück ist der richtige Kanzlerkandidat zur richtigen Zeit. Alle wissen, so gut wie in den letzten drei Jahren bleibt es nicht, es kommen wirtschaftlich schwierigere Zeiten. Die Sozialdemokratie ist immer dann erfolgreich, wenn sie sich nicht nur auf ihre soziale Kompetenz verlässt. Die haben wir sowieso. Wir brauchen auch wirtschaftliche und finanzpolitische Kompetenz. Steinbrück führt diese Dinge zusammen, deshalb ist er der richtige Kandidat.

Geht der eine Prozentpunkt Zugewinn nun aufs Konto der Steinbrück-Nominierung oder des Spitzenkandidaten Weil?

Das ist vor allem ein ausgezeichnetes Signal für die Niedersachsen-SPD! Es gibt seit Monaten eine deutliche Mehrheit für Rot-Grün in Niedersachsen. CDU und FDP haben keine Mehrheit. Die relative Stärke der CDU, in Niedersachsen und auch bundesweit, geht immer zulasten der FDP. Jetzt geht's um die Frage: Schaffen SPD und Grüne eine eigene Mehrheit wie in Nordrhein-Westfalen oder in Rheinland-Pfalz, oder kommt es zu einem Patt? Deshalb werden die Wahlen in diesem Jahr spannend.

Aber dennoch liegt David McAllister (CDU) weit in der Beliebtheit vor dem SPD-Spitzenkandidaten Stephan Weil.

Das ist normal. Ein Politiker, der zum ersten Mal antritt, hat nicht die Bekanntheit wie ein Regierungspolitiker, der seit zehn Jahren in der Landespolitik präsent ist.

Wie aber will die SPD eine beliebte Regierung „knacken“?

Offenbar ist die CDU/FDP-Regierung in Niedersachsen nicht beliebt, sonst hätten sie eine Mehrheit. Und Gründe für diese Unbeliebtheit gibt es genügend. Die Menschen sehen doch, dass das Land mehr verwaltet als regiert wird und dass CDU und FDP keine gemeinsame Antwort auf die großen Zukunftsfragen des Landes finden. Nirgendwo hat es ein so katastrophales Zeugnis für die Bildungspolitik gegeben wie durch die Bertelsmann-Stiftung, die kaum im Verdacht der SPD-Nähe stehen dürfte. Die Stiftung hat festgestellt, dass in Niedersachsen Kinder und Jugendliche die schlechtesten Aufstiegschancen im Schulsystem haben. Dafür stürzen aber hierzulande die meisten Schüler ab und werden nach unten durchgereicht. Das ist für die Eltern und Kinder eine Katastrophe – aber auch für die Wirtschaft. Denn der demografische Wandel und der Fachkräftemangel werden dazu führen, dass die Leute fehlen.



SIGMAR GABRIEL ist seit dem Jahr 2009 Bundesvorsitzender der SPD. Der 53 Jahre Politiker stammt aus Goslar und begann seine Karriere im Niedersächsischen Landtag, wo er noch unter dem Ministerpräsidenten Schröder als scharfzüngiger Debattenredner glänzte. Von 1999 bis 2003 war er Ministerpräsident Niedersachsens, bis die Wähler Christian Wulff (CDU) zum Nachfolger kürten. Von 2005 bis 2009 war Gabriel Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Seit 2005 ist er Abgeordneter des Deutschen Bundestages für den Bundestagswahlkreis Salzgitter-Wolfenbüttel.

Was würden Sie – Sie waren ja auch schon Ministerpräsident – dagegen tun?

Stephan Weil wird dafür sorgen, dass Förderung früher losgeht – durch verstärkten Ausbau der Kindertagesstätten, wesentlich mehr Ganztageschulen. Statt da mehr zu tun, stimmt die Landesregierung im Bundesrat auch noch dafür,

zwei Milliarden Euro für das unsinnige Betreuungsgeld der CSU auszugeben. Wir können doch nicht hinnehmen, dass ein Drittel der Schüler mit Migrationshintergrund keine Berufsausbildung macht und jedes Jahr Tausende von Schülern ohne Abschluss die Schulen verlassen. Die haben doch nicht keinen Abschluss, weil sie zu dumm wären, sondern weil sie keine hinreichende Förderung erfahren haben. Hinzu kommt: Niedersachsen ist, wenn Bayern ansteigt, das letzte Bundesland, das noch Studiengebühren erhebt. Statt mit Universitäten und Fachhochschulen junge Menschen im Lande zu halten, treiben

CDU und FDP sie aus dem Land. Die SPD-Landesregierungen haben früher das Gegenteil gemacht. Die Konzeptlosigkeit der CDU/FDP-Landesregierung lässt inzwischen ganze Regionen in Niedersachsen verkommen. Während sich der Nordwesten Niedersachsens gut entwickelt, fällt der Südosten immer mehr zurück.

Schwarze Gegensätze hat es auch schon vor zehn Jahren zu Ihrer Regierungszeit gegeben ...

Aber nicht in diesem Ausmaß und dieser Schärfe. Wir haben mit einer aktiven Strukturpolitik die Stärken des Nordwestens ausgebaut, jedoch in gleichem Maße die Schwächen des Südostens schrittweise beseitigt. CDU und FDP dagegen haben in den letzten zehn Jahren praktisch keinerlei Initiativen aufgegriffen – im Gegenteil, sie haben durch Missmanagement eher dazu beigetragen, dass wichtige Projekte wie der Tiefwasserhafen jahrelang verzögert wur-

den. Und die Landesregierung hat angenommen, dass die Universität Göttingen, von der die meisten Nobelpreise kommen, aus der Reihe der exzellenten Universitäten gekippt ist. Offensichtlich ist der Landesregierung gar nicht klar, welchen Diamanten sie da in ihren Händen hält.

Aber was wollen Sie dagegen tun, dass einige Regionen „abgehängt“ werden – ein Problem, das in Ostdeutschland schon länger zu beobachten ist – und andere prosperieren?

Eine SPD-Landesregierung würde sich jedenfalls erst mal heftig dagegen wehren, wenn Bayern mal wieder den Länderfinanzausgleich angreift und nicht auch noch Beifall klatschen, wie es die jetzige Landesregierung tut. Wenn Niedersachsen zusammengehalten werden soll, dann wird das keine Landesregierung können, ohne Geld in die Hand zu nehmen. Dazu brauchen wir in der Bundespolitik keine Kannibalisierung unter

den Ländern, wie Bayern das will. Sondern die Finanzströme müssen fairer verteilt werden. Es ist doch kein Zufall, dass von den 110 Spitzenforschungseinrichtungen der Fraunhofer-Gesellschaft und der Max-Planck-Gesellschaft 50 in Bayern und Baden-Württemberg stehen und in ganz Norddeutschland in sechs Bundesländern – von Schleswig-Holstein bis Sachsen-Anhalt – nur 26.

Was empfehlen Sie?

Eine Neuordnung der Finanzströme. Ich glaube nicht, dass der Solidarpakt 2020 einfach wegfallen wird. Es wird darum gehen, ihn neu aufzustellen, ihn nicht an der ehemaligen Zonengrenze zu orientieren oder an überkommenen Ost-West-Kategorien, sondern nach der Größe der Aufgaben und der Situation vor Ort – unabhängig davon, ob es im Norden, Süden, Osten oder Westen geschieht.

Interview: Michael B. Berger

Konzepte für das Logistikland

Die großen Parteien heben die Bedeutung des Transportgewerbes für die Wirtschaft hervor – und setzen auf den Ausbau der Autobahnen

VON DIRK STELZL

Hannover. Wie nervenaufreibend eine Fahrt auf der A 2 sein kann, muss man Georg Menell nicht erklären. Das weiß der Ronnenberger Transportunternehmer aus eigener Erfahrung. Seine Lastwagen sind regelmäßig auf der Autobahn unterwegs und stehen oft im Stau. Das ist mühsam für die Fahrer – und kostet die 40-Mitarbeiter-Firma Geld. „Jede Stunde, die man steht, ist verlorene Produktivität“, sagt Menell, dessen Unternehmen 25 Fahrzeuge hat und Salz, Mehl, Zucker oder Kunststoffe befördert.

„Die A 2 ist bereits heute am Rande ihrer Leistungsfähigkeit ange-langt“, warnt die Industrie- und Handelskammer (IHK) in Hannover. Vor allem die Strecken zwischen Wunstorf und Lehrte sowie im Raum Braunschweig seien überlastet. Da mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens gerechnet wird, hält die IHK einen Ausbau auf acht Fahrspuren zumindest in Teilbereichen für unausweichlich. Dieses Vorhaben, fordert die Kammer, müsse in den „vordringlichen Bedarf“ des neuen Bundesverkehrsweplans aufgenommen werden, der von 2015 an gelten soll.

Für den Autobahnbau oder etwa auch den Ausbau des Schienennetzes ist der Bund zuständig. Ein Bundesland kann Druck ausüben, dass Projekte vorangetrieben werden. Sein Einfluss ist aber begrenzt, zumal der Bund für viele erwünschte Verkehrsprojekte die Mittel fehlen. So warnte vor Kurzem auch Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) vor zu großen Hoffnungen, als die Landesregierung eine Wunschliste mit mehr als 260 Vorhaben für den Bundesverkehrsweplan präsentierte.

Ministerpräsident David McAllister (CDU) handelt in der Verkehrspolitik durchaus im Sinne der Transportwirtschaft: Die meisten Vorhaben der Regierung entfallen auf den Straßenbau. McAllister spricht sich beispielsweise für einen achtspurigen Ausbau der A 2 im Großraum Hannover und Braunschweig aus. Niedersachsen gehört auch zu den Ländern, die sich an dem umstrittenen Feldversuch mit bis zu 25 Meter langen Lastwagen beteiligen.

Kein Wunder also, dass Transportunternehmer Menell mit der Landesregierung „eigentlich zufrieden“ ist. Sie habe

erkennt, wie wichtig die Logistik für das Land sei. Der Ronnenberger hofft, dass sich auch die künftige Regierung – egal welcher Couleur – dessen bewusst ist. Der Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) pocht darauf, dass der Ausbau von Park- und Rastanlagen an den viel befahrenen Autobahnen weiter forciert werde.

Nach Angaben der IHK Hannover sind in dem Bundesland rund 220.000 Mitarbeiter in der Logistikbranche beschäftigt. Doch was die A 2 betrifft, dämpft Verkehrsminister Jörg Bode (FDP) die Erwartungen. Ein Ausbau der Autobahn sei zwar wünschenswert. Etwa im Raum Braunschweig werde eine Erweiterung aber dadurch erschwert, dass die Straße nahe an Bau- und Gewerbegebiete grenze. Damit dennoch möglichst viel Verkehr bewältigt werden kann, setzt Bode auf Verkehrsbeeinflussungssysteme oder in bestimmten Abschnitten auf eine vorübergehende Nutzung des Standstreifens als Fahrbahn.

Auch die SPD mit Spitzenkandidat Stephan Weil sieht Niedersachsen als internationale „Logistikdrehscheibe“ und würdigt die wichtige Rolle des Transportgewerbes. Sie setzt ebenfalls auf den Autobahnausbau und will Verbindungen wie die A 20 und A 39 verwirklichen. Keine Region dürfe durch vernachlässigte Straßen- und Schienenverbindungen von der wirtschaftlichen Entwicklung abgehängt werden.

Die Grünen indes fordern ein Umsteuern: „Für die Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs liegt die Lösung nicht im massiven Straßenausbau und schon gar nicht in den Gigaliner genannten Riesen-Lkw“, argumentieren sie und setzen auf mehr Transporte auf Schienen oder Binnenwasserwegen. Bei den Straßen müsse „Erhalt vor Neubau“ gelten.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) wirft der Landesregierung vor, angesichts steigender Benzinpreise und des demografischen Wandels den Ansprüchen an eine „zukunftsfähige Verkehrspolitik“ nicht gerecht zu werden. Die Zahl der geplanten Straßenprojekte sei „absurd“ hoch, meint der VCD-Landesvorsitzende Michael Frömming. Weitere Teile des Landes seien von einem attraktiven Bahn- und Busangebot abgehängt. „Die Reaktivierung wichtiger Bahnstrecken und Haltestationen findet in Niedersachsen im Gegensatz zu anderen Bundesländern nicht statt.“



Auf der Autobahn 2 kommt es immer wieder zu Staus; ein Ausbau wird diskutiert. dpa

Das sagen die Parteien zur Verkehrspolitik

CDU Die CDU ist sich sicher, dass Niedersachsens Bedeutung als Logistikstandort zunehmen werde. Diese Chance will sie durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur nutzen. Für den Bundesverkehrsweplan hat die CDU-geführte Landesregierung für den Zeitraum von 2015 bis 2030 eine Wunschliste mit vielen Projekten angemeldet – bei 241 Vorhaben geht es um Straßen. Die Christdemokraten setzen sich etwa für die Küstenautobahn A 20 mit einer festen Elbquerung bei Drochtersen, den Bau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg oder den sechsspurigen Ausbau der A 7 von Göttingen bis nach Hamburg ein.

Die SPD weist ebenfalls darauf hin, dass das Transportgewerbe für Wirtschaft und Konsum in Niedersachsen eine wichtige

rolle spiele. Deshalb will sie die Infrastruktur für alle Verkehrsträger – Schiene, Wasser, Straße und Luft – verbessern. Sie will nicht nur Autobahnverbindungen wie die A 20 oder A 39 realisieren. Notwendig sei auch eine Verschiebung von Finanzmitteln zugunsten des öffentlichen Verkehrs. In der Fläche müssten „schienegebundene Angebote“ revitalisiert werden. Wegen der Energiepreisentwicklung und des zunehmenden Umweltbewusstseins werde der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Radverkehrs steigen.

Die Grünen fordern ein Umsteuern bei den Verkehrsinvestitionen. Ihr Ziel ist eine „effiziente und klimagerechte Mobilität“. Lange habe in der Landespolitik

der Ausbau des motorisierten Individualverkehrs dominiert – nun müsse der öffentliche Personennahverkehr stärker gefördert werden. Ziel sei ein ÖPNV mit landesweit durchgängigen Tarifen und ein Taktfahrplan mit Anschlusssicherheit zum Fernverkehr und vom Zug zum Bus.

Die FDP sieht Mobilität als Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und eine hohe Lebensqualität der Bürger. Sie will Infrastrukturprojekte „verwirklichen statt verhindern“. Die Liberalen wollen Autobahn- und Schienenprojekte zügig realisieren, Planungszeiten verkürzen, Häfen ausbauen und die Verkehrszeichendichte in Niedersachsen

verringern. Sie sind gegen generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen und für flexible Verkehrsleitsysteme auf Autobahnen. Wie in anderen Bereichen der Wirtschaft setzt sich die FDP auch beim Schienenverkehr mehr Wettbewerb ein.

DIE LINKE. Die Linken halten Mobilität für ein Grundrecht und fordern eine „soziale und ökologische Wende“ in der Verkehrspolitik. Sie wollen den ÖPNV und Schienenverkehr ausbauen – etwa durch zusätzliche Mittel für Auftraggeber wie den Großraum-Verkehr Hannover (GVH) oder den Zweckverband Großraum Braunschweig. Sie plädieren für ein einheitliches, einfacheres und billigeres Tarifsystem für Busse und Bahnen in den Verkehrsverbänden.