

KOMMENTAR

Das allerletzte Mittel

HERMANN J. OLBERMANN

Bremen ist nicht überall. Wären die Zustände hinsichtlich Corona bundesweit so wie hier, erübrigte sich vermutlich eine Diskussion über eine allgemeine Impfpflicht. Nirgends ist die Impfquote höher, nirgends der Schutz größer. Dennoch ist Bremen keine Isolation. Auch Bremen leidet darunter, dass das Corona-Virus weiter wütet. Käme eine allgemeine Impfpflicht, gälte sie auch für Bremen. Doch muss es überhaupt so weit kommen? Kein anderes EU-Land hat bisher eine angeordnet. Warum Deutschland? Und reicht es nicht, nach den Beschäftigten ausgewählter Einrichtungen, zu denen übrigens auch Kitas und Schulen gehören müssten, nur die besonders gefährdeten Gruppen zu verpflichten, sich impfen zu lassen? Und gilt die Pflicht auch für neue Virus-Varianten, gegen die bisherige Stoffe nicht schützen? All dies muss geklärt werden. Doch zunächst gilt es, Vertrauen zu schaffen und notfalls von Haus zu Haus zu gehen. Machen die Politiker im Wahlkampf ja auch. Eine allgemeine Impfpflicht ist das allerletzte Mittel.



Mehr Geld für Kinder

Zusätzliches Budget für jede Grundschule

Künftig erhält jede Grundschule ein Budget, über das sie frei verfügen kann. Das steht der Entwurf des Bremer Haushalts für die Jahre 2022 und 2023 vor, über den die Bürgerschaft vom kommenden Dienstag bis Donnerstag abschließend berät und dann entscheidet.

Für die eigenständigen Budgets hat sich vor allem Bildungsministerin Sascha Aulepp eingesetzt. „Wir brauchen dringend passgenaue und vor allem kurzfristig realisierbare Angebote“, begründet die SPD-Politikerin ihren Vorstoß. „Die Schulen wissen selber am besten, was ihre Schülerinnen und Schüler brauchen.“

Jede Schule erhält einen Sockelbetrag und zusätzlich Mittel, deren Höhe sich nach der Zahl der Schüler richtet

und nach dem Sozialindikator. „Alle Grundschulen werden unterstützt“, versichert Aulepp. „Aber diejenigen, die aufgrund der besonderen Bedingungen der Schülerinnen und Schüler besonders viel Unterstützung benötigen, erhalten deutlich mehr.“

Das Geld könnten die Schulen etwa für den Kauf von Fördermaterialien ausgeben oder für Klassenfahrten. Möglich sei auch die Einstellung von zusätzlichen Kräften wie Künstler, auch Kooperationen mit Sportvereinen dürften damit finanziert werden. „Hauptsache, es nützt den Kindern“, meint die Bildungsministerin.

Wie viel Geld für die Aktion insgesamt zur Verfügung steht, entscheidet die Bürgerschaft in der Beratung in dieser Woche. (hjo)



Wie viel Geld die Grundschule in Oberneuland erhält, richtet sich auch nach der Zahl ihrer Schüler. Foto: Schlie

„Einzigartige Vorteile“

Niedersachsens Wirtschaftsminister Bernd Althusmann zur Kooperation mit Bremen

HERMANN J. OLBERMANN

WESER REPORT: Herr Althusmann, wie wichtig ist Bremen für Niedersachsen?

BERND ALTHUSMANN: Niedersachsen und Bremen sind traditionell eng verbunden. Beide Bundesländer sind als direkte Nachbarn aufeinander angewiesen, sie profitieren voneinander: Das Bremer Umland von Niedersachsen wie auch das niedersächsische Umland von Bremen. In Niedersachsen und Bremen pendeln zudem immer mehr Menschen aus beruflichen Gründen über die Landesgrenzen. Insofern bin ich sehr optimistisch, dass zwei starke Partner den Strukturwandel und die Herausforderungen der kommenden Jahre gemeinsam im Blick haben.

Beide Länder sind aber auch Konkurrenten, etwa wenn es darum geht, neue Unternehmen anzusiedeln.

Konkurrenz ist sehr behebend. Und natürlich ist die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen in Niedersachsen ein ebenso spannendes Thema wie in Bremen.

Welche Gemeinsamkeiten sehen Sie?

Norddeutschland, und damit meine ich alle fünf norddeutschen Bundesländer, verfügt über einzigartige Standortvorteile zum Aufbau einer grünen Wasserstoffwirtschaft. Oder denken Sie an den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven. Er ist ein gemeinsames Projekt von Bremen und Niedersachsen. Er hat eine große Zukunft, auch wenn die Zielzahlen noch nicht erreicht wurden.

Der Jade-Weser-Port könnte 2,7 Millionen Standardcontainer (TEU) im Jahr umschlagen. Ziel ist ein Ausbau auf 4,2 Millionen TEU. Tatsächlich wurden 2020 rund 423.000 TEU umgeschlagen.

Der Rückgang beim Containerumschlag in 2020 war coronabedingt. Wir haben den geplanten Ausbau deswegen und wegen der Lage der Weltwirtschaft etwas entschleunigt. Die Planungen für die zweite Ausbaustufe werden aber weiterhin



Bernd Althusmann, niedersächsischer Wirtschaftsminister und Landesvorsitzender der CDU-Niedersachsen, warb beim Wirtschaftsrat in Bremen für seine Projekte. Foto: Schlie

bedarfsgerecht vorangetrieben, damit die erforderliche Erweiterung der Terminalkapazitäten dann in Betrieb gehen kann, wenn der Markt sie benötigt. In der Entwicklung der europäischen Seehäfen wird der einzige deutsche Tiefwasserhafen eine zentrale Rolle spielen, auch jenseits des Containerumschlag, zum Beispiel als Mega-Hub für Wasserstoff in Wilhelmshaven.

Auch Bremerhaven setzt auf Wasserstoff.

Der Raum Bremen-Niedersachsen kann im Rahmen der Energiewende und gerade in Bezug auf die Produktion und Nutzung von grünem Wasserstoff und den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft eine zentrale Rolle im Nordwesten einnehmen. Beide Länder werden sich bei diesem Thema eng miteinander abstimmen. Beide stehen auch hier im Wettbewerb mit Rotterdam und Antwerpen.

Der Jade-Weser-Port versucht schon seit Jahren, seine Zielzahlen zu erreichen.

Der Jade-Weser-Port hat als Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen ein Alleinstellungsmerkmal. Das zeigt auch der Einstieg von Hapag-Lloyd, der dem Jade-

Weser-Port neuen Schwung verleihen wird.

In beiden Bundesländern stehen auch Stahlwerke: in Niedersachsen Salzgitter, in Bremen Arcelor Mittal. Beide Werke sind dabei, Kohle durch grünen Wasserstoff zu ersetzen. Warum gibt es hier keine Kooperation zwischen den Ländern?

In diesen Projekten stehen Salzgitter und Arcelor Mittal zwar im Wettbewerb zueinander, aber im Ziel sind sie sich einig. Und die CO₂-freie Herstellung von Stahl ist auch für andere Industriebereiche wichtig, für die Autoindustrie und für die maritime Wirtschaft.

Beide Länder sind auch Standorte für die Autoindustrie. Warum kooperieren beide Länder hier nicht stärker?

Niedersachsen und Bremen arbeiten bereits länderübergreifend im Netzwerk Automotive Nordwest zusammen. Angesichts der Transformation in den kommenden Jahren dürften gleichartige Industriestrukturen aber noch stärker miteinander verknüpft werden, die bisher noch als getrennte Systeme gedacht werden. Gemeinsam mit Hamburg bilden Bremen und Nieder-

sachsen beispielsweise das drittgrößte Cluster für den Flugzeugbau weltweit. Und Entwicklungen im Flugzeugbau, Stichwort Green Fly, wirken sich auch auf andere Bereiche aus, wie etwa auf die Automobilindustrie.

Niedersachsen hält 20 Prozent an VW. Was tut das Land hier für den Wandel?

Als Anteilseigner hat Niedersachsen sehr klar die Strategie von VW unterstützt, auf Elektromobilität zu setzen. Ich persönlich habe immer für eine Technologiefreundlichkeit der Antriebsformen plädiert, aber ich kann nachvollziehen, wenn ein Unternehmen in der Elektromobilität im Pkw-Bereich für die nächsten zehn Jahre die richtige Strategie sieht. Vor allem im Bereich der Nutzfahrzeuge werden wir auch andere Technologien erleben. Allerdings ist die Frage des Antriebs das eine, die andere ist die der Vernetzung der Fahrzeuge, ihre Software-Möglichkeiten. Darüber entscheidet sich maßgeblich, wer sich durchsetzt. Deshalb will VW viele Millionen in das Projekt Trinity investieren und plant in der Region Wolfsburg einen neuen Produktionsstandort auf dem höchsten Stand der Technologie.