

KOMMENTARE

Förderpolitik und Jobs

Nützlicher Disput

Von THOMAS SCHWANDT

Der größte volkswirtschaftliche Nutzen, der aus Fördermitteln für die Wirtschaft gezogen werden kann, ist die Schaffung von sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen. In der abgelaufenen Förderperiode 2000 bis 2006 entstanden in Mecklenburg-Vorpommern nach bisher vorliegenden Daten über 9000 gewerbliche Jobs in entsprechenden Investitionsprojekten. Der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) sagt, das seien 4000 weniger als in den Förderzielvorgaben von den Firmen zugesagt. Keine gute Quote.

Wie so oft lauern in Zahlenwerken statistische Fallstricke. Da verwundert es kaum, dass das Schweriner Wirtschaftsministerium dem DGB widerspricht. Mit diesem Disput wird jedoch die Frage geschärft: Wie effektiv ist staatliche Förderung? Gegenwärtig berät in Schwerin der Begleitausschuss – er unterstützt die Landesregierung in der strategischen Ausrichtung ihrer Förderpolitik – über die Vorgaben bis zum Jahr 2013. Im verarbeitenden Gewerbe in MV sollen mindestens 11 000 neue Jobs entstehen. Die Unternehmer können das stemmen, die Gewerkschaften sagen, das seien zu wenig.

Ein entscheidendes Merkmal in der Wirtschaftsförderung muss es mehr denn je sein, qualifizierte Arbeitsplätze zu schaffen, die auch in Jahren noch Bestand haben. Denn eines sollte beim Neujustieren der Förderpolitik klar sein: Mittelfristig wird der Geldsegen aus Brüssel spärlicher. Dann müssen mit den vorhandenen Arbeitsplätzen die neuen erwirtschaftet werden.

Bericht auf Seite 1

Prodis halber Rücktritt

In der Klemme

Von THOMAS HOPPE

Das wäre ein Hammer: Nach neun Monaten Mitte-Links gebiert Italiens politische Szene eine dritte Regierung unter Silvio Berlusconi. Für 45 Prozent der Italiener würde diese Wiedergeburt laut Umfrage sogar ein „Wunschkind“ sein. Der gewiefte, charismatische Medienmanager war zwar noch 1994 bereits nach sieben Monaten als Premier verschwunden, tauchte dafür aber nach sieben Jahren als starker Regierungschef wieder auf. Der dann eine italienische Rekordamtszeit von fast vier Jahren schaffte. Unter Berlusconi wurden beim G8-Gipfel in Genua Demonstranten brutal angegriffen, 3200 Italiener in den Irak-Krieg geschickt, Gesetze auf seine Person zugeschnitten, um ihn vor Strafverfolgung zu schützen. Dafür blieben Sozial-Reformen liegen, und die EU erlebte unter römischem Ratsvorsitz ihr erstes Scheitern im Verfassungsprozess. Und der lockere Berlusconi bot Moskau die EU-Mitgliedschaft an. Politik als Talkshow.

Nun droht die Fortsetzung. Selbst wenn der seriöse Ex-Professor Prodi das Mitte-Links-Bündnis wieder auf seinen Kurs bringt (der Widerstand dagegen ist größer, als es die Gegenstimmen vermuten lassen), bleibt das knappe Mehrheitsverhältnis im Senat. Der „Betriebsunfall“ vom Mittwoch kann sich also wiederholen. Die nächste Gefahr droht mit dem Gesetzentwurf zu nicht-eheleichen Partnerschaften. Da schäumen diesmal nicht die Kommunisten, sondern die Katholiken – Prodi steckt in der Klemme. Bericht auf Seite 4

„Ich lese jetzt jeden Tag, dass da jemand zur Heiligen Johanna der Kinderbetreuung ernannt wird, aber sie hat kein Schwert.“

SPD-Chef Kurt Beck in Mainz zu den Vorschlägen der Bundesfamilienministerin Ursula von der Leyen (CDU)

OSTSEE-ZEITUNG

Verlag und Druck:
Ostsee-Zeitung GmbH & Co. KG
Richard-Wagner-Straße 1a, 18055 Rostock
oder Postfachnummer: 10 11 81, 18002 Rostock
Telefon Rostock (0 381) 365 -0
Fax: Redaktion: (0 381) 365 373; Anzeigen: -363; Vertrieb: -265;
Geschäftsführung: -302
Internet: www.ostsee-zeitung.de
e-mail: redaktion@ostsee-zeitung.de; vertrieb@ostsee-zeitung.de;
anzeigen@ostsee-zeitung.de; kundenservice@ostsee-zeitung.de;
marketing@ostsee-zeitung.de
Geschäftsführer: Thomas Ehlers
Chefredakteur: Manfred von Thien
Stellvertreter des Chefredakteurs: Jan Emendorf
Stellvertreter des Chefredakteurs: Thoralf Clevlen, Geschäftsführender
Redakteur Lokalred.: Peter Weißflog, Chefs vom Dienst: Jens Bur-
meister, Harald Kröplin, Verantwortlich für Politik/Nachrichten: Jan
Emendorf; Mecklenburg-Vorpommern/Wirtschaft: Thoralf Clevlen,
Thomas Schwandt; Lokalredaktionen: Peter Weißflog; Kultur/Medien-
Journalist: Anette Priber; Jugend/Service/Leserbriefe: Thomas
Luczak; Sport: Christian Lüsich; Gestaltung: Joachim Quade
Korrespondenten: Berlin: Reinhard Zweigler 030/726 261 508;
Schwerin: Dr. Jörg Köpke 0 385 / 598 894
Verlagsleitung: Frithjof Plautz; Anzeigen: Michael Schottmann,
Technik: Uwe Gericke; Marketing: Birgit Heinicke
Für unverlangt eingesandte Texte und Fotos keine Haftung. Leserbriefe
geben lediglich die Meinung der Einsender wieder. Kürzungen sind
vorbehalten. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages
oder infolge von Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine An-
sprüche. Abbestellungen bis zum 1. des Monats zum Folgemonat
schriftlich an das Verlagshaus der Lokalzeitung.
Monatlicher Abo-Preis: 17,65 €, (inkl. Zustellgebühr und
Mwst., bei Postversand zzgl. 5,10 €).
Gültige Anzeigenpreisliste Nr. 32 vom 1. Januar 2007.

UN-Bericht, Teil 3 : Menschheit vor dramatischem Klimawandel

Bedrohte Naturschönheit: Die Eisdecken in der Antarktis schmelzen rascher als bisher angenommen. Im Bild: ein Eisberg vor nun eisfreien Felsen im arktischen Scoresby Sund vor Grönland. Dauert der Prozess an, könnte der Meeresspiegel um bis zu sechs Meter steigen.

Foto: dpa



Es ist fünf Minuten

Forscher warnen: Binnen 20 Jahren müssen die Weichen gegen den drohenden Klimakollaps gestellt werden. Umsteuern ist machbar und bezahlbar, meint Klima-Ökonom Edenhofer.

Von REINHARD ZWEIGLER

Berlin (OZ) Hans-Joachim Schellhuber ist Chef des Potsdamer Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) und oberster Berater der deutschen Regierungschefin in Klimafragen. Er ist eigentlich ein besonnener Wissenschaftler, der nicht den Teufel an die Wand malt, sondern auf nüchterne Zahlen und Prognosen setzt. Doch als vor we-

nigen Tagen der erste Teil des aktuellen Berichts des Weltklimarates (IPCC) bis zum Ende des 21. Jahrhunderts lediglich einen Anstieg des Meeresspiegels von 30 Zentimeter prognostizierte, platzte dem Potsdamer der Kragen. Wenn Gletscher und das Eis an den Polen wegen der Erderwärmung weiter so dramatisch abschmelzen, dann müsse man sich auf einen Meter, in der Deutschen Bucht so-

gar auf zwei Meter einstellen, warnte Schellhuber. „Völlig klar, dass wir Menschen es sind, die die Klimaschraube überdrehen.“ Für eine Insel wie Sylt wäre dieses Szenario fatal. Sie zu erhalten, wäre unter solchen Bedingungen teuer und auch unsinnig. Küstennahe Orte bräuchten gigantische Sperrwerke, um steigende Fluten abzuhalten. Müssten Nord- oder Ostsee-Inseln aufgegeben werden, weil ihr Schutz unbezahlbar wird?

Für Klima-Ökonom Ottmar Edenhofer, der mit 500 internationalen Kollegen den dritten, noch unveröffentlichten Teil des Weltklima-Berichts erarbeitet, steht fest: „Wir werden einen Klimawandel hinnehmen müssen. Wir können nur noch den gefährlichen Klimawandel vermeiden. Aber das setzt voraus, dass wir sehr, sehr schnell handeln.“

Im OZ-Gespräch verweist der Wissenschaftler darauf, dass der Menschheit nur 15 bis 20 Jahre bleiben, um die entscheidenden Weichen gegen den gefährlichen Klimakollaps zu stellen. Edenhofer ist überzeugt, dass weltweites Umsteuern nicht nur möglich, sondern auch bezahlbar ist. Nur etwa ein Prozent des weltweiten Bruttoinlandsprodukts müssten aufgewandt werden, um den Ausstoß von klimaschädlichen Gasen bis 2020 zu stabilisieren und danach jährlich um drei Prozent zu reduzieren.

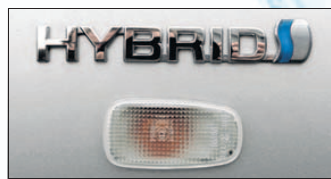


Die Zeit der hemmungslosen Abgassünder läuft EU-weit bald ab. Die Kfz-Steuer soll mit dem Schadstoff-Ausstoß steigen. Foto: dpa

ADAC: Steuer allein an CO₂ ausrichten

München (AP) Der ADAC hat gefordert, die geplante Reform der Kraftfahrzeugsteuer allein auf den klimaschädlichen Kohlendioxid-Ausstoß auszurichten. Der Automobilclub erklärte gestern in München, der Vorschlag von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, die Kfz-Steuer künftig nicht nach Hubraum, sondern nach Schadstoffmenge zu berechnen, gehe in

Reduktion seien jedoch nur tragbar, wenn sie nach verschiedenen Fahrzeugklassen gestaltet seien und nicht starr für alle Automobile gelten würden. Als geeignete Maßnahmen zum Klimaschutz befürwortete der ADAC, verstärkt Erdgas oder Biokraftstoffe anstelle CO₂-intensiver Kraftstoffe zu verwenden. Zudem müssten Autokäufer ein-



Autos mit Hybridantrieb mindern Abgase. Foto: AP

die richtige Richtung. Das geplante Heranziehen einer Gesamt-Abgasbilanz lehnte der ADAC aber ab. Sinnvoller für eine Verringerung der neben dem CO₂ schädlichen Stickoxide und Partikel in Autoabgasen sei eine raschere Einführung der Abgasnormen Euro 5 und 6. ADAC-Vizepräsident Erhard Oehm verwies auf das vom Automobilclub vorgelegte Modell, das sich nur am CO₂-Ausstoß und damit am Kraftstoffverbrauch orientiere. Zudem würde die Steuerreform nach dem ADAC-Modell damit nur für Neuwagen gelten, ältere Fahrzeuge würden dagegen zunächst weiter wie bisher nach dem Hubraum besteuert. „Gefragt sind jetzt realistische Vorschläge, die den CO₂-Ausstoß tatsächlich reduzieren“, sagte Oehm. Verbrauchsobergrenzen zur CO₂-

reduktion seien jedoch nur tragbar, wenn sie nach verschiedenen Fahrzeugklassen gestaltet seien und nicht starr für alle Automobile gelten würden. Als geeignete Maßnahmen zum Klimaschutz befürwortete der ADAC, verstärkt Erdgas oder Biokraftstoffe anstelle CO₂-intensiver Kraftstoffe zu verwenden. Zudem müssten Autokäufer ein-

deutiger als heute über Verbrauch und Schadstoffausstoß von Neuwagen informiert werden. Intelligentere technische Verkehrssteuerung der neben dem CO₂ schädlichen Stickoxide und Partikel in Autoabgasen sei eine raschere Einführung der Abgasnormen Euro 5 und 6. ADAC-Vizepräsident Erhard Oehm verwies auf das vom Automobilclub vorgelegte Modell, das sich nur am CO₂-Ausstoß und damit am Kraftstoffverbrauch orientiere. Zudem würde die Steuerreform nach dem ADAC-Modell damit nur für Neuwagen gelten, ältere Fahrzeuge würden dagegen zunächst weiter wie bisher nach dem Hubraum besteuert. „Gefragt sind jetzt realistische Vorschläge, die den CO₂-Ausstoß tatsächlich reduzieren“, sagte Oehm. Verbrauchsobergrenzen zur CO₂-

reduktion seien jedoch nur tragbar, wenn sie nach verschiedenen Fahrzeugklassen gestaltet seien und nicht starr für alle Automobile gelten würden. Als geeignete Maßnahmen zum Klimaschutz befürwortete der ADAC, verstärkt Erdgas oder Biokraftstoffe anstelle CO₂-intensiver Kraftstoffe zu verwenden. Zudem müssten Autokäufer ein-

deutiger als heute über Verbrauch und Schadstoffausstoß von Neuwagen informiert werden. Intelligentere technische Verkehrssteuerung der neben dem CO₂ schädlichen Stickoxide und Partikel in Autoabgasen sei eine raschere Einführung der Abgasnormen Euro 5 und 6. ADAC-Vizepräsident Erhard Oehm verwies auf das vom Automobilclub vorgelegte Modell, das sich nur am CO₂-Ausstoß und damit am Kraftstoffverbrauch orientiere. Zudem würde die Steuerreform nach dem ADAC-Modell damit nur für Neuwagen gelten, ältere Fahrzeuge würden dagegen zunächst weiter wie bisher nach dem Hubraum besteuert. „Gefragt sind jetzt realistische Vorschläge, die den CO₂-Ausstoß tatsächlich reduzieren“, sagte Oehm. Verbrauchsobergrenzen zur CO₂-



Die Kühltürme des Braunkohlekraftwerkes Jämschwalde stoßen massiv Wasserdampf aus. Auch der ist ein Klimakiller. Foto: ddp

HINTERGRUND

Von Lachgas bis Methan – die wichtigsten Treibhausgase

Kohlendioxid: (CO₂) ist zu mehr als 50 Prozent für den durch Menschen verursachten Treibhauseffekt verantwortlich. Entsteht bei der Verbrennung von Kohle, Öl und Gas, beim Autofahren, in Kraftwerken und Brandrodungen. Anteil in der Luft stieg von Beginn der Industrialisierung bis 2005 um 35,4 Prozent.

Methan: Entsteht, wenn organische Stoffe zersetzt werden, z. B. in Sümpfen oder in Mägen von Wiederkäuern. Eine Kuh, an die täglich

fünf Kilo Heu verfüttert wird, produziert 191 Liter Methan am Tag. Zum Methan-Anstieg tragen auch Nassreisbau, Verbrennung von Biomasse, Mülldeponien sowie Verluste bei Förderung und Transport von Erdgas bei. Der Anteil von Methan in der Luft kletterte von 1750 bis 2005 um 154,7 Prozent.

Lachgas: (Di-Stickoxid) Es entsteht beim Verbrennen fossiler Rohstoffe und beim Einsatz von Kunst-Dünger. Seit Beginn der Industrialisierung bis Ende 2005: plus 18,2 Prozent.

Fluorchlorkohlenwasserstoffe: (FCKW) Haben die höchste Treibhauswirkung pro Molekül. Sie werden in Kühlmitteln oder als Treibsubstanz in Spraydosen verwendet. **Neuere Treibhausgase:** PFC (perfluorierte Kohlenwasserstoffe), HKFW (teilhalogenisierte Kohlenwasserstoffe) und SF₆ (Schwefelhexafluorid). Sie werden verstärkt als Ersatzstoffe für die Ozonschichtschädigenden FCKW eingesetzt. **Wasserdampf:** Trägt stark zum natürlichen Treibhauseffekt bei.