

## Selbst ist die Region *Das Emsland – ein ungewohntes Stück Deutschland*

Der Aufstieg des Emslandes vom Armenhaus Deutschlands zu einer blühenden Landschaft mit Hochtechnologie und unterdurchschnittlichen Arbeitslosenquoten dauerte Jahrhunderte. Möglich wurde er durch staatliche Subventionen, aber auch durch die Bereitschaft der Emsländer zur tatkräftigen Selbsthilfe. Die Papenburger Werft oder die Transrapid-Teststrecke gehören heute zu den technischen Attraktionen der Region.

*Ko. Papenburg, im Juli*

Nicht nur ihre Bewohner, auch Landschaften haben ihre Eigenarten. Das Emsland zum Beispiel, die Grenzregion zu den Niederlanden im Nordwesten Deutschlands: Hier gelten bisweilen andere Regeln als im Rest der Republik. Manches läuft anders als in anderen Landesteilen. Die Arbeitslosenquote liegt unter dem Durchschnitt. Die Statistik weist einen Geburtenüberschuss aus. Mangel an Privatinitiative lässt sich den Entscheidungsträgern so wenig vorwerfen wie blindes Vertrauen in den Staat. Im nach der brandenburgischen Uckermark grössten Landkreis im wiedervereinigten Deutschland haben Kommunalpolitiker und die regionale Wirtschaft vieles selbst in die Hand genommen, statt zu warten, bis im fernen Berlin Entscheidungen fallen.

### Vom Ödland zur Agrarregion

Hermann Bröring, der Landrat des Emslandes, sagen Spötter, ärgere sich nachgerade täglich darüber, dass er nicht wie das kleinere Saarland auch drei Stimmen im Bundesrat, der Berliner Länderkammer, habe. Doch auch ohne Mitspracherechte auf Bundesebene hat die Region rechts und links der Ems über die Jahrzehnte hinweg Eigeninitiative bewiesen. Selbstverständlich war dies keineswegs. Bis weit in die zweite Hälfte des vergangenen Jahrhunderts hinein galt das Emsland als Armenhaus der alten Bundesrepublik. Vergleichsweise spät, nämlich gegen Ende des 17. Jahrhunderts, war mit der Trockenlegung der Moorgebiete und der Kultivierung des Odlandes begonnen worden – einem Prozess, der sich über die Jahrhunderte hinzog. Erst das Reichssiedlungsgesetz von 1919 sorgte für Beschleunigung. Zu den dunklen Kapiteln des Dritten Reiches zählt, dass die Nazis ihre politischen Widersacher, Sozialdemokraten und Kommunisten, als «Moorsoldaten», nämlich Zwangsarbeiter, Torfstecher und Entwässerungskanalbauarbeiter ausheben liessen. Als Kuriosum verzeichnet die Chronik, dass das Emsland nach Kriegsende für kurze Zeit polnische Besatzungszone unter britischem Oberbefehl war – ein Intermezzo, das endete, als die Briten in der Folge der Sowjetisierung Polens die polnische Exilarmee auflösten.

Der entscheidende Impuls ging nach dem Krieg von einem Notstandsprogramm aus, dem Emslandplan, der für den Bau von Strassen und Wirtschaftswegen sorgte, die Entwässerung weiter vorantrieb und Ödland in hochwertige Forsten verwandeln half. Neue Arbeitsplätze entstanden, das Schulwesen wurde ausgebaut. Die Abwanderung aufhalten konnte die mit Geld der Bundes-

regierung und des Bundeslandes Niedersachsen ausgestattete Emsland GmbH zunächst nicht. Der Wandel kam mit deutschstämmigen Aussiedlern. Es geschieht wegen der hohen Jugendkriminalität unter den Neuankömmlingen selten, dass deutsche Kommunalpolitiker der Zuwanderung aus den Staaten der früheren Sowjetunion positive Seiten abgewinnen können. Doch Landrat Bröring sagt ohne Umschweife, dass ohne die 30 000 Aussiedler, die ins Emsland kamen, der Arbeitsmarkt in der Region nicht hätte stabilisiert werden können. Ohne die Zuwanderung wären mangels Mitarbeitern ganze Betriebe abgewandert.

Bernard Meyer, der Chef der Papenburger Meyer-Werft in der nunmehr sechsten Generation, weiss, was er an seinen Emsländern hat. Oft habe er schon vor der Frage gestanden, ob er die von seinem Urururgrossvater 1795 gegründete Werft in Küstennähe verlegen solle. Von Papenburg bis ans Meer ist es 60 Kilometer weit. Vor 210 Jahren, erzählt Meyer, gingen die Schiffsbauer weit ins Binnenland, um den Gefahren von Flut und Sturm zu entkommen. Heute jedoch bedarf es einer nautischen Meisterleistung, eines der in Papenburg gebauten riesigen Luxuskreuzfahrtschiffe, eine Hochseefähre, ein Containerschiff oder einen Gastanker über die Ems mit ihren nur 8,50 Metern Tiefgang auf hohe See zu bugsieren. Trotzdem aber war die Familie immer wieder zu dem Schluss gelangt, dass die Arbeitskosten in Emden, Bremen oder Hamburg zu hoch, die bodenständigen Emsländer aber kaum für einen Ortswechsel zu gewinnen wären. Stets drohte der Verlust hochqualifizierten Personals. Im Emsland herrschen Verhältnisse wie sonst nur in Schwaben. «70 Prozent unserer Mitarbeiter haben ihr eigenes Haus», erläutert Meyer und hat damit auch schon gesagt, warum Produktionsverlagerungen ins Ausland für ihn keine Alternative sind.

### Hilfe zur Selbsthilfe

Ganz ohne staatliche Unterstützung wäre Papenburg freilich nicht Werftstandort geblieben. Als sich die Bundesregierung und die niedersächsische Landesregierung vor Jahren nicht einigen konnten, wer für den Ausbau der Ems und die Errichtung des Emssperrwerks zuständig sei, das die Fahrt grosser Schiffe in Richtung Nordsee ermöglicht, schaltete sich die Kreisverwaltung ein und lud die Verantwortung auf die eigenen schwachen Schultern. Das Prinzip «Hilfe zur Selbsthilfe» haben die Politiker in der Region schon mehrfach praktiziert. Im Dezember wurde die erste privat und kommunal finanzierte deut-

sche Autobahn, ein 42 Kilometer langes Teilstück zwischen Emden und dem Ruhrgebiet, ihrer Bestimmung übergeben. Wäre es nach Berlin gegangen, hätte der Lückenschluss erst 2015 erfolgen können. So lange aber wollte an der Ems niemand warten. Kommunen, Unternehmen, Wirtschaftsverbände, das Land Niedersachsen und die benachbarten niederländischen Provinzen streckten die erforderlichen Mittel vor. Durch die vorzeitige Fertigstellung erziele die Region einen Gewinn von 100 Millionen Euro pro Jahr, hat Landrat Bröring ausgerechnet. Er sei, betont er stolz, Ökonom und Jurist, Ökonom aber an erster Stelle.

### Bürgermeister als Arbeitsvermittler

Im einstigen Armenhaus der Republik liegt die Arbeitslosenquote inzwischen deutlich unter dem Landesdurchschnitt in Niedersachsen und dem Bundesdurchschnitt. Viel hat dazu die mittelständische Struktur der Wirtschaft beigetragen. Nur zwei Betriebe im Landkreis beschäftigen mehr als 1000 Mitarbeiter. Die Vermittlung von Arbeitsplätzen haben der Kreis und die Gemeinden lange schon selbst in die Hand genommen. «Wir verlassen uns nicht auf den Arbeitsmarkt», sagt Landrat Bröring selbstbewusst. Die Kommunalpolitiker in einer Randregion wie dem Emsland haben wenig Vertrauen zum Zentralstaat und seiner Bürokratie. Seit 25 Jahren beispielsweise führt der Kreis Jahr für Jahr eigene Erhebungen über den Bedarf an Ausbildungsplätzen durch. Sobald die Daten vorliegen, muss jeder Bürgermeister mit dem Anruf des Landrats aus Meppen und der Aufforderung rechnen, für diesen oder jenen Jugendlichen doch noch eine Lehrstelle zu beschaffen – meistens übrigens mit Erfolg.

Ohne den Emslandplan von 1951 freilich wäre der langfristige Strukturwandel kaum gelungen. So kam die Emsland GmbH auf die Idee, die Teststrecke für die Magnetschienenbahn Transrapid in die Region zu holen. Der Grund und Boden für den ersten Abschnitt der 31,5 Kilometer langen einspurigen Teststrecke mit den beiden Wendeschleifen war rasch gefunden: ein Stück des Mittelland-Ems-Kanals, dessen Weiterbau während des Zweiten Weltkriegs eingestellt worden war. Inzwischen rast bereits die dritte Generation von Transrapid-Fahrzeugen mit der Höchstgeschwindigkeit von 415 Kilometern in der Stunde an Äckern, Wiesen und Wäldern vorbei. Wenige Kilometer weiter ist 1998 ein Prüfgelände für Personen- und Nutzfahrzeuge entstanden, auf dem nachgerade jedes Auto, das neu auf den Markt kommt, getestet wird. Technische Attraktionen wie der Transrapid oder die Meyer-Werft mit ihren Hochseeschiffen haben eine Branche ins Emsland geholt, mit der vor 50 Jahren wahrlich niemand gerechnet hatte: den Tourismus.