



Bericht der Landesregierung
„Entwicklungen an der
niedersächsischen Küste“

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Hannover, Juli 2005

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Hannover, Juli 2005

Redaktion des Berichts:

Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, Hannover

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG		IX
	Auftrag und Zielsetzung	
	Beteiligte Stellen und Akteure	
A.	REGIONALWIRTSCHAFTLICHE STRUKTUREN UND ENTWICKLUNGEN IM NIEDERSÄCHSISCHEN KÜSTENRAUM	1
	1. Raum- und Siedlungsstruktur	1
	1.1 Raumstruktur und Standortbedingungen	1
	1.2 Wirtschaftsstandorte und Verflechtungsräume	2
	1.3 Bevölkerungsstruktur und –entwicklung	5
	2. Struktur und Entwicklung der Wirtschaft	11
	2.1 Wirtschaftsstruktur im Überblick	11
	2.2 Wirtschafts- und Beschäftigtenentwicklung	11
	2.3 Produzierendes Gewerbe	16
	Exkurs: Ernährungswirtschaft	18
	2.4 Dienstleistungen	21
	Exkurs: Tourismus	24
	Exkurs: Häfen	25
	2.5 Unternehmensgründungen	31
	3. Arbeitsmarkt und Einkommen	34
	3.1 Arbeitslosigkeit	34
	3.2 Erwerbsbeteiligung	37
	3.3 Löhne und Einkommen	38
	4. Bildung Wissenschaft, Forschung	41
	4.1 Allgemeine Schulbildung	41
	4.2 Berufliche Erstausbildung	41
	4.3 Qualifikationsstruktur der Beschäftigten	41
	4.4 Hochschulen und Forschungsstandorte	44
	5. Öffentliche Finanzen der kommunalen Ebene	47
	5.1 Steuereinnahmen	47
	5.2 Konstitution der kommunalen Haushalte im Überblick	50

B.	WIRTSCHAFT, WISSENSCHAFT UND INNOVATION	57
1.	Straßenfahrzeugbau und Autovision Emden	57
1.1	Volkswagenwerk Emden	57
1.2	Autovision Emden	57
1.3	Zukunft Emden GmbH	58
2.	Luftfahrzeugbau	59
3.	Schiffbau	59
4.	Chemische Industrie – Chem Coast	60
5.	Windenergie	60
6.	Tourismus	62
6.1	Einleitung	62
6.2	Die wirtschaftliche Situation im Jahr 2005	62
6.3	Kur- und Badeorte	62
6.4	Kulturtourismus	62
6.5	Radtourismus	63
6.6	Wassertourismus	63
7.	Agrar- und Fischereisektor	64
7.1	Landwirtschaft in der Küstenregion	64
7.2	Küstenfischerei in Niedersachsen – Stand und Perspektiven	65
7.2.1	Aktuelle Lage der Küstenfischerei	65
7.2.2	Rahmenbedingungen der Küstenfischerei	65
7.2.3	Perspektiven der Küstenfischerei	65
8.	Bodenabbau und Rohstoffvorkommen	66
9.	Hochschulen, Forschung und Technologie	67
9.1	Hochschulen im Küstenraum	67
9.1.1	Fachhochschule Oldenburg / Ostfriesland / Wilhelmshaven	67
9.1.2	Seefahrtsschulen Elsfleth und Leer	67
9.2	Küstenraumspezifische Forschungskompetenzen	68
9.2.1	Windenergie	68
9.2.2	Meeres- und Küstenforschung	69
9.3	Technologie- / Kompetenzzentren und Initiativen	72
9.3.1	Transfereinrichtungen an Hochschulen	72
9.3.2	Biotechnologie im Küstenraum	72
9.3.3	Maritime Technologien	73

C.	VERKEHR UND HÄFEN	74
1.	Verkehrspolitik im Niedersächsischen Küstenraum für Straße und Schiene	74
1.1	Investitionen zur Verbesserung der großräumigen Erreichbarkeit	74
1.2	Wesertunnel	74
1.3	Küstenautobahn A 22	75
1.4	Schienenverkehrspolitik für den Küstenraum	75
2.	Hafenentwicklung – Hafeninvestitionen für morgen	77
2.1	Rahmenbedingungen für die niedersächsischen Häfen	77
2.2	Entwicklungen an den niedersächsischen Hafenstandorten	78
2.3	Niedersächsische Hafengesellschaft (Niedersachsen Ports)	81
2.4	Wasserstraßen, Hafenhinterlandverbindungen	82
2.5	Ausblick auf die weitere Entwicklung	83
D.	LEBENSRAUM KÜSTE – BEWAHREN, SCHÜTZEN UND ENTWICKELN	84
1.	Niedersächsisches Wattenmeer	84
1.1	Nationalpark	84
1.2	Biosphärenreservat Niedersächsisches Wattenmeer	85
1.3	Projekt “Natur erleben”	85
1.4	Nutzung des Nationalparks	85
2.	FFH-Umsetzung und Vogelschutz im Küstenbereich und im Hinterland	86
3.	Trilaterale Wattenmeer-Zusammenarbeit	87
4.	Forschung und länderübergreifende Umweltbeobachtung	89
5.	Insel- und Küstenschutz sowie wasserwirtschaftliche Aspekte des Küstenraumes	91
5.1	Insel- und Küstenschutz	91
5.1.1	Einführung	91
5.1.2	Erfordernisse für die Verstärkung von Küstenschutzanlagen	91
5.1.3	Finanzierung	92
5.1.4	Recht und Gesetz	92
5.1.5	Deichvorland	92
5.1.6	Schutz der Ostfriesischen Inseln	93
5.1.7	Integriertes Küstenzonenmanagement	94
5.1.8	Ausgewählte Küstenschutzmaßnahmen 1994 bis 2004	94
5.2	Wasserwirtschaftliche Aspekte des Küstenraumes	96
5.2.1	Gewässerüberwachung	96
5.2.2	Gewässerbewirtschaftung	96
5.2.3	Grundlagen für Planungen in der Wasserwirtschaft und im Küstenschutz	97
5.2.4	Grundwasservorkommen und Trinkwassergewinnung in Ostfriesland	97

E.	LANDESENTWICKLUNG UND LANDESPLANUNG	100
1.	Raumordnerisches Gesamtkonzept für das niedersächsische Küstenmeer (ROKK)	100
1.1	Erfordernis	100
1.2	Konzeptionelle Einbindung	100
1.3	Gesetzliche Grundlagen	101
1.4	Räumlicher Geltungsbereich	101
1.5	Aufstellungsverfahren	102
1.6	Inhalt	102
2.	Standortsicherung für die Windenergienutzung im Küstenmeer und Onshore	104
3.	Das Großräumige Kompensationskonzept Bremen-Niedersachsen	105
4.	Die Zusammenarbeit mit den Stadtstaaten Bremen und Hamburg	106
4.1	Zusammenarbeit mit Bremen	106
4.2	Zusammenarbeit mit Hamburg und Schleswig-Holstein	107
5.	Einbindung der niedersächsischen Küste auf europäischer Ebene: INTERREG, Nordseekommission, Hanse Passage	108
5.1	Grenzübergreifende Zusammenarbeit (INTERREG – “Ausrichtung A”)	108
5.2	Transnationale Zusammenarbeit	108
5.2.1	INTERREG – “Ausrichtung B”	108
5.2.2	Nordseekommission	109
5.3	Interregionale Zusammenarbeit (INTERREG – “Ausrichtung C”)	109

F. REGIONALE AKTEURE UND KOOPERATIONEN	111
1. Ems Dollart Region	111
1.1 Infrastruktur und Verkehr	111
1.2 Tourismus, Küste und Hinterland	112
1.3 Seehäfen	113
1.4 Ausblick	113
2. Strukturkonferenzen Ost-Friesland und Land Oldenburg	114
2.1 Regionale Zusammenarbeit	114
2.2 Potenziale der Region und Schwerpunkte der regionalen Entwicklung	115
2.2.1 Verkehrsinfrastruktur	115
2.2.2 Maritime Wirtschaft	116
2.2.3 Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen	117
2.2.4 Tourismus	118
2.2.5 Regenerative Energien	119
2.2.6 Landwirtschaft	120
2.2.7 Küstenschutz	121
2.3 Schlussbetrachtung	121
3. Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftsraum Unterelbe	122
4. IHK Stade, IHK Ostfriesland und Papenburg, Oldenburgische IHK und Unternehmervverbände Niedersachsen e.V.	123
5. Regionalforum Bremerhaven	124
5.1 Bevölkerung und wirtschaftliche Situation	124
5.2 Verkehrliche Anbindung und Verkehrsinfrastruktur	125
5.3 Besondere wirtschaftliche Projekte	127
5.3.1 Windenergie-Qualifikationsangebot und –bedarf	127
5.3.2 Weiterentwicklung des BioCenterCuxhaven	128
5.3.3 Entwicklungskonzept Alter Fischereihafen Cuxhaven	129
5.4 Tourismus als besonderer Wirtschaftsfaktor	129
5.5 Küstenschutz	132

G. REGIONALE WACHSTUMSSTRATEGIEN FÜR DEN KÜSTENRAUM	135
1. Exkurs: Die Methodik Regionaler Wachstumsstrategien	135
1.1 Das Rationalitätsgebot	135
1.2 Die Regionale Wachstumsstrategie	135
1.2.1 Die Entwicklung	135
1.2.2 Die Konstitutiven Elemente	136
1.2.3 Die Strategievarianten	136
1.2.4 Ausgewählte Strategiebedingungen	137
2. Regionale Wachstumsstrategien im Küstenraum – Sachstand und Perspektive	138
2.1 Der Jade / Weser-Raum	138
2.1.1 Die Raumbedingungen	138
2.1.2 Der Sachstand	139
2.1.3 Die Perspektive	139
2.2 Die Emsachse	140
2.2.1 Die Raumbedingungen	140
2.2.2 Der Sachstand	140
2.2.3 Die Perspektive	141
2.3 Die Region Süderelbe	142
2.3.1 Die Ausgangslage	142
2.3.2 Der Verfahrensstand	142
2.3.3 Die Projekte	143
2.3.4 Die Perspektive	143
2.4 Die Verzahnung mit anderen regionalen Kooperationen	144
2.4.1 Ausgewählte Kooperationen	144
2.4.2 Schnittstellenbedingungen	144
2.5 Die Zusammenarbeit Niedersachsen / Bremen	145
2.6 Ausblick	146
ANHANG	147

Landtagsentschließung zum "Küstenbericht" vom 21.11.2003

Antwort der Landesregierung vom 01.06.2004

NIW-Standortprofil für den Küstenraum und seine Teilräume

EINLEITUNG

Auftrag und Zielsetzung

Der niedersächsische Landtag hat am 21. November 2003 die Entschließung 15 / 586 "Niedersächsisches Küstenprogramm – jetzt" (siehe Anhang) gefasst. In ihrer Antwort auf diese Entschließung hat die Landesregierung am 1. Juni 2004 (siehe Anhang) die Erarbeitung eines umfassenden Berichtes "Entwicklungen an der niedersächsischen Küste" ("Küstenbericht") zugesagt. Dieser Bericht wird hiermit vorgelegt.

Der Bericht folgt drei Ansätzen:

In den ersten Kapiteln liefert die Landesregierung grundlegende Hinweise zu den regionalwirtschaftlichen Strukturen des Küstenraumes, zu seinen wichtigsten Wirtschaftssektoren, zu aktuellen Infrastrukturvorhaben, zu Maßnahmen und Konzepten des Umweltschutzes und zu relevanten Fragen der Landesentwicklung und Landesplanung.

In einem weiteren Abschnitt folgen Positionspapiere regionaler Akteure und Kooperationen. Zu diesen zählen im Einzelnen:

- die Ems Dollart Region,
- die Strukturkonferenzen Ost-Friesland und Land Oldenburg,
- die Arbeitsgemeinschaft Unterelbe,
- die IHK Stade, die IHK Ostfriesland und Papenburg, die Oldenburgische IHK und die Unternehmerverbände Niedersachsen e.V. sowie
- das Regionalforum Bremerhaven.

Diese Texte sind farblich abgesetzt, sie sind aus Gründen der Authentizität ohne inhaltliche Veränderung durch die Landesregierung im Originaltext in den Bericht aufgenommen.

In einem abschließenden Abschnitt wird auf Methodik und praktische Anwendbarkeit Regionaler Wachstumskonzepte für den Küstenraum eingegangen. Die Betrachtung dieses – in der Zusammenfügung seiner Elemente – neuen strukturpolitischen Ansatzes führt aufgezeigte Entwicklungsmöglichkeiten zusammen und bietet zugleich einen Ausblick auf strukturpolitische Weiterentwicklungen, die – vor Ort initiiert – gemeinsam mit der Landesregierung vorangetrieben werden können.

Der Bericht insgesamt bietet damit die Grundlage für eine breite parlamentarische Diskussion der Situation an der Niedersächsischen Küste. Diese Diskussion kann sich auf fundierte Materialien dieses Berichtes stützen. Dieser Bericht greift einer regionalpolitischen Diskussion nicht vor; er will vielmehr dazu beitragen,

dass diese Beratungen – gut vorbereitet – zu politischen Schlussfolgerungen gebracht werden können, die den Interessen des niedersächsischen Küstenbereichs und damit den Interessen des Landes Niedersachsen insgesamt dienen.

Beteiligte Stellen und Akteure

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

- Ref. 10: Strategische Ressortplanung, Regionale Strukturpolitik (federführendes Referat)
 - Ref. 23: Freizeit-, Gesundheits-, Kulturwirtschaft
 - Ref. 31: Fahrzeug-, Schiffbau, Luft- und Raumfahrt, Umweltwirtschaft, Umweltrecht
 - Ref. 32: Maschinenbau, Stahl-, Elektroindustrie, Chemie, Biotechnologie
 - Ref. 35: Rohstoffe, Bergbau, Eich- und Materialprüfwesen
 - Ref. 36: Wirtschaftsförderung, Finanzmanagement
 - Ref. 40: Verkehrspolitik, Logistik, Luftverkehr
 - Ref. 41: Bundesfernstraßen
 - Ref. 44: Schiene, Öffentlicher Personennahverkehr
 - Ref. 45: Häfen und Schifffahrt
- Stabsstelle JadeWeserPort Wilhelmshaven

Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

- Ref. 101: Agrarpolitische Grundsatzfragen, Betriebswirtschaft, Kommunikation, Landtechnik und landw. Bauwesen, EU-Grundsatzangelegenheiten
- Ref. 102: Fischwirtschaft, Einzelbetriebliche Förderungsmaßnahmen
- Ref. 302: Raumordnung und Landesentwicklungs-Grundsatzangelegenheiten, Regionalisierte Landesentwicklung, Raumordnungsrecht, Länderübergreifende Zusammenarbeit
- Ref. 303: Raumordnung und Landesentwicklungs-Raumordnungsprogramme, Landesplanerische Abstimmungen

Ref. 304: Domänen- und Moorverwaltung, forstfiskalischer Grundstücksverkehr, Stiftungsaufsicht, Steuerwesen, Entwicklung im ländlichen Raum

Niedersächsisches Umweltministerium

Ref. 22: Küstenschutz, Hochwasserschutz, gewässerkundlicher Landesdienst, Abwasser, wassergefährdende Stoffe

Ref. 46: Energiepolitik, Klimaschutz

Ref. 52: Flächen- und Biotopschutz, Nationalparke, Biosphärenreservate

Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur

Ref. 11: Forschungspolitik und Forschungsförderung

Ref. 12: Forschungseinrichtungen

Ref. 13: Wissenschaft und Wirtschaft

Ref. 24: Fachhochschulen, Berufsakademien

Regionale Akteure und Kooperationen

- die Ems Dollart Region,
- die Strukturkonferenzen Ost-Friesland und Land Oldenburg,
- die Arbeitsgemeinschaft Unterelbe,
- die IHK Stade, die IHK Ostfriesland und Papenburg, die Oldenburgische IHK und die Unternehmerverbände Niedersachsen e.V. sowie
- das Regionalforum Bremerhaven

A. REGIONALWIRTSCHAFTLICHE STRUKTUREN UND ENTWICKLUNGEN IM NIEDERSÄCHSISCHEN KÜSTENRAUM ¹

1. Raum- und Siedlungsstruktur

1.1 Raumstruktur und Standortbedingungen

Der **niedersächsische Küstenraum** umfasst in der hier gewählten Abgrenzung (von West nach Ost) die kreisfreie Stadt Emden und die Landkreise Leer und Aurich ², die kreisfreie Stadt Wilhelmshaven und die Landkreise Wittmund und Friesland ³, die Landkreise Wesermarsch und Cuxhaven ⁴ sowie die Landkreise Stade und Harburg ⁵.

Der niedersächsische Küstenraum hat in der hier gewählten Abgrenzung eine flächenmäßige Ausdehnung von 9.258 km² und umfasst knapp 1,4 Mio. Einwohner, was etwas mehr als 17 % der Bevölkerung des Landes Niedersachsen entspricht.

Die Bevölkerungsdichte im niedersächsischen Küstenraum liegt mit 149 Einwohnern/km² nur bei etwa zwei Dritteln des Bundesdurchschnitts. Die Region zählt entsprechend zu den vergleichsweise **dünn besiedelten ländlichen Räumen in Deutschland**. Der ländliche Charakter wird auch daran deutlich, dass nur etwa 7 % der Fläche bebaut und fast 73 % landwirtschaftliche Nutzflächen sind. Auch wasser- und naturnahe Flächen sind überrepräsentiert. Gegenüber knapp 30 % im Bundesdurchschnitt ist mit etwa 8 % nur ein sehr geringer Flächenanteil mit Wald bestanden.

Die Verwaltungsstruktur des Küstenraumes entspricht dem ländlichen Charakter des Raumes. Die beiden

größten Zentren sind die kreisfreien Städte Wilhelmshaven (84.400 Einwohner ⁶) und Emden (51.400). Lediglich die unmittelbar angrenzende, aber nicht zum Untersuchungsgebiet zählende Stadt Bremerhaven (117.700) ist deutlich größer.

Die **Landkreise** weisen von ihrer Einwohnerzahl her eine sehr große Bandbreite auf. Vergleichsweise große Kreise sind Harburg (238.700), Cuxhaven (206.300), Stade (195.200), Aurich (189.900) und Leer (164.600). Demgegenüber zählen Friesland (101.600), Wesermarsch (94.100) und vor allem Wittmund (57.800) zu den einwohnerschwachen Landkreisen.

Auch die **Gemeindegrößen** sind vom ländlichen Charakter bestimmt. Von den insgesamt 222 Städten und Gemeinden des Küstenraumes haben nur die beiden kreisfreien Städte Wilhelmshaven und Emden sowie die Stadt Cuxhaven eine Größenordnung zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern, weitere sieben liegen zwischen 30.000 und 50.000 Einwohnern ⁷. Damit entfallen nur etwa 14 % der Bevölkerung auf Gemeinden mit 50.000 und mehr Einwohnern (Landesdurchschnitt 28 %) und 23 % auf Gemeinden mit 30.000 und mehr Einwohnern (Landesdurchschnitt 43 %). Etwa 31 % der Bevölkerung wohnen demgegenüber in Gemeinden unter 10.000 Einwohnern (Landesdurchschnitt 26 %).

Eine besondere Rolle spielen in Niedersachsen im ländlichen Raum **Samtgemeinden** ⁸. Der Küstenraum hat insgesamt 19 Samtgemeinden mit zusammen 162 Mitgliedsgemeinden. Von diesen hat jeweils ein Drittel eine Einwohnerzahl bis unter 1.000 Einwohner bzw. von 1.000 bis unter 2.000 Einwohner. Etwa ein Viertel der Einwohner des Küstenraumes wohnt in Samtgemeinden, im Landkreis Harburg sind es 35 %, im Landkreis Stade 45 % und im Landkreis Cuxhaven sogar 47 %. Der Landkreis Wesermarsch besteht nur aus Einheitsgemeinden.

Der **Untersuchungsraum** wird im Westen von der deutsch-niederländischen Grenze sowie Dollart und Emsmündung, im Norden von der niedersächsischen Nordseeküste, Jadebusen, Unterweser und im Osten

¹ von Prof. Dr. Hans-Ulrich Jung, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung, Königstraße 53, 30175 Hannover

Vgl. zu den nachfolgenden Ausführungen auch: Regionalmonitoring Niedersachsen, Regionalreport 2004, Positionierung und Entwicklungstrends ländlicher und städtischer Räume. Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Hannover, September 2004.

² im Folgenden auch als „Teilraum Emden“ bezeichnet

³ im Folgenden auch als „Teilraum Wilhelmshaven“ bezeichnet

⁴ im Folgenden auch als niedersächsischer „Unterweserraum“ bezeichnet. Die von diesem eingeschlossene Stadt Bremerhaven, die zum Land Bremen gehört, wird nicht mitbetrachtet. In Einzelfällen wird jedoch wegen ihrer Bedeutung für die umliegenden Kreise auf die Stadt Bremerhaven bzw. den „Unterweserraum einschließlich Bremerhaven“ hingewiesen.

⁵ im Folgenden als Unterelberaum bezeichnet.

⁶ 30.6.2004

⁷ Stadt Stade, Seevetal, Stadt Aurich, Stadt Buxtehude, Stadt Buchholz, Stadt Leer, Stadt Winsen/Luhe

⁸ Samtgemeinden sind Gemeindeverbände von „Mitgliedsgemeinden“, die im Zuge der Gebietsreform mit dem Ziel gegründet worden sind, die Verwaltungskraft zu bündeln und damit den Fortbestand kleinerer Gemeinden zu ermöglichen.

von der Unterelbe begrenzt. Er umfasst auch die sieben Nordseeinseln Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge. Dollart, Jadebusen, Unterweser und Unterelbe bilden jeweils tiefe Einschnitte, so dass die dazwischen gelegenen Räume wie die „ostfriesische Halbinsel“, große Teile der Wesermarsch sowie des Landkreises Cuxhaven an drei Seiten „vom Wasser umgeben“ sind.

Aus dieser Küstenlage ergeben sich einerseits **spezifische Standortvorteile für Schifffahrt und Häfen**, so z.B. in den Emshäfen Emden und Leer, in dem einzigen deutschen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven, in den Häfen Nordenham und Brake an der Unterweser und in Cuxhaven sowie auch für industrielle Anlagen am seeschifftiefen Fahrwasser (u.a. in Wilhelmshaven, Nordenham und Stade). Nicht zuletzt bietet die Küstenlage bedeutsame **Potenziale für den Tourismus** auf den Inseln und an weiten Teilen der Nordseeküste.

Auf der anderen Seite sind die generellen **Standortbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten mit nicht wassergebundenen überregionalen Verflechtungen** durch die Küstenrandlage und die natürlichen Grenzen von Dollart, Jadebusen, Unterweser und Unterelbe ausgesprochen ungünstig.

Die **überregional bedeutsamen Linien des Straßen- und Schienenverkehrs** wie die Autobahn A 1 Skandinavien – Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet oder die Eisenbahnstrecken Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet gehen großräumlich am niedersächsischen Küstenraum vorbei oder streifen ihn randlich. Die Küstenlage bedeutet darüber hinaus auch für die zentralen Orte Emden, Wilhelmshaven und Cuxhaven, dass sie in ihren Einzugsbereichen durch die Wasserlinie stark beschnitten sind.

Vor diesem Hintergrund ist der kürzlich fertig gestellte **Wesertunnel** bei Dedesdorf, der eine Straßenverbindung zwischen der Wesermarsch und den Landkreisen Cuxhaven bzw. Bremerhaven bildet und damit die nördliche Wesermarsch an die Autobahn A 27 Bremerhaven – Bremen anschließt, ein herausragendes Projekt zur Verbesserung der wirtschaftlichen Standortbedingungen im Unterweserraum. Zudem ist er als Weserquerung der geplanten Küstenautobahn A 22 vorgesehen, die voraussichtlich vom nördlichen Hamburger Umland über den mittleren Elbe-Weser-Raum und die Landkreise Wesermarsch, Friesland und Oldenburg verlaufen und bei Westerstede in die A 28 einmünden wird.

Der Küstenraum wird durch drei Autobahnen an das **überregionale Fernstraßennetz** angebunden

- die A 31 Emden – Lingen – Rheine (in Richtung Ruhrgebiet),

- die A 29 Wilhelmshaven – Oldenburg – Ahlhorner Dreieck (zur A 1 in Richtung Ruhrgebiet) bzw. – Oldenburg – Bremen über die A 28 sowie
- die A 27 Cuxhaven – Bremerhaven – Bremen – Walsroder Dreieck (zur A 7 in Richtung Hannover).

Im **Schienerfernverkehr** wird der Landkreis Harburg von den Hauptstrecken Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet sowie Hamburg – Lüneburg – Hannover erschlossen. Von Bedeutung für den Küstenraum sind darüber hinaus die Bahnstrecken Leer – Emden – Norddeich, Oldenburg – Wilhelmshaven (nicht elektrifiziert), Hude – Nordenham, Sande – Jever – Wittmund, Bremen – Bremerhaven – Cuxhaven, Hamburg-Harburg – Neugraben – Stade – Cuxhaven sowie Bremerhaven – Bremerförde – Buxtehude.

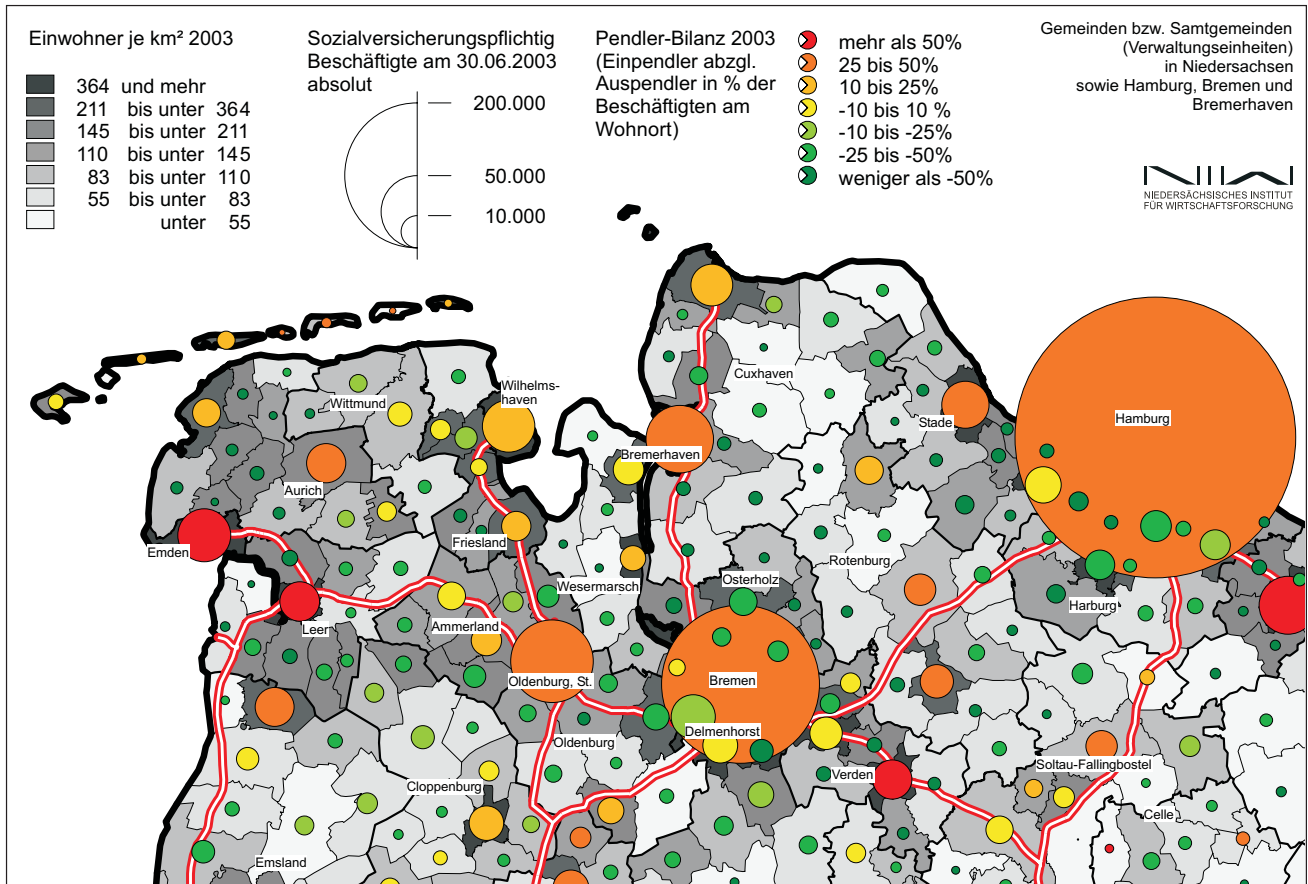
1.2 Wirtschaftsstandorte und Verflechtungsräume

Im niedersächsischen Küstenraum stehen den insgesamt 402.000 Beschäftigten am Wohnort (Erwerbstätigen) etwa 318.000 Beschäftigte am Arbeitsort (Arbeitsplätze) gegenüber⁹. Die Zahl der Auspendler übersteigt entsprechend die der Einpendler um 84.000 Personen. Damit gehen per Saldo 21 % oder ein Fünftel der in der Region wohnenden Beschäftigten einer Erwerbstätigkeit außerhalb der Region nach (Karte 1.2-1 und 1.2-2).

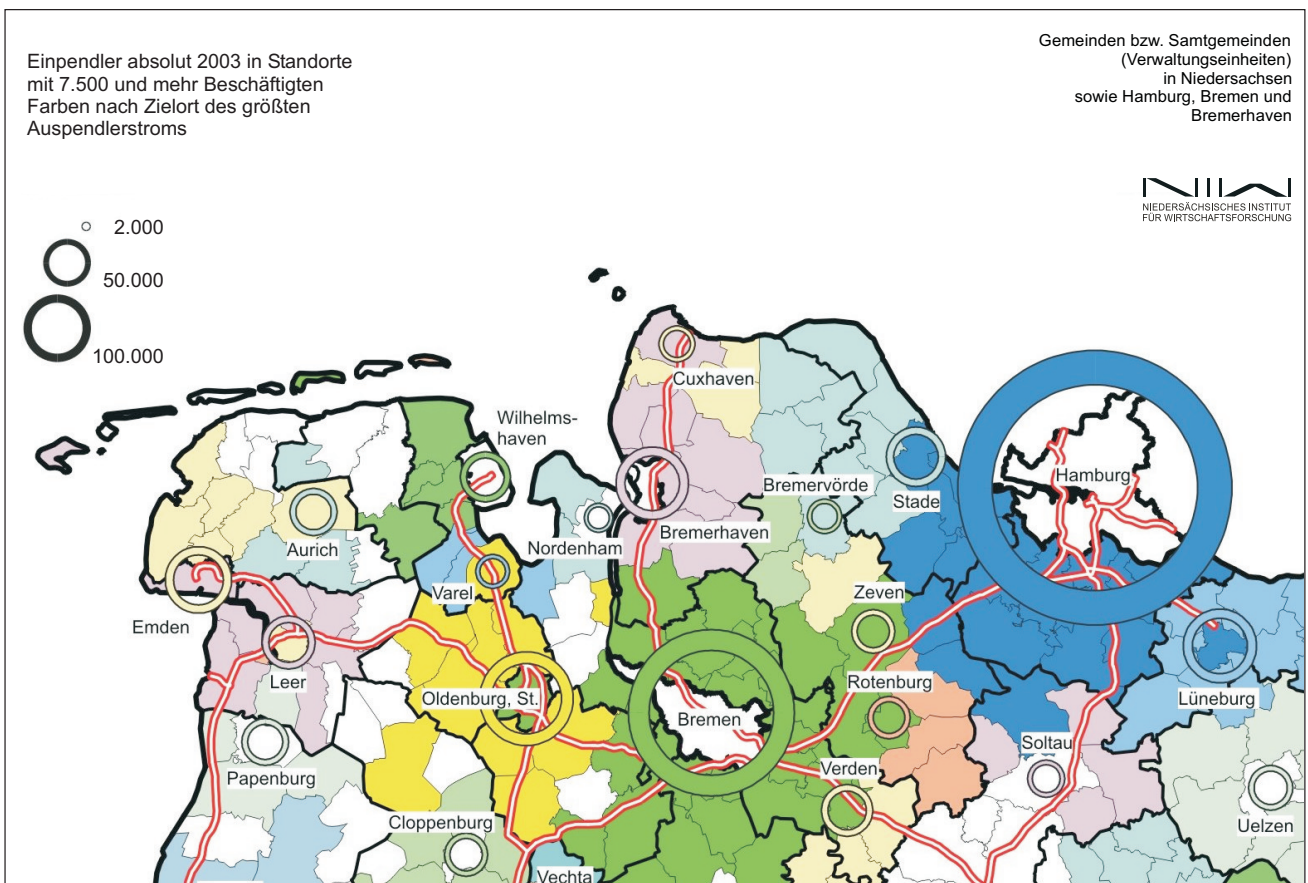
- Im Teilraum Emden ist das regionale Arbeitsplatzangebot mit einem Auspendlerüberschuss von lediglich 7.500 bzw. 7 % vergleichsweise günstig.
- Ähnliches gilt für den Teilraum Wilhelmshaven mit einem Auspendlerüberschuss von etwa 4.000 Personen oder etwa 6 %.
- Im Teilraum Unterweser beträgt der Auspendlerüberschuss 25.000 Personen oder knapp 29 %. Der Auspendlerüberschuss des Landkreises Cuxhaven ist dabei (vor allem wegen der Verflechtungen mit Bremerhaven) mit 35 % erheblich höher als derjenige des Landkreises Wesermarsch mit 15 %. Aber auch, wenn man die Stadt Bremerhaven miteinrechnet, reduziert sich der Auspendlerüberschuss nur auf 14.000 Personen oder etwa 12 %.
- Der Unterelberaum liegt im unmittelbaren Einflussbereich der Metropole Hamburg. Entsprechend ist der Auspendlerüberschuss mit 33 % bzw. 46.700 Personen extrem hoch. Dabei ist er im Landkreis Harburg erwartungsgemäß mit 42 % nochmals höher als im Landkreis Stade mit knapp 22 %.

⁹ Beschäftigtenstatistik, 30.6.2004

Karte 1.2-1: Wirtschaftsstandorte und Bevölkerungsdichte



Karte 1.2-2: Einpendlerzentren und Pendlereinzugsgebiete 2003



Teilraum Emden

Der Teilraum Emden wird geprägt durch

- die Stadt Emden, einen der beiden großen Wirtschaftsstandorte des niedersächsischen Küstenraumes, mit 27.000 Beschäftigten und einem extrem hohen Einpendlerüberschuss von 95 %,
- die Stadt Leer mit 15.000 Beschäftigten und einem ebenfalls extrem hohen Einpendlerüberschuss von 77 %,
- die Stadt Aurich mit 14.700 Beschäftigten und einem Einpendlerüberschuss von 33 % sowie
- die Stadt Norden (7.500 Beschäftigte).

Aus dem Teilraum Emden pendeln nur 16 % der Beschäftigten am Wohnort über die Grenze des Teilraumes, von diesen Auspendlern wiederum gehen die größten Ströme in den Landkreis Emsland, den Teilraum Wilhelmshaven sowie den Raum Oldenburg / Ammerland.

- Aus dem Landkreis Leer gehen nur etwa 34 % der Auspendler in den übrigen Küstenraum, darunter 18 % in die Stadt Emden und 12 % in den Landkreis Aurich. Die Verflechtungen mit dem südlichen Umfeld sind mit weiteren 36 % der Auspendler, die in die benachbarten Kreise Emsland und Cloppenburg gehen, geringfügig stärker.
- Die Einpendler in den Landkreis Leer kommen zu 26 % aus dem Landkreis Aurich und zu 33 % aus den Landkreisen Emsland und Cloppenburg. Insgesamt wird damit deutlich, dass der Landkreis Leer eine Scharnierfunktion zwischen den Arbeitsmärkten Emden / Aurich und Emsland / Cloppenburg aufweist.
- Aus dem Landkreis Aurich gehen 61 % der Auspendler in die Stadt Emden, die damit das herausragende Arbeitsplatzzentrum ist. Lediglich 8 % arbeiten im Landkreis Leer und etwa 12 % im Teilraum Wilhelmshaven.
- Die Einpendler in den Landkreis Aurich kommen zu 30 % aus dem Landkreis Wittmund, zu 27 % aus dem Landkreis Leer und zu 15 % aus der kreisfreien Stadt Emden.

Teilraum Wilhelmshaven

Der größte Wirtschaftsstandort des Teilraumes Wilhelmshaven ist die Stadt Wilhelmshaven mit 25.800 Beschäftigten. Der Einpendlerüberschuss ist mit lediglich 14 % vergleichsweise gering, was v.a. an dem unmittelbar an der Stadtgrenze in der Gemeinde Schortens gelegenen großen Gewerbepark auf dem ehemaligen „Olympia“-Gelände liegt. Weitere Wirtschaftsstandorte im Teilraum sind Varel (8.100 Beschäftigte) und Schortens (4.700 Beschäftigte) im Landkreis Friesland

sowie Wittmund (5.400 Beschäftigte) im gleichnamigen Landkreis.

Aus dem Teilraum Wilhelmshaven pendeln insgesamt ebenfalls nur knapp 17 % der Beschäftigten am Wohnort aus. Von diesen gehen etwa 38 % in den Raum Oldenburg/Ammerland und 32 % in den Teilraum Emden. Nur 6 % der Auspendler arbeiten in Bremen und 5 % im Unterweserraum.

- Der Landkreis Wittmund ist in seinen Arbeitsmarktverflechtungen gespalten zwischen den Teilräumen Wilhelmshaven und Emden. Aus dem Landkreis Wittmund gehen 40 % der Auspendler in den übrigen Teilraum Wilhelmshaven, darunter 24 % in den Landkreis Friesland und 16 % in die Stadt Wilhelmshaven. Etwa 44 % der Auspendler gehen in den Teilraum Emden, darunter 33 % in den Landkreis Aurich.
- Die Einpendler in den Landkreis Wittmund kommen zu 85 % aus dem übrigen Küstenraum, darunter vor allem aus den Landkreisen Aurich und Friesland.
- Von den Auspendlern des Landkreises Friesland arbeiten 49 % in der Stadt Wilhelmshaven. An zweiter Stelle steht der Wirtschaftsraum Oldenburg, d.h. die Stadt und der Landkreis Oldenburg sowie der Landkreis Ammerland, mit zusammen 24 % der Auspendler. Weitere 7 % gehen in den Landkreis Wittmund, die Verflechtungen zum Landkreis Wesermarsch sind mit knapp 4 % ausgesprochen gering.
- Die Einpendler in den Landkreis Friesland kommen zu 77 % aus dem übrigen Küstenraum, darunter 39 % aus der Stadt Wilhelmshaven und 21 % aus dem Landkreis Wittmund. Auch der Raum Oldenburg/Ammerland spielt mit 18 % eine besondere Rolle.

Teilraum Unterweser (ohne Bremerhaven)

Die größten Standorte des niedersächsischen Unterweserraumes sind die Stadt Cuxhaven mit 16.500 Beschäftigten und einem Einpendlerüberschuss von knapp 11 % im gleichnamigen Landkreis sowie die Standorte Nordenham (8.600 Beschäftigte) und Brake (6.100 Beschäftigte) im Landkreis Wesermarsch.

Aus dem Teilraum Unterweser pendeln 42 % der Auspendler in die Stadt Bremerhaven. Weitere Ziele sind Bremen mit 17 % und der Unterelberaum mit 9 %, etwa 5 % arbeiten in der Hansestadt Hamburg.

- Der Landkreis Wesermarsch ist nur vergleichsweise schwach mit dem übrigen Küstenraum verflochten. Von den Auspendlern des Landkreises Wesermarsch arbeiten lediglich 12 % im übrigen Küstenraum. An erster Stelle steht Oldenburg/Ammerland mit 37 % der Auspendler, gefolgt von Bremen mit 28 % und Bremerhaven mit knapp 5 % der Auspendler.

- Der Landkreis Cuxhaven ist in besonderer Weise mit Bremerhaven verflochten. Von den Auspendlern des Landkreises Cuxhaven gehen allein 54 % in die benachbarte Hansestadt. Knapp 17 % pendeln nach Bremen und 5 % nach Hamburg. Nur etwa 13 % der Auspendler arbeiten im übrigen Küstenraum, darunter 11 % im Landkreis Stade.

Teilraum Unterelbe

Die größten Wirtschaftsstandorte des Unterelberaumes sind die Stadt Stade mit 20.600 Beschäftigten und einem Pendlerüberschuss von 48 %, die Stadt Buxtehude mit 12.200 Beschäftigten und einem Einpendlerüberschuss von 28 % sowie die Standorte Seevetal (8.700 Beschäftigte), Winsen /Luhe (8.400 Beschäftigte) und Buchholz in der Nordheide (7.900 Beschäftigte).

Der Unterelberaum ist durch die Nähe und starke wirtschaftsräumliche Verflechtungen zur Metropole Hamburg geprägt. Aus dem Teilraum Unterelbe pendeln 79 % der Auspendler in die Hansestadt Hamburg. Verflechtungen mit dem übrigen Küstenraum sind vernachlässigbar klein.

- Von den Auspendlern des Landkreises Stade gehen etwa 70 % nach Hamburg und lediglich 3 % in den benachbarten strukturschwachen Landkreis Cuxhaven. Etwa 18 % der Auspendler arbeiten im übrigen Regierungsbezirk Lüneburg, darunter insbesondere im benachbarten Landkreis Rotenburg.
- Die Arbeitsplätze im Landkreis Stade werden zu knapp 22 % von Einpendlern eingenommen. Sie kommen zu 40 % aus dem übrigen Küstenraum, darunter vor allem aus dem Landkreis Cuxhaven. Etwa 58 % der Einpendler wohnen im übrigen ehemaligen Regierungsbezirk Lüneburg, hier vor allem im Landkreis Rotenburg.
- Der Landkreis Harburg ist in erster Linie ein attraktiver Wohnstandort. Von den im Landkreis wohnenden Beschäftigten arbeiten entsprechend 63 %, d.h. fast zwei Drittel außerhalb des Landkreises. Dominierendes Ziel ist Hamburg, allein 79 % der Auspendler arbeiten in der Hansestadt. Nur etwa 12 % pendeln in den übrigen ehemaligen Regierungsbezirk Lüneburg, d.h. vor allem in die Landkreise Lüneburg und Soltau-Fallingb. b. d. Elbe.
- Als Arbeitsstandort ist der Landkreis Harburg stark mit dem übrigen Wirtschaftsraum verflochten. Von den Beschäftigten am Arbeitsort pendeln fast 35 % über die Kreisgrenze ein. Von diesen Einpendlern wohnen wiederum etwa 34 % im Zentrum Hamburg und 45 % im übrigen ehemaligen Regierungsbezirk Lüneburg.

1.3 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Die Bevölkerungszahl und -entwicklung sowie die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Altersgruppen bilden wichtige Rahmendaten für die regionale wirtschaftliche Entwicklung. Sie sind nicht nur grundlegende Bestimmungsgrößen für das Angebot an Arbeitskräften auf dem regionalen Arbeitsmarkt, sondern sie prägen auch in wesentlichen Zügen die Nachfrage der Bevölkerung und der Haushalte in einer Region nach haushaltsorientierten Dienstleistungen, nach Wohnungen sowie nach Infrastrukturleistungen und sonstigen öffentlichen Dienstleistungen.

Die Bevölkerungsentwicklung insgesamt ergibt sich aus dem Zusammenspiel von vier Komponenten: den Geborenen und den Sterbefällen (natürliche Entwicklung) sowie den Zu- und Fortzügen (Wanderungssaldo). Natürliche Entwicklung und Wanderungen wirken sich sehr unterschiedlich auf die Bevölkerungsdynamik und auf den Bevölkerungsaufbau aus. Umgekehrt beeinflussen die Besonderheiten im demographischen Aufbau auch in starkem Maße die natürliche Entwicklung.

Bevölkerungsentwicklung und ihre Komponenten

Der niedersächsische Küstenraum hat seit langem eine überdurchschnittliche **Bevölkerungsentwicklung**. Von 1989 bis 2004 ist die Bevölkerungszahl um fast 13 % gestiegen, gegenüber 11 % in Niedersachsen und 10 % in Westdeutschland. Allerdings ergeben sich innerhalb des Küstenraumes erhebliche Unterschiede (Abb. 1.3-1/ Karte 1.3).

- An der Spitze der Bevölkerungsentwicklung steht der Unterelberaum, der in besonderem Maße von seiner Nähe zu Hamburg profitiert (Abb. 1.3-2). Hier ist die Bevölkerungszahl seit 1989 um fast 22 % angestiegen, im Landkreis Harburg mit knapp 25 % noch stärker als im Landkreis Stade mit etwa 19 %.
- Auch der Raum Emden weist in den Landkreisen Leer und Aurich und jüngst auch in der Stadt Emden eine überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung auf (Abb. 1.3-2). Insgesamt ist die Bevölkerung seit 1989 um 12 % angewachsen.
- Im niedersächsischen Unterweserraum ist der Bevölkerungsanstieg dagegen mit etwa 8 % seit 1989 ausgesprochen schwach (Abb. 1.3-2). Der Landkreis Wesermarsch verzeichnet sogar einen Bevölkerungsrückgang, und im Landkreis Cuxhaven wächst die Einwohnerzahl nur noch schwach. Die benachbarte Stadt Bremerhaven hat sogar noch stärkere Bevölkerungsverluste als die Stadt Wilhelmshaven.

Karte 1.3: Bevölkerungsentwicklung 1998 bis 2004

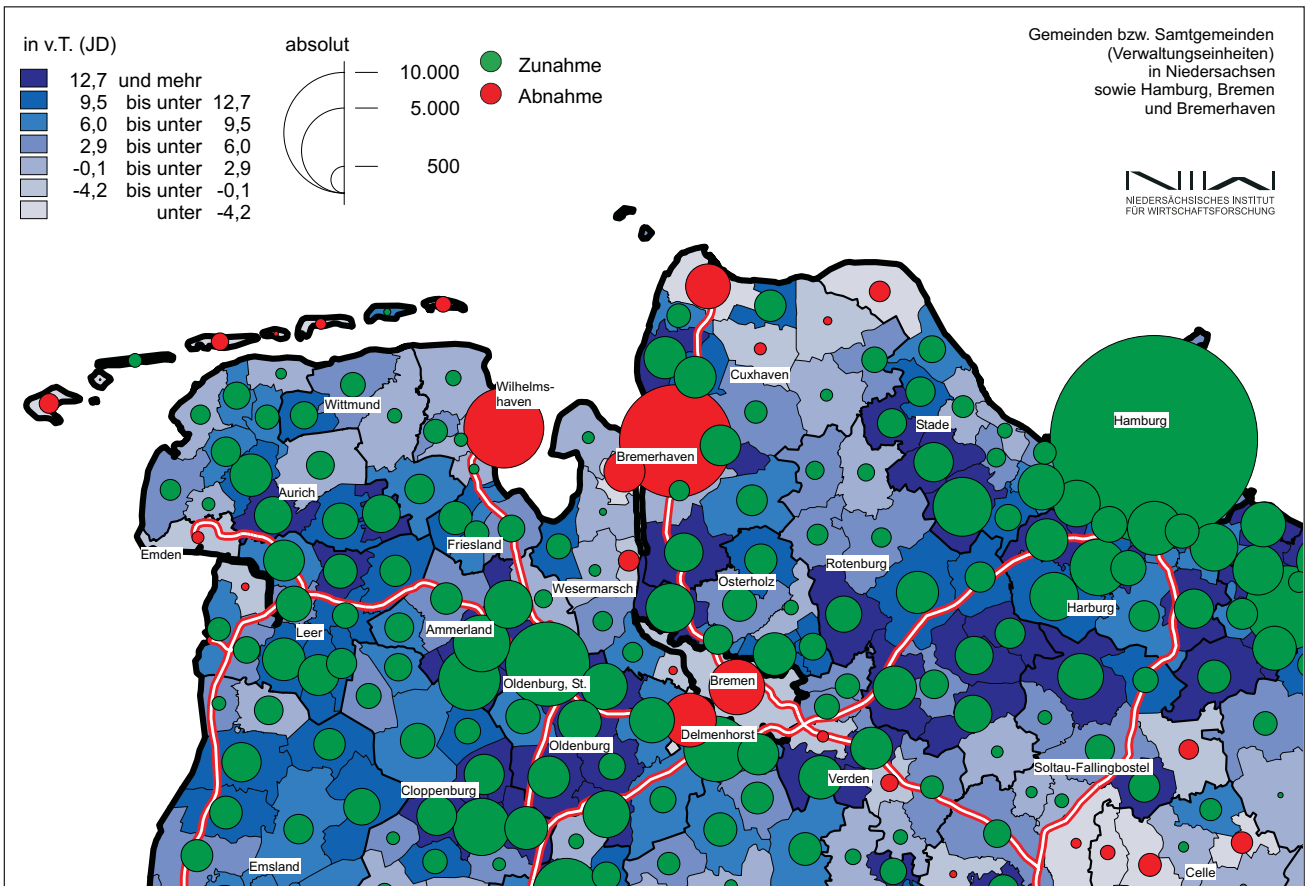
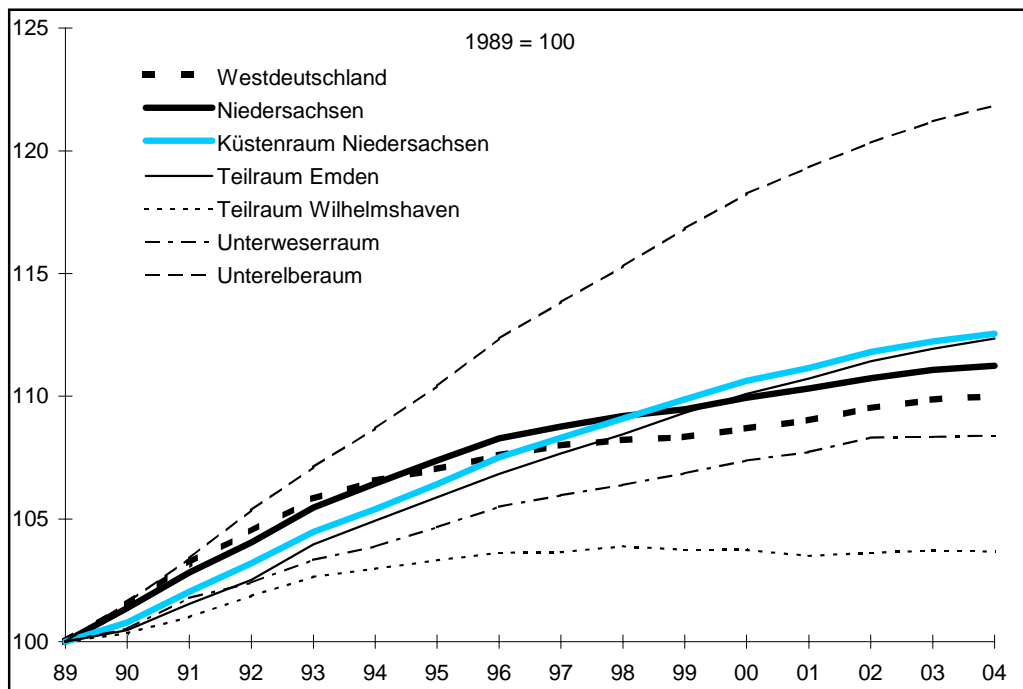
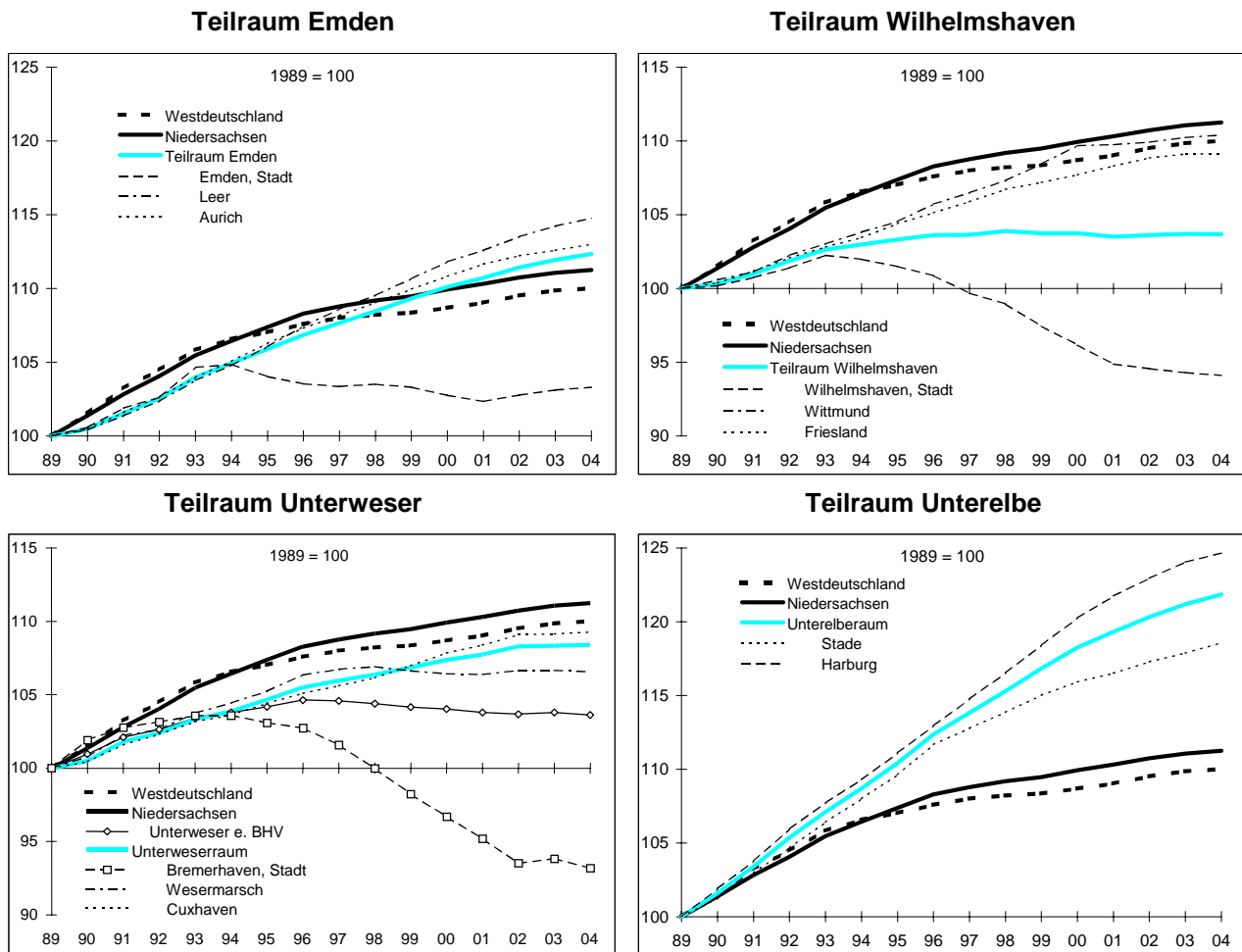


Abb. 1.3-1: Bevölkerungsentwicklung in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes seit Ende der 80er Jahre
 1989 = 100



Quelle: Bevölkerungsfortschreibung
 Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Bundesamt
 NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

Abb. 1.3-2: Bevölkerungsentwicklung in den Stadt- und Landkreisen des niedersächsischen Küstenraumes seit Ende der 80er Jahre



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
 NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

- Der Teilraum Wilhelmshaven hat mit einem Zuwachs von knapp 4 % die schwächste Bevölkerungsentwicklung im gesamten niedersächsischen Küstenraum (Abb. 1.3-2). Die Bevölkerungsverluste in der Stadt Wilhelmshaven sind so stark, dass die Zuwächse in den Landkreisen Wittmund und Friesland sie nur mit Mühe kompensieren können.
- Verlierer der Bevölkerungsentwicklung im Küstenraum sind somit vor allem die Städte Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie Cuxhaven und Aurich.

Die **natürliche Bevölkerungsentwicklung** ist im Küstenraum insgesamt etwas günstiger als im Landesdurchschnitt. Im Zuge des demographischen Strukturwandels verzeichnet die Region aber seit 2001 zunehmend stärker werdende Sterbeüberschüsse.

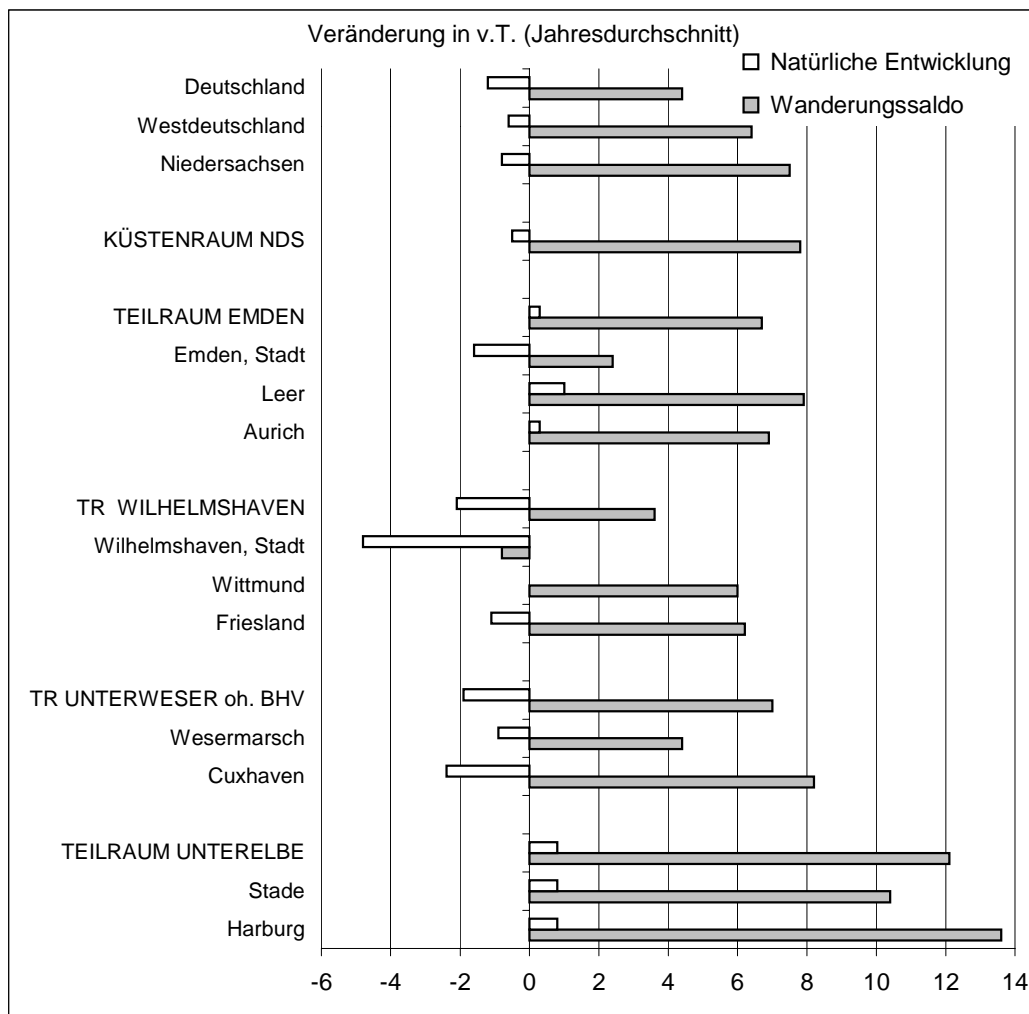
- Überdurchschnittlich ist die natürliche Entwicklung vor allem im Unterelberaum sowie in den ländlich geprägten Landkreisen Leer, Aurich und Wittmund (Abb.1.3-3).

- Ausgesprochen ungünstig ist sie demgegenüber in der Stadt Wilhelmshaven sowie auch in Emden und in den Landkreisen Wesermarsch, Cuxhaven und Friesland.

Bei den **Wanderungen** profitiert der niedersächsische Küstenraum seit langem in überdurchschnittlichem Maße. Von 1998 bis 2004 war ein Wanderungsüberschuss von mehr als 46.000 Personen zu verzeichnen.

- Besonders attraktiv für Zuwanderungen ist offensichtlich der Unterelberaum mit den Landkreisen Harburg und Stade (Abb. 1.3-3).
- Sehr starke Wanderungsgewinne hat darüber hinaus der Raum Emden mit sehr starken Zuwanderungen vor allem in den Landkreisen Leer und Aurich.
- Überdurchschnittlich sind auch die Wanderungsgewinne in den Landkreisen Friesland und Wittmund.

Abb. 1.3-3: Natürliche Entwicklung und Wanderungssaldo in den Teilräumen des Küstenraumes 1998 bis 2004



Quelle: Bevölkerungsfortschreibung
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Bundesamt
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

- Der Landkreis Cuxhaven hat auch überdurchschnittliche Wanderungsgewinne, z.T. verursacht durch starke Stadt-Umland-Wanderungen aus der Stadt Bremerhaven, die kaum geeignete Baulandflächen innerhalb des Stadtgebietes aufweist.
- Der Landkreis Wesermarsch hat unter den Landkreisen des niedersächsischen Küstenraumes die schwächsten Wanderungsgewinne.
- Wanderungsverluste verzeichnet seit langem vor allem die Stadt Wilhelmshaven, im Jahr 2003 war der Wanderungssaldo erstmals wieder positiv.

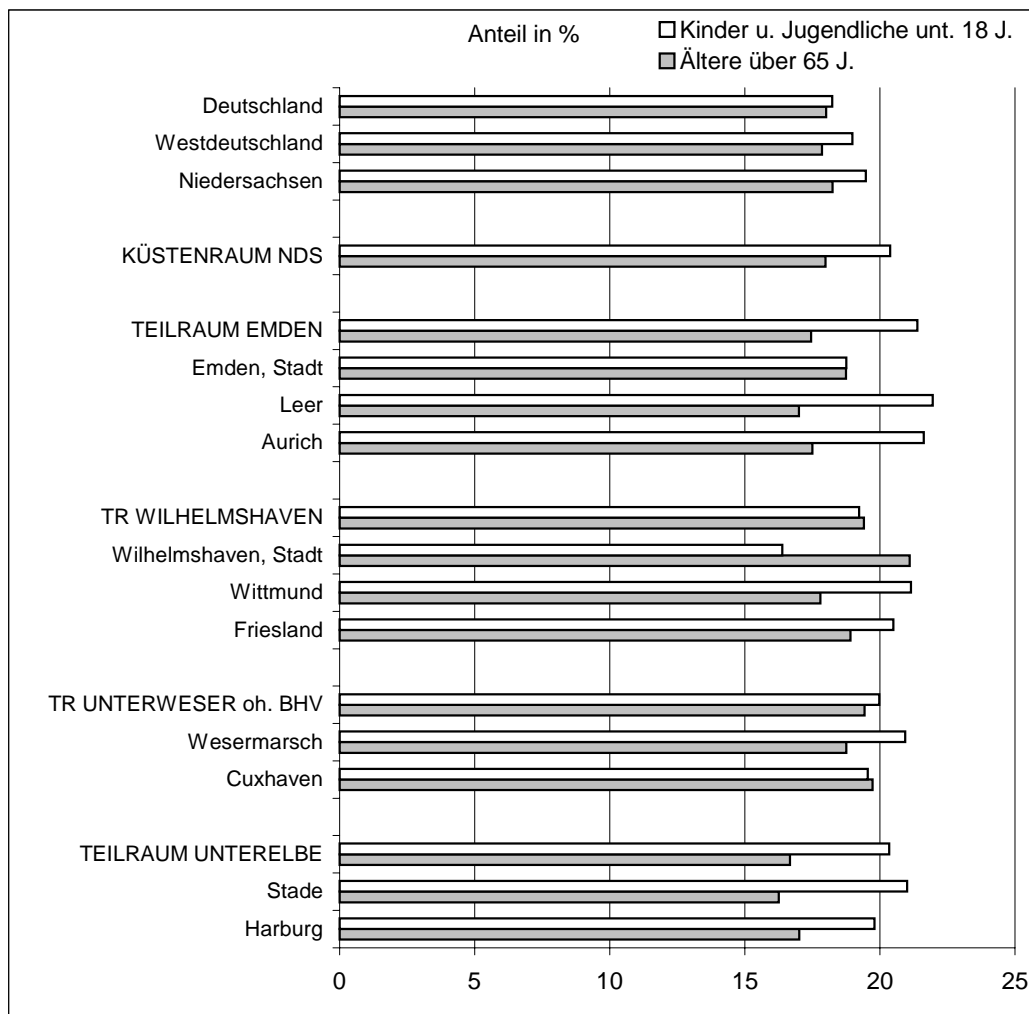
In den letzten Jahren haben sich die Wanderungsgewinne im niedersächsischen Küstenraum etwas abgeschwächt, im Jahr 2003 betrug sie etwas mehr als 6.000 Personen.

Eine Sonderauswertung des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik macht die **Herkunft und Struktur der Wanderungen** deutlich. Die Wanderungsgewinne

des niedersächsischen Küstenraumes hatten in den Jahren 2001 bis 2003 eine Größenordnung von jahresdurchschnittlich 7.300 Personen.

- Davon stammten etwa 16 % aus dem übrigen Niedersachsen. Diese Zahl setzte sich zusammen aus Wanderungsgewinnen überwiegend von Aus- bzw. Übersiedlern und Wanderungsverlusten gegenüber den Großstädten Hannover, Oldenburg und Osnabrück sowie den umliegenden Kreisen Lüneburg, Soltau-Fallingb. und Rotenburg.
- Etwa 25 % der Wanderungsüberschüsse resultierten aus den Verflechtungen mit den Hansestädten Hamburg, Bremen und Bremerhaven und waren überwiegend Stadt-Umland-Wanderungen im Zuge der Suburbanisierung.
- Etwa 20 % der Wanderungsüberschüsse stammten aus den übrigen westdeutschen Flächenländern, darunter schwerpunktmäßig aus Nordrhein-Westfalen. In

Abb. 1.3-4: Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren sowie der Bevölkerung im Rentenalter in den Teilräumen des Küstenraumes 1998 bis 2004



Quelle: Bevölkerungsfortschreibung
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Bundesamt
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

dieser Gruppe spielen Altersruhesitzwanderungen offensichtlich eine große Rolle.

- Etwa 26% der offensichtlich arbeitsstandortorientierten Zuwanderungen stammten aus den ostdeutschen Bundesländern und
- etwa 13 % aus dem Ausland.

Im Vergleich zum Ende der 90er Jahre haben sich vor allem die Stadt-Umland-Wanderungen von Hamburg, Bremen und Bremerhaven fast halbiert, während die Zuwanderungen aus den übrigen Bundesländern und dem übrigen Niedersachsen praktisch unverändert geblieben sind. Die Wanderungsgewinne gegenüber den ostdeutschen Ländern konnten in den letzten Jahren sogar noch gesteigert werden. Auch gegenüber dem Ausland ist die Wanderungsbilanz nach Verlusten Ende der 90er Jahre in den letzten Jahren wieder positiv.

Insgesamt ist der Küstenraum damit attraktiv auch für überregionale Zuwanderungen aus den übrigen Bundesländern und aus Ostdeutschland.

Alterstruktur der Bevölkerung

Die **Alterstruktur der Bevölkerung** im niedersächsischen Küstenraum ist durch einen überdurchschnittlichen Anteil von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren (107¹⁰) und schwächer besetzten Altersgruppen zwischen 18 und 25 Jahren (91), 25 und 35 Jahren (91) sowie auch 35 bis unter 45 Jahren (98) geprägt. Die Altersgruppen zwischen 45 und 55 (99) sowie über 65 Jahren (101) sind etwa durchschnittlich vertreten, die Bevölkerung im Vorruhestandsalter (107) ist allerdings überrepräsentiert.

¹⁰ Anteil der Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung, jeweiliger Bundeswert (Westdeutschland) = 100, 1.1.2004

Die Zahlen der **Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren** sind in den Landkreisen Leer, Aurich und Wittmund besonders hoch, aber auch in den Landkreisen Wesermarsch, Stade und Friesland ist ihr Anteil überdurchschnittlich (Abb. 1.3-4).

Der Anteil der **Bevölkerung im Rentenalter** entspricht im niedersächsischen Küstenraum insgesamt mit 18,0 % (101) etwa dem Bundesdurchschnitt und dem Landeswert (102). Auch hier ergeben sich innerhalb des Küstenraumes beträchtliche Unterschiede (Abb. 1.3-4).

- Sehr gering ist der Anteil der älteren Menschen im Unterelberaum (93), und zwar sowohl im stärker ländlich geprägten Landkreis Stade (91) als auch im sub-urbanen Raum des Landkreises Harburg (95).
- Geringer ist der Anteil auch in den ländlich geprägten Landkreisen Aurich (98) und Leer (95).
- Überdurchschnittlich ist der Anteil der älteren Menschen in der Stadt Emden (105) sowie in den Landkreisen Wesermarsch (105), Friesland (106) und Cuxhaven (111).

- Am höchsten ist der Anteil der Bevölkerung im Rentenalter in der Stadt Wilhelmshaven (118).
- Auch in der benachbarten Stadt Bremerhaven (113) ist der Anteil der älteren Menschen ausgesprochen hoch.

Die Altersstruktur und die daraus folgenden Trends der natürlichen Entwicklung im Zusammenspiel mit den zu erwartenden Wanderungen bedeuten für die **zukünftige Bevölkerungsentwicklung im Küstenraum** vor allem für die Stadt Wilhelmshaven sowie die Kreise Wittmund und Wesermarsch eine Herausforderung¹¹. In der Stadt Emden und in den Landkreisen Cuxhaven und Friesland dürfte die zukünftige Bevölkerungsentwicklung etwa im Landesdurchschnitt liegen. In den Landkreisen Aurich und Stade wird eine überdurchschnittliche Entwicklung und in den Landkreisen Leer und Harburg sogar eine weit überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung erwartet.

¹¹ Vgl. dazu die Ergebnisse der Bevölkerungsprognose des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik 2003 bis 2021: Regionalmonitoring Niedersachsen. Regionalreport 2004. Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Ministeriums für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Hannover, September 2004, S. 16-22.

2. Struktur und Entwicklung der Wirtschaft

2.1 Wirtschaftsstruktur im Überblick

Der Wirtschaftsraum des niedersächsischen Küstenraumes erwirtschaftet insgesamt ein Bruttoinlandsprodukt von 26,8 Mrd. EUR¹², was einem Anteil von etwa 14,7 % an Niedersachsen entspricht. Die Wirtschaftskraft¹³ im Küstenraum (75¹⁴) liegt entsprechend ein Viertel unter dem Bundesdurchschnitt und ist damit auch deutlich niedriger als in Niedersachsen (88).

Das Bruttoinlandsprodukt im niedersächsischen Küstenraum wird von zusammen 514.900 Erwerbstätigen¹⁵ erarbeitet. Die Arbeitsproduktivität¹⁶ liegt mit 52.300 EUR je Erwerbstätigen¹⁷ (94) exakt im Landesdurchschnitt (94) und bleibt damit hinter dem Bundesdurchschnitt zurück.

In der Wirtschaftsstruktur – gemessen an der Zusammensetzung der Wertschöpfung¹⁸ – ist der kleine Bereich der Landwirtschaft und Fischerei mit 3,2 % (283¹⁹) stark überrepräsentiert. Das Produzierende Gewerbe trägt demgegenüber mit 26,3 % (92) nur unterdurchschnittlich zur Wertschöpfung bei. Dies gilt in noch stärkerem Maße für das Verarbeitende Gewerbe mit 18,0 % (74) der regionalen Wertschöpfung. Demgegenüber tragen die Dienstleistungen mit 70,6 % (101) etwa durchschnittlich zur Wertschöpfung bei.

Auch gemessen an der Zusammensetzung der Erwerbstätigen²⁰ (Abb. 2.1) haben Landwirtschaft und Fischerei mit 5 % (211) eine größere Bedeutung als in Niedersachsen insgesamt (147). Besonders stark agrarisch geprägt sind die Landkreise Wittmund (373), Cuxhaven (329), Aurich (255), Wesermarsch (242) und Leer (241).

Auf das Produzierende Gewerbe entfallen im Küstenraum 23 % der Erwerbstätigen (85), auf das Verarbeitende Gewerbe lediglich etwas mehr als 15 % (76). Damit liegt der Anteil der industriellen Beschäftigung um ein Viertel unter dem Bundesdurchschnitt. Allerdings sind jedoch innerhalb des Küstenraumes die Stadt Emden (160) sowie der Landkreis Wesermarsch (137) ganz

besonders stark auf das Produzierende Gewerbe ausgerichtet. Im Landkreis Stade (99) wird etwa der Bundesdurchschnitt erreicht.

Dementsprechend sind die Dienstleistungen im niedersächsischen Küstenraum mit knapp 72 % der Erwerbstätigen (102) leicht überrepräsentiert. Besonders stark auf Dienstleistungen ausgerichtet ist die Stadt Wilhelmshaven (120). Überdurchschnittlich vertreten sind sie auch in den Landkreisen Harburg (109), Friesland (108), Aurich (106) sowie Wittmund und Leer (beide 105). Auch in der benachbarten Stadt Bremerhaven (112) stehen die Dienstleistungen stärker im Vordergrund als das Produzierende Gewerbe.

2.2 Wirtschafts- und Beschäftigtenentwicklung

Wirtschaftswachstum

Das langfristige Wirtschaftswachstum im Küstenraum – gemessen an der Zunahme des Bruttoinlandsproduktes zu Marktpreisen²¹ – liegt unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt, ist aber günstiger als in Niedersachsen gewesen (Abb. 2.2-1). Vor allem Mitte der 90er Jahre war ein gewisses Zurückbleiben gegenüber dem Bundestrend zu verzeichnen. Gegen Ende der 90er Jahre setzte ein deutlicher Aufholprozess ein, der sich jedoch 2002 wieder abschwächte.

Innerhalb des niedersächsischen Küstenraumes ist die wirtschaftliche Entwicklung seit Anfang der 90er Jahre unterschiedlich verlaufen (Abb. 2.2-2).

- Der Unterelberaum hatte fast durchgehend ein weit überdurchschnittliches Wachstum. Die Wertschöpfung ist insgesamt seit 1992 um jahresdurchschnittlich 3,5 % gestiegen, gegenüber 2,6 % in Deutschland und 2,0 % in Niedersachsen. Innerhalb des Unterelberaumes war das Wachstum im Landkreis Harburg mit jahresdurchschnittlich 3,6 % nochmals stärker als im Landkreis Stade mit 3,4 %. Das Wachstum des Unterelberaumes ist auch in den letzten Jahren weit überdurchschnittlich geblieben.
- Der Unterweserraum ist langfristig in etwa im Bundestrend gewachsen und war damit wachstumsstärker als Niedersachsen insgesamt. Die Wertschöpfung ist von 1992 bis 2003 um jahresdurchschnittlich 2,5 % gewachsen, gegenüber 2,6 % in Deutschland und 2,0 % in Niedersachsen. Allerdings ist das Wachstum in den 90er Jahren zunächst deutlich zurückgeblieben und war erst gegen Ende der 90er Jahre überdurch-

¹² Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen, 2003, Ergebnisse der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, Revisionsstand Frühjahr 2005

¹³ gemessen als Bruttoinlandsprodukt je Einwohner

¹⁴ jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

¹⁵ Erwerbstätige am Arbeitsort, 2003

¹⁶ gemessen am Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen

¹⁷ 2003

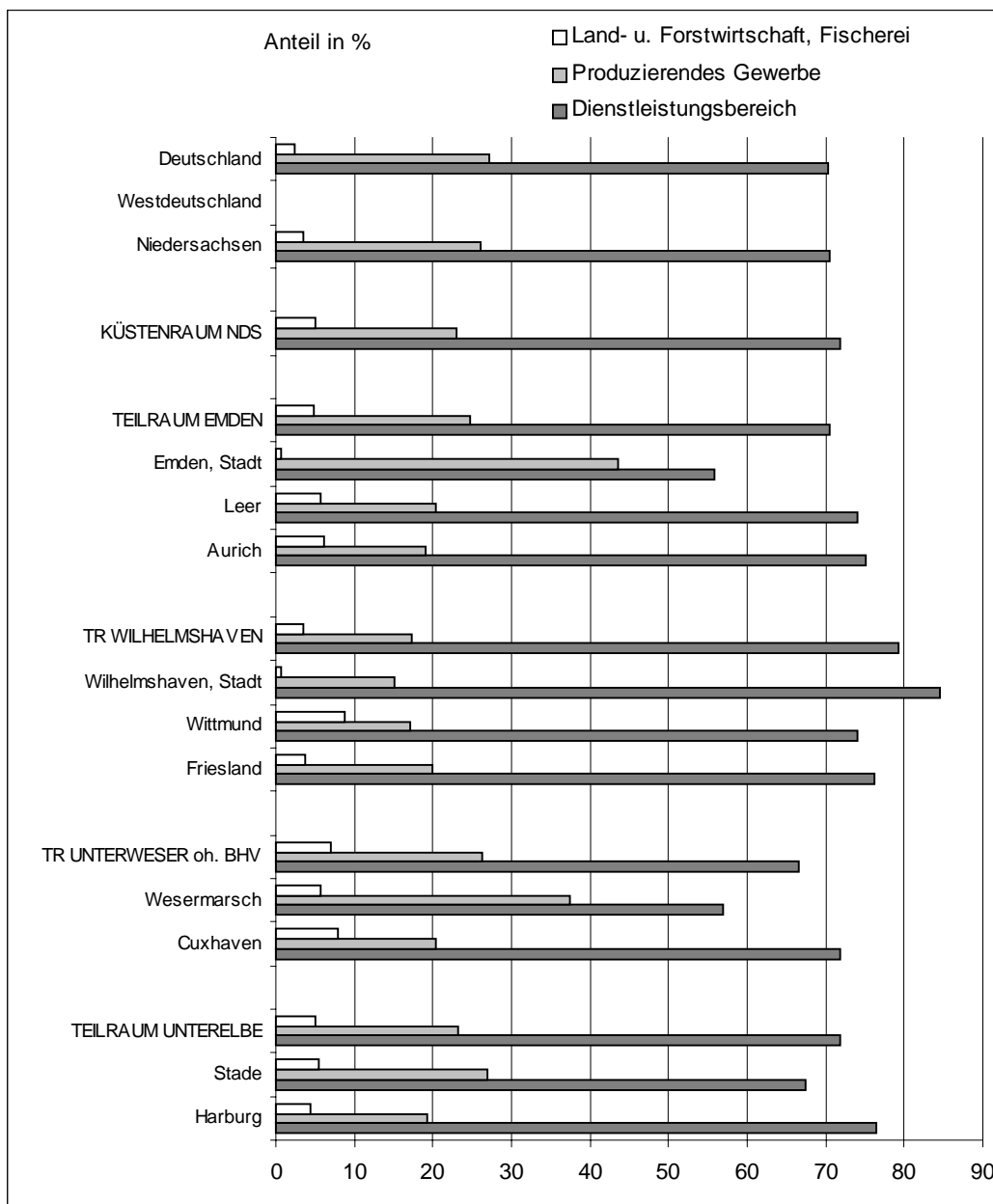
¹⁸ Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen, 2003

¹⁹ Spezialisierung: Anteil an insgesamt, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

²⁰ Erwerbstätige am Arbeitsort, 2003

²¹ Unterhalb der Landesebene liegen nur Daten in jeweiligen Preisen vor.

Abb. 2.1: Wirtschaftsstruktur nach Erwerbstitigen in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 2003



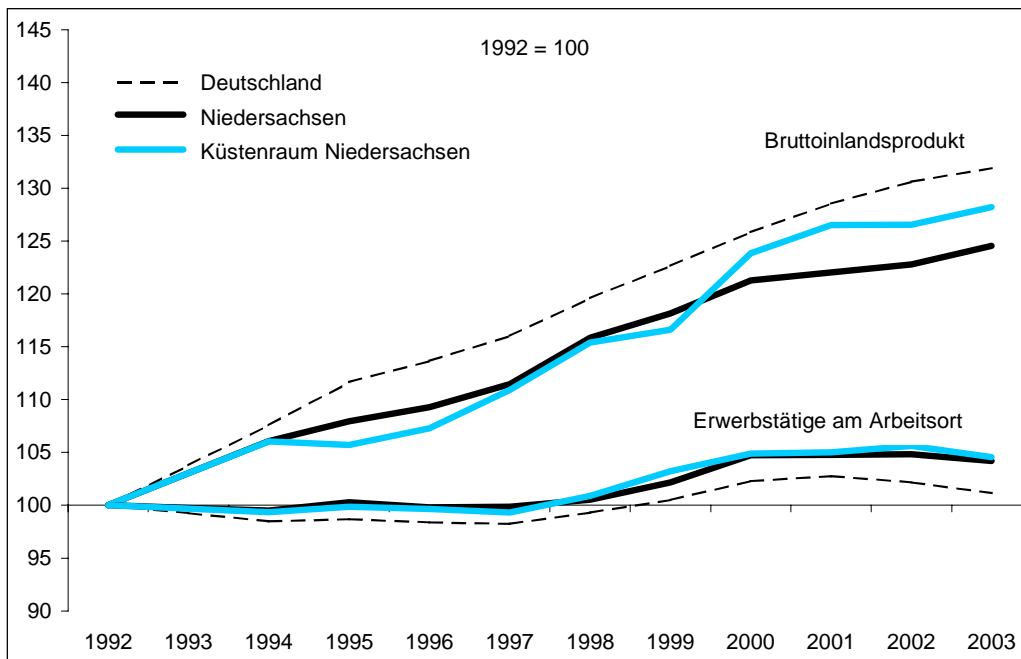
Quelle: Erwerbstitige am Arbeitsort, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 5 / 2005

schnittlich. Vor allem in den Jahren 2000 und 2001 waren die Zuwächse überdurchschnittlich. Seit 2002 ist die Entwicklung nur noch sehr schwach. In den 90er Jahren war die Entwicklung in den Landkreisen Cuxhaven und Wesermarsch in etwa gleich. In den letzten Jahren ist die Entwicklung in der Wesermarsch – nach starken Zuwächsen in den Jahren 2000 und 2001 – ausgesprochen schwach. Der Landkreis Cuxhaven entwickelt sich in den letzten Jahren vergleichsweise günstig.

- Auch der Teilraum Emden ist langfristig in etwa im Bundestrend gewachsen und war damit wachstumsstärker als Niedersachsen insgesamt. Die Wertschöpfung ist ebenso wie im niedersächsischen Un-

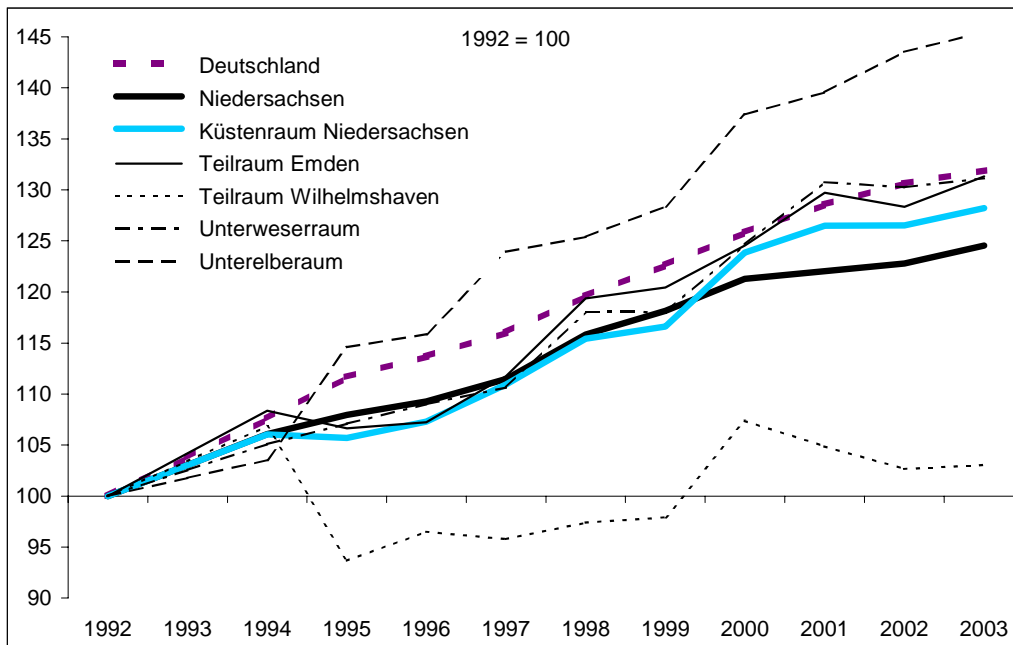
terweserraum von 1992 bis 2003 um jahresdurchschnittlich 2,5 % gewachsen. Die Entwicklung war hier allerdings etwas stärker schwankend mit einer deutlicheren Entwicklungsschwäche Mitte der 90er Jahre und einem höheren Wachstum von 1998 bis 2001. Die Landkreise Leer und Aurich weisen nach Schwächephasen in den 90er Jahren in den letzten Jahren ein stabiles überdurchschnittliches Wachstum auf. Demgegenüber ist die Entwicklung in der Stadt Emden starken Schwankungen unterworfen und von der Entwicklung der dominierenden Betriebe (Straßenfahrzeugbau und Schiffbau) bestimmt. Vor allem in den letzten Jahren ist das Wachstum in der Stadt Emden nach Einbrüchen Mitte der 90er Jahre und

Abb. 2.2-1: Wirtschaftliches Wachstum und Entwicklung der Erwerbstätigen im niedersächsischen Küstenraum seit 1992



Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen (in jeweiligen Preisen)
 Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder, Revisionsstand Frühjahr 2005
 NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

Abb. 2.2-2: Wirtschaftswachstum in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes seit 1992



Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen (in jeweiligen Preisen)
 Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder
 NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

starken Entwicklungsschüben in den Jahren 1998 und 2001 zurückgeblieben.

- Der Teilraum Wilhelmshaven ist insgesamt durch ein extrem ungünstiges wirtschaftliches Wachstum gekennzeichnet. Von 1992 bis 2003 ist die Wertschöpfung nur um jahresdurchschnittlich 0,3 % gestiegen.

Karte 2.2: Beschäftigtenentwicklung 1998 bis 2004

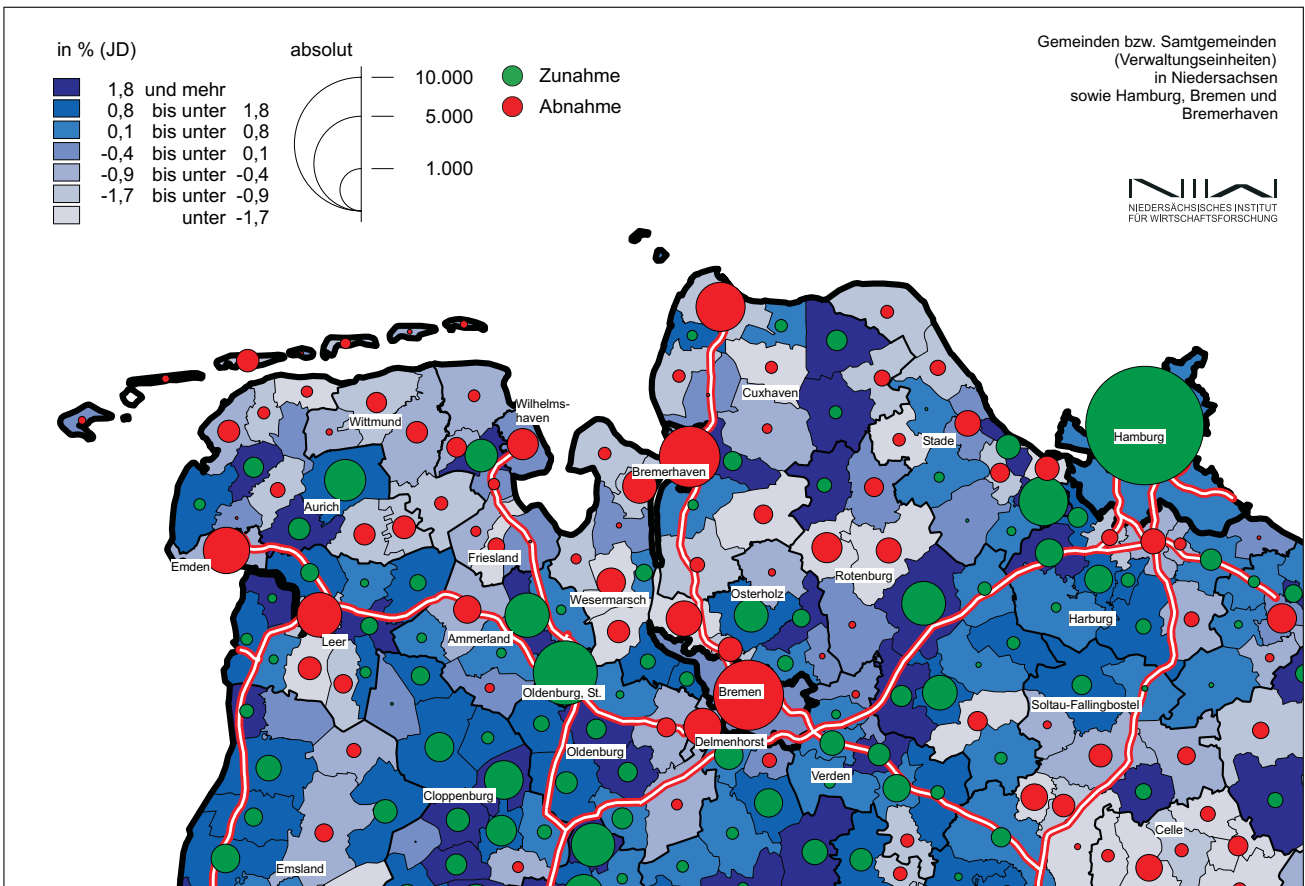
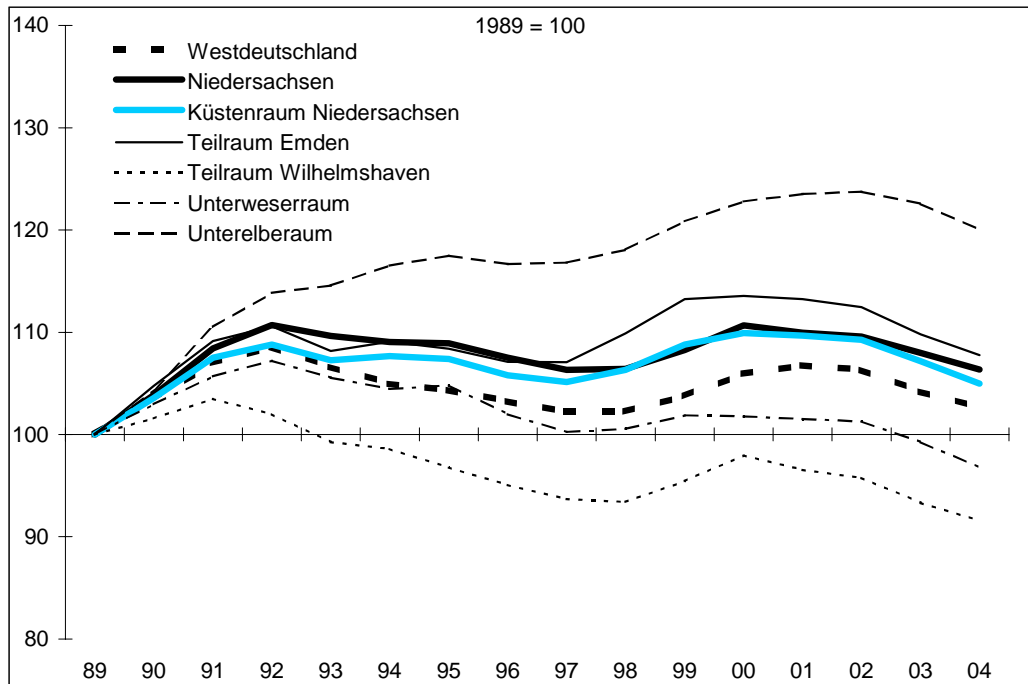


Abb. 2.2-3: Beschäftigtenentwicklung in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes seit Ende der 80er Jahre



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

- Die Entwicklung ist zwar durch die vorübergehende Stilllegung einer Raffinerie in Wilhelmshaven beeinflusst, trotzdem bleibt die Entwicklung sehr schwach. Am schwächsten war die Entwicklung in der Stadt Wilhelmshaven, in der von 1992 bis 2003 das Bruttoinlandsprodukt sogar um jährlich 1,1 % gesunken ist. Aber auch in den Landkreisen Wittmund und Friesland war das Wachstum mit jahresdurchschnittlich 1,0 % bzw. 1,9 % schwächer. Vor allem auch in den letzten Jahren bleibt das Wachstum stark zurück.

Trotz des insgesamt gegenüber der gesamtdeutschen Entwicklung zurückbleibenden Wachstums im niedersächsischen Küstenraum war die Entwicklung der Erwerbstätigen am Arbeitsort²² überdurchschnittlich. Dies bedeutet, dass die Entwicklung der Arbeitsproduktivität²³ schwächer angestiegen ist. Dies gilt jedoch nur für die Teilräume Wilhelmshaven und Emden. Im Unterweser- und im Untereelberaum war die Produktivitätsentwicklung sogar überdurchschnittlich.

Beschäftigtenentwicklung

Die langfristige Beschäftigtenentwicklung seit Ende der 80er Jahre ist im niedersächsischen Küstenraum insgesamt günstiger als im Bundestrend²⁴ verlaufen und vom niedersächsischen Landestrend kaum abgewichen (Abb. 2.2-3 / Karte 2.2).

- In der ersten Phase nach der Wiedervereinigung lag die Beschäftigtenentwicklung in etwa im westdeutschen Trend und war entsprechend nicht ganz so günstig wie in Niedersachsen insgesamt, das überdurchschnittlich von der Wiedervereinigung profitierte.
- Im weiteren Verlauf der 90er Jahre war die Beschäftigtenentwicklung im Küstenraum stabiler als im Bundestrend (Westdeutschland), d.h. der Beschäftigtenrückgang von etwa 1992 bis 1998 war deutlich moderater als im übrigen Westdeutschland.
- Gegen Ende der 90er Jahre stieg auch im Küstenraum die Beschäftigung bis etwa zum Jahr 2000, in dieser Phase konnte der Vorsprung gegenüber dem Bundestrend gehalten werden.
- In den letzten Jahren ist die Beschäftigtenentwicklung des niedersächsischen Küstenraumes allerdings etwas schwächer als im Bundes- und Landestrend, so dass der langfristige Vorsprung zunehmend eingebüßt wird.

Innerhalb des Küstenraumes gibt es ein breites Spektrum hinsichtlich der Dynamik bei der langfristigen Beschäftigtenentwicklung (Abb. 2.2-4).

- An der Spitze steht eindeutig der Untereelberaum, der in besonderer Weise von der Nähe zur Metropole Hamburg profitiert. Seit 1989 ist die Beschäftigung um etwa 20 % gestiegen, im Landkreis Harburg, der von der Suburbanisierung besonders profitiert hat, sogar um 29 % (Abb. 2.2-4). Aber auch der Landkreis Stade hat sich mit einem Zuwachs von knapp 13 % ausgesprochen positiv entwickelt.
- Eine langfristig zumindest leicht überdurchschnittliche Beschäftigtenentwicklung hat auch der Teilraum Emden, hier liegt die Beschäftigung derzeit um knapp 10 % über dem Niveau von 1989. Bis Mitte der 90er Jahre folgte die Beschäftigtenentwicklung etwa dem Bundestrend, in der zweiten Hälfte der 90er Jahre war dann ein besonderer Zuwachs zu verzeichnen, der allerdings teilweise in den letzten Jahren wieder abgeschmolzen ist. Innerhalb der Region war die Beschäftigtenentwicklung in der Stadt Emden insgesamt sehr stark schwankend und insgesamt schwach (Abb. 2.2-4). In den Landkreisen Leer und Aurich war sie demgegenüber überdurchschnittlich. Im Gegensatz zum Landkreis Aurich ist die Beschäftigung im Landkreis Leer allerdings in den letzten Jahren wieder überdurchschnittlich geschrumpft.
- Der Teilraum Unterweser bleibt vor allem seit Mitte der 90er Jahre zunehmend hinter dem Bundes- und Landestrend zurück. Die Beschäftigung lag 2004 um etwa 3 % unter dem Ausgangsniveau von 1989. In der zweiten Hälfte der 90er Jahre konnte die Beschäftigung gerade gehalten werden, und in den letzten beiden Jahren ist sie deutlich rückläufig. Die schwache Entwicklung ist vor allem durch den Landkreis Wesermarsch geprägt, der nicht nur in den 90er Jahren im Zuge des industriellen Strukturwandels überdurchschnittlich an Arbeitsplätzen verloren hat, sondern auch im weiteren Verlauf eine ausgesprochen schwache Entwicklung hatte (Abb. 2.2-4). Vor allem seit 2002 ist die Beschäftigung wieder stark rückläufig. Der Landkreis Cuxhaven hatte vor allem in den 90er Jahren eine überdurchschnittliche Beschäftigtenentwicklung. Allerdings schmelzen auch hier seit Beginn des Jahrzehnts die Beschäftigtenzahlen schneller ab als im Bundestrend. Würde man die extrem entwicklungsschwache Stadt Bremerhaven mit einbeziehen, so wäre die Entwicklung im Unterweserraum noch deutlich ungünstiger. Seit 1989 ist die Beschäftigung im Unterweserraum einschließlich Bremerhaven um 9 % gesunken.

²² Ergebnisse der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung; die Erwerbstätigen am Arbeitsort umfassen im Gegensatz zu den Beschäftigten aus der Beschäftigtenstatistik auch die Selbständigen, Beamten und Mithelfenden Familienangehörigen.

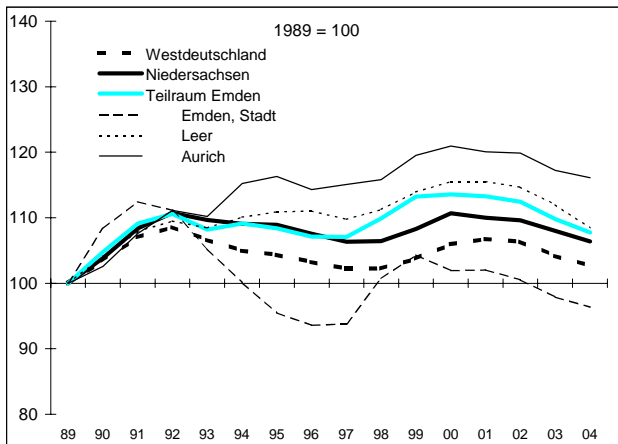
²³ Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen

²⁴ Westdeutschland

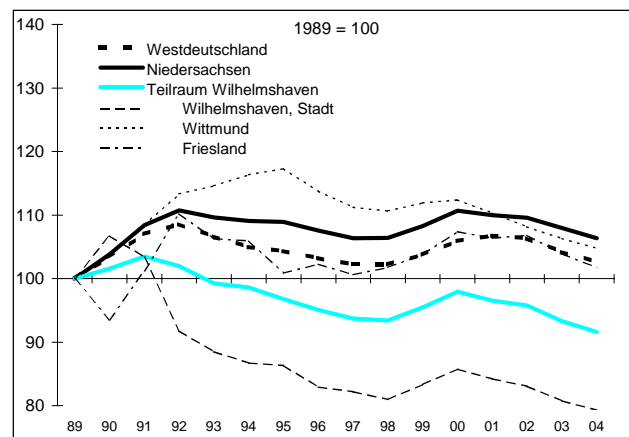
- Am ungünstigsten ist die langfristige Beschäftigtenentwicklung im Teilraum Wilhelmshaven, in dem die Beschäftigung heute um etwa 8 % unter dem Ausgangsniveau von 1989 liegt. Besonders starke Beschäftigungsverluste hat die Stadt Wilhelmshaven erlitten, die Beschäftigung ist hier seit 1989 insgesamt

Abb. 2.2-4: Beschäftigtenentwicklung in den Stadt- und Landkreisen des niedersächsischen Küstenraumes seit Ende der 80er Jahre

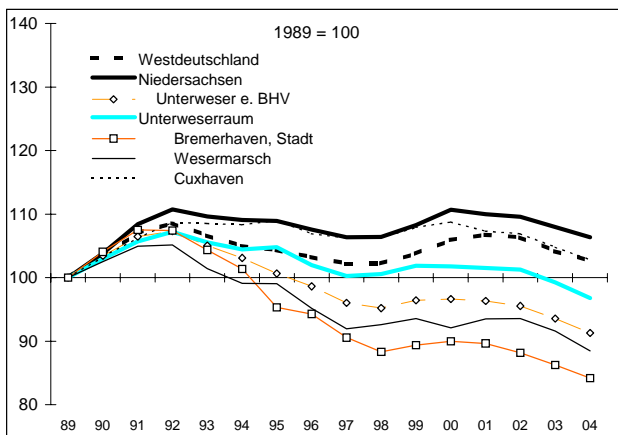
Teilraum Emden



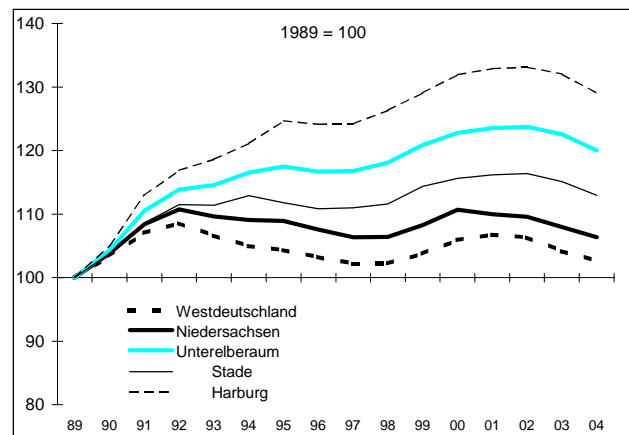
Teilraum Wilhelmshaven



Teilraum Unterweser



Teilraum Untereibe



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

um 21 % gesunken. Aber auch die Entwicklung im Landkreis Friesland war insgesamt etwas schwächer als im Bundestrend, während sich der Landkreis Wittmund zumindest langfristig vergleichsweise positiv entwickelt hat.

2.3 Produzierendes Gewerbe

Das Produzierende Gewerbe im niedersächsischen Küstenraum hat insgesamt 98.000 Beschäftigte²⁵, was einen Anteil von 31 % (93²⁶) an allen Beschäftigten bedeutet. Auf das Verarbeitende Gewerbe entfallen hiervon 68.000 Beschäftigte bzw. 26 % (84) aller Beschäftigten.

Branchenstruktur

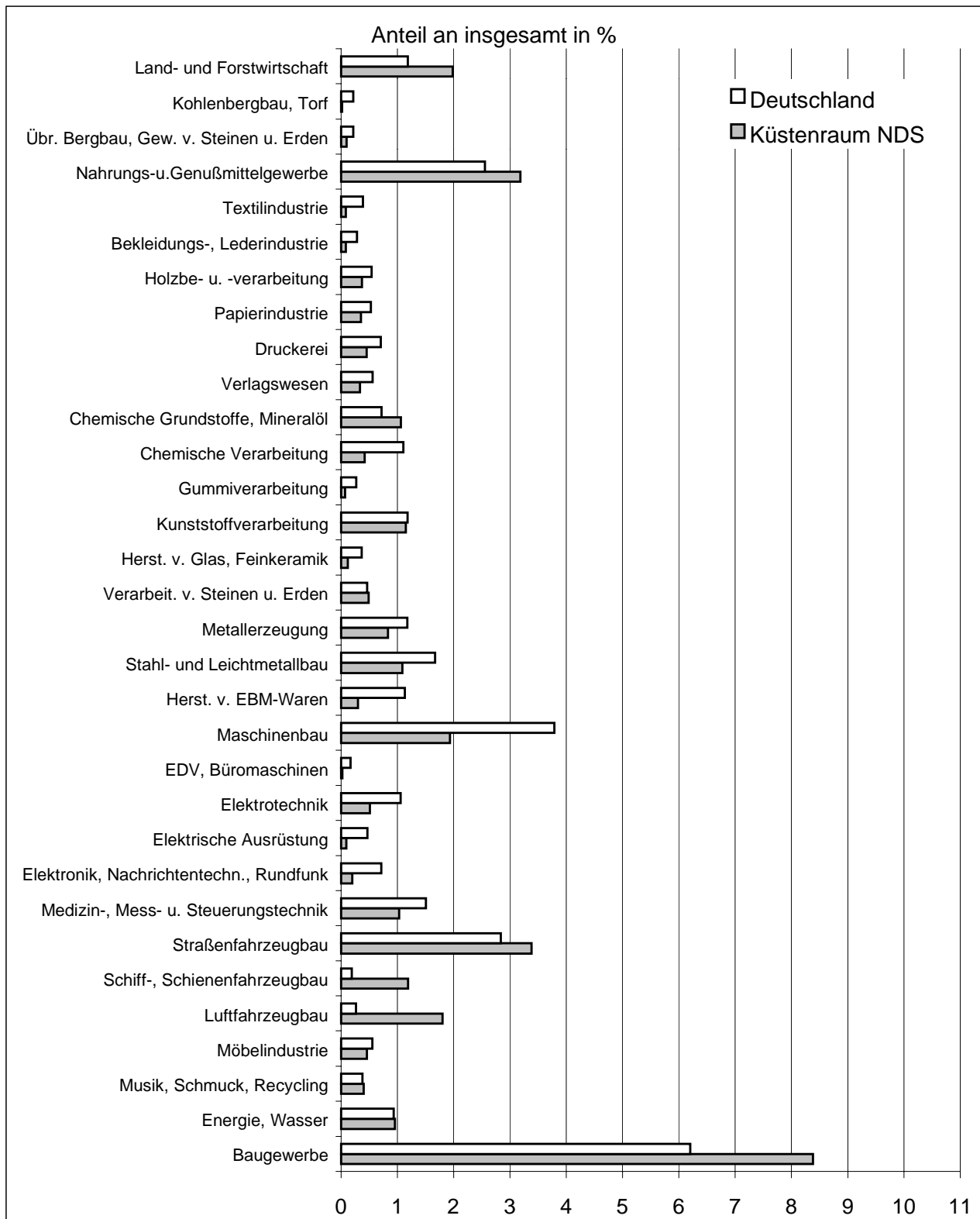
Die **größten Zweige innerhalb des Produzierenden Gewerbes** sind – gemessen an den Beschäftigtenzahlen – das Baugewerbe (27.600 Beschäftigte²⁷), der Straßenfahrzeugbau (10.800 Beschäftigte) und das Ernährungsgewerbe (10.100 Beschäftigte) (Abb. 2.3-1). Mit deutlichem Abstand folgen der Maschinenbau (6.200 Beschäftigte), die Elektrotechnik, Medizin-, Mess- und Steuerungstechnik (5.900 Beschäftigte), der Luftfahrzeugbau (5.700 Beschäftigte) sowie die Chemische Industrie und Mineralölverarbeitung (4.700 Beschäftigte). Nochmals deutlich kleiner sind der Schiffbau (3.800 Beschäftigte), die Kunststoffverarbeitung (3.700 Beschäftigte), das Papier-, Druck- und Verlagsgewerbe (3.600 Beschäftigte), Stahl- und Leichtmetallbau (3.500 Beschäftigte) und die Energiewirtschaft (3.100 Beschäftigte).

²⁵ sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, 30.6.2004

²⁶ Spezialisierung: Anteil an insgesamt, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

²⁷ sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, 30.6.2004

Abb. 2.3-1: Spezialisierung des Produzierenden Gewerbes im niedersächsischen Küstenraum 2004



Die Ergebnisse für die Land- und Forstwirtschaft sind nur begrenzt aussagefähig, weil nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erfasst sind und die Selbständigen und Mithelfenden Familienangehörigen ausgeblendet sind.

Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt hat der Küstenraum das folgende **Spezialisierungsmuster** – unabhängig von der Branchengröße im Bundesgebiet (Abb. 2.3-1).

- Extrem ist die Ausrichtung auf den Luftfahrzeugbau (682²⁸) mit den Standorten der Airbus-Fertigung in Stade, in Nordenham im Landkreis Wesermarsch und Varel im Landkreis Friesland sowie einem auf Reparatur und Wartung spezialisierten Standort Lemwerder im Landkreis Wesermarsch.
- Ausgesprochen hoch ist auch die Spezialisierung auf den Schiffbau (639) mit Standorten in Emden und an der Unterweser²⁹.
- Eine überdurchschnittliche Bedeutung hat auch der Straßenfahrzeugbau (119) v.a. mit dem Standort Emden des VW-Konzerns.
- Stark überrepräsentiert sind darüber hinaus die Herstellung von Chemischen Grundstoffen und die Mineralölverarbeitung (149) v.a. mit den Standorten Wilhelmshaven und Stade am seeschifftiefen Fahrwasser.
- Überrepräsentiert sind auch das Baugewerbe (135) und die Verarbeitung von Steinen und Erden (106).
- Die Energiewirtschaft (103) hat ein etwa durchschnittliches Branchengewicht u.a. mit den großen Kraftwerksstandorten Stade³⁰, Stadland an der Unterweser und Wilhelmshaven. Darüber hinaus spielt wegen der günstigen Strömungsverhältnisse im Küstenraum bei der Nutzung von regenerativen Energien die Windkraft eine bedeutsame Rolle.
- Etwa durchschnittlich in der Branchenstruktur vertreten ist die Kunststoffverarbeitung (97).
- Eher unterrepräsentiert sind Branchen wie die Holzindustrie (68), das Papier-, Druck- und Verlagsgewerbe (64), die Metallerzeugung und -bearbeitung (55)³¹, der Maschinenbau (51), die Elektrotechnik und verwandte Bereiche (47) und die Chemische Verarbeitung (38).

Insgesamt wird deutlich, dass die Küstenlage bzw. die Lage am seeschifftiefen Fahrwasser zumindest in der Entstehung des Produzierenden Gewerbes eine wichti-

ge Rolle gespielt hat. Küstenstandortorientiert sind u.a. der Schiffbau und seine Zulieferindustrien, Teile des Ernährungsgewerbes (Fischverarbeitung), die Mineralölverarbeitung und die Chemische Grundstoffindustrie, die Nicht-Eisen-Metallerzeugung (Aluminium, Zink und Blei) sowie zumindest in weiten Teilen die Energiewirtschaft.

Exkurs: Ernährungswirtschaft

Die Herstellung von landwirtschaftlichen Produkten und Nahrungsmitteln stellt in Niedersachsen eine besondere Kompetenz dar, deren gesamtwirtschaftliche Bedeutung häufig nicht ausreichend gewürdigt wird, weil die Wirtschaftsbereiche Landwirtschaft sowie Ernährungsgewerbe und die vor- und nachgelagerten Dienstleistungen getrennt betrachtet werden. Darüber hinaus lassen sich weitere Abhängigkeiten von der Nachfrage nach Nahrungsmitteln nur schwer ermitteln, so z.B. im Maschinen- und Anlagenbau oder bei anderen spezialisierten Dienstleistungen. Nach einer Schätzung des NIW entfielen auf die Ernährungswirtschaft in Niedersachsen 2003 etwa 247.000 Erwerbstätige³², was 7,1 % aller Erwerbstätigen entspricht. Gegenüber dem Bundesdurchschnitt von 5,1 % signalisiert dies eine besondere Spezialisierung. Die Ernährungswirtschaft hat im Küstenraum mit 42.400 Erwerbstätigen, d.h. mit 8,3 % aller Erwerbstätigen, eine noch größere Bedeutung als in Niedersachsen insgesamt. Auf die Landwirtschaft entfallen knapp 25.900 Erwerbstätige, auf die Ernährungsindustrie etwa 11.400 und die Dienstleister knapp 2.000 Erwerbstätige.

Besondere Schwerpunkte der Ernährungswirtschaft im niedersächsischen Küstenraum sind

- der Landkreis Cuxhaven mit einem Anteil von 14 % an allen Erwerbstätigen (Landwirtschaft, Fischerei, Fischverarbeitung, Feinkost, Milchverarbeitung),
- der Landkreis Wittmund mit 11 % der Erwerbstätigen (Landwirtschaft, Milcherzeugnisse),
- der Landkreis Stade mit 9 % der Erwerbstätigen (Landwirtschaft, Obstanbau, Getränkeindustrie, Fleischwaren),
- der Landkreis Leer mit 9 % der Erwerbstätigen (Landwirtschaft, Backwaren, Teeverarbeitung, Herstellung von Speiseöl) und
- der Landkreis Aurich mit 9 % der Erwerbstätigen (Landwirtschaft, Backwaren, Milchverarbeitung).

²⁸ Spezialisierung: Anteil an insgesamt, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

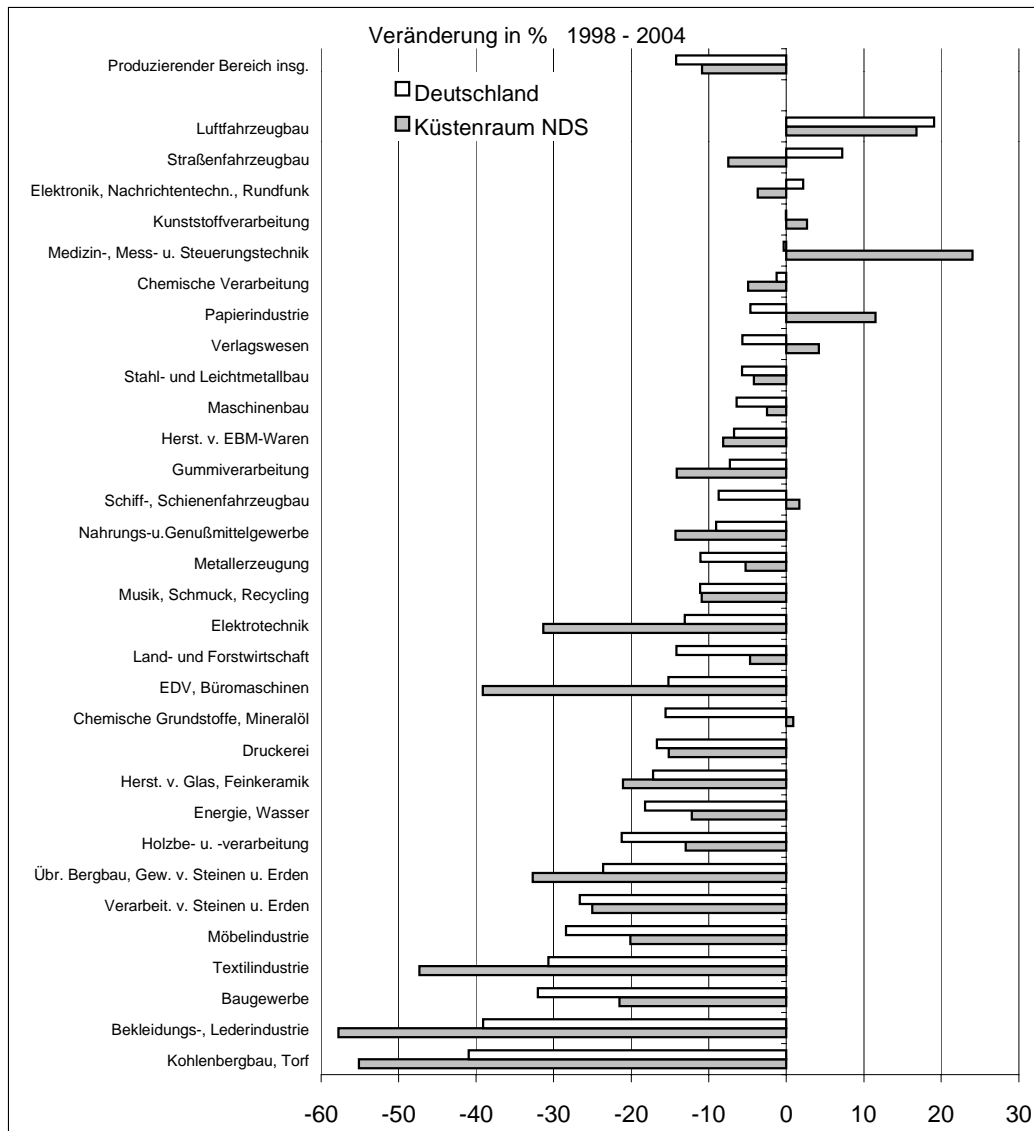
²⁹ Ein weiterer sehr bedeutsamer niedersächsischer Schiffbaustandort in Papenburg, grenzt unmittelbar an den hier zu Grunde gelegten Küstenraum an und ist demzufolge hier nicht einbezogen.

³⁰ Das Kernkraftwerk Stade ist mittlerweile endgültig abgeschaltet, die Demontage wird aber noch 10 Jahre in Anspruch nehmen.

³¹ Allerdings spielt innerhalb der Metallerzeugung und ersten Bearbeitung die Nicht-Eisen-Metallindustrie eine besondere Rolle. Es handelt sich dabei v.a. um die Zink- und Bleihütte in Nordenham und die Aluminiumhütte in Stade.

³² ohne Einzelhandel

Abb. 2.3-2: Beschäftigtenentwicklung des Produzierenden Gewerbes nach Branchen im niedersächsischen Küstenraum 1998 bis 2004



Die Ergebnisse für die Land- und Forstwirtschaft sind nur begrenzt aussagefähig, weil nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erfasst sind und die Selbständigen und Mithelfenden Familienangehörigen ausgeblendet sind.
 Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
 N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

Industriestandorte

Die größten Standorte des Produzierenden Gewerbes im niedersächsischen Küstenraum sind

- die Stadt Emden mit 14.000 Beschäftigten³³ (Straßenfahrzeugbau, Schiffbau),
- die Stadt Stade mit 7.400 Beschäftigten (Chemische Industrie, Energiewirtschaft, NE-Metallerzeugung),
- die Stadt Wilhelmshaven mit 6.100 Beschäftigten (Chemische Grundstoffe, Mineralölverarbeitung³⁴,

Maschinenbau, Ernährungsgewerbe, Energiewirtschaft³⁵),

- die Stadt Nordenham mit 4.900 Beschäftigten (Luftfahrzeugbau, Elektrotechnik, Kunststoff- und Umwelttechnik, Zink- und Bleihütte, Chemische Industrie),
- die Stadt Cuxhaven mit 4.600 Beschäftigten (Ernährungsindustrie, insbesondere Fischverarbeitung),
- die Stadt Aurich mit 3.900 Beschäftigten (Maschinenbau, Stahl- und Leichtmetallbau, Mess- und Steuerungstechnik),

³³ sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, 30.6.2004

³⁴ Raffinerie

³⁵ Kraftwerk am seeschifftiefen Fahrwasser

- die Stadt Buxtehude mit 3.600 Beschäftigten (Maschinenbau, Ernährungsindustrie),
- die Stadt Varel mit 3.600 Beschäftigten (Luftfahrzeugbau, Papierindustrie) sowie
- die Stadt Leer mit 3.200 Beschäftigten (Ernährungsgewerbe, Maschinenbau, Kunststoffverarbeitung).

Branchenentwicklung des Produzierenden Gewerbes

Im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels haben sich einzelne Wirtschaftszweige des Produzierenden Gewerbes bundesweit auch seit Ende der 90er Jahre sehr unterschiedlich entwickelt. Die Spannweite reicht dabei von Verlusten in der Textil- und Bekleidungsindustrie in der Größenordnung von etwa 50 % bis hin zu Zuwächsen von fast 20 % im Luft- und Raumfahrzeugbau (Abb. 2.3-2).

Im niedersächsischen Küstenraum hatten im Zeitraum 1998 bis 2004 einige strukturbestimmende Zweige des Produzierenden Gewerbes eine schwächere Entwicklung als im westdeutschen Branchentrend (Abb. 2.3-2):

- Das Ernährungsgewerbe verzeichnete einen Verlust von fast 1.700 Beschäftigten oder 9 % (gegenüber 2,5 % im Bundestrend). Besonders betroffen davon war hier der Landkreis Cuxhaven mit seiner Fischverarbeitung, in den Teilräumen Emden und Wilhelms- haven lag die Beschäftigtenentwicklung etwa im Bundestrend, im Untereiberaum war sie ausgesprochen stabil.
- Der Straßenfahrzeugbau, der sich in besonderem Maße am Standort Emden konzentriert, hatte einen Beschäftigtenrückgang von fast 900 Personen oder 7 % (gegenüber einem Zuwachs von 7 % im Bundestrend).
- Der Luftfahrzeugbau hatte nach der Schwächephase in den 90er Jahren zwar einen Zuwachs von mehr als 800 Beschäftigten oder 17 %, erreichte damit aber nicht ganz die bundesdurchschnittliche Dynamik von 19 %. Schwächer war hier vor allem die Entwicklung im Landkreis Wesermarsch³⁶, einen Zuwachs von fast einem Drittel hatte demgegenüber der Standort Stade.

Andere Zweige des Produzierenden Gewerbes haben sich demgegenüber überdurchschnittlich entwickelt.

- Die Chemische Grundstoffindustrie und Mineralölverarbeitung konnte ihren Beschäftigungsstand halten (gegenüber einem Rückgang von 7 % im Bundestrend).

- Die Papierindustrie konnte ihre Beschäftigung um 11 % ausweiten, während im Bundesgebiet ein Abbau von 5 % zu verzeichnen war.
- Die Metallerzeugung konnte ihren Beschäftigtenabbau auf etwa 5 %, gegenüber 11 % im Bundesgebiet, begrenzen.
- Im Maschinenbau ist der Beschäftigungsstand um etwa 2,5 % geschrumpft, während er bundesweit um 6,4 % zurückgegangen ist. Der vergleichsweise geringe Rückgang ist u.a. auf eine überdurchschnittliche Beschäftigtenzunahme bei der Herstellung von Windkraftanlagen im Landkreis Aurich zurückzuführen.
- Die Elektrotechnik konnte ihren Beschäftigungsstand gerade halten, während im Bundestrend mehr als 3 % der Beschäftigung abgebaut wurde.
- Auch der Schiffbau konnte die Beschäftigung noch um 2 % ausweiten, während bundesweit ein Abbau um 9 % zu verzeichnen war.
- Die Möbelindustrie verlor im niedersächsischen Küstenraum mehr als 500 Beschäftigte oder etwa 16 %, der Bundestrend war mit einem Verlust von 22 % aber noch ungünstiger.
- Zuletzt gingen im Baugewerbe mehr als 7.300 Arbeitsplätze verloren, was einem Verlust von fast 22 % entspricht. Dies betraf alle Teilräume in gleichem Maße. Dabei war bundesweit der Abbau mit 32 % noch erheblich größer.

Beschäftigtenentwicklung des Produzierenden Gewerbes insgesamt

Die Beschäftigung des Produzierenden Gewerbes im niedersächsischen Küstenraum entwickelte sich nicht nur in der Wachstumsphase nach der Wiedervereinigung bis etwa 1992 überdurchschnittlich (Abb. 2.3-3). Auch nach dem Auslaufen des Wiedervereinigungsbooms blieb der Abschmelzprozess der Beschäftigung in den 90er Jahren deutlich schwächer als im Bundestrend und auch geringer als im Land Niedersachsen insgesamt. In den letzten Jahren liegt die Entwicklung des Produzierenden Gewerbes etwa im Trend.

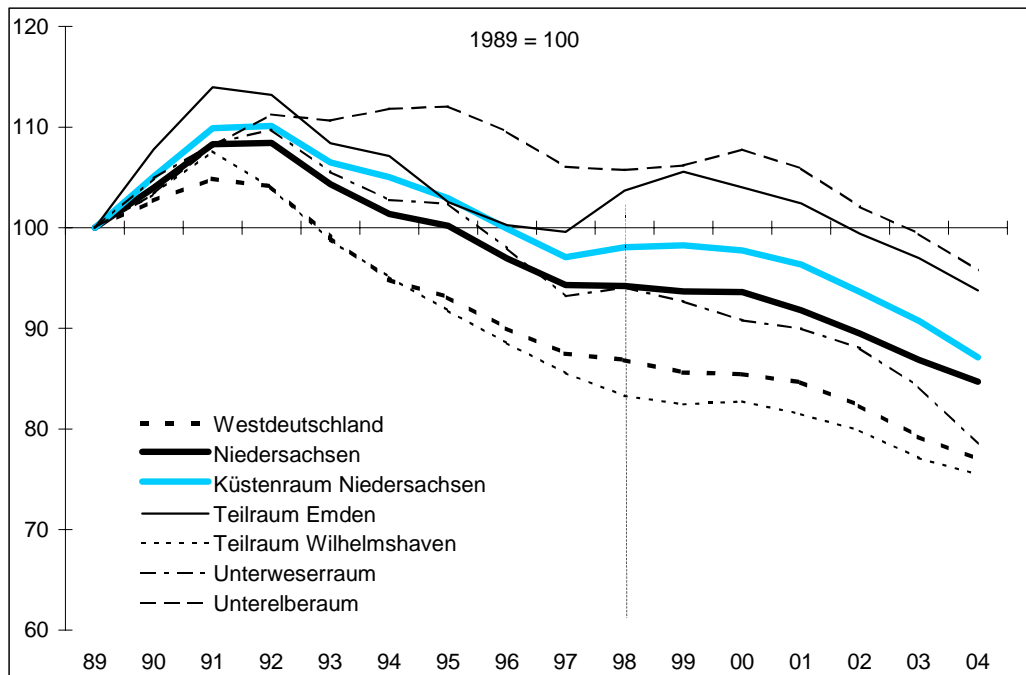
Von 1989 bis 1992 war ein Zuwachs von 12.000 Beschäftigten oder jahresdurchschnittlich 3,3 % zu verzeichnen, der erheblich über dem westdeutschen Durchschnitt (1,3 %) lag.

Von 1992 bis 1998 ging die Beschäftigung um 14.400 Personen zurück, was etwa 1,9 % im Jahresdurchschnitt entspricht. In Westdeutschland waren die Verluste mit jahresdurchschnittlich 3,0 % erheblich höher.

Von 1998 bis 2004 ist die Beschäftigung zwar weiterhin zurückgegangen, der Schrumpfungsprozess war aber deutlich moderater als im Bundestrend. Insgesamt ist

³⁶ mit Schwierigkeiten bei der Flugzeugwerft in Lemwerder

Abb. 2.3-3: Beschäftigtenentwicklung des Produzierenden Gewerbes in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes seit Ende der 80er Jahre



ab 1998 neue Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ93), Zeitreihen vor und nach 1998 nur eingeschränkt miteinander vergleichbar.

Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

die Beschäftigung des Produzierenden Gewerbes im niedersächsischen Küstenraum um jährlich 1,9 % gesunken, gegenüber 2,5 % im Bundesdurchschnitt.

Überdurchschnittliche Verluste hatten seit 1998 vor allem die Landkreise Cuxhaven und Leer, aber auch im Landkreis Harburg schrumpfte das Produzierende Gewerbe stärker als im Bundestrend. In den übrigen Teilräumen war die Entwicklung teilweise deutlich günstiger als im Bundestrend, so in den Städten Emden und Wilhelmshaven, in der Wesermarsch sowie in den Landkreisen Wittmund und Friesland.

2.4 Dienstleistungen

Auf die Dienstleistungen entfallen insgesamt knapp 318.000 Beschäftigte³⁷ im niedersächsischen Küstenraum, das entspricht einem Anteil von genau 67 % (102³⁸).

Branchenstruktur

Die **größten Dienstleistungsbereiche** des Küstenraumes sind das Gesundheits- und Sozialwesen mit 39.900 Beschäftigten, der Einzelhandel mit 33.000 Beschäftigten, die Öffentliche Verwaltung mit 31.400 Beschäftig-

ten, die Unternehmensbezogenen Dienstleistungen mit 23.900 Beschäftigten sowie Verkehr und Nachrichtenübermittlung mit 18.800 Beschäftigten.

Die **Wirtschaftsstruktur** des niedersächsischen Küstenraumes ist – unabhängig von der Größenordnung – auf einige Dienstleistungsbereiche spezialisiert, die mit der Küstenlage zusammenhängen.

- An erster Stelle ist die Schifffahrt (1.370³⁹) mit zusammen 5.100 Beschäftigten zu nennen (Abb. 2.4-1).
- Die Öffentliche Verwaltung (153) spielt durch die Bundeswehr und vor allem die Bundesmarine (am Standort Wilhelmshaven) eine überdurchschnittliche Rolle.
- Das Gastgewerbe (147) mit 13.300 Beschäftigten und eng damit zusammenhängend auch der Einzelhandel (133) mit fast 33.000 Beschäftigten sind überrepräsentiert.
- Auch das Sozial- und Gesundheitswesen (107) ist überdurchschnittlich vertreten.

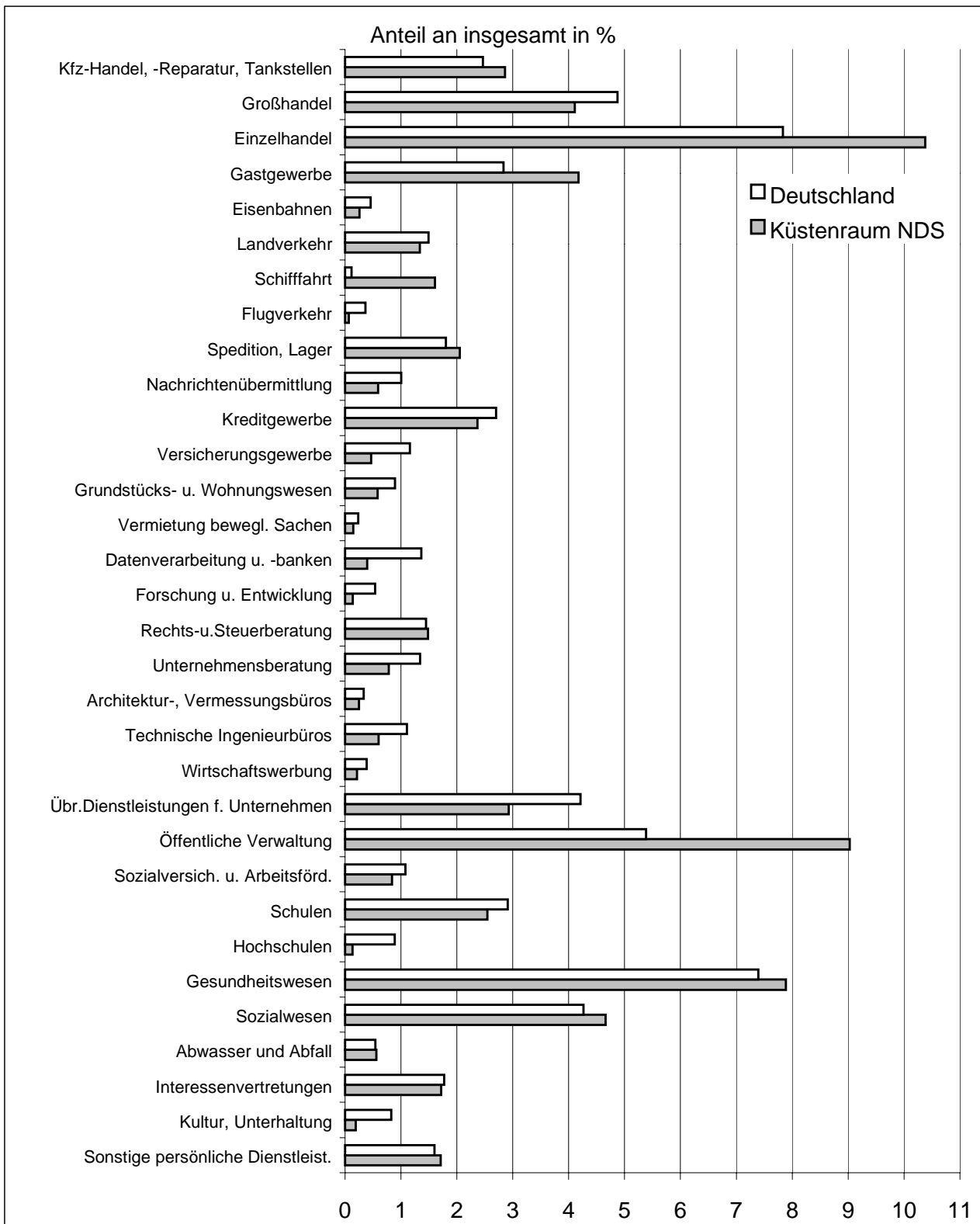
Überdurchschnittlich vertreten sind darüber hinaus Kraftfahrzeughandel und -reparatur, Tankstellen (116),

³⁷ sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, 30.6.2004

³⁸ Spezialisierung: Anteil an insgesamt, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

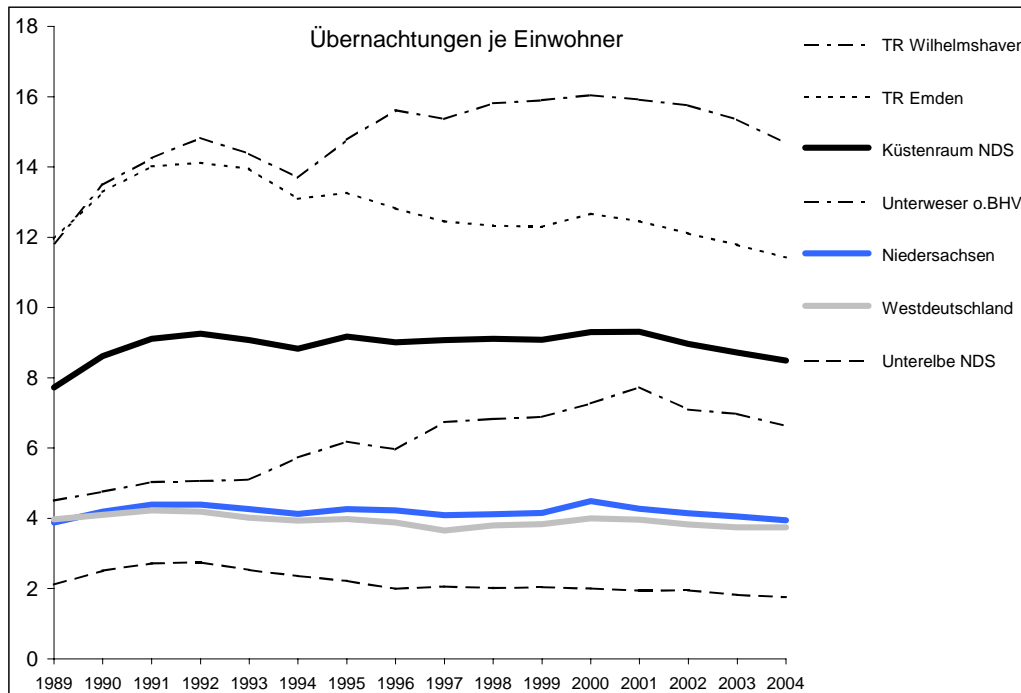
³⁹ Spezialisierung: Anteil an insgesamt, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100; In diesem Fall bedeutet dies einen fast 14 Mal so großen Anteil wie im Bundesdurchschnitt.

Abb. 2.4-1: Spezialisierung des Dienstleistungsbereiches im niedersächsischen Küstenraum 2004



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
 NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

Abb. 2.4-2: Entwicklung der Übernachtungen im Reiseverkehr in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes seit Ende der 80er Jahre ⁴¹



Quelle: Reiseverkehrsstatistik, Statistisches Bundesamt, Niedersächsisches Landesamt für Statistik
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

Speditionsgewerbe und Lagerei (114) sowie die sonstigen persönlichen Dienstleistungen ⁴⁰ (107).

Unterrepräsentiert sind im Küstenraum insgesamt demgegenüber der Großhandel (84) sowie Funktionen, die überwiegend an große Städte gebunden sind, wie die Finanzdienstleistungen (73), der Bereich Bildung und Wissenschaft (71) sowie der gesamte Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen (64).

Dienstleistungsstandorte

Die größten Dienstleistungsstandorte des Küstenraumes sind

- die Stadt Wilhelmshaven mit 19.100 Beschäftigten ⁴² (107), v.a durch Öffentliche Verwaltung ⁴³, Gastgewerbe, Gesundheits- und Sozialwesen und Handel,
- die Stadt Stade mit 13.100 Beschäftigten (136) u.a. mit Öffentlicher Verwaltung, Gesundheits- und Sozialwesen, Einzelhandel, Erziehung und Unterricht,

⁴⁰ Fahr- und Flugschulen, Sport, Wäscherei und Chemische Reinigung, Frisör- und Kosmetiksalons, Bestattungswesen, Saunas, Solarien, Fitnesszentren, sonstige persönliche Dienstleistungen

⁴¹ Übernachtungen in Betrieben mit 9 und mehr Betten, ohne Campingplätze

⁴² sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, 30.6.2004

⁴³ Bundesweit größter Standort der Bundesmarine mit fast 9.000 Dienstposten

- die Stadt Emden mit 12.400 Beschäftigten (115) u.a. mit Verkehrssektor, Öffentlicher Verwaltung, Einzelhandel sowie Gesundheits- und Sozialwesen,
- die Stadt Leer mit 11.200 Beschäftigten (156) u.a. mit Öffentlicher Verwaltung, Verkehrssektor, Gesundheits- und Sozialwesen, Handel,
- die Stadt Cuxhaven mit 11.200 Beschäftigten (101) u.a. mit Gastgewerbe, Öffentlicher Verwaltung, Gesundheits- und Sozialwesen sowie
- die Stadt Aurich mit 10.400 Beschäftigten (122), u.a. mit Öffentlicher Verwaltung ⁴⁴, Gesundheits- und Sozialwesen, Einzelhandel.

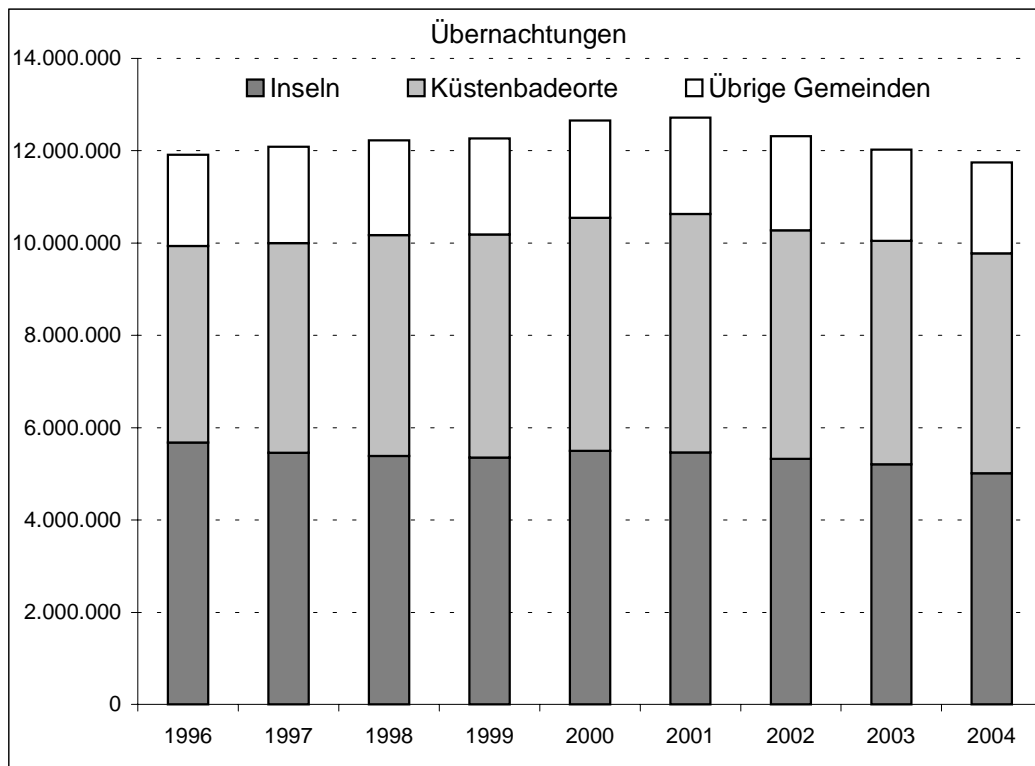
In besonderer Weise auf Dienstleistungen ausgerichtet sind darüber hinaus die **ostfriesischen Inseln**. Mit einem Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor ⁴⁵ an allen Beschäftigten zwischen 90 % und 98 % ist der Dienstleistungsbesatz weit überdurchschnittlich (Norderney mit 2.800 Beschäftigten (220 ⁴⁶), Borkum mit 2.000 Beschäftigten (174), Langeoog mit schätzungsweise 900 Beschäftigten, Juist mit 900 Beschäftigten (240), Wangerooge mit 600 Beschäftigten (249), Spiekeroog mit schätzungsweise 400 Beschäftigten sowie Baltrum mit 300 Beschäftigten (300).

⁴⁴ Standort von Landeseinrichtungen

⁴⁵ sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, 30.6.2004

⁴⁶ Dienstleistungsbesatz, Beschäftigte im Dienstleistungssektor je Einwohner, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

Abb. 2.4-3: Entwicklung der Übernachtungen im Reiseverkehr in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes seit Ende der 80er Jahre



Küstenbadeorte: Krummhörn, Stadt Norden, Dornum, SG Hage, Butjadingen, Stadt Wittmund, SG Esens, SG Holtriem, Wangerland, Stadt Varel, Stadt Cuxhaven, Nordholz, SG Land Wursten

Übernachtungen in Betrieben mit 9 und mehr Betten, ohne Campingplätze

Quelle: Reiseverkehrsstatistik, Statistisches Bundesamt, Niedersächsisches Landesamt für Statistik

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 5/2005

Exkurs: Tourismus

Der **Küstenraum** gehört zu den **bedeutsamen Tourismusregionen** in Deutschland vor allem mit den ostfriesischen Inseln und den Küstenbadeorten, aber auch mit den Städten und Standorten im Binnenland.

Mit zusammen über 11,7 Mio. Übernachtungen⁴⁷ sind die Übernachtungen je Einwohner (221⁴⁸) mehr als doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt (Abb. 2.4-2).

Innerhalb des Küstenraumes steht der Tourismus in den Teilräumen Wilhelmshaven (381) und Emden (298) noch stärker im Vordergrund als im Unterweserraum (240). Im Unterelberaum (46) ist die Zahl der Übernachtungen bezogen auf die Einwohner demgegenüber ausgesprochen gering.

Von den Übernachtungen entfallen 43 % auf die Inseln, 40 % auf die Küstenbadeorte und –standorte⁴⁹ und 17 % auf die übrigen Binnenlandstandorte (Abb. 2.4-3).

Die Übernachtungszahlen im Reiseverkehr sind im niedersächsischen Küstenraum von Ende der 80er Jahre (mit witterungsbedingten Schwankungen) bis zum Jahr 2001 gestiegen, seitdem aber das dritte Jahr in Folge deutlich rückläufig (Abb. 2.4-2). Die Übernachtungszahlen im Jahr 2004 übertrafen damit gerade noch das Niveau von 1992. Im Vergleich dazu haben sich vor allem die ostdeutschen Zielgebiete vergleichsweise günstig entwickelt. Der Rückgang der Übernachtungen im niedersächsischen Küstenraum von 2001 bis 2004 betrug etwa 8 %, gegenüber 7 % in Niedersachsen und knapp 3 % in Deutschland.

In den letzten drei Jahren waren alle Landkreise vom Rückgang der Übernachtungszahlen betroffen. Besonders stark waren die Einbrüche in den Landkreisen Cuxhaven, Leer⁵⁰ und Friesland⁵¹. Vergleichsweise

⁴⁷ Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben mit 9 und mehr Betten (ohne Campingplätze), Jahresdurchschnitt 2004; die Übernachtungen in kleineren Betrieben, überwiegend Privatquartieren, bleiben dabei von der amtlichen Statistik ausgeblendet.

⁴⁸ jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

⁴⁹ Küstenbadeorte: Krummhörn; Stadt Norden; SG Hage; Dornum; SG Holtriem; SG Esens; Stadt Wittmund; Wangerland; Stadt Varel; Butjadingen; SG Land Wursten; Nordholz; Stadt Cuxhaven

⁵⁰ mit Borkum

moderat waren sie demgegenüber in den Kreisen Wittmund⁵², Aurich⁵³ und Wesermarsch.

Seit Mitte der 90er Jahre ist der Anteil der Übernachtungen auf den Inseln von 48 % auf 43 % zurückgegangen (Abb. 2.4-3). Die Übernachtungszahlen in den Küstenbadeorten sind von 36 % auf 40 % gestiegen. In den übrigen Standorten ist der Anteil in etwa konstant geblieben.

Im niedersächsischen Küstenraum sind knapp 13.300 Personen direkt im **Gastgewerbe** beschäftigt⁵⁴. Vom Tourismus abhängig sind darüber hinaus auf Grund von Vorausgaben von Gästen bzw. Zulieferungen zum Gastgewerbe weitere nicht genau zu beziffernde Beschäftigte im Einzelhandel und den sonstigen personenbezogenen Dienstleistungen, im Verkehrsgewerbe, im Kreditwesen, in der Kultur- und Unterhaltungswirtschaft sowie nicht zuletzt im Gesundheitswesen.

Die Spezialisierung auf das Gastgewerbe ist im niedersächsischen Küstenraum (147⁵⁵) erwartungsgemäß weit überdurchschnittlich. Sie ist in den Teilräumen Emden (176) und Wilhelmshaven (172) erheblich höher als im Unterweserraum (141) und als im Unterelberaum (104). Unter den Landkreisen sind Wittmund (395) und Aurich (290) in ganz besonderem Maße auf das Gastgewerbe ausgerichtet.

Im Gesundheitswesen des Küstenraumes sind Krankenhäuser zwar deutlich unterrepräsentiert, Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen stehen aber auf Grund der besonderen heilklimatischen Bedingungen vor allem auf den Inseln im Vordergrund. Bei insgesamt 43 Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen im Küstenraum mit zusammen fast 5.500 Betten⁵⁶ ist der Bettenbesatz (180⁵⁷) damit fast doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt. Allein 23 Einrichtungen mit 2.800 Betten entfallen auf den Teilraum Emden, weitere 16 Einrichtungen mit 2.400 Betten auf den Teilraum Wilhelmshaven. Im übrigen Küstenraum haben Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen nur eine vergleichsweise geringe Bedeutung.

⁵¹ mit Wangerooog

⁵² mit Langeoog und Spiekeroog

⁵³ mit Juist, Norderney und Baltrum

⁵⁴ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.6.2004, ohne Selbständige und Mithelfende Familienangehörige sowie auch ohne nicht versicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse

⁵⁵ Beschäftigte im Gastgewerbe je Einwohner, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

⁵⁶ 31.12.2003

⁵⁷ Betten je 1.000 Einwohner, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

Exkurs: Häfen

Die wirtschaftliche Entwicklung des Küstenraumes ist in besonderem Maße durch die Häfen und die Hafenfunktionen geprägt. Die Entwicklung von Häfen vollzieht sich in Abhängigkeit von weltwirtschaftlichen Veränderungen der Globalisierung mit Intensivierung des Güterausstausches durch eine Ausdifferenzierung der internationalen Arbeitsteilung, tendenzieller Verringerung der Transportkosten und Abbau von Handelshemmnissen sowie technologisch-organisatorischen Innovationen in der Handelsschifffahrt und insgesamt entlang der gesamten Produktions- und Distributionsketten.

Die mit Abstand größten Häfen an der deutschen Nordseeküste sind Hamburg und die Bremischen Häfen Bremerhaven/Bremen⁵⁸. Ohne den auf Erdöl spezialisierten Hafen Wilhelmshaven haben die niedersächsischen Häfen einen Anteil am Gesamtumschlag der deutschen Nordseehäfen von etwas mehr als 9 %. Die Nordseehäfen haben nicht nur sehr stark voneinander abweichende Größenordnungen, sie sind auch unterschiedlich spezialisiert (Abb. 2.4-4).

Hamburg ist der größte deutsche Universalhafen mit nahezu 100 Mio. t Jahresumschlag⁵⁹. Dem Empfang in der Größenordnung von 60,2 Mio. t steht ein Versand von 39,3 Mio. t gegenüber.

- Beim Empfang sind Massengüter mit 29,5 Mio. t und Stückgüter mit 30,7 Mio. t etwa gleich verteilt. Von den Stückgütern sind 95 % Containerladung. Nach Gütern stehen Halb- und Fertigwaren mit 15,7 Mio. t, Erze mit 10,6 Mio. t, Nahrungs- und Futtermittel mit 8,5 Mio. t sowie Erdöl, Mineralölzeugnisse und Gase mit 8,3 Mio. t im Vordergrund.
- Beim Versand ist der Hafen erwartungsgemäß auf Stückgut (31,1 Mio. t) konzentriert, Massengüter (8,2 Mio. t) sind stark unterrepräsentiert. Beim Stückgut ist wiederum 96 % Containerladung. Bei allen Gütern stehen sonstige Halb- und Fertigwaren mit 14,0 Mio. t an der Spitze, gefolgt von 5,9 Mio. t Nahrungs- und Futtermitteln sowie 6,8 Mio. t Chemischen Erzeugnissen.

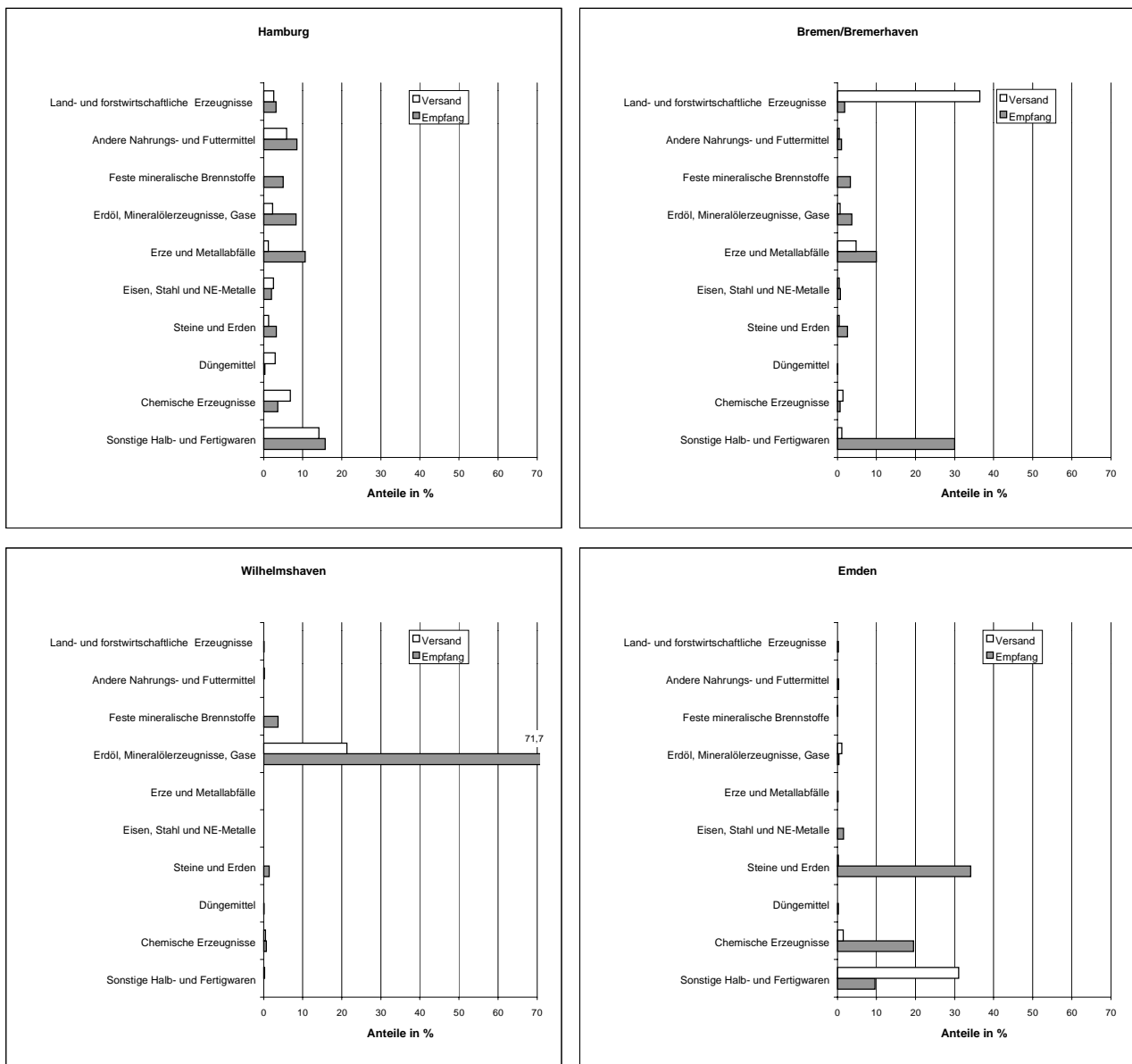
Die **Bremischen Häfen** erreichen zusammen einen Umschlag von 45,4 Mio. t, d.h. knapp die Hälfte des Hamburger Hafens. Auch hier fallen 54 % auf den Empfang und entsprechend 46 % auf den Versand.

- Von dem Empfang in der Größenordnung von 24,6 Mio. t entfallen 15,5 Mio. t auf Stückgut und 9,0 Mio. t auf Massengüter. Die Containerladung macht 83 % des Stückgutumschlages aus. Von den

⁵⁸ Die Bremischen Häfen Bremerhaven und Bremen werden wegen ihrer engen organisatorischen Verflechtungen als Einheit betrachtet, wobei Bremen zunehmend an Bedeutung gegenüber Bremerhaven verliert.

⁵⁹ 2004

Abb. 2.4-4: Spezialisierung der Nordseehäfen nach Gütergruppen im Empfang und Versand 2004



Quelle: Statistisches Bundesamt
 NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

- Gütern insgesamt stehen Halb- und Fertigwaren mit 55 % im Vordergrund, an zweiter Stelle stehen Erze und Metallabfälle mit knapp 19 %.
- Der Versand von zusammen 20,8 Mio. t ist fast ausschließlich Stückgut (20,2 Mio. t). Von diesem wiederum sind 75 % Containerladung. Der Versand setzt sich nach Gütergruppen zu 80 % aus Halb- und Fertigwaren zusammen, Eisen, Stahl und NE-Metalle haben einen Anteil von 10 %.
- Vom Gesamtumschlag der Bremischen Häfen sind 62 % Containerladung.

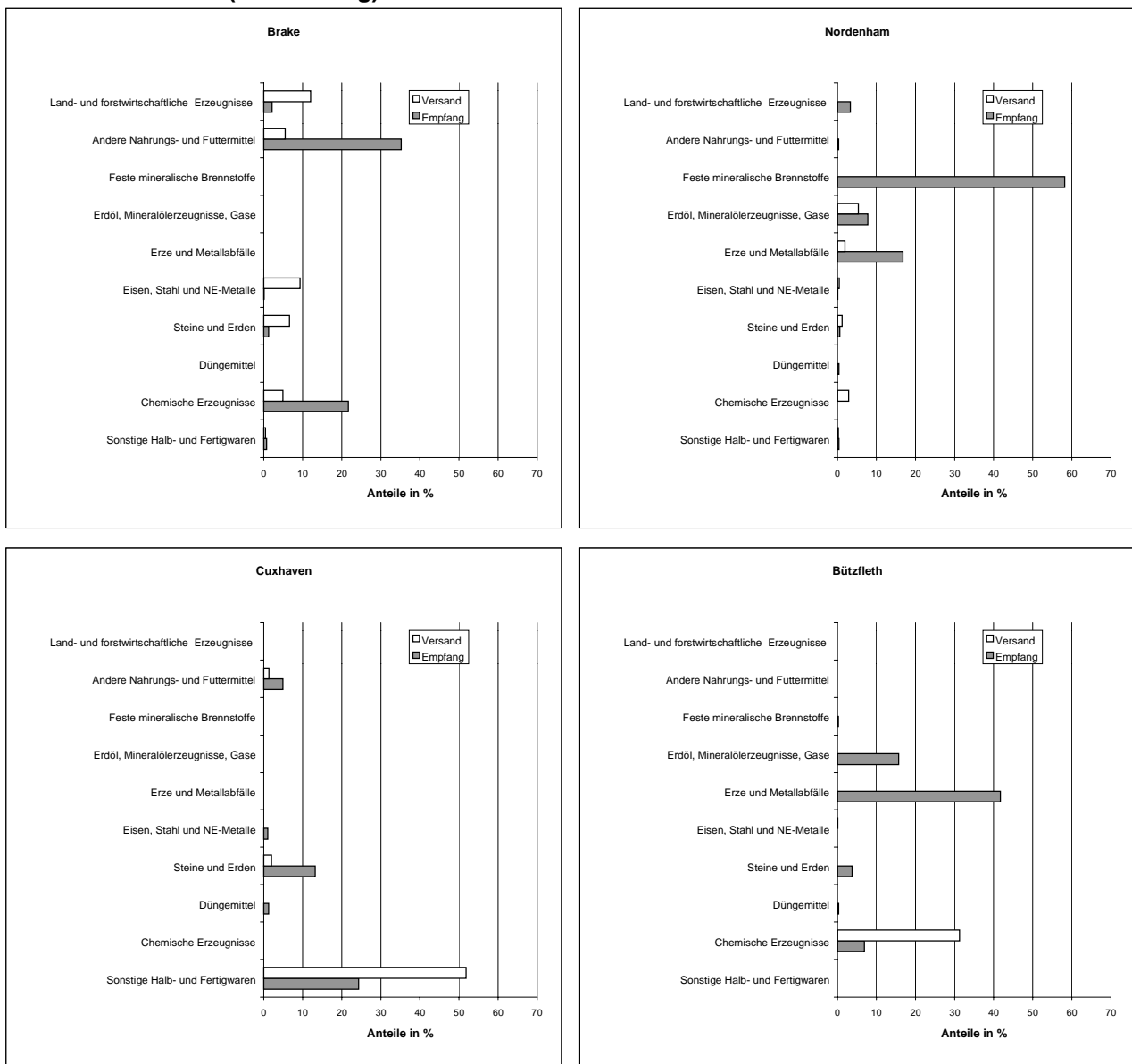
Wilhelmshaven hat einen Gesamtumschlag von knapp 45 Mio. t, wobei der Empfang mit 35,0 Mio. t im Vordergrund steht.

- Beim führenden deutschen Erdölimporthafen steht der Empfang Erdöl und Mineralölzerzeugnissen mit 32,2 Mio. t deutlich im Vordergrund. Feste mineralische Brennstoffe (Kohle) schlagen nur mit 1,7 Mio. t zu Buche.
- Der Versand in der Größenordnung von 10,0 Mio. t beschränkt sich zu 96 % ebenfalls auf Erdöl und Mineralölzerzeugnisse.

Der Unterweserhafen **Brake** zählt mit einem Gesamtumschlag von 5,0 Mio. t zu den kleineren Spezialhäfen. Der Empfang macht 61 % des Gesamtumschlags aus.

- Vom Empfang in der Größenordnung von 3,1 Mio. t entfallen 60 % auf Massengüter und entsprechend nur 40 % auf Stückgut. Container spielen praktisch keine Rolle. Von den Gütern stehen Futtermittel (vor allem

Abb. 2.4-4: Spezialisierung der Nordseehäfen nach Gütergruppen im Empfang und Versand 2004 (Fortsetzung)



Quelle: Statistisches Bundesamt
 NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

für die südoldenburgische Tierhaltung) mit 58 % und Chemische Erzeugnisse mit 35 % im Vordergrund.

- Der Versand von 1,9 Mio. t setzt sich zu 64 % aus Stückgut und 36 % aus Massengut zusammen. Auch hier spielen Container praktisch keine Rolle. Von den Gütern stehen land- und forstwirtschaftliche Güter (31 %), Eisen, Stahl und Metalle (24 %) sowie Steine und Erden (17 %) im Vordergrund.

Auch der **Hafen Nordenham** zählt mit einem Gesamtumschlag von 3,5 Mio. t zu den kleineren Häfen und liegt damit etwa gleichauf mit Emden. Vom Gesamtumschlag entfallen 3,1 Mio. t auf den Empfang und lediglich 0,4 Mio. t auf den Versand.

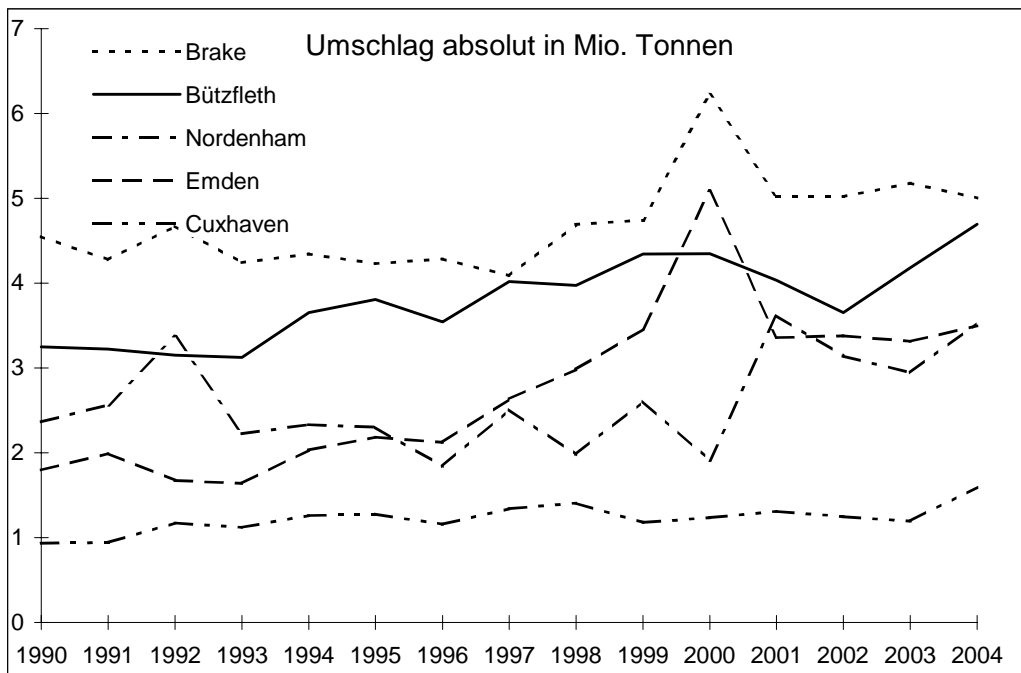
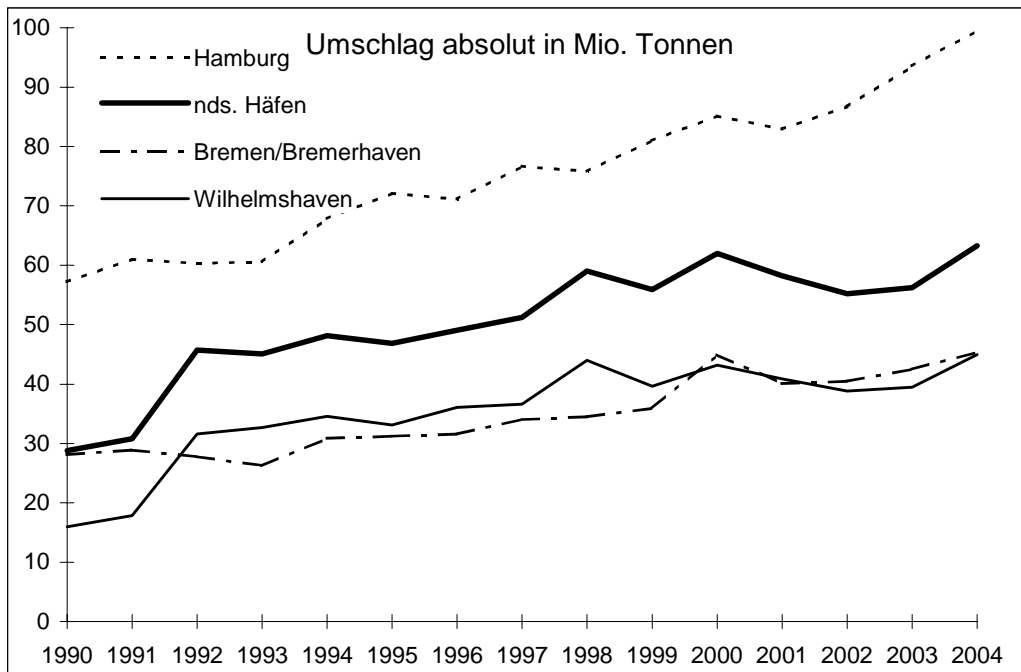
- Der Empfang besteht zu 80 % aus Massengütern, Containerladungen spielen entsprechend keine Rolle.

Nach Gütern werden zu 66 % feste mineralische Brennstoffe (Kohle) empfangen. Lediglich 19 % sind Erze und knapp 9 % Erdöl und Mineralölzerzeugnisse.

- Auf der Versandseite sind ebenfalls 92 % Massengüter. Im Vordergrund stehen hier Erdöl und Mineralöl-erzeugnisse sowie Chemische Erzeugnisse (in enger Verbindung mit der Chemischen Industrie des Unterweserraumes).

Der **Emder Hafen** mit heute etwa 3,5 Mio. t Umschlag war einst ein bedeutender Umschlaghafen für Massengüter (Kohle, Erze, u.ä.), insbesondere für die Industriestandorte des Ruhrgebietes, mit denen er mit Binnenschiffen über die Unterems und die Kanäle verbunden ist. Nach einem erheblichen Anpassungsprozess hat sich der Hafen umstrukturiert zu einem wichtigen Um-

Abb. 2.4-5: Entwicklung des Umschlags in den Nordseehäfen seit Anfang der 90er Jahre

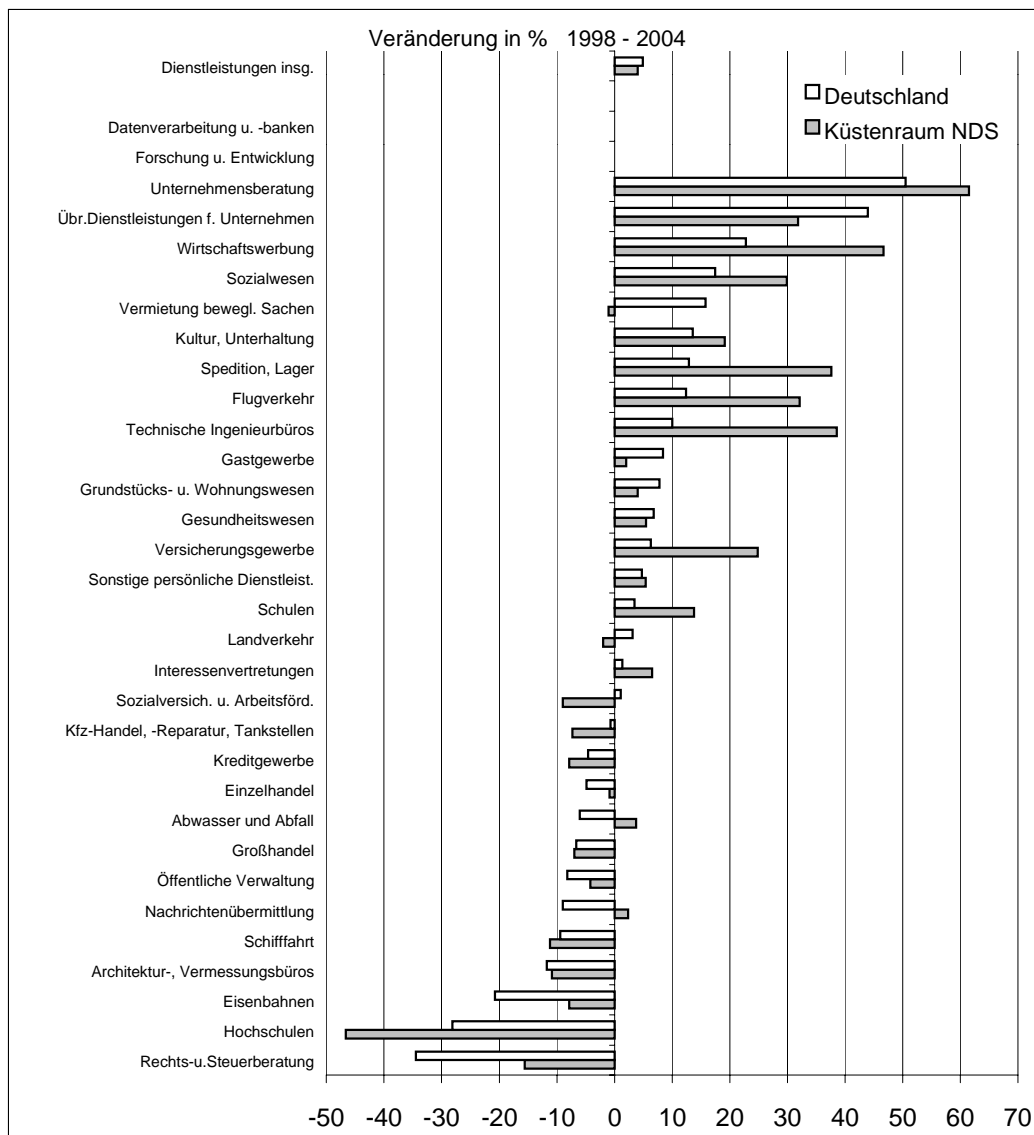


Quelle: Bundesministerium für Verkehr (bis 2000), Statistisches Bundesamt (seit 2000)
 NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

schlaghafen für Straßenfahrzeuge. Vom Gesamtumschlag entfallen 2,3 Mio. t oder 66 % auf Empfang und 1,2 Mio. t auf Versand. Etwa 65 % des Gesamtumschlages entfällt auf Stückgut, das restliche Drittel auf Massengüter. Die Containerladung spielt praktisch keine Rolle. Im Vordergrund stehen sonstige Halb- und Fertigwaren (41 %), Steine und Erden (34 %) sowie Chemische Erzeugnisse (21 %).

Im **Hafen Cuxhaven** entfallen bei einem Gesamtumschlag von 1,6 Mio. t etwa 0,7 Mio. t oder 45 % auf Empfang und 0,9 Mio. t auf den Versand von Gütern. Vom Gesamtumschlag entfallen 1,1 Mio. t oder knapp 70 % auf Fährverkehre. Vom Stückgut entfallen 69 % auf Fahrzeug- und Containerladungen. Nahrungs- und Futtermittel haben mit 0,1 Mio. t in dem ehemals bedeutenden Fischereihafen nur noch eine vergleichsweise geringe Bedeutung.

Abb. 2.4-6: Beschäftigtenentwicklung nach Dienstleistungszweigen im niedersächsischen Küstenraum 1998 bis 2004



Datenverarbeitung und -banken sowie Forschung und Entwicklung wurden für das Jahr 1998 nicht ausgewiesen.

Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

Die spezialisierten **niedersächsischen Häfen** erreichen insgesamt allerdings bei weitem nicht die Größenordnung der angrenzenden Bremischen Häfen (Bremerhaven und Bremen) sowie des Hamburger Hafens.

Der **Güterumschlag der deutschen Nordseehäfen** ist seit Anfang der 90er Jahre kontinuierlich gewachsen, trotz leichter konjunkturell bedingter Schwankungen (Abb. 2.4-5).

- Der Umschlag des Hamburger Hafens ist von 1990 bis 2004 um insgesamt 74 % gestiegen, so dass der Hafen seine Spitzenposition in Deutschland erfolgreich verteidigen konnte. Nach einem leichten konjunkturellen Einbruch zu Beginn des Jahrzehnts wachsen die Umsätze seit 2002 wieder dynamisch.

- Der Zuwachs der Bremischen Häfen erreichte in den letzten 14 Jahren 62 %, wobei sich hier die konjunkturellen Schwächephase Anfang der 90er Jahre und zu Anfang der laufenden Jahrzehnts deutlicher als im Hamburger Hafen abzeichneten. Aber auch hier steigt der Umschlag seit 2002 wieder deutlich an.

- Der niedersächsische **Hafen Wilhelmshaven** hat eine Sonderposition. Er steht von den Umschlagszahlen an dritter Position der deutschen Nordseehäfen, ist aber als Ölimporthafen nicht mit den anderen Häfen vergleichbar. Die Umschlagszahlen hängen hier in besonderer Weise vom inländischen Ölverbrauch ab. Seit 1990 ist der Umschlag um mehr als 180 % angewachsen, nach dem starken konjunkturellen Rückgang zu Anfang des laufenden Jahrzehnts steigen die Umschlagszahlen seit 2003 wieder deutlich an.

- Der Umschlag der **niedersächsischen Häfen insgesamt** (ohne Wilhelmshaven) ist seit Ende der 90er Jahre zwar mit 42 % auch erheblich gestiegen, aber doch deutlich schwächer als in Hamburg oder Bremerhaven/Bremen. Dies gilt auch für die letzten Jahre. So ist beispielsweise der Umschlag von 1998 bis 2004 in Hamburg um 31 %, in den Bremischen Häfen um 32 % und in den übrigen niedersächsischen Häfen dagegen nur um 22 % gestiegen.
- Unter den niedersächsischen Häfen hat nach Wilhelmshaven der **Emdener Hafen** mit 95 % Zuwachs im Zeitraum 1990 bis 2004 das höchste Wachstum. Allerdings war hier nach einem einmaligen Spitzenwert im Jahr 2000 der Zuwachs nur noch schwach.
- Auf der dritten Position hinsichtlich des langfristigen Umschlagswachstums liegt mit dem **Hafen Cuxhaven** der kleinste der niedersächsischen Häfen, der von 1990 bis 2004 einen Zuwachs von 70 % verzeichnen konnte.
- An vierter Stelle in Niedersachsen steht hinsichtlich des langfristigen Zuwachses der **Hafen Nordenham**, der seinen Umschlag von 1990 bis 2004 um 50 % ausweiten konnte, wobei der größte Teil des Zugewinns auf die letzten Jahre entfällt. Hier sind besonders starke jährliche Schwankungen festzustellen.
- Im **Hafen Bützfleth**, der weitgehend Rohstoffe und Halbfertigwaren der ortsansässigen Großbetriebe umschlägt, sind die Umschlagszahlen von 1990 bis 2004 um 45 % angewachsen. Auch hier waren nach einem konjunkturell bedingten Einbruch zu Beginn des Jahrzehnts die Umschlagszahlen in den letzten Jahren wieder stark steigend.
- Der **Hafen Brake**, der nach Wilhelmshaven den größten Umschlag unter den niedersächsischen Häfen aufweist, ist auf längere Sicht nur schwach gewachsen. Von 1990 bis 2004 ist der Umschlag lediglich um 10 % gestiegen. In den letzten Jahren stagniert er.

Insgesamt befinden sich die niedersächsischen Häfen nach Überwindung der konjunkturellen Schwächephase in den letzten Jahren wieder auf einem deutlichen Wachstumskurs.

Branchenentwicklung des Dienstleistungssektors

Die Dienstleistungen haben sich im niedersächsischen Küstenraum seit Ende der 90er Jahre nicht ganz so günstig wie im Bundestrend entwickelt.

Die dominierenden Dienstleistungszweige haben hierzu in unterschiedlichem Maße beigetragen (Abb. 2.4-6).

- Der Einzelhandel hat sich stabiler entwickelt als im Bundestrend. Im Küstenraum ist die Beschäftigung

um 300 Personen oder knapp 1 % zurückgegangen, gegenüber fast 5 % im Bundestrend.

- Das Gastgewerbe konnte zwar Arbeitsplätze hinzugewinnen, ist aber doch deutlich hinter dem Bundestrend zurückgeblieben⁶⁰.
- Der Verkehrssektor hat fast 1.100 Arbeitsplätze oder 6 % hinzugewonnen, gegenüber 1 % im Bundesgebiet. Während die Schifffahrt deutlich verloren hat, konnten Speditionen und Lagerei beträchtlich hinzugewinnen.
- Die Unternehmensbezogenen Dienstleistungen, die bundesweit ihre Beschäftigung um 35 % ausgeweitet haben, erwiesen sich auch im Küstenraum mit mehr als zusätzlichen 4.700 Arbeitsplätzen als der mit Abstand bedeutendste Wachstumsbereich. Allerdings blieb der Zuwachs mit 25 % hinter dem Bundestrend zurück. Fast die Hälfte des Zuwachses entfällt allerdings auf einfachere Dienstleistungen für Unternehmen⁶¹. Allerdings sind auch 1.000 Arbeitsplätze in der Unternehmensberatung und 500 in Technischen Ingenieurbüros entstanden.
- Im Bereich Bildung und Wissenschaft sind fast 600 Beschäftigte hinzugekommen, was einem Zuwachs von 8 % entspricht. Demgegenüber stand ein Rückgang von 6 % im Bundestrend.
- Im Gesundheitswesen sind weitere 1.300 Arbeitsplätze entstanden, die Zuwachsrate erreichte mit 6 % allerdings nicht ganz den Bundesdurchschnitt von 7 %.
- Die Finanzdienstleistungen, die ohnehin in der Wirtschaftsstruktur unterrepräsentiert sind, haben die Beschäftigung um mehr als 300 Personen oder 4 % reduziert, was über dem Bundesdurchschnitt von 2 % liegt.
- Bei der Öffentlichen Verwaltung ist die Beschäftigung insgesamt um mehr als 1.500 Personen oder knapp 5 % zurückgegangen, wobei bundesweit der Abbau mit 7 % noch stärker war. Hier spiegeln sich nicht nur die Konsolidierungsanstrengungen der kommunalen Haushalte, sondern vor allem auch der Abbau von Bundeswehreinrichtungen wider.

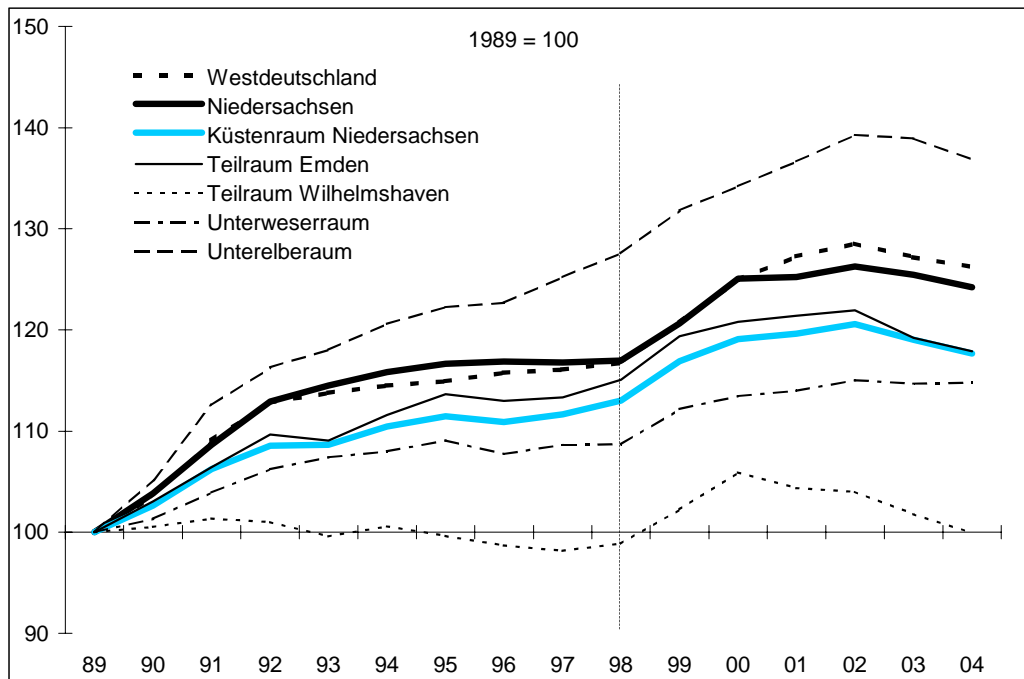
Beschäftigtenentwicklung des Dienstleistungssektor insgesamt

Die Beschäftigtenentwicklung der Dienstleistungen im Küstenraum war in der ersten Phase nach der Wiedervereinigung schwächer als im Bundes- und Landestrend (Abb. 2.4-7). Vor allem im Raum Wilhelmshaven stagnierte der Dienstleistungsbereich, und auch der Unterweserraum verzeichnete eine ausgesprochen schwache Entwicklung. Der Raum Emden erreicht zwar ebenfalls

⁶⁰ siehe oben: Abschnitt Tourismus

⁶¹ u.a. Gebäudereinigung, Schutzdienste

Abb. 2.4-7: Beschäftigtenentwicklung der Dienstleistungen in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes seit Ende der 80er Jahre



ab 1998 neue Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ93), Zeitreihen vor und nach 1998 nur eingeschränkt miteinander vergleichbar.

Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

nicht ganz den Bundestrend, der Rückstand war aber nicht ganz so groß. Im Untereelberaum war die Dynamik durch die Gewinne im Zuge des Suburbanisierungsprozesses im Umfeld von Hamburg extrem hoch.

Im weiteren Verlauf der 90er Jahre entwickelten sich die Dienstleistungen im Küstenraum in etwa im Bundes- und Landestrend. Die Entwicklung im Untereelberaum war weiterhin ausgesprochen dynamisch, während die übrigen Teilräume etwas hinter der bundesdurchschnittlichen Entwicklung zurückblieben. Vor allem die Stadt Wilhelmshaven hatte in dieser Phase deutliche Verluste und auch in Emden stagnierte die Entwicklung.

Seit Ende der 90er Jahre bleibt die Dienstleistungsentwicklung im Küstenraum zunehmend hinter dem Bundestrend zurück. Von 1998 bis 2004 sind etwa 8.300 zusätzliche Dienstleistungsarbeitsplätze entstanden, was einem Zuwachs von 4 % entspricht, im Bundesdurchschnitt lag das Wachstum im gleichen Zeitraum bei 5 %.

Innerhalb des Küstenraumes war die Beschäftigtenentwicklung des Untereelberaumes am höchsten, wobei die Landkreise Harburg und Stade fast gleichermaßen profitierten. Aber auch der Unterweserraum hatte eine überdurchschnittliche Beschäftigtenentwicklung. Hier entwickelte sich allerdings der Landkreis Cuxhaven günstiger als die Wesermarsch. Ungünstiger ist die Entwicklung im Raum Emden, wobei vor allem die schwache Entwicklung im Landkreis Leer zu Buche

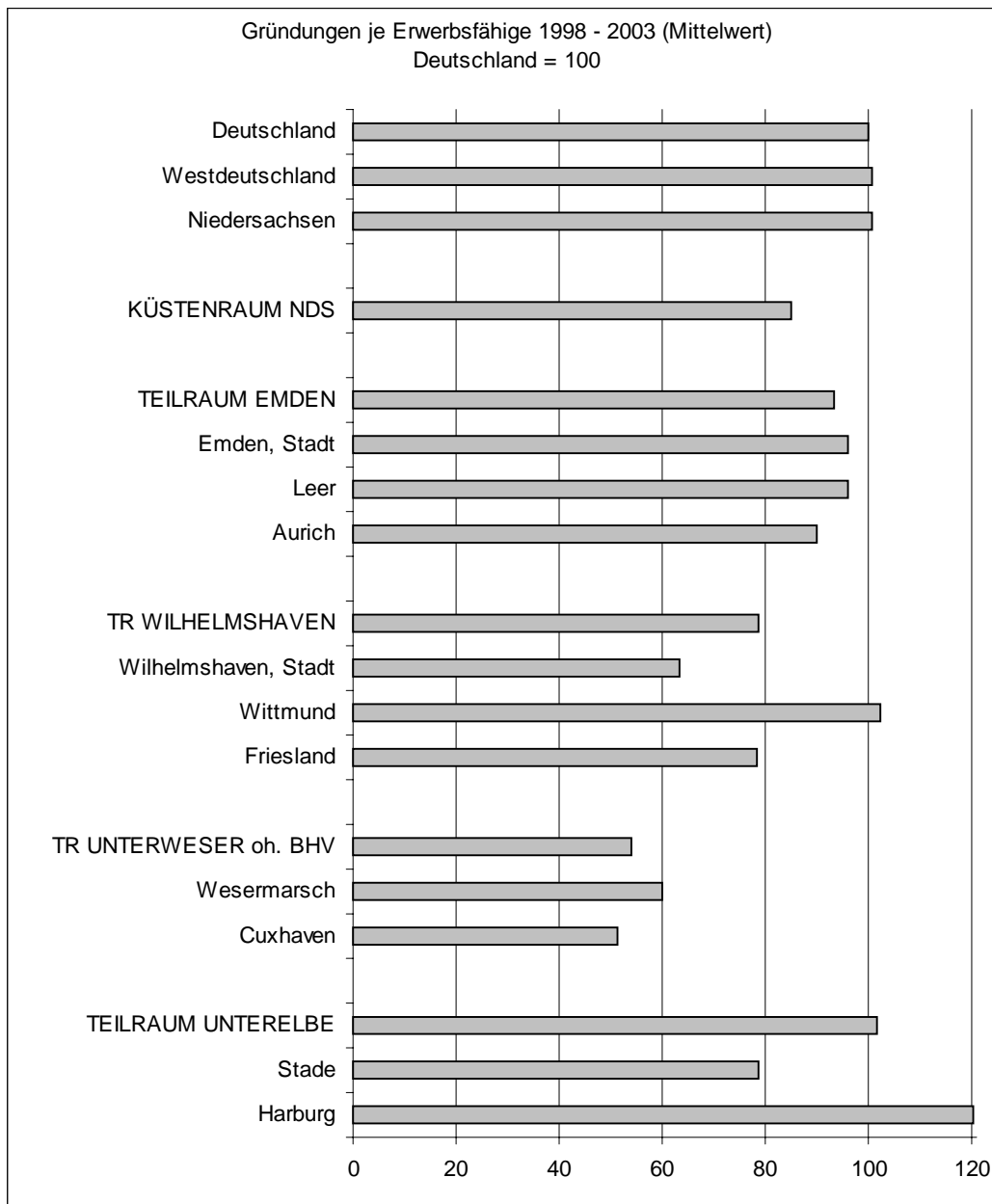
schlägt. Die schwächste Dienstleistungsentwicklung seit Ende der 90er Jahre hat der Raum Wilhelmshaven, wobei sich die Stagnation in der Stadt Wilhelmshaven und ein Beschäftigtenabbau im Landkreis Wittmund überlagern.

2.5 Unternehmensgründungen

Für die regionale Wirtschaftsentwicklung sind Unternehmensgründungen von besonderer Bedeutung, da sie Arbeitsplätze schaffen, den Unternehmensbestand erneuern und somit den regionalen Strukturwandel vorantreiben.

Die amtliche Statistik bietet mit der Gewerbeanzeigenstatistik nur ein unzureichendes Instrument für die Erfassung und Bewertung von Unternehmensgründungen und -schließungen. Scheingründungen, Ummeldungen oder der Wechsel der Betriebsform können aus der Gewerbeanzeigenstatistik nicht eindeutig herausgefiltert werden, um die echten Neugründungen zu ermitteln. Die folgende Auswertung basiert deshalb auf Daten des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW), die über den Verband der Vereine Creditreform (VVC) erfasst werden. Zur Datenerhebung führt der VVC eine systematische Recherche aller öffentlichen Register und Meldungen, Tageszeitungen, Geschäftsberichte und veröffentlichten Bilanzen durch. Neben der Handelsregisterdurchsicht stellen die durch Anfragen hinsichtlich der Kreditwürdigkeit ausgelösten Recherchen die wich-

Abb. 2.5: Unternehmensgründungen in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 1998 bis 2003



Quelle: Unternehmensgründungen, ZEW Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4/2005

tigste Quellen für die Erfassung neuer Unternehmen dar, so dass mit der folgenden Auswertung nur originäre Neugründungen betrachtet werden. Eine gewisse Untererfassung ist aufgrund der Offenlegungs- und Eintragungspflichten der Unternehmen bei Kleinstbetrieben und Freien Berufen zu vermuten. Die Rechercheaktivitäten der Vereine Creditreform sind auf regionaler Ebene teilweise unterschiedlich stark ausgeprägt, was zu Unter- bzw. Übererfassung von Gründungsaktivitäten führen kann. Die Daten können dennoch als zuverlässige Quelle zur Bewertung des Gründungsgeschehens angesehen werden.

In den Jahren 1998 bis 2003 wurden im niedersächsischen Küstenraum insgesamt 33.600 Unternehmen gegründet. Die Gründungsintensität⁶² des Küstenraumes (85⁶³) lag damit um etwa ein Sechstel unter dem Bundesdurchschnitt und auch unter dem Landeswert (101).

⁶² Zahl der Gründungen je Erwerbsfähigen (alle Personen im Alter von 18 bis 65 Jahre)

⁶³ Zahl der Gründungen je Erwerbsfähigen, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100, Durchschnitt 1998 bis 2003

Innerhalb des Küstenraumes gibt es ein deutliches Gefälle bei den Unternehmensgründungen in den letzten Jahren (Abb. 2.5).

- Die höchste Gründungsintensität hat der Untereelbe-
raum (102), insbesondere der unmittelbar an Ham-
burg angrenzende Landkreis Harburg (120). Im Land-
kreis Stade (79) ist das Gründungsklima deutlich un-
günstiger.
- Im Teilraum Emden (93), und hier vor allem in der
Stadt Emden (96) und im Landkreis Leer (96) liegen
die Gründungsaktivitäten knapp unter dem Bundes-
durchschnitt.
- Im Teilraum Wilhelmshaven (79) werden – mit Aus-
nahme des Landkreises Wittmund (102) – nur ausge-
sprochen wenige Unternehmen gegründet. Dies gilt
für den Landkreis Friesland (78) und vor allem für die
Stadt Wilhelmshaven selbst (63).

- Im Teilraum Unterweser (54) sind offensichtlich die Standortbedingungen für Gründungen ausgesprochen ungünstig. Die Gründungsschwäche gilt sowohl für die Wesermarsch (60) als auch den Landkreis Cuxhaven (51). Auch in der benachbarten Stadt Bremerhaven (67) ist die Gründungsintensität extrem gering.

Nach Wirtschaftszweigen sind im niedersächsischen Küstenraum vor allem Gründungen in der Energiewirtschaft⁶⁴ (299⁶⁵) sowie im Verkehrssektor (107) überdurchschnittlich. Leicht schwächer als im Bundesdurchschnitt sind Unternehmensgründungen im konsumbezogenen Bereich und im Handel (beide 92). Deutlich unterdurchschnittlich sind Gründungen im Verarbeitenden Gewerbe (77) und vor allem bei unternehmensnahen Dienstleistungen (56).

⁶⁴ Dies dürften vor allem Windkraftanlagen sein.

⁶⁵ Zahl der Gründungen nach Wirtschaftsbereichen je Erwerbsfähigen, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100, Durchschnitt 1998 bis 2003

3. Arbeitsmarkt und Einkommen

3.1 Arbeitslosigkeit

Die Arbeitslosigkeit ist im niedersächsischen Küstenraum mit knapp 66.000 Arbeitslosen⁶⁶ und einer Arbeitslosenquote von 11,1 % (117⁶⁷) deutlich höher als im Durchschnitt der westdeutschen Länder und auch etwas höher als im niedersächsischen Landesdurchschnitt (113).

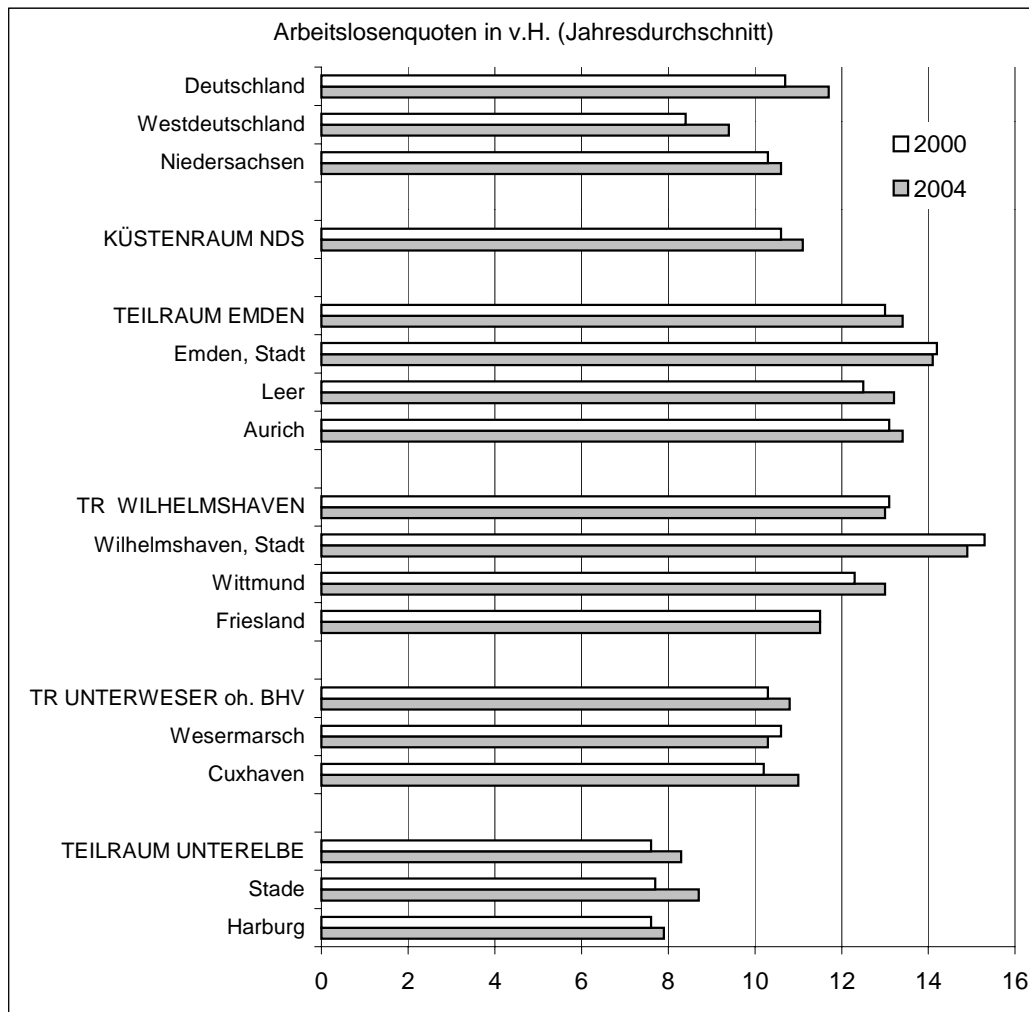
Dabei ist die Arbeitsmarktsituation innerhalb des Küstenraumes durch ein deutliches Gefälle von den westlichen und mittleren Teilräumen zum Unterelberaum geprägt (Abb. 3.1-1 / Karte 3.1).

- Die höchste Arbeitslosigkeit verzeichnet der Teilraum Emden (142). Dabei sind die Probleme in der Stadt

Emden (150) noch größer als in den Landkreisen Aurich (142) und Leer (140).

- Der Raum Wilhelmshaven (138) steht dem sich westlich anschließenden Küstenraum hinsichtlich der Arbeitsmarktungleichgewichte kaum nach. Auch hier ist in der Stadt Wilhelmshaven (158) die Arbeitslosigkeit extrem hoch, in den Landkreisen Wittmund (138) und Friesland (122) ist sie nicht ganz so ausgeprägt.
- Der niedersächsische Unterweserraum (114) hat eine im Vergleich zu Ost-Friesland sehr viel geringere Arbeitslosigkeit. Dies gilt für den Landkreis Wesermarsch (109) noch mehr als für den Landkreis Cuxhaven (117). Rechnet man allerdings die extremen Arbeitsmarktprobleme der benachbarten Stadt Bre-

Abb. 3.1-1: Arbeitslosigkeit in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 2000 und 2004



Quelle: Statistik der Arbeitslosen, Bundesagentur für Arbeit
 N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

⁶⁶ Jahresdurchschnitt 2004

⁶⁷ jeweiliger Bundeswert (Westdeutschland) = 100

Karte 3.1: Arbeitslosigkeit 2004

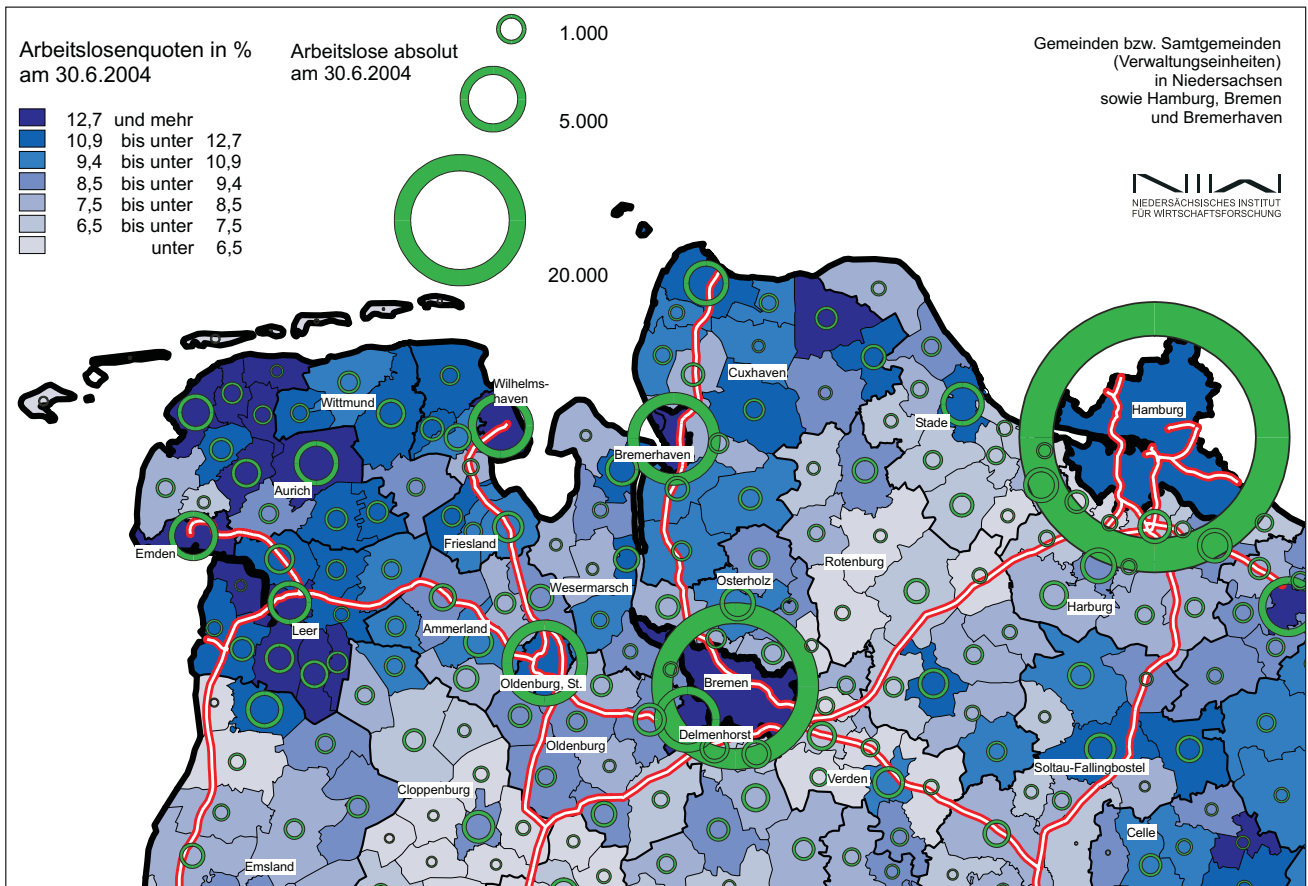
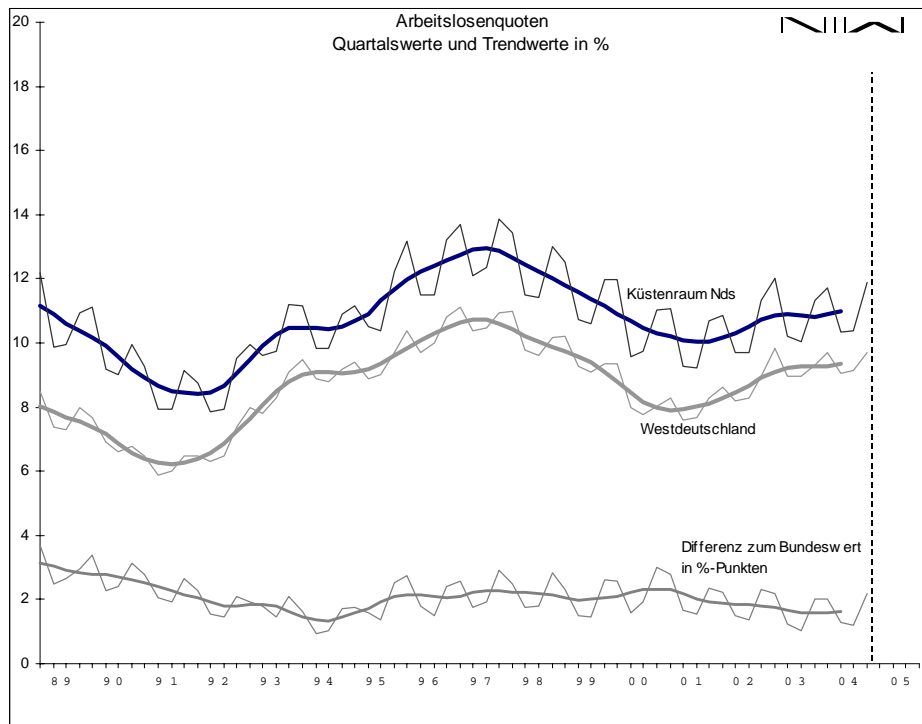
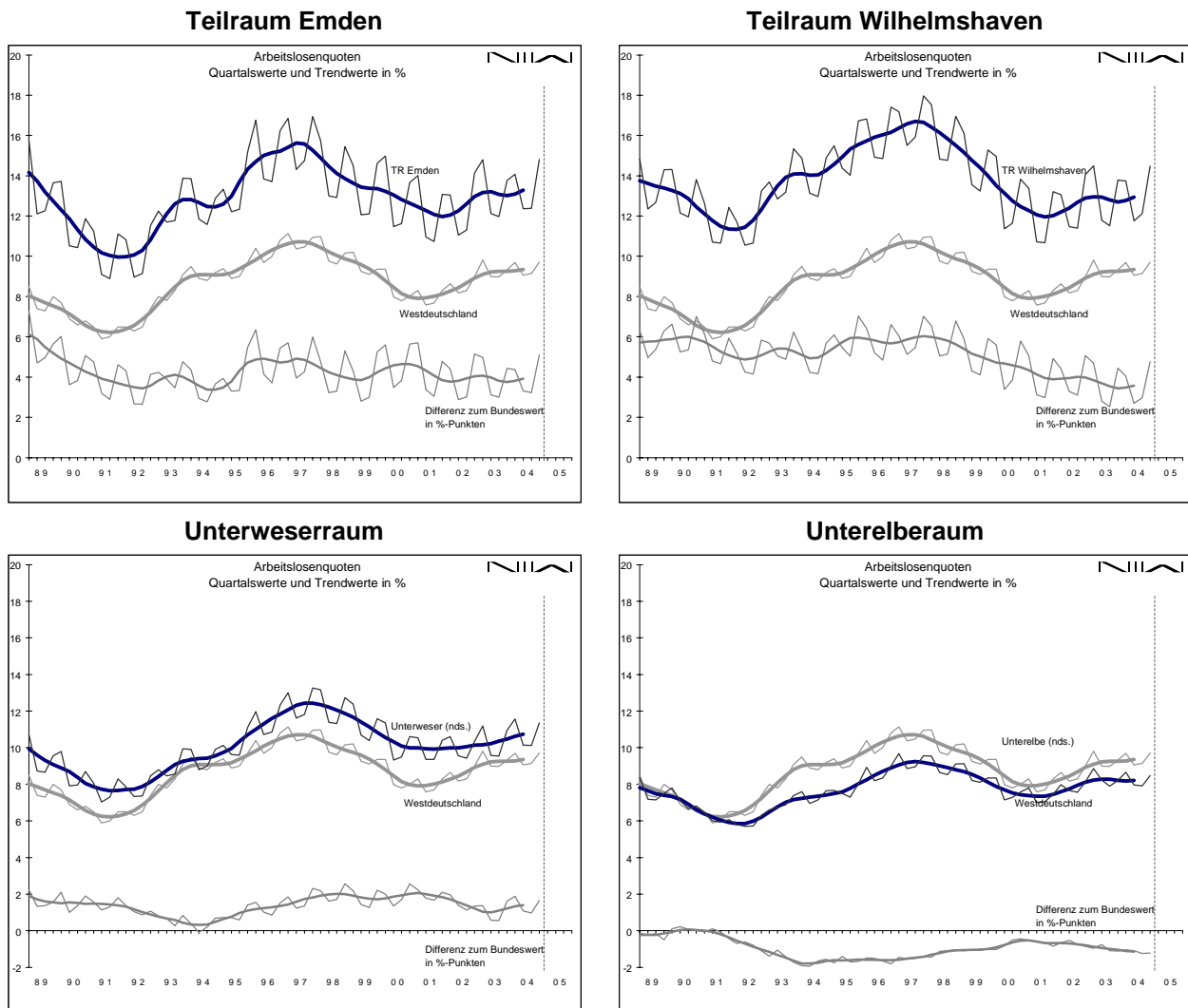


Abb. 3.1-2: Entwicklung der Arbeitslosigkeit im niedersächsischen Küstenraum seit Ende der 80er Jahre



Quelle: Statistik der Arbeitslosen, Bundesagentur für Arbeit
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

Abb. 3.1-3: Entwicklung der Arbeitslosigkeit in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes seit Ende der 80er Jahre



Quelle: Statistik der Arbeitslosen, Bundesagentur für Arbeit

NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

merhaven (211) mit ein, so liegt auch im Unterweserraum (142) das Niveau auf dem der Teilräume Emden und Wilhelmshaven.

- Ausgesprochen gering sind hingegen die Arbeitsmarktungleichgewichte im Untere Elberaum (88). Dabei spielt die Nähe zur Metropole Hamburg und zur Entwicklungsachse der A 1 eine besondere Rolle, denn die Arbeitslosigkeit ist im Landkreis Harburg (84) nochmals niedriger als im Landkreis Stade (92).

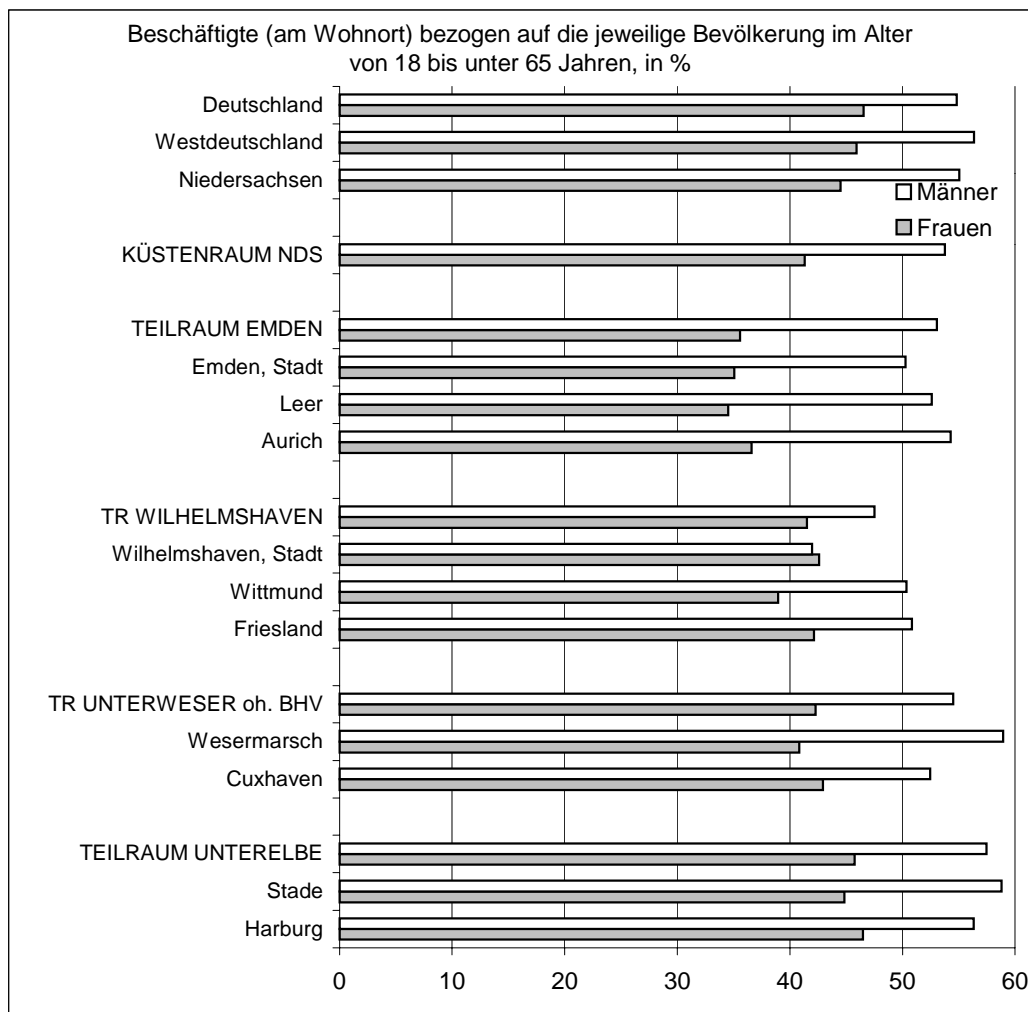
Die Entwicklung der Arbeitslosigkeit im niedersächsischen Küstenraum unterliegt den gleichen konjunkturell geprägten Trends wie im übrigen Bundesgebiet, d.h. vom Auslaufen des Wiedervereinigungsbooms bis 1997 sind die Zahlen gestiegen, bis 2000 dann wieder geschrumpft, und seit 2001 steigen sie wieder deutlich an (Abb. 3.1-2).

Seit langem sind die Arbeitsmarktprobleme im niedersächsischen Küstenraum besonders ausgeprägt, doch sind in Bezug auf die westdeutschen Vergleichswerte interessante Abweichungen festzustellen (Abb. 3.1-3).

Zunächst einmal ist von Ende der 80er bis etwa Mitte der 90er Jahre der Abstand zum westdeutschen Durchschnitt tendenziell geringer geworden. Mitte der 90er Jahre hat sich mit steigenden Arbeitslosenzahlen der Abstand zu Westdeutschland wieder erhöht und ist bis Ende der 90er Jahre in etwa gleich geblieben. Seit Anfang dieses Jahrzehnts wird der Abstand zum westdeutschen Trend – trotz ansteigender Arbeitslosigkeit – wieder leicht geringer, d.h. die Arbeitslosigkeit steigt nicht ganz so stark wie im übrigen Bundesgebiet.

Vor allem im Teilraum Wilhelmshaven sowie kurzfristig auch im Unterweserraum ist der Abstand zum westdeutschen Niveau geringer geworden (Abb. 3.1-3). Für den

Abb. 3.2: Erwerbsbeteiligung der Männer und Frauen in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 2003



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit; Bevölkerungsfortschreibung, Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Bundesamt
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

Unterelberaum mit seiner ohnehin geringen Arbeitslosigkeit gilt dies auch für die letzten Jahre. Der Teilraum Emden konnte demgegenüber seinen Abstand zum Bundesniveau seit Mitte der 90er Jahre nicht nachhaltig verringern. Gerade seit Ende 2003 steigt allerdings im Teilraum Wilhelmshaven und Unterweserraum die Arbeitslosigkeit wieder überdurchschnittlich an.

Die Quartalswerte der Arbeitslosenzahlen legen offen, dass im niedersächsischen Küstenraum die saisonalen Schwankungen sehr viel größer sind als im Bundes- oder Landesdurchschnitt (Abb. 3.1-3). Dies ist vor allem auf die große Bedeutung von saisonabhängigen Wirtschaftszweigen – vor allem von Tourismus und Baugewerbe – zurückzuführen. Entsprechend sind die saisonalen Schwankungen im Landkreis Wittmund am größten.

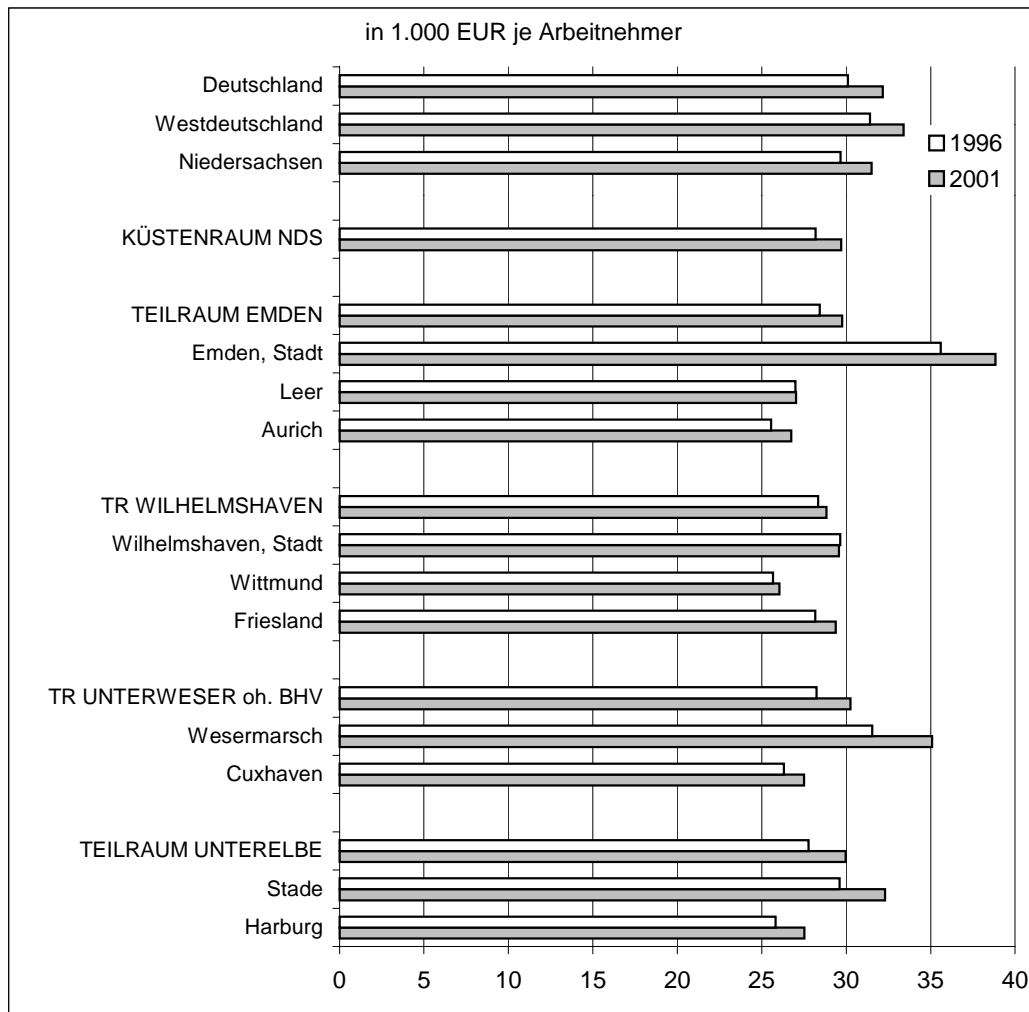
3.2 Erwerbsbeteiligung

Die Erwerbsbeteiligung ist ein weiterer wichtiger Indikator zur Charakterisierung des regionalen Arbeitskräfteangebots und des Ausschöpfungsgrades des Arbeitskräftepotenzials. Die regionalen Unterschiede in der Erwerbsbeteiligung der Männer sind deutlich geringer als die der Frauen. In besonderer Weise charakterisiert die Erwerbsbeteiligung der Frauen damit die Erwerbschancen von Frauen auf dem regionalen Arbeitsmarkt. Eine hohe Erwerbsbeteiligung trägt zum Haushaltseinkommen bei und stabilisiert damit auch das regionale Pro-Kopf-Einkommen.

Die Erwerbsbeteiligung der Männer liegt im niedersächsischen Küstenraum mit 53,8 %⁶⁸ (95⁶⁹) unter dem niedersächsischen Landeswert (98) und dem westdeut-

⁶⁸ Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort an der Bevölkerung im Alter von 18 bis unter 65 Jahren, 30.6.2003

⁶⁹ jeweiliger Bundeswert (Westdeutschland) = 100

Abb. 3.3-1: Arbeitnehmerentgelte in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 1996 und 2001

Quelle: Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung der Länder
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

schen Durchschnitt (100). Sie ist ausgesprochen niedrig im Teilraum Wilhelmshaven (84⁷⁰) und auch im Teilraum Emden (94) und dem Unterweserraum (97). Im Unterelberaum (102) sind die Erwerbschancen der Männer überdurchschnittlich. Unter den Landkreisen ist die Erwerbsbeteiligung der Männer v.a. in den industriell geprägten Regionen Wesermarsch und Stade ausgesprochen hoch.

Die Erwerbsbeteiligung der Frauen ist im gesamten Küstenraum mit 41,3 %⁷¹ (90⁷²) deutlich unterdurchschnittlich und damit sehr viel niedriger als in Niedersachsen insgesamt (97) (Abb. 3.2).

Es gibt ein erhebliches Gefälle vom südlichen Umland von Hamburg (100) über den Unterweserraum (92) und den Teilraum Wilhelmshaven (90) bis in den Teilraum Emden (78) mit einer extrem niedrigen Erwerbsbeteiligung von Frauen. Vergleichsweise hoch ist die Erwerbsbeteiligung der Frauen in den Landkreisen Stade (98) und Harburg (101), extrem gering ist sie dagegen in den Landkreisen Aurich (80) und Leer (75) sowie in der Stadt Emden (76).

3.3 Löhne und Einkommen

Die Löhne und Gehälter aller Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe⁷³ liegen im niedersächsischen Küstenraum mit 23,06 EUR je Arbeitsstunde⁷⁴ (91⁷⁵) deutlich unter dem Landeswert (97) und dem westdeut-

⁷⁰ Der Wert für die Stadt Wilhelmshaven (75) ist wegen der großen Bedeutung der Marine mit ihren (überwiegend nicht sozialversicherungspflichtigen) Soldaten unterschätzt.

⁷¹ 30.6.2003

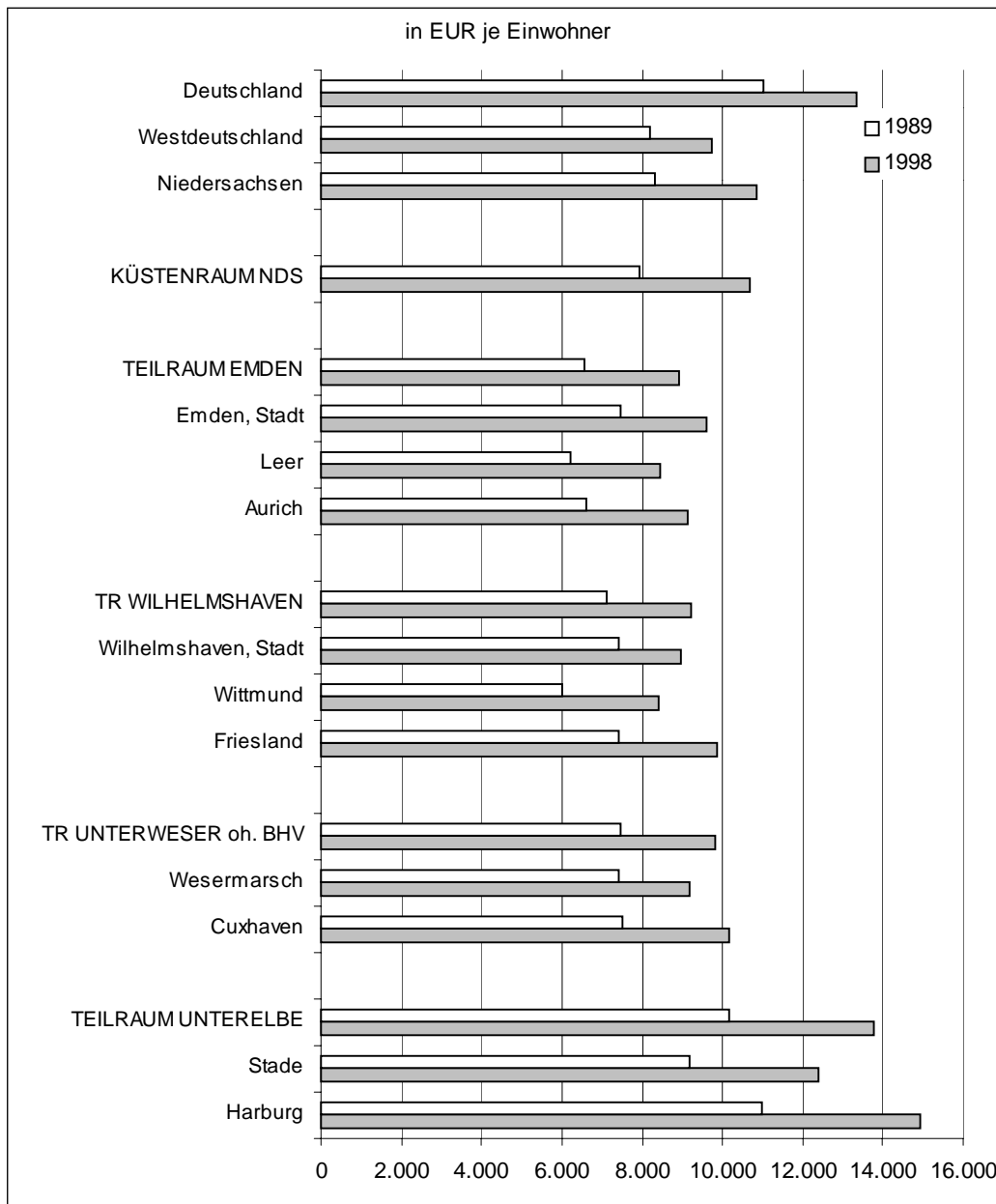
⁷² jeweiliger Bundeswert (Westdeutschland) = 100

⁷³ einschließlich Bergbau sowie Gewinnung von Steinen und Erden

⁷⁴ 2003

⁷⁵ jeweiliger Bundeswert (Westdeutschland) = 100

Abb. 3.3-2: Pro-Kopf-Einkommen in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 1989 und 1998



Quelle: Gesamtbetrag der Einkünfte aus der Lohn- und Einkommensteuerstatistik
Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Statistisches Bundesamt
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

schen Durchschnitt (100). Dabei ist das Lohnniveau in den einzelnen Stadt- und Landkreisen je nach Unternehmens- und Branchenstruktur sehr unterschiedlich. An der Spitze steht die Stadt Emden (127) mit der dominierenden Branche des Straßenfahrzeugbaus, die nach wie vor sehr hohe Löhne gewährleistet. Mit Abstand folgen die von Großbetrieben geprägten Landkreise Wesermarsch (98) und Stade (95) sowie die Stadt Wilhelmshaven (95) und der Landkreis Friesland (86). Ausgesprochen niedrig sind die Löhne und Gehälter in den mittelständisch und kleinbetrieblich strukturierten Landkreisen Harburg (75), Cuxhaven (72), Leer (72), Aurich (67) und Wittmund (63).

Das Pro-Kopf-Einkommen des niedersächsischen Küstenraumes insgesamt liegt mit 10.800 EUR je Einwohner⁷⁶ (89⁷⁷) unter dem westdeutschen Durchschnitt und ist damit auch etwas geringer als in Niedersachsen insgesamt (91) (Abb. 3.3-2).

Innerhalb des Küstenraumes gibt es ein stärkeres Einkommensgefälle vom Unterelberaum (116) über den Unterweserraum (82) zu den Teilräumen Wilhelmshaven (77) und Emden (75). Die höchsten Pro-Kopf-

⁷⁶ Gesamtbetrag der Einkünfte aus der Lohn- und Einkommensteuer je Einwohner, 1998

⁷⁷ jeweiliger Bundeswert (Westdeutschland) = 100

Einkommen verzeichnet der Landkreis Harburg (125), der mit seinen attraktiven Wohnstandorten in unmittelbarer Nachbarschaft zur Metropole Hamburg die einkommensstärkste Region in Niedersachsen darstellt. Im Landkreis Stade ist das Pro-Kopf-Einkommen (110) zwar nicht ganz so hoch, aber ebenfalls deutlich überdurchschnittlich. In allen übrigen Stadt- und Landkreisen des Küstenraumes liegt das Einkommensniveau erheblich unter dem Bundesdurchschnitt. Am höchsten ist es noch in den Landkreisen Cuxhaven (85) und Friesland (83), die von den benachbarten Oberzentren profitieren sowie in der Stadt Emden (80). In der Stadt Wilhelmshaven (75) und dem Landkreis Aurich (76) ist das Einkommen niedriger. Am geringsten ist das Pro-Kopf-

Einkommen in den Landkreisen Leer (71) und Wittmund (70).

In der Einkommensentwicklung hat der niedersächsische Küstenraum seit Ende der 80er Jahre etwas aufgeholt (Abb. 3.3-2). Hinzugewonnen haben der Teilraum Emden und vor allem der Untereelberaum, der stark von der Suburbanisierung profitiert hat. Leicht zurückgefallen ist der Teilraum Wilhelmshaven vor allem durch die Stadt Wilhelmshaven. Beträchtlich aufgeholt haben allerdings beispielsweise die Landkreise Wittmund und Aurich. Außerhalb des niedersächsischen Küstenraumes hat vor allem die Stadt Bremerhaven seit Ende der 80er Jahre dramatisch an Einkommensniveau verloren.

4. Bildung, Wissenschaft, Forschung

Der Qualifikation der Beschäftigten kommt im internationalen Wettbewerb der hoch entwickelten Volkswirtschaften und ihrer Regionen eine immer stärkere Bedeutung zu. Qualifizierte Arbeitnehmer sind eine Voraussetzung für die Entwicklung, Produktion und Vermarktung hochwertiger Güter und Dienstleistungen, bei denen ein Land wie die Bundesrepublik mit hohen Einkommensansprüchen komparative Vorteile besitzt. Qualifizierte Arbeitskräfte sind deshalb heute einer der wichtigsten Standortfaktoren. Viele Anzeichen sprechen dafür, dass die Entwicklungsperspektiven von Regionen in Zukunft noch entscheidender von der Mobilisierbarkeit qualifizierter Kräfte bestimmt werden.

4.1 Allgemeine Schulbildung

Der niedersächsische Küstenraum hat etwa 176.200 Schülern⁷⁸ in Allgemeinbildenden Schulen. Die Zahl an Schülern im Primarbereich und im Bereich der Sekundarstufe I bezogen auf die jeweiligen Altersjahrgänge der Bevölkerung entspricht erwartungsgemäß dem Landesdurchschnitt. Bei insgesamt 9.300 Schülern der Sekundarstufe II liegt der Schülerbesatz⁷⁹ (77) um fast ein Viertel unter dem Landesdurchschnitt⁸⁰. Dies gilt in besonderem Maße für den Teilraum Emden (70), aber auch für den Untereelberaum (77) und den niedersächsischen Unterweserraum⁸¹ (78). Im Teilraum Wilhelmshaven (89) ist der Besatz an Schülern in der Sekundarstufe II im Vergleich dazu zwar höher, erreicht aber auch nicht den Landesdurchschnitt.

Damit wird deutlich, dass die Bildungsbeteiligung an der Sekundarstufe II im gesamten Küstenraum ausgesprochen niedrig ist⁸².

4.2 Berufliche Erstausbildung

Die Zahl der Auszubildenden ist im niedersächsischen Küstenraum mit 20.700⁸³ und einer Auszubildenden-

quote von 6,5% (112⁸⁴) vergleichsweise hoch und auch höher als im niedersächsischen Landesdurchschnitt (102).

In allen Stadt- und Landkreisen des niedersächsischen Küstenraumes mit Ausnahme des Landkreises Harburg (97) und der kreisfreien Stadt Emden (88) wird überdurchschnittlich ausgebildet (Abb. 4.2). Die höchsten Auszubildendenquoten weisen die stark ländlich geprägten Landkreise Leer (133), Wittmund (132), Aurich (124) und Cuxhaven (118) auf, in denen auch das Gastgewerbe eine besondere Bedeutung hat (Karte 4.2).

In den letzten Jahren sind allerdings die Zahlen der Auszubildenden im niedersächsischen Küstenraum überdurchschnittlich zurückgegangen (Abb. 4.2). Besonders stark war der Rückgang v.a. in den Landkreisen Aurich, Friesland und Leer.

4.3 Qualifikationsstruktur der Beschäftigten

Der Anteil der Beschäftigten ohne Berufsausbildung ist im niedersächsischen Küstenraum mit knapp 13 %⁸⁵ (91⁸⁶) noch niedriger als in Niedersachsen insgesamt (98). Besonders wenig unqualifizierte Kräfte werden in der Stadt Wilhelmshaven (80) sowie den Landkreisen Stade (76), Leer (79) sowie Friesland und Wesermarsch (beide 84) beschäftigt (Abb. 4.3-1). Ausgesprochen hoch ist die Beschäftigung von unqualifizierten Arbeitnehmern im Landkreis Cuxhaven (120), vor allem durch die Fischverarbeitung in der Stadt Cuxhaven.

Die Beschäftigung von Arbeitnehmern mit mittleren Qualifikationen⁸⁷ liegt mit 81 % (109) über dem Bundesdurchschnitt und ist damit noch höher als in Niedersachsen insgesamt (104). In allen Teilräumen liegt ihr Anteil über dem Bundesdurchschnitt, am höchsten ist er in den Landkreisen Leer (113), Friesland und Wittmund (beide 111).

Der Einsatz von Beschäftigten mit Fachhochschul- und Hochschulqualifikation ist mit einem Anteil von 6 % (54) ausgesprochen niedrig und noch erheblich geringer als im Landesdurchschnitt (76), der bereits um ein Viertel hinter dem Bundesdurchschnitt zurückbleibt (Abb. 4.3-2/ Karte 4.3).

⁷⁸ 2003

⁷⁹ Schüler der Sekundarstufe II bezogen auf die Anzahl der Jugendlichen im Alter von 15 bis unter 18 Jahren

⁸⁰ Da die Schüler am Schulort gezählt werden, sind wegen der Schülerpendler über die Kreisgrenzen hinweg kleinräumliche Auswertungen u.U. verzerrt. Im Bezug auf den Küstenraum insgesamt und auch die Teilräume dürften sich die Schülerein- und -auspendler aber die Waage halten.

⁸¹ ohne Bremerhaven

⁸² Vgl. dazu auch Sonderthema: Beteiligung an weiterführender allgemeiner Schulbildung, in: Regionalmonitoring Niedersachsen, Regionalreport 2004, a.a.O., S. 70-73.

⁸³ 30.6.2004

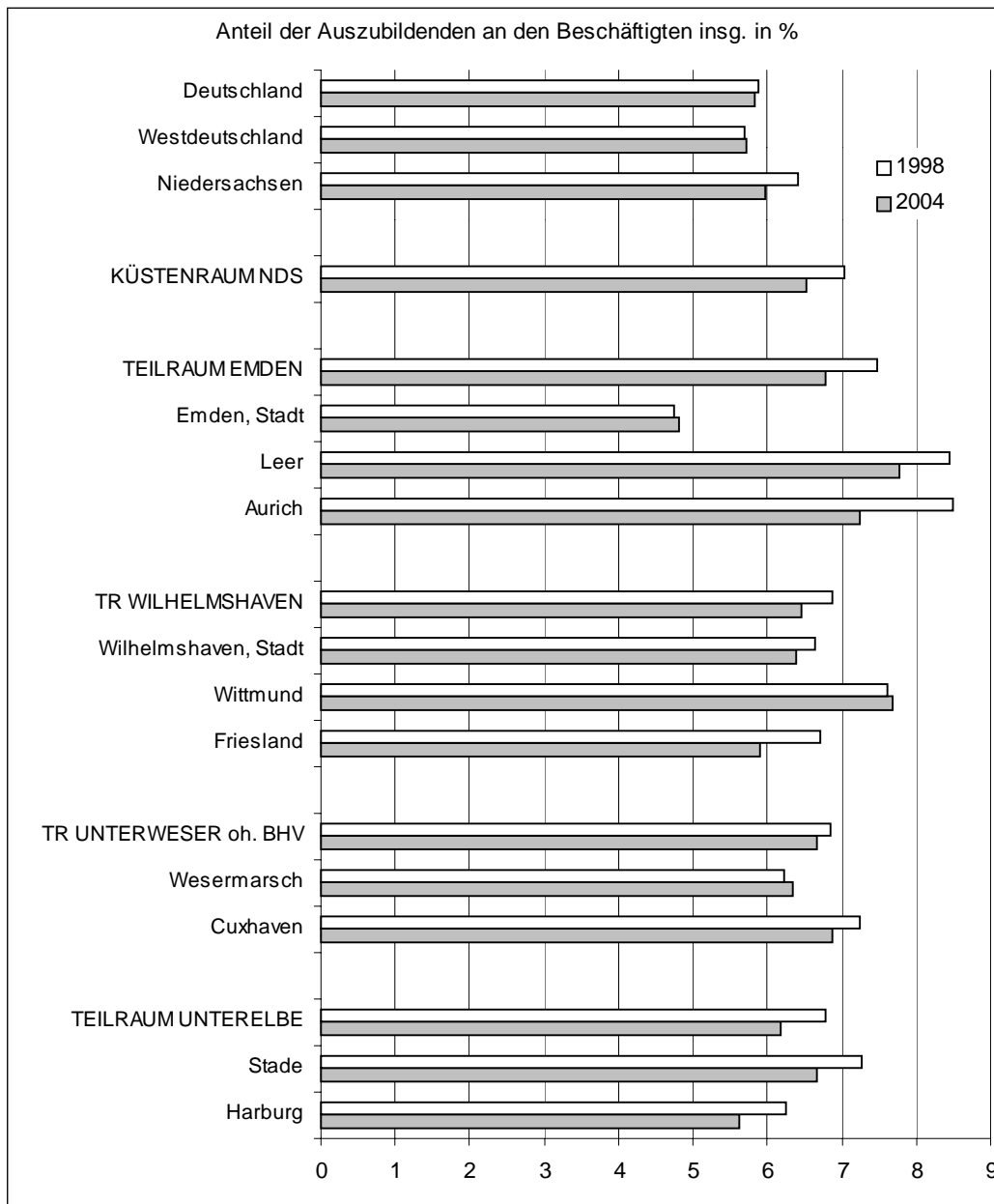
⁸⁴ Anteil der Auszubildenden an den Beschäftigten insgesamt, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

⁸⁵ 30.6.2004

⁸⁶ Anteil an den Beschäftigten insgesamt, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100

⁸⁷ mit abgeschlossener Berufsausbildung, ohne Fachhochschul- und Hochschulausbildung

Abb. 4.2: Auszubildende in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 1998 und 2004



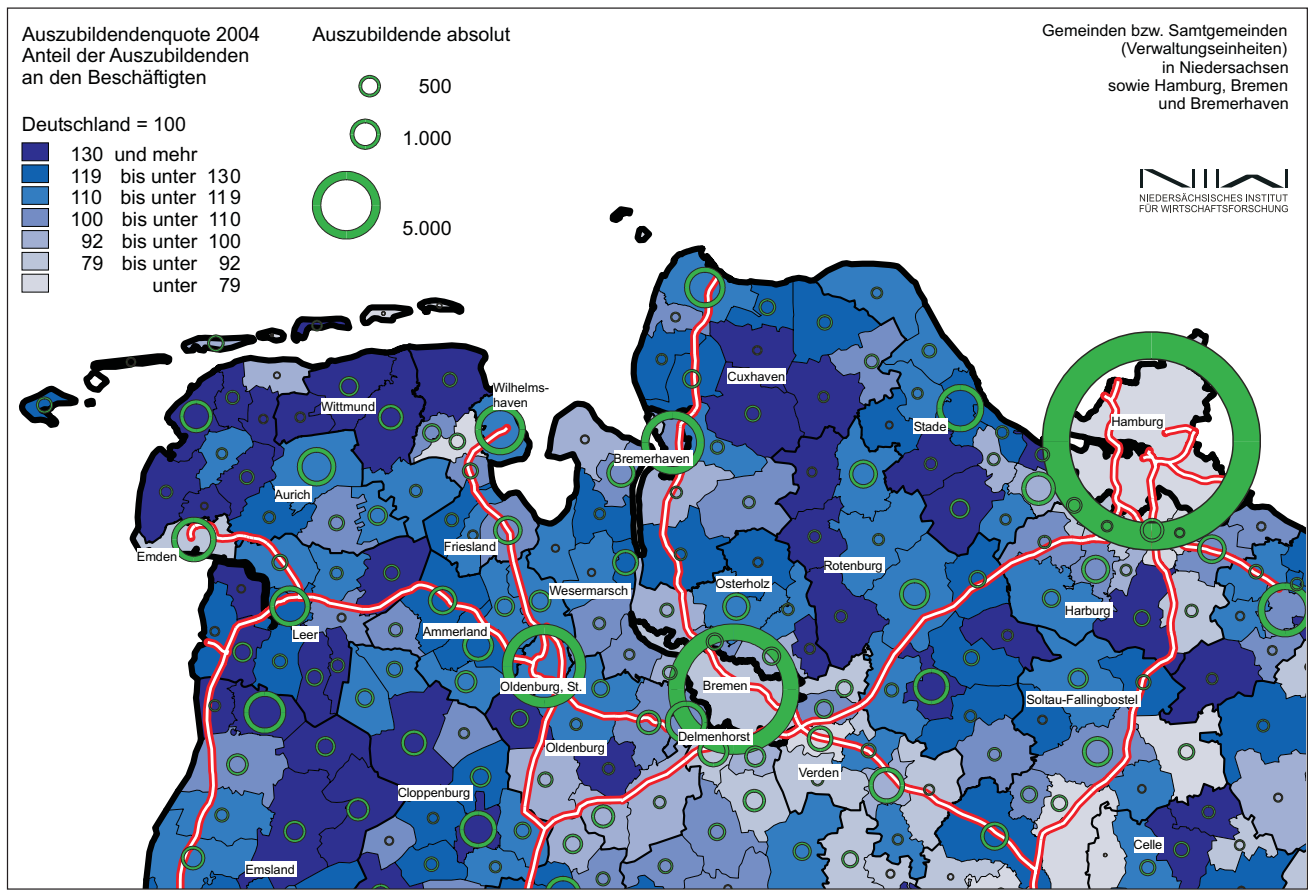
Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

Insgesamt ergibt sich ein Gefälle in der Beschäftigung von hochqualifizierten Kräften vom Untereberaum (63) über den Teilraum Wilhelmshaven (53) und den Unterweserraum (51) in den Teilraum Emden (47). Extrem gering vertreten sind hochqualifizierte Arbeitnehmer in den stark ländlich geprägten Landkreisen Aurich (48), Cuxhaven (45), Leer (43) und Wittmund (38). Mehr hochqualifizierte Kräfte werden in den industriell geprägten Landkreisen Wesermarsch (59) und Stade (71) und in der Stadt Wilhelmshaven (68) beschäftigt. Etwa auf dem gleichen Niveau wie in Wilhelmshaven liegt der Anteil von Fachhochschul- und Hochschulabsolventen an den Beschäftigten in der Stadt Bremerhaven (70).

Der Küstenraum ist seit Ende der 90er Jahre im qualifikatorischen Strukturwandel vorangekommen. Der Anteil der gering qualifizierten Beschäftigten ist deutlich stärker gesunken als im Bundestrend und der Anteil der mittleren Qualifikationen stärker gestiegen (Abb. 4.3-1). Auch in der Beschäftigung von hochqualifizierten Kräften hat der Küstenraum etwas aufgeholt, trotzdem bleibt der Rückstand fundamental (Abb. 4.3-2).

Beim Abbau von wenig qualifizierten Beschäftigten und dem Zuwachs an mittleren Qualifikationen sind alle Teilräume des Küstenraumes gleichermaßen vorangekommen. Bei der Beschäftigung von hochqualifizierten Kräften konnten vor allem die Stadt Emden sowie die

Karte 4.2: Auszubildende 2004



Karte 4.3: Beschäftigte mit Fachhochschul- und Hochschulabschluss 2004

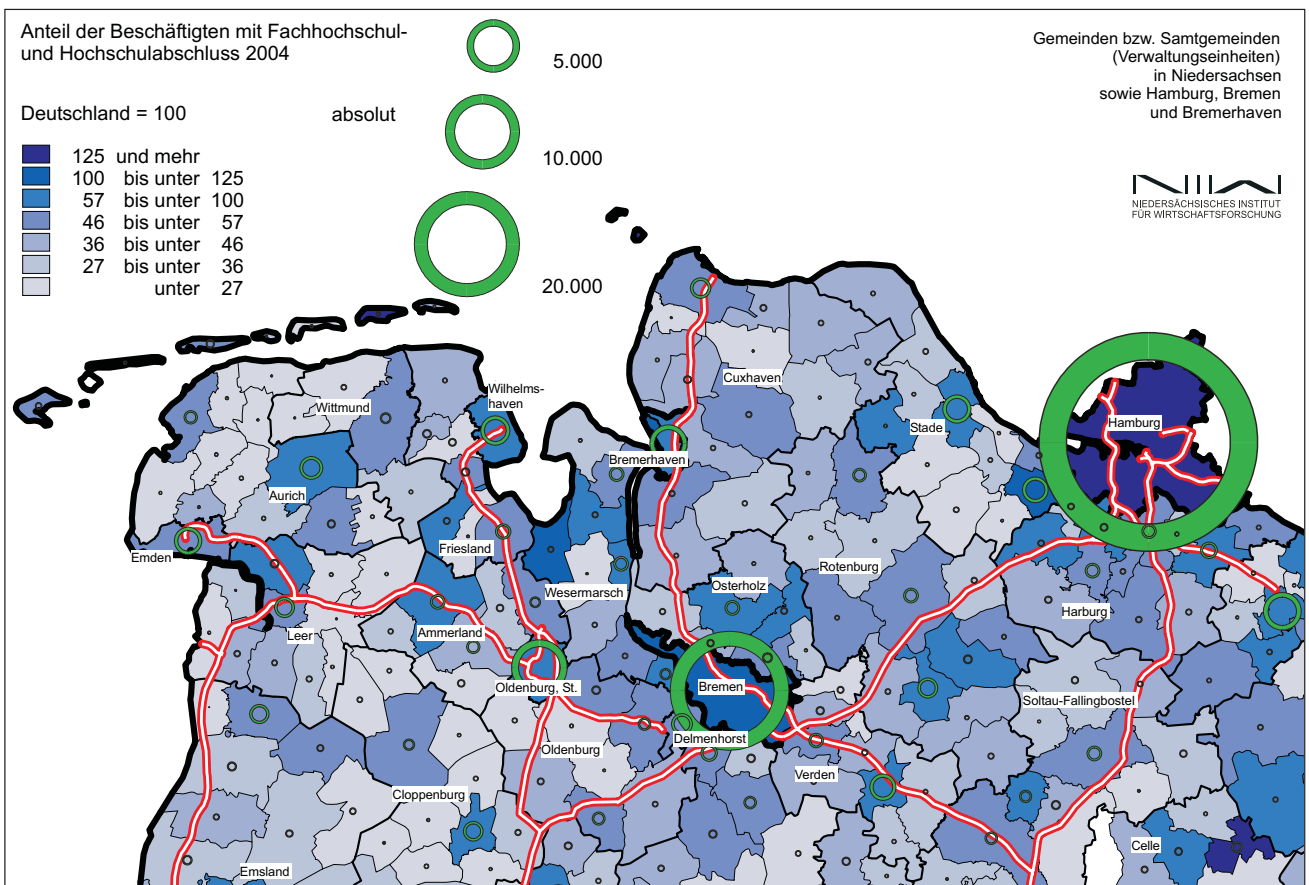
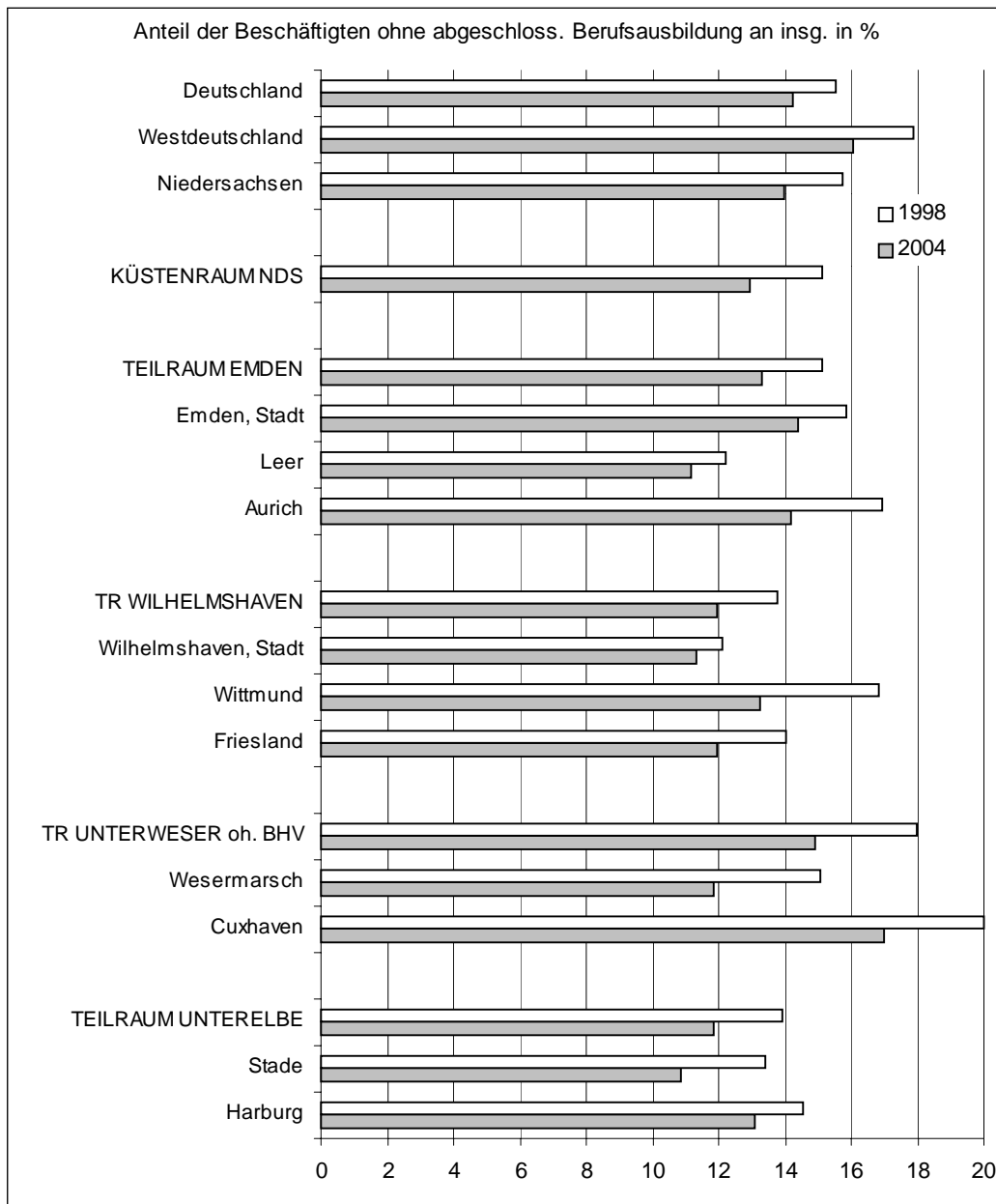


Abb. 4.3-1: Beschäftigte ohne abgeschlossene Berufsausbildung in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 1998 und 2004



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

ostfriesischen Landkreise Leer und Aurich sowie die Landkreise Stade und Harburg des Unterelberaumes ihre Position deutlich verbessern.

4.4 Hochschulen und Forschungsstandorte

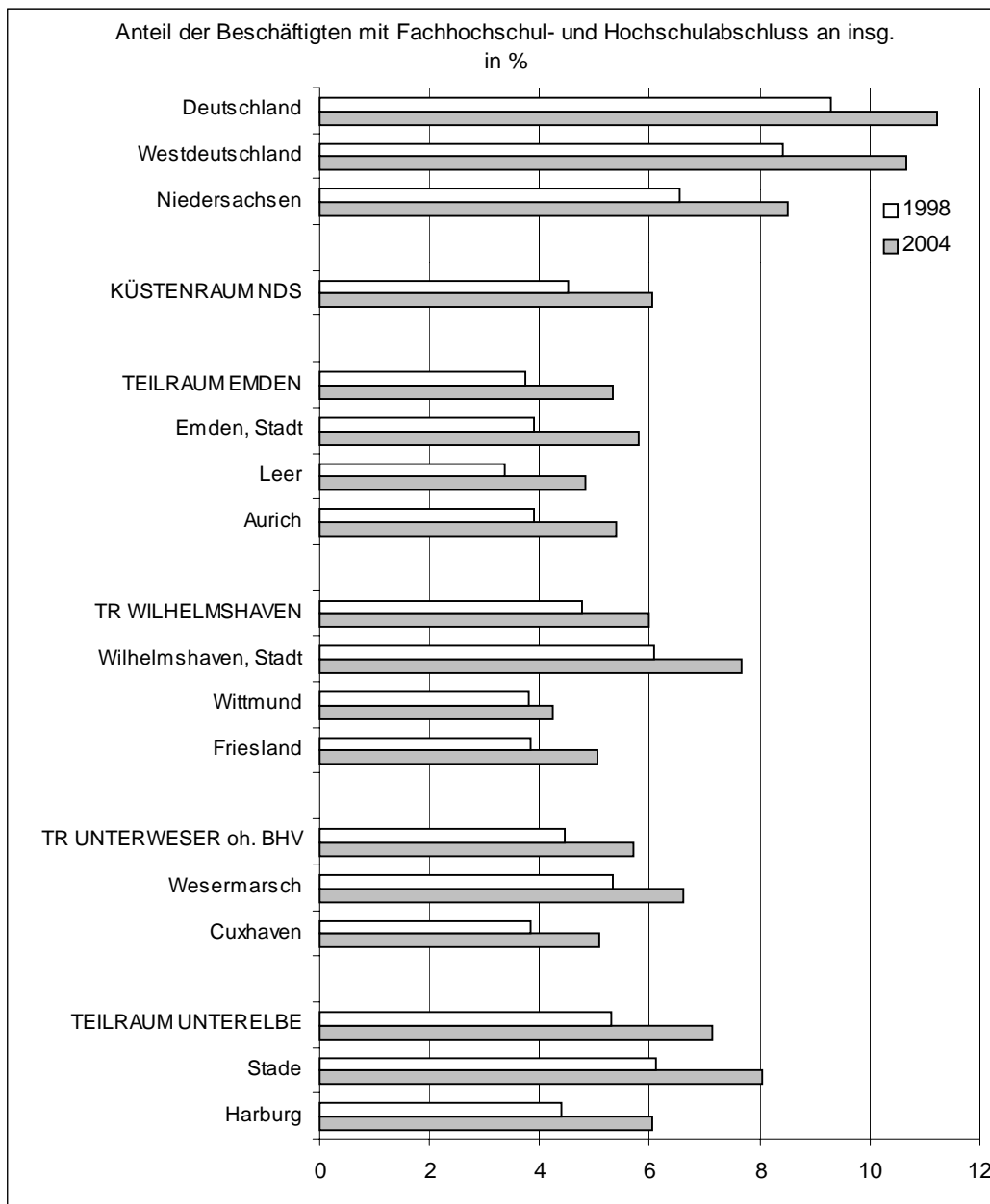
Hochschulen und Forschungseinrichtungen konzentrieren sich üblicherweise in besonderer Weise in den großstädtischen Zentren. Der niedersächsische Küstenraum verfügt allerdings über **Fachhochschulstandorte** in Emden, Wilhelmshaven, Elsfleth und Leer (Fachhochschule Oldenburg-Ostfriesland-Wilhelmshaven)

sowie den Standort Buxtehude der bisherigen Fachhochschule Nordostniedersachsen⁸⁸.

In den Hochschulen dieser Standorte werden insgesamt etwas mehr als 700 Personen an **Lehr- und Forschungspersonal**⁸⁹ eingesetzt. Davon entfallen etwa

⁸⁸ Im Zuge der Umstrukturierung der niedersächsischen Hochschullandschaft sind die Universität Lüneburg und die Fachhochschule Nordostniedersachsen am 1.1.2005 zur neuen Universität Lüneburg zusammengeschlossen worden. In diesem Zuge wird der Standort Buxtehude geschlossen. Allerdings ist in Buxtehude eine private Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst entstanden, die zukünftig den Namen Hochschule 21 tragen wird.

Abb. 4.3-2: Beschäftigte mit Fachhochschul- und Hochschulabschluss in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 1998 und 2004



Quelle: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit
NIW Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

- 330 Personen auf die Stadt Emden,
- 260 Personen auf die Stadt Wilhelmshaven
- 30 Personen auf den Landkreis Leer (Standort Leer)
- 20 auf den Landkreis Wesermarsch (Standort Elsfleth) sowie
- 60 Personen auf den Landkreis Stade (Standort Buxtehude).

Die Lehr- und Forschungspersonalintensität der Hochschulen liegt im niedersächsischen Küstenraum insgesamt (18⁹⁰) bei knapp einem Fünftel des Bundesdurchschnitts, in Niedersachsen insgesamt (83) allerdings um fast ein Sechstel unter dem Bundesdurchschnitt. Am stärksten ist die Personalintensität noch in den Teilräumen Wilhelmshaven (37) und Emden (33), extrem gering aber in den Teilräumen Unterelbe (5) und Unterweser (3). Auch unter Einbeziehung der Stadt Bremerhaven (45) mit ihren Fachhochschuleinrichtungen im Unterweserraum (15) bleibt das Defizit fundamental.

⁸⁹ Lehr- und Forschungspersonals deutscher Hochschulen, 2003; Sonderauswertung des Statistischen Bundesamtes für das NIW

⁹⁰ Lehr- und Forschungspersonal bezogen auf die Bevölkerung, jeweiliger Bundeswert (Deutschland) = 100, 2003

In der Zusammensetzung des Lehr- und Forschungspersonals, das ausschließlich auf Fachhochschulen entfällt, dominieren die Ingenieur- und die Wirtschaftswissenschaften. Von den 703 Personen entfallen

- 350 oder 47 % auf Ingenieurwissenschaften,
- 190 oder 28 % auf Wirtschaftswissenschaften,
- knapp 90 bzw. 12 % auf die übrigen Geisteswissenschaften und
- etwa 50 oder 8 % auf Mathematik und Naturwissenschaften.

5. Öffentliche Finanzen der kommunalen Ebene

5.1 Steuereinnahmen

Die Steuereinnahmen der Gemeinden, d.h. die Einnahmen aus den Grundsteuern, der Gewerbesteuer sowie dem Gemeindeanteil an der Lohn- und veranlagten Einkommensteuer und der Umsatzsteuer, stellen die wichtigsten Einnahmequellen der kommunalen Ebene dar. Sie entscheiden wesentlich über die Finanzkraft der Gemeinden und damit auch über die Handlungsspielräume der Kommunen zur Gestaltung der Standortbedingungen durch Aufbau und Erhaltung einer modernen Infrastruktur.

Die Steuereinnahmen je Einwohner⁹¹ aller Gemeinden im niedersächsischen Küstenraum lagen 2003 bei insgesamt 489 EUR (90⁹²) und damit um ein Zehntel unter dem Landesdurchschnitt von 621 EUR. Diese setzten sich zusammen aus:

- knapp 9 EUR an Grundsteuer A,
- 110 EUR an Grundsteuer B,
- 125 EUR an Gewerbesteuer (netto, d.h. von den Gewerbesteuerereinnahmen insgesamt verbleiben demnach bei der kommunalen Ebene nach Abzug der Gewerbesteuerumlage knapp 76 %) sowie
- 20 EUR vom Anteil an der Umsatzsteuer,
- 213 EUR Gemeindeanteil an der Einkommensteuer sowie
- knapp 11 EUR an sonstigen Steuereinnahmen⁹³.

Die Steuereinnahmen hängen neben Fragen der Steuergesetzgebung in hohem Maße von der wirtschaftlichen bzw. konjunkturellen Entwicklung ab. Entsprechend sind sie nach der Wiedervereinigung stark angestiegen, in der darauf folgenden Schwächephase von 1994 bis 1996 deutlich geschrumpft. Seit 1996 steigen sie landesweit wieder an. Die derzeitige Situation ist durch einen Einbruch bei den Gewerbesteuerereinnahmen und rückläufige Einkommensteuereinnahmen gekennzeichnet.

Die tatsächlichen Steuereinnahmen liegen in allen Teilräumen des Küstenraumes unter dem Landesdurchschnitt. Sie sind am niedrigsten in den Teilräumen Wilhelmshaven (82) und Emden (85), etwas höher im

Unterweserraum (90) und liegen im Untereiberaum knapp unter dem Landesdurchschnitt (99).

Grundsteuern A und B

In der Grundsteuer A wird das land- und forstwirtschaftlich genutzte Grundvermögen besteuert. Die Einnahmen der niedersächsischen Gemeinden aus der Grundsteuer A sind entsprechend nur in stärker durch Landwirtschaft geprägten Gemeinden von größerer Bedeutung. Insgesamt sind die Einnahmen vergleichsweise gering und auch seit langem mehr oder weniger konstant.

Die Grundsteuer B besteuert das nicht land- und forstwirtschaftlich genutzte Grundvermögen über die Einheitswerte der bebauten und unbebauten Grundstücke. Die Grundsteuer B weist deswegen praktisch keine konjunkturellen Schwankungen auf und hängt naturgemäß eng mit der Siedlungsstruktur und der Bebauungsdichte sowie den Bodenwerten zusammen. Sie ist im Gegensatz zur Grundsteuer A niedersachsenweit stetig angewachsen von 49 EUR je Einwohner im Jahr 1987 auf fast 120 EUR im Jahr 2003.

Im niedersächsischen Küstenraum liegt die Grundsteuer B mit etwa 110 EUR je Einwohner⁹⁴ (92⁹⁵) unter dem Landeswert. Vergleichsweise hohe Einnahmen haben die größeren Städte sowie insbesondere auch die Inselgemeinden und die Küstenbadeorte, tendenziell niedrige Einnahmen die dünn besiedelten ländlichen Gemeinden. Entsprechend sind die Einnahmen aus der Grundsteuer B am höchsten in den Städten Emden (136) und Wilhelmshaven (111). Unter den Landkreisen steht der Landkreis Cuxhaven (111) an der Spitze. Mit Abstand folgen die Kreise Wesermarsch (98), Aurich (91), Harburg (89), Friesland (87) und Stade (86). Am niedrigsten sind sie in den Landkreisen Wittmund (81) und Leer (70).

Gewerbesteuerereinnahmen

Die Gewerbesteuerereinnahmen sind starken konjunkturellen Schwankungen unterworfen und in den letzten Jahren vor allem in Regionen mit bislang hohen Einnahmen stark rückläufig. Von 2002 auf 2003 sind die Gewerbesteuerereinnahmen der Gemeinden landesweit um etwa 31 % eingebrochen, was eine erhebliche Verschärfung der ohnehin ernstesten Finanzprobleme auslöst hat. In den ländlichen Räumen waren die Einbußen mit etwa 13 % deutlich geringer.

⁹¹ jeweils am 30.6. eines Jahres. Um die Vergleichbarkeit zwischen unterschiedlich großen Gebietskörperschaften zu gewährleisten, beziehen sich die Angaben der folgenden Kapitel - sofern nichts anderes vermerkt - auf die absoluten Summen je Einwohner (Pro-Kopf-Werte).

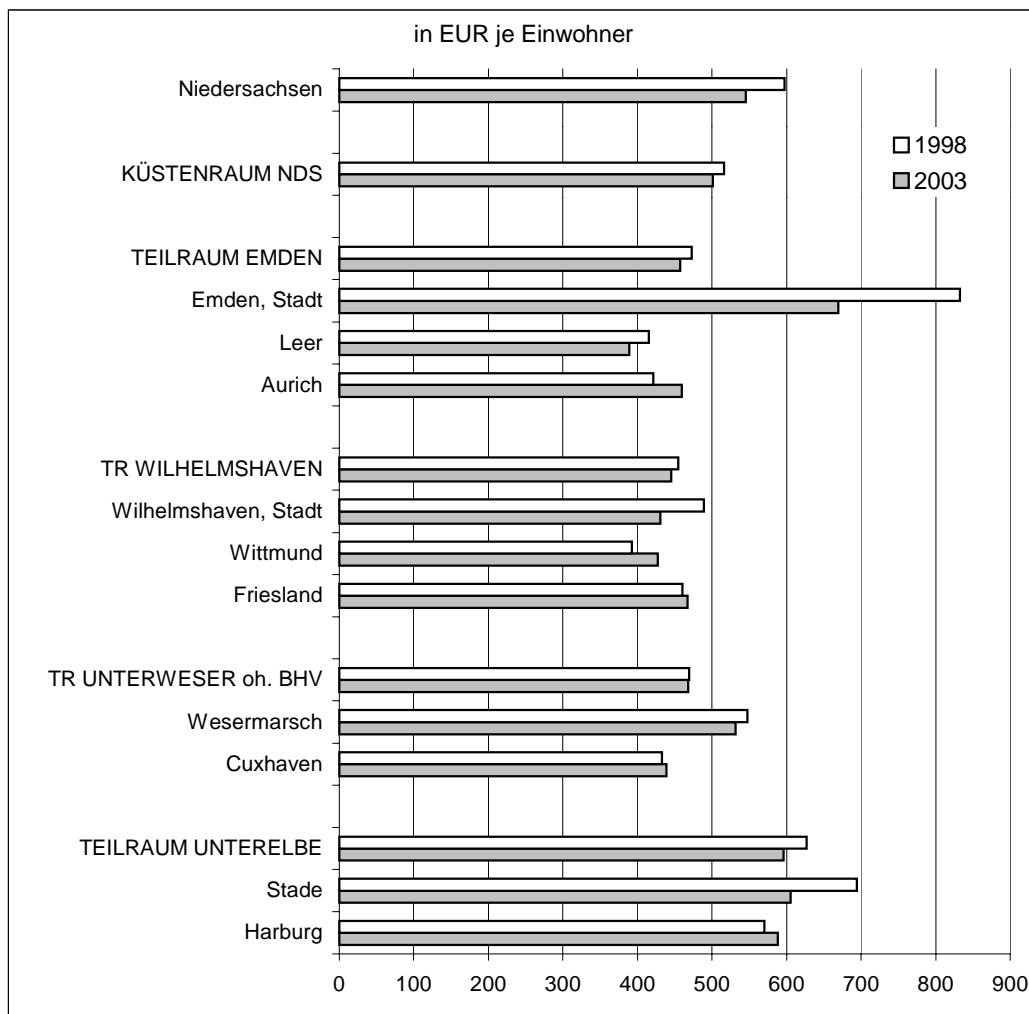
⁹² jeweiliger Landeswert = 100

⁹³ u.a. Vergnügungssteuer, Hundesteuer, Getränkesteuer, Verpackungssteuer und Zweitwohnungssteuer der Gemeinden sowie die den Landkreisen zufließende Jagdsteuer

⁹⁴ 2003

⁹⁵ jeweiliger Landeswert = 100

Abb. 5.1: Steuereinnahmekraft in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 1998 und 2003



Quelle: Kassenstatistik der kommunalen Haushalte
Niedersächsisches Landesamt für Statistik
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

Bei den Gewerbesteuereinnahmen je Einwohner sind die räumlichen Unterschiede ausgesprochen groß. Besonders ausgeprägt ist das Gefälle von den Verdichtungsräumen zu den ländlichen Räumen.

Die Gewerbesteuereinnahmen (netto) der Gemeinden liegen im niedersächsischen Küstenraum mit 126 EUR je Einwohner⁹⁶ (79⁹⁷) um mehr als ein Fünftel unter dem Landesdurchschnitt. Sie sind ausgesprochen hoch in der Stadt Emden (225), allerdings von Jahr zu Jahr stark schwankend. Auch im industriell geprägten Landkreis Wesermarsch (111) haben die Gemeinden überdurchschnittliche Einnahmen aus der Gewerbesteuer. Deutlich niedriger als im Landesdurchschnitt sind sie in den Landkreisen Aurich (87), Stade (85), Friesland (78) und Wittmund (72) sowie vor allem in den Landkreisen Harburg (64), Cuxhaven (64), Leer (59) und in der Stadt Wilhelmshaven (47).

⁹⁶ 2003

⁹⁷ jeweiliger Landeswert = 100

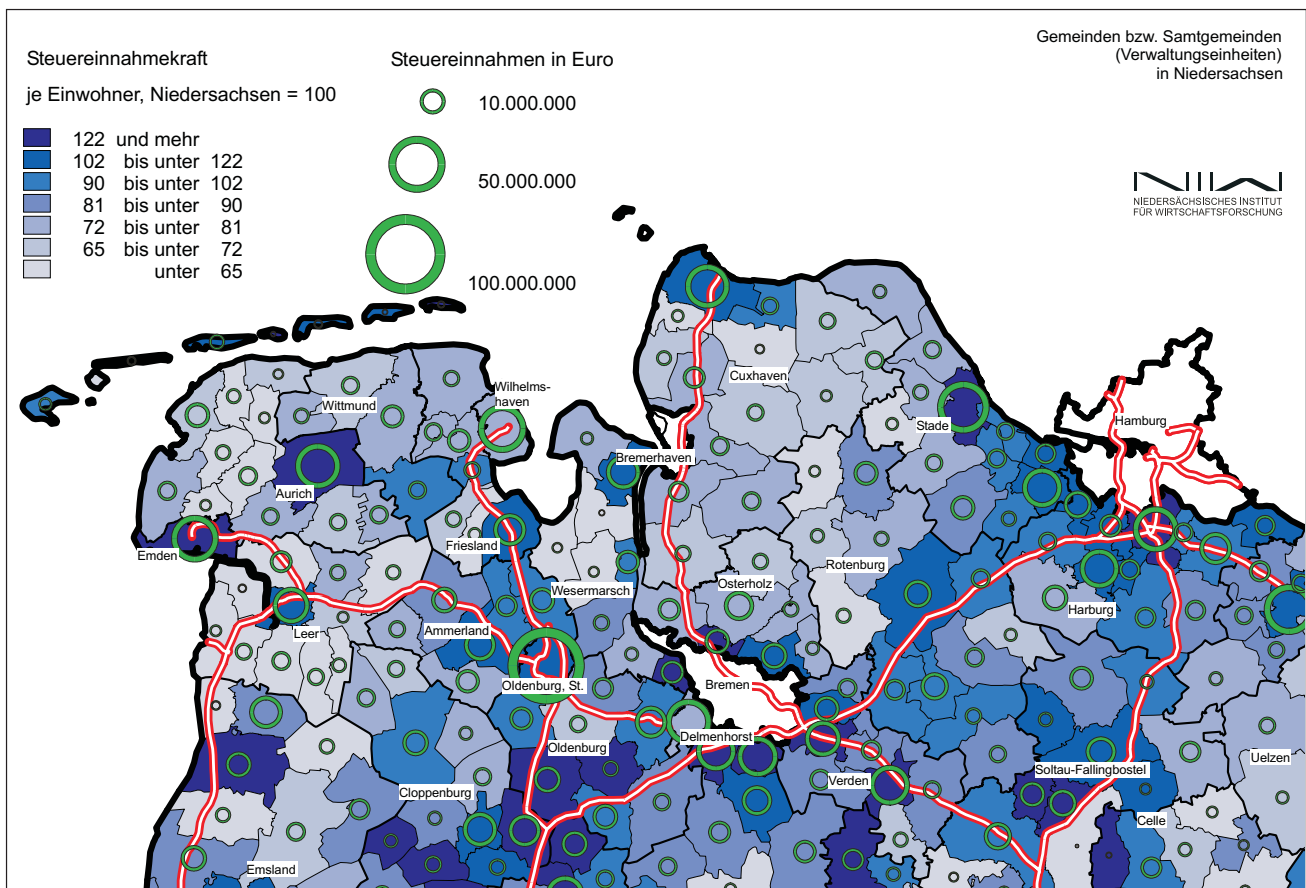
Gemeindeanteil an der Einkommensteuer

Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer (je Einwohner) ist abhängig von der Bevölkerungsstruktur sowie der Zahl und Zusammensetzung der Lohn- bzw. Einkommensteuerepflichtigen, die in der Gemeinde wohnhaft sind. Das Pro-Kopf-Einkommen eines Standorts wird somit geprägt von der Altersstruktur der Bevölkerung, von der Erwerbsbeteiligung (in besonderem Maße spielen Zweitverdiener eine Rolle) sowie nicht zuletzt von dem Lohnniveau des Standortes bzw. seines wirtschaftlichen Umfeldes und den sonstigen Möglichkeiten der Einkommenserzielung.

Seit 1995 ist der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer in Niedersachsen um fast ein Viertel gesunken. Auch von 2002 auf 2003 war wiederum ein Rückgang um etwa 6 % zu verzeichnen.

Beim Gemeindeanteil an der Einkommensteuer ergeben sich zwischen den niedersächsischen Städten und den

Karte 5.1: Steuereinnahmekraft und Steuereinnahmen 2003



Einheits- bzw. Samtgemeinden Unterschiede von fast drei zu eins. Auch auf der Ebene der Landkreise ist das Gefälle noch beträchtlich.

Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer liegt im niedersächsischen Küstenraum insgesamt mit 213 EUR je Einwohner⁹⁸ (97⁹⁹) nur geringfügig unter dem Landeswert.

Besonders hoch sind die Gemeindeeinnahmen aus der Einkommensteuer in der Stadt Emden (123) und in den Landkreisen Stade (111) und Harburg (108). Unter dem Landesdurchschnitt liegen sie im Landkreis Wesermarsch (97). Deutlich niedriger sind die Einnahmen in den Landkreisen Friesland (86) und Aurich (84) sowie vor allem Cuxhaven (80), Wittmund (78) und Leer (71). Vor allem in der Stadt Wilhelmshaven (79) sind die Einnahmen aus der Einkommensteuer ausgesprochen gering.

Hebesätze

Die Gemeinden haben bei den Grundsteuern A und B sowie bei der Gewerbesteuer ein Hebesatzrecht.

Die Hebesätze bei der Grundsteuer A liegen mit 355 Punkten (108) über dem Landeswert. Bei der Grundsteuer B liegen sie mit 356 Punkten (97) darunter.

Die Hebesätze der Gewerbesteuer liegen im niedersächsischen Küstenraum mit 355 Punkten (97) ebenfalls knapp unter dem Landesdurchschnitt. Sie sind überdurchschnittlich in den Städten Emden (115) und Wilhelmshaven (108). Etwa im Durchschnitt liegen sie in den Gemeinden der Landkreise Wesermarsch (101), Stade (100), Aurich (99), Cuxhaven (98) und Friesland (96). Deutlich unterdurchschnittlich sind die Hebesätze in den Landkreisen Leer (90) und Wittmund (89). Ausgesprochen gering sind die Hebesätze in den Gemeinden des Landkreises Harburg (85).

⁹⁸ 2003

⁹⁹ jeweiliger Landeswert = 100

Steuereinnahmekraft

In der Steuereinnahmekraft werden die kommunalen Einnahmen der Realsteuern mit landesdurchschnittlichen Hebesätzen berechnet und damit vergleichbar gemacht. Insgesamt ergibt sich ein beträchtliches Stadt-Land-Gefälle.

Die Steuereinnahmekraft des niedersächsischen Küstenraumes (92¹⁰⁰) liegt insgesamt deutlich unter dem Landesdurchschnitt (Abb. 5.1 / Karte 5.1). Dabei besteht ein starkes Gefälle vom Untereelberaum (106) über den Unterweserraum (86) bis in die Teilräume Emden (84) und Wilhelmshaven (82).

Besonders hoch ist die Steuereinnahmekraft in der Stadt Emden (123), überdurchschnittlich ist sie auch in den Landkreisen Stade (111) und Harburg (108). Die geringste Steuereinnahmekraft haben im Gegensatz dazu die Gemeinden der Landkreise Cuxhaven (80), Wittmund (78) und Leer (71) sowie die kreisfreie Stadt Wilhelmshaven (79).

Insgesamt ist die Steuereinnahmekraft des niedersächsischen Küstenraumes (trotz insgesamt sinkender Steuereinnahmen) in Relation zum Landesdurchschnitt seit der zweiten Hälfte der 90er Jahre leicht gestiegen. Dabei konnten alle vier Teilräume ihre Position etwas verbessern.

5.2 Konstitution der kommunalen Haushalte im Überblick¹⁰¹

Die Summe der Steuereinnahmen und der allgemeinen Finanzausweisungen (abzüglich bzw. zuzüglich der Umlagen zwischen Gemeinde- und Landkreisebene) ist ein wichtiger Indikator zur Bestimmung der Finanzkraft von Gemeinden und Landkreisen. Diese allgemeinen Deckungsmittel brutto (im Verwaltungshaushalt) sind die Grundlage zur Deckung der Zuschussbedarfe in den Aufgabenbereichen der Einzelpläne 0 bis 8.

Die Handlungsspielräume der Kommunen werden in den allgemeinen Deckungsmitteln netto unverzerrt abgebildet – die sich ergeben, wenn man von den allgemeinen Deckungsmitteln brutto die Zinszahlungen abzieht – weil diese für eine Deckung der Zuschussbedarfe der Einzelpläne 0-8 im Verwaltungshaushalt nicht

(mehr) zur Verfügung stehen. Zinsen sind überwiegend auf Kredite für Investitionsvorhaben zurückzuführen. Zu einem Teil enthalten die Zinsausgaben aber auch Zahlungen für sog. Kassenkredite, d.h. kurzfristige Überbrückungskredite.

Allgemeine Deckungsmittel brutto der kommunalen Ebene

Die allgemeinen Deckungsmittel der kommunalen Ebene¹⁰², die nach dem scharfen Einbruch Mitte der 90er Jahre bis zum Jahrtausendwechsel angestiegen sind, gehen in den letzten Jahren wieder zurück. Seit dem Höchststand im Jahr 2000 sind sie um etwa 5 % gesunken und lagen im Jahr 2002 brutto bei durchschnittlich 892 EUR je Einwohner.

Das räumliche Muster der allgemeinen Deckungsmittel je Einwohner mit einem beträchtlichen regionalen Gefälle macht deutlich, dass die Unterschiede in der Steuereinnahmekraft durch allgemeine Zuweisungen des Landes nur zum Teil ausgeglichen werden.

Die allgemeinen Deckungsmittel¹⁰³ liegen im Küstenraum insgesamt (96¹⁰⁴) etwas unter dem Landesdurchschnitt.

- Sie sind überdurchschnittlich in den industriell geprägten Kreisen Stade (112) und Wesermarsch (104) sowie in den kreisfreien Städten Wilhelmshaven (114) und Emden (113).
- Deutlich unter dem Landeswert liegen die allgemeinen Deckungsmittel in den Kreisen Friesland und Aurich (beide 93) sowie im Landkreis Cuxhaven (90).
- Ausgesprochen gering sind sie in den Kreisen Harburg (87), Leer (84) und Wittmund (82).

Zinsausgaben der kommunalen Ebene

Die Zinsausgaben der kommunalen Ebene (Stadt- und Landkreise sowie kreisangehörige Gemeinden) lagen im Jahr 2002 bei 67 EUR je Einwohner und sind damit in den letzten Jahren geringfügig gesunken. Sie verringern damit die allgemeinen Deckungsmittel brutto um durchschnittlich 7,5 %. Allerdings sind die Zinsausgaben in den einzelnen Teilräumen des Landes sehr unterschiedlich.

- Die Zinsausgaben je Einwohner waren im Jahr 2002 im Küstenraum mit durchschnittlich 59 EUR je Einwohner (88) geringer als im Landesdurchschnitt (Abb. 5.2-1).

¹⁰⁰ jeweiliger Landeswert = 100, 2003

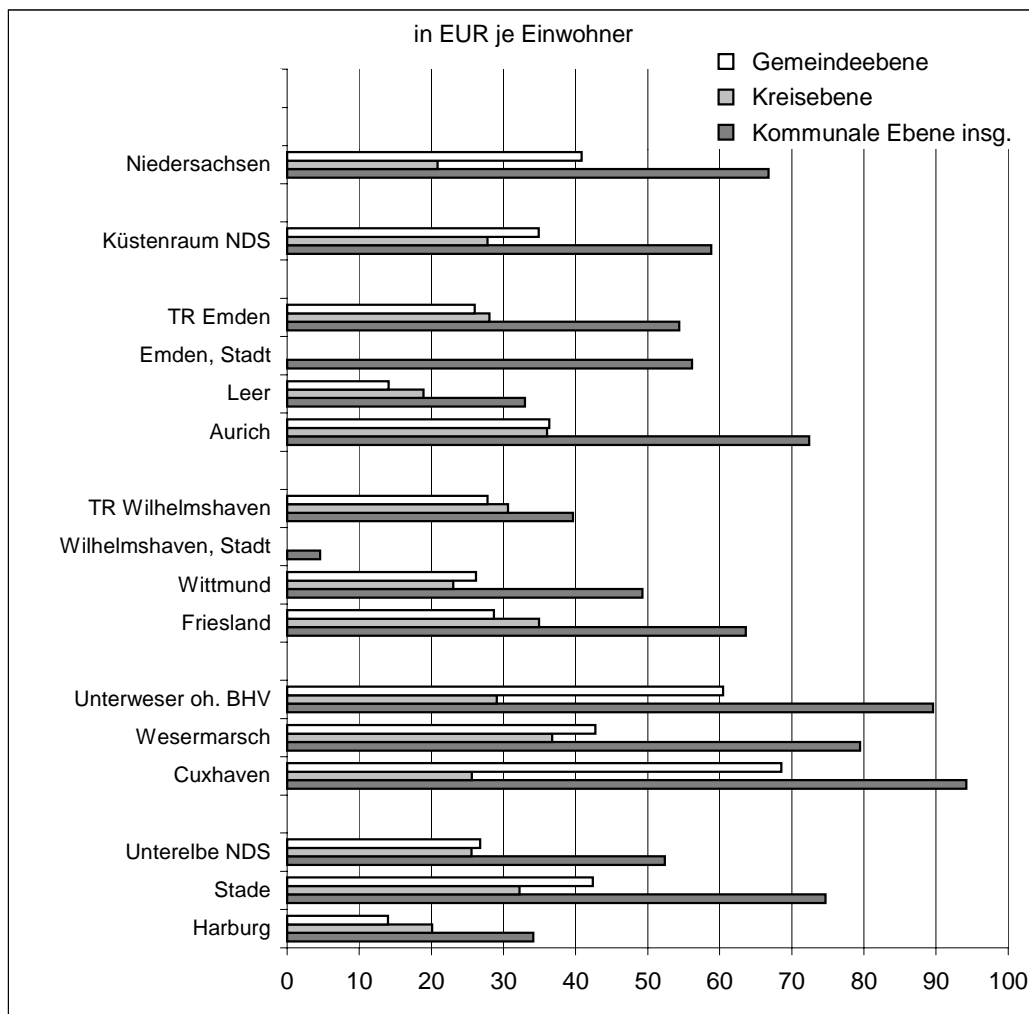
¹⁰¹ Vgl. zum Folgenden Sonderthema: Konstitution der kommunalen Haushalte, in: Regionalmonitoring Niedersachsen, Regionalreport 2004, a.a.O., S. 78-89. Die Analysen basieren auf Sonderauswertungen des NIW der Rechnungsergebnisse aus der Gemeindefinanzstatistik, die in enger Zusammenarbeit mit dem NLS durchgeführt werden. Wegen der aufwändigen Prüfarbeiten können derzeit die Ergebnisse bis zum Jahr 2002 ausgewertet werden können.

¹⁰² Kreis- und Gemeindeebene zusammen

¹⁰³ im Verwaltungshaushalt, netto, d.h. abzüglich Zinsausgaben

¹⁰⁴ jeweiliger Landeswert = 100

Abb. 5.2-1: Zinsausgaben der Gemeinde- und der Landkreisebene in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 2002



Quelle: Sonderauswertung der Rechnungsstatistik der kommunalen Haushalte
Niedersächsisches Landesamt für Statistik
N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

- Überdurchschnittlich waren die Zinsausgaben in den Landkreisen Aurich (108), Stade (112), Wesermarsch (119) und vor allem Cuxhaven (141), der damit auf dem 7. Rang in Niedersachsen lag. Im Landkreis Cuxhaven lagen Probleme der hohen Verschuldung in erster Linie auf der Gemeindeebene (168), während sie auf der Landkreisebene (122) deutlich geringer war.
- Extrem niedrig sind die Zinszahlungen demgegenüber mittlerweile in der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven sowie in den Landkreisen Leer und Harburg.

Ausgabenseite der Verwaltungshaushalte: Zuschussbedarfe der Einzelpläne 0-8

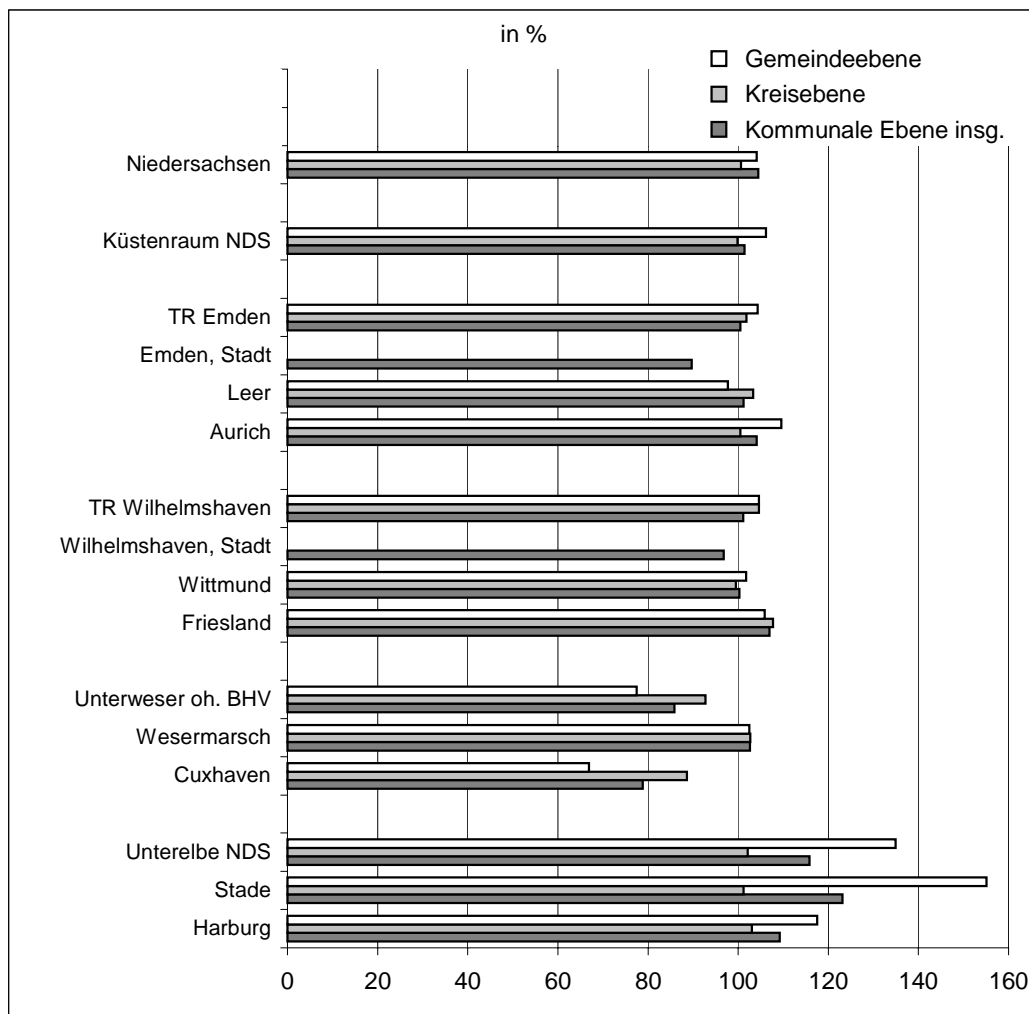
Die laufenden Ausgaben der kommunalen Haushalte lassen sich an Hand der Zuschussbedarfe der Verwaltungshaushalte für die Einzelpläne 0-8 darstellen. Zuschussbedarfe geben die Unterdeckung in den einzel-

nen Aufgabenbereichen an, d.h. die Ausgaben, die nicht durch spezifische Einnahmen wie z.B. Gebühren oder auch zweckgebundene Zuweisungen gedeckt sind und die durch allgemeine Deckungsmittel, d.h. Steuereinnahmen oder allgemeine Zuweisungen, finanziert werden müssen.

Der Bezug der Deckungsmittel zur Einwohnerzahl ist wichtig, um unterschiedlich einwohnerstarke Gebietskörperschaften überhaupt miteinander vergleichen zu können. Naturgemäß kann der Bezug zur Einwohnerzahl nur einen ersten Anhaltspunkt geben. Keinesfalls sind die Pro-Kopf-Werte als normative Größen misszuverstehen. Es gibt eine Vielzahl von Gründen, warum Gebietskörperschaften bezogen auf ihre Einwohnerzahl mehr oder auch weniger Mittel in einzelnen Aufgabenbereichen aufwenden.

Die Zuschussbedarfe der kommunalen Ebene (Stadt- und Landkreise sowie kreisangehörige Gemeinden)

Abb. 5.2-2: Deckungsquote der Gemeinde- und der Landkreisebene in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 2002



Allgemeine Deckungsquote: Zuschussbedarfe der Einzelpläne 0-8 im Verwaltungshaushalt bezogen auf die Allgemeinen Deckungsmittel (netto), in %

Quelle: Sonderauswertung der Rechnungsstatistik der kommunalen Haushalte

Niedersächsisches Landesamt für Statistik

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

lagen im Jahr 2002 bei 790 EUR je Einwohner und damit geringfügig niedriger als 2001. Ebenso wie auf der Einnahmeseite sind auch die Ausgaben in den Teilräumen des Landes ausgesprochen unterschiedlich.

- Die höchsten Zuschussbedarfe haben die kreisfreien Städte, was u.a. auf ihre zentralörtlichen Funktionen und die daraus erwachsenen Kosten zurückzuführen sein dürfte. In gewisser Weise spiegeln die Ausgaben natürlich auch die Einnahmesituation wider.
- Sehr hoch sind auch die Zuschussbedarfe der kommunalen Ebenen in der Region Hannover ¹⁰⁵.
- Unter den übrigen Regionen des Landes haben die kommunalen Ebenen im einwohnerschwächsten Landkreis Lüchow-Dannenberg die höchsten Zuschussbedarfe je Einwohner.

- Die Zuschussbedarfe der kommunalen Ebenen lagen 2002 im niedersächsischen Küstenraum (99) leicht unter dem Landesdurchschnitt.
- relativ hohe Zuschussbedarfe hatten die kreisfreien Städte Wilhelmshaven (133) und Emden (134).
- In den Landkreisen lagen die Zuschussbedarfe mit Ausnahme der Kreise Cuxhaven (114) und Wesermarsch (104) unter dem Landesdurchschnitt.
- Am niedrigsten waren die Zuschussbedarfe der Gemeinde- und Landkreisebene in den Landkreisen Leer (90) sowie Wittmund und Harburg (beide 86).

¹⁰⁵ Hier sind die Zuschussbedarfe der Landeshauptstadt enthalten, die seit 2001 nicht mehr kreisfreie Stadt ist.

Deckungsquote der Zuschussbedarfe im Verwaltungshaushalt: Allgemeine Deckungsmittel netto in Relation zu den Zuschussbedarfen

Von der Konstruktion der Kommunalhaushalte her sind die allgemeinen Deckungsmittel, d.h. die Steuereinnahmen und allgemeinen Zuweisungen (zuzüglich bzw. abzüglich der Umlagen zwischen Gemeinden und Gemeindeverbänden)¹⁰⁶, dafür vorgesehen, die nicht durch zweckgebundene Einnahmen gedeckten Ausgaben, die sog. Zuschussbedarfe der Einzelpläne 0-8, zu decken. Überschüsse der allgemeinen Deckungsmittel sind notwendig, um durch Zuführungen vom Verwaltungs- zum Vermögenshaushalt zur Finanzierung von Investitionsvorhaben beizutragen. Die Relation zwischen den allgemeinen Deckungsmitteln netto und den Zuschussbedarfen im Einzelplan 0-8 des Verwaltungshaushalts wird hier als Deckungsgrad (der Zuschussbedarfe im Verwaltungshaushalt) bezeichnet und als zentraler Indikator zur Bewertung der Finanzsituation der kommunalen Gebietskörperschaften herangezogen. Je mehr der Deckungsgrad 1 bzw. 100 % überschreitet, um so stärker kann Vorsorge für notwendige Investitionen getroffen werden. Werte unter 1 bzw. 100 % bedeuten Einnahmedefizite, die in der Regel nur durch Kassenkredite zwischenfinanziert werden können.

Die allgemeine Deckungsquote der kommunalen Ebenen in Niedersachsen lag 2002 bei etwa 105 % und ist seit 1999, wo sie noch 114 % erreichte, permanent gesunken. Damit hat sich die Gefahr verstärkt, dass nicht mehr ausreichend Mittel zur Bildung von Rücklagen für Investitionsvorhaben zur Verfügung stehen.

Die finanzielle Konstitution der kommunalen Ebenen im Küstenraum stellte sich im Jahr 2002 mit einer Deckungsquote von 101 % deutlich ungünstiger als im Landesdurchschnitt dar. So waren die Deckungsquoten innerhalb des Landes – entsprechend den Einnahme- und Ausgabenverhältnissen – sehr unterschiedlich.

- Die höchste Deckungsquoten hatte im niedersächsischen Küstenraum der industriell geprägte Landkreis Stade (123¹⁰⁷) (Abb. 5.2-2).
- Auf den weiteren Rängen folgen Harburg (109), Friesland (107), Aurich (104), Wesermarsch (103) und Wittmund (100).
- Ungünstige Deckungsquoten hatten die kreisfreien Städte Wilhelmshaven (97¹⁰⁸) und Emden (90¹⁰⁹) sowie der Landkreis Cuxhaven (79).

¹⁰⁶ Die Zinsausgaben werden ebenfalls abgezogen, weil sie als sozusagen unabweisbare Ausgabenposition den Finanzspielraum zur Deckung der Zuschussbedarfe verringern.

¹⁰⁷ Allgemeine Deckungsmittel netto bezogen auf die Zuschussbedarfe im Einzelplan 0-8 des Verwaltungshaushalts in %, 2002

Auf der Landkreisebene¹¹⁰ lagen die Deckungsquoten 2002 in den Kreisen Wittmund (99,5) geringfügig und im Landkreis Cuxhaven (89) deutlich unter dem Landesdurchschnitt.

Auf der Gemeindeebene ergeben sich leichte Defizite im Landkreis Leer (98) und gravierende, und bereits seit längerem bestehende Deckungsprobleme im Landkreis Cuxhaven (67).

Soll-Fehlbetragsquote: Soll-Fehlbeträge der Vorjahre in Relation zu den allgemeinen Deckungsmitteln (netto)

Nicht ausgeglichene Haushalte der Vorjahre führen zu Soll-Fehlbeträgen. Steigende zu deckende Soll-Fehlbeträge der Vorjahre sind ein weiteres Alarmzeichen für Haushaltsprobleme. Sie mindern ebenso wie Zinszahlungen die Handlungsfähigkeit der kommunalen Gebietskörperschaften. Die Relation zwischen Soll-Fehlbeträgen der Vorjahre und allgemeinen Deckungsmitteln (netto) wird im Folgenden als Soll-Fehlbetragsquote bezeichnet. Sie beleuchtet die Dimension der Haushaltskonsolidierungsaufgabe: geht der Wert auf 100 % zu, so sind im Prinzip die vollständigen verfügbaren Einnahmen eines Jahres zur Deckung der Haushaltslücken früherer Jahre zu verwenden. Ab einer bestimmten Größenordnung dürfte eine Kommune ihre Haushaltsprobleme ohne fremde Hilfe dann nicht mehr lösen können.

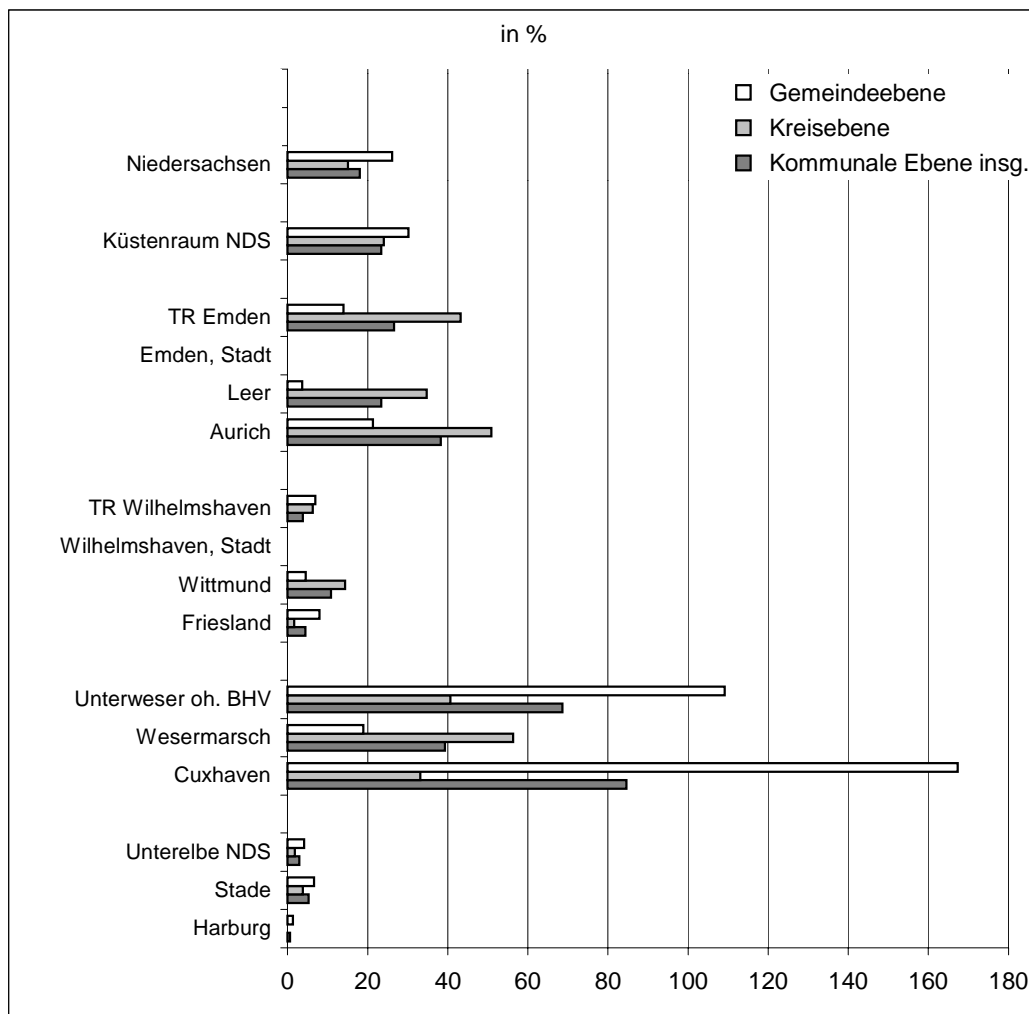
- Extrem hohe Soll-Fehlbeträge der Vorjahre mit einer Soll-Fehlbetragsquote von mehr als 150 % weisen in Niedersachsen die kommunalen Haushalte im Landkreis Lüchow-Dannenberg auf.
- Eine sehr hohe Soll-Fehlbetragsquote von mehr als 85 % haben auch die kommunalen Ebenen im Landkreis Cuxhaven, die damit niedersachsenweit auf dem zweiten Rang liegen (Abb. 5.2-3). Von 2001 auf 2003 ist die Quote weiter gestiegen. Die Kassenergebnisse für 2003 lassen eine weitere Verschärfung erkennen. Auch hier gibt es dringenden Handlungsbedarf zur Sanierung der kommunalen Finanzen.
- In den Landkreisen Aurich und Wesermarsch erreichen die Soll-Fehlbeträge 2002 immerhin auch 38 % bzw. 39 % der allgemeinen Deckungsmittel.
- Deutlich niedriger sind die Soll-Fehlbeträge in den Landkreisen Leer (23 %) und Wittmund (11 %) sowie Stade und Friesland (beide 5 %).

¹⁰⁸ Bis zum Jahr 2000 lag die Deckungsquote zumindest leicht über 100 %.

¹⁰⁹ In den Jahren zuvor lag die Deckungsquote weit über 100 %.

¹¹⁰ ohne kreisfreie Städte

Abb. 5.2-3: Soll-Fehlbeiträge der Gemeinde- und der Landkreisebene in den Teilräumen des niedersächsischen Küstenraumes 2002



Soll-fehlbeitragsquote: Soll-Fehlbeiträge der Vorjahre bezogen auf die allgemeinen Deckungsmittel (netto) im Verwaltungshaushalt, in %

Quelle: Sonderauswertung der Rechnungsstatistik der kommunalen Haushalte

Niedersächsisches Landesamt für Statistik

N I W Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung 4 / 2005

- Praktisch keine Soll-Fehlbeiträge weisen die Landkreis- und Gemeindehaushalte im Landkreis Harburg (unter 1 %) auf.

Insgesamt ist damit die Finanzsituation der kommunalen Ebenen im niedersächsischen Küstenraum vor allem auf Grund der Einnahmeschwäche ungünstiger als im Landesdurchschnitt. Die Einnahmeseite ist dabei in besonderer Weise von der Wirtschaftsstruktur bestimmt, die Ausgabenseite natürlich auch von den Besonderheiten der Siedlungsstruktur und den sonstigen spezifischen Gegebenheiten des Küstenraumes¹¹¹. Trotzdem gibt es innerhalb des Küstenraumes Regionen mit besonderen Problemen der kommunalen Finanzsituation und andere kommunale Gebietskörperschaften, in denen Einnahme- und Ausgabenseite sehr viel besser in Einklang stehen.

¹¹¹ So folgen sicherlich aus der Küstenlage und insbesondere aus der Situation auf den Inseln besondere Aufgaben, die in Grenzen auch höhere Aufwendungen begründen.

- Dramatisch ist die Finanzsituation sowohl vor allem der Gemeindeebene (aber auch der Landkreisebene) im Landkreis Cuxhaven, so dass hier erheblicher Handlungsbedarf besteht.

- Finanzschwach sind auch die kommunalen Ebenen in den Landkreisen Leer und Wittmund, wobei sich auch hier die Probleme deutlich verschärft haben.

- Problematisch ist aktuell auch die Situation in den kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven.

Im Regionalreport 2004 sind in Bezug auf die Finanzprobleme der kommunalen Ebene die folgenden Empfehlungen gegeben worden, die in besonderer Weise auf die Situation des niedersächsischen Küstenraumes passen: „Die regionalwirtschaftlichen Struktur- und Entwicklungsprobleme, die daraus resultierenden Arbeitsmarktungleichgewichte und die Finanzprobleme der Kommunen in Niedersachsen sind vielschichtig. Die sich abzeichnenden langfristigen Trends und die Verände-

rungen der Rahmenbedingungen lassen erwarten, dass sich die Probleme noch verschärfen werden. Vor diesem Hintergrund sollten längerfristig angelegte Sanierungskonzepte der kommunalen Finanzen erarbeitet werden, die zur Verbesserung der Standortbedingungen beitragen und gleichzeitig Kräfte für einen wirtschaftlichen Strukturwandel hin zu mehr Beschäftigung freisetzen.

Die Probleme der Kommunalfinanzen stehen in engem Zusammenhang zur wirtschaftlichen Entwicklung, zum soziodemographischen Strukturwandel, zur Ausstattung mit haushalts- und wirtschaftsnaher Infrastruktur und auch zur Inanspruchnahme von Förderinstrumenten. Von den Veränderungen der regionalwirtschaftlichen Bedingungen und der Rahmenbedingungen sind praktisch alle kommunalen Aufgabenbereiche betroffen. Vor diesem Hintergrund ist nur ein umfassender Ansatz Erfolg versprechend.

- Die Kommunen sollten eine Doppelstrategie langfristig orientierter Einnahmeverbesserungen und gleichzeitig aufgabenspezifisch erarbeiteter Ausgabenreduzierungen verfolgen.

- Insgesamt wird vor dem Hintergrund der veränderten Rahmenbedingungen und der absehbaren Entwicklungen auf der Einnahme- und Ausgabenseite in den kommunalen Gebietskörperschaften vorgeschlagen, eine eng mit der Finanzplanung verknüpfte strategisch orientierte Entwicklungsplanung zu etablieren (strategische Entwicklungs- und Finanzplanung).
- Eine besondere Problematik besteht für die Landkreise und Gemeinden in der (weiteren) Inanspruchnahme von regionalpolitischen oder arbeitsmarktpolitischen Förderprogrammen. Die Inanspruchnahme von Fördermitteln ist an die Bereitstellung eigener Ko-finanzierungsmittel gebunden, die in einigen Fällen wegen der desolaten Haushaltslage nicht mehr bereitgestellt werden können. Bei der Finanzierung von Förderprojekten sind die gleichen harten Prüfkriterien wie bei allen anderen Ausgaben anzulegen und die fiskalischen sowie regionalwirtschaftlichen Folgewirkungen und -kosten sorgsam zu prüfen.“¹¹²

¹¹² Regionalmonitoring Niedersachsen, Regionalreport 2004, a.a.O., S. 99-100.

B. WIRTSCHAFT, WISSENSCHAFT UND INNOVATION

1. Straßenfahrzeugbau und Autovision Emden

1.1 Volkswagenwerk Emden

Das Volkswagenwerk in Emden wurde 1964 errichtet. Nachdem dort zunächst der VW-Käfer – vor allem für den Export in die USA – gefertigt wurde, erfolgt hier seit 1977 die Produktion des VW Passat. Als einziges Volkswagenwerk stellt Emden den Passat Variant her – etwa 80 % der Produktion entfällt auf diesen Typ. Daneben wird auch die Passat Limousine in Emden gebaut. Derzeit hat das Werk eine Kapazität von durchschnittlich 1.150 Fahrzeugen pro Tag. In diesem Jahr ist der Passat der sechsten Generation auf den Markt gekommen. Damit ist dem Volkswagenwerk in Emden für weitere Jahre Auslastung garantiert.

Das Werk Emden ist hauptsächlich Montagewerk, in dem angelieferte Teile montiert werden. In den letzten Jahren ist die Situation durch erhebliche Investitionen verbessert worden. So wurde im Dezember 2001 das modernste Presswerk Europas in Betrieb genommen. Pro Tag können hier rund 20.000 Pressteile hergestellt werden. Außenhautteile wie z. B. Seitenteile, Haube oder Dach für den Passat können damit direkt vor Ort gepresst werden. Vorher wurden diese Teile größtenteils aus dem Werk Kassel bezogen.

Das Volkswagenwerk ist der mit Abstand größte industrielle Arbeitgeber im Nordwesten Niedersachsens. Rund 9.000 Mitarbeiter sind bei Volkswagen in Emden beschäftigt. Annähernd jeder dritte Industriebeschäftigte aus den Städten Emden und Wilhelmshaven sowie den Landkreisen Aurich, Friesland, Leer und Wittmund arbeitet bei Volkswagen.

Die Bedeutung des Volkswagenwerks in Emden für die Region spiegelt sich aber nicht nur in der Zahl der dort beschäftigten Mitarbeiter wider. Auch eine Vielzahl von Arbeitsplätzen bei Zulieferern im Nordwesten Niedersachsens steht in einem direkten Zusammenhang mit dem Volkswagenwerk in Emden. In jüngster Zeit konnte durch Ansiedlung von Zulieferunternehmen für den neuen Passat im neben dem Volkswagenwerk gelegenen Industriepark Frisia eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze geschaffen werden (siehe Abschnitt "Zukunft Emden GmbH" in diesem Kapitel).

Das Volkswagenwerk in Emden liegt zudem in unmittelbarer Nähe des Emder Hafens. Auf dem rund 4 Mio. m² großen Volkswagen Werksgelände befinden sich Stellflächen für die Verschiffung von Konzernfahrzeugen. Fast 800.000 Neufahrzeuge werden jährlich über den Emder Hafen umgeschlagen. Neben Automobilexporten nach Großbritannien, Nordamerika oder Japan landen in Emden auch Konzernfahrzeuge wie z. B. der New

Beetle (aus Mexiko) oder der Sharan (aus Portugal) für den Import an.

1.2 AutoVision Emden

Wie in Wolfsburg sieht der VW-Konzern sich auch in Emden in der Pflicht, aktiv eine positive Entwicklung der Region mit voranzutreiben und sie so zu stärken. Nach dem Vorbild der AutoVision Wolfsburg entstand in Emden eine eigene AutoVision Emden. Neben verschiedenen Bausteinen, die deckungsgleich mit dem Wolfsburger Modell sind, entwickelt das Autovision-Team in Emden eigene, regional spezifische Ideen für mehr Beschäftigung in der Region.

Die Bausteine:

Centers of Competence

"Vorsprung durch Unternehmensallianzen" ist der Leitsatz des Centers of Competence. Dieser Baustein ist eine Initiative von Volkswagen Emden, der Fachhochschule Oldenburg, Ostfriesland und Wilhelmshaven sowie der Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg. 23 Partner aus der Region haben sich bereits am Unternehmensbündnis beteiligt, neben Volkswagen sind namhafte Firmen wie Bunting in Leer, Nordlandpapier in Dörpen, die Meyer-Werft in Papenburg, die EWE Tel aus Oldenburg und die Nordseewerke in Emden, aktiv. In den Bündnisfirmen arbeiten ca. 30.000 Mitarbeiter. Die beteiligten Unternehmen mit ihren jeweiligen Experten tauschen sich intensiv auf den Gebieten der Lasertechnik, der Gesundheit und der strategischen Beschaffung aus. Aus diesen Zirkeln kommen schon jetzt sehr interessante Ansätze und Projekte, die zum Teil bereits praktische Umsetzung erfahren. Gerade die enge Kooperation mit der Fachhochschule bringt neue Impulse für alle Partnerfirmen. Zu den Themen Ernährung, Kommunikation, Tourismus und Logistik etc. sollen weitere Experten-Netzwerke entstehen. Neben regelmäßigen Expertentreffen werden auch regionale Wissensmärkte in Emden, Papenburg und Oldenburg durchgeführt. Ab 2005 wird die nächste Kommunikationsstufe, die Fachtagung, initiiert. Hier ist der überregionale Wissenstransfer zu den Zirkelthemen vorrangiges Ziel.

promotion Weser-Ems

Ziel der von Volkswagen und dem Land Niedersachsen ins Leben gerufenen Gründungsinitiative ist es, jungen Unternehmen beim Entwickeln ihrer Geschäftsideen zu helfen. Regionale Partner sind EWE, Statoil, OLB, Nordwestmetall und Volkswagen. Seit 1999 gab es bisher fünf Gründungswettbewerbe, bei denen Erfolg

versprechende Geschäftspläne ausgezeichnet wurden. Die Bilanz kann sich sehen lassen: 134 Firmen wurden in der Region Weser-Ems neu gegründet; 3,2 Arbeitsplätze pro Gründung wurden geschaffen. Die Insolvenzquote liegt mit ca. 5 % deutlich niedriger als bei herkömmlichen Gründungen. Der sechste Wettbewerb, in dem Preisgelder von ca. 90.000 € vergeben werden, ist im Oktober 2004 angelaufen. Die Qualifizierung wird über 30 Coachingabende und Workshops in der Region Weser-Ems organisiert. 15 Kommunen sind als Kooperationspartner aktiv.

Wirtschaftskontakte/Kooperationen

Das Autovisions-Team Emden hat an der Konzipierung des neu geschaffenen Industrieparks "Frisia", direkt neben dem Volkswagenwerk, mitgewirkt. Auf dem Gelände der ehemaligen Erdölraffinerie Frisia entsteht ein Industriepark, auf dem sich unter anderem VW-Zulieferer ansiedeln. 60.000 m² Hallenfläche sind bereits an zehn Firmen vermietet.

Weitere Ansätze in diesem Baustein sind die direkte Entwicklung von Kooperationen zwischen Neugründungen und regionaler Wirtschaft. Auch hier sind schon erste Projekte in der Umsetzung.

Innovatives Beschäftigungsmodell

Labour-Provider-Konzept

"Ansiedlung leicht gemacht", ist die Grundidee dieses Themenblockes. Mit dem L-P-Konzept im Industriepark Frisia haben Unternehmen ein geringeres Ansiedlungsrisiko, weil sie bei der Ansiedlung kein eigenes operatives Personal einstellen müssen. Das Konzept sieht von der Zeitarbeit bis zum Werkvertrag alle Stufen eines modernen Personalmanagements vor. Das Projekt Autovision sieht sich hier als Akquisiteur und hat als Partner die Autovision GmbH für die Umsetzung des Konzeptes. Drei Firmen nutzen dieses Angebot im Industriepark Frisia bereits.

Qualitative Studentenjobbörse

Gerade vor dem Hintergrund der Studiengebühren wird für Studenten eine Kurzzeitbeschäftigung zum Abfedern der finanziellen Situation sehr wichtig. Für Unternehmen ist der Einsatz von Studenten eine willkommene Entlastung bei Kapazitätsspitzen. Ziel der qualitativen Studentenjobbörse ist es, Studenten entsprechend ihren Berufs- bzw. Studiengängen passgenau in den jeweiligen Branchen bzw. Arbeitsplätzen einzusetzen. Kooperationspartner sind hier die Agentur für Arbeit in Emden und die Autovision GmbH.

Fahrzeugauslieferung

Dieser Baustein beschäftigt sich mit der Weiterentwicklung der Fahrzeugselbstabholung im Werk Emden. Dabei ist zunächst eine Ausnutzung der installierten Kapazität ohne Investitionen angedacht. Das Konzept verbindet die Fahrzeugabholung mit der Erlebniswelt Ostfriesland, also mit dem vielfältigen touristischen und kulturellen Angebot der Region. Mit über 10 Millionen Übernachtungen pro Jahr ist Ostfriesland eine Urlaubsregion mit besonderem, natürlichen und unverbrauchten Charakter. Urlaub und Fahrzeugabholung ergänzen sich nach Meinung des Teams zu einer einzigartigen Symbiose.

Atrium

Dieser Baustein beschäftigt sich mit einem Kommunikations- und Dienstleistungszentrum auf dem Industriepark-Gelände mit Hotel und Kongresssaal, das für die Centers of Competence als Kongresszentrum dient und im Rahmen der Fahrzeugabholung Übernachtungsmöglichkeiten bietet. Zum Atrium müssen noch Finanzierungsmodelle entwickelt werden.

Innovationscampus

Im Innovationscampus soll Raum für Innovation geschaffen werden. Zirkelarbeit, Gründertreff, Workshops, "der Brutkasten" für besondere Ideen, Ideenbörse, Ideenmanagement, "Industrie Spin off", etc. sind die Themen, die im Campus bearbeitet werden sollen und die der Campus beheimaten soll. Finanzierungsideen werden zurzeit erarbeitet.

1.3 Zukunft Emden GmbH

Die Zukunft Emden GmbH ist eine 100 %ige Tochter der Stadt Emden. Als der Investor für Hallen im Industriepark Frisia ausfiel, sprang die Zukunft Emden GmbH schnell ein. Für die Gesellschaft einer Kommune dieser Größe ein sehr bemerkenswerter Vorgang! Auf einem Teil des Frisia-Geländes entstanden so Hallen, die an VW-Zulieferer (z.B. Visteon, Peguform, VW BU Braunschweig) weitervermietet werden. In diesem Bereich sollen auf dem ehemaligen Raffineriegelände bis zu 1.000 Arbeitsplätze entstehen, von denen zwischen 500 und 600 zusätzliche, also völlig neue Arbeitsplätze sein werden. Weitere Unternehmen aus anderen Branchen sollen folgen.

Die Zukunft Emden GmbH betreibt mit Kooperationshilfe des Fraunhofer Institut Stuttgart für Produktionstechnik und Automatisierung die Weiterentwicklung des gesamten Industrieparks; d.h. den Ausbau des Zuliefererparks sowie die Ansiedlung von Unternehmen weiterer Branchen.

Die Nachnutzung des alten Raffineriegeländes mit einer Fläche von ca. 1 Mio. m² konnte mit Hilfe der Europäischen Union, des Bundes und des Landes Niedersachsen sichergestellt werden. Im Industriepark Frisia wurden mit Ziel-2 und GA-Mitteln in Höhe von insgesamt

14,84 Mio. € das Gelände freigemacht und von Altlasten saniert sowie die Geländeertüchtigung und Erschließung vorgenommen.

2. Luftfahrzeugbau

Die Luftfahrtindustrie als innovationsstarke Wachstumsindustrie ist in Norddeutschland ein bedeutender wirtschaftlicher Standortfaktor mit positiven Wachstums- und Arbeitsplatzwirkungen.

Im Zentrum der norddeutschen Luftfahrtindustrie steht der weltgrößte Hersteller von zivilen Verkehrsflugzeugen Airbus mit insgesamt fünf Fabriken, die in Hamburg, Bremen, Stade, Nordenham und Varel ansässig sind. In diesen Airbuswerken sind ca. 17.000 Mitarbeiter beschäftigt, von denen rund 11.000 ihren Wohnsitz in Niedersachsen haben.

Niedersachsen hat deshalb ein großes Interesse an einer erfolgreichen Weiterentwicklung der Airbuswerke und steht im engen Kontakt mit Airbus und den anderen Standortländern. Besondere Aufmerksamkeit wird den Airbusfabriken in den niedersächsischen Standorten Stade, Nordenham und Varel gewidmet, die als große Arbeit- und Auftraggeber wichtige Beschäftigungsimpulse in den jeweiligen Regionen vermitteln.

Im Werk Stade fertigen ca. 1.200 Beschäftigte unter Verwendung von modernsten Kohlefaserverbundwerkstoffen die Seitenleitwerke für alle Airbusflugzeuge. In Varel produzieren ca. 1.200 Mitarbeiter große und kleine Drehteile für Flugzeugrümpfe in einem der modernsten Zerspanungswerke der Luftfahrtindustrie. In Nordenham

erfolgt die Fertigung von Großblechen für den Flugzeugrumpf mit rund 2.000 Beschäftigten.

Die Standortentwicklung wird clusterorientiert betrieben, wobei Berücksichtigung findet, dass die Luftfahrtindustrie als Innovationsmotor und Technologietreiber hochinnovative Produkte entwickelt, die Eingang finden in andere Zukunftsbranchen wie Fahrzeug-, Elektronik-, Chemie- und Maschinenbauindustrie. So hat sich in unmittelbarer Nähe zum Airbuswerk das CFK Valley Stade etabliert.

Neben deutschen Firmen und Firmen aus den USA haben sich auch Forschungsinstitute wie das Faserinstitut der Universität Bremen und das DLR Institut für Strukturmechanik Braunschweig angesiedelt. Als Leichtbauwerkstoff der Zukunft haben die kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffe (CFK) Einsatzmöglichkeiten, die weit über den Bereich der Luftfahrt hinausgehen.

Ziel des CFK Valley Stade ist es, kohlenstofffaserverstärkte Kunststoffbauteile kostengünstig im Wege der industriellen Massenfertigung herzustellen, die dann auch in der in Niedersachsen ansässigen Automobilindustrie zur Anwendung kommen können. Niedersachsen unterstützt Projekte des CFK Valley Stade im Wege der F&E Förderung.

3. Schiffbau

Trotz des seit Jahrzehnten laufenden Konsolidierungsprozesses im deutschen Schiffbau sind die Werften in Niedersachsen nach wie vor von großer regional- und strukturpolitischer Bedeutung für die Küste. In Niedersachsen sind immer noch über 5.000 Menschen allein auf den Werften, dem Kern der maritimen Wirtschaft, tätig. Dazu kommt das zwei- bis dreifache an Beschäftigten bei den Zuliefererunternehmen und den ortsansässigen Handwerksbetrieben.

In den letzten Jahren ist es einzelnen Werften zunehmend gelungen, in den technologisch anspruchsvollen Marktsegmenten tätig zu sein, in denen die Wettbewerbsintensität mit asiatischen Werften weniger ausgeprägt ist. Dies gilt insbesondere für brennstoffzellenbetriebene U-Boote für die Marine, Kreuzfahrtschiffe für

internationale Reeder, Gastanker sowie Containerschiffe. Die Meyer-Werft in Papenburg oder die Nordseewerke in Emden sind hochinnovative Hightech-Unternehmen, die durch strategische Entscheidungen in den letzten Jahren gut und wettbewerbsfähig aufgestellt sind. So investierte bspw. die Meyer-Werft in den Jahren 2001 und 2002 einen dreistelligen Millionenbetrag in neue Werftanlagen. Damit konnte insbesondere ein zweites überdachtes Baudock und eine moderne Laser-Schweißanlage errichtet werden. Hiermit kann die Meyer-Werft nun bis zu 150.000 BRZ (Bruttoraumzahl) große Passagierschiffe "unter Dach" bauen. Die Nordseewerke sind auch nach der deutschen Werftenfusion gut aufgestellt, da u.a. ein Teil der U-Bootfertigung in Emden verbleibt. Dazu kommen weitere Werften an der Weser, wie z.B. die Hegemann Roland Werft, Abeking

und Rasmussen und die Fassemer Werft und an der Küste die Mützelfeldwerft, die teilweise in Nischenmärkten mit technologisch sehr anspruchsvollen Produkten erfolgreich sind und bei einzelnen Produkten sogar weltweit die Standards setzen.

Auf Grund der herausragenden regional- und strukturpolitischen Bedeutung der Werften setzt sich die niedersächsische Landesregierung für den Erhalt der Arbeitsplätze und eine Verbesserung der Wettbewerbssituation ein. Im Rahmen der befristeten und beschränkten Bei-

hilfen im Schiffbau, des Instrumentariums der Landesbürgschaften und durch die Regional- sowie Technologieförderung trägt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauunternehmen bei. Gleichzeitig setzt sie sich gemeinsam mit der Bundesregierung und den anderen Küstenländern für faire und transparente internationale Abkommen im Schiffbau ein, um Dumping-Methoden oder unerlaubte öffentliche Finanzierungshilfen zu unterbinden.

4. Chemische Industrie – Chem Coast

Mit zahlreichen Initiativen ist die chemische Industrie dabei, kräftig in den Standort Norddeutschland zu investieren. Denn Chemcoast – als länderübergreifender Verbund der norddeutschen Chemiestandorte Wilhelmshaven, Stade, Seelze, Walsrode und Brunsbüttel – ist ein Standort mit Zukunft. Im Zentrum Europas mit Anbindung an moderne Häfen und direktem Zugang zu den internationalen Seewegen sichert ChemCoast den Transport von Rohstoffen und Produkten weltweit. Die Ostsee ermöglicht den Zugang zu den neuen osteuropäischen Märkten.

Mit Investitionen in Höhe von bis zu 70 Mio. € wird die Sasol Germany GmbH in den nächsten Jahren ihr Chemiewerk in Brunsbüttel ausbauen. Gleichzeitig wird durch den Bau einer Ethylen-Pipeline nach Stade der Standort an das deutsche Pipeline-Netz angeschlossen. In Stade ist das Unternehmen Dow Chemicals angesiedelt, das mit ca. 1.500 Mitarbeitern im Bereich Basischemie tätig ist. Die Pipeline ist der erste Schritt zur Realisierung des ChemCoast-Projektes, dessen vorrangiges Ziel die Rohstoffvernetzung der norddeutschen Petrochemiestandorte ist. Die Baukosten werden sich voraussichtlich auf etwa 18 Mio. € belaufen. Die Pipeline soll Ende 2006 / Anfang 2007 in Betrieb genommen werden.

In Wilhelmshaven haben INEOS Chlor Atlantik GmbH und EVC Deutschland GmbH ihren Standort. INEOS ist ein Chloralkalishersteller und das in der Nachbarschaft gelegene Werk von EVC ist mit der Produktion von PVC befasst. Insgesamt sind bei beiden Unternehmen 425 Menschen beschäftigt.

Ein bedeutendes Großprojekt der Chemieindustrie ist in Wilhelmshaven geplant. Die Unternehmen INEOS und EVC erwägen derzeit umfangreiche Erweiterungen und Neuinvestitionen. Hierzu gehören der Bau eines Ethan-crackers, die Verlagerung und Erhöhung der Produktion von INEOS in die direkte Nachbarschaft von EVC, die Kapazitätserweiterung von EVC sowie der Bau einer Ethylen-Pipeline ins Ruhrgebiet. Die Pipeline würde für den noch fehlenden Nord-West-Anschluss im deutschen Rohrleitungsverbund sorgen. Gemeinsam mit anderen Partnern sollen über 1 Mrd. € investiert und mehrere hundert Arbeitsplätze neu geschaffen werden. Zu Art und Umfang der Projektrealisierung steht INEOS mit der Stadt Wilhelmshaven, der Landesregierung und der Bundesregierung in engem Kontakt.

5. Windenergie

Die niedersächsische Landesregierung betreibt eine technologieoffene Energiepolitik, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten, die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und die Umweltverträglichkeit zu erhöhen. Neben den traditionellen Energieträgern wie Kohle, Erdgas und Kernenergie sollen die erneuerbaren Energien wie Wind-, Solar- und Energie aus Biomasse einen immer größeren Anteil an der Bereitstellung von Nutzenergie erbringen, um einen wachsenden Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutz zu leisten. Dabei sollen aber auch verstärkt Instrumente zur Energieeinsparung und Effizienzverbesserung eingesetzt werden.

Niedersachsen hat als Nordseeanrainer und Flächenland natürliche Standortvorteile zur verstärkten Nutzung der Windenergie. Dieses Potenzial soll – so weit ökonomisch sinnvoll – unter Abwägung mit anderen öffentlichen Belangen wie Tourismus, Fischerei und Naturschutz genutzt werden, um das Land technologiepolitisch und wirtschaftlich voranzubringen.

Im Bereich Windenergie sind durch die Schaffung von rund 4.470 MW Kraftwerksleistung schon ca. 2 Mrd. € in Niedersachsen investiert worden. Über 40% aller Wind-

kraftanlagen in Deutschland werden heute bereits in Niedersachsen hergestellt. Ca. 5.000 direkte und mehrere tausend indirekte Arbeitsplätze hängen in Niedersachsen heute von der Entwicklung der Windenergie ab. Das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung erwartet bis 2010 zusätzliche Investitionen von 4 Mrd. € in Niedersachsen allein im Bereich der Offshoreentwicklung¹¹³. Viele Landwirte haben sich sogar nebenbei auch noch zu "Energiewirten" entwickelt, wodurch die ländlichen Räume strukturell gestärkt wurden. Deshalb sollen natürlich die sich bietenden regionalwirtschaftlichen Chancen genutzt werden.

Als Folge des Stromeinspeisungsgesetzes 1990 wurde die Windenergie an Land ein immer bedeutenderer Wirtschaftsfaktor. Die guten windhöffigen Standorte an der Küste wurden mehr oder weniger schnell besetzt. Das nachfolgende Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) aus dem Jahre 2000 hat durch eine komplizierte Vergütungsregelung dafür gesorgt, dass auch Windenergieanlagen an weniger windhöffigen Standorten im Binnenland betrieben werden. Die Folge war der Bau zahlreicher Windparks im Binnenland und an der Küste, die teilweise zu einer Belastung der ortsansässigen Bevölkerung und der Landschaft führten. Die grundsätzliche Akzeptanz für die Windenergie ist gegenwärtig trotzdem noch als hoch einzuschätzen. Die Raumordnung und Bauleitplanung stellen sicher, dass die öffentlichen Belange wie der Tourismus, Sicherheit im Schiffs- und Flugverkehr, Fischerei sowie Natur- und Landschaftsschutz ausgewogen berücksichtigt und nicht unakzeptabel beeinträchtigt werden.

Ein wichtiges Thema für die weitere Entwicklung der Windenergie ist die inzwischen verabschiedete Novelle des Gesetzes über den Vorrang der erneuerbaren Energien (EEG). Grundsätzlich wird die vorgesehene Verlängerung der EEG-Förderung für Offshoreanlagen von 2006 auf 2010 begrüßt, um den Planungsdruck zu vermindern. Um die Zielerreichung des Gesetzes zu optimieren, sollen wenig ertragreiche Standorte an Land geringer gefördert werden.

Große Entwicklungschancen werden heute in Offshoreanlagen gesehen, da dadurch nicht nur die Verfügbarkeit über 4.000 Stunden im Jahr gesteigert werden kann (Mittellast), sondern auch neue Perspektiven für den Weltexport entstehen.

Die Landesregierung verbindet mit der zunehmenden Beherrschbarkeit der Technologie und Logistik im Zusammenhang mit der Errichtung von Windparks im Offshore-Bereich die Hoffnung auf Stärkung der ökonomischen Bedeutung insbesondere der Hafenstädte Cuxhaven und Emden durch Ansiedlung von Zulieferern und Herstellern von Offshore-Windenergieanlagen und der Schaffung neuer Arbeitsplätze. Die Bundesregierung hat das Ziel formuliert, bis zu 3.000 MW im Offshore-Bereich bis 2010 zu erreichen.

Für Cuxhaven und Emden liegen Konzepte zur Hafenerweiterung vor. In Abhängigkeit von Wirtschaftsaktivitäten der Branche soll entschieden werden, wann und in welchem Umfang die Ausbauaktivitäten beginnen sollen und wie sie finanziert werden können. Die „Offshore-Tauglichkeit“ von Häfen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verschiffung von großen Windkraftanlagen und die Aufstellung auf See. Der Ausbau von Cuxhaven als Basishafen für die Offshore-Windenergie genießt dabei innerhalb der Infrastrukturprojekte des Landes nach dem JadeWeserPort und dem Forschungsflughafen Braunschweig die dritthöchste Priorität.

Niedersachsen hat frühzeitig damit begonnen, Trassen für die erforderlichen Netzanbindungen von Offshore-Windparks zu finden. Für die Anbindung der ersten Pilotwindparks wurde bereits eine Trasse über Norderney raumordnerisch festgestellt. Diese Kabeltrasse soll vorrangig der Anbindung von Anlagen zur Windenergienutzung aus den Pilotphasen von Windparks zwischen den Verkehrstrennungsgebieten dienen. Für die Abführung der bis 2015 zu erwartenden Energie aus den Offshore-Windparks soll eine weitere Trasse zur Querung der 12-Seemeilen-Zone und zur weiteren Abführung des Stromes an Land bestimmt werden.

Zur Raumordnung und laufenden Verfahren zur Steuerung der Windenergiegewinnung im niedersächsischen Küstenmeer wird auf das Kapitel E 2. (Standortsicherung für die Windenergienutzung im Küstenmeer und Onshore) verwiesen.

¹¹³ NIW (2001) in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Windenergie-Institut GmbH und der Niedersächsischen Energie-Agentur GmbH: Untersuchung der wirtschaftlichen und energiewirtschaftlichen Effekte von Bau und Betrieb von Offshore-Windparks in der Nordsee auf das Land Niedersachsen.

6. Tourismus

6.1 Einleitung

Eine der wichtigsten Erwerbsgrundlagen der Menschen an der niedersächsischen Nordseeküste ist die Freizeit- und Gesundheitswirtschaft. Das attraktivste gesundheitstouristische Angebot bilden insbesondere die sieben Ostfriesischen Inseln sowie ausgewählte Küstenbadeorte. Neben zahlreichen Sport-, Freizeit- und Wellnessanlagen sind auch kulturelle Sehenswürdigkeiten prägende Elemente der Region. Ein 3.325 km umfassendes einheitliches Beschilderungs- und Vernetzungssystem der Radwanderwege allein in Ostfriesland hat die Region für den Radtourismus erheblich aufgewertet. Gleichzeitig hat auch der Wassertourismus mit seinen zahlreichen Infrastrukturbausteinen neue Zielgruppen erschlossen. Obwohl heute noch von Tourist*innen vielfach abgelehnt, ergeben sich durch den geplanten JadeWeserPort in Wilhelmshaven bei entsprechender Kooperation zur Entwicklung neuer touristischer Produkte erhebliche Chancen für tages- und wintertouristische Aktivitäten.

In einem mit Landesunterstützung entwickelten touristischen Leitbild für den Raum Ostfriesland sind Zielvorgaben und Kooperationsgrundlagen erarbeitet worden, durch die die Markenbildung der Region – zwischen Nordsee und Emsland – entscheidende Impulse und Profilierung erhalten hat. Eine stetige Anpassung und Neupositionierung der vorhandenen touristischen Infrastruktureinrichtungen an die allgemein steigenden Qualitätsanforderungen bzw. Markterfordernisse, insbesondere mit Blick auf die im Wettbewerb mit der niedersächsischen Nordseeküstenregion stehenden europäischen Küstenregionen, ist unumgänglich und wird vom Land unterstützt.

Die Tourismuswirtschaft in der Region erfordert aber auch ein zielgruppenspezifisches und profiliertes Marketing durch wahrnehmbare Dachmarken. Praktiziert wird dies insbesondere durch die Marketinggesellschaft „Die Nordsee – Sieben Inseln – Eine Küste“. In Ergänzung - dazu ist Ende Oktober 2004 die Ostfriesland-Tourismus GmbH gegründet worden, die ihren Ursprung im touristischen Leitbild und Entwicklungskonzept für den Raum Ostfriesland hat und den Bedürfnissen der Produktbildner außerhalb der „Salzwasserfraktion“ Rechnung trägt. Vorhandene Angebotspotenziale und Synergien zwischen Küste und Binnenland werden hierdurch gestärkt und können optimal genutzt werden. Die enge Verknüpfung beider o.a. Marketingorganisationen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen unter dem Dach der Tourismus Marketing Niedersachsen (TMN) im Rahmen eines landesweiten Markenbildungsprozesses ist strategisches Ziel des Landes Niedersachsen. Gleichzeitig unterstützt das Land Niedersachsen die Regionen bei der Einführung einheitlicher und anerkannter Qualitätsstandards. Beispielhaft

zu nennen sind die Anforderungen der neuen Kurortverordnung, die von einem zentralen Ausschuss überprüft werden, sowie die Schulung von Qualitätscoaches, die Klassifizierung von öffentlichen und privaten Einrichtungen und regelmäßige Qualitätschecks.

6.2 Die wirtschaftliche Situation im Jahr 2005

Das Tourismusaufkommen im Nordseeraum hat in den vergangenen zehn Jahren nach amtlicher Statistik um rund 7,5 % zugenommen (von 10,61 Mio. auf 11,36 Mio. Übernachtungen). Von den vier übernachtungsstärksten Orten in Niedersachsen zählen drei zur niedersächsischen Nordseeküste (Norderney, Borkum, Cuxhaven). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste an der niedersächsischen Nordseeküste betrug 2004 5,1 Tage, auf den Inseln 7,2 Tage und lag damit weit über dem Durchschnitt von 3,5 Tagen in Niedersachsen.

6.3 Kur- und Badeorte

Alle niedersächsischen Inseln sind als Nordseeheilbad staatlich anerkannt und blicken als Inselkurorte auf eine langjährige Kurgeschichte zurück. Neben diesen hochprädiakatisierten Standorten sind im Bereich der Küstenregion zahlreiche weitere Nordseeheilbäder, Nordseebäder und Küstenbadeorte, die zum Teil ein hochwertiges Angebot für die kursuchenden Touristen vorhalten. Im Rahmen der vergleichenden Kurortanalyse für Niedersachsen im Jahre 2003 gehören die Inseln Norderney und Langeoog zu den „top ten“ der Kurorte in Niedersachsen. Die Verfolger sind die Seebäder Horumersiel-Schillig, Esens-Bensersiel, Juist und Wangerooge. Das Land Niedersachsen hat in den letzten Jahren erheblich dazu beigetragen, dass der touristische Stellenwert in der Region entsprechend seiner Bedeutung aufrechterhalten und weiterentwickelt worden ist. Das erfolgreiche Dachmarketing der Marketinggesellschaft „Die Nordsee – Sieben Inseln – Eine Küste“ wird durch die Neustrukturierung zur Markenagentur zukünftig noch effizienter sein.

6.4 Kulturtourismus

Die niedersächsische Nordseeküste mit ihrem Hinterland ist eine der kulturtouristisch interessantesten Regionen Deutschlands. Kirchen und Klöster, Burgen, Schlösser und Parks, Windmühlen, Orgeln, zahlreiche Museen, Ausstellungen und Events bilden eine attraktive kulturelle Vielfalt, eingebettet in die einzigartige Küstenlandschaft. Institutionen wie die Kunsthalle in Emden entwickeln sich zu Publikumsmagneten. Allein mehr als 120.000 Besucher in nur vier Monaten zählte die dortige

Munch-Ausstellung, die auch zu einer beträchtlichen Steigerung der Übernachtungszahlen beitrug.

Die touristische Relevanz der kulturellen Angebote belegt auch eine Berechnung des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr, die allein für die Region Weser-Ems 2,5 Mio. Kulturausflüge pro Jahr mit Tagesausgaben pro Person in Höhe von 35,80 € ausweist.

Das kulturtouristische Interesse gilt neben den Objekten und Veranstaltungen der Hochkultur, des baulich-kulturellen Erbes und der zeitgenössischen Kunst gleichermaßen der Alltagskultur und anspruchsvoller Unterhaltung. Kulturtourismus wird zunehmend als Erlebnis nachgefragt, auch in Kombination mit anderen Freizeitangeboten wie z.B. Wellness, Sport und Gastronomie. Dabei ist das tourismusrelevante Potenzial der Angebote der privaten und öffentlichen Kulturwirtschaft wie z. B. Museen, Theater, Konzerte, Festivals, Galerien, Schlösser und Gärten etc. häufig nur unzureichend ausgeschöpft.

Deshalb gilt es, die vielfältigen kulturellen Potenziale der Region effektiver und nachfrageorientierter zu nutzen und die Entwicklung innovativer und hochqualitativer Tourismus- und Freizeitprodukte zu unterstützen.

Um das wichtige Marktsegment Kulturtourismus in der Küstenregion weiterzuentwickeln und zu stärken, wird es zukünftig vorrangige Aufgabe sein, effiziente regionale Kooperations- und Marketingnetzwerke aller relevanten Akteure zu bilden mit den Zielen

- spezifische Profile zu definieren,
- orts- bzw. regionsbezogene, themenorientierte, marktfähige Produkte zu entwickeln,
- Vertrieb und Marketing aufzubauen bzw. zu effektivieren,
- betriebswirtschaftliche Orientierung und Sponsoring auszubauen,
- Kundenorientierung und Service zu optimieren.

Hierbei hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eine initiiierende und ggf. moderierende Funktion.

6.5 Radtourismus

Für den gesamten Raum der niedersächsischen Nordseeküste hat der Radtourismus eine zentrale Bedeutung. Er hat sich zu einem regional bedeutsamen Wirtschaftsfaktor entwickelt, ihm werden von allen Experten weiterhin stete Zuwächse prognostiziert. Als Urlaubsaktivität hat das Radfahren seinen Stellenwert noch gesteigert. 43,5 % aller Urlauber nutzen im Urlaub das Fahrrad. Niedersachsen zählt als Radurlaubsland zu

den bundesweiten Spitzenreitern. Mit dem zu kompletierenden landesweiten Niedersachsendnetz kann das Land seine starke Position behaupten, weiter ausbauen und neue Gäste gewinnen. Verknüpfungen mit regionalen Themenrouten und Netzen können das Angebot noch beträchtlich erweitern.

Diese Entwicklung beinhaltet auch ein erhebliches Potenzial für Hotellerie und Gastronomie. Zahlreiche Betriebe haben das inzwischen erkannt. Die Zahl der fahrradfreundlichen Beherbergungsbetriebe „Bed and Bike“ ist von 216 (1995) auf 3.523 (2004) gestiegen. Der Schlüssel zum Erfolg radtouristischer Angebote liegt in ganz besonderem Maße in der Qualität der Wegweisung/Ausschilderung. Das Land hat mit dem 2002 herausgegebenen Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen einen einheitlichen Standard vorgegeben. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist Voraussetzung für die Förderung der Wegweisung. Mit der professionellen Vermarktung der radtouristischen Angebote des Landes durch die TMN und deren Internetportal¹¹⁴ sowie der Vernetzung mit anderen Angebotsformen soll eine Verbesserung der Marktposition und eine Steigerung der Übernachtungszahlen erreicht werden.

Die Küstenregion hat mit ihrem radtouristischen Angebot auch eine besonders starke Position am Markt erreicht. Diesen Infrastrukturausbau – hier insbesondere die Schaffung eines weitgehend einheitlichen Ausschilderungssystems – hat das Land mit erheblichen Investitionszuschüssen unterstützt. Mit einer Vielzahl regionaler Radwandersysteme und bekannter überregionaler Radfernwege gibt es eine breite, qualitativ hochwertige Angebotsstruktur, die intensiv von Touristen nachgefragt und genutzt wird. Zu nennen sind z.B. die Fehnroute, die internationale Dollarroute, die Emslandroute, die North Sea Cycle-Route, die Seeroute sowie viele andere Radwege.

Die Einrichtung weiterer Radfernwege und regionaler Routensysteme sowie die Verknüpfung mit infrastrukturellen Zusatzangeboten bzw. zielgruppengerechten Dienstleistungen ist die nächste zentrale Aufgabe für die Region. Das Land wird diesen Prozess weiterhin intensiv begleiten und im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützen.

6.6 Wassertourismus

Insbesondere im gesamten Raum Ostfriesland / Emsland hat der Wassertourismus in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Die Region erschließt sich mit der Förderung des Wassertourismus einen weiteren zukunftsträchtigen Markt im Hinterland der Küste. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Ver-

¹¹⁴ weitere Informationen unter: www.reiseland-niedersachsen.de

kehr hat entsprechende Aktivitäten immer unterstützt. Es bestehen beim Wasserwandern regionale Unterschiede auf Grund der naturräumlichen Ausstattung und demzufolge dem Intensitätsgrad, inwiefern eine Wasseraktivität ausgeübt werden kann. So stehen die Inseln und die Küste für Segeln und Surfen, im Binnenland ist dagegen das typische Wasserwandern in Form von Paddeln und Kanutouren anzutreffen.

Von den ostfriesischen Gebietskörperschaften (Landkreise Ammerland, Aurich, Cloppenburg, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund und in den kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven) ist mit einer Landesförderung ein Konzept zur Entwicklung eines gemeinsamen überregionalen Wasserwanderwegenetzes erarbeitet worden. Für den Teilraum Emden / Aurich ist eine inhaltliche und abgestimmte Entwicklung eines

Netzes von Wasserwanderwegen sowie die Koordinierung und Bündelung der regionalen Aktivitäten bereits mit den ersten Umsetzungsschritten vorangetrieben worden.

Die Stadt Emden und der Landkreis Aurich haben für das Projekt Attraktivierung der Schleusen Borssum und Rahe mit Begleitmaßnahmen ebenfalls eine Projektförderung des Landes erhalten. Damit wurde die touristische Entwicklung am Ems-Jadekanal und am Emdener Hafen zusätzlich unterstützt und die Funktionsfähigkeit des jetzigen Wasserwanderwegenetzes für das Wasserwandern auf Dauer sichergestellt. Erklärtes Ziel ist es, gemeinsam mit den Landkreisen weitere Bausteine des Wasserwanderwegekonzeptes Ostfriesland / Emsland zu unterstützen.

7. Agrar- und Fischereisektor

7.1 Landwirtschaft in der Küstenregion

Der Küstenraum gehört zu den Gebieten in Niedersachsen, die mit am stärksten von der Landwirtschaft geprägt sind. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt arbeiten hier noch relativ viele Menschen in der Landwirtschaft. Ihr Anteil an den Erwerbstätigen liegt je nach Landkreis zwischen 3,9 % und 9 %. Im Landesdurchschnitt sind es 3,5 %.

Naturräumlich ist der Küstenraum durch einen relativ hohen Anteil an absolutem Grünland an der landwirtschaftlichen Fläche geprägt. Im Durchschnitt beträgt der Grünlandanteil ca. 55 %; im Landkreis Wesermarsch steigt er bis auf 96 % an. In diesen Gebieten ist der Futterbaubetrieb die dominierende Wirtschaftsform. Die größte Bedeutung hat die Milchproduktion. Sie zeichnet sich hier nicht nur durch hohe Milchleistungen pro Kuh aus, sondern auch durch überdurchschnittliche Herdengrößen je Betrieb. Der wirtschaftliche Erfolg der Betriebe ist dementsprechend vergleichsweise hoch. In den vorausgegangenen Jahren erzielte der Durchschnittsbetrieb Gewinne, die durchweg über dem Landesniveau lagen. Für die Gewinnerzielung spielten die Schweine- und Geflügelhaltung eine untergeordnete Rolle. Ähnliches gilt für die Ackernutzung. Sie kommt nur in den nährstoffreichen Marschböden Ostfrieslands zum Tragen.

Der Zwang, die Entwicklung der Betriebe zu größeren Einheiten voranzutreiben, hat sich mit der Reform der Gemeinsamen EU-Agrarpolitik verstärkt. Neben weiteren Milchpreissenkungen werden ab 2005 die staatlichen Direktzahlungen generell von der Produktion gelöst. Auf lange Sicht werden dann nur noch diejenigen Betriebe am Markt produzieren, die auch ohne Direkt-

zahlungen konkurrenzfähig sind. Die Reform wird daher dazu führen, dass sich der Strukturwandel in diesen Gebieten verstärkt fortsetzen wird. Diese Feststellung betrifft sowohl die Zahl der in der Landwirtschaft tätigen Personen als auch die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe. Für die Zukunft wird es darauf ankommen, diesen Strukturwandel sozial abzufedern und verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die den Betrieben nicht nur den Freiraum geben, sich den Forderungen des Marktes anzupassen, sondern auch den Notwendigkeiten des Umwelt-, Tier- und Verbraucherschutzes Rechnung tragen zu können.

Das PROLAND-Programm¹¹⁵ ist ein wichtiges Instrument, diesen Prozess entsprechend den agrarpolitischen Zielsetzungen zu steuern. Im Rahmen des PROLAND – Programms sind für die Entwicklung im ländlichen Raum in den Jahren 2000 bis 2004 insgesamt rd. 974 Mio. € an öffentlichen Fördermitteln bereitgestellt worden, an denen sich die Europäische Kommission mit rd. 467 Mio. € beteiligt hat. Auf den Küstenraum von Niedersachsen mit den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten Ammerland, Aurich, Cuxhaven, Emden, Friesland, Harburg, Leer, Stade, Wesermarsch, Wilhelmshaven und Wittmund entfiel davon für den Zeitraum 2000 bis 2004 eine öffentliche Förderung von rd. 234 Mio. € mit einer EU-Beteiligung von rd. 107 Mio. €. Damit hat der Küstenraum von Niedersachsen rd. 23 % der für diesen Zeitraum insgesamt zur Verfügung gestellten Fördermittel aus dem PROLAND – Programm erhalten.

¹¹⁵ mehr Information: www.ml.niedersachsen.de

Die Mittel sind in folgende Förderbereiche geflossen:

- Für den *Förderschwerpunkt I* – Verbesserung der Produktionsstruktur wurden 59 Mio. € an öffentlichen Fördermitteln bereitgestellt, davon entfielen rd. 47 Mio. € auf das Agrarinvestitionsförderprogramm (AFP). Die weiteren Mittel betrafen im Wesentlichen die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verarbeitung und Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse sowie forstwirtschaftliche Maßnahmen.
- Im *Förderschwerpunkt II* – Sektorübergreifende Maßnahmen zur ländlichen Entwicklung konnten 127 Mio. € an öffentlichen Fördermitteln verausgabt werden. Hierunter fallen die Maßnahmen Flurbereinigung, Dorferneuerung, Entwicklung typischer Landschaften, Wegebau sowie die Förderung des ländlichen Tourismus und Handwerkswesens.
- Der *Förderschwerpunkt III* – Agrarumwelt- und Ausgleichsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Schutz der Umwelt deckt die restlichen 48 Mio. € ab. Im Küstenraum von Niedersachsen wurden aus diesem Förderschwerpunkt rd. 22 Mio. € für Agrarumweltmaßnahmen und 21 Mio. € für den Küsten- und Hochwasserschutz an öffentlichen Fördermitteln ausgegeben. Der Rest entfiel auf weitere Umweltschutzmaßnahmen.

7.2 Küstenfischerei in Niedersachsen – Stand und Perspektiven

7.2.1 Aktuelle Lage der Küstenfischerei ¹¹⁶

Die niedersächsische Küstenfischerei ist ein traditioneller Wirtschaftszweig an der Küste. An Bord der Fischerfahrzeuge arbeiten rund 500 Personen. Hinzu kommen zahlreiche Arbeitsplätze im vor- und nachgelagerten Bereich. Im Mittel der letzten fünf Jahre erzielte die Küstenfischerei einen Umsatz von mehr als 23 Mio. €. Für Neubau- und Modernisierungsmaßnahmen erhielten die Betriebe seit 1990 rund 9,4 Mio. € an nationalen und EU-Zuschüssen. In der niedersächsischen Küstenfischerei sind insgesamt 140 Fahrzeuge in 17 Häfen an der Nordseeküste registriert. Die Häfen fungieren als Liege-, Anlande- und Umschlagsplätze und sind Standort für vor- und nachgelagerte Wirtschaftszweige. Die wichtigste Zielart ist die Nordseegetreide, gefolgt von der Miesmuschel. Bedeutung haben daneben auch Plattfischarten, vor allem Seezunge und Scholle. Im Gegensatz zu vielen Fischarten in der Nordsee ist der Krabbenbestand nicht überfischt. Die Muschelbestände unterliegen starken natürlichen Schwankungen, ent-

scheidend sind hier in erster Linie Häufigkeit und Umfang von Brutfällen.

Die niedersächsische Küstenfischerei ist traditionell in Familienbetrieben organisiert. Seit den 80er Jahren ist die Zahl der Arbeitsplätze (wie auch der Kutter) mit ca. 350 Personen an Bord weitgehend stabil. Die Küstenfischerei ist von großer Bedeutung für den regionalen Tourismus.

Die wichtigsten Fanggebiete liegen vor den jeweiligen Heimathäfen. Hier werden 87 % der Fänge erzielt. Die meisten Krabbenfischer landen auch 80 bis 100 % ihrer Fänge in ihren Heimathäfen an. Der Erhalt und die Entwicklung der Häfen ist deshalb Grundvoraussetzung für das Fortbestehen der Küstenfischerei.

Das größte Gefahrenpotenzial für die Küstenfischerei besteht in der Zunahme der konkurrierenden Meeresnutzungen. Hier werden die Rahmenbedingungen in der 12-sm-Zone vor allem durch die Landespolitik bestimmt.

7.2.2 Rahmenbedingungen der Küstenfischerei

Die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen werden im wesentlichen durch die Gemeinsame Fischereipolitik der EU bestimmt. Hervorzuheben als Belastungen der Fischerei sind in diesem Zusammenhang Beschränkungen durch das Kapazitätsmanagement, z.T. drastische Fangbeschränkungen, zunehmende Kontrollmaßnahmen und das Auslaufen der Neubauförderung Ende 2004.

Die Einschränkungen der Küstenfischerei durch konkurrierende Nutzungen sind vielfältig und erheblich. Hieraus resultieren auch die meisten Zukunftssorgen der Fischer. Dies betrifft nicht nur die Offshore-Windkraftnutzung, sondern auch die Ausweisung von FFH-Gebieten und das Baggergutmanagement im Zusammenhang mit der Schifffahrt. Bei letzterem besteht eine erhebliche Besorgnis vor allem wegen der geplanten Fahrwasservertiefungen von Ems, Weser und Elbe und der damit verbundenen Verbringung des Klappguts im Küstenmeer. Ausschließlich der Fischerei vorbehalten oder durch sie allein genutzte Flächen gibt es nicht. Die für die Fischereibetriebe verfügbaren Fanggründe sind deutlich begrenzt. Pro Krabbenfischereibetrieb verbleibt rein rechnerisch nur noch eine Fläche von ca. 11 km², auf der die Fangtätigkeit ohne nennenswerte Einschränkungen durch andere Nutzungen ausgeübt werden kann.

7.2.3 Perspektiven der Küstenfischerei

Die wichtigsten Entwicklungschancen der niedersächsischen Küstenfischerei liegen darin, neue Fischereiresourcen (vor allem Muscheln) und Produktionszweige zu

¹¹⁶ Ergebnisse der Studie über die Niedersächsische Küstenfischerei (sog. "cofad-Studie"), Erstellt von der Beratungsgesellschaft für Fischerei, Aquakultur und ländliche Entwicklung, Tutzing (März 2004) im Auftrage des Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.

erschließen, Synergieeffekte mit der Tourismuswirtschaft (z. B. Kuttermitfahrten) besser zu nutzen und die Organisation und Interessenvertretung zu verbessern.

Wichtige Punkte für die Zukunft der Küstenfischerei sind:

- die Berücksichtigung der Fischereibelange im Rahmen des Integrierten Küstenzonenmanagements und

eine Sicherung der Fanggebiete, insbesondere in der Raumordnungsplanung für das Küstenmeer,

- die Verbesserung der wissenschaftlichen Forschung,
- die Sicherung der Fischereihäfen und ihrer Zufahrten,
- eine angemessene Ausgestaltung der Regelung und Kontrolle der Fischerei sowie
- die Förderung der Direktvermarktung und der Erzeugerorganisationen.

8. Bodenabbau und Rohstoffvorkommen

Bei den im niedersächsischen Küstengebiet (on-shore) vorkommenden volkswirtschaftlich bedeutsamen oberflächennahen Rohstoffen handelt es sich um

- Sand, der vornehmlich als Bausand den regionalen Bedarf der Bauwirtschaft deckt,
- Quarzsand, der in erster Linie der Herstellung von Kalksandsteinen dient,
- Ton, der in den im Landkreis Friesland gelegenen Ziegeleien zu Ziegelerzeugnissen von herausragender Qualität weiterverarbeitet wird,
- Torf, der größtenteils als Blumenerde und Kultursubstrat Verwendung findet.

Die Betriebe, die diese Rohstoffe gewinnen und weiterverarbeiten, sind in der Regel kleine und mittlere Unternehmen.

Bei den tiefliegenden Rohstoffen sind in erster Linie Salz und der Kohlenwasserstoff Erdgas zu nennen.

Die recht ausgedehnten Salzstrukturen in nicht allzu großer Tiefe bilden dabei ein enormes Potenzial zur Industriesolegewinnung mittels Tiefbohrungen. Eine solche findet im Raum Stade statt. Verfahrenstechnisch identisch wurden in unmittelbar an der Küste gelegenen Gebieten in den vergangenen drei Jahrzehnten Speicherkavernen zur Einbringung und Einlagerung von Erdgas und Erdöl bzw. Erdölprodukte erstellt, wobei die dabei in großen Mengen anfallende Sole über die Unterläufe von Ems, Weser und Elbe oder direkt in die südliche Nordsee abgeleitet werden musste. Im Hinblick darauf, dass ca. 80 % des Erdgasbedarfs und ca. 97 % des Erdölbedarfs Deutschlands durch Importe gedeckt werden müssen, haben diese Speicher eine erhebliche strategische Bedeutung bei der Energieversorgung und -bevorratung. Die äußerst günstigen geologischen

Bedingungen bilden ein großes Potenzial für die Errichtung weiterer Speicher.

Aus dem on-shore-Bereich des Küstengebiets wird derzeit aus vier kleineren Gewinnungsfeldern im Raum Leer/Emden/Aurich Erdgas gefördert.

Im niedersächsischen Küstenmeer und im niedersächsischen Bereich der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee haben die dort bekannten Sand- und Kieslagerstätten – bedingt auch durch die Erschöpfung der Lagerstätten an Land sowie des aus den verschiedensten Gründen immer schwieriger werdenden Zugangs zu diesen – eine zunehmende volkswirtschaftliche Bedeutung. Für die Gewinnung dieser Bodenschätze sind von der hierfür zuständigen niedersächsischen Bergverwaltung im Wege der Planfeststellung bereits Genehmigungen erteilt worden. Einige weitere Anträge befinden sich noch im Planfeststellungsverfahren.

Das gesamte niedersächsische Küstenmeer sowie große Teile der AWZ bergen im tieferen Untergrund ein Potenzial für Erdgaslagerstätten. Allerdings ist dieser Bereich in weiten Teilen kaum durch Bohrungen erforscht. In den nächsten Jahren ist hier eine deutlich zunehmende Explorationstätigkeit zu erwarten. Im Küstenmeer wird mittels einer in der Emsmündung gelegenen Förderplattform Erdgas gewonnen.

Zur Aufsuchung und Gewinnung von sowohl oberflächennahen als auch tiefliegenden Rohstoffen ist generell anzumerken, dass diese Tätigkeiten in der überwiegenden Zahl der Fälle mit Nutzungskonflikten unterschiedlichster Art (z.B. Naturschutz, Landschaftsschutz, Bodenschutz, Wasserrecht, Windenergie) verbunden sind und in der jeweils betroffenen Region sowie bei Umweltverbänden auf Widerstand stoßen.

9. Hochschulen, Forschung und Technologie

Für den vergleichsweise strukturschwachen niedersächsischen Küstenraum kommt es darauf an, vorhandene zukunftssträchtige Potenziale zu erhalten sowie nach Möglichkeit weiter auszubauen und damit die Chancen für die Zukunft zu nutzen. Denn diejenigen Regionen, die über viele leistungsfähige Forschungseinrichtungen und eine ausgeprägte innovationsorientierte Unternehmenslandschaft verfügen, haben in aller Regel deutlich bessere Chancen, weitere Unternehmen und Forschungsinstitute anzusiedeln und damit krisensichere Arbeitsplätze zu schaffen.

9.1 Hochschulen im Küstenraum

9.1.1 Fachhochschule Oldenburg / Ostfriesland / Wilhelmshaven

Die Fachhochschule Oldenburg / Ostfriesland / Wilhelmshaven entstand im Jahr 2000 durch den Zusammenschluss der zuvor eigenständigen Fachhochschulen Oldenburg, Ostfriesland (Emden) und Wilhelmshaven. Sie ist mit ca. 10.000 Studierenden die größte Fachhochschule Niedersachsens und hat insgesamt fünf Standorte:

- Emden mit den Fachbereichen Technik, Sozialwesen und Wirtschaft mit 3.742 Studierenden (Wintersemester 2004 / 2005),
- Wilhelmshaven mit den Fachbereichen Ingenieurwissenschaften, Wirtschaft und Wirtschaftsingenieurwesen mit 3.634 Studierenden,
- Oldenburg mit den Fachbereichen Architektur sowie Bauwesen und Geoinformation einschl. des Studienganges Hörtechnik und Audiologie mit 1.639 Studierenden,
- Elsfleth mit dem Fachbereich Seefahrt mit 462 Studierenden,
- Institut für Seefahrt in Leer (Teil des Fachbereichs Wirtschaft in Emden) mit 357 Studierenden.

Forschungsschwerpunkte sind u.a. Windenergie, Umweltbiotechnologie, Tourismus, Lasertechnik, Elektrotechnik und Medizintechnik.

Die für den Küsten- und Flachmeerbereich relevanten Forschungsschwerpunkte liegen in der Umweltbiotechnologie, in der Geoinformatik und in einer Reihe weiterer Bereiche, z.B. in der angewandten Lasertechnik, im Rohrleitungsbau und in der Elektrotechnik. Dadurch gibt es eine Reihe von Bezügen zur Meeresforschung im weiteren Sinn.

In einem der umweltbiotechnologischen Schwerpunkte wird seit Jahren erfolgreich Chitosanforschung betrieben. Die Geoinformatik bearbeitete Projekte, die die

Fernerkundung des Wattenmeeres und der Küstenregion zum Inhalt hatten (z.B. Höhenverhältnisse, Algen- und Schwebstoffkonzentrationen). Kooperationen gibt es im Bereich der mathematischen Analyse, der chemischen Analytik und der marinen Biotechnologie.

Die Fachhochschule unterstützt das Forschungszentrum Terramare (siehe auch Kapitel D.4) bzw. die Meeresforschungseinrichtungen in Wilhelmshaven logistisch im Bibliothekswesen, bei Verwaltungsvorgängen und mit ihrem Rechenzentrum.

9.1.2 Seefahrtsschulen Elsfleth und Leer

Der Fachbereich Seefahrt in Elsfleth plant ein „Maritimes Kompetenzzentrum“, das bei der Umstellung des Studienangebots auf die Bachelor- / Masterstruktur über einen Master-Studiengang „Maritime Studies“ profiliert werden soll. Der Fachbereich ist seit Ende 2004 Mitglied der „International Association of Maritime Universities“.

Über den Seefahrtstandort Leer, insbesondere über das Studienangebot seines Fachhochschulbereichs, gibt es einige Gutachten, die dem Standort eine schwierige Zukunft attestieren. Die Region, Kommunen und Reeder setzen sich jedoch für den Erhalt des maritimen Ausbildungsstandorts Leer ein, zumal durch das „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seefahrt“ Bund und Länder Bedingungen geschaffen haben, die den deutschen Reedern das Rückflaggen deutscher Schiffe unter die deutsche Flagge ermöglichen sollen. Die Anzahl der Schiffe, die zurückgeflaggt werden sollen, ist beträchtlich und löst neben dem weltweit stark wachsenden Seetransportmarkt einen hohen Bedarf an Schiffsoffizieren aus, der auch durch die Ausbildung in Leer gedeckt werden soll. Nach Gesprächen mit der Leitung der Fachhochschule Oldenburg / Ostfriesland / Wilhelmshaven, den Landtagsabgeordneten und Reedern der Region sowie dem Landkreis Leer entschied das Ministerium für Wissenschaft und Kultur am 16. Dezember 2004: „Die Seefahrtsschule Leer kann durch inhaltliche Neuausrichtung erhalten werden.“ Die Gespräche über die Studiengangsplanung im Zusammenwirken mit und in Profilbildung gegenüber dem Standort Elsfleth und über das finanzielle Engagement von Reedern, Banken und Landkreis sind noch nicht abgeschlossen.

Zwischen den beiden Seefahrtstandorten ist eine bessere Abstimmung des Studienangebots z.B. durch unterschiedliche Schwerpunktsetzungen in Arbeit.

9.2 Küstenraumspezifische Forschungskompetenzen

9.2.1 Windenergie

DEWI (Wilhelmshaven)

Die Deutsche Windenergie-Institut GmbH, DEWI, eine 100 %ige Gesellschaft des Landes Niedersachsen, ist eine der international führenden Institutionen im Bereich Windenergie, mit dem Hauptsitz in Wilhelmshaven und einer Niederlassung in Mutilva Alta (Pamplona), Spanien. Vor kurzem wurden mit Mehrheitsbeteiligungen die Tochterfirmen DEWI-OCC Offshore and Certification Centre GmbH in Cuxhaven und DEWI do Brasil in São José dos Campos bei São Paulo, Brasilien, gegründet. Die DEWI-Gruppe wird ihre internationale Expansion in Kürze mit der Gründung einer weiteren Niederlassung in Frankreich fortsetzen.

Das DEWI bietet Dienstleistungen und Beratungen im Bereich der Windenergie an, basierend auf den Erfahrungen aus Aufträgen mit mehr als 650 Kunden und aus der Beteiligung an vielen internationalen Forschungsprojekten. Mehr als 25 % der Kunden des DEWI kommen aus insgesamt 34 Ländern. Das Betätigungsfeld des DEWI umfasst alle Arten von Messungen, Energie-Prognosen, Studien, Weiterbildung, technische, wirtschaftliche und politische Beratung für Industrie, Windpark-Entwickler, Banken, Regierungen und öffentliche Verwaltungen. Die DEWI-Gruppe hat zur Zeit 62 Beschäftigte, überwiegend Ingenieure aus den Bereichen Maschinenbau, Luftfahrt und Elektrotechnik, sowie Physiker und Wirtschaftsingenieure, die diese vielfältigen Aufgaben bearbeiten.

Das DEWI ist akkreditiert nach EN ISO/IEC 17025:2000 und anerkannt als ein unabhängiges Institut für verschiedene Messungen und Sachverständigen-Bereiche. Es ist maßgeblich beteiligt an der Entwicklung von Standards und Richtlinien für IEC, IEA, CENELEG, MEASNET und anderen nationalen und internationalen Normungs-Organisationen. Mit der Deutschen Windenergie-Konferenz (DEWEK), die alle zwei Jahre in Wilhelmshaven stattfindet, dem DEWI-Magazin und den zahlreichen Windenergie-Seminaren hilft das DEWI, die neuesten Erkenntnisse in der Windenergie weltweit zu verbreiten.

DEWI-OCC

Die DEWI-Offshore and Certification Centre GmbH (DEWI-OCC) wurde am 10. Juli 2003 als Tochtergesellschaft des Deutschen Windenergie-Institutes (DEWI) mit der Stadt Cuxhaven und dem Landkreis Cuxhaven als weiteren Gesellschaftern gegründet.

Am 1. November 2003 hat das DEWI-OCC in Cuxhaven seine Tätigkeit aufgenommen. Maritime Kompetenz und spezielles Know-how der Windenergiebranche bilden die Basis für die technische und wissenschaftliche Unterstützung der Offshore-Branche.

Das Dienstleistungsspektrum für Firmen und Einrichtungen, die sich mit On- und Offshore-Windenergieanlagen befassen, umfasst u.a. Typenprüfungen, Zertifizierungen, wiederkehrende Prüfungen von Windenergieanlagen und Entwicklung technischer Normen.

Internationale Beziehungen sollen im Rahmen der vorgesehenen Windparkprojekte vor Europas Küsten entstehen. Neben dem erforderlichen Wissens- und Technologietransfer wird hierdurch auch die Erschließung neuer Märkte vorbereitet. Unterstützend wirkt hier die internationale Reputation des DEWI. Neben langjährigen Erfahrungen im Rahmen internationaler Projekte bestehen vielfältige Verbindungen zu europäischen und außereuropäischen Herstellern und Forschungseinrichtungen.

Forschungsverbund Windenergie (ForWind) in Oldenburg und Hannover

Das Niedersächsische Ministerium für Wissenschaft und Kultur hat im Juli 2003 einen Forschungsverbund Windenergie an den Universitäten Oldenburg und Hannover initiiert und dafür Mittel in Höhe von 4,6 Mio. € über einen Zeitraum von fünf Jahren bereitgestellt.

Der Wissenschaftsrat hatte im Jahr 1999 in seiner Stellungnahme zur Energieforschung in Deutschland empfohlen, einen Schwerpunkt der Windenergieforschung an einer küstennahen Universität in enger Zusammenarbeit mit unabhängigen Forschungseinrichtungen und der Industrie einzurichten. Der niedersächsische Forschungsverbund Windenergie, der im August 2003 seine Arbeit aufgenommen hat, führt Wissenschaft und Wirtschaft enger zusammen und ermöglicht so praxisnahe Lösungen. Ziel des Forschungsverbundes ist es, die zukunftsweisende, jedoch noch als wissenschaftliches und technisches Neuland betrachtete Offshore-Technik für Windenergiegewinnung zu erforschen und für die Energiegewinnung nutzbar zu machen. Darüber hinaus befassen sich die beteiligten Wissenschaftler und Unternehmen mit Fragen der maritimen Sicherheit.

An dem Forschungsverbund arbeiten Wissenschaftler aus den Bereichen Meteorologie, Materialwissenschaften, Energietechnik, Küsteningenieurwesen und Bautechnik zusammen. Neben den Kooperationspartnern aus der Wirtschaft zählen u.a. das Deutsche Windenergie Institut und die Hochschule Bremerhaven zu den wichtigen Partnern des Forschungsverbundes ForWind.

9.2.2 Meeres- und Küstenforschung

In Niedersachsen widmen sich mehrere Institute und andere Landeseinrichtungen der Erforschung der Küste und der angrenzenden Nordsee. Neben der Grundlagenforschung umfassen diese Tätigkeiten auch angewandte Aspekte und die Auftragsforschung im Rahmen nationaler und internationaler Vereinbarungen (z.B. Monitoring) (siehe auch Kapitel D.). Nachfolgend wird eine Übersicht über diese Institutionen und ihre inhaltlichen Schwerpunkte in Bezug auf die Flachmeer- und Küstenforschung gegeben. Anders als in den anderen deutschen Küstenländern sind in Niedersachsen auch die Schwerpunkte in der historischen Küstenforschung und der Vogelforschung zu nennen.

Forschungszentrum Terramare (FTM), Wilhelmshaven

Das Forschungszentrum für Flachmeer-, Küsten- und marine Umweltforschung e.V. (Forschungszentrum Terramare) wurde 1990 gegründet. Es ist ein Zusammenschluss der in Niedersachsen meereskundlich tätigen Einrichtungen. Gründungsmitglieder des Vereins sind das Land Niedersachsen, vertreten durch das Ministerium für Wissenschaft und Kultur, die Universität Oldenburg, die damaligen Fachhochschulen Wilhelmshaven und Ostfriesland und das Forschungsinstitut Senckenberg, vertreten durch seine Forschungsstation in Wilhelmshaven. Durch persönliche Mitgliedschaften leitender Wissenschaftler kommen das Institut für historische Küstenforschung, das Niedersächsische Landesamt für Bodenforschung, das Institut für Vogelforschung, die Forschungsstelle Küste auf Norderney, und die Nationalparkverwaltung für den Niedersächsischen Nationalpark Wattenmeer hinzu. Die Organe des Vereins sind Vorstand und Mitgliederversammlung. Ein wissenschaftliches Kuratorium mit zurzeit fünf Mitgliedern berät den Verein bei der Forschungs- und Entwicklungsplanung.

Das Forschungszentrum Terramare ist vor allem eine wissenschaftlich-technische Infrastruktureinrichtung und bietet den in Niedersachsen meereskundlich orientierten Forschungseinrichtungen Serviceleistungen an. Hierzu zählen ein zentraler Bibliotheksservice, ein Computernetzwerk sowie Werkstätten, Labore und Kursräume, Quartiere für Gastwissenschaftler und Tagungsmöglichkeiten. Im Gebäude des Forschungszentrums Terramare befindet sich auch die Meeresstation des ICBM (Institut für Chemie und Biologie des Meeres an der Universität Oldenburg). Diese stellt wissenschaftlich-technische Dienstleistungen für den Forschungsverbund Terramare zur Verfügung und betreut die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Projekte des Forschungsverbunds bei der Durchführung ihrer wissenschaftlichen Arbeiten.

Nach dem Abschluss des Verbundvorhabens "Ökosystemforschung Wattenmeer", in dem das Forschungszentrum Terramare die Grundlagenforschung in Niedersachsen koordinierte, liegen die derzeitigen Arbeitsschwerpunkte in der Umweltanalytik, der Erforschung mariner Naturstoffe, der marinen Biotechnologie und der Aquakultur, der Monitoring-Begleitforschung sowie den naturwissenschaftlichen Grundlagen eines Integrierten Küstenzonenmanagements.

Das ICBM (s.o.) übernimmt Brückenfunktionen für die freiländorientierte Forschung und Lehre des Instituts und seiner Gäste. Hinsichtlich der Lehre ist das ICBM verantwortlich für den Diplomstudiengang "Marine Umweltwissenschaften" und den Master-Studiengang "Integrated Coastal Zone Management" mit dem Abschluss "Master of Science" der Universität Oldenburg.

Im ICBM wird seit 2001 die DFG-Forschergruppe „Bio-GeoChemie des Watts“ der Universität Oldenburg gefördert, deren Ziel es ist, grundlegende Kenntnisse der biogeochemischen Stoffumwandlungsprozesse an Partikeln in der Wassersäule, an der Sediment-Wasser-Grenze und in den Wattsedimenten zu erlangen und diese mit den Ergebnissen von Untersuchungen zum Stofftransport und zum hydrodynamischen Geschehen in einem mathematischen Gesamtmodell des Wattenmeers zu vereinen.

Forschungsinstitut Senckenberg, Forschungsstation in Wilhelmshaven

Die Senckenbergische Naturforschende Gesellschaft, Trägerin des Forschungsinstituts und Naturmuseums Senckenberg in Frankfurt, unterhält seit 1928 eine Forschungsstation in Wilhelmshaven. Die Forschungsschwerpunkte der Station konzentrieren sich gegenwärtig auf die Bereiche Ökofaunistik, Biodiversität, Aktuogeologie und Aktuopaläontologie mariner Systeme.

Die Station ist dauerhaft von der Abteilung für Meeresforschung und dem Deutschen Zentrum für Marine Biodiversitätsforschung (DZMB) besetzt. Darüber hinaus werden in begrenztem Umfang auch Unterkünfte und Laborplätze für Gastforscher und studentische Exkursionsgruppen vorgehalten. Neben modern ausgestatteten Labors unterhält die Meeresstation auch den Forschungskutter "Senckenberg", auf welchem bis zu sechs Wissenschaftler mehrtägige Forschungsfahrten unternehmen können. Das Schiff ist für Forschungszwecke im Bereich der kleinen Hochseefischerei zugelassen und kann daher die gesamte Nordsee, die Ostsee, den Ärmelkanal und die Irische See befahren.

Die Abteilung für Meeresforschung ist gegenwärtig in die fünf Fachrichtungen Meeresgeologie, Marine Sedimentologie, Sedimentpetrographie, Aktuopaläontologie und Meeresbiologie untergliedert. Die Forschung befasst sich mit geologischen, sedimentologischen, aktu-

paläontologischen und ökofaunistischen Fragen im Küsten- und Flachmeerbereich. Die Untersuchungen konzentrieren sich gegenwärtig auf das Wattenmeer, die Jade, das Weser-Ästuar, die innere Deutsche Bucht und die Dogger-Bank. Die Forschung ist in der Regel interdisziplinär angelegt und vielfach in fach- und institutsübergreifende Drittmittelprojekte eingebunden. Hervorzuheben sind die Beteiligung an der DFG-Forschergruppe "BioGeoChemie des Watts" am ICBM der Universität Oldenburg, am DFG-Forschungszentrum "Ozeanränder" im Fachbereich Geowissenschaften der Universität Bremen sowie an mehreren von der EU, der Wattenmeerstiftung und anderen Fördereinrichtungen finanzierten Projekten.

Das DZMB wurde im Jahr 2001 gegründet und umfasst im Wesentlichen die an der ehemaligen Biologischen Anstalt Helgoland angesiedelte Taxonomische Arbeitsgruppe (TAG). Außer in eigenständiger taxonomischer, ökosystemarer und biogeographischer Forschung besteht die Hauptaufgabe des Zentrums in der Sammlung, Konservierung, Vorsortierung und Verteilung von biologischem Material, das auf deutschen Forschungsschiffen gewonnen wird. Die Forschungsergebnisse des DZMB werden in internationale Netzwerke zur Erfassung der globalen Biodiversität eingespeist.

Alle Wissenschaftler der Abteilung für Meeresforschung und des DZMB sind aktiv an der Ausbildung von Studenten im Rahmen von Exkursionen und Kursen beteiligt. Auch ausländische Universitäten nutzen die Station regelmäßig zu Ausbildungszwecken. Darüber hinaus sind mehrere Wissenschaftler im Rahmen von Professuren, Honorarprofessuren und Lehraufträgen in die Lehre verschiedener Universitäten eingebunden.

Institut für Vogelforschung "Vogelwarte Helgoland" (IfV) in Wilhelmshaven

Das Institut für Vogelforschung "Vogelwarte Helgoland" wurde 1910 gegründet und ist eine der ältesten und größten Forschungsinstitutionen in der Welt, die sich der Erforschung des Vogel Lebens widmen. Das Institut ist eine unselbstständige Einrichtung des Landes Niedersachsen und gehört zum Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur. Neben dem Hauptsitz des Instituts in Wilhelmshaven besteht auf Helgoland eine Inselstation. Am Hauptsitz befinden sich Bibliothek, umfangreiche EDV-Ausstattung, Werkstätten, Volieren zur Vogelhaltung und die Beringungszentrale.

Die Forschungsschwerpunkte sind

- Physiologische und ökologische Grundlagen des Vogelzugs,
- Physiologische und ökologische Grundlagen der Ernährung und

- Mechanismen der Populationsökologie mit Berücksichtigung anthropogener Einflüsse.

Prädestiniert durch die Lage am Meer ist Seevogelforschung eines der zentralen Arbeitsgebiete des Instituts. Die Forschungsaktivitäten umfassen nicht nur Felduntersuchungen im In- und Ausland, sondern auch Laboruntersuchungen. Am Hauptsitz bestehen außerdem sehr gute Möglichkeiten zur Vogelhaltung. Das Institut widmet sich sowohl der Grundlagenforschung als auch der angewandten Forschung an Vögeln. Die Langfristigkeit der Untersuchungen ist insbesondere in der populationsbiologischen Forschung unverzichtbar und wird durch das Institut für Vogelforschung gewährleistet. Ein weiteres Spezialgebiet des Instituts ist die Entwicklung und der Einsatz innovativer elektronischer Feldtechniken für verschiedene Anwendungen zur Untersuchung der Ökologie wildlebender Vögel (z.B. Radiotelemetrie, Satellitentelemetrie, Transpondertechnologie, automatische Registrierung von Gewichten und anderen Parametern, Radarerfassung von Vögeln). Nationale und internationale sowie interdisziplinäre Kooperationen erschließen dem Institut den Zugang zu weiteren innovativen Forschungstechniken.

Die aktuellen Forschungsvorhaben werden zu einem erheblichen Teil durch Einwerbung von Mitteln Dritter finanziert. Mehrere bedeutende Projekte beziehen sich derzeit auf die Erforschung von Meeresvögeln, obwohl Meeres- und Küstenforschung nur einen Teil der Forschungsthemen des Instituts ausmachen.

Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung (NIhK) in Wilhelmshaven

Das Niedersächsische Institut für historische Küstenforschung, Wilhelmshaven, ist eine unselbstständige Einrichtung des Landes Niedersachsen, es gehört zum Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur. Das NIhK hat seinen Sitz an zwei Standorten in Wilhelmshaven mit zusätzlich einem Fundmagazin. Es wurde 1938 infolge der Diskussion über den steigenden Meeresspiegel gegründet.

Das NIhK erforscht mit einem von ihm methodisch entwickelten Verbund von Archäologie, Geologie, Botanik, Geschichte und Geographie die geologische, biologische, geographische und kulturhistorische Entwicklung des niedersächsischen Küstenraumes. Die Forschungsprojekte werden überwiegend durch Einwerben von Drittmitteln finanziert.

Forschungsschwerpunkte sind:

1. Forschungen zur geologisch-biologischen Entwicklungsgeschichte im niedersächsischen Nordseeküstenraum, insbesondere

- Untersuchungen über die Meeresspiegelschwankungen in der jüngsten geologischen Vergangenheit mit Schwerpunkt auf den letzten 10.000 Jahren,
- Untersuchungen zur Vegetationsgeschichte als Spiegel der Klima- und Siedlungsgeschichte sowie
- Rekonstruktion der Umweltverhältnisse und der agrarischen Wirtschaft im Bereich prähistorischer Siedlungen.

2. Forschungen zur Siedlungs- und Wirtschaftsweise in Marsch, Geest und Moor von der Urgeschichte bis in die Neuzeit, insbesondere

- siedlungsarchäologische Untersuchungen ländlicher und frühstädtischer Wohnplätze und Wirtschaftsflächen zur Klärung ihrer Funktion für Landwirtschaft, Handwerk und Handel,
- Auswertung siedlungsarchäologischer Befunde für die Kultur-, Stammes- und Sozialgeschichte sowie
- Auswertung archäologischer, geographischer und historischer Quellen zur Rekonstruktion naturräumlich begrenzter Siedlungs- und Wirtschaftsgebiete von der Urgeschichte bis in die Neuzeit.

Das NIhK steht mit vielen europäischen Forschungseinrichtungen mit Schwerpunkt in den Nordseeanrainerländern in enger Kooperation.

Das Institut besitzt eine umfangreiche Bibliothek für alle im NIhK vertretenen Fachbereiche, der Katalog ist auch im „Gemeinsamen Bibliotheksverbund“ (GBV) erschlossen. Die Vergleichssammlungen (Samen, Früchte, Pollen) gehören zu den bedeutendsten und umfangreichsten in Europa.

Ihre Forschungsergebnisse legen die Wissenschaftler des NIhK in den verschiedenen europäischen Publikationsorganen vor, u. a. in den beiden im Institut erscheinenden bzw. von Wissenschaftlern des Instituts herausgegebenen Zeitschriften „Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet“ und „Vegetation History and Archaeobotany“. An verschiedenen Universitäten lehren sie im Rahmen von Lehraufträgen. Die Öffentlichkeit im Arbeitsgebiet wird in verschiedenen „Schaufenstern“ des NIhK über dessen Forschungsergebnisse unterrichtet, u.a. in den folgenden Museen: Bederkesa, Fedderwardersiel, Weener und Wilhelmshaven.

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) – Forschungsstelle Küste (FSK)

Die Gründung der Forschungsstelle auf Norderney erfolgte 1937. Seit dem 1. Januar 2005 ist die Forschungsstelle Küste Teil der Betriebsstelle Norden-Norderney des NLWKN. Die forschende Tätigkeit besteht in der Ermittlung von praxisbezogenen Grundlagen

für das gesamte niedersächsische Küstengebiet zum Küsten- und Inselerschutz, zur Wassergüte und Ökologie sowie zu Sonderfragen des Naturschutzes. Dabei befasst sich die Forschungsstelle ausschließlich mit praxisbezogenen Fragestellungen, die für das Land Niedersachsen und seine Vollzugsbehörden von Bedeutung sind. Hinzu kommen vielfältige Beratungen und Gutachten. Die Finanzierung erfolgt zu einem nennenswerten Anteil über Drittmittel (z.B. Forschungsvorhaben oder Beweissicherungen).

Die FSK ist organisatorisch in die folgenden Fachgebiete/Dezernate gegliedert:

- Geomorphologie des Küstengebiets,
- Hydrogeographie der Küstengewässer,
- Ökologie des Küstengebiets sowie Güte der Ästuare und Küstengewässer,
- Ökologie terrestrischer Küstengebiete,
- Sonderfragen des Naturschutzes.

Kennzeichnendes Merkmal der Untersuchungen der FSK ist Kontinuität und fachübergreifende Zusammenarbeit aller Fachgebiete. Dies gilt auch für die Kooperation mit Behörden und Instituten im nationalen und internationalen Bereich. Außer in Fachzeitschriften werden die Ergebnisse der Forschungsstelle Küste in Dienstberichten zusammengefasst und in den Reihen „Berichte der Forschungsstelle Küste“ und „Arbeiten aus der Forschungsstelle Küste“ veröffentlicht.

Weitere Einrichtungen, die ihren Sitz nicht im Küstenraum haben, aber über vielfältige Kooperationen im Bereich Küsten- und Meeresforschung mit dem Küstenraum verbunden sind:

- Hochschule Vechta,
- Hanse-Wissenschaftskolleg in Delmenhorst,
- Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) in Hannover,
- Gesellschaft für Biotechnologische Forschung (GBF) in Braunschweig,
- Universität Münster (meeresbiologische Wattstation in Carolinensiel),
- Bundesamt für Gewässerkunde (BfG) in Koblenz und
- das Leichtweiß-Institut für Wasserbau der TU Braunschweig und das Franzius-Institut für Wasserbau und Küsteningenieurwesen der Universität Hannover, die im Forschungszentrum Küste (FZK) zusammengeschlossen sind und als gemeinsame Einrichtung den Großen Wellenkanal in Hannover betreiben.

9.3 Technologie- / Kompetenzzentren und Initiativen

9.3.1 Transfereinrichtungen an Hochschulen

Die Hochschulen an der Küste bzw. in Küstennähe decken weite Bereiche von Forschungs- und Entwicklungsdisziplinen ab, die für den Wissens- und Technologietransfer mit Unternehmen der Region eine große Bedeutung haben. Die Wissens- und Technologietransferstelle "Dialog" an der Universität Oldenburg sowie die Technologietransferstelle der Fachhochschule Oldenburg / Ostfriesland / Wilhelmshaven (FH OOW) haben seit vielen Jahren einen entscheidenden Anteil am Zustandekommen erfolgreicher Kooperationen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft der Region.

In den Instituten für Innovationstransfer (ITI) der Standorte Emden und Wilhelmshaven der FH OOW wird die wirtschaftliche Verwertung von Forschungsergebnissen betrieben. Im langjährig bestehenden ITI Wilhelmshaven sind die Forscher zusammen mit Wirtschaftsunternehmen schwerpunktmäßig in den Bereichen Umwelttechnik, Elektrotechnik und Energietechnik tätig; das seit 2001 bestehende ITI in Emden wiederum widmet sich innovativer Projekte insbesondere in der Elektronik, im Maschinenbau wie auch in den Natur-, Wirtschafts- und Sozialwissenschaften.

9.3.2 Biotechnologie im Küstenraum

Die Entwicklung der Biotechnologie wird von der Landesregierung weiterhin intensiv unterstützt. Dabei stehen biotechnologische Forschung und Lehre, Unternehmen und Existenzgründer gleichermaßen im Fokus der Bemühungen. Eine der dringlichsten Forderungen von Experten ist, die öffentliche Förderung der Biotechnologie auf wenige regionale Schwerpunkte zu konzentrieren. Keimzelle für die erfolgreiche Forschung, Entwicklung und Anwendung der Biotechnologie und der Gentechnik sind Biotechnologie-Cluster (Forschungsdreieck Hannover–Braunschweig–Göttingen). Die Voraussetzung hierfür kann im nordwestlichen Niedersachsen durch die Standorte Cuxhaven und Wilhelmshaven nicht erfüllt werden. Die Errichtung des BCC in Cuxhaven aber auch des BNN in Wilhelmshaven beruht vielmehr auf strukturpolitischen Entscheidungen durch das Land und die beiden Kommunen.

Die im November 2002 auf Initiative des Landes gegründete BioRegioN GmbH nimmt die ihr als zentrale Anlaufstelle vom Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vertraglich übertragenen Aufgaben für den gesamten BioTech-Standort Niedersachsen wahr. Dieses sind räumlich die Bereiche Forschungsdreieck Hannover–Braunschweig–Göttingen und das nördliche bzw. nordwestliche Niedersachsen. Damit ist die Einbindung in das Netzwerk gegeben bzw. die BioRegioN auch „ein

Marketing- und Beratungsinstrument“ für Cuxhaven und Wilhelmshaven. Sie ist mit den weiteren innovationsrelevanten Akteuren im Land vernetzt bzw. arbeitet mit diesen fachlich zusammen (insbesondere NBank, IPA, Innovationszentrum Niedersachsen sowie weitere regionale Akteure).

BioCenterCuxhaven (BCC)

Mit dem BCC soll in der Region Cuxhaven ein regionaler Strukturwandel mit dem Ziel eingeleitet werden, einen innovativen Technologiestandort mit hoch qualifizierten Arbeitsplätzen zu schaffen. Im Laufe des Bewilligungsverfahrens ist letztlich das abgerundete Geschäftskonzept entstanden, sich auf die Forschung, Entwicklung und Herstellung von immunologischen Produkten der Veterinär- und Humanmedizin zu spezialisieren. Die Verknüpfung von Projekten der Veterinär- mit der Humanmedizin sowie die Möglichkeit der Fertigung unter GMP-Bedingungen (Good Manufacturing Practice) kann als Besonderheit gesehen werden. So wird ein Alleinstellungsmerkmal geschaffen und eine fachliche Abgrenzung zu anderen BioTech-Zentren ermöglicht. Da das direkte wissenschaftliche Umfeld fehlt, ist dieses nur im Zusammenwirken mit der innovativen BioProtect Research GmbH (1. BCC-Mieter) bzw. der Lohmann-Gruppe und deren umfassenden Forschungsk Kooperationen möglich.

Die GEC GmbH ist als „Bau- u. Betriebsgesellschaft“ Empfängerin der öffentlichen Zuwendungen. Die BCC GmbH wurde als „Vermarktungseinheit“ gegründet, um die baldige Vermietung der freien Flächen und damit die nachhaltige Wirtschaftlichkeit des BCC zu sichern.

Biotechnologiepark Nordwestliches Niedersachsen (BNN) in Wilhelmshaven

Ein besonderes Landesinteresse an der Realisierung des Projektes in Wilhelmshaven besteht darin, durch das Vorhalten von infrastrukturellen Einrichtungen einen entscheidenden Beitrag für den Strukturwandel und den Technologietransfer im nördlichen Niedersachsen zu leisten.

Der Biotechnologiepark im Nordwesten Niedersachsens (BNN) stellt sich als ein gelungenes Beispiel des sog. private public partnership dar. Beteiligte an dieser Gesellschaft sind die Fachhochschule Oldenburg/ Ostfriesland/ Wilhelmshaven, die Stadt Wilhelmshaven und die Unternehmen Enko Hardware- und Software Entwicklung GmbH, die Optimare (Optische Messverfahren für Umweltüberwachung und Meeresforschung GmbH) und die Preventor µTBC GmbH.

Im Rahmen der bisherigen Bemühungen ist für die Region ein eigenes biotechnologisches Profil geformt wor-

den (mit Stärken bzw. regionalen Standortvorteilen in der Umwelt-, der Meeres- und der Pflanzenbiotechnologie). Die geplanten Aktivitäten des Biotechnologiezentrums umfassen Kooperationen mit etlichen regionalen wissenschaftlichen Einrichtungen. Die Zusammenarbeit mit dem Forschungsinstitut Senckenberg / Deutsches Zentrum für Marine Biodiversitätsforschung wird in besonderer Weise dazu beitragen bzw. es überhaupt erst ermöglichen, dass das Biotechnologiezentrum fachliche Stärken aufbauen und sich gegenüber anderen Standorten abgrenzen kann. Dieses waren auch die fachlichen Gründe für die Mitfinanzierung aus Mitteln des Wirtschaftsförderfonds des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

9.3.3 Maritime Technologien

Der Begriff Meerestechnik umfasst alle industriell-technischen Disziplinen, die zur Nutzung und zum Schutz der Meere dienen und auf ingenieur-/ wissenschaftlicher Grundlage stehen. Dies sind insbesondere die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen (Meeresbergbau), Energie (Offshoretechnik sowie Nutzung

von Wind, Wellen und Gezeiten), die zugehörige Nutzung des Meeres als Transportweg (Schiffstechnik und maritime Leit- und Sicherheitstechnik), Marine Aquakultur, Hydrographie sowie Wasserbau und Küstenzonenmanagement. Weltweit werden im Bereich Meerestechnik derzeit rund 130 Mrd. € Umsatz mit einer Steigungsdynamik von 10 bis 15 % pro Jahr erwirtschaftet.

Im Rahmen der „Strategischen Allianz für die Meerestechnik“ auf Bundesebene setzt sich die Landesregierung für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Durchsetzung von Markterschließungsprojekten für die Branche ein. In einer Potenzialanalyse des Innovationszentrums Niedersachsen sind auf Seite der Unternehmen und der wissenschaftlichen Einrichtungen herausragende Kompetenzen und ca. 5.000 Beschäftigte in der niedersächsischen Wirtschaft in diesem Marktsegment ermittelt worden. Darauf aufbauend sollen in den nächsten Monaten Maßnahmen und Instrumente mit den Unternehmen eruiert werden, die ggf. zu einer besseren Vernetzung, einem besseren Marketing und einem effizienteren Technologietransfer beitragen können.

C. VERKEHR UND HÄFEN

1. Verkehrspolitik im Niedersächsischen Küstenraum für Straße und Schiene

1.1 Investitionen zur Verbesserung der großräumigen Erreichbarkeit

Das Thema "Mobilität" hat einen sehr großen Stellenwert für die Landesregierung, wenn es um die strategische Ausrichtung zukünftiger Landespolitik geht.

Der Infrastrukturausbau ist nicht nur eine Daueraufgabe des Staates, sondern auch ein wichtiges Steuerungsinstrument in der regionalen Strukturpolitik zur Stärkung der niedersächsischen Regionen im nationalen und internationalen Standortwettbewerb.

Durch Ausbaumaßnahmen und Verbesserungen in den Bereichen Straße, Schiene und Wasser wird der Grad der Erreichbarkeit aller wirtschaftlichen Akteure erhöht und der Austausch von Gütern und Dienstleistungen nachhaltig gestärkt. Die Anforderungen an ein funktionsfähiges Verkehrssystem sind in einem Flächenland wie Niedersachsen besonders hoch und Voraussetzung für nachhaltiges Wirtschaftswachstum. Insbesondere die Anbindung peripherer Wirtschaftsräume des Küstenraums durch verkehrsgerechte Bundesfernstraßen (insbesondere Bundesautobahnen), Verbesserungen des Schienennetzes und der Ausbau der Wasserstraßen ist für die wirtschaftliche Entwicklung in Niedersachsen dringend geboten.

Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2015 der Personenverkehr um rund 20 % und der Güterverkehr um rund 60 % zunehmen werden¹¹⁷. Dies ist eine große Herausforderung für die Verkehrspolitik der Landesregierung. Der Zuwachs im Güterverkehr wird sich vor allem auf die Straße konzentrieren. Auch wenn eine verstärkte Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene angestrebt wird, sind substanzielle Investitionen in den Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur unumgänglich, um den Verkehrszuwachs bewältigen zu können.

Angesichts der Tatsache, dass Niedersachsen ein Transitland ist und das Verkehrsaufkommen in den nächsten 10 bis 15 Jahren deutlich steigen wird, wäre eine höhere Quote bei der letzten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes für Niedersachsen dringend notwendig gewesen. Die Berücksichtigung weiterer Projekte ist notwendig, da Niedersachsen im Schnittpunkt wichtiger europäischer Transitverkehre liegt.

Trotz der Haushaltseinsparungen wird Niedersachsen bedeutsame Zukunftsprojekte weiter vorantreiben, wie zum Beispiel die Küstenautobahn A 22 als wichtige Infrastrukturmaßnahme zur Anbindung des Küstenraumes an die transeuropäischen Netze (Magistrale Amsterdam – Stockholm), den JadeWeserPort in Wilhelmshaven und die Y-Bahntrasse Hamburg / Bremen – Hannover.

In Anbetracht knapper Gelder werden in Zukunft alternative Finanzierungskonzepte gebraucht. Erster Anwendungsfall könnte der Bau der A 22 sein: Mitte November wurde mit Spitzenvertretern der Kommunen, Kammern und Verbänden eine Finanzierungsvereinbarung zur Linienplanung unterzeichnet (siehe Abschnitt Küstenautobahn A 22 in diesem Kapitel).

1.2 Wesertunnel

Als eines der wichtigsten Straßenbauprojekte im Küstenraum konnte der Wesertunnel nach sechsjähriger Bauzeit am 20. Januar 2004 eröffnet werden. Die neu erstellte Weserquerung zwischen der B 212 und der A 27 mit dem darin enthaltenen Wesertunnel ist ein wesentlicher Teil der „Gesamtinvestition Küstenautobahn“ zwischen Westerstede und Stade. Die Baukosten beliefen sich auf etwa 215 Mio. €.

Großinfrastrukturen wie der Wesertunnel entfalten ihre regionalökonomischen Wachstumswirkungen oft erst nach 10 Jahren. Die Bedeutung des Wesertunnels im überregionalen Verkehrsnetz wird erst mit der Fertigstellung der geplanten Küstenautobahn A 22 und der Betriebsaufnahme des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven vollständig zum Tragen kommen.

Schon während der Bauzeit wurden seit 2002 an beiden Enden des späteren Dedesdorfer Tunnels Gewerbeflächenentwicklungen in der Gemeinde Loxstedt im Landkreis Cuxhaven und an mehreren Standorten im Landkreis Wesermarsch eingeleitet und auch gefördert. Das Entwicklungspotenzial dieser Flächen wird sich mit der Fertigstellung der geplanten Küstenautobahn erhöhen.

Mittelfristig wird mit Entlastungen für den strukturschwachen Arbeitsmarkt in den Landkreisen Cuxhaven und Wesermarsch gerechnet, da Pendlerbewegungen über die Weser erleichtert werden und auf diese Weise ein Zusammenwachsen der Arbeitsmärkte fördern. Täglich frequentieren im Schnitt etwa 10.000 bis 14.000 Kraftfahrzeuge den Wesertunnel.

¹¹⁷ Quelle: Intraplan; BVU Freiburg; Planco Essen; ifo München (2001): Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung. Forschungsbericht im Auftrag des BMVBW.

1.3 Küstenautobahn A 22

Mit der Aufnahme in den neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Oktober 2004 hat das Projekt „Küstenautobahn“ eine wichtige Hürde genommen. Der von Politik, Region und Wirtschaft in großem Konsens getragene, intensive Einsatz für das Planungsvorhaben, das neben dem JadeWeserPort eines der wichtigsten Verkehrsprojekte in Niedersachsen ist, wurde damit in einem ersten Schritt erfolgreich zum Abschluss gebracht.

Noch im Gesetzgebungsverfahren für das neue Fernstraßenbauänderungsgesetz (FStrÄndG) hatte es detaillierte Untersuchungen über die raumstrukturellen Wirkungen der Küstenautobahn gegeben, insbesondere vor dem Hintergrund der Konkurrenz zur A 20 im Abschnitt südlich von Stade bis zur A 1, der im alten Bedarfsplan noch im Vordringlichen Bedarf eingestuft war. Dieser Abschnitt ist im neuen Bedarfsplan nicht mehr enthalten und es gibt somit über die Fortführung der A 20 auf niedersächsischem Gebiet keine Alternative zur Küstenautobahn.

Basierend auf der Einstufung im weiteren Bedarf mit Planungsrecht hat das Land Niedersachsen die konkrete Projektplanung gleich zu Beginn des Jahres 2005 in Angriff genommen. Möglich geworden ist dies durch eine Finanzierungspartnerschaft zwischen dem Land Niedersachsen, den Landkreisen Ammerland und Cuxhaven als Vertreter der Region sowie den Industrie- und Handelskammern Oldenburg und Stade als Vertreter der Wirtschaft. Verabredet wurde eine Kostendrittellung für die Linienplanung und eine Zeitschiene, die den Abschluss des Raumordnungsverfahrens bis Mitte 2008 vorsieht. Parallel dazu soll die A 22 im Rahmen der Gesamtnovellierung des Landesraumordnungsprogramms, die im ersten Quartal 2005 eingeleitet worden ist, als überregionale Verkehrsstrasse gesichert werden.

1.4 Schienenverkehrspolitik für den Küstenraum

Das Land misst dem Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur hohe Bedeutung bei. Deswegen hat sich das Land in Verhandlungen mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG trotz deren originärer Zuständigkeit dafür eingesetzt, dass wichtige Vorhaben bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans¹¹⁸ im Jahre 2003 berücksichtigt werden. Hierzu zählen:

- der Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven (verbesserte Anbindung des Ölhafens / JWP, Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit, Elektrifizierung) und

- der dreigleisige Ausbau des Streckenabschnitts Stelle (südlich von Hamburg) – Lüneburg.

Touristischer Verkehr

Die niedersächsische Tourismusbranche wirbt mit dem Slogan „Reiseland Niedersachsen“ – dies macht deutlich, wie wichtig günstige Verkehrsverbindungen für den Tourismus sind. Dies gilt auch für die Erreichbarkeit auf der Schiene. Dabei ist zu unterscheiden zwischen überregionalen und regionalen Verkehrsangeboten:

Überregionale Angebote wie IC- oder ICE-Verbindungen sind in den zurückliegenden Jahren neu strukturiert worden. Grund dafür ist die verstärkte Ausrichtung dieser Angebote an betriebswirtschaftlichen Kriterien und damit an der Nachfrage. Dies hat zu einer Fokussierung auf ein Kernnetz mit vergleichsweise konstanter und hoher Nachfrage geführt. Im Fokus standen hier periphere Räume und Fremdenverkehrsregionen, weil diese regelmäßig außerhalb oder abseits der nachfragestarken Hauptverkehrsachsen liegen; betroffen waren insbesondere die Bereiche Wilhelmshaven und Cuxhaven. Im Bereich Emden / Norddeich konnte dagegen eine Stabilisierung des Fernverkehrsangebotes auf hohem Niveau erreicht werden. Wenngleich der Fernverkehr auf der Schiene ausschließlich nach unternehmerischen Kriterien konzipiert wird, wird sich das Land im Rahmen seiner Möglichkeiten auch weiterhin dafür einsetzen, dass direkte Zugverbindungen aus wichtigen touristischen Quellregionen in die Zielgebiete an der niedersächsischen Nordseeküste angeboten werden.

Eine durchgängig positive Entwicklung ist dagegen im Bereich der regionalen Verkehrsverbindungen festzustellen: Für die Organisation und Finanzierung des so genannten Schienenpersonennahverkehrs hat das Land im Jahre 1996 die Verantwortung übernommen. Sowohl die Qualität als auch die Quantität der Verbindungen in die touristischen Zielregionen entlang der Küste konnte in den zurückliegenden Jahren verbessert werden. Speziell mit Blick auf die touristische Anbindung sind folgende Maßnahmen zu nennen:

- Die Einrichtung einer durchgehenden schnellen RegionalExpress-Verbindung von Norddeich über Oldenburg und Bremen nach Hannover im Zwei-Stunden-Takt.; diese Züge bieten in Oldenburg, Bremen und Hannover günstige Anschlüsse an weiterführende Verkehre, in Hannover auch an den Fernverkehr. Durch den Einsatz modernster Doppelstockwagen und die Einführung eines Catering-Service in ausgewählten Zügen wird die Anreise in die touristischen Regionen Norddeich sowie auf die Inseln Juist, Norderney und Baltrum zudem deutlich aufgewertet.

¹¹⁸ Siehe: www.bmvbw.de

- Speziell auf Touristen abgestellt ist eine nur am Wochenende angebotene Zugverbindung der NordWestBahn von Münster über Osnabrück und Oldenburg nach Wilhelmshaven mit günstigen Anschlüssen Richtung Bensen / Langeoog.
- Ebenfalls auf (Kurz-)Urlaubskurs liegen die außerhalb der Wintermonate an den Wochenenden angebotenen Direktverbindungen Bremen – Cuxhaven, die in Bremen einen günstigen Übergang auf den überregionalen Fernverkehr bieten.
- Schließlich hat das Land bei der Beschaffung und Förderung von neuen Eisenbahnfahrzeugen darauf geachtet, dass diese multifunktionale Mehrzweckräume aufweisen. Damit wird auch der wachsenden Bedeutung des Fahrradtourismus Rechnung getragen.

Infrastruktur Schiene, ÖPNV (Verkehrsangebote Schiene)

Nach der Übernahme der Verantwortung für den regionalen Personenverkehr auf der Schiene hat sich schnell die Erkenntnis durchgesetzt, dass Verkehrsangebote immer nur so attraktiv sein können, wie es die Infrastruktur zulässt. Wenngleich für Unterhaltung, Ausbau und Bau von Schienenstrecken und Bahnhöfen ausschließlich der Bund und die DB AG verantwortlich sind, so hat das Land aber die Möglichkeiten der Bahnreform, Infrastrukturmaßnahmen, die ganz überwiegend im Interesse des Schienenpersonennahverkehrs sind, gemeinsam mit der DB AG abzustimmen und dafür bereitstehende Bundesmittel abzurufen, intensiv genutzt: Die Deutsche Bahn AG und das Land haben in der Vergangenheit die Modernisierung und den Ausbau der Eisenbahnstrecken

- Neuschanz (NL) – Ihrhove,
- Esens – Sande,
- Oldenburg – Osnabrück und
- Delmenhorst – Hesepe

vereinbart.

Hierfür sind insgesamt über 80 Mio. € investiert worden, darunter rd. 12 Mio. € aus Mitteln des Landes. Daneben hat die DB Netz AG auf Drängen des Landes die Strecken Oldenburg – Wilhelmshaven und Cuxhaven – Stade saniert.

Als weitere Infrastrukturvorhaben außerhalb des Bundesverkehrswegeplans strebt das Land die Elektrifizierung der Stichstrecke Emden – Emden-Außenhafen, die Sanierung der Strecke Nordenham – Hude sowie den Ausbau der Strecke Stade – Hamburg an; auch für die vorgenannten Ausbaumaßnahmen hat das Land Gelder bereits zur Verfügung gestellt.

Der erste Eindruck, den Reisende vom Verkehrsmittel Eisenbahn erhalten, wird jedoch geprägt von den Stationen und Bahnhöfen. Hier haben sich über Jahrzehnte Investitionen aufgestaut, die das Land im Interesse der Attraktivitätssteigerung für den Personennahverkehr auf der Schiene mit aufarbeiten will. Insgesamt müssen nach eigenen Erhebungen etwa 80 % der Stationen in Niedersachsen dringend baulich angepasst werden. In den letzten Jahren konnten u.a. die Stationen Emden-Außenhafen, Esens, Wittmund, Jever, Wremen, Otterndorf und Cadenberge im Zuge eines breit angelegten Stations-Sanierungsprogramms in ein attraktives Erscheinungsbild versetzt werden und haben neben ihrer rein verkehrlichen Funktion zum Teil zusätzliche Aufgaben übernommen und damit zur stärkeren Einbindung der Bahnhöfe in das städtebauliche Umfeld beigetragen. Die Sanierung weiterer Stationen wie in Norden, Sande oder Rastede ist geplant. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Stationen Burhufe und Wüstring wieder zu eröffnen und auch diesen Räumen damit einen schnelleren Zugang zur Eisenbahn zu ermöglichen.

All diese Investitionen und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur zielen im Ergebnis darauf ab, das regionale Verkehrsangebot kundengerecht weiter zu entwickeln. Neben den o.g., speziell auf den Tourismus abgestellten Verkehrsangeboten wurden zahlreiche weitere Verbesserungen im regionalen Verkehr auf der Schiene umgesetzt; dabei gehen Verbesserungen im Fahrplanangebot häufig Hand in Hand mit dem Einsatz moderner Fahrzeuge, die per se durch Klimatisierung, Mehrzweckabteile oder höheres Platzangebot bereits für eine deutliche Aufwertung sorgen.

Nach Abschluss des Streckenausbaus zwischen Neuschanz (Niederlande) und Ihrhove ist der grenzüberschreitende Zugbetrieb im Sommer 2002 auf der Verbindung Leer und Groningen wieder aufgenommen und nachfolgend auf einen Zwei-Stunden-Takt verdichtet worden. Nachdem die Anschlüsse dieser Züge in Richtung Oldenburg inzwischen verbessert wurden, wird die Weiterführung dieser Züge in den Niederlanden über Neuschanz hinaus weiter angestrebt.

Nach vollständiger Modernisierung der Strecke Esens – Sande, der Übernahme dieser Strecke durch die NordWestBahn und dem Einsatz neuer, aus dem Fahrzeugpool des Landes bereitgestellter Dieseltriebzüge erfreut sich diese Strecke wachsender Beliebtheit. Durch die Verknüpfung dieser Zugverbindung in Sande mit Zügen Richtung Oldenburg / Osnabrück ergeben sich aus dem Harlinger Land günstige Reiseketten bis weit in das Hinterland.

Ebenfalls seit Ende 1999 wird Wilhelmshaven durch die NordWestBahn bedient. Auch hier wurde das Angebot durch den Einsatz attraktiver Dieseltriebwagen aus dem landeseigenen Fahrzeugpool spürbar aufgewertet. Zusammen mit der ebenfalls mit Mitteln des Landes aus-

gebauten Strecke Oldenburg – Osnabrück hat sich die Reisezeit von Wilhelmshaven nach Osnabrück deutlich verkürzt. Als Ersatz für die entfallende Fernverkehrs-anbindung Wilhelmshavens hat das Land ferner umsteigefreie Direktverbindungen von Wilhelmshaven nach Bremen in "InterRegio-Fahrzeit" eingerichtet.

Auf der Unterweserstrecke Nordenham – Hude – Bremen fahren seit Dezember 2004 moderne, S-Bahn-ähnliche Elektrotriebwagen. Weitere Angebotsverbesserungen durch die Verkürzung der Fahrzeiten nach Bremen und eine bessere Anbindung der Wesermarsch an Hannover stehen auf der Agenda.

Rechts der Weser ist das Nahverkehrsangebot auf der Schiene in den zurückliegenden Jahren Zug um Zug verbessert worden – und steht damit in deutlichem Gegensatz zum Fernverkehr, der sich von der Achse Bremerhaven – Cuxhaven verabschiedet hat.

Die Schienenanbindung von Cuxhaven Richtung Süden konnte im Dezember 2003 mit Einführung der "Nordseebahn" spürbar verbessert werden. Seitdem pendeln moderne Dieseltriebwagen, wiederum aus dem Landesfahrzeugpool, zwischen Cuxhaven und Bremerhaven und bieten hier optimale Anschlüsse auf die schnellen RegionalExpress-Züge Richtung Bremen. Diese in Bremerhaven startenden RegionalExpress-Züge wurden auf attraktive Doppelstockwagen umgestellt und über Bremen hinaus bis Osnabrück verlängert und sind mit einer Reisegeschwindigkeit von 99 km/h die schnellsten Nahverkehrszüge im gesamten norddeutschen Raum. Sie bieten damit nicht zuletzt auf Grund ihrer Fahrtenhäufigkeit eine echte Alternative zu den früheren InterRegio-Zügen. Neben Cuxhaven profitieren von diesem

neuen Fahrplankonzept das Land Wursten und Bremerförde.

Perspektiven eröffnen sich auch für die zweite, auf Hamburg zulaufende Eisenbahnstrecke: Niedersachsen und Hamburg haben sich mit der Deutschen Bahn AG auf eine Verlängerung der S-Bahn von der Landesgrenze Hamburg nach Stade verständigt. Damit werden mittelfristig umsteigefreie Direktverbindungen aus dem Untereiberaum in die Hamburger City mehr als verdoppelt. Die dazu erforderlichen, neuartigen Zwei-System-Fahrzeuge sind geordert; die Planungen für den Ausbau der Schienenstrecke laufen.

Als weitere Maßnahme ist noch in diesem Jahr die Umstellung der RegionalExpress-Linie Münster – Lingen – Emden auf Doppelstockwagen vorgesehen. Ferner ist beabsichtigt, ausgewählte Züge dieser Linie über Emden-Hauptbahnhof hinaus bis Emden-Außenhafen zu verlängern, um Reisenden den direkten Zugang zu den Borkum-Fähren zu eröffnen.

Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Neben den bereits erwähnten Investitionen in Schienenfahrzeuge und Eisenbahnstrecken hat das Land in den letzten Jahren eine Vielzahl von Einzelvorhaben initiiert und / oder gefördert; insgesamt sind auf diese Weise im Zeitraum von 1994 bis 2004 Investitionen von nahezu 100 Mio. € getätigt worden. Neben den bereits genannten Maßnahmen zur Aufwertung von Bahnhöfen zählen dazu insbesondere der Bau von Busstationen und -bahnhöfen, Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen.

2. Hafententwicklung – Hafeninvestitionen für morgen

2.1 Rahmenbedingungen für die niedersächsischen Häfen

Die anhaltende Globalisierung und der Trend zur weltweiten Arbeitsteilung bedingen einen immer größer werdenden Bedarf an internationalen Transporten. Überfüllte Häfen werden dabei zunehmend zu einem Engpassfaktor des reibungslosen Warenflusses. Damit steigt die strategische Rolle des bedarfsgerechten Ausbaus der niedersächsischen Häfen für die deutsche, aber insbesondere für die niedersächsische ex- und importorientierte Industrie, die die niedersächsischen Seehäfen sehr umfangreich nutzt.

Daneben ist durch die EU-Osterweiterung ein ganz neuer Markt entstanden, der überdurchschnittliche Wachstumsraten aufweist. Aus diesem Grund müssen sich die niedersächsischen Häfen verstärkt nach Osten ausrichten, da insbesondere dort noch Wachstumspo-

tenziale zu realisieren sind. Hamburg profitiert an der Schnittstelle zwischen Asien und Osteuropaverkehr bereits in besonderem Maße von dieser Ausrichtung der Warenströme. Niedersachsen hat im Vergleich zu Hamburg auf Grund seiner geostrategischen Lage dennoch sehr gute Möglichkeiten, die Zuwächse im Ostverkehr für sich zu nutzen.

Den niedersächsischen Häfen kommen die kurzen seewärtigen Zufahrten mit gut ausgebauten Hinterlandverbindungen und ausreichender Flächenkapazität zugute. Auf Grund der von der EU im Weißbuch prognostizierten Mengenzuwächse im Transportvolumen von bis zu 60 % bis zum Jahre 2015 besteht ein nachhaltiger Bedarf, die Warenströme vom Landverkehr auf den Seeverkehr umzuleiten. Die EU-Strategien „Short Sea Shipings“ und „Motorways of the sea“ kommen den niedersächsischen Häfen sehr entgegen. Die nicht ausgeschöpften Potenziale insbesondere im Bereich der

Containerverschiffung, der Fähr- und roll-on-roll-off-Verkehre sowie der massenhaften Stückgüter bieten gute Zukunftschancen für die niedersächsischen Häfen.

Um gegenüber den anderen deutschen Nordseehäfen und den Rheinmündungshäfen konkurrenzfähig zu bleiben, müssen die niedersächsischen Häfen ihre Kapazitäten kontinuierlich an die Erfordernisse des Marktes anpassen. Der intensive Wettbewerb zwingt zu ständigen Investitionen in die Infrastruktur der Häfen. Zudem drängen der technische Fortschritt und die Entwicklung in den Schiffsgrößen zu Anpassungen der Hafenin- und Suprastruktur. Die Bereitstellung der benötigten Infrastruktur durch die öffentliche Hand initiiert Folgeinvestitionen privater Unternehmen. Dies wiederum hat positive Effekte auf Beschäftigung und Wirtschaftsentwicklung. Die Erfolge dieser Seehafenpolitik lassen sich durch Beispiele der Vergangenheit belegen (s.u.).

2.2 Entwicklungen an den niedersächsischen Hafenstandorten

Nachfolgend werden die wichtigsten niedersächsischen Hafenstandorte kurz charakterisiert und ihre Entwicklungschancen aufgezeigt. Außerdem erfolgt eine exemplarische Darstellung der wichtigsten öffentlichen und privaten Investitionen an den einzelnen Standorten in den letzten Jahren.

Containertiefwasserhafen JadeWeserPort in Wilhelmshaven

In den deutschen Seehäfen wird auch in den nächsten Jahren mit mindestens 6 % pro Jahr ein starkes Wachstum der Nachfrage im Containerumschlag erwartet (s.o.). Bis zur Mitte des nächsten Jahrzehnts kann dies zu einer Verdoppelung der Umschlagmengen führen, sofern die deutsche Seehafenwirtschaft in die Lage versetzt wird, die geeigneten Kapazitäten rechtzeitig bereitzustellen.

Vor dem Hintergrund der weltweit steigenden Containerverkehre häufen sich Festbestellungen von Großcontainerschiffen mit über 8.000 TEU¹¹⁹ Kapazität für den Einsatz in Fahrtgebieten mit langen Distanzen; darüber hinaus wurden bereits Untersuchungen für Schiffe mit 12.000 TEU und Tiefgängen von über 15 m in Auftrag gegeben.

Im Hinblick auf diese Entwicklungen und Wachstumsprognosen haben das Land Niedersachsen und die Freie Hansestadt Bremen beschlossen, in Wilhelmshaven den JadeWeserPort für zukünftige Großcontainerschiffe zu errichten, mit dem das Leistungsangebot der deutschen Seehafenwirtschaft zielgerichtet ergänzt wird. Der herausragende Standortvorteil dieses künftigen

Tiefwasserhafens besteht darin, dass er tideunabhängig auch von zukünftigen Großcontainerschiffen mit Tiefgängen bis zu 16 m und Schiffslängen bis zu 430 m vollabgeladen angelaufen werden kann.

Für das Projekt des JadeWeserPorts wurde die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft mbH & Co. KG gegründet, die die wasser- und landseitige Infrastruktur errichten wird; der Betreiber des Containerhafens, der auch die Suprastrukturinvestitionen durchführen soll, wird in einem Ausschreibungsverfahren ermittelt. Das Projekt befindet sich in der Planfeststellungsphase; der Baubeginn ist für Ende 2005 vorgesehen und die Inbetriebnahme soll 2009 / 2010 erfolgen. Die Jahresumschlagskapazität beträgt 2,7 Mio. TEU pro Jahr.

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven wird der östlichste Tiefwasserhafen der Nordrange der europäischen Seehäfen sein und einen wesentlichen Teil seiner Verkehre als „Hub“ für Übersee- und Seetransitverkehre nach Skandinavien, Finnland, den Beitrittsländern der EU an der Ostsee und Russland abwickeln.

An einer 1.725 m langen Stromkaje werden zukünftig bis zu vier Großcontainerschiffe und Feederschiffe zeitgleich abgefertigt; die Terminalfläche wird 120 ha betragen und auch über eine landseitige Umschlagsanlage für den kombinierten Verkehr verfügen. Daran wird sich ein ca. 170 ha großes hafennahes Logistik-, Industrie- und Gewerbegebiet mit einem Güterverkehrszentrum für die Ansiedlung von Unternehmen anschließen. Durch den engen räumlichen Verbund zwischen Terminal und Güterverkehrszentrum am Tiefwasserhafen kann ein maritimes Logistik-Cluster von europäischer Bedeutung entstehen, das über leistungsfähige Anschlüsse an die Verkehrsträger Bahn und LKW verfügt; ein zusätzlicher positiver Standortfaktor ist die Bundesautobahn A 29, die unmittelbar vor dem Güterverkehrszentrum endet.

Der JadeWeserPort wird zunehmend als das mit Abstand größte Infrastrukturprojekt Norddeutschlands wahrgenommen. Die JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft arbeitet mit Hochdruck am ehrgeizigen Fahrplan:

- Vergabe der Betreiberkonzession 2004 / 2005
- Planfeststellungsbeschlüsse Mitte 2005 mit anschließender sofortiger Vollziehung
- Baubeginn: 2. Halbjahr 2005
- Inbetriebnahme: 2009 / 2010

¹¹⁹ TEU = twenty foot equivalent unit (Standard-Container)

Im Einzelnen gelten folgende verfahrensrechtliche Schritte:

Planfeststellungsverfahren:

Nach Abschluss der Erörterungstermine ist die Jade-WeserPort-Realisierungsgesellschaft mit der Nacharbeitung beschäftigt. So wird derzeit zu einzelnen Anliegen Stellung genommen. Mit dem wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion wird Mitte 2005 gerechnet. Anschließend soll mit Blick auf den dann feststehenden Betreiber die sofortige Vollziehung beantragt werden.

Vergabe der Betreiberkonzession:

Anfang Dezember wurde die Ausschreibung im EU-Amtsblatt bekannt gegeben. Potenzielle Betreiber hatten dann zur Darlegung ihrer Qualifikation zwei Monate Zeit. Adressaten der Ausschreibung sind Betreiber, die seit mindestens drei Jahren mehr als 1,5 Mio. TEU jährlich in einem Seehafenterminal umschlagen. Eine Bewerbung ist auch in Form eines Bieterkonsortiums möglich.

Die Unternehmen, die die Voraussetzungen erfüllen, wurden Anfang März aufgefordert, Angebote abzugeben. Mit den Bewerbern werden anschließend die Details der Dienstleistungskonzession verhandelt. Der Betreibervertrag wird über eine Laufzeit von 40 Jahren abgeschlossen. Die Inbetriebnahme des JadeWeserPorts ist für 2009 / 2010 vorgesehen.

Hafen Emden

Im September 2004 ist der neue Emspier in Emden dem Verkehr übergeben worden. Der Bau des Emspiers ist eines der größten Bauprojekte in der niedersächsischen Hafenverwaltung in den letzten Jahren. Durch die Fertigstellung, für die das Land 28 Mio. € investiert hat, wird die Umschlagskapazität des drittgrößten Automobilumschlaghafens in Europa um mindestens 250.000 PKW jährlich erhöht. Gerade durch die Arbeitsintensität des Automobilumschlags können sehr gute Beschäftigungseffekte erwartet werden. Auf Grund der Lagegunst des Hafens Emden möchte der VW-Konzern seine Importe und Exporte über den Standort Emden weiter ausbauen und konzentrieren. Es ist es gelungen, ein zusätzliches Umschlagsvolumen von 200.000 Fahrzeugen pro Jahr für Emden zu akquirieren. Seit geraumer Zeit finden Gespräche über eine Erweiterung des Emspiers statt, um so weiteres Expansionspotenzial auszuschöpfen.

1988 konnte im Emdener Ölhafen durch die Herrichtung einer Löschrücke für Kreideumschlag eine Firma angesiedelt werden. 1998 wurde die Infrastruktur nochmals um zwei Löschköpfe erweitert. Die Investitionen des Landes beliefen sich auf insgesamt umgerechnet 5 Mio. €. Bis zu 40 direkte Arbeitsplätze konnten bei dieser Firma durch Folgeinvestitionen geschaffen werden.

Darüber hinaus werden heute bereits in großem Umfang Windkraftanlagen über Emden umgeschlagen. Zur Befriedigung der weiter steigenden Kapazitätsansprüche ist vom damaligen Hafenamts Ems-Dollart in einer Vorstudie geprüft worden, einen Teil des Emdener Hafens umzugestalten, um auf diese Weise mehr Montage- und Umschlagskapazitäten im Hafen (Jarssumer Hafen) bereitzustellen. Diese Möglichkeiten werden weiter ausgelotet.

Die straßentechnische Anbindung des Hafens ist nahezu optimal. Insbesondere durch die Fertigstellung der A 31 ist der Zubringer zu den Ballungsräumen in Nordrhein-Westfalen gegeben. Nach Osten und Westen sind die Autobahnanbindungen ausreichend ausgebaut, der letzte Lückenschluss fehlt im Nahbereich des Hafens mit der Anbindung der A 31 an das Hafengebiet. Im Bereich der Schienenwege gibt es eine gut ausgebaute Strecke in das Ruhrgebiet, auf der früher Erztransporte stattfanden. Das größte Optimierungspotenzial gibt es in Richtung Osten, da die Strecke zwischen Oldenburg und Leer nur eingleisig vorhanden ist. Hier sollte eine Zweigleisigkeit angestrebt werden.

Hafen Cuxhaven

Der Hafen Cuxhaven verfügt über sehr gute Entwicklungspotenziale unter den niedersächsischen Häfen. Wegen der vielfältigen Standortvorteile sollen diese Potenziale weiter ausgeschöpft und entwickelt werden.

Die besten Zukunftschancen hat Cuxhaven im Bereich der Offshore-Industrie. Es ist davon auszugehen, dass das Energieeinspeisungsgesetz (EEG) auch über das Jahr 2010 seine Gültigkeit behält, so dass damit die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die weitere Offshore-Entwicklung gegeben sind.

Für die Entwicklung als Basishafen einer Offshore-Entwicklung soll in einem ersten Bauabschnitt eine Schwerlaststraße mit einer Schwerlastplattform gebaut werden. In einem zweiten Schritt kann die vorhandene Cuxport-Anlage nach Osten erweitert werden, um ca. 240 m zusätzliche Aufstell-, Montage- und Umschlagsflächen für die Offshore-Windkraftanlagen zu erhalten.

Bereits 1997 wurde der 115 Mio. € teure Europakai fertig gestellt. Die Betreibergesellschaft CuxPort GmbH investierte 12,8 Mio. € in die Suprastruktur. Die Ro-Ro-Frachtverbindungen konnten weiter ausgebaut und eine Englandfähre hinzugewonnen werden. Im Jahr 2003 eröffnete CuxPort GmbH am Europakai ein neues Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr, für den weitere 4,6 Mio. € investiert wurden. Anfang 2004 konnte die Firma CuxPort GmbH bei der BMW Group die Verschiffung von Neufahrzeugen nach Skandinavien akquirieren. Bei einer langfristigen Absicherung dieses Geschäftes kann der Bau eines Parkhauses zur Lagerung der fabrikneuen Autos notwendig werden, wodurch

bis zu 50 Arbeitsplätze allein durch dieses BMW-Geschäft geschaffen werden können.

Ein weiteres in der Diskussion befindliches Vorhaben ist die Sanierung des Alten Fischereihafens. Eine vollständige Sanierung im heutigen Zustand würde einen erheblichen Kostenaufwand verursachen. Durch Verkleinerung des heutigen Hafenbeckens und alternative Konstruktionsweisen kann dieser Kostenaufwand jedoch abgesenkt werden. Das endgültige Konzept wird derzeit noch diskutiert.

Für die Weiterentwicklung des Hafens ist eine Sanierung von verschiedenen Kaiabschnitten im Amerikahafen dringend erforderlich. Über den Lentz-Kai im Amerikahafen werden zur Zeit ca. 100.000 t Fisch umgeschlagen.

Nachteilig für Cuxhaven ist die relativ schlechte Schienenanbindung, die dringend erneuert werden müsste. Hierbei sind beide Streckenanbindungen sowohl nach Bremerhaven / Bremen als auch in Richtung Hamburg zu optimieren. Im Bereich der Wasserstraßen gibt es keinen Verbesserungsbedarf, da die Anbindung über die Elbe an das deutsche Binnenwasserstraßennetz uneingeschränkt benutzbar ist.

Hafen Brake

Der Hafen Brake zeigt seit Jahren eine sehr erfreuliche Umschlagsentwicklung. Es ist absehbar, dass die vorhandenen Lager- und Umschlagflächen im Hafenerweiterungsgebiet West kurzfristig nicht mehr ausreichen werden.

Der Hafen Brake wird seine Position als Breakbulk- und Massenguthafen ausbauen und sich noch stärker auf Projektladung, insbesondere Windkraftanlagen sowie andere spezifische Güterarten (Stahl, Zellulose, Holz etc.) orientieren. Um dieses Profil des Hafens noch weiter zu schärfen, hat das Land Niedersachsen ca. 7 Mio. € in neue Gleis- und Straßenanbindungen investiert. Gemeinsam mit der Firma J. Müller Breakbulk Terminal GmbH & Co. KG, die in den Jahren 2003 bis 2005 über 20 Mio. € in den Standort investiert, entsteht das Breakbulk Logistics Center. Durch die Errichtung dieses Logistikzentrums konnte ein umfangreiches Holzexportgeschäft aufgebaut werden, wodurch allein bei J. Müller Breakbulk Terminal GmbH & Co. KG 100 neue Stellen geschaffen wurden.

Die Firma J. Müller plant eine Ausweitung der Geschäftstätigkeit, wodurch zusätzliche Investitionen in den Hafen notwendig werden, die ebenfalls positive Effekte für den Arbeitsmarkt der Unterweserregion nach sich ziehen. Aus diesem Grund sind derzeit weitere Flächenerschließungen im Hafenerweiterungsgebiet Nord notwendig. Für diese Hafenerweiterung liegt ein Planfeststellungsbeschluss bereits vor. Insgesamt wer-

den in den nächsten Jahren für die Realisierung dieser Planungen (Schiffsliegeplatz, Hochwasserschutz, Flächenaufhöhung, Straßen- und Gleisanbindung) erhebliche Investitionsmittel benötigt.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird es notwendig sein, die gesamte Bahnstrecke von Nordenham über Brake bis Hude soweit zu ertüchtigen, dass ein zügiger und störungsarmer Verkehr auf der Schiene möglich sein wird. Die Konfliktfelder mit dem ÖPNV sind bis dahin auszuräumen. Zur besseren Logistik wird nicht nur von einer Sanierung, sondern von einem Ausbau in Form einer zweigleisigen Strecke ausgegangen.

Hafen Stade-Bützfleth:

Der Hafen Stade-Bützfleth gilt als öffentlicher Privathafen, da die beiden Industriebetriebe am Hafen die Hafenfazilitäten exklusiv nutzen. Auf Grund der Lagegunst ist eine Aufbauentwicklung in verschiedenen Marktsegmenten vorstellbar, die noch konzeptionell entwickelt werden müssen.

Hafen Nordenham

Im Privathafen Nordenham wurde in den Jahren 2000 und 2001 mit einem Investitionsvolumen von 14,5 Mio. € die Nordpier im Bereich der jetzigen Getreideanlage verlängert und umstrukturiert. Damit sollte den zunehmenden Anforderungen bei den Anlandungen von Kohle entsprochen werden, da die vorhandenen Kapazitäten nicht mehr ausreichten. Die Investitionsmaßnahme hat zur Verbesserung der Hafeninfrastruktur sowie zur Sicherung weiterer Entwicklungsmöglichkeiten für den Seehafen Nordenham beigetragen. Damit wurde ein nachhaltiger Beitrag zur Sicherung des Standorts und damit der Arbeitsplätze in der strukturschwachen Unterweserregion geleistet.

Nichtlandeseigene Häfen

Nichtlandeseigene Häfen – wie Oldenburg, Leer und Papenburg - haben eine große wirtschaftliche Bedeutung als Verkehrsschwerpunkte, Lagerplätze und Standorte von Gewerbebetrieben. Das Land hat in der Vergangenheit kommunale und private Hafenträger bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützt. Über die Vergabe von Fördermitteln wird danach entschieden, inwieweit der Hafen für die regionale Wirtschaft von Bedeutung ist und ob in ihm öffentlicher Umschlag durchgeführt wird. Grundsätzlich werden dabei nur Erweiterungs- und Rationalisierungsinvestitionen als Infrastrukturmaßnahmen gefördert. Trotz der Haushaltskonsolidierung wird versucht, weiterhin eine Unterstützung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die kommunalen Häfen zur Verfügung zu stellen.

Anhand der o.g. Beispiele wird deutlich, dass Erweiterungsinvestitionen in die hafennahe Infrastruktur unver-

zichtbar sind, damit die niedersächsischen Häfen ihre Stellung im Hafenwettbewerb der Nordseehäfen behaupten und weiter ausbauen können. Dem auf die Bedürfnisse des Marktes abgestellten Infrastrukturausbau folgen Investitionen der privaten Wirtschaft. Diese Investitionen verbessern die Konkurrenzfähigkeit der niedersächsischen Häfen und tragen dazu bei, den Fortbestand hafen- und umschlagbezogener Tätigkeiten zu sichern. Dies hat positive Auswirkungen auf die Beschäftigung und erhöht die Attraktivität der Häfen für Unternehmensansiedlungen.

2.3 Niedersächsische Hafengesellschaft (Niedersachsen Ports)

Seehäfen sind Knotenpunkte des Außenhandelsverkehrs. Sie nehmen neben regionalen auch überregionale Aufgaben für die Sicherung der Exportfähigkeit der gesamten Volkswirtschaft wahr. Darüber hinaus sind sie ein Instrument der Struktur- und Regionalpolitik, da öffentliche Investitionen in die Hafeninfrastruktur zu privatwirtschaftlichen Folgeinvestitionen führen und so positive Auswirkungen auf die regionale Beschäftigungs- und Einkommensentwicklung haben.

Das Land Niedersachsen verfolgt daher mit seiner Hafenpolitik die nachstehenden Ziele:

- Sicherung bestehender und Schaffung neuer hochwertiger und möglichst konjunkturunabhängiger Arbeitsplätze,
- Schaffung von Hafenstrukturen, die den voraussehbaren Umschlagentwicklungen bei den einzelnen Güterarten Rechnung tragen,
- Beitrag zur Versorgung des gesamten Landes mit Gütern und Sicherung der Exportfähigkeit der deutschen Wirtschaft.

Um die genannten Ziele zu erreichen, ist ein ständiger Anpassungsprozess des Hafenmanagements an die sich wandelnden Erfordernisse der Verkehrs- und Handelsstrukturen erforderlich. Dem hat die Landesregierung durch eine Neuordnung der Hafenverwaltung Rechnung getragen.

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass der Betrieb von Seehäfen nicht zu einer staatlichen Kernaufgabe gehört, sondern von privater Hand besser, d.h. effektiver und effizienter wahrgenommen werden kann. Dies bestätigt auch der Trend zur Privatisierung bedeutender internationaler Häfen.

In der neuen Niedersächsischen Hafengesellschaft werden die Häfen in einer privaten Rechtsform weitergeführt, wobei das Land als Gesellschafter bestehen bleibt. Die privatrechtliche Organisationsform ermöglicht nicht nur eine flexiblere Steuerung der klassischen Hafenfunktionen (Umschlag und die Lagerung von Gütern)

im Sinne einer stärkeren Kundenorientierung, sondern bietet auch neue Möglichkeiten für eine Kooperation mit Dritten und Finanzierungsmöglichkeiten durch privates Fremdkapital.

Als die am besten geeignete Organisationsform im Zuge der Rechtsformänderung ist die Gründung einer Einzelgesellschaft mit Holding-Charakter gewählt worden. Auf der einen Seite wird sie den Anforderungen gerecht, die sich aus der Heterogenität der niedersächsischen Häfen ergibt, indem mehrere operative Einheiten als Niederlassungen die Aufgaben vor Ort eigenverantwortlich wahrnehmen. Auf der anderen Seite besitzt sie durch eine zentrale Organisationseinheit das steuernde und koordinierende Element, das eine so diversifizierte Hafengruppe benötigt, um nach außen ein einheitliches Bild abzugeben und Synergieeffekte überall dort, wo es sinnvoll ist, auszuschöpfen.

Die neue Gesellschaft mit Sitz in Oldenburg wurde am 05. November 2004 als GmbH & Co. KG gegründet. Sie trägt den Namen „Niedersachsen Ports“ und hat ihre Tätigkeit am 1. Januar 2005 mit dem Personal und den Sachmitteln der ehemaligen niedersächsischen Häfen- und Schifffahrtsverwaltung aufgenommen. Alleiniger Kommanditist ist das Land Niedersachsen, Komplementärin die Niedersächsische Hafengesellschaft mbH, die durch Umfirmierung aus der Seefischmarkt und Hafenumschlag Cuxhaven GmbH (SHC) hervorgegangen ist.

„Niedersachsen Ports“ nimmt im Wesentlichen die Aufgaben der bisherigen Häfen- und Schifffahrtsverwaltung des Landes Niedersachsen wahr: Hafenplanung, Hafenbau und Hafenunterhaltung, die Vermarktung und Vermietung von Immobilien, Dienstleistungen für Dritte (Hafenservice) sowie die Wahrnehmung der Hoheitsaufgaben. Damit wird es eine wesentliche Aufgabe der neuen Gesellschaft sein, die zu jedem Hafen gehörenden Immobilien, gewissermaßen das Betriebssystem des Hafens, zu bewirtschaften, d.h. zu vermieten und zu verpachten. Weiterhin gehört dazu die Planung und Durchführung der im Hafen erforderlichen Baumaßnahmen sowie die Hafenunterhaltung und die Organisation des Hafenbetriebs.

Zukünftig werden die operativen Aufgaben durch fünf Niederlassungen mit folgenden wesentlichen Zuständigkeiten wahrgenommen:

- Cuxhaven:
Hafenbereiche Cuxhaven und Stade-Bützfleth
- Brake:
Hafenbereich Brake
- Emden:
Hafenbereich Emden

- Norden:

Hafenbereiche Baltrum, Bengersiel, Langeoog, Norddeich, Norderney, Spiekeroog und Wangerooge

- Wilhelmshaven:

Hafenbereiche Wilhelmshaven und Hooksiel

Die notwendigen operativen Leistungen für Planung, Bau und Unterhaltung der Infra- und Suprastrukturanlagen werden auch zukünftig durch eigenes qualifiziertes Personal in den Niederlassungen und der Zentrale wahrgenommen. Darüber hinaus besteht grundsätzlich die Möglichkeit, Planungsleistungen auch Dritten anzubieten und dadurch neue Einnahmequellen zu erschließen, wie es von anderen privaten Hafengesellschaften, wie z.B. „BremenPorts“ bereits praktiziert wird.

Im Marketingbereich kooperiert „Niedersachsen Ports“ eng mit der „Seaports of Niedersachsen“ (Seaports). Hierbei übernimmt die Seaports als Public-Private-Partnership das generelle Marketing für die gesamte niedersächsische Seehafenwirtschaft (z.B. auf Messen), die hafenspezifische Umsetzung erfolgt entweder durch die private Hafenwirtschaft oder in Bezug auf die Liegenschaften und Hafeninfrastuktur durch „Niedersachsen Ports“. Es bestehen Überlegungen, die Seaports und die Zentrale von Niedersachsen Ports unter einem Dach in einem „Hafenhaus“ unterzubringen. Hierbei sollte in jedem Fall gewährleistet werden, dass die unterschiedlichen Gesellschaften auch nach wie vor eigenständig operieren können.

2.4 Wasserstraßen, Hafenhinterlandverbindungen

Mit steigenden Umschlagzahlen wird die zentrale Funktion der Seehäfen für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt in der Küstenregion immer wichtiger. Leistungsfähige Hinterlandverbindungen sind dabei zwingende Voraussetzung für das weitere Wachstum aller norddeutschen Seehäfen. Anpassung und Ausbau dieser Verkehrsinfrastruktur ist deshalb ein gemeinsames Anliegen der Seehäfen und wird als solches auch gemeinsam von den norddeutschen Küstenländern gegenüber der Bundesregierung eingefordert.

Die gemeinsamen Interessen beschränken sich jedoch nicht nur auf die Hinterlandverbindungen. Die Anpassung der seewärtigen Zufahrten von Weser und Ems sowie der Bau des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven dienen alle dem gleichen Ziel: der nachhaltigen Stärkung der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen.

Hinterlandverbindungen

Die Verkehrsprobleme in den großen Häfen an der Nordseeküste – insbesondere in Rotterdam und Hamburg – zeigen, dass gut ausgebaute Hinterlandverbindungen für die Häfen von existenzieller Bedeutung sind. Gegenüber den anderen Häfen verfügen die niedersächsischen Häfen durchweg über gute Hinterlandverbindungen mit ausreichend großer Kapazität, so dass ein störungsfreier Weitertransport der Güter besser als in anderen Häfen gewährleistet werden kann. Dennoch sind bei allen Verkehrswegen Optimierungen in Gang gebracht worden, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten realisiert werden können. Bei den Wasserstraßen ist die Mittelweseranpassung für die Häfen Brake und Nordenham von großer Bedeutung. Das Verfahren ist eingeleitet. Nach heutigem Sachstand ist der Ausbau der Mittelweser nicht gesichert. Insbesondere ist die Finanzierung des Ausbaus ungeklärt. Um substanzielle Wettbewerbsnachteile der niedersächsischen Weserhäfen zu vermeiden, muss der Ausbau bis zum Jahre 2010 abgeschlossen sein, so dass eine durchgängige, GMS-fähige¹²⁰ Verbindung hergestellt ist. Engpässe stellen vor allem die beiden Schleusen in Dörverden und Minden dar, die den Verkehr mit GMS bisher verhindern.

Die Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) stellt ein Nadelöhr für die Wasserstraßenanbindung des Hafens Emden dar. Niedersachsen drängt gegenüber dem Bund auf einen Ausbau des DEK, um Großmotorgüterschiffe zumindest einschiffig den DEK passieren zu lassen. Nordrhein-Westfalen unterstützt das Vorgehen Niedersachsens gegenüber dem Bund, auf eine Ertüchtigung der DEK-Nordstrecke zu drängen. Auf Betreiben der Landesregierung hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West bereits ein Umsetzungskonzept aufgestellt. Die weitere Planung erfolgt bei entsprechendem Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen.

Im Bereich des Schienennetzes sind folgende Projekte von vorrangiger Bedeutung für Niedersachsen:

- die Y-Trasse (Hamburg / Bremen – Hannover),
- die Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg, insbesondere für den JadeWeserPort,
- die Strecke Nordenham – Hude für die Häfen Nordenham und Brake und
- das Nordgleis in Wilhelmshaven.

¹²⁰ GMS = Großmotorgüterschiff: heutiges Bemessungsschiff für die überregionalen Wasserstraßen

Verbesserung der seewärtigen Zufahrten

Vertiefung der Unterweser / Außenweser

Niedersachsen hat im Jahr 2000 die Anpassung der Unterweser beim Bund beantragt. Sie ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten; die Realisierung ist für 2007 geplant.

Im gleichen Jahr hat Bremen die Vertiefung der Außenweser beantragt. Für die Außenweseranpassung liegt der uneingeschränkte Planungsauftrag des BMVBW vor, sie ist aber noch nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten.

In einer Koordinierungsgruppe aus Mitgliedern des Bundes und der Länder Bremen und Niedersachsen werden die notwendigen Planungsschritte vorbereitet, die auf der Arbeitsebene weiter umgesetzt werden. Sowohl für die Unterweser als auch für die Außenweser haben die Scoping-Termine stattgefunden, auf deren Grundlage das Planfeststellungsverfahren wird. Hierbei ist beabsichtigt, Außenweser und Unterweser wegen des engen morphologischen und ökologischen Zusammenhanges gemeinsam zu betrachten, da die Auswirkungen der jeweiligen Teilabschnitte nicht isoliert behandelt werden können. Bei Verzögerungen in einem Verfahrensabschnitt kann das jeweils schnellere Verfahren allein weitergeführt werden.

Vertiefung der Außenems:

Seitens der Emdener Hafenwirtschaft ist seit geraumer Zeit gefordert worden, die Außenems um einen Meter zu vertiefen. Die Emdener Hafenwirtschaft und das MW haben gemeinsam ein Gutachten in Auftrag gegeben, mit dem der Nutzen einer möglichen Vertiefung nachgewiesen wurde. Grundlage der weiteren Aktivitäten ist eine wasserbauliche Analyse der Bundesanstalt für Wasserbau. Eine Kostenabschätzung auf dieser Grundlage ist in Vorbereitung. Die für die Verkehrswegeplanung notwendige Machbarkeitsstudie sowie die Umweltrisikoeinschätzung werden nach Vorlage der erforderlichen Grundlagen vom BMVBW in Auftrag gegeben.

2.5 Ausblick auf die weitere Entwicklung

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen haben die niedersächsischen Häfen ein sehr gutes Entwicklungspotenzial. Um dieses Entwicklungspotenzial konsequent auszuschöpfen, ist es notwendig, sowohl im Bereich der Finanzierung als auch der Logistik, neue Wege zu gehen. Mit dem eingeführten Mautsystem für den Straßenlastverkehr wird es nicht nur Zuwächse beim Eisenbahntransport geben. Auch der Wasserstraßentransport wird deutlich an Attraktivität gewinnen. Aus diesem Grund ist es wichtig, gerade bei den Verkehrsträgern, die künftig eine größere Last übernehmen werden, entsprechende Kapazitäten bereit zu stellen.

Die Mauterhebung wird auch dazu beitragen, die Finanzierung aller Verkehrsträger schneller umzusetzen. Insbesondere im Wasserstraßenausbau könnte durch Bereitstellung der notwendigen Liquidität dafür gesorgt werden, die Vorhaben zügiger umzusetzen.

Auf Grund der Langfristigkeit der Ausbauvorhaben müssen dabei die Wasserstraßenprojekte besonders genau betrachtet werden. Daher müssen heute schon Weichenstellungen vorgenommen werden, um in 10 bis 15 Jahren auf ein ausreichend leistungsfähiges Wasserstraßennetz blicken zu können. In diesem Zusammenhang sind nicht nur die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen, auch die logistische Abwicklung ist deutlich zu verbessern. Hierzu gehören z.B. funktionierende „Trace- and Tracking“-Systeme, die eine Ladungsverfolgung möglich machen und den Übergang von einem Verkehrsträger auf den nächsten optimieren.

Auch der Bereich des „Short Sea Shipping“ wird an Bedeutung gewinnen, wenn Kapazitäten an Land erschöpft sind. Hierbei ist „Short Sea Shipping“ so zu verstehen, dass ein Transport durchaus auf Wasserstraßen im Hinterland beginnen kann und dann auf dem Seeweg fortgesetzt wird.

D. LEBENSRAUM KÜSTE – BEWAHREN, SCHÜTZEN UND ENTWICKELN

1. Niedersächsisches Wattenmeer

1.1 Nationalpark

Die niedersächsische Küste wird durch das vorgelagerte Wattenmeer mit seinen Wattflächen, Prielen und Tiefs, seinen Düneninseln und Außensänden und den Ästuarren von Ems, Weser und Elbe geprägt. Obwohl seit vielen Jahrhunderten vom Menschen genutzt und durch Deichbau insbesondere an der Festlandsküste in seiner Gestalt verändert, sind im Wattenmeer die prägenden Kräfte von Wind und Wellen, die charakteristische hohe Dynamik seiner Sedimente und damit seine Ursprünglichkeit überwiegend erhalten. Dies gilt sowohl hinsichtlich seiner geomorphologischen und biologischen Strukturen als auch seiner Funktionen als Sedimentations- und Remineralisationsraum (Kläranlage). Außerdem ist das Wattenmeergebiet Rast- und Nahrungsraum für Brut- und Zugvögel (Rast- und Tankstelle) sowie Aufzuchtgebiet für z.T. auch kommerziell genutzte Fische und Krebse (Kinderstube).

Dem Erhalt dieser in weiten Teilen natürlichen oder zumindest sehr naturnahen Ausprägung des Lebensraums Wattenmeer als einem der letzten Naturräume Europas, gilt ein besonderes Augenmerk des Landes Niedersachsen. Im Laufe der vergangenen 80 Jahre wurden nach und nach große Teile des niedersächsischen Wattenmeeres zu Naturschutzgebieten bzw. zu Landschaftsschutzgebieten erklärt und im Landesraumordnungsprogramm als Vorranggebiet für Natur und Landschaft ausgewiesen. 1986 hat die Landesregierung das niedersächsische Wattenmeer mit Ausnahme der Fahrwasser von Ems, Jade, Weser und Elbe und den bewohnten Bereichen der Ostfriesischen Inseln zum Nationalpark erklärt. Der Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ umfasst eine Gesamtfläche von ca. 280.000 ha.

Der Nationalpark dient der Bewahrung der Schönheit und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts in diesem Gebiet. Der Erhalt der Fähigkeit zur Selbstregulation des Naturhaushaltes und der ungestörte Ablauf von Naturvorgängen haben dabei absoluten Vorrang. Grenzen sind aber soweit gesetzt, sobald die Sicherheit der Bevölkerung oder der Küstenschutz berührt wird. Auch der Tourismus darf an den Schwerpunkten nicht behindert werden, muss jedoch soweit möglich umweltverträglich gestaltet werden.

Große Teile des Nationalparks sind als Vogelschutzgebiete nach der EU-Vogelschutzrichtlinie ausgewiesen und fast das gesamte Nationalparkgebiet ist der EU für die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH) gemeldet und gehört damit zum Biotopverbundsystem Natura 2000. Der überwiegende Teil des Nationalparks liegt im Geltungsbereich der EU-Wasserrahmenrichtlinie. Auf

Grund seiner hohen ökologischen Bedeutung ist das Wattenmeer länder- und staatenübergreifend Bestandteil einer Reihe internationaler Abkommen und Konventionen. Bspw. wurde für den ostatlantischen Vogelzug der niedersächsische Teil des Wattenmeeres 1976 als Feuchtgebiet internationaler Bedeutung (Ramsar Convention) benannt. Seit 1978 besteht auf Regierungsebene die trilaterale Wattenmeerzusammenarbeit in der die Niederlande, Deutschland und Dänemark ihre Schutzpolitik für das Wattenmeer als Gesamtsystem abstimmen (siehe Abschnitt Trilaterale Wattenmeer-Zusammenarbeit in diesem Kapitel).

Die hohe national wie international bekundete Schutzwürdigkeit einerseits, die wirtschaftliche Bedeutung des Wattenmeeres besonders für die an der Küste lebenden Menschen andererseits, verlangt nach Lösungen, die beiden Ansprüchen gerecht werden müssen. Primärer Lösungsansatz im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer ist die Gliederung des Nationalparkgebiets in Zonen unterschiedlicher Schutz- und Nutzungsintensität. Die Ruhezone (Zone 1) umfasst die Kernbereiche des Naturschutzes, in der alle zerstörenden, beschädigenden oder verändernden Handlungen unzulässig sind. Möglichkeiten Landwirtschaft, Jagd und Fischerei auszuüben bestehen, Umfang und Praxis sind im Nationalparkgesetz geregelt. Das Betreten ist auf speziell hierfür zugelassene Wege beschränkt. In der allgemein zugänglichen Zwischenzone (Zone 2), die zwar grundsätzlich den gleichen Schutzbestimmungen wie Zone 1 unterliegt, bestehen mehr Möglichkeiten für menschliche Nutzungen und Aktivitäten. Die Erholungszone (Zone 3) wurde speziell für die Gestaltung von Freizeitaktivitäten durch Einheimische und Touristen eingerichtet und bildet Schwerpunkte des Fremdenverkehrs innerhalb des Nationalparks. Das Zonierungskonzept wird durch Managementpläne ergänzt, die mit den Nutzern und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt sind (z.T. noch in der Entwicklung). In diesen Plänen sind Schutz und Nutzungen abgestimmt und flächenbezogen beschrieben.

Der im Nationalparkgesetz festgelegte Erhalt des Ökosystems Wattenmeer bietet aber der niedersächsischen Küstenregion neben den Einschränkungen auch große Möglichkeiten zu einer spezifischen Regionalentwicklung. Insbesondere das hohe Ansehen, das intakte Naturlandschaften und insbesondere Nationalparke im Hinblick auf Lebensqualität und Erholung bieten, bringen dieser Entwicklung große Vorteile. Während in der Vergangenheit die Einschränkungen durch den Nationalpark im Zentrum der öffentlichen Diskussionen standen, richtet sich der Blick seit einiger Zeit verstärkt auf die Chancen, die sich der niedersächsischen Küste

durch die Naturlandschaft Wattenmeer nicht nur in touristischer Hinsicht bieten.

1.2 Biosphärenreservat Niedersächsisches Wattenmeer

Das Wattenmeergebiet in den Grenzen des Nationalparks wurde 1996 durch die UNESCO im Rahmen des Programms „Man and Biosphere“ (MaB) als Biosphärenreservat anerkannt. Das MaB-Programm bezieht neben ökologischen ausdrücklich auch ökonomische, soziale, kulturelle, planerische und ethische Aspekte ein. Neben der Forschung ist ein zentraler Schwerpunkt des MaB-Programms der Aufbau eines weltumspannenden Gebietssystems, das sämtliche biogeografischen Einheiten der Welt in so genannten "Biosphärenreservaten" exemplarisch abbildet. In den UNESCO-Biosphärenreservaten sollen gemeinsam mit den hier lebenden und wirtschaftenden Menschen beispielhafte Konzepte zu Schutz, Pflege und nachhaltiger Entwicklung erarbeitet und umgesetzt werden. Diese Anerkennung bringt den Küstengemeinden z.B. Vorteile bei der Akquirierung von EU-Fördermitteln.

1.3 Projekt „Natur erleben“

Die inhaltlichen Ziele des Vorhabens "Natur erleben" des Niedersächsischen Umweltministeriums unterstützen auch die Entwicklung an der Niedersächsischen Küste. Hierbei geht es um die Förderung einer naturverträglichen Erholungsnutzung in der Landschaft. Räumlich wird das Projektgebiet durch die Landkreise und kreisfreien Städte entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze und entlang der Elbe beschrieben. Mit den Landkreisen Harburg, Stade und Cuxhaven berührt das Projektgebiet damit direkt den niedersächsischen Küstenraum.

Das Umweltministerium möchte den natürlichen Reichtum Niedersachsens stärker als bisher für die Menschen zugänglich und erlebbar machen. Das Projekt *Natur erleben* hat sich deshalb folgende Ziele gesetzt:

- Den Menschen die Natur durch eigenes Erleben näher bringen und so für Natur- und Umweltschutz werben.
- Eine informative Besucherlenkung fördern.
- Eine positive Bindung Mensch-Natur fördern.
- Weniger Beschränkungen beim Betreten von Schutzgebieten.
- Das Angebot naturtouristischer Nahziele verbessern und einen überregionalen Radweg als verbindendes Element schaffen.
- Regionaltypische und historisch-kulturelle Besonderheiten hervorheben.

- Möglichkeiten von *Natur erleben* für die regionale Entwicklung nutzen, indem die vorhandenen Angebote koordiniert und öffentlichkeitswirksam dargestellt werden.
- Ein gesamträumliches Marketing mit niedersächsischem Gesicht anstreben.

Die oben genannten Ziele werden sich positiv auf den Küstenraum auswirken. Vorhandene Angebote werden gestärkt und in ein überregionales Konzept eingebunden. Das Angebot wird zusätzlich um weitere Projekte für eine naturverträgliche Erholungsnutzung ergänzt. Insbesondere die bereits vorhandenen Radwegeangebote, wie der Elberadweg und der Nordseeküstenradweg sollen besondere Berücksichtigung finden und gestärkt werden. Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit wird die regionalen Aktivitäten überregional unterstützen.

1.4 Nutzung des Nationalparks

Abgesehen von einzelnen kleinen Teilgebieten unterliegt der gewerbliche Krebs- und Fischfang im Nationalpark keinen Beschränkungen durch das Nationalparkgesetz und befindet sich nach einer vor einem Jahr für das niedersächsische Landwirtschaftsministerium erstellten Studie¹²¹ in einer steten Aufwärtsentwicklung (siehe Kapitel B.7). Grundsätzlich ist festzustellen, dass beide – Naturschutz wie auch Fischerei – ein ursächliches Interesse am Erhalt eines intakten Wattenmeer-ökosystems haben. Die einen, weil es ihr gesetzlicher Auftrag ist, die anderen, weil nur auf diesem Weg bei nachhaltigen Entnahmen langfristig ein wirtschaftliches Überleben gesichert ist. Darüber hinaus könnte die Fischerei durch neue Konzepte bei der Vermarktung aber auch durch Angebote im Tourismussektor die bestehenden Abhängigkeiten von den einseitigen Vermarktungsstrukturen zumindest abmildern z.B. durch Einbeziehung touristischer Aktivitäten in Verbindung mit den Nationalparkhäusern. Erste Konzeptideen dazu sind schon im Rahmen der Ökosystemforschung Wattenmeer entwickelt worden.

Miesmuschelfischerei findet zwar auch in der Ruhezone des Nationalparks statt, ist aber stärker reglementiert als die Krabbenfischerei. Neben den gesetzlichen Regelungen u.a. im Nationalparkgesetz, besteht ein Bewirtschaftungsplan, der auf der Basis von Gesamtbestandserfassungen die Entnahme von Miesmuscheln über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus regelt. Die

¹²¹ Beratungsgesellschaft für Fischerei, Aquakultur und ländliche Entwicklung, Tutzing (März 2004): Ergebnisse der Studie über die Niedersächsische Küstenfischerei (sog. "cofad-Studie"). Im Auftrage des Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Ertragssituation bei der Miesmuschelfischerei, die seit Ende der 90er Jahre bis 2003 positiv verlaufen ist, hängt neben der Marktentwicklung ganz wesentlich von der Ansiedlung von Muschelbrut im Watt ab, die unregelmäßig und nicht kalkulierbar erfolgt. Falls nennenswerte Brutfälle mehrere Jahre ausbleiben, können sich durch die fischereiliche Entnahme von Muschelbrut aus dem Gesamtbestand und dem damit verbundenen Eingriff ins natürliche System Konflikte mit der im Nationalpark vorrangigen natürlichen Entwicklung ergeben. Um solche Konflikte zu vermeiden und der Muschelfischerei eine kalkulierbare Ertragsbasis zu verschaffen, sollten wissenschaftliche Untersuchungen wie das von der Wattenmeerstiftung und der Bundesstiftung Umwelt beim Forschungszentrum Terramare in Wilhelmshaven geförderte Projekt zur Ansiedlung von Muschellarven auf Kollektoren zur Anwendungsreife weiterentwickelt werden.

Landwirtschaft spielt im Nationalpark eine nachgeordnete Rolle. Sie findet in Form von Beweidung und Mahd in Salzwiesen und Sommerpoldern überwiegend an der Festlandküste statt. Von den insgesamt in Niedersachsen diesem Lebensraum zuzurechnenden ca. 11.300 ha sind 58 % ungenutzt, 21 % werden extensiv und 13 % intensiv beweidet, 8 % werden gemäht. Für die landwirtschaftlichen Betriebe ist die Nutzung der Salzwiesen bis auf wenige Ausnahmen nicht existentiell. Rücknahmen oder Aufgabe von Nutzungen waren in der Vergangenheit betriebsbedingt oder wurden z.B. bei staatlichen

Flächen durch eine Reduzierung der Pacht oder eine Umwandlung von Pacht- in kostenfreie Gestattungsverträge erreicht; bei Privatflächen durch einvernehmliche Vereinbarungen im Rahmen des Vertragsnaturschutzes (z.B. PROLAND Programm). Auf den Inseln weiden vornehmlich Pferde, die dort in den Reit- und Kutschbetrieben eingesetzt sind. In einigen Gebieten dient aber die Beweidung u.a. dem Erhalt bestimmter Pflanzen- und Tierarten z.B. zur Ernährung von Gänsen wie im Herbst und Winter im Dollart und an der Leybucht. Die Vorkommen großer Gänse Schwärme in den Salzwiesen am Dollart werden inzwischen touristisch genutzt (Gänseexkursionen des Naturschutzbundes Deutschland). In einigen Arealen mit hohem Anfall von Teek soll untersucht werden, wie durch gezielte Beweidung der Salzwiesenvegetation die Gefährdung des Deichs durch abgestorbenes Pflanzenmaterial entgegen gewirkt werden kann. Abgesehen von den laufenden Aktivitäten des Naturschutzbundes zur Gänsebeobachtung spielt der Nationalpark als Qualitätsträger oder als Alleinstellungsmerkmal z.B. naturnah erzeugter landwirtschaftlicher Produkte bisher keine Rolle. Vor dem Hintergrund der hohen Touristenzahlen an der niedersächsischen Küste, die z.T. durch das Angebot von Landwirten im Rahmen von "Ferien auf dem Bauernhof" unmittelbar erreicht werden können, sollte in den Konzepten für die Erzeugung regionalspezifischer Produkte und deren direkte Vermarktung die positive Einstellung vieler Besucher zum Nationalpark stärker genutzt werden.

2. FFH-Umsetzung und Vogelschutz im Küstenbereich und im Hinterland

Niedersachsen hatte bereits 1997 und 1999 in zwei Tranchen 172 FFH-Gebietsvorschläge von insgesamt rund 543.400 ha Größe an die Europäische Kommission gemeldet. Hierzu gehörten bereits etliche Gebiete an der niedersächsischen Küste wie beispielsweise

- Nationalpark Wattenmeer
- Dollart
- Hund- und Paapsand
- Großes Meer
- Ewiges Meer, Großes Moor bei Aurich
- Küstenheiden und Krattwälder bei Cuxhaven.

In sog. wissenschaftlichen Seminaren stellte die Europäische Kommission im Jahre 2002 fest, dass alle Bundesländer noch Meldedefizite aufwiesen und forderte diese zu Nachmeldungen auf.

Nach einem umfangreichen Beteiligungsverfahren, im Rahmen dessen über 1.000 Stellungnahmen im Niedersächsischen Umweltministerium eingegangen waren

und ausgewertet wurden, hat die Niedersächsische Landesregierung am 05. Oktober 2004 weitere 253 Gebiete zur Nachmeldung gemäß FFH-Richtlinie an die Europäische Kommission beschlossen.

Die Nachmeldegebiete haben eine Gesamtgröße von rund 52.700 ha. Inzwischen wurden die Nachmeldegebiete in etlichen Fällen mit benachbart gelegenen bereits gemeldeten Gebieten flächengleich zu insgesamt 371 FFH-Gebietsvorschlägen vereint. Die Gesamtfläche der gemeldeten niedersächsischen FFH-Vorschläge macht nun rund 596.000 ha aus. Dadurch wird sich deren Anteil an der Landesfläche von 10,6 % auf rund 11,6 % erhöhen.

Im Küstenbereich sind zu den o.g. bereits gemeldeten Gebieten einige weitere FFH-Vorschläge hinzugekommen, beispielsweise

- Ochsenweide, Schafhauser Wald und Feuchtwiesen bei Esens,
- Upjever und Sumpfmoor Dose,
- Teichfledermaus-Gewässer im Raum Aurich,

- Kollrunger Moor und Klinge oder
- Teichfledermaus-Habitate im Raum Wilhelmshaven.

Das Niedersächsische Umweltministerium geht davon aus, dass durch die beschlossenen Nachmeldungen die Verpflichtungen Niedersachsens gemäß FFH-Richtlinie erfüllt werden und demgemäß keine weiteren Meldungen erforderlich sind.

Bremen hat hinsichtlich der Auswahl von Nachmeldegebieten für den FFH-Lebensraumtyp "Ästuar" und die wandernde FFH-Fischart "Finte" Gesprächsbedarf mit Niedersachsen zur Frage der Nachmeldung der Unterweser signalisiert. Beide Länder streben ein einvernehmliches Vorgehen an.

Die von der Niedersächsischen Landesregierung beschlossenen FFH-Nachmeldevorschläge wurden Ende 2004 dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Weiterleitung an die Europäische Kommission zugesandt. Die offizielle Nachmeldung der Gebiete ist Ende Januar 2005 erfolgt.

Das Niedersächsische Umweltministerium wird dafür Sorge tragen, dass die gemeldeten FFH-Gebietsvorschläge gesichert werden und sich in ihrem Erhaltungszustand nicht verschlechtern.

Europäischer Vogelschutz im Küstenbereich und im Hinterland

Die Niedersächsische Landesregierung hat im Juni 2001 über die Aktualisierung der größtenteils bereits seit 1983 bestehenden Europäischen Vogelschutzgebiete gemäß Artikel 4 der EG-Vogelschutzrichtlinie entschieden und 58 Gebiete beschlossen. Am 30. April 2002 wurde ein weiteres Gebiet zum Europäischen Vogelschutzgebiet erklärt.

Die aktuell 60 niedersächsischen Vogelschutzgebiete, die insgesamt rund 533.000 ha (rund 10,4 % der Landesfläche, inkl. Küstenbereiche) umfassen und zu denen im Küstenbereich auch die Gebiete

- Niedersächsisches Wattenmeer
- Wangerland
- Westermarsch
- Krummhörn
- Rheiderland
- Emsmarsch von Leer bis Emden
- Hund- und Paapsand
- Ostfriesische Meere

gehören, sind inzwischen der Europäischen Kommission gemeldet und im Niedersächsischen Ministerialblatt veröffentlicht worden.

Wie bei den gemeldeten FFH-Gebieten wird das Niedersächsische Umweltministerium dafür Sorge tragen, dass auch die Europäischen Vogelschutzgebiete gesichert werden und ein günstiger Erhaltungszustand entwickelt bzw. erhalten bleibt.

3. Trilaterale Wattenmeer-Zusammenarbeit

Die trilaterale Zusammenarbeit basiert auf der gemeinsamen Überzeugung, dass das Wattenmeer ein einzigartiger Naturraum von internationaler Bedeutung ist.

Im Jahr 1978 einigten sich Politiker der drei Wattenmeer-Anrainerstaaten Dänemark, Niederlande und Deutschland darauf, die Zusammenarbeit zum Schutz und Erhalt des Wattenmeeres zu intensivieren. Seitdem finden regelmäßig trilaterale Regierungskonferenzen in einem der Mitgliedsstaaten statt. Die Ergebnisse dieser Konferenzen stellen politische Willenserklärungen dar.

Grundlage für die trilaterale Zusammenarbeit ist die „Gemeinsame Erklärung zum Schutz des Wattenmeeres“, die auf der 3. Trilateralen Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeeres 1982 in Kopenhagen unterzeichnet wurde. Die drei Länder haben darin ihre

Absicht bekräftigt, sich untereinander zu beraten, um ihre Aktivitäten und Maßnahmen aufeinander abzustimmen. Dabei wird insbesondere auch die Umsetzung anderer wichtiger internationaler Naturschutzkonventionen und Richtlinien wie der Konvention über die biologische Vielfalt, der Ramsar-Konvention¹²² und der Vogelschutz- und FFH-Richtlinie der Europäischen Union unterstützt.

Auf der 4. Regierungskonferenz 1985 in Den Haag wurde u.a. die Einrichtung eines Gemeinsamen Wattenmeersekretariats (Common Wadden Sea Secretariat

¹²² Übereinkommen über Feuchtgebiete, insbesondere als Lebensraum für Wasser- und Watvögel, von internationaler Bedeutung

– CWSS) beschlossen, das die trilaterale Zusammenarbeit unterstützt, initiiert und koordiniert. Der Sitz des CWSS ist seit 1987 in Wilhelmshaven, dort sind zurzeit 8 Mitarbeiter beschäftigt. Der Bund beteiligt sich an der trilateralen Kooperation mit der anteiligen Finanzierung des CWSS.

Weitere wichtige Beschlüsse der trilateralen Ministerkonferenzen waren die Festlegung eines Leitgrundsatzes, gemeinsamer Managementprinzipien und gemeinsamer Zielsetzungen anlässlich der 6. Konferenz 1991 in Esbjerg sowie die Identifizierung des Gemeinsamen Kooperationsgebietes während der 7. Ministerkonferenz in Leeuwarden 1994.

Die Bundesrepublik Deutschland war im Oktober 1997 Gastgeber der 8. Trilateralen Ministerkonferenz in Stade. In Stade wurde auf Grundlage der vorangegangenen Beschlüsse ein Trilateraler Wattenmeerplan vereinbart der den Rahmen für das Gesamtmanagement des Wattenmeeres liefert. Die wichtigste Aufgabe des Wattenmeerplans besteht in der Umsetzung der trilateralen Ziele für das Wattenmeer. Diese Ziele sind der Schutz und die Wiederherstellung des Ökosystems Wattenmeer sowie der Schutz der Landschaft und der Kulturgeschichte der Wattenmeerregion. Neben diesen Zielen werden ausdrücklich auch die Bewahrung und Förderung von ökonomischen und gesellschaftlichen Werten als Ziele genannt. Die letzte Trilaterale Regierungskonferenz fand am 31. Oktober 2001 in Esbjerg statt.

Hierbei standen drei wichtige Themen im Vordergrund:

- a) Ausweisung eines "Besonders empfindlichen Meeresgebiet (Particular Sensitive Sea Area – PSSA) Wattenmeer"
- b) Anmeldung des Wattenmeeres als Weltnaturerbe
- c) Einrichtung eines Wattenmeerforums

Zu a) Ausweisung eines "Besonders empfindlichen Meeresgebiet Wattenmeer"

Das Wattenmeer ist ein außergewöhnliches, höchst dynamisches Gezeiten-Ökosystem von weltweiter Bedeutung. Es kann durch Auswirkungen der internationalen Schifffahrt und anderer Aktivitäten (z.B. Kollision mit Energieanlagen) bedroht werden, insbesondere da die angrenzende Nordsee eines der meist befahrenen Seegebiete weltweit ist.

Die 51. Umweltministerkonferenz hat am 19. / 20. November 1998 gebeten zu prüfen, "ob durch die Einrichtung von „Particular Sensitive Sea Areas" entsprechend den Richtlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) das ökologisch besonders sensible Wattenmeer und die angrenzenden Seegebiete zukünftig besser geschützt werden können. Dabei ist eine enge

Kooperation mit den Partnerstaaten in der Trilateralen Wattenmeer Kooperation zu suchen."

Große Teile des deutschen, holländischen und dänischen Wattenmeers sind am 11. Oktober 2002 als internationales Schutzgebiet anerkannt worden. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation hat die Ausweisung als „Besonders empfindliches Meeresgebiet" vorgenommen. Ein „Besonders Empfindliches Meeresgebiet" ist nach den IMO-Richtlinien ein Gebiet, das wegen seiner Bedeutung auf Grund von anerkannten ökologischen, sozioökonomischen oder wissenschaftlichen Kriterien besonderer Schutzmaßnahmen bedarf, da es durch die internationale Seeschiffahrt gefährdet sein kann. Das Schutzgebiet wird künftig in den einschlägigen Seekarten eingetragen sein. Das neue Schutzgebiet hat eine Fläche von etwa 15.000 Quadratkilometern.

Das Wattenmeer ist weltweit erst das fünfte derart ausgewiesene Gebiet und steht jetzt auf einer Stufe etwa mit dem "Great Barrier Reef" in Australien und dem Gebiet um die Florida Keys in den USA. Es ist allerdings das erste, das von drei Staaten gemeinsam beantragt wurde und zudem das erste „Besonders Empfindliche Meeresgebiet" in Europa.

Zu b) Weltnaturerbegebiet

Auf der 8. Trilateralen Regierungskonferenz 1997 in Stade wurde folgender Beschluss gefasst: „Es wird angestrebt, das Wattenmeer bzw. Teile davon unter Berücksichtigung der natürlichen und kulturhistorischen Werte des Gebietes als Welterbegebiet zu benennen." Mit KMK-Beschluss vom 23.10.1998 wurde das Wattenmeer in die Anmelde-Liste der UNESCO für Weltnaturerbegebiete aufgenommen.

Auf der 6. Trilateralen Regierungskonferenz 1991 in Esbjerg haben die für den Naturschutz zuständigen Ressorts der Niederlande, Dänemarks und der Bundesrepublik Deutschland vereinbart, eine Aufnahme des Wattenmeeres in die Welterbeliste zu prüfen. Auf der 8. Trilateralen Regierungskonferenz 1997 in Stade, wurde der Beschluss bekräftigt und beschlossen, dass eine Nominierung als Welterbe nur gemeinsam mit der örtlichen Bevölkerung und den relevanten Interessensvertretern vorbereitet werden kann.

Nach Abschluss eines zweijährigen Informations- und Beteiligungsprozesses wurde ein diesbezüglicher Entschließungsantrag im Herbst 2002 vom Niedersächsischen Landtag einstimmig angenommen. In den Niederlanden und in Schleswig-Holstein steht der Beteiligungsprozess kurz vor der Entscheidung.

Die Anerkennung als Welterbegebiet stellt etwas Einzigartiges und von hohem internationalen Rang dar. Das Prädikat „Welterbegebiet" ist ein international wirksames

Marketinginstrument und kann der Wattenmeerregion eine herausragende Marktposition verschaffen.

Zu c) Einrichtung eines Wattenmeer-Forums

Auf der 8. Trilateralen Regierungskonferenz haben sich die Wattenmeerstaaten darauf verständigt, ihren partnerschaftlichen Dialog mit allen Betroffenen aufrechtzuerhalten oder zu intensivieren, um die öffentliche Akzeptanz des Wattenmeerplanes zu verbessern. Anlässlich der 9. Regierungskonferenz in Esbjerg 2001 wurde dieses Thema aufgegriffen und vorgeschlagen, gemeinsam mit den betroffenen Organisationen, Verbänden, Bewohnern der Küstenregion und Vertretern der Kommunen, die nachhaltige Entwicklung der Wattenmeer-Region zu erörtern. Als neues Gremium wurde die Einrichtung eines trilateralen Forums beschlossen.

Ziel dieses Forums ist es, Vorschläge für eine nachhaltige Entwicklung in der Küstenregion zu diskutieren, Strategien für ihre Umsetzung zu entwickeln und Empfehlungen an die Regierungen auszusprechen. Dabei ist der existierende Schutz des Wattenmeeres zu respektieren und die ökonomische Entwicklung wie der Erhalt der Lebensqualität der Menschen sicherzustellen.

Im Februar 2005 hat das Wattenmeer-Forum seinen Enderbericht der Öffentlichkeit vorgestellt und zu folgenden Themen Stellung bezogen:

- Infrastruktur in der Wattenmeerregion
- Nachhaltige Küstenschutzstrategien
- Sicherheit der Schifffahrt
- Nachhaltige Landwirtschaft in der Wattenmeerregion
- Nachhaltige Fischerei in der Wattenmeerregion
- Nachhaltige Energie in der Wattenmeerregion
- Nachhaltige Industrie- und Hafenwirtschaft in der Wattenmeerregion
- Nachhaltiger Tourismus in der Wattenmeerregion

Die Empfehlungen des Forums sollen auf der 10. Trilateralen Regierungskonferenz in Schiermonnikoog (NL) am 3. November 2005 den Regierungen vorgestellt werden. Die Ergebnisse des Forums sind im Internet unter www.waddensea-forum.org veröffentlicht.

4. Forschung und länderübergreifende Umweltbeobachtung

Das niedersächsische Wattenmeer ist seit den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts Gegenstand z.T. intensiver ökologischer und wasserbaulicher Forschungen, die von verschiedenen Institutionen, z.B. Terramare (Wilhelmshaven), der Forschungsstelle Küste des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasser, Küsten- und Naturschutz (NLWKN, Norderney), Senckenberg am Meer (Wilhelmshaven), dem Institut für Vogelforschung (Wilhelmshaven) und der Universität Oldenburg (Oldenburg) durchgeführt werden. Untersuchungen finden in allen Teillebensräumen des Wattenmeerökosystems (freies Watt, Salzwiesen, Strand und Dünen) statt. Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich Hydrodynamik, Morphodynamik, Sedimentologie, Pflanzen- und Vegetationskunde, faunistische Bestandserfassungen insbesondere beim Makrozoobenthos und bei Untersuchungen an Wat- und Wasservögeln.

Von 1989 bis 1999 wurde das niedersächsische Teilvorhaben der Ökosystemforschung Wattenmeer durchgeführt. Ziel dieses großen Verbundprojekts war, im Spannungsfeld zwischen Nutzungen und Schutz wissenschaftliche Grundlagen für den Schutz des Ökosystems Wattenmeer zu erarbeiten. Dazu gehörten eine Analyse der natürlichen Dynamik des Wattenmeeres, die Erfassung und Interpretation der Prozesse, die die Verbreitung von Pflanzen und Tieren kontrollieren sowie die Entwicklung mathematischer Modelle zur Systembe-

schreibung. Das niedersächsische Teilvorhaben gliederte sich in einen grundlagenorientierten und einen anwendungsbezogenen Teil. Schwerpunkte der grundlagenorientierten Untersuchungen waren eine Analyse grundlegender Systemprozesse, ein Verständnis der Ursachen von Besiedlungsmustern und Raum-Zeit-Zyklen sowie das Verständnis der Wirkungen von Störungen im Ökosystem Wattenmeer. Im anwendungsbezogenen Teil wurden die Auswirkungen menschlicher Einflüsse analysiert, Methoden für die Beobachtung des ökologischen Zustands des Wattenmeeres und Kriterien für seine Zustandsbewertung erarbeitet, sowie Verbesserungen der Schutzkonzepte vorgeschlagen. Insgesamt waren in Niedersachsen 11 wissenschaftliche Institutionen mit 31 Projekten am Ökosystemforschungsvorhaben beteiligt.

Nach Abschluss der Ökosystemforschungsvorhaben musste der Umfang der Forschungsarbeiten im Wattenmeer deutlich reduziert werden und auch der umfassende ökosystembezogene Ansatz konnte nicht beibehalten werden. Die im Wattenmeer forschenden Institute arbeiten allerdings weiterhin in einer Vielzahl von Projekten in ihren verschiedenen Disziplinen (siehe Kapitel B.9).

Aktuelle Forschungsprojekte im Nationalpark:

- BioGeoChemie von Watten (DFG – Sonderforschungsbereich am Institut für Chemie und Biologie des Meeres der Universität Oldenburg zusammen mit Senckenberg am Meer (Wilhelmshaven) und Max-Planck-Institut für Mikrobiologie (Bremen)).
- Untersuchungen zu Umwandlungsprozessen zwischen Wassersäule und Schwebstoffen, an der Grenzschicht Wasser – Sediment und im Sediment. Erstellen von Materialbudgets und integrativen Modellen.
- Dokumentation der ökologischen Entwicklung einer wiederverlandenden Außendeichskleipütte (III. Oldenburgischer Deichband, Senckenberg am Meer (Wilhelmshaven), Institut für Vogelforschung (Wilhelmshaven), Forschungsstelle Küste (Norderney)).
- Sensitivität von Watten gegenüber Ölverschmutzungen (GKSS Forschungszentrum (Geesthacht)).
- Bioinvasion der Pazifischen Auster (*Crassostrea gigas*) im niedersächsischen Wattenmeer und ihr Gefährdungspotential für die litoralen Miesmuschelbänke (Senckenberg am Meer (Wilhelmshaven)).
- Nachhaltige Miesmuschel-Anzucht im niedersächsischen Wattenmeer durch die Besiedlung natürlicher und künstlicher Substrate (Forschungszentrum Terramare (Wilhelmshaven)).
- Erprobung einer Langleinen-Pilotanlage zur Gewinnung von Saatmuscheln für die Miesmuschelaquakultur (Mytilamare (Wilhelmshaven)).
- Erfassung sowie Sichtung, Anlage, Erhebung und Auswertung vegetationskundlicher Daueruntersuchungsflächen an der niedersächsischen Festlandsküste (Wattenmeerstiftung (Hannover)).
- Neophyten der Ostfriesischen Inseln. - Verbreitung, Ökologie und Vergesellschaftung (Universität Hannover).
- Salzwiesen im Niedersächsischen Wattenmeer als Brutgebiet für Rotschenkel; wertvolle Rückzugsgebiete oder ökologische Fallen? (Institut für Vogelforschung (Wilhelmshaven)).
- Eiderentensterben im niedersächsischen Wattenmeer: Der Einfluss der Nahrungsqualität auf Bestand

und Kondition der Eiderente (Institut für Vogelforschung (Wilhelmshaven)).

- Verbreitung und Häufigkeit von See- und Küstenvögeln in der niedersächsischen 12-Seemeilen-Zone der Nordsee (Forschungs- und Technologiezentrum Westküste (Büsum)).

Seit 1980 besteht im Küstenraum ein vom Bund und den Küstenländern gemeinsam durchgeführtes Messprogramm (BLMP), in das auch das Wattenmeer einbezogen ist. Entsprechend seinem Hintergrund werden im BLMP hauptsächlich Daten zur Gewässergüte (Schadstoffe, Nährstoffe) in der Wassersäule, im Sediment und in ausgewählten Biota (Muscheln, Fische) gewonnen und in Jahresberichten publiziert.

Auf der 6. Trilateralen Regierungskonferenz der Wattenmeeranrainerstaaten Niederlande, Deutschland und Dänemark zum Schutz des Wattenmeeres in Esbjerg (1991) wurde die Entwicklung eines zwischen den drei Ländern harmonisierten Monitoring- und Bewertungsprogramms (TMAP) beschlossen, das mit der Ministererklärung der 8. Regierungskonferenz in Stade (1997) in Kraft gesetzt wurde. Unter Einbeziehung der Gewässergütedaten des BLMP werden im TMAP eine Reihe wesentlicher Parameter zur Beschreibung des Ökosystems Wattenmeer und seiner Teilsysteme regelmäßig von der Nationalparkverwaltung und dem NLWKN (Vogelschutzwarte) erfasst. Einbezogen sind auch Daten über die touristische, landwirtschaftliche und fischereiliche Nutzung des Gebiets. Diese Daten bilden die Grundlage für aktuelle politische Entscheidungen, stehen der Wissenschaft zur Verfügung und werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Eine Auswertung der TMAP Daten erfolgt jeweils im Vorfeld der trilateralen Regierungskonferenzen in Form eines trilateralen Qualitätszustandberichts. Basis der Bewertung sind u.a. die im trilateralen Wattenmeerplan niedergelegten ökologischen Qualitätsziele. Die Aufnahme weiterer sozioökonomischer Parameter, wie von der Ökosystemforschung vorgeschlagen, konnten bisher nicht realisiert werden.

Das „Trilaterale Monitoring and Assessment Program“ (TMAP) und das Bund-Länder-Messprogramm (BLMP) stehen vor einer Revision, da sie in Zukunft die Basis für die Berichterstattung im Rahmen der EU-Richtlinien (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie und Wasserrahmenrichtlinie) bilden werden.

5. Insel- und Küstenschutz sowie wasserwirtschaftliche Aspekte des Küstenraumes

5.1 Insel- und Küstenschutz

5.1.1 Einführung

An der Niedersächsischen Küste und für die vorgelagerten Ostfriesischen Inseln bildet der Schutz vor Sturmfluten und Küstenerosion eine unverzichtbare Voraussetzung für die Erhaltung der Lebensgrundlagen der hier lebenden Menschen.

In der ca. 1000-jährigen Geschichte des Deichbaus konnten die Ziele des Küstenschutzes über die Jahrhunderte oft wegen unzureichender technischer Mittel und fehlender Erkenntnisse nicht immer erreicht werden. Es gab immer wieder Deichbrüche, Landverluste, den Untergang von Siedlungen und den beklagenswerten Verlust zahlreicher Menschenleben. Die Gesellschaft hat sich intensiv bemüht, verlorenes Land zurück zu gewinnen und die Küstenschutzanlagen und deren technischen Zustand kontinuierlich zu verbessern. Die heutige Küstenlinie ist das Ergebnis eines dynamischen Prozesses, in dem sich Angriffe des Meeres mit dem Verteidigungswillen des Menschen trafen. Im Sinne des Nachhaltigkeitsprinzips gilt heute, dass der Mensch des Schutzes gegen das Meer bedarf, aber auch das Meer bedarf des Schutzes vor den Menschen.

Der Küstenschutz an der offenen Festlandküste und den Tideflüssen wird über Hauptdeiche und Sperrwerke als Sturmfluten abwehrende Schutzelemente sichergestellt. Auf den Ostfriesischen Inseln bilden Hauptdeiche und Dünen den Sturmflutschutz. Eine wichtige Rolle kommt den Deichvorländern und den Schutz- und Sicherungsanlagen der Hauptdeiche und Dünen zu. In der Gesamtwirkung bilden diese Elemente ein gestaffeltes Schutzsystem für den Küstenbereich.

In Niedersachsen besteht eine gemeinsame Verantwortung für die Deicherhaltung aller im Schutze der Deiche lebenden Grundstückseigentümer, die auf Grund des Niedersächsischen Deichgesetzes in Deichverbänden zusammengeschlossen sind. Das Deichwesen ist damit eine Selbstverwaltungsaufgabe der 22 Deichverbände von Herbrum – Papenburg an der Ems über die Jade und Weser bis zur Staustufe Geesthacht in der Elbe.

Im Falle besonders schwieriger Rahmendingungen bei der Erhaltung und dem Betrieb von Anlagen wie Sturmflutsperrwerke, dem Küstenschutz auf den Ostfriesischen Inseln mit ihren dynamischen Küsten und wenigen Deichstrecken liegt die Verantwortung beim Land Niedersachsen.

Durch das Land werden langfristige Planungen für die zukünftigen Strategien und Prioritäten entwickelt, um

Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der erforderlichen Maßnahmen in enger Abstimmung mit den Trägern der Deicherhaltung zu gewährleisten. Wichtige Elemente bilden hier der Generalplan Küstenschutz Niedersachsen und das Bau- und Finanzierungsprogramm Küstenschutz.

5.1.2 Erfordernisse für die Verstärkung von Küstenschutzanlagen

Extremereignisse beflügeln immer wieder das Nachdenken im Küstenschutz. Die bis heute nachwirkenden „Schlüsselereignisse“ für den Küstenschutz an der niedersächsischen Nordseeküste liegen gerade ein halbes Jahrhundert zurück. Dazu gehören die Holland-Sturmflut von 1953, die Katastrophensturmflut in der Deutschen Bucht am 16. und 17. Februar 1962 und die ebenfalls extreme und für das Elbegebiet bisher höchste Sturmflut am Jahresbeginn 1976 sowie schließlich auch solche Ereignisse, die nicht überörtlich als extrem einzustufen sind, aber örtlich zu bedrohlichen Scheitelwasserständen geführt haben, wie die Sturmflut im Emsgebiet am 28. Januar 1994, die im Raum Leer-Weener die bisher höchsten dort beobachteten Wasserstände erzeugt hat.

Der Küstenschutz stützt sich auf die wissenschaftliche Aufarbeitung dieser Sturmflutereignisse. Die heutigen Untersuchungen sind darauf gerichtet, neben den hydrodynamischen Beanspruchungen der Küstenschutzanlagen die hydrologischen und morphologischen Gegebenheiten und Entwicklungen im Küstenraum zu analysieren, um gesicherte Grundlagen für langfristige Küstenschutzplanungen und die Bemessung der Anlagen zu liefern.

Die Frage des künftigen Meeresspiegelanstiegs auf Grund von klimatischen Veränderungen wird in Zukunft eine verstärkte Rolle spielen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ein Anstieg des Meeresspiegels bereits seit der letzten Eiszeit zu verzeichnen ist. Das niedersächsische Bemessungsverfahren enthält, wie die Bemessungsverfahren der anderen Küstenländer auch, ein Maß für diesen so genannten säkularen Meeresspiegelanstieg, der auf Grund vielfach bestätigter Erkenntnisse mit 25 bis 30 cm in 100 Jahren angenommen werden kann.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Meeresspiegels ist zu berücksichtigen, dass die derzeitigen Prognosen noch große Unsicherheiten enthalten. Es ist davon auszugehen, dass auch bei einem verstärkten Anstieg genügend Reaktionszeit für eine Anpassung der Küstenschutzanlagen bleibt. Bereits heute wird bei Bauwerken, deren Konstruktionshöhe nicht ohne weiteres anzuheben ist, von vornherein ein erhöhter Zuschlag

entsprechend berücksichtigt. Wesentliche Aufgabe ist es im Hinblick auf zukünftige Planungen, die laufenden Entwicklungen im Bereich der Klimaforschung sorgsam zu verfolgen, Folgeentwicklungen auf den Küstenschutz frühzeitig zu erkennen und darauf aufbauend notwendige Anpassungsstrategien zu entwickeln. Einen wichtigen Baustein zur Verbesserung der wissenschaftlichen Grundlagen im Bereich des Küsteningenieurwesens bildet dabei die Zusammenarbeit der Küstenländer und des Bundes im Rahmen des Kuratoriums für Forschung im Küsteningenieurwesen (KFKI).

5.1.3 Finanzierung

Trotz der gewaltigen Leistungen im Küstenschutz seit 1955 bis heute in Form von Investitionen in Höhe von über 2,3 Mrd. € in Niedersachsen sind auch die vor uns liegenden Aufgaben nach den bisherigen Küstenschutzkonzepten noch groß genug. Geschätzt wird ein weiterer Investitionsbedarf von mindestens 1,5 Mrd. €. Das Bau- und Finanzierungsprogramm für Niedersachsen enthält heute bereits für bekannte Baumaßnahmen einen Umfang von rund 0,7 Mrd. €. Küstenschutz ist daher eine Daueraufgabe. Mit einem Jahreskontingent von rund 45 Mio. € in den letzten 20 Jahren hat Niedersachsen beachtliche Fortschritte erzielt. Heute existieren an der niedersächsischen Küste die höchsten und qualitativ besten Deiche, die es dort je gegeben hat. Die Bevölkerung kann sich hinter den Deichen sicher fühlen, obwohl es jedem Menschen bewusst sein sollte, dass es keine absolute Sicherheit über den für Niedersachsen definierten Sicherheitsstandard hinaus gibt.

Dem steigenden Erkenntnisgewinn muss im Küstenschutz mit flexiblen Antworten begegnet werden. Niedersachsen wird die Mittel, die aus Steuergeldern für den Ausbau der Küstenschutzanlagen zur Verfügung gestellt werden müssen, den Anforderungen entsprechend und trotzdem sparsam auf das Notwendigste beschränkt einsetzen und im Sinne eines ganzheitlichen Küstengebietsmanagements den Küstenschutz in den Dienst der gesamtgesellschaftlichen Ansprüche stellen.

5.1.4 Recht und Gesetz

Niedersachsen ist das einzige deutsche Küstenland, das ein spezielles Deichgesetz besitzt. Von Beginn an bis heute hat es den Ansprüchen genügt und die Rechtssicherheit im Deichwesen beträchtlich gestärkt.

Das Niedersächsische Deichgesetz (NDG) enthält Legaldefinitionen für Küstenschutzanlagen, definiert Grundsätze für deren Bemessung, legt Verantwortlichkeiten fest, enthält Normen für die Nutzung und Benutzung, Erweiterung und Veränderung sowie die Kontrolle von Küstenschutzanlagen.

Wesentliche Küstenschutzanlagen, denen eine unmittelbare Schutzfunktion zur Vermeidung einer Überflutung zugewiesen wird, sind die sturmflutkehrenden Hauptdeiche und Sperrwerke sowie die Schutzdünen auf den Ostfriesischen Inseln. Die Übertragung dieser Eigenschaft erfolgt im rechtlichen Sinn durch Widmung.

Zum Hauptdeich gehören dessen Sicherungswerke, wie Fußbermen, Deichgräben, Fuß- und Böschungssicherungen. Ebenso sind Sicherungswerke Bestandteile der Schutzdünen. Daneben werden für den Deich zu dessen Schutz vor Kräften des Wassers vorgelagerte Anlagen wie Steinbänke und Buhnen als Schutzwerke des Deiches im Deichvorland und im Watt definiert und dem Deichvorland eine Schutzfunktion für den Hauptdeich zugewiesen.

Als weiteres Schutzelement dienen hinter der Hauptdeichlinie liegende, als zweite Deichlinie gewidmete Deiche, die geeignet sind, bei Versagen eines Hauptdeiches oder Sperrwerkes die Überschwemmung im geschützten Gebiet einzuschränken. Der Träger der Deicherhaltung ist verpflichtet, die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen sicherzustellen.

5.1.5 Deichvorland

Die seewärts der sturmflutkehrenden Hauptdeiche gelegenen, nicht überflutungsgeschützten Deichvorländer bilden einen wichtigen Bestandteil des Küstenschutzsystems in Niedersachsen. Es besteht eine gesetzliche Verpflichtung, das Deichvorland als Teil dieses Systems zum Schutz des Deiches zu pflegen und zu erhalten. Gleichzeitig besitzt das Deichvorland als besonders schützenswerter Biotop und Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten einen sehr hohen naturschutzfachlichen Stellenwert und ist durch nationale und internationale Rechtsvorschriften geschützt. Die in früheren Jahrzehnten primäre Zielsetzung der Schaffung von neuen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Landgewinnungsmaßnahmen ist vollständig in den Hintergrund getreten.

Die teilweise unterschiedlichen Zielvorgaben des Küstenschutzes und des Naturschutzes haben in der Vergangenheit häufiger zu intensiven Diskussionsprozessen geführt. Schwerpunkte bildeten der Anfall von Treibsel am Deich, sowie Art und Umfang der Pflege und Nutzung des Deichvorlandes.

Im Jahr 1995 wurden mit den „10 Grundsätzen für einen effektiveren Küstenschutz in Niedersachsen“ sowie 1999 durch die vom Niedersächsischen Umweltministerium eingesetzte „Projektgruppe zur Verbesserung des Verfahrensmanagements im Küstenschutz“ auch generelle Regelungen für das Deichvorland unter Berücksichtigung von Küsten- und Naturschutzaspekten formuliert.

Auf dieser Basis wurde federführend durch den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) als Pilotprojekt für die Niedersächsische Küste ein Managementplan für das Deichvorland auf einem 33 km langen Küstenabschnitt im nordwestlichen Teil Ostfrieslands unter Beteiligung aller Akteure aus Küsten- und Naturschutz erstellt. Dieser Abschnitt, der vor den Hauptdeichen der Deichacht Norden liegt, zeichnet sich durch unterschiedliche Küstenschutzsysteme aus. Sie reichen von scharliegenden Deichen mit vorgelagerten Lahnungen bis hin zu Vorlanddeichen mit weiten Vorländern und Sommerdeichen.

Der Plan enthält generelle fachspezifische und gemeinsam getragene Grundsätze und Zielkonzeptionen und definiert zukünftige Entwicklungsziele und Maßnahmen für das Plangebiet. Damit bildet er eine wichtige Grundlage für die Erstellung von weiteren Vorlandmanagementplänen, die einen wichtigen Baustein für den nachhaltigen und im Konsens entwickelten Umgang mit dem Deichvorland im Sinne eines integrierten Managements darstellen und so dazu dienen können, Abstimmungsprozesse und Zulassungsverfahren deutlich zu vereinfachen.

5.1.6 Schutz der Ostfriesischen Inseln

Eine Besonderheit für den Küstenschutz in Niedersachsen bilden die Ostfriesischen Inseln, welche der Niedersächsischen Festlandsküste zwischen Ems- und Jade-mündung vorgelagert sind. Vorgänger der heutigen Inseln haben sich im Zuge des nacheiszeitlichen Meeresspiegelanstieges als sandige Barriereinseln gebildet und waren seitdem ständigen Veränderungen unterworfen.

Die Inseln, Seegaten und Watten stellen ein hochdynamisches System dar, welches sehr dynamischen klein- und großräumigen hydromorphologischen Prozessen unterworfen ist. In den vergangenen Jahrhunderten reichten die damaligen technischen Möglichkeiten und Kenntnisse nicht aus, um bedrohte Siedlungsbereiche ausreichend gegen Küstenerosion und Sturmfluten zu schützen. Ortschaften mussten deshalb zum Teil mehrfach verlegt oder aufgegeben werden.

Beginnend mit der Gründung des ersten Seeheilbades an der deutschen Nordseeküste auf Norderney im Jahre 1797 hat sich auf allen Ostfriesischen Inseln der Tourismus bis in die Gegenwart als ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor entwickelt. Heute ist die Insel Norderney neben Cuxhaven der meistfrequentierte Ferienort an der niedersächsischen Küste.

Ziel des Inselschutzes ist es heute, Siedlungsräume vor Sturmfluten zu schützen und den Bestand der Inseln zu sichern. Bei Sturmfluten bilden die Ostfriesischen Inseln

zudem ein natürliches Barriersystem gegen den aus dem Küstenvorfeld einlaufenden Seegang. Ein erheblicher Teil der Seegangsenergie wird durch die Barriere abgebaut und dadurch die Seegangsbelastung der Festlandsküste verringert.

An der Nordseite der Ostfriesischen Inseln finden sich natürliche Randdünenketten, welche als Schutzdünen flächenhaft gewidmet sind. Zur Sicherung der Dünen und Strände vor Sturmfluten und Küstenerosion wurden beginnend in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Westköpfe aller Inseln mit Ausnahme von Juist und Langeoog durch massive wasserbauliche Anlagen festgelegt und nachfolgend erweitert.

Das technische Konzept zur Erhaltung der Funktionalität der Schutzdünen ist dabei abhängig von der jeweiligen Sedimentversorgung des Strandes und den bereichsspezifisch formulierten Schutzziele. In durch massive Bauwerke geschützten Bereichen – dieses sind überwiegend die Ortslagen auf den Inseln – wird die vorhandene Küstenschutzlinie erhalten und die Bauwerke den jeweiligen Belastungen angepasst. In Dünenbereichen kommen unterschiedliche Konzepte zur Ausführung, die ein größeres Maß an Flexibilität ermöglichen. Diese reichen von einer Sicherung der vorhandenen Küstenlinie durch die künstliche Zufuhr von Sediment bis hin zu einem Zulassen der Erosion unter Sicherstellung der Sturmflutschutzfunktion durch Verstärkung der Schutzdünen. Für die niedrig liegenden Wattseiten der Inseln stellen Hauptdeiche den Sturmflutschutz sicher.

Dünen und Hauptdeiche bilden geschlossene Ringe um die zu schützenden Bereiche. Für die Gewährleistung des Bestandes der Inseln sind einzelne Dünenzüge außerhalb dieses Rings zusätzlich als Schutzdünen gewidmet.

Die Entwicklung von mittel- bis langfristigen Konzepten für die Sicherstellung des Küstenschutzes auf den Inseln bildet einen Schwerpunkt der konzeptionellen Planungen. Dabei werden die Auswirkungen von zu erwartenden Klimaveränderungen von Bedeutung sein. Hierfür stellt die Erfassung morphologischer, hydrologischer und sedimentologischer Größen und die Analyse von deren Veränderungen eine wichtige Basis für die Schaffung von Planungsgrundlagen dar.

Maßnahmen des Inselschutzes werden zu einem großen Teil in einem Naturraum umgesetzt, der einen besonderen naturschutzfachlichen Wert aufweist und durch europäische sowie nationale Rechtsvorschriften geschützt ist. Zudem sind im Zeitraum von Frühjahr bis Herbst, wenn Küstenschutzmaßnahmen umgesetzt werden, Zielkonflikte mit den Anforderungen des Tourismus vorhanden. Eine intensive Abstimmung der Anforderungen des Küstenschutzes mit den Zielsetzungen des Naturschutzes und der touristischen Nutzung der Inseln wird, wie auch ein schonender Umgang mit Res-

sources, wegen der Kleinräumigkeit der Inseln auch in Zukunft von großer Bedeutung im Sinne eines integrierten Managements sein.

Küstenschutz auf den Ostfriesischen Inseln ist eine Aufgabe des Landes Niedersachsen mit Ausnahmen der Bestandssicherung von Borkum und Wangerooge zum Schutz der Fahrwässer von Ems und Jade, die in der Zuständigkeit des Bundes liegen.

5.1.7 Integriertes Küstenzonenmanagement

Die Umsetzung eines Integrierten Managements für die Küsten als Ausgleich der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den Küstenraum gewinnt im europäischen Kontext zunehmend an Bedeutung (siehe auch Kapitel E.1). Mit der „Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küsten in Europa“ werden küstenschutzspezifische Fragestellungen explizit angesprochen:

Die Sicherung des Küstenraumes gegen Sturmfluten auch unter Einbeziehung von potentiellen Klimaänderungen sind Fragestellungen, die den Küstenschutz besonders betreffen. Mögliche Zielkonflikte bestehen zwischen den naturschutzfachlichen Zielsetzungen insbesondere im Bereich des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ vor dem Hintergrund der Flora-Fauna-Habitat- und Vogelschutzrichtlinie, der touristischen Nutzung des Raumes und den kommunalen Nutzungsinteressen im Nahbereich von Küstenschutzanlagen.

Küstenschutzmaßnahmen bedürfen deshalb einer ausgewogenen Abstimmung. Für die Akzeptanz der Maßnahmen und Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen ist eine frühe Information und Kommunikation mit den Betroffenen im Interesse einer zügigen Planung und Genehmigung der Maßnahmen erforderlich.

Im Hinblick auf einen möglichen Anpassungsbedarf der Küstenschutzanlagen an veränderte klimatische Rahmenbedingungen und deren hydrologische und morphologische Auswirkungen ist insbesondere die Prüfung des räumlichen Bedarfs für die Umsetzung zukünftiger Küstenschutzstrategien und deren Realisierungsmöglichkeiten von großer Bedeutung.

Die Freihaltung von notwendigen Flächen von Bebauung und sonstigen nur schwer revidierbaren Nutzungen für Küstenschutz Zwecke bildet vor dem Hintergrund, auch zukünftig eine notwendige räumliche Flexibilität für die Umsetzung von Küstenschutzplanungen sicher zu stellen, eine wesentliche Grundlage.

Die Einbindung von Fragestellungen und Zielsetzungen des Küstenschutzes in Raumordnerische Zielsetzungen und Planungen wie die Aufstellung des Raumordnungskonzeptes für das Niedersächsische Küstenmeer (siehe Kapitel E.1.) und darauf aufbauenden weiteren Entwicklungen ist deshalb von essentieller Bedeutung für eine nachhaltige Weiterentwicklung des Niedersächsischen Küstenraumes im Sinne eines integrierten Küstenzonenmanagements.

Die Entwicklung von gemeinsamen Methoden zur Bearbeitung dieser Fragestellungen im europäischen Kontext ist für deren erfolgreiche Lösung von großer Bedeutung. Durch die intensive Mitarbeit von Niedersächsischen Küstenschutzbehörden in Europäischen Projekten werden wesentliche Grundlagen für zukünftige integrierte Küstenschutzkonzepte zum Beispiel im Rahmen des INTERREG IIIb Programms in Kooperation mit anderen europäischen Küstenländern entwickelt.

5.1.8 Ausgewählte Küstenschutzmaßnahmen 1994 bis 2004

Zwischen 1994 und 2004 konnten wesentliche Fortschritte in der Umsetzung der notwendigen Küstenschutzmaßnahmen erreicht werden. Insgesamt wurden rund 518 Mio. € aus der Gemeinschaftsaufgabe des Bundes und der Länder zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes investiert, welche durch rund 22 Mio. € aus europäischen Förderprogrammen ergänzt werden konnten.

Am Beispiel der nachfolgend dargestellten Küstenschutzmaßnahmen wird deutlich, welche großen Anstrengungen zur Verbesserung des Küstenschutzes in Niedersachsen unternommen worden sind:

Deichbaumaßnahmen im Jadebusen

Wegen erheblicher Fehlhöhen und einem nicht ausreichenden technischen Standard mussten die gesamten Deiche rund um den Jadebusen von Wilhelmshaven bis Eckwarderhörne auf einer Länge von rund 52 km nach 1962 zum zweiten Mal ausgebaut werden. Bereits bis 1990 erfolgte die Deichnacherhöhung von Wilhelmshaven bis Mariensiel und im Bereich von Eckwarden.

Der Abschnitt von Mariensiel bis Cäciliengroden mit rund 3 km Länge wurde 1995 und die anschließende Deichstrecke bis Dangast mit rund 7 km Länge nach achtjähriger Bauzeit 2003 abgeschlossen. Zusätzlich zum Boden des alten Deiches mussten 1,7 Mio m³ Sand und 1,1 Mio. m³ Klei gewonnen bzw. umgesetzt werden. Insgesamt wurden rund 43 Mio. € für diese Maßnahme verausgabt.

Mit dem Ausbau der 7,7 km langen Deichstrecke im Bereich Augustgroden am nördlichen Ufer des Jadebu-

sens wurde 1998 begonnen und der eigentliche Deichkörper bis 2004 fertiggestellt. Zusätzlich zu dem aus dem alten Deich gewonnenen Material werden 560.000 m³ Klei und 2,6 Mio. m³ Sand benötigt.

Die restliche Strecke von rund 23 km Länge soll in den nächsten Jahren folgen. Die Gesamtkosten betragen knapp 50 Mio. €.

Die Verstärkung der Deiche wurde unter sehr schwierigen Baugrundbedingungen durchgeführt und hat einen wesentlichen Beitrag für den Sturmflutschutz zwischen Wilhelmshaven und Butjadingen geleistet.

Küstenschutz auf der Insel Norderney

Der Westkopf der Insel Norderney ist durch ein massives Schutzwerk von 5 km Länge vor Sturmfluten und Erosion des Inselkörpers geschützt. Die Anlagen unterliegen wegen ihrer exponierten Lage besonders starker Belastung durch Seegang und Strömungen. Bereits die Sturmfluten von 1962 und 1976 hatten auf Norderney schwere Schäden verursacht. Altersbedingte Schäden der bis zu 140 Jahre alten Bauwerke und zu geringe Bauhöhen erforderten eine dringende Verstärkung einer aus Promenade und 32 Bühnen bestehenden Anlage.

Zwischen 1994 und 2004 konnten bisher 5 Strandbühnen und ca. 1 km Deckwerk auf den neuesten Stand ausgebaut werden. Durch 3 Strandauffüllungen mit einem Gesamtvolumen von rund 900.000 m³ Sand konnte das Sedimentdefizit der Strände ausgeglichen und eine Sicherung der Bauwerke erreicht werden.

Insgesamt wurden 20,6 Mio. € aus Küstenschutzmitteln investiert. Wegen der besonderen Bedeutung dieses Bereiches für den Hauptwirtschaftsfaktor Tourismus wurden zusätzlich 12,1 Mio. € aus dem europäischen Fonds für regionale Entwicklung zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur eingesetzt. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen konnten die erforderlichen Küstenschutzmaßnahmen mit den touristischen Anforderungen der Insel in optimaler Weise miteinander kombiniert werden.

Küstenschutzmaßnahme Leybucht

Im Bereich der Leybucht bildet der historische Fischerhafen Greetsiel das wirtschaftliche Zentrum sowohl für den Tourismus als auch für das Fischereigewerbe. Die Hauptdeiche wiesen hier erhebliche Fehlhöhen und einen mangelhaften technischen Aufbau auf. Die zunehmende Verlandung der Leybucht erschwerte die Erreichbarkeit des Hafens Greetsiel für Fischkutter und die Entwässerung des Binnenlandes über die Siele und Schöpfwerke Greetsiel und Leybuchtziel zunehmend.

Durch eine neue Linienführung der Hauptdeichlinie seewärts des Ortes Greetsiel im Watt und Deichvorland mit einer Gesamtlänge von ca. 15 km konnte der Küstenschutz im Bereich der Leybucht erheblich verbessert werden, ohne das historische Ortsbild zu beeinträchtigen. In Kombination mit dem Bau eines neuen Siels und einer Schleuse sowie eines 200 ha großen Speicherbeckens konnte eine verschlickungsfreie Fahrrinne geschaffen und die Entwässerung des Binnenlandes sichergestellt werden. Die im Jahr 1985 begonnene Maßnahme konnte im Jahr 2004 in allen wesentlichen Teilen mit Gesamtkosten von ca. 175 Mio. € abgeschlossen werden.

Das Emssperrwerk

Mit der Sturmflut vom Januar 1994 sind ab Papenburg die bisher höchsten Tidewasserstände in der Ems aufgetreten. Weitere Untersuchungen ergaben, dass für die Emsdeiche auf großer Länge ein Erhöhungs- und Verstärkungsbedarf besteht. Die erfolgreiche Entwicklung des Werftenstandortes Papenburg erforderte zwischen 1984 und 1997 eine mehrfache Vertiefung der Ems. Zur Sicherstellung der Überführung großer Schiffseinheiten ergaben sich hohe Kosten in der Fahrwasserunterhaltung.

Beide Problemstellungen konnten durch den Bau des Emssperrwerkes mit integrierter Staufunktion am Standort Gandersum zwischen 1998 und 2003 gelöst werden. Eine wichtige Grundlage war die Vereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der Bundesrepublik Deutschland zur Kostenbeteiligung des Bundes an den Gesamtkosten von rund 226 Mio. €.

Das Bauwerk mit einer Gesamtbreite von 550 m ist das größte Sperrwerk in Niedersachsen. Die Durchgängigkeit für die Schifffahrt wird durch eine Hauptschifffahrtsöffnung von 60 m Breite, welche auch für die Überführung von Schiffsneubauten dient, und eine Binnenschifffahrtsöffnung von 50 m sichergestellt. Zusätzlich gewährleisteten fünf Nebenöffnungen eine nur geringe Beeinflussung des Tideregimes. Zur Sicherstellung der Wasserbewirtschaftung und zur Verbesserung des Hochwasserschutzes im Leda-Jümme-Gebiet wurde zusätzlich neben dem Leda-Sperrwerk ein Schöpfwerk mit einer Leistung von 40 m³ pro Sekunde errichtet.

Durch das Emssperrwerk als Mehrzweckbauwerk wird der Sturmflutschutz für das Ems- und das Leda-Jümme-Niederungsgebiet nachhaltig verbessert. Mit der integrierten Staufunktion kann die Überführung von tiefgehenden Seeschiffen von Papenburg gewährleistet und damit dieser Wirtschaftsstandort langfristig gesichert werden.

5.2 Wasserwirtschaftliche Aspekte des Küstenraumes

5.2.1 Gewässerüberwachung

Die Wasserqualität des niedersächsischen Küstengewässers ist elementarer Bestandteil im Zusammenspiel der Umweltfaktoren im Ökosystem der Nordseeküste und bildet gleichermaßen einen entscheidenden Wirtschaftsfaktor in der Tourismuswirtschaft der Insel- und Küstenregion.

Zur Überwachung der Gewässergüte im Küstengewässer führt der NLWKN im Auftrag des Landes Niedersachsen und in Absprache mit den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg Messprogramme im niedersächsischen Küstengewässer durch. Untersucht werden das Wasser, das Sediment und Organismen auf Schwermetalle, auf organische Schadstoffe sowie auf Nährstoffe. Daneben werden auch biologische Parameter untersucht. Zu nennen sind hier die Flora und Fauna des Bodens (Benthos) sowie das Plankton.

Benthos ist ein Sammelbegriff für alle am und im Boden der Gewässer lebenden Organismen. Man unterscheidet zwischen Phyto- und Zoobenthos. Das Phyto-benthos ist im Bereich unserer Küsten durch am Meeresboden (einschl. Wattflächen) wachsende Pflanzen wie z.B. Seegras, Blasentang und Meersalat vertreten. Aber auch die mikroskopisch kleinen Einzeller gehören dazu, die auf Grund ihrer Größe und ihres Lebensraums als Mikro-Phytobenthos oder Sandlückenflora bezeichnet werden. Das Zoobenthos schließt sowohl die festsitzenden als auch die kriechenden und vorübergehend aufschwimmenden Tiere des Gewässerbodens ein. Dazu zählen u. a. Muscheln, Schnecken, Krebstiere (z.B. Strandkrabbe, Taschenkrebs, Seepocken) und Würmer. Die mikroskopisch kleinen Vertreter werden analog zu den Pflanzen als Mikrozoobenthos bzw. Sandlückenfauna bezeichnet. Unter Plankton werden lebende Organismen im freien Wasser verstanden, die weder am Untergrund festgewachsen noch zu weitreichender eigener Fortbewegung fähig sind und daher der Strömung preisgegeben sind. Man unterscheidet zwischen Phyto- und Zooplankton. Als Phytoplankton bezeichnet man pflanzliches Plankton, während das Zooplankton Tiere unterschiedlicher Größe umfasst.

Aus dem Monitoring wird ein Informations- und gegebenenfalls Frühwarnsystem entwickelt, z. B. für Planktonblüten und toxische Algen.

5.2.2 Gewässerbewirtschaftung

Im Oktober 2000 ist die EG-Wasserrahmenrichtlinie verabschiedet worden. Diese europäische Richtlinie vereinheitlicht eine Vielzahl europäischer Richtlinien auf dem Gebiet des Wasserrechtes. Ziel der Richtlinie ist

es, in den Gewässern der Mitgliedsstaaten und damit auch im niedersächsischen Küstengewässer eine Verschlechterung der Gewässerqualität zu verhindern und einen guten Zustand zu erreichen. Mit der fristgerechten Einarbeitung in das Niedersächsische Wassergesetz (NWG) im Sommer 2004 sind die Regelungen der Wasserrahmenrichtlinie geltendes deutsches Recht geworden.

Das Erreichen des guten Zustands soll entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie über eine Gewässerbewirtschaftungsplanung erfolgen, in die die Betroffenen und Beteiligten einer Region aktiv miteinbezogen werden.

Aufgabe der nächsten Jahre für die Gewässerbewirtschaftungsplanung Küste wird es sein:

- Anpassung und Weiterentwicklung der vorhandenen Monitoringsysteme (s.o.) auf die Anforderung der Wasserrahmenrichtlinie;
- Integration des örtlichen Wissens;
- Erarbeitung der wichtigsten Bewirtschaftungsfragen gem. § 184 a Abs. 2 Satz 2 NWG. Die Bewirtschaftungsfragen orientieren sich dabei an den Belastungsschwerpunkten im Küstengewässer;
- Benennung der Bewirtschaftungsziele gem. § 64 a NWG. Dies umfasst die Festlegung von Umweltzielen im Küstengewässer, aber unter Umständen auch die Ausweisung von künstlichen und erheblich veränderten Wasserkörpern sowie gegebenenfalls die Festlegung weniger strenger Umweltziele;
- Erarbeitung von Maßnahmenprogrammen und hier insbesondere Entwicklung von Vorschlägen für geeignete und wirksame Maßnahmen unter Berücksichtigung der Belastungsarten sowie Bewertung der Effektivität der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Kosten und Wirksamkeit.

Der Einbeziehung und aktiven Beteiligung der im Küstengewässer tätigen Institutionen kommt hierbei entscheidende Bedeutung zu. Niedersachsen beabsichtigt, die oben beschriebene Entwicklung des Monitorings und insbesondere der Maßnahmenprogramme in enger Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort voranzutreiben. Hierzu ist geplant, Gebietskooperationen zu gründen.

In den Gebietskooperationen sind Nutzungskonflikte zu erkennen und zu benennen sowie gemeinsame Strategien zu entwickeln. Hierbei obliegt dem NLWKN im Auftrag des Niedersächsischen Umweltministeriums die verantwortliche Steuerung innerhalb dieses Prozesses. Es gilt, das örtliche Wissen zu nutzen und zu bündeln und in die 2009 der europäischen Kommission vorzulegenden Bewirtschaftungspläne zu integrieren.

5.2.3 Grundlagen für Planungen in der Wasserwirtschaft und im Küstenschutz

Die zunehmende Nutzung der oberirdischen Gewässer erfordert deren vorausschauende Bewirtschaftung sowohl unter quantitativen als auch qualitativen Gesichtspunkten. Um die hierfür notwendigen Grundlagen erarbeiten zu können, betreibt der „Gewässerkundliche Landesdienst“ im Rahmen des „Gewässerüberwachungssysteme Niedersachsen“ verschiedene Messnetze:

- Pegelmessnetz,
- Grundwasserstandsmessnetz,
- Gütemessnetze (Grund- und Oberflächengewässer),
- Radioaktivitätsmessnetz,
- Depositionsmessnetz.

Ziel wasserwirtschaftlicher Maßnahmen ist u.a. der Erhalt und die Wiederherstellung naturnaher Gewässer sowie der Ausgleich zwischen Nutzungsansprüchen und den ökologischen Anforderungen an die Gewässer, wobei auch die Probleme im Küstenvorfeld und im Wattenmeer Beachtung finden müssen. Für den Hochwasser- und Küstenschutz sind die Bemessungsgrundlagen (Wasserstände; Durchflüsse; Küstengebiet; Sturmflutbemessungswasserstände) zu erarbeiten.

Für die zuverlässige Ermittlung des für die Wasserversorgung zur Verfügung stehenden Wasserdargebots (Menge und Güte) ist es auch im Küstengebiet notwendig, die relevanten Größen des Wasserhaushaltes in ausreichender räumlicher und zeitlicher Dichte auf Dauer zu erfassen. Die Ermittlung und Auswertung von Niederschlag, Abfluss und Verdunstung ist dabei Grundlage der Beurteilung. Zusätzlich können und müssen z.B. versalzene Grundwasserleiter (Meeresversalzung, Salzstöcke) erkannt werden; bei erkennbaren Veränderungen kann Vorsorge getroffen und auf Beeinträchtigungen rechtzeitig reagiert werden. Um ausreichende Freiflächen zur Grundwasserneubildung zu sichern, ist z.B. im Rahmen der Beratung darauf hinzuwirken, dass Zersiedelungen vermieden werden und konzentrierte Bebauungsplangebiete ausgewiesen werden. Dies gilt insbesondere auf den Nordseeinseln, wo aus der Süßwasserlinse das Trinkwasser gewonnen wird. Bedarf und Dargebot sind hier im Jahresverlauf gegenläufig (Winter: höheres Dargebot – wenig Verbrauch, Sommer: rückläufiges Dargebot – hoher Verbrauch auf Grund des Tourismus).

In den Tidegewässern einschließlich der deichgeschützten Tidebinnengebiete ergeben sich für die Hydrometrie wegen der Überlagerung des Oberwasserabflusses mit der instationären Tidedynamik besondere Probleme zur Messstrategie und -technik. Dies erfordert eine Marktbeobachtung und den Einsatz moderner, aber

wirtschaftlicher Messmethoden sowie einen begleitenden Erfahrungsaustausch mit anderen gewässerkundlich arbeitenden Institutionen (Behörden des Bundes und der Länder einschließlich Nachbarstaaten, Universitätsinstituten und Ingenieurbüros).

5.2.4 Grundwasservorkommen und Trinkwassergewinnung in Ostfriesland

Grundwasservorkommen – Grundwasserstockwerke

Die Grundwasserleiter in Ostfriesland werden von Lockergesteinen gebildet. Nach landschaftlichen und oberflächennah dominierenden geologischen Einheiten, lässt sich Ostfriesland in die Regionen Geest, Marsch und Inseln gliedern.

Auf dem Festland sind im Allgemeinen zwei Haupt-Grundwasserstockwerke ausgebildet. Die Basis des Aquifersystems liegt im südlichen Ostfriesland bei etwa NN –100 m und im nördlichen Ostfriesland bei NN – 200 m.

Die pliozänen Mittel- und Grobsande, die z.B. für die Grundwasserentnahme des Wasserwerkes Aurich genutzt werden, stellen überwiegend den Unteren Grundwasserleiter dar. In den tieferen Rinnenbereichen wird das Untere Grundwasserstockwerk durch pleistozäne Sande (Rinnenfüllungen) gebildet. Die durchlässigen pleistozänen elster- und saalezeitlichen Schmelzwassersedimente bilden den Oberen Grundwasserleiter.

In weiten Bereichen erfolgt eine hydraulisch wirksame und schützende Trennung dieser Grundwasserleiter durch geringdurchlässige Schluff- und Tonlagen (Geschiebelehm und Beckenton). In einigen Gebieten sind jedoch hydraulisch wirksame Zwischenschichten nicht ausgebildet bzw. durch Erosion ausgeräumt, so dass örtlich nur ein Grundwasserleiter vorliegt bzw. Grundwasserstockwerke hydraulisch miteinander in Kontakt stehen.

Örtlich ist über den bindigen Deckschichten des Oberen Grundwasserstockwerkes ein geringmächtiger oberflächennaher Grundwasserleiter vorhanden. Im Untergrund Ostfrieslands befinden sich zahlreiche Salzstöcke. Hierbei handelt es sich um ältere Salzablagerungen (Zechstein), die auf Grund des überlagernden Deckgebirges an Schwächezonen aufgestiegen sind. Die Salzstöcke befinden sich mehr als 130 m unterhalb der Erdoberfläche und beeinflussen durch Ablaugung das Aquifersystem.

Auf den Inseln haben sich im Bereich der Dünengebiete durch versickernde Niederschläge vorzugsweise in den holozänen Dünen- und Wattsedimenten Süßwasserlinsen ausgebildet, die an der Basis und am Rande von

Salzwasser begrenzt sind. Infolge der geringeren Dichte des Süßwassers schwimmt es auf dem Salzwasser.

Von der Insel erfolgt ein ständiger Süßwasserabstrom zur See und zum Watt hin, der mit der Grundwasserneubildung im Gleichgewicht steht und im Randbereich zu Süßwasseraustritten führt. Ebenso kann die Oberfläche der Süßwasserlinsen so hoch liegen, dass tief liegende Areale auf der Insel vernässen (feuchte Dünen-täler).

Das gewinnbare Grundwasser der Inseln ist an die Dünengebiete gebunden; der sandige Boden und die weniger üppige Vegetation lassen einen großen Teil des Niederschlages versickern. Nach geoelektrischen Untersuchungen sind die Süßwasserlinsen bis zu 80 m mächtig. Die Ausbildung der Linsen ist abhängig von der Gestalt der Dünenareale bzw. der Insel und dem geologischen Schichtaufbau. So verhindert eine bindige Zwischenschicht (Klei, Geschiebelehm) die Versickerung von Niederschlagswasser in den tieferen Untergrund und begrenzt damit die Mächtigkeit der Süßwasservorkommen. Eingeschaltete organische Schichten (z.B. Torfe) beeinflussen wesentlich die Grundwasserqualität und führen zu Problemen bei der Trinkwassergewinnung.

Trinkwassergewinnung

Die Trinkwasserversorgung in Ostfriesland wird ausschließlich aus den Grundwasservorkommen sichergestellt. Die Förderbrunnen zur Gewinnung von Rohwasser der Wasserversorgungsunternehmen auf dem Festland sind in einer Tiefe von 16 bis 140 m ausgebaut.

Ostfriesland als Küstenregion zeigt an den Messstellen im Einfluss von Küste, Ems und Leda-Jümme gleich bleibend hohe bis sehr hohe Salzgehalte im Grundwasser. Für die heutige Trinkwassergewinnung stellt dieser Salzeintrag in die genutzten Grundwasserleiter aus der Nordsee bislang kein Problem dar; er muss jedoch beobachtet werden, da z.B. durch Veränderungen der Druckverhältnisse z.B. durch die Steigerung der Grundwasserentnahme ein weiteres Vordringen der Küstenversalzung nicht ausgeschlossen werden kann.

Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor für die Nutzung von Grundwasservorkommen und die Trinkwassergewinnung in Ostfriesland ist die Versalzung durch hoch liegende Salzstöcke. Der Salzstock „Timmel“ beeinflusst eine Wasserfassung des Wasserwerkes Tergast und die Ablaugungen des Salzstockes „Bunde“ beeinflussen die Förderbrunnen des Wasserwerkes Weener / Ems.

Im oberflächennahen Grundwasser des gesamten Gebietes ist eine deutliche Einwirkung durch menschliche Aktivitäten (Landwirtschaft, Rohstoffgewinnung) auf die Grundwassergüte zu erkennen. Zu beobachten sind zudem die Auswirkungen der Versauerung; das Grundwasser im Einzugsgebiet schwach gepufferter Geestsedimente der Trinkwasserschutzgebiete weist sehr niedrige pH-Werte auf.

Während die Grundwassergewinnung auf dem Festland aus tieferen Grundwasserleitern erfolgt, werden auf den Inseln die oberflächennahen, verschmutzungsempfindlichen Grundwasservorkommen genutzt (Süßwasserlinsen). Die Wasserwerke auf den Inseln besitzen Brunnen zur Trinkwassergewinnung bis etwa 15 m unter Gelände. Vereinzelt sind Brunnen bis max. 48 m ausgebaut worden.

Die sensible Trinkwassergewinnung aus den Süßwasserlinsen der Inseln ist besonders gefährdet durch Salzwassereinbrüche infolge von Sturmfluten (Landverluste) und durch eine übermäßige Grundwasserentnahme vorwiegend während der Tourismus-Saison. Zunehmende Versiegelung und punktuelle Schadstoffeinträge (z.B. durch Altlasten) bedrohen zudem die Menge und Qualität des Grundwassers, das zur Trinkwassergewinnung genutzt werden kann; in der Regel fehlen schützende Deckschichten.

Voraussetzung für die dauerhafte Nutzung des oberflächennahen Grundwassers einer Süßwasserlinse ist daher ein wirksamer flächendeckender Grundwasserschutz und eine standortangepasste Stabilisierung der Linse durch entsprechende Bewirtschaftungs-, Küstenschutz- oder ggf. Anreicherungs-Maßnahmen.

Zur langfristigen Sicherung der Trinkwasserversorgung auf den Inseln ist es erforderlich, alle Gebiete der jeweiligen Linse mit förderwürdigem Grundwasser zu schützen, da es notwendig sein kann, auf bisher nicht genutzte Dünengebiete auszuweichen. So sind z.B. bei einer Gesamtfläche der Insel Borkum von 32 km² lediglich 5 bis 6,5 km² (15-20%) der Insel für die öffentliche Trinkwassergewinnung geeignet.

Auf Grund der Empfindlichkeit der Süßwasserlinsen gegenüber Stoffeinträgen ist zur Sicherung der Wasserqualität eine umfassende Ausweisung als Trinkwasserschutzgebiete erfolgt.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Nutzung der Grundwasservorkommen (Süßwasserlinsen) auf den Inseln:

Insel Wasserwerk	Förder- brunnen (Anzahl)	Fördertiefe (m)	Inselgröße (km ²)	Wasser- schutz- gebiet (km ²)	Mögliches Gewinnungs- gebiet (km ²)	Fördermenge 2003 (m ³ / a)	Wasser- recht (m ³ / a)
Borkum	42	5 - 40	32	22	6,5	864.928	1.300.000
Juist	25	5 - 15	13	4,5	3,0	308.174	400.000
Norderney	36	6 - 48	25	12,7	4,5	928.810	1.400.000
Baltrum	5	10	6	3,1	-	Nur Notver- sorgung ¹²³	40.000
Langeoog	15	14 - 39	20	18,6	4,0	363.071	450.000
Spiekeroog	6	10 - 15	21	2,6	2,5	147.901	170.000
Wangerooge	3	6,2 - 9,6	8,5	1,6	-	Nur Notver- sorgung ¹²⁴	60.000

In Ostfriesland wurden 2003 insgesamt durch 17 Wasserwerke 40,7 Mio. m³ Grundwasser zur Trinkwasseraufbereitung gewonnen (zwölf Wasserwerke auf dem Festland mit 38,1 Mio. m³ und fünf Wasserwerke auf den Inseln mit 2,6 Mio. m³). Die Sicherung der Grundwasservorkommen sowohl hinsichtlich der Menge als

auch insbesondere der Güte ist eine wesentliche Grundlage zur Sicherstellung der ortsnahe Trinkwasserversorgung der Bevölkerung und von herausragender Bedeutung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Küstenregion.

¹²³ ansonsten Versorgungsleitung vom Festland

¹²⁴ s.o

E. LANDESENTWICKLUNG UND LANDESPLANUNG

1. Raumordnerisches Gesamtkonzept für das niedersächsische Küstenmeer (ROKK)

1.1 Erfordernis

Das Niedersächsische Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (Regierungsvertretung Oldenburg) erstellt zur Zeit für das gesamte Niedersächsische Küstenmeer erstmalig ein Raumordnerisches Konzept, welches textliche und kartenbezogene Leitbilder und Zielaussagen enthalten wird.

Anlass ist der immer größer werdende raumordnerische Handlungsbedarf (aktuelle Stichworte: Offshore Windenergie, Kabelkorridore, Sandgewinnung) und auch der externe Erwartungsdruck von Investoren nach geordneten, sicheren Rahmenbedingungen.

Einen integrativen Ansatz in Form eines koordinierten fachübergreifenden Planes für das Küstenmeer gibt es bisher nicht. Einige Fachverwaltungen haben bislang aus ihrer spezifischen Sicht Pläne aufgestellt. Jedoch kann nur durch sektorübergreifende Instrumente die zwangsläufig auf jeweils eine Nutzungsform fixierte beschränkte Sichtweise bestehender fachplanerischer Ansätze überwunden werden.

Im derzeit gültigen Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) sind derzeit nur wenige raumordnerische Ziele für diesen Meeresbereich enthalten. Auch wenn das ROKK im rechtlichen Sinne kein Raumordnungsprogramm gemäß § 3 NROG sein wird, soll es doch analoge Anforderungen einhalten, um die spätere Aufstellung förmlicher Ziele der Raumordnung im LROP vorbereiten und unterstützen zu können. Weiterhin sollen Grundsätze und Prinzipien eines „Integrierten Küstenzonenmanagement“ (IKZM) mitberücksichtigt werden. Das ROKK soll aber nicht nur raumordnerische Vorstellungen festlegen. Es soll auch informieren und im Sinne eines Entwicklungskonzeptes innovative Handlungsansätze bzw. Visionen aufnehmen.

Ziel des ROKK-Prozesses ist es, ein von allen regionalen Akteuren möglichst weitgehend mitgetragenes Konzept zu erhalten.

1.2 Konzeptionelle Einbindung

Das ROKK wird ein wesentlicher Baustein einer niedersächsischen Strategie zum IKZM sein und damit auch der Umsetzung der IKZM-Empfehlung des EU-Umweltrates dienen.

Zur Entwicklung des IKZM ist auf folgendes hinzuweisen: Schon seit einigen Jahren ist IKZM Gegenstand

vieler Projekte auf EU-, Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene. So wurde z.B. auf EU-Ebene das "Demonstrationsprogramm zum IKZM 1997 – 1999" durchgeführt und IKZM sowohl im Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) als auch im Entwicklungskonzept für die Nordseeregion (NORVISION) verankert.

Nach der Empfehlung des EU-Umweltrates vom 29. Oktober 2001 soll europaweit eine Strategie des IKZM gefördert werden. Danach sollen die Mitgliedstaaten auf der Grundlage des o.g. Demonstrationsprogramms für ihr Küstengebiet Zielvorstellungen entwickeln und nationale Strategien zur Umsetzung der Grundsätze des IKZM aufstellen. Vier Jahre nach Verabschiedung dieser Empfehlung haben die Mitgliedstaaten der Kommission über den Fortschritt der Arbeiten zu berichten.

Mit dem INTERREG II C-Projekt NORCOAST¹²⁵ hat das Land Niedersachsen den Stand und die Erfordernisse für eine küsten- und meeresorientierte Raumordnung aufgearbeitet.

Erfolgreicher Abschluss des NORCOAST-Projektes war die Konferenz vom 18 / 19. Juni 2001 in Cuxhaven, auf der Beteiligte aus Verwaltung, Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Kammern und Verbänden nach intensiver Diskussion die „Cuxhavener Erklärung“ verabschiedet haben, die folgende Kernpunkte beinhaltet:

- die Küstenzone räumlich zu verstehen als einen Bereich, der von den Außengrenzen der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ, Gebiet zwischen 12 und 200 Seemeilen vor der Küste) bis hin zum meeresorientierten, festen Land reicht,
- Schaffung von Leitzielen für eine konsensfähige, nachhaltige regionale Entwicklung der Küstenzone,
- Erfordernis eines Raumordnungs- und Raumnutzungsmanagements für die deutsche Küstenzone, d.h. integrierte Gesamtplanung und
- wegen der besonderen Dynamik und Offenheit des Meeres eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit benachbarter Länder und Staaten zur Anpassung von Entwicklungszielen und Abstimmung von Maßnahmen.

Vor diesem Hintergrund hat die Niedersächsische Landesregierung am 09. Juli 2002 beschlossen, den „Interministeriellen Arbeitskreis Integriertes Küstenzonenmanagement“ mit der Erarbeitung des ROKK als ersten

¹²⁵ Mehr Information: www.norcoast.dk

Baustein für ein IKZM zu beauftragen. Die Erarbeitung des Entwurfs oblag der damaligen Bezirksregierung Weser-Ems in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Lüneburg. Das ROKK ist insofern eingebettet in die o.a. konzeptionellen Projekte und Prozesse auf europäischer und nationaler Ebene.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Im Zusammenhang mit dem Begriff „niedersächsisches Küstenmeer“ sind drei Zuständigkeitsbereiche zu unterscheiden:

- der landseitige Küstenbereich begrenzt durch die Mittlere Tiedehochwasser-Linie (MThw-Linie),
- die 12 Seemeilen-Zone (Küstengewässer),
- die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ).

Die 12 Seemeilen-Zone gehört zum Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und des jeweils angrenzenden Bundeslandes. Der Bereich zwischen Ems und Elbe (mit Ausnahme der zu Hamburg gehörenden Exklaven Scharhörn und Neuwerk) gehört mithin zum Land Niedersachsen.

Das Hoheitsgebiet der Gemeinden und Landkreise im Küstenraum endet an der MThw-Linie. Das Küstenmeer unterhalb der MThw-Linie ist „gemeindefreies Gebiet“. Entsprechend erstreckt sich die Regional- und Bauleitplanung nur auf den Land-, nicht jedoch auf den Meeresbereich.

Die staatliche Landesplanung umgreift hingegen sowohl den terrestrischen als auch den marinen Bereich, letzteren bis zur seewärtigen Grenze der 12 Seemeilen-Zone. Für den marinen Bereich enthält das gültige LROP jedoch kein umfassendes und geschlossenes Zielsystem.

Nach den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen hat seewärts der 12 Seemeilen-Zone (Staatsgrenze) der Bund eine Regelungskompetenz für den Bereich der AWZ. Die Kompetenz erstreckt sich u.a. auf die Erforschung und Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen, die Errichtung und Nutzung von Bauwerken, die wissenschaftliche Meeresforschung und den Umweltschutz.

Gemäß des im Juli 2004 in Kraft getretenen § 18a ROG hat der Bund (hier das BMVBW) für die AWZ Ziele und Grundsätze der Raumordnung aufzustellen. Diese sollen dem ROG zufolge die wirtschaftliche und wissenschaftliche Nutzung des Meeresgebietes, die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Seeschifffahrt, sowie den Schutz der Meeresumwelt umfassen. Zur Aufstellung derartiger Grundsätze und Ziele ermittelt der Bund zur Zeit in einem ersten Verfahrensschritt bestehende und zukünftige Nutzungsansprüche an die

AWZ. Darauf aufbauend soll ein erster Rahmenplan gefertigt werden, der dann einer strategischen Umweltprüfung unterzogen wird.

Eigentumsrechtlich gehören sämtliche Meeresflächen unterhalb der MThw-Linie (bis zur seewärtigen Grenze der 12 Seemeilen-Zone) sowie die Tiefwasserreedee westlich von Helgoland dem Bund. Entsprechend sind für Nutzungen privatrechtliche Vereinbarungen mit dem Bund zu schließen. In der AWZ gibt es kein privatrechtliches Eigentum für die Meeresflächen.

Die im ROKK formulierten Zielaussagen werden im rechtlichen Sinn nicht bindend sein (kein Raumordnungsprogramm im Sinne von § 3 NROG). Zwar werden im ROKK die in Raumordnungsprogrammen üblichen Instrumente (z.B. Vorranggebiete) benutzt, allerdings haben sie hier einen anderen Rechtscharakter. Sie dienen der Selbstverpflichtung bzw. Orientierungshilfe für die Koordinierung von Planungs- und Maßnahmenträgern im Küstenmeer. Eine formelle Bindungswirkung erhalten die Zielaussagen des ROKK erst, wenn sie in förmliche Raumordnungspläne übernommen werden.

In Niedersachsen steht die Änderung des LROP an, im Rahmen derer auch ein verbindliches fachübergreifendes Zielsystem für das Küstenmeer festgelegt werden soll. Dieser Fortschreibung vorangehend wird zur Zeit für das niedersächsische Küstenmeer die Änderung des LROP Teil 2 bezüglich der Nutzung von Offshore-Windenergie erarbeitet.

Das ROKK dient in diesem Änderungsverfahren der konzeptionellen Herleitung von Eignungsgebieten für Windenergieanlagen mit Ausschlusswirkung im übrigen Planungsraum.

Unberührt vom ROKK bleiben naturgemäß die Zuständigkeiten der Landkreise als Träger der Regionalplanung und andere gesetzliche Vorgaben, z.B. über den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ oder bestehende Baurechte für Anlagen oder Trassen.

1.4 Räumlicher Geltungsbereich

Der zentrale und originäre Aussagebereich des ROKK betrifft das Niedersächsische Küstenmeer. Da die Grenzräume des Küstenmeeres nordöstlich zu Schleswig-Holstein bzw. Hamburg und westlich zu den Niederlanden bislang rechtlich nicht abschließend bestimmt sind, ist eine exakte Abgrenzung des Geltungsbereiches zur Zeit nicht möglich.

Auch wenn die AWZ und die landseitigen Küstenbereiche nicht zum eigentlichen Planungsraum gehören, werden für diese Bereiche Aussagen getroffen, soweit dies inhaltlich sinnvoll ist. Da zahlreiche Nutzungen von außerhalb des Küstenmeeres einwirken, wie z.B. Ver-

kehrstrennungsgebiete der Seeschifffahrt oder Offshore-Windenergiestandorte, wird der südliche Teil der AWZ in den räumlichen Aussagebereich einbezogen. Entsprechendes gilt für landseitige Nutzungen, die im Bereich der an die Küstenlinie angrenzenden Landkreise und der in das Binnenland hineinreichenden Seeschiffahrtsstraßen liegen. Durch deren Einbeziehung können z.B. Hinterlandanbindungen der Häfen durch Binnenschifffahrt, Bahn und Straße dargestellt werden.

Für den Landbereich erfolgt hierzu auch eine Auswertung entsprechender Zielaussagen der wirksamen Regionalen Raumordnungsprogramme (RROP) der Landkreise, bzw. des LROP (im Bereich fehlender RROP) sowie ggf. weiterer Festlegungen, die im räumlich funktionalen Zusammenhang hierzu stehen.

Die angrenzenden Länder Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein sowie die Niederlande wurden ebenfalls beteiligt, um entsprechende Zielvorstellungen in den Übergangsbereichen einfließen lassen zu können.

1.5 Aufstellungsverfahren

Federführend für die Erarbeitung ist das Niedersächsische Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (Regierungsvertretung Oldenburg). Zur Einleitung des Aufstellungsverfahrens zum ROKK wurden im Februar 2002 alle maßgeblichen Behörden und Institutionen über die Ziele und Inhalte des beabsichtigten ROKK informiert und gebeten, regionalplanerisch bedeutsame Hinweise und Materialien, die aus Ihrer Sicht in das Konzept einfließen sollten, zur Verfügung zu stellen. Es sollte außerdem dargelegt werden, welche aktuellen oder geplanten Nutzungen der jeweiligen Behörde den Planungsraum tangieren. Die Beteiligten sind zudem ermutigt worden, interessante Ideen und Visionen mitzuteilen, die eventuell später einmal Gegenstand weiterer Diskussionen oder Foren werden könnten.

Auch regionale Interessengruppen und Vereinigungen außerhalb der Behördenstrukturen sollten in das Verfahren einbezogen werden. Dazu wurden die Gemeinden, die Landkreise und Fachbehörden gebeten, in Frage kommende Adressaten zu benennen, damit diese im weiteren Verfahren förmlich beteiligt werden konnten.

Die eingegangenen Beiträge, Anregungen und Stellungnahmen wurden zusammen mit eigenen Erarbeitungen zum Konzept-Entwurf ROKK 2004 zusammengeführt. Er beinhaltet eine ca. 60-seitige Textfassung sowie drei thematische Karten im Maßstab 1:300.000.

Dieser Entwurf wurde Gegenstand eines Abstimmungsverfahrens, an dem insgesamt ca. 300 Behörden, Institutionen und benannte Interessengruppen beteiligt wurden.

Da im Sinne der IKZM-Prinzipien eine breite Information der Öffentlichkeit angestrebt wurde, ist in verschiedenen regionalen Zeitungen über das ROKK informiert und darauf hingewiesen worden, dass interessierte Bürgerinnen und Bürger den Konzeptentwurf bei ihrer Gemeinde oder ihrem Landkreis einsehen konnten. Weiterhin wurde der Konzeptentwurf zur Einsicht in das Internet gestellt. Diese Möglichkeit zur Bürgerbeteiligung wurde nur vereinzelt wahrgenommen.

Als besonders kontroverser Diskussionspunkt im Beteiligungsverfahren hat sich – wie zu erwarten – die Planung von Offshore-Windparks und deren Netzanbindung herausgestellt. Das ROKK bietet hier eine Plattform, die unterschiedlichen Belange ohne einen die Sichtweise einschränkenden konkreten Projektbezug einer ganzheitlichen raumordnerischen Betrachtung zu unterziehen. Von Bedeutung sind dabei auf der einen Seite die Belange des Tourismus, des Naturschutzes, der Fischerei und der Schifffahrt (im Verfahren vorgebracht z.B. durch die Inselgemeinden bzw. die Nationalparkverwaltung) sowie auf der anderen Seite die allgemeinen energiepolitischen und wirtschaftlichen Belange sowie die projektbezogenen Belange potenzieller Windparkbetreiber. Auf der Grundlage einer ersten Abwägung werden im ROKK Offshore-Windparks auf Grund ihrer vielfältigen Auswirkungen grundsätzlich in den Bereich der AWZ verwiesen. Für die Pilotphase werden allerdings zwei befristete Eignungsgebiete im Küstenmeer vorgeschlagen.

Die Auswertung der im zweiten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen, Anregungen und Hinweise steht nunmehr vor dem Abschluss.

Insgesamt soll die intendierte Selbstbindung der in der Region relevanten Akteure durch das ROKK mit einer von Anfang an sehr breiten Beteiligung aller Betroffenen, sowie durch die weitgehend im Konsens zu erfolgende Festlegung der Zielaussagen erreicht werden.

1.6 Inhalt

Das ROKK formuliert erstmalig ein durchgängiges und geschlossenes System von raumordnerischen Grundsätzen und Zielvorstellungen für das niedersächsische Küstenmeer. Methodisch werden dazu abgestuft von allgemeinen Grundsätzen über Planungsleitlinien sachbezogene Zielaussagen zu den wesentlichen, das Niedersächsische Küstenmeer prägenden Raumnutzungen, Nutzungsansprüchen und Potenzialen entwickelt. Die Verzahnung der einzelnen Bereiche wird durch die systematische Analyse der Wechselwirkungen und Konfliktbereiche zu anderen Nutzungen bzw. Potenzialen veranschaulicht.

Auf der Grundlage der drei Nachhaltigkeitsprinzipien werden zunächst drei raumordnungspolitische Grundsätze entwickelt:

- Erreichen einer möglichst hohen dauerhaften wirtschaftlichen Effizienz (Sicherung und Entwicklung verkehrsgünstiger Transportwege und Knoten, präventiver Küstenschutz, touristische Nutzungen, Nutzbarmachung regenerativer Offshore-Energiequellen, Erforschung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen),
- Erhaltung der Integrität der natürlichen Systeme und Prozesse (Vorsorge, Schutz, Vermeidung, Kompensation),
- Partizipation / Erreichen einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz aller Maßnahmen (Grundsätze der Öffentlichkeitsinformation, nachbarschaftlichen Beteiligung, Interessenabwägung).

Basierend auf diesen Prinzipien werden folgende allgemeingültige Planungsgrundsätze formuliert, die als Leitlinie für nachfolgende Pläne, Programme und Maßnahmen dienen sollen:

- Die verschiedenen Nutzungsfunktionen sollen sich möglichst nicht beeinträchtigen. Das kann auch durch zeitliche Staffelung und Mehrfachnutzung von Räumen erreicht werden.
- Es darf nicht zu einer Abwälzung der Probleme vom Land auf das Wasser kommen. Auch muss vermieden werden, dass sich das Meer zu einer Zufluchtstätte für Raumforderungen entwickelt, die auf dem Land unerwünscht sind.
- Es darf nicht zu irreversiblen Störungen und Verschmutzungen des Meeres und der darauf bezogenen natürlichen Systeme kommen.
- Das ökonomische Potenzial ist zu identifizieren; auf dieser Grundlage ist auf die entsprechenden Stärken und auf wettbewerbsfähige Wachstumsprofile zu setzen.
- Projekte und Aktivitäten sind auf dem Meer nur zulässig, wenn Nutzen und Erforderlichkeit nachgewiesen wurden.
- Die Planung neuer Vorhaben und die Erweiterung vorhandener Projekte auf dem Meer dürfen erst dann stattfinden, wenn deren Folgen für Meeres- und Küstengebiete und die Art und Weise, wie mit diesen Fragen umzugehen ist, untersucht und dargelegt wurden.

Das ROKK formuliert darauf aufbauend konkrete Zielaussagen zu folgenden Sachkapiteln:

- Hafententwicklung
- Verkehr, insbesondere Schifffahrt
- Energie, insbesondere Windenergie
- Tourismus

- Fischerei
- Rohstoffgewinnung
- Naturschutz
- Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter
- Küstenschutz
- Katastrophenschutz, zivile Verteidigung
- Militärische Verteidigung

Die Zielaussagen folgen einer einheitlichen Struktur. Ihnen vorangestellt ist in jedem Sachkapitel eine kurze **Situationsbeschreibung**, in der aktuelle Tendenzen der jeweiligen Raumnutzung unter quantitativen und qualitativen Aspekten beleuchtet werden.

Beispiel *Hafententwicklung*: Der Seeverkehrsumschlag in den großen niedersächsischen Seehäfen (Wilhelmshaven, Brake, Stade-Bützfleth, Emden, Nordenham, Cuxhaven, Papenburg, Leer und Oldenburg) ist im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahr um 2,1 % gestiegen. Innerhalb der Güterarten zeichnet sich eine Verlagerung zu höherwertigem Stückgut ab. Der Seeverkehrsumschlag dieser großen Seehäfen lag im Jahr 2003 bei rund 57 Mio. t. Für 2004 wird ein anhaltend hohes Wachstum von rund 4 % prognostiziert. Der Seegüterumschlag aller deutschen Seehäfen lag im Jahr 2003 bei etwa 255 Mio. t.

Beispiel *Muschelfischerei*: Es existieren vier Betriebe an den Hafenstandorten Hooksiel, Greetsiel und Norddeich, von denen aus die ausgewiesenen Kulturfleichen im Bereich Osterems / Juist und im Außenbereich der Jade befischt werden.

Hieran schließt sich jeweils die **Identifizierung bedeutsamer Wechselwirkungen und Konfliktbereiche** an.

Beispiel *Rohstoffgewinnung / Schiffsverkehr / Küstenschutz*: Die Sandentnahme kann positiv eine notwendige Fahrwasservertiefung bewirken und negativ die Deichsicherheit gefährden und zu Strömungsänderungen in Schifffahrtsstraßen führen.

Wesentliche **Lösungsansätze** werden bezeichnet.

Beispiel *Küstenschutz*: Im Hinblick auf einen möglichen Anpassungsbedarf der Küstenschutzanlagen an veränderte klimatische und hydrologische Rahmenbedingungen sollte überprüft werden, welcher räumliche Bedarf für die Umsetzung von Küstenschutzstrategien zukünftig zu erwarten ist, und in welcher Form dieser realisiert werden kann.

Beispiel *Offshore-Windparks*: Durch planungsrechtliche Steuerungsinstrumente kann die Entwicklung der Windenergie wirksam gelenkt werden. Geeignet sind insbe-

sondere Vorrang- bzw. Eignungsgebiete, die einerseits Bereiche, die für die Windenergienutzung geeignet sind, positiv festlegen und andererseits eine Ausschlusswirkung im übrigen Planungsraum bewirken.

Die darauf aufbauenden **Zielaussagen** werden differenziert zum einen in eine Wiedergabe bestehender förmlicher Ziele der Raumordnung aus dem LROP und den RROP sowie zum anderen in eine Neuformulierung der unverbindlichen Zielaussagen des ROKK. Diese originären Zielaussagen des ROKK werden untergegliedert in Ziele a) für den Meeresbereich (i.d.R. für die 12-Seemeilen-Zone und falls erforderlich für die AWZ) und b) für den Landbereich.

Beispiel Küstenschutz: Zielaussagen für den Landbereich: Bei allen raumbedeutsamen Vorhaben im deichnahen Bereich (bis 10 km Entfernung zum Deich) ist der Belang Kleigewinnung besonders zu berücksichtigen.

Beispiel Tourismus: Zielaussagen für den Meeresbereich: Bei der Errichtung von baulichen Anlagen im Küstenmeer sind die Belange des Tourismus angemessen zu berücksichtigen. Beeinträchtigungen sind so weit wie möglich zu vermeiden.

Beispiel Energie: Zielaussagen für den Meeresbereich: Wegen der Konflikte insbesondere mit den Belangen Naturschutz, Tourismus und Fischerei ist der niedersächsische Bereich des Küstenmeeres grundsätzlich von Offshore-Windenergieanlagen freizuhalten. Um jedoch Windenergieanlagen für die weiter draußen in der AWZ liegenden Offshore-Bereiche zu erproben, kommen Standorte vor Borkum und auf den Nordergründen nach erfolgreicher raumordnerischer Abstimmung als zeitlich befristete Pilotstandorte in Frage.

Beispiel Kabeltrassen: Zielaussage für den Meeres- und Landbereich: Stromleitungskabel von Offshore-Windparks (in der 12 Seemeilen-Zone und in der AWZ)

zur Anbindung an das öffentliche Stromnetz sind gebündelt in Korridoren zu verlegen. Die raumordnerisch abgestimmten Inselversorgungskorridore sind ausschließlich für die Inselversorgung reserviert.

Im letzten Punkt eines jeden Sachkapitels werden schließlich **Visionen** bzw. noch nicht ausreichend untersuchte **Handlungsansätze** dargestellt.

Beispiel Rohstoffgewinnung, Offshore-Windenergie: Es ist zu prüfen, ob mittels Druckspeicherkavernen die von Offshore-Windparks erzeugte Energie bedarfsgerecht zwischengespeichert werden kann.

Beispiel Naturschutz: Für Eingriffe im Meeresbereich sind geeignete Kompensationsmodelle im Wasser- bzw. Küstenbereich zu entwickeln.

Die Visualisierung der räumlich darstellbaren Inhalte des ROK Küstenmeer erfolgt schließlich anhand dreier Karten. Dabei wird eine Karte vorhandene und planerisch festgestellte Nutzungen, in Raumordnungsprogrammen festgelegte Ziele und Darstellungen genehmigter Flächennutzungspläne, eine weitere Karte Nutzungsabsichten und eine dritte originäre „Zielsetzungen“ des ROKK enthalten.

Zur räumlichen Darstellung der Zielaussagen werden hier u. a. die Planungskategorien **Vorrang- und Vorsorgegebiet** verwendet.

Vorgeschlagen werden z.B. Vorranggebiete für Umschlagsplätze für die Schifffahrt (Häfen), Industriestandorte am seeschifftiefen Wasser, Schiffsverkehr, Natur und Landschaft und Vorsorgegebiete (noch zu erfüllendes Abstimmungserfordernis) für Windenergienutzung, die Aufsuchung, Erkundung und Gewinnung von Bodenschätzen, Natur und Landschaft sowie Erholung.

2. Standortsicherung für die Windenergienutzung im Küstenmeer und Onshore

Das Niedersächsische Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) führt derzeit ein Verfahren zur Ergänzung des Landes-Raumordnungsprogramms (LROP) um Festlegungen zur Offshore-Windenergienutzung durch. Im niedersächsischen Küstenmeer (sog. 12-Seemeilen-Zone) sollen Festlegungen zur Steuerung der Windenergienutzung unter Berücksichtigung der entgegenstehenden Belange (Schifffahrt, Tourismus, Naturschutz, Fischerei) getroffen werden. Ziel ist die Festlegung von „Eignungsgebieten“ für die Erprobung von Anlagen zur Windenergienutzung und der gleichzeitige Ausschluss dieser Anlagen außerhalb dieser Gebiete.

Der Anfang 2004 in die Anhörung gegebene Referentenentwurf sieht in den Bereichen Borkum-Riffgatt und Nordergründe-Wesermündung jeweils ein Eignungsgebiet vor, das zeitlich befristet für die Erprobung von Offshore-Windenergieanlagen in Frage kommt. Im übrigen Gebiet sollen entsprechende Anlagen ausgeschlossen werden. Diese Festlegungen sollen bis zum 31. Dezember 2010 gelten. Danach sollen in der gesamten 12-Seemeilen-Zone keine neuen Windenergieanlagen mehr zulässig sein.

Die aus der Anhörung gewonnenen neuen Erkenntnisse haben zu teils erheblichen Überarbeitungen des Referentenentwurfes geführt.

rentenentwurfs geführt. Ein auf Basis mehrjähriger ornithologischer Bestandserfassungen der Uni Kiel vorgelegtes Fachgutachten zu bedeutsamen Vogellebensräumen im niedersächsischen Küstenmeer wurde mit weiteren Fachgutachten und Kartierungsergebnissen zusammengeführt und ebenso für die Überarbeitung des Referentenentwurfs genutzt wie die Ergebnisse eines von der Bezirksregierung Lüneburg durchgeführten Raumordnungsverfahrens für den geplanten Offshore-Windpark Nordergründe der Firma EnergieKontor, Bremen, und wie die von ML in Auftrag gegebene Studie „Stand und Perspektiven der Küstenfischerei in Niedersachsen“ (siehe Kapitel B.7). Die überarbeitete Entwurfsfassung wurde am 10. Februar 2005 in Oldenburg mit den beteiligten Stellen erörtert. ML geht davon aus, dass die auf Basis dieser Erörterungen veränderten Festlegungen nach einer zustimmenden Stellungnahme des Landtages Mitte 2005 wirksam werden.

Im ML wird darüber hinaus eine grundlegende Novellierung des gesamten LROP aus dem Jahre 1994 vorbereitet. Erste Ergebnisse in Form von Entwicklungsleitlinien, auf deren Grundlage die Programm-Novellierung fortgeführt werden soll, wurden im Rahmen eines Fach-

kongresses im November 2004 bereits vorgestellt. Mit der Novellierung des LROP wird die Landesregierung in Abstimmung mit allen Trägern öffentlicher Belange ihre Vorstellungen zur zukünftigen räumlichen Entwicklung des Landes und seiner Regionen umsetzen. Das LROP soll künftig in den verbindlichen Festlegungen auf Themen reduziert werden, die über die kommunale Gestaltungskompetenz eindeutig hinausgehen und für die Entwicklung des Landes und seiner Teilräume von grundlegender Bedeutung sind.

Der Regionalplanung, der kommunalen Planungshoheit und auch der besonderen Verantwortung der Kommunen zur Umsetzung der Raumordnungsziele wird ein hoher Stellenwert beigemessen. Das LROP wird auf Regelungen verzichtet, die in die Verantwortung der kommunalen Ebene gestellt werden können.

Das LROP soll zu einem modernen Planungs- und Managementinstrument werden, das Interessen bündelt und koordiniert sowie Gemeinwohlbelange und Qualitätsanforderungen definiert.

3. Das Großräumige Kompensationskonzept Bremen-Niedersachsen

Die Landesregierungen von Bremen und Niedersachsen hatten im Mai 2000 den Auftrag erteilt, dass für Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch regional und landesweit bedeutsame Planungen und Maßnahmen insbesondere in den Städten Bremen und Bremerhaven sowie in deren umliegenden niedersächsischen Kommunen hervorgerufen werden, ein großräumiges Kompensationskonzept erarbeitet werden soll. Die Suche nach ökologischen Kompensationsflächen für weitere großflächige hafengewirtschaftliche Planungen und gewerbliche Vorhaben in Bremen bzw. Bremerhaven ist auf Grund der begrenzten Flächenverfügbarkeit im Stadtstaat überwiegend nur auf niedersächsischem Gebiet erfolgversprechend.

Die von beiden Ländern eingerichtete gemeinsame Arbeitsgruppe hat ihren Arbeitsauftrag als Steuerung und Moderation in einem vielschichtigen Arbeitsprozess definiert, der zu einem zwischen beiden Ländern abgestimmten Konzept führen soll. Sie kam überein, die räumlich konkrete Erarbeitung des Konzeptes der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen-Niedersachsen (RAG) zu übertragen, um den regionalen Besonderheiten angemessen Rechnung zu tragen.

Auf der Grundlage dieses Konzeptes sollen im festgelegten Betrachtungsraum diejenigen Maßnahmen, die aus dem jeweiligen Kompensationsbedarf von regional und landesweit bedeutsamen Planungen entstehen, hinsichtlich Größe und Naturraumpotenzial koordiniert

werden. Zum Betrachtungsraum gehören die Städte Bremen und Bremerhaven sowie die benachbarten Teile der Landkreise Wesermarsch, Oldenburg, Diepholz, Verden, Osterholz und Cuxhaven und die Stadt Delmenhorst.

Ein in der Arbeitsgruppe abgestimmtes Verfahrens- und Organisationsmodell zur Erarbeitung des Kompensationskonzeptes ist von der RAG gebilligt worden. Diesem Organisationsmodell folgend wird die fachinhaltliche Arbeit von der RAG unter enger Beteiligung des Ministeriums für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und dem Bremer Bau- und Umweltsenator geleistet. Zur Koordinierung der Arbeiten ist von der RAG eine Koordinierungsgruppe (KOOR) eingesetzt worden.

Im Auftrag der RAG hat die GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH aus Bremen im Rahmen der ersten Stufe der Konzepterarbeitung Suchräume für Kompensationsmaßnahmen vorgeschlagen. Grundlage dafür waren u.a. diejenigen landesweit und regional bedeutsamen Planungen, die zuvor bei den niedersächsischen Ressorts abgefragt, vervollständigt und hinsichtlich ihres Kompensationsbedarfes den jeweiligen naturschutzfachlichen Raumkategorien zugeordnet wurden.

Zudem wurden diejenigen Vorhaben einbezogen, die durch die bremischen Dienststellen sowie durch die

betroffenen niedersächsischen Landkreise benannt wurden. Die Ergebnisse sind in einem Gutachten dargestellt, bei dessen Erarbeitung die betroffenen niedersächsischen Gemeinden und Landkreise beteiligt waren. Neben der Benennung der Entwicklungs- und Aufwertungspotenziale in den Suchräumen sollen auch alle anderen raumordnungsrelevanten Belange wie z.B. gemeindliche Planungen, Erholung, Landschaftsbild, Wasserwirtschaft, Deichsicherheit, Landwirtschaft und Hochwasserschutz ermittelt und einbezogen werden.

Wegen des Umfangs und der Komplexität des Prozesses, der insbesondere auch die Planungshoheit der Gemeinden berührt, sind diese von Beginn an in die Beratungen eingebunden und über die Landkreise in der RAG vertreten. Die GfL hat Ende 2003 den Entwurf des Konzeptes vorgelegt, der in der RAG beraten worden ist.

Die jeweiligen Ergebnisse sollen künftig in die Regionalen Raumordnungsprogramme sowie in das kooperative Siedlungs- und Freiraumkonzept der Region Bremerhaven übernommen werden und stellen einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Raumentwicklung im Raum Bremen / Bremerhaven und dessen niedersächsischen Umland dar.

Der Bremer Senat und das Niedersächsische Kabinett haben anlässlich der gemeinsamen Sitzung der Landesregierungen am 11. November 2003 in Form eines Zwischenberichtes vom Stand der Erarbeitung des großräumigen Kompensationskonzeptes für die Region Bremen / Niedersachsen Kenntnis genommen.

Als zweite Stufe des Kompensationskonzeptes hat die RAG die Erarbeitung eines Vorschlages für ein allgemeines Organisations- und Finanzierungs-konzept für gemeinsame Kompensationsmaßnahmen und / oder Flächenpools in Auftrag gegeben. Diese Arbeiten wurden vom Büro ARSU in Oldenburg gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu) in Berlin übernommen.

Eine dazu durchgeführte Bestandsaufnahme von Kompensationsflächenpools hat gezeigt, dass im Bereich der RAG schon verschiedene Poolträger vorhanden sind, deren Modelle in vielen Belangen gut funktionieren und die als Bestandsgrundlage erhalten bleiben sollen. Ende August hat das difu sein Rechtsgutachten „Machbarkeitstudie für ein Organisations- und Finanzierungs-konzept zur Realisierung großräumiger Kompensationsmaßnahmen und / oder -flächenpools“ vorgelegt.

4. Die Zusammenarbeit mit den Stadtstaaten Bremen und Hamburg

Eine aktive Gestaltung des Küstenraumes muss die großen Hafenstädte Hamburg, Bremen und Bremerhaven miteinbeziehen. Deshalb hat Niedersachsen in den letzten Jahren die Zusammenarbeit mit den beiden Stadtstaaten Bremen und Hamburg, aufbauend auf den 1957 bzw. 1963 gegründeten bilateralen Gemeinsamen Landesplanungen, weiterentwickelt und dabei vor allem die kommunale Mitwirkung gestärkt. Durch die Erarbeitung von Regionalen Entwicklungskonzepten (REK) sollte die Zusammenarbeit auf eine langfristige Basis gestellt werden. Auf der Grundlage von Leitbildern und Orientierungsrahmen wurde in beiden Räumen jeweils ein Handlungsrahmen erarbeitet, der Handlungsvorschläge und konkrete Leitprojekte vorsieht. Zu deren Umsetzung tragen in beiden Räumen die Förderfonds bei, die früher der Mitfinanzierung kommunaler niedersächsischer Infrastruktur dienten, die zugleich im Interesse des jeweiligen Stadtstaates lag (insbesondere Naherholung, Wasserversorgung, ÖPNV), und dann mehr und mehr auf die Umsetzung gemeinsamer Projekte aus den REK-Handlungsrahmen umgelenkt wurden.

4.1 Zusammenarbeit mit Bremen

Die regionale Zusammenarbeit im Raum Bremen hat in den vergangenen Jahren durch die intensive Zusammenarbeit sowohl auf der gemeindlichen Ebene (im Rahmen des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V.) als auch auf Ebene der Landkreise (im Rahmen der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen / Niedersachsen) deutliche Fortschritte machen können. Mit dem am 1. Januar 2002 in Kraft getretenen Verwaltungsabkommen wird die jetzt stärker kommunal verankerte Zusammenarbeit vertraglich abgesichert. Aus der früher so bezeichneten „Gemeinsamen Landesplanung“ wurde die Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen. Trotz dieser Schwerpunktverlagerung bleiben Themen bestehen, in denen die beiden Länder zusammenarbeiten müssen. Hierbei hat es sich als sinnvoll erwiesen, den Nordwestraum insgesamt zu betrachten und gemeinsame Entwicklungsvorstellungen für diese Region zu entwerfen. Es sind in den vergangenen Jahren im „Nordwesten“ viele gute Ideen und Projekte gereift und teilweise bereits umgesetzt worden. Zur besseren Einordnung in die Landespolitik haben die beiden Länder vereinbart, die im Bottom-up-Verfahren entstandenen Ideen und Ansätze in einer „Regionalen Entwicklungsstrategie“ zu bündeln. Dabei stehen folgende Politikfelder im Vordergrund:

- die Abstimmung von wirtschaftspolitischen Programmen, Projekten und Foren,
- die Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan vorgezeichneten Verkehrsprojekte,
- die Aktivierung des Wissenschafts- und Transferpotenzials,
- der Ausbau der Tourismusregion Nordwest,
- die Prüfung von Kooperationsmöglichkeiten in der Arbeitsmarkt- und Beschäftigungspolitik.

Das größte Kooperationsprojekt zwischen Bremen und Niedersachsen ist ohne Zweifel der geplante Bau eines Tiefwasserhafens "JadeWeserPort" in Wilhelmshaven, aber auch in vielen anderen Bereichen, darunter Windenergie im Offshore-Bereich, universitäre Forschung und Ausbildung sowie maritimer Tourismus werden Projekte gemeinsam entwickelt, Interessen gemeinsam verfolgt und Produkte gemeinsam angeboten ¹²⁶.

In den engeren Teilräumen um die Oberzentren Bremen, Bremerhaven und Oldenburg wird in speziellen Stadt-Umland bezogenen Themenfeldern besonders eng zusammengearbeitet. Im Raum Bremen ist hier das Projekt INTRA (Intrakommunales Raumstrukturkonzept) zu nennen, mit dem gemeinsame Zielvorstellungen für Siedlungs- und Freiraumentwicklung erarbeitet werden. Im Raum Bremerhaven wurde im Jahre 2003 ein Regionalforum der Stadt Bremerhaven und der Landkreise Cuxhaven und Wesermarsch gegründet. Hauptthemen sind derzeit ebenfalls ein kooperatives Siedlungs- und Freiraumkonzept, die geplante Küstenautobahn A 22 und die Erstellung einer gemeinsamen Ferienkarte ¹²⁷.

4.2 Zusammenarbeit mit Hamburg und Schleswig-Holstein

Im Laufe der vergangenen Jahre wurden kontinuierlich Schritte zu einer Vertiefung der Zusammenarbeit unternommen. Die drei Landesregierungen Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben die früher bilateralen Kooperationen zwischen Hamburg und Niedersachsen sowie zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein zu einer trilateralen Kooperation zusammengeführt und ein gemeinsames Regionales Entwicklungskonzept (REK) erstellt. Neben der heute selbstverständlichen frühzeitigen und engen Abstimmung und der darüber hinausgehenden Zusammenarbeit der Fachministerien der drei Länder und der Kommunen z. B. im Bereich Wirtschaft, Abfall, Arbeitsmarkt, Weiterbildung, Verkehr und Siedlungsentwicklung sind vielfältige direkte politische Kontakte, Arbeitsbeziehungen und Netzwerke entstanden.

Ein herausragendes Projekt der Zusammenarbeit ist die Werkserweiterung des DASA-Werksgeländes in Finckenwerder, um die Voraussetzungen für die Endfertigung des Airbus A 380 zu schaffen, aber auch viele andere Projekte tragen positiv zur Entwicklung des Küstenraumes bei, darunter z.B. das Projekt "Maritime Landschaft Unterelbe", das die Sicherung maritimer Denkmäler und ihre Nutzung für touristische Zwecke zum Ziel hat.

Auf Grund zunehmender Konkurrenz deutscher und internationaler Metropolräume um Investitionen, Wirtschaftsanteile, Arbeitskräfte und Innovationen ist eine Neuausrichtung der Zusammenarbeit und damit eine Reorganisation der Strukturen erforderlich geworden. Als größte norddeutsche und bedeutende europäische Region steht die **Metropolregion Hamburg** vor erheblichen gestiegenen Anforderungen und muss sich thematisch konzentrierter ausrichten sowie organisatorisch schlagkräftiger aufstellen, um im Wettbewerb auch weiterhin erfolgreich bestehen zu können. Hierzu ist Folgendes vorgesehen:

- die Ausarbeitung einer Internationalisierungsstrategie und die zukünftige Ausrichtung als "Wachsende Metropolregion",
- die Einbeziehung der kommunalen Gebietskörperschaften (Landkreise, Städte und Gemeinden) in die Trägerschaft der regionalen Zusammenarbeit und damit eine deutliche Akzentverschiebung in Richtung kommunaler Mitverantwortung,
- die Einrichtung einer gemeinsamen Geschäftsstelle,
- der Aufbau eines wirkungsvollen Regionalmarketing sowie die Bündelung der Aktivitäten der regionalen Wirtschaftsförderungen,
- Sicherung und Zusammenführung der beiden Förderfonds der Metropolregion sowie Neujustierung der Förderschwerpunkte.

Mit der Umsetzung dieser Neuerungen wird es möglich, auch ohne weitreichende oder formale Lösungen (Länderneugliederung oder Regionalverband) die inhaltliche Neuausrichtung und die organisatorische Effizienz der Metropolregion Hamburg nachhaltig zu stärken ¹²⁸.

¹²⁶ weitere Informationen unter: www.bremen-niedersachsen.de

¹²⁷ weitere Informationen unter: www.kommunalverbund.de

¹²⁸ weitere Informationen unter: www.metropolregion-hamburg.de

5. Einbindung der niedersächsischen Küste auf europäischer Ebene: INTERREG, Nordseekommission, Hanse Passage

Im Küstenraum hat die Weltoffenheit Niedersachsens Tradition. Zwar findet man heutzutage die größeren Seehäfen in einem engeren Küstensaum, doch in früheren Jahrhunderten wurde mit den damals kleineren Schiffen auch von deutlich weiter binnwärts gelegenen Städten und Dörfern aus Seefahrt betrieben. Die Nordsee ist ein Medium, das die Menschen und die Wirtschaft Niedersachsens mit Europa und der Welt verbindet. Sie ist ein internationaler Wirtschaftsraum von herausragender Bedeutung für die Entwicklung der niedersächsischen Küstenregion, die weiteres Potenzial für bereits bewährte und neue Formen regionaler Kooperation bietet. Hierbei ist die Nordsee auch ein bedeutendes Medium für transnationale Verkehre und ein wichtiges touristisches Ziel, deren weitere Planung eine wichtige Herausforderung darstellt. Zugleich ist mit dem gestiegenen ökologischen Bewusstsein auch die Erkenntnis gewachsen, dass die Nordsee ein Ökosystem darstellt, bei dem Einwirkungen in einem Land auch Auswirkungen in anderen haben können.

Im Küstenraum ist Niedersachsen seit jeher in besonderem Maße wirtschaftlich und kulturell mit europäischen Nachbarländern verbunden. Es grenzt dort unmittelbar an den Nachbarstaat Niederlande, steht aber auch mittelbar, über die Nordsee, mit weiteren europäischen Nachbarstaaten in Kontakt und in Austauschbeziehungen. Deshalb profitiert Niedersachsen im Küstenraum in besonderem Maße von der Gemeinschaftsinitiative INTERREG, mit der die Europäische Union die grenzübergreifende, transnationale und interregionale Zusammenarbeit in Europa unterstützt. Hier können unter anderem gemeinsam regional wirksame Konzepte entwickelt und Beispiele guter Praxis wechselseitig zur Anwendung gebracht werden. Eine verstärkte internationale Kooperation kann zum Nutzen des gesamten Nordseeraumes gestaltend initiiert werden. Welche Bedeutung dieser Art von Zusammenarbeit beizumessen ist, zeigen nicht zuletzt die Bemühungen zur weiteren Nutzung der europäischen territorialen Kooperation auch in der nächsten EU-Förderperiode ab 2007.

5.1 Grenzübergreifende Zusammenarbeit (INTERREG - "Ausrichtung A")

In dem Teil der Gemeinschaftsinitiative, der auf die Landkreise und kreisfreien Städte in unmittelbarer Grenzlage ausgerichtet ist, werden vor allem Projekte gefördert, die der Verbesserung der Infrastruktur, der wirtschaftlichen und wissenschaftlich / technologischen Zusammenarbeit, der gesellschaftlichen Integration, der Bildung und des Arbeitsmarktes sowie dem Schutz der Umwelt dienen. Für die Entwicklung im Küstenraum ist insbesondere die Arbeit des deutsch / niederländischen Zweckverbandes Ems-Dollart-Region von Bedeutung,

für den im Programmzeitraum von 2000 bis 2006 ca. 35 Mio. € EU-Mittel für Projekte beiderseits der deutsch / niederländischen Grenze zur Verfügung stehen ¹²⁹.

5.2 Transnationale Zusammenarbeit

5.2.1 INTERREG - „Ausrichtung B“

In einem zusammenwachsenden Europa werden der Erfahrungsaustausch bei der Lösung lokaler und regionaler Probleme und die regionale Abstimmung von Positionen zu Initiativen auf europäischer Ebene immer wichtiger. Deshalb wird auch im Nordseeraum als gemeinsames Ökosystem und gemeinsamer Wirtschafts- und Verkehrsraum die transnationale Zusammenarbeit von Städten und Regionen auf dem Gebiet der Raumentwicklung im Programmzeitraum 2000-2006 mit rund 130 Mio. € EU-Mittel gefördert. Im Kooperationsraum Nordsee arbeiten die EU-Mitgliedsstaaten Belgien (flämische Gemeinschaft), Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Niederlande und Schweden sowie als Nicht-EU-Mitglied Norwegen zusammen. In Deutschland hat Niedersachsen unter den Bundesländern die Federführung übernommen und stimmt sich mit den Nachbarländern Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein in der Programmkoordination ab. Bislang wurden rund 60 Projekte in folgenden Prioritätsfeldern gefördert:

- Räumliche Entwicklungsstrategien für transnationale Räume, Bildung von Netzwerken zwischen Städten und Regionen,
- Verkehrs- und Kommunikationssysteme,
- Nachhaltige Bewirtschaftung und Entwicklung der Umwelt, der natürlichen Ressourcen und des kulturellen Erbes,
- Wasserwirtschaft.

Ein herausragendes Projektbeispiel ist sicherlich die Entwicklung und touristische Vermarktung eines Radwanderweges an der Nordsee, aber auch viele andere Projekte,

- die z.B. der Stärkung des ländlichen Raumes durch Beeinflussung der Schlüsselfaktoren wirtschaftliche Entwicklung, Verkehr und Sozialdienstleistungen einschließlich ihrer wechselseitigen Vernetzungen dienen (Projekt "North Sea Rural" in sechs Ländern ¹³⁰; niedersächsischer Partner: Wirtschaftsförderung Wesermarsch GmbH)

¹²⁹ mehr Information: www.edr-org.de

¹³⁰ mehr Information: www.northsearural.org

- oder in regionaler Abstimmung langfristige Entwicklungsstrategien für das Wattenmeer erarbeiten (Projekt "Wadden Sea Forum"; niedersächsischer Partner: Common Wadden Sea Secretariat, Wilhelmshaven) (siehe auch Kapitel D.3),

tragen zu einer positiven Entwicklung des Küstenraumes bei. Die Beteiligung von mehr als 70 deutschen Städten, Regionen und Institutionen und rund 400 ausländischen Partnern bei der Umsetzung des Nordseeprogramms unterstreicht den hohen Verflechtungsgrad und die Vielfalt der Kooperation ¹³¹.

5.2.2 Nordseekommission

Niedersachsen, Bremen und Schleswig-Holstein sind Ende der 90er Jahre der 1989 gegründeten Nordseekommission (engl. North Sea Commission) beigetreten, u.a. auch wegen ihrer Bedeutung für den Interreg-Prozess. Die seitdem erzielten Ergebnisse des erfolgreichen Interreg-Förderprogramms belegen die Richtigkeit dieses Schrittes. Die Nordseekommission ist ein freiwilliger Zusammenschluss von rund 70 regionalen Gebietskörperschaften rund um die Nordsee, in denen rund 40 Millionen Menschen leben. Niedersachsen unterstützt die Zielsetzung der Nordseekommission, die gleichzeitig ein Forum für den innerregionalen Austausch und ein Akteur, der die Interessen dieses Raumes gegenüber der Europäischen Union wahrnimmt, ist. Die Nordsee soll weniger als Grenze, sondern mehr als Potenzial für die zukünftige Entwicklung angesehen werden. Dazu gehört insbesondere das große Potenzial an natürlichen Ressourcen wie Nahrungsmitteln und Energie (Erdöl, Erdgas, Windenergie). Die Nordseekommission will – aufbauend auf der gemeinsamen geschichtlichen und kulturellen Basis – die Kooperation in ökonomischen, ökologischen, kulturellen, touristischen und sozialen Aufgabenfeldern verstärken. Sie will durch den Abbau von Hemmnissen die Integration in der Wirtschaft, auf dem Arbeitsmarkt, beim Bildungssystem und im kulturellen Leben fördern. Neben dem Erfahrungsaustausch soll vor allem auch eine integrierte regionale Strategie für die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung der Nordseeregion geschaffen werden.

Leitendes Gremium der Nordseekommission ist das Exekutivkomitee, in dem auch Niedersachsen im Rahmen seiner Federführung vertreten ist. Wichtiges Bindeglied für die Verknüpfung der politischen Gesamtstrategien mit der Arbeit vor Ort, für die Ausarbeitung konkreter Aktionspläne und für die Initiierung gemeinsamer Projekte sind die in den genannten Aufgabenfeldern eingerichteten thematischen Arbeitsgruppen, in denen u.a. mehrere kommunale Fachvertreter aus der niedersächsischen Küstenregion aktiv mitarbeiten ¹³².

5.3 Interregionale Zusammenarbeit (INTERREG - "Ausrichtung C")

Über die Zusammenarbeit im unmittelbaren Grenzraum mit den Niederlanden und im Kooperationsraum Nordsee hinaus ist es insbesondere nach der EU-Erweiterung 2004 erforderlich, europaweit zusammenzuarbeiten. Niedersachsen hat deshalb gemeinsam mit den Partnern der 1991 gegründeten "Neuen Hanse Interregio" (NHI), das sind die nordostniederländischen Provinzen Drenthe, Groningen, Overijssel und Friesland und die Freie Hansestadt Bremen, im Rahmen der europaweiten Ausrichtung von Interreg ein Programm "Hanse Passage" ins Leben gerufen, mit dem ein Netzwerk der NHI-Partner mit ihren übrigen Partnerregionen aus Frankreich, England, Polen und Lettland geschaffen wurde. Hier werden Projekte zu folgenden Themen auf lokaler Ebene durch Städte und Gemeinden, Universitäten, Kompetenzzentren sowie Industrie- und Handelskammern durchgeführt:

- Öffentliche Verwaltung, z.B. E-Government,
- Soziale und wirtschaftliche Entwicklung, z.B. Transfer von Erfahrungen öffentlich finanzierter Regional-Initiativen,
- Entwicklung des Humanpotenzials und des innovatorischen Potenzials in den Regionen, z.B. Projektarbeit und Erfahrungsaustausch im Bereich Technologietransfer ¹³³.

¹³¹ mehr Information: www.interregnorthsea.org,
www.niedersachsen.landesentwicklung.de

¹³² mehr Information: www.northsea.org

¹³³ mehr Information: www.hanse-passage.net

F. REGIONALE AKTEURE UND KOOPERATIONEN

1. Ems Dollart Region

Seit über 25 Jahren werden in der Ems Dollart Region (EDR) verschiedene Themen der Regionalentwicklung koordiniert. Dazu sind in diesem grenzübergreifenden Zweckverband im Raum Ostfriesland, Cloppenburg, Emsland und den niederländischen Provinzen Drenthe und Groningen gemeinsame Entwicklungsziele abgestimmt worden, um diese im Rahmen grenzübergreifender Programme umzusetzen. Bereits 1978 wurde das erste "Grenzüberschreitende Aktionsprogramm" vorgestellt, das in den Folgejahren weiterentwickelt und 1989 erstmals von der Europäischen Union aus dem sogenannten Artikel 10-Programm finanziell gefördert wurde. Die Förderung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit erfolgt seit 1991 aus der Gemeinschaftsinitiative INTERREG. Inzwischen werden aus dem laufenden INTERREG III A-Programm der EDR insbesondere Projekte zur "Förderung der wirtschaftlichen und wissenschaftlich-technologischen Zusammenarbeit zur Schaffung struktureller Arbeitsplätze" unterstützt. Dazu stehen allein aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) fast 36 Mio. € zur Verfügung, die von der Europäischen Union für den Zeitraum 2000 bis 2006 bereitgestellt werden. Das Land Niedersachsen leistet im Rahmen der nationalen Kofinanzierung einen erheblichen Beitrag zur Durchführung der Projekte.

Ein großer Teil der niedersächsischen Küstenregion ist Bestandteil der Ems Dollart Region und die entsprechenden Partner sind aktiv an der grenzübergreifenden Zusammenarbeit beteiligt. Vor dem Hintergrund der bisher erfolgreichen Kooperation in der EDR und der Schwerpunkte im „Küstenbericht“ ergeben sich für den Beitrag der EDR folgende Themen, die näher betrachtet werden im Hinblick auf zukünftige Perspektiven:

- Infrastruktur / Verkehr
- Tourismus / Küste und Hinterland
- und die Emshäfen.

Zu den einzelnen Themen werden zunächst die bisherigen Entwicklungen und Ziele im Zusammenhang mit der grenzübergreifenden Kooperation kurz vorgestellt. Anschließend wird jeweils ein Ausblick auch im Hinblick auf die weitere Zusammenarbeit im Rahmen des neuen von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Ziel-3 "Europäische territoriale Kooperation" gegeben. Bei entsprechender Ausgestaltung der Europäischen Strukturpolitik für den Zeitraum 2007 bis 2013 könnten hier gemeinsame Entwicklungsziele aufgegriffen werden.

1.1 Infrastruktur und Verkehr

Auf Grund der peripheren Lage der Ems Dollart Region und der daraus folgenden ungünstigen Anbindung an Absatzmärkte und zentrale Wirtschaftsräume haben die niederländischen und deutschen Partner seit Beginn der Kooperation ihre Ziele insbesondere auf die **infrastrukturelle Erschließung** (Straße, Schiene und Wasser) konzentriert. In diesem Zusammenhang bezogen sich die Forderungen seit Ende der siebziger Jahre auf die Fertigstellung der Nord-Süd-Straßenverbindung A 31, die letztendlich durch die gemeinsame A 31-Initiative Ende 2004 zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden konnte. Weiterhin konnte die Ost-West-Verbindung A 7 (niederländische Seite) / A 28 (deutsche Seite) durch regionale Unterstützung bereits Mitte der neunziger Jahre fertiggestellt werden. Ergänzt werden diese Ansätze im südlichen Teil der EDR durch das aktuelle Projekt zur "Regionalentwicklung im wirtschaftlichen Netz mit dem Knotenpunkt A 37 (NL) / A 31 (D)". Diese Maßnahme zur Positionierung der Grenzregion strahlt in der Wirkung erheblich auf den niedersächsischen Küstenraum aus. Dabei sind die Bestrebungen im Hinblick auf die E 233 in die Betrachtung miteinzubeziehen, die den Ost-West-Verkehr über die A 1 in Richtung Küste leiten sollen.

Eine mittelfristige Forderung aus der Grenzregion im Hinblick auf den weiteren Ausbau der **Straßenverbindungen** mit entsprechendem Bezug auf die Entwicklungen im Küstenraum wird sich auf den vierspurigen Ausbau der E 233 und insbesondere auf die Realisierung der Küstenautobahn (A 22) beziehen. Bereits jetzt wird diese Verbindung auch von niederländischer Seite unter der Überschrift "Optimierung der Erreichbarkeit" in der Strategischen Agenda für den Norden der Niederlande im Hinblick auf die Nördliche Entwicklungsachse genannt. Damit sollen auf der einen Seite die Wirtschaftsräume Bremen / Hamburg und Skandinavien näher zusammen rücken; auf der anderen Seite kann schon frühzeitig eine optimale Erreichbarkeit des geplanten JadeWeserPorts gesichert werden. Weiterhin ist diese Anbindung für die fünf Emshäfen (Eemsmund, Delfzijl, Emden, Leer und Papenburg) und die Güterverkehrszentren in Dörpen und Veendam als Hinterlandverbindung erforderlich. Darüber hinaus bildet die Küstenautobahn eine zielorientierte Ergänzung zum vorhandenen Straßennetz in Nord-Süd-Richtung (A 31) und in Ost-West-Richtung (A 28 / A 7 und E 233) und wird die daraus resultierenden wirtschaftlichen Potenziale des gesamten Küstenraumes einschließlich des Hinterlandes bis in das nördliche Emsland hinein weiter verstärken.

Neben der Straßeninfrastruktur bilden die **Schieneverbindungen** einen wesentlichen Bestandteil im Verkehrsnetz der Ems Dollart Region. Die Forderungen zum Ausbau der grenzübergreifenden Eisenbahnverbindung Groningen-Leer-Bremen konnten mit der Sanierung des Streckenabschnitts Nieuweschans-Ihrhove erfolgreich umgesetzt werden. Damit wurde eine gute Ost-West-Verbindung hergestellt, auf der neben der Personenbeförderung ein grenzübergreifender Gütertransport möglich ist. Gleichzeitig erfolgt eine optimale Anbindung an die Eisenbahnstrecke von Emden nach Rheine, die eine wichtige Verkehrsader im Bereich des Güterverkehrs sowie des schienengebundenen Personenverkehrs für den Küstenraum und die Region weiter südlich entlang der Emsachse darstellt. Darüber hinaus bildet diese Strecke einen zentralen Aspekt in der Ostfriesisch-Emsländischen Erklärung zur Ems-Achse, die als Wirtschafts- und Verkehrsader (Stadt Emden sowie die Landkreise Wittmund, Aurich, Leer und Emsland) ausgebaut werden soll. In einer "Arbeitsgemeinschaft Ems-Achse" soll nach dem Modell des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums für Regionale Wachstumskonzepte die Zusammenarbeit in der Wirtschaftsförderung in dieser Region intensiviert werden.

Im Zuge der weiteren Stärkung der Hinterlandverbindungen für die Seehäfen im Nordwesten und den geplanten JadeWeserPort sind die Schienenstrecken weiter auszubauen, um leistungsfähige und wirtschaftliche Hinterlandanbindungen für die Küste langfristig zu sichern. Dabei gilt es, die genannten Güterverkehrszentren als wichtige Transferstellen zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasser einzubeziehen.

Auf Grund der geographischen Lage ist die Wirtschaft in der Region mit den fünf Seehäfen und weiteren Binnenhäfen insbesondere auf diese herausragende Wasseranbindung ausgerichtet. Weiterhin erfolgt die landseitige Erschließung des Küstenraums durch die **Wasserverbindungen** Ems bzw. Dortmund-Ems-Kanal und Küstenkanal. Über diese Wasserwege erfolgt auch die direkte Anbindung der Dollartregion an das Ruhrgebiet. Die Bedeutung dieser Wasserwege ist durch die Verknüpfung mit den Güterverkehrszentren (GVZ) in der Region und insbesondere dem GVZ Emsland erheblich gestärkt worden. Hierzu konnte durch verschiedene Maßnahmen zum Ausbau leistungsfähiger Schnittstellen beim GVZ in Dörpen im Rahmen des INTERREG-Programms ein erheblicher Beitrag geleistet werden. Im Zusammenhang mit einem zukunftsorientierten Küstenprogramm gilt es, die meeresseitige Erreichbarkeit der fünf Emshäfen sowie des GVZ Emsland in Dörpen und des neuen JadeWeserPorts langfristig zu sichern und die Anbindung der Häfen im Binnenland über die Ems, den Dortmund-Ems-Kanal und den Küstenkanal entsprechend der Entwicklungen in der Binnenschifffahrt zu gewährleisten.

1.2 Tourismus, Küste und Hinterland

Die Bedeutung des touristischen Sektors in der Ems Dollart Region wird auch durch entsprechende Schwerpunktsetzungen in den bisherigen grenzübergreifenden Programmen deutlich. Attraktive touristische Ziele bilden im Küstenraum insbesondere die Inseln sowie die Küstenorte. Darüber hinaus bietet aber weiterhin die Natur- und Kulturlandschaft des Binnenlandes ein herausragendes Potenzial für die Region. Entsprechend dieser Rahmenbedingungen konzentrierten sich die bisherigen Initiativen der Ems Dollart Region auf den Ausbau des Rad-, Wasser- und Kulturtourismus. So wurden insbesondere grenzübergreifende Radwanderangebote weiterentwickelt. Daneben sind Maßnahmen zum Ausbau der Wasserwanderwege realisiert und entsprechende unterstützende Einrichtungen geschaffen worden. Insbesondere im Küstenbereich und an den Wasserwegen im Binnenland wurden Projekte zur Förderung des Bootstourismus umgesetzt. Durch weitere Initiativen sind die Wasserwege grenzübergreifend mit dem niederländischen Angebot (insbesondere in Ost-Groningen) enger zu vernetzen. Eine wichtige Ergänzung könnte hier durch einen Kanal zwischen Rhede und Bellingwolde geschaffen werden. Dazu haben die beiden Gemeinden bereits eine entsprechende Studie vorgelegt. Weiter südlich besteht mit dem Haren-Rütenbrock-Kanal eine Verbindung nach Ter-Apel, wobei hier ein weiterer Ausbau zwischen Ter-Apel und Erica notwendig ist, um eine Trasse zwischen der Ems und dem Ijsselmeer zu schaffen.

Auf Grund der einzigartigen Natur- und Kulturlandschaft sind die Anstrengungen in diesem Sektor durch vielfältige Initiativen im Bereich des Kulturtourismus unterstützt worden. Zur besseren Vermarktung des vorhandenen Angebotes kooperieren die Touristikverbände im ostfriesisch / emsländischen Raum zusammen mit denen in den Provinzen Drenthe und Groningen schon seit vielen Jahren in grenzübergreifenden Projekten und führen aktuell verschiedene Aktivitäten in der gemeinsamen "EDR-Tourismusoffensive" durch, um eine optimale Vermarktung der vorhandenen Angebote zu erreichen.

In neueren Untersuchungen der deutschen Seite und in der "Strategischen Agenda für den Norden der Niederlande" wird festgestellt, dass Angebote im Bereich Freizeit und Tourismus das Ansiedlungsklima beeinflussen. Gleichzeitig wird jedoch darauf verwiesen, dass die touristischen Potenziale noch nicht ausreichend genutzt werden, um sich z.B. im erweiterten Europa als herausragende Region zu positionieren. Vor diesem Hintergrund gilt es, die Region auch im Rahmen eines zukunftsorientierten Küstenprogramms mit neuen innovativen touristischen Produkten für die Küste selbst und das Hinterland aufzuwerten. Dabei ist auf der einen Seite das Hinterland mit seinen herausragenden Potenzialen einzubeziehen und auf der anderen Seite sollten die zusätzlichen Chancen einer grenzübergreifenden Regi-

on und damit der besondere europäische Mehrwert ausgeschöpft werden.

1.3 Seehäfen

Eine zentrale wirtschaftliche Bedeutung für die Ems Dollart Region und den Küstenraum haben die Seehäfen in Eemshaven, Delfzijl, Emden, Leer und Papenburg. Diese übernehmen überregionale Funktionen für den gesamten Wirtschaftsraum, wobei z.B. die gesamte Seelogistik des VW-Konzerns über den Hafen Emden abgewickelt wird und über Eemshaven der Umschlag von Gütern, insbesondere nach Skandinavien und in die baltischen Staaten erfolgt. Daneben existieren im Hinterland entlang der bedeutenden Schifffahrtswege zahlreiche Binnenhäfen mit jeweils ergänzenden Funktionen. Im Hinblick auf den zunehmenden Containerumschlag bilden die vorhandenen Güterverkehrszentren eine wichtige Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasser.

Im Hinblick auf eine stärkere Nutzung gemeinsamer Potenziale haben die fünf Seehäfen in der Ems Dollart Region Mitte der neunziger Jahre eine gemeinsame Studie erarbeiten lassen und koordinierte Marketingstrategien auf den Weg gebracht. Auf Grund unterschiedlicher Ausrichtungen ist diese Kooperation in den letzten Jahren jedoch vernachlässigt worden. Inzwischen gibt es aber Bestrebungen, neue Ansätze für gemeinsame Strategien zu entwickeln.

Der Küstenraum der Ems Dollart Region und entlang der Ems-Achse bis Haren / Ems hat sich zu einem der wichtigsten Reedereistandorte in Europa entwickelt. Auf Grund stark gestiegener Zuwachsraten sind die Reedereien zu einer tragenden Säule der regionalen Wirtschaftskraft geworden. Um für die boomende Reedereiwirtschaft auch zukünftig qualifiziertes Personal vorzuhalten, sind die Seefahrtsschulen in der Region qualitativ und quantitativ zu optimieren. Einen Beitrag dazu könnte eine grenzübergreifende Kooperation zwischen den Seefahrtsschulen in Leer und Delfzijl leisten.

In einem zukunftsorientierten Küstenprogramm sind die Möglichkeiten der grenzübergreifenden Zusammenarbeit der fünf Seehäfen im Ems-Dollart-Gebiet zu untersuchen. Eine zentrale und ergänzende Funktion erhalten in diesem Zusammenhang die Hinterlandverbindungen, um auf der einen Seite die Binnenhäfen und die bestehenden Güterverkehrszentren optimal einzubeziehen und auf der anderen Seite eine gute Infrastruktur zwischen den Häfen und hier insbesondere über die Küstenautobahn (A 22) zu sichern. Zu einer stärkeren Internationalisierung und einer nachhaltigen Qualitätssicherung sollte in diesem Bereich auch eine intensive Kooperation der Seefahrtsschulen gefördert werden (s.o.).

1.4 Ausblick

Im Rahmen der Kooperation in der Ems Dollart Region wurde in den letzten Jahren belegt, dass wichtige regionalpolitische Entwicklungen durch eine intensive grenzübergreifende Zusammenarbeit erfolgreich umgesetzt werden können. Daher sollte dieser Ansatz auch in einem zukünftigen Küstenprogramm Berücksichtigung finden. Die Vorschläge der Europäischen Kommission zur neuen Strukturförderung im Zeitraum 2007 bis 2013 beinhalten dazu weitreichende Möglichkeiten im neuen Ziel-3 "Europäische territoriale Kooperation" im Hinblick auf die grenzübergreifende und transnationale Zusammenarbeit. Darüber hinaus ergeben sich weitere Chancen im neuen Ziel-2 der EU, in dem sich für den Küstenraum einschl. des Hinterlandes bis in das nördliche Emsland hinein ebenfalls gemeinsame deutsch-niederländische Maßnahmen realisieren lassen. In der Ems Dollart Region befinden sich zahlreiche Einrichtungen, mit deren Unterstützung innovative und zukunftsweisende Maßnahmen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung im Beobachtungsraum umgesetzt werden könnten. Durch eine entsprechende Zusammenarbeit dieser Institutionen könnte ein Beitrag zur Umsetzung der Ziele von Lissabon und Göteborg in der Küstenregion geleistet werden.

Insbesondere im Hinblick auf die Erweiterung der Europäischen Union müssen in einem zukünftigen Küstenprogramm die infrastrukturellen Rahmenbedingungen der Region berücksichtigt werden. Der geplanten Küstenautobahn ist dabei hinsichtlich der Planungen zum JadeWeserPort als Hinterlandverbindung ebenso wie dem vierspurigen Ausbau der E 233 besondere Bedeutung beizumessen. Diese Straßenverbindungen sind für das Küstengebiet dringend erforderlich, um eine optimale Anbindung an das Fernstraßennetz im Hinterland zu erreichen und eine leistungsfähige Verbindung in den Raum Bremen / Hamburg / Skandinavien zu realisieren. Ergänzend zu dieser Straßenverbindung sind parallel die Schienenstrecken auszubauen, um z.B. den Güterverkehr über die Schiene weiter zu fördern. Für die Seehäfen in der Ems Dollart Region sind von der Nordsee aus Zufahrten entsprechend der jeweils aktuellen Marktbedürfnisse zu gewährleisten, wobei auch die Anbindung ins Binnenland über den Wasserweg gemäß der Entwicklungen in der Binnenschifffahrt erfolgen muss.

Im Bereich Freizeit und Tourismus sind zukünftig die herausragenden Potenziale der Region noch stärker in den Vordergrund zu stellen. Mit neuen innovativen touristischen Produkten kann die Region im Hinblick auf die Zielgruppe in den nordwest-europäischen Metropolen aufgewertet werden, die interessante Ziele in relativer Nähe sucht. Dabei muss das Angebot auch auf veränderte Nachfragen als Folge der Überalterung der Gesellschaft, der Individualisierung, dem Verlangen nach Authentizität, der Nachfrage hinsichtlich höherer Qualität

usw. ausgerichtet werden. Gleichzeitig ist im Tourismus die nachhaltige Entwicklung zu berücksichtigen, damit das wichtigste Kapital (Natur, Landschaft und Kultur) für die Zukunft erhalten bleibt.

Abschließend ergibt sich für ein zukunftsorientiertes Küstenprogramm zwangsläufig, dass die grenzübergreifende Zusammenarbeit in der maritimen Wirtschaft weiter ausgebaut wird. Um für die boomende Reedereiwirtschaft zukünftig ein qualitativ hochwertiges Bildungs- und Qualifizierungsangebot in der Region bereitzuhalten, sollte im Hinblick auf eine weitere Internationalisierung die grenzübergreifende Zusammenarbeit der Seefahrtsschulen in Leer und Delfzijl forciert werden.

Die Potenziale der Küstenregion sind im Rahmen eines zukunftsfähigen Küstenprogramms auch im Zusammenhang mit der grenzübergreifenden und transnatio-

nen Zusammenarbeit zu betrachten. Viele Aspekte, die im Küstenprogramm als Chance zukünftiger Entwicklungen aufgenommen werden, lassen sich nur mit weiteren Partnern in einem europäischen Verbund verwirklichen. Der Verband der drei nordniederländischen Provinzen (Samenwerkingsverband Noord-Nederland) hat dazu einige Punkte in der Strategischen Agenda für den Norden der Niederlande aufgegriffen. Die Ems Dollart Region bietet sich hier als Plattform, insbesondere die grenzübergreifenden Projekte mitzugestalten. Darüber hinaus bieten sich jedoch auch Entwicklungsansätze, die z.B. unter der Überschrift „Nördliche Entwicklungsachse“ genannt werden und im Rahmen der transnationalen Zusammenarbeit aufzugreifen sind. Bei einer entsprechenden Programmgestaltung könnten sich hier abzeichnende Entwicklungschancen im Rahmen der neuen „Ziel-3“-Förderung im Programmzeitraum von 2007 bis 2013 Berücksichtigung finden.

2. Strukturkonferenzen Ost-Friesland und Land Oldenburg

Beteiligte: Landkreis Ammerland, Landkreis Aurich, Stadt Emden, Landkreis Friesland, Landkreis Leer, Stadt Oldenburg, Landkreis Wesermarsch, Stadt Wilhelmshaven, Landkreis Wittmund

2.1 Regionale Zusammenarbeit

Regionale Zusammenarbeit in Ost-Friesland, Oldenburg und darüber hinaus auch mit anderen Räumen hat sich schon in den 80er Jahren und verstärkt in den 90er Jahren in verschiedenen Strukturen etabliert. Im Jahre 1990 wurde die Regionale Strukturkonferenz Ost-Friesland für das Gebiet der Landkreise Leer, Aurich, Wittmund und Friesland sowie der Städte Emden und Wilhelmshaven gegründet. Wenige Jahre später (1993) schlossen sich die Landkreise Ammerland, Cloppenburg, Friesland, Oldenburg, Vechta und Wesermarsch sowie die kreisfreien Städte Delmenhorst, Oldenburg und Wilhelmshaven zur Strukturkonferenz Land Oldenburg zusammen. Die Zusammenarbeit innerhalb der beiden Strukturkonferenzen findet auf verschiedenen Handlungsebenen statt. Es konnten hierbei durchaus nennenswerte Erfolge in der regionalen Entwicklung erzielt werden. Dies gilt auch im Hinblick auf eine Zusammenarbeit untereinander. So hat sich aktuell eine Vermarktungsgesellschaft gegründet, die die touristischen Marketingaktivitäten in Ost-Friesland und dem Landkreis Ammerland bündelt und die Region nach außen bewirbt. Weitere Kooperationen finden in den Bereichen der Abfallwirtschaft, des Schulwesens, der Fortbildung und des ÖPNV statt. Hierfür steht eine Vielzahl von Absprachen und Vereinbarungen, die zwischen den beteiligten Landkreisen und kreisfreien Städten erfolgt sind.

Die Strukturkonferenzen Ost-Friesland und Land Oldenburg kooperieren im großräumigen Verbund mit den Entscheidungsträgern aus Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft in der Region Weser-Ems im Rahmen einer regionalen Innovationsstrategie (RIS). Ergebnis dieser Zusammenarbeit ist ein Netz von Kompetenzzentren, die die wichtigsten Wirtschaftsbereiche im Weser-Ems-Gebiet abdecken. Darüber hinaus wird eine sehr intensive Zusammenarbeit mit den niederländischen Provinzen Groningen und Drenthe betrieben. Unter dem gemeinsamen Dach der Ems Dollart Region werden viele grenzüberschreitende Maßnahmen, insbesondere im Bereich des Tourismus und der Wirtschaft, durchgeführt (INTERREG).

Eine weit über die Region hinaus bekannte Kooperation war die „A 31-Initiative“, mit der die Wirtschaft, die Kommunen und die niederländischen Provinzen einen erheblichen finanziellen Beitrag zum vorzeitigen Lückenschluss der A 31 geleistet haben. Eine vergleichbare Initiative haben die entlang der geplanten Küstenautobahn A 22 gelegenen Landkreise und kreisfreien Städte gemeinsam mit dem Land Niedersachsen und den Industrie- und Handelskammern gestartet. Damit ist die Finanzierung für die vorgezogene Linienplanung der A 22 sichergestellt.

Inzwischen ist die regionale Zusammenarbeit zwischen den Akteuren aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Hochschule Tagesgeschäft und Motor der Region geworden.

Vor dem Hintergrund sich verändernder Rahmenbedingungen (z.B. die Auflösung der Bezirksregierungen) wird

gegenwärtig über die Fortentwicklung der vorhandenen Strukturen durch eine stärkere Einbindung der Kommunalpolitik diskutiert, die die regionale Zusammenarbeit weiter intensivieren soll.

2.2 Potenziale der Region und Schwerpunkte der regionalen Entwicklung

2.2.1 Verkehrsinfrastruktur

Damit im Hinterland über die Seehäfen importierte und exportierte Waren abgesetzt bzw. weiterverarbeitet werden können, bekommen leistungsfähige und wirtschaftliche Hinterlandanbindungen eine immer größere Bedeutung. Ein ganz wesentlicher Aspekt für die regionale Entwicklung ist daher eine gute verkehrliche Anbindung der Region.

Mit dem Lückenschluss der A 31 konnte die Erreichbarkeit der Region wesentlich verbessert werden. Auch zukünftig sind weitere Verbesserungen in der verkehrlichen Erschließung der Region erforderlich. Dazu bedarf es sowohl einer verbesserten Anbindung nach außen, als auch einer Optimierung der innerregionalen Verkehre. Die Verkehrsinfrastruktur der Küstenregion lässt sich nur in einem integrierten Verkehrssystem optimieren.

Um ansässige Unternehmen am Standort Ost-Friesland / Land Oldenburg zu binden und neue Unternehmen zu gewinnen, kommt der Verwirklichung der Küstenautobahn A 22 eine herausragende Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere auch für die Hinterlandanbindung des JadeWeserPorts und die Vernetzung der Nordwest-Häfen untereinander. Obwohl die A 22 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde, ist eine Realisierung nicht vor 2015 zu erwarten. Für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft ist dieses ein zu später Zeitpunkt. Ein schneller Bau der A 22 rückt die Region näher an die Transeuropäischen Netze heran und gibt der regionalen Wirtschaft und insbesondere dem Tourismus zusätzliche Impulse. Untersuchungen haben ergeben, dass die Küstenautobahn ein sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist. Damit ist die Küstenautobahn ein zentrales Projekt für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region.

Aus der Verbindung der Großprojekte "Küstenautobahn" und "JadeWeserPort" folgt die Notwendigkeit zur Umsetzung des NIW-Gutachtens "Moderationsverfahren zur Abstimmung der Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise Friesland, Wesermarsch und Wittmund sowie des Flächennutzungsplanes der Stadt Wilhelmshaven (im Vorfeld der Planungen für den JadeWeserPort)" aus dem Jahr 2002.

Zur Verbesserung der interregionalen Verkehrserschließung ist eine Anbindung des Mittelzentrums Aurich an die A 31 und die Verbesserung der Ost-West-

Verkehrsachse B 210 dringend erforderlich. Ein weiterer vordringlicher Bedarf ergibt sich für die Umsetzung der Ortsumgehungen Norden, Aurich und Schortens. Auch hier müssen die Planungen und die Umsetzung zügig vorangetrieben werden.

Neben den o.g. Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen kommt insbesondere dem sechsspurigen Ausbau der A 1 von Delmenhorst bis Osnabrück eine besondere Bedeutung zu.

Angesichts der Entwicklung der Schiffgrößen und der -tiefgänge sowie der von den Umschlagsunternehmen aufgezeigten Bedarfslage ist eine Vertiefung der Außenems um bis zu 2 Meter zwingend erforderlich. Schon jetzt können die aktuell in Dienst gestellten CarCarrier bei den vorhandenen Tiefgängen den Hafen Emden nicht mehr jederzeit tideunabhängig anlaufen. Die Entwicklung bei diesen Schiffstypen tendiert zu einer weiteren Zunahme des Tiefgangs. Seitens des größten Kunden des Emden Hafens (VW) ist eine erhebliche Ausweitung des Automobilumschlags geplant. Diese Ausweitung ist aus Sicht des Kunden unabdingbar erforderlich, auch zur Absicherung des bisherigen Volumens. Ohne die Möglichkeit der Ausweitung des Umschlags besteht die unmittelbare Gefahr einer kompletten Verlagerung des Umschlags in den sog. ARA-Raum (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam). Damit ist insbesondere zur Sicherung des Automobilumschlags, aber auch für den Erhalt der darüber hinaus relevanten Umschlagsgüter, wie z. B. Forstprodukte und Flüssigkreide, eine Anpassung der Fahrwasserverhältnisse an die ausländischen Konkurrenzhäfen (Zeebrügge, Antwerpen) zwingend erforderlich.

Im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Inseln für den Tourismus ist es wichtig, dass die Zugänglichkeit über ausreichende Fahrwassertiefen gegeben ist.

Auf Grund der Erschließungs- und Netzfunktion der Wasserstraßen ist die Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals vom Seehafen Emden bis zum Mittellandkanal für Großmotorgüterschiffe auszubauen.

Regionalwirtschaftlich notwendig ist ferner die Vertiefung des Küstenkanals ab Oldenburg in Richtung Ems.

Ein Bedarf besteht auch bei der Verbesserung der Schieneninfrastruktur. Dies gilt besonders für die Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau und einer Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven. Im Zuge der Errichtung des JadeWeserPorts ist die Bahn aufgefordert, Lärmschutzlösungen im Güterschienenverkehr in den Bereichen Sande (Bahnumfahrung), Varel, Rastede und Oldenburg zu finden.

Neben der Ost-West-Relation verfügt die Region bereits heute über eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur in

Nord-Süd- und Süd-West-Richtung. Die eingleisige und elektrifizierte Hauptbahn zwischen Leer und Oldenburg muss zweigleisig ausgebaut werden. Die gesamte Region bedarf einer besseren Anbindung an den nationalen Schienenpersonenfernverkehr.

Warenverkehre von den Seehäfen über die vorhandenen und geplanten regionalen Logistikkreisläufe müssen miteinander verzahnt werden.

2.2.2 Maritime Wirtschaft

In einem bedeutenden Maße ist die regionale Wirtschaft auf die geographische Lage am Meer ausgerichtet. Die Häfen der Region sind mit ihren natürlichen Standortbedingungen, insbesondere wegen ihrer Lage und Fahrwassertiefen sowie auf Grund der vorhandenen Wirtschaftsstruktur, Schwerpunkte der industriellen Entwicklung in der Region. Sie sind wichtige Umschlagplätze für Güter aller Art, insbesondere gehören sie zu den größten Umschlagplätzen Europas für Automobile und Automobilteile. Rund 60 % des deutschen Exports werden über den Seeweg abgewickelt. Prognosen gehen davon aus, dass im Zuge der Globalisierung diese Umschlagquote weiter zunehmen wird. Die Häfen werden als Schnittstelle der Verkehrswege und Tor zur Welt einen zunehmenden Stellenwert erhalten. Dem in Planung befindlichen JadeWeserPort ist daher gerade im Hinblick auf die regionale Wertschöpfung, insbesondere durch den Ausbau des Chemiestandortes Wilhelmshaven, eine herausragende Bedeutung beizumessen. Der Seehafen Emden bietet beste Voraussetzungen als möglicher Basishafen für den Bau und die Versorgung von Windparks auf See.

Neben einer nicht unerheblichen Anzahl von kleinen und mittleren Schiffsbauern, Reparaturbetrieben usw., die zum Teil auch über die Grenzen hinaus tätig sind, gibt es im Küstenbereich wie auch im Binnenland Werften, die internationale Bedeutung haben. Diese beschäftigen ca. 3.800 Mitarbeiter und stellen daneben noch über 300 Ausbildungsplätze zur Verfügung. Die mit Abstand größten Werften der Region sind die Meyer-Werft in Papenburg sowie die Nordseewerke GmbH in Emden. Beide Werften sind "global player", die internationales Ansehen genießen.

Im Marineschiffbau haben sich hiesige Werften zu weltweiten Marktführern in Bau und Instandhaltung von konventionellen U-Booten entwickelt. Aber auch bei konsortialen Bauprogrammen von Überwasserkampfschiffen für die Bundesmarine, wie bei der Konstruktion, Fertigung und Instandhaltung von Fregatten und Korvetten, sind sie erfolgreich beteiligt.

Alle Werften stellen nicht nur unmittelbar Arbeitsplätze, sondern auch mittelbar bei den Zulieferbetrieben, die

überwiegend aus dem hiesigen Handwerksbereich kommen.

Das größte Problem der deutschen Werften ist die durch erhebliche staatliche Subventionen unterstützte Konkurrenz, vor allem in Korea. Mittlerweile werden aber auch in China erhebliche zusätzliche Schiffsbaukapazitäten geschaffen. Ziel sowohl der niedersächsischen, der deutschen wie auch der europäischen Politik muss es daher sein, gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer zu schaffen.

Die Fischerei, im Nachfolgenden speziell die Küstenfischerei, ist der traditionellste Bereich der maritimen Wirtschaft. In 17 niedersächsischen Häfen sind Fahrzeuge der Küstenfischerei registriert. Diese Betriebe beschäftigen ca. 400 Personen. Daneben gibt es weitere Beschäftigte im Verarbeitenden Gewerbe bzw. im Dienstleistungssektor an Land. Die Häfen fungieren als Liege-, Anlande- und Umschlagsplätze und sind Standorte von der Fischerei vor- und nachgelagerten Wirtschaftszweigen. Der Erhalt und die Entwicklung dieser Häfen ist deshalb Grundvoraussetzung für das Fortbestehen der Küstenfischerei.

Ein wesentliches Problem der Fischer sind die konkurrierenden Meeresnutzungen. Insbesondere sind die Schutzgebiete, Windenergiegewinnung, Schifffahrt sowie das Baggergutmanagement zu nennen. Damit im Zusammenhang steht die ungesicherte Rechtsposition der Fischerei. Ihr werden keine ausschließlich von der Fischerei nutzbaren Flächen bereitgestellt.

Die wichtigsten Entwicklungschancen der niedersächsischen Küstenfischerei liegen darin, neue Fischereiresourcen und Produktionszweige zu erschließen, die Wertschöpfung (z.B. durch zertifizierte und damit höherpreisige Produkte) zu erhöhen, Synergieeffekte mit der Tourismuswirtschaft zu nutzen (z.B. durch Kutterfahrten und durch Ausführung historischer Fischereitechniken mit Touristen, wie sie früher auf den Watten üblich waren) und die Organisation und die Interessenvertretung zu verbessern. Die Gesamtentwicklung sollte sich an der „cofad“-Studie (siehe Kapitel B.7) ausrichten.

Die wichtigsten Tätigkeitsfelder lassen sich daher zusammenfassend mit der Sicherung der Fanggebiete bezeichnen.

Die Region stellt mit ihrer Vielzahl an Reedereien den zweitgrößten Reedereistandort in Deutschland. Neben einigen tausend Mitarbeitern an Bord und einigen hundert Mitarbeitern an Land, sind in den Peripheriebetrieben wie Befrachtungsgesellschaften, Schiffsmakler, Steuerberater, Versicherungen etc. nochmals mehrere hundert Mitarbeiter beschäftigt. Die Flotte wird auf Grund der boomenden Nachfrage, u.a. verursacht durch die Globalisierung der Märkte, zur Zeit weiter ausgebaut. Aktuell werden 83 zusätzliche Schiffseinheiten

hergestellt. Die Investitionen hierfür belaufen sich auf über 1,0 Mrd. € Zwischen 10 % und 20 % der Schiffe, zumindest der Leerer Reeder, werden auf deutschen Werften hergestellt. Anzumerken ist, dass für die Schiffsneubauten im Ausland Werte von bis zu 45 % des Kaufpreises von deutschen Zulieferfirmen erbracht werden. Die Reedereien in der hiesigen Region erzielen zusammen einen jährlichen Umsatz von schätzungsweise 900 Mio. € und lassen sich als eine tragende Säule der regionalen Wirtschaftskraft bezeichnen. Das Angebot an qualifiziertem Personal für die Reeder muss auch zukünftig in der Region sichergestellt werden können, denn der Bedarf ist vorhanden. Dabei ist die Standortgarantie für die Seefahrtsschulen dieser Region zwingend notwendig. Zahlreiche Gutachten belegen, dass die deutschen Ausbildungskapazitäten nicht ausreichen, um der boomenden Reedereiwirtschaft die jährlich benötigten Schiffsführer und Ingenieure zur Verfügung zu stellen. Organisation und Studienbetrieb der hiesigen Seefahrtsschulen sind qualitativ zu optimieren und quantitativ auszubauen, denn Seefahrt hat Zukunft – und das muss auch für die Hochschulstandorte gelten. In allen Hochschulbereichen der Region sind Kompetenzen im Bereich der maritimen Wirtschaft weiter auszubauen. Ziel der zukünftigen Arbeit muss es sein, durch einen engeren Austausch der Akteure ein "Cluster" der maritimen Wirtschaft in der Region zu entwickeln.

2.2.3 Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen

In der Region haben sich – auch mit Hilfe der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" und der einschlägigen EU-Strukturfondsprogramme – in verschiedenen sektoralen Wirtschaftsbereichen national und international wettbewerbsfähige Industrien und gewerbliche Betriebe entwickelt, denen auch für die Zukunft gute Entwicklungsperspektiven beigemessen werden. Hervorzuheben sind hier insbesondere die Sektoren Maschinenbau, Fertigungsmittelbau, Elektroindustrie einschließlich der Entwicklung alternativer Energien, kunststoffverarbeitende Betriebe, maritime Industrien wie z. B. Tiefkühl-Fischverarbeitung, Telekommunikation, Flugzeugbau, Fahrzeugbau sowie Fahrzeug-Kranbau und Zulieferbetriebe. Es ist darauf hinzuwirken, dass die durchaus positiven Entwicklungsperspektiven für diese bedeutenden Wirtschaftszweige erhalten und weiter verbessert werden.

Für eine leistungsstarke und damit zukunftsfähige Wirtschaft ist es erforderlich, sich den Herausforderungen der Informationsgesellschaft zu stellen. Voraussetzung dafür ist eine gute Infrastrukturausstattung für die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien. Im öffentlichen Förderbereich soll dies durch die gezielte Unterstützung mit Fördermitteln aus Programmen der

verschiedenen Ebenen erfolgen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft sowie die Schaffung zukunftsträchtiger Arbeitsplätze stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Entwicklung und Produktion technologieintensiver Güter und anspruchsvoller Dienstleistungen. "Wissen und Technologie" wird ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor der Zukunft sein.

Bei der Bewältigung der Zukunftsaufgaben hat die – unter Berücksichtigung von technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen erforderliche – marktgerechte Qualifikation eine Schlüsselfunktion. Hier ist der Wissensaustausch zwischen Wirtschaft und Hochschulen weiter zu intensivieren. Einen wichtigen Beitrag zur Regionalentwicklung sollen dabei Studienangebote leisten, die nur in der Region angeboten werden. In diesem Zusammenhang sind die Hochschulstandorte zu sichern und zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

In den letzten Jahren sind in der Region erfreuliche biotechnologische Entwicklungen in den Bereichen Analytik / Biosensorik / medizinische Geräteentwicklung, Meeresbiotechnologie, Umweltbiotechnologie, Ernährungswirtschaft und Pflanzenbiotechnologie zu verzeichnen gewesen.

Die Region verfügt durch seine hochkarätigen wissenschaftlichen Institute über eine Anbindung an das wissenschaftliche Netzwerk der Region. Neben der Fachhochschule befinden sich in der Region weitere namhafte Forschungsinstitute wie das Terramare, das Institut für Chemie und Biologie des Meeres (ICBM) und das Deutsche Zentrum für Marine Biodiversitätsforschung (DZMB) im Senckenberg Institut. Zusammen mit anderen wissenschaftlichen Einrichtungen der Region, wie der Universität Oldenburg, dem Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven und dem Max-Planck-Institut für marine Mikrobiologie in Bremen bietet dieses Netzwerk ideale Voraussetzungen für den Technologietransfer. Die Meeresforschung ist in der Region traditionell verankert. Durch die Konzentration der o.g. Forschungseinrichtungen besitzt die Region ideale Voraussetzungen, sich langfristig als Standort für Meeresbiotechnologie zu entwickeln. Die „Blaue Biotechnologie“ steht noch am Anfang ihrer Entwicklung und hat die Potenziale bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die Küstenregion konnte im Rahmen des BioProfile-Wettbewerbs des BMBF mit dem Konzept "Funktionelle Lebensmittel aus dem Meer" diese Entwicklung bereits vorantreiben.

Zu den wichtigen Industriezweigen in der Küsten-Region zwischen Weser und Ems zählt auch der Luftfahrzeugbau mit derzeit fast 4.000 Beschäftigten. Neben den direkten hochqualifizierten Arbeitnehmern in den Werken werden in großer Zahl auch KMU aus der Region als Zulieferer, verlängerte Werkbank oder Dienstleister im IuK-Bereich beschäftigt. Das neue Airbus-Großraumflugzeug A 380 sowie das geplante Militär-

transportflugzeug A 400M schafft nach Ansicht der Industrie in den nächsten Jahren rund 40.000 Arbeitsplätze in Deutschland. Durch die regionale Clusterbildung an den Produktionsstandorten sind Beschäftigungseffekte bereits jetzt deutlich spürbar.

Die Region gehört zu den zehn wichtigsten deutschen Automobilregionen. Zwischen Emden und Osnabrück verdienen mehr als 40.000 Menschen als Mitarbeiter der zahlreichen Zulieferer und Dienstleister ihren Lebensunterhalt in der Automobil- und Automobilzuliefererindustrie. Rund 9.500 Beschäftigte des Volkswagenwerks produzieren bis zu 1.200 Fahrzeuge täglich. Im Zusammenhang mit der Automobilproduktion in Emden ist die weitere Ansiedlung wesentlicher Zulieferer geplant, unter anderem im neuen "Industriepark Frisia". Hier wird ein modernes Personal-, Dienstleistungs- und Kompetenzzentrum entstehen. Die Branche Fahrzeugbau wird in dieser Region komplettiert durch die international ausgerichtete Produktion von Fahrzeugkränen.

Seit Anfang der 90er Jahre sind in Deutschland über 250.000 Arbeitsplätze in Call-, Service- und Kundenbindungs-Centern neu entstanden. Neben der Etablierung von Inhouse-Call-Centern führte das Outsourcing dieser kundenorientierten Dienstleistungen zum Entstehen einer neuen wachstumsstarken Branche. Die Region und hier insbesondere das Technologie Centrum Nordwest im Landkreis Friesland, mit über 2.000 Arbeitsplätzen in dieser Branche, ist heute nach Hannover das Zentrum für Telekommunikationsdienstleistungen in Niedersachsen. Im Rahmen der Globalisierung der Unternehmen stellt sich die Region heute neuen Wettbewerbern in Osteuropa (Polen, Tschechien, Ungarn) oder auch der Türkei (Istanbul). Die Marktstärke der vorhandenen Unternehmen, aber auch die erwarteten weiteren Wachstumspotenziale der Branche „Telekommunikationsdienstleistungen“, geben – bei konsequenter Nutzung der Marktchancen – auch zukünftig erhebliche Chancen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Einen besonderen Stellenwert bilden die Chemieindustrie, die Erdölraffinerie sowie ein Rohölumschlagsunternehmen. Allein diese Unternehmen waren im Jahre 2004 mit einem Rekordumschlagsergebnis von 45 Mio. t ganz wesentlich am Gesamtergebnis der niedersächsischen Hafengruppe von rund 64 Mio. t beteiligt.

2.2.4 Tourismus

Eine der wichtigsten Erwerbsgrundlagen der Region ist der Tourismus. Das attraktivste touristische Angebot bilden hier die dem Festland vorgelagerten ostfriesischen Inseln sowie die Küstenbadeorte. Die Nordsee mit ihren Gezeiten, eine intakte Natur, die Weite des Raumes sowie Häfen und Schiffe sind bestimmende Elemente. Aber auch die einzigartige naturräumliche und kulturlandschaftliche Vielfalt des Binnenlandes sind

ein herausragendes Potenzial für die Region. Das Landschaftsbild zeichnet sich durch viele Binnenseen, Moorgebiete, Fehnkanäle, und Wallheckenlandschaften aus. Neben vielen Sport-, Freizeit- und Wellnessrichtungen sind kulturelle Sehenswürdigkeiten prägende Elemente des Tourismus. Ein 3.325 km umfassendes einheitliches Beschilderungs- und Vernetzungssystem der Radwanderwege in Ostfriesland hat die Region insbesondere für den Radtourismus interessant gemacht, was sich in verschiedenen Teilregionen auch mit dem Wasserwandern kombinieren lässt. Aber auch den Urlaub auf dem Bauernhof, den Kultur- und Städtetourismus sowie den Urlaub im Gesundheits- und Wellnessbereich und den Naturtourismus gilt es weiter auszubauen. Potenziale für den Tourismus ergeben sich auch durch den geplanten JadeWeserPort in Wilhelmshaven, der ein Anziehungspunkt für Tagesausflüge werden könnte.

In einem „Touristischen Leitbild und Entwicklungskonzept für den Raum Ostfriesland“ sowie in einem „Wasserwanderplan für Ostfriesland und das Emsland“ (jeweils einschließlich des Ammerlandes) sind entscheidende Zielvorgaben erarbeitet worden, durch die der Tourismus in der Region in den nächsten Jahren weiter vorangebracht werden kann. Eine stetige Anpassung der vorhandenen touristischen Infrastruktureinrichtungen an die allgemein steigenden Qualitätsanforderungen bzw. sich entwickelnden Qualitätsstandards und veränderten Erwartungen spezifischer touristischer Zielgruppen, insbesondere mit Blick auf die in Konkurrenz zur Nordseeküstenregion stehende Küstenregion in Mecklenburg-Vorpommern wird hierfür unumgänglich sein. Ebenso müssen aber auch stetig weitere neue Infrastruktureinrichtungen zur Abrundung des Angebotes für die touristischen und neu zu erschließenden Zielgruppen geschaffen werden. Unter dem Blickwinkel, dass sich unmittelbar benachbarte Fremdenverkehrseinrichtungen nicht gegenseitig die Gäste wegnehmen und auch vor dem Hintergrund ihrer immer geringeren finanziellen Möglichkeiten wird hierbei ein Abstimmungsprozess der Projektträger für unumgänglich gehalten, der durch das Leitbild und Entwicklungskonzept für den Raum Ostfriesland inzwischen auch eingeleitet werden konnte. Der Gedanke, die Region gemeinsam nach vorne zu bringen, ist inzwischen ausgeprägter denn je.

Eine Stärkung und ein Ausbau des Tourismus in der Region erfordert aber auch eine enge Kooperation der öffentlichen und privaten Akteure, eine stärkere Bündelung der Kräfte und die gemeinsame Nutzung von Finanz- und Sachressourcen. Hervorragend praktiziert wird dieser Gedanke bereits durch die Marketinggesellschaft ‚Die Nordsee – Sieben Inseln eine Küste‘. In Ergänzung dazu ist Ende Oktober 2004 die „Ostfriesland-Tourismus-GmbH“ (OTG) gegründet worden, die ihren Ursprung im "Touristischen Leitbild und Entwicklungskonzept für den Raum Ostfriesland" hat. Durch abgestimmte, koordinierte und gebündelte Marketingak-

tivitäten kann die Region jetzt verstärkt auf sich aufmerksam machen. Vorhandene Angebotspotenziale und Synergien zwischen Küste und Binnenland werden hierdurch gestärkt und können besser genutzt werden. Hierbei soll einerseits eine Vertrauensbasis zwischen den einzelnen Leistungsträgern aufgebaut, andererseits das bisherige Konkurrenz- und Kirchturmdenken abgebaut werden. Ziel ist es, die Marketingaktivitäten der Region als eine zusammengehörige touristische Destination in Niedersachsen landes- und bundesweit aber auch international zu positionieren. Die OTG (bzw. ihre Vorläuferorganisationen) führt im Rahmen der grenzüberschreitenden Ems Dollart Region seit 2002 viele gemeinsame Projekte zur Weiterentwicklung des touristischen Angebotes und ihrer Vermarktung durch. Eine enge Verknüpfung zur Tourismus Marketing Niedersachsen GmbH (TMN) ist in Zukunft unumgänglich.

Um einen einheitlichen Standard für die Region realisieren zu können, ist zudem die Einführung eines umfassenden Qualitätsmanagementsystems und eines standardisierten Buchungssystems für die Online-Buchbarkeit in allen touristischen Bereichen notwendig. Beispielhaft zu nennen sind regelmäßige Qualitäts-Checks, Klassifizierungen aller Betriebe sowie intensive Schulungen bzw. Weiterbildungen von Mitarbeitern der Tourismusorganisationen. Dazu gehört aber auch der Ausbau qualitativer Beherbergungskapazitäten. Um einen schnellen Informationsaustausch zu realisieren, wird zudem eine Vernetzung von Beherbergungsbetrieben untereinander sowie mit den touristischen Organisationen angestrebt, was wiederum dazu beiträgt, dass die einzelnen Betriebe enger zusammenarbeiten und sich gegenseitig unterstützen.

Gesamtziel für den Bereich des Tourismus ist es, diesen umwelt-, sozial- und kulturverträglich auszubauen, um damit ein qualitativ hochwertiges und individuelles Angebot der Region zu sichern und weiter zu entwickeln. Saisonverlängernde Maßnahmen durch Schaffung zusätzlicher Angebote für neue Kernzielgruppen sind hierfür unabdingbar.

2.2.5 Regenerative Energien

Eine besondere Bedeutung ist der Region als "Energierregion" beizumessen. Durch vorhandenes technisches und wirtschaftliches Know-how und Potenzial sowie durch die günstigen geographischen Verhältnisse in der Anwendung und Weiterentwicklung der Windenergie befindet sich die Region hier international an vorderster Position. Neben der Entwicklung und Nutzung der Windenergie bietet die Region ein großes Potenzial zur Energieproduktion aus Biomasse und aus Sonnenstrahlung. Im Bereich der Biomasse stellen die Wärmeerzeugung aus Holzhackschnitzeln und die Stromerzeugung aus Biogas bedeutende Entwicklungspotenziale dar.

Der starke Anstieg der Bezugskosten für fossile Brennstoffe hat dazu geführt, dass das Thema "regenerative Energien" verstärkt auf die politische aber auch auf die öffentliche Agenda getreten ist. Daneben zwingen nationale und internationale Vereinbarungen zum Klimaschutz, im Bereich der Energieerzeugung umzusteuern von der Verbrennung fossiler Energien hin zur Nutzung regenerativer Energien. Die Region hat hier in den letzten Jahren einen wesentlichen Beitrag zur Energiewende erbracht.

Im Bereich zwischen Ems und Jade stehen über 1.000 Windenergieanlagen mit einer installierten Leistung von fast einem Gigawatt. Das weitere Potenzial durch den Zubau an Windenergieanlagen ist jedoch begrenzt. Windreiche Küstenstandorte werden knapp. Der Zubau an Windenergieanlagen nimmt daher in den letzten Jahren kontinuierlich ab. Derzeit werden bereits alte Anlagen durch moderne, leistungsstärkere Anlagen im Rahmen des sogenannten Repowering ersetzt.

Mit dem Anlagenhersteller Enercon hat die Region zudem den größten deutschen Anlagenbauer vor Ort. Intensive Forschungsaktivitäten tragen dort zur weiteren Effizienzsteigerung der Anlagen bei. Die Region wird damit auch in Zukunft ihre Vorreiterrolle im Bereich Windenergie behalten.

Bedeutende Potenziale bestehen in der Errichtung von Windenergieanlagen in der Nordsee. Mehrere Windparks sind bereits in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) genehmigt. Hier werden in wenigen Jahren große Parks mit zahlreichen Anlagen entstehen. Etwa 40 km nördlich von Borkum werden beispielsweise bis zu 180 Windenergieanlagen im Park Borkum Riffgrund entstehen.

Weitere Potenziale für die Region bestehen in der Verschiffung der Windenergieanlagen in alle Welt und zu den nahegelegenen Offshore-Flächen. Im Rahmen der Errichtung und aufwändigen Wartung von Offshore-Windenergieanlagen in der Nordsee entstehen zusätzliche Arbeitsplätze. Hafenwirtschaft, Industrie, IHK und die Reedereien der Region ziehen hier an einem Strang. Die Offshore-Entwicklung eröffnet der Branche große Potenziale und zudem neue Möglichkeiten für Häfen der Region, Hafen- und Bauwirtschaft.

Die Realisierung von Offshore-Windparks und der damit notwendigen Netzanbindung, sowohl see- als auch landseitig darf nicht zu einer Beeinträchtigung der Tourismusstandorte führen. Mögliche Auswirkungen auf den Tourismus, die Fischerei und die Erholungslandschaft sind dabei umfassend zu prüfen und nachteilige Auswirkungen zu vermeiden. Insbesondere in Bereichen mit sensiblen Nutzungen wird eine Erdkabelung gefordert.

Eine gezielte Zusammenarbeit und betriebswirtschaftliche Abstimmung zwischen den einzelnen Energiever-

sorgern und dem Antragsteller muss erreicht werden, damit Synergieeffekte auf bestehenden Leitungen ausgenutzt werden können und zusätzliche Beeinträchtigungen der Siedlungsentwicklung und des Landschaftsbildes vermieden werden.

Dies findet auch seine Begründung in der derzeit im Verfahren befindlichen Änderung und Ergänzung des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen, den zu formulierenden Leitlinien für die Entwicklung im Raumordnungskonzept für das Niedersächsische Küstenmeer (ROKK), sowie der sog. DENA-Studie¹³⁴. Diese grundsätzlichen Aussagen und Rahmenbedingungen sollten abgewartet werden, bevor Aussagen über eine Verträglichkeit der Planungen getroffen werden können.

Zusammenfassend ist es zwingend notwendig, eine gesamtkonzeptionelle Entwicklungsperspektive für die mittelfristigen Ausbauplanungen der verschiedenen Offshore-Windparks und Leitungstrassen bzw. -bedarfe zu skizzieren, um auch Belastungsgrenzen für den Küstenraum definieren zu können.

In Ost-Friesland / Land Oldenburg ist die Windenergiebranche vielfältig vertreten, vom Anlagenhersteller und Windparkentwickler bis hin zum technischen Service, Spezialfinanzierer und Software-Spezialisten für Windprognoseprogramme. In der Stadt Oldenburg ist mit dem Forschungs- und Kompetenzzentrum ForWind eine vom Land unterstützte Einrichtung an der Universität Oldenburg geschaffen worden, die gleichermaßen Forschung wie auch Wissenstransfer und Netzwerkarbeit betreiben soll. Dies geschieht in Kooperation mit weiteren Einrichtungen in der Region, wie dem Deutschen Windenergieinstitut (DEWI) in Wilhelmshaven und dem Offshore-Competenz-Centrum (OCC) in Cuxhaven.

In Kooperation mit der Stadt Oldenburg und der Windagentur Bremen / Bremerhaven (wab) wird derzeit ein Weiterbildungsstudiengang Windenergie für Ingenieure aufgebaut. Des Weiteren sollen systematisch Leistungspotenziale der Unternehmen der Nordwest-Region erfasst und wissenschaftliche Forschungsergebnisse transparent gemacht werden. Ziel ist die Beschleunigung der unmittelbaren Integration von Forschungsergebnissen in industrielle Anwendungen. Ein weiterer Baustein wird die Erarbeitung eines inhaltlich und organisatorisch ausgelegten Marketingkonzeptes zur internationalen Vermarktung des Know-hows im Bereich Windenergie werden.

Neben der Windenergie kristallisiert sich der Bereich der Erzeugung und energetischen Verwertung von Biomasse als weiteres Standbein dieser Energieregion heraus. Einen weiteren wichtigen Beitrag zur Energieregion werden in Zukunft auch die zahlreichen geplanten bzw. im Bau befindlichen Biogasanlagen erbringen. Hier handelt es sich überwiegend um mittelgroße landwirtschaftliche Biogasanlagen, die aus der Vergasung von Gülle und nachwachsenden Rohstoffen wie z.B. Mais, Gras, Getreide erhebliche Energiemengen erzeugen. Biomasse kann als kontinuierlich verfügbare und speicherbare Energiequelle in Kombination mit der Windenergie einen bedeutenden Beitrag zum Energiemix in der Region leisten.

Weitere Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich bei der Festbrennstoffnutzung von Holz und Biomasse. Die Entwicklung von ökonomischen Wärmenutzungskonzepten wird für Biomassekraftwerke ebenso an Bedeutung gewinnen, wie für Biogasanlagen.

Daneben bietet die Landwirtschaft als Lieferant nachwachsender Rohstoffe auch Ausgangsprodukte für die Erzeugung von Rapsmethylester (Biodiesel) oder Bioethanol. Auch die Konversion von Biomasse zu neuen Kraftstoffen (BTL – Biomass to liquid / SUNFUEL) steht heute bereits im Mittelpunkt von Forschungsaktivitäten großer Automobilhersteller und wird im Planungszeitraum an Marktbedeutung gewinnen.

Für die Region gilt es, den Wissensvorsprung im Bereich Bioenergietechnik und -nutzung weiter auszubauen und Synergieeffekte durch die Vernetzung von produzierenden Firmen, Wissenschaft und Forschung sowie Anwendern und Dienstleistern stärker zu nutzen.

Die Region hat das Potenzial zur zukunftsweisenden Energieregion. Um die Energieversorgung der Region unabhängig von fossilen Energiequellen deutlich zu steigern, bedarf es weiterer Anstrengungen. Neben den unmittelbar Beschäftigten im Bereich Energieerzeugung werden Arbeitsplätze im Bereich Planung, Forschung und Entwicklung sowie im Bereich der Logistik und Wartung entstehen.

2.2.6 Landwirtschaft

Der Landwirtschaft muss in dieser Region nach wie vor ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Vorherrschend ist der bäuerliche Familienbetrieb mit seiner Ausrichtung nach den natürlichen Standortgegebenheiten auf Futterbau und Rindviehhaltung. Die Schweine- und Geflügelhaltung hat demgegenüber eine geringere Bedeutung und kann die regionale Grundversorgung nicht sicherstellen. Eine Intensivtierhaltung ist auf Grund der bodenabhängigen Veredlung in der Küstenregion nicht entstanden. Auf Grund sinkender Erzeugerpreise, wegen weitgehend gesättigter Märkte bei den landwirt-

¹³⁴ Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), 2005: Energiewirtschaftliche Planung für die Netzintegration von Windenergie in Deutschland an Land und Offshore

schaftlichen Produkten und den in Kraft getretenen Maßnahmen zur Reform der gemeinsamen Agrarpolitik wird sich der Strukturwandel in der Landwirtschaft weiter beschleunigen mit der Folge, dass sich die Zahl der Betriebe und der in der Landwirtschaft tätigen Personen auch zukünftig weiter verringern wird. Seit 15 Jahren sind nunmehr sinkende Gewinne zu beobachten, so dass die Entwicklung zu den heutigen Strukturen ein Ausdruck der unbefriedigenden wirtschaftlichen Lage ist.

Die Region ist mit einem Weideanteil von etwa 65 % an der insgesamt landwirtschaftlich genutzten Fläche eine für die Küste charakteristische Grünlandregion mit einem sehr hohen Anteil an Futterbaubetrieben (Milch- und Rindererzeugung). Diese seit Jahrhunderten praktizierte Form der Bewirtschaftung hat eine einmalige Kulturlandschaft entstehen lassen, die das Bild der Region nachhaltig prägt. Dieses Landschaftsbild ist in Gefahr. Der bereits vor Jahrzehnten einsetzende und schon unter den gegenwärtigen agrarpolitischen Rahmenbedingungen sich zunehmend beschleunigende Strukturwandel stellt jedoch eine flächendeckende Bewirtschaftung unserer Region immer mehr in Frage. Unsere Kulturlandschaft ist aber Teil der Identität und ein in touristischer Hinsicht grundlegender und nicht zu ersetzender Wirtschaftsfaktor.

Der Prozess der Veränderung wird an Dynamik noch zunehmen. Es ist zu erwarten, dass die in den nächsten Jahren bevorstehenden Entwicklungen in der Landwirtschaft mit dem Ziel der Öffnung der Märkte und einem damit zunehmenden Wettbewerb den Strukturwandel in der Landwirtschaft beschleunigen. Die regionale Landwirtschaft mit ihren im Weltmaßstab kleinteiligen Betriebsgrößen wird diesem Wettbewerbsdruck in der Breite auf Dauer nicht standhalten können. In der Folge werden immer mehr Flächen brach liegen. Das traditionelle Landschaftsbild verändert sich. Es wird über weite Bereiche zu nicht mehr rückführbaren landschaftsästhetischen Veränderungen kommen, mit der zwangsläufigen Folge, dass der ökologische Wert und die Attraktivität – das ökologische Kapital der Region, auf das Naturschutz und Tourismus gleichermaßen angewiesen sind – Stück für Stück verloren gehen. Es käme zu einschneidenden negativen Veränderungen mit einem Verlust der wirtschaftlichen Zukunftsfähigkeit.

Der Erhalt der geschaffenen Kulturlandschaft ist nur über eine flächendeckende naturnahe Landwirtschaft zu erreichen. Dazu ist eine veränderte Regionalökonomie zu initiieren. Die Region kann mit eigenen Maßnahmen nur in begrenztem Umfang dem Strukturwandel entgegenwirken. Die wesentlichen Entscheidungen werden auf europäischer Ebene getroffen. Ein regionaler Beitrag könnte darin liegen, sich selbst einen Absatzmarkt zu erschließen, etwa durch die Steigerung des Anbaus regionaler Produkte und deren Vermarktung. In diesem Zusammenhang ist auch an eine Weiterentwicklung des

ökologischen Landbaus zu denken. Ein nicht unwesentlicher Beitrag liegt in der Erschließung alternativer Einkommensquellen für die Landwirtschaft, die sich insbesondere an der Teilhabe in der Tourismuswirtschaft ergeben können. Gute Ansätze findet man bereits im Bereich "Urlaub auf dem Bauernhof".

Auch der Gartenbau zählt zu den bedeutenden Wirtschaftszweigen dieser Region. Hochspezialisierte Betriebe produzieren Obst, Gemüse, Blumen und Gehölze. Ein Viertel der Baumschulfläche in Deutschland befindet sich in Niedersachsen, vor allem im oldenburgisch-ostfriesischen Raum. Die Probleme im Gartenbau liegen insbesondere in den hohen Energiekosten. Im Hinblick auf die Zielsetzung der Region, die Nutzung regenerativer Energien zu forcieren, könnte im Bereich der Verwertung von Biomasse die Abwärme ein günstiger Energielieferant für diesen Wirtschaftszweig sein.

2.2.7 Küstenschutz

Zur Abwehr von Naturkatastrophen und Erhöhung der Sicherheit an den Küsten, auf den Inseln sowie an den fließenden Gewässern im Tidegebiet gegen Überflutungen und Landverluste durch Sturmfluten und Meeresangriff sind Küstenschutzmaßnahmen für die Region zwingend notwendig.

Bei konkurrierender Nutzung muss der Küstenschutz absoluten Vorrang haben.

Zukünftige Küstenschutzmaßnahmen erfordern auch weiterhin erhebliche Investitionen. Der Erhalt der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes" ist in diesem Zusammenhang von besonders hoher Bedeutung.

Zur Abstimmung beabsichtigter Maßnahmen ist im Rahmen eines integrierten Küstenzonenmanagements ein neuer "Generalplan Küstenschutz" erforderlich, der auf ein realistisches Szenario des Meeresspiegelanstiegs beruht.

2.3 Schlussbetrachtung

Die Region hat sich in den letzten 15 Jahren kontinuierlich nach vorne bewegt und damit sowohl die Basis als auch das Potenzial für eine weitere positive Gesamtentwicklung geschaffen.

Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass die wesentlichen Stärken und Entwicklungschancen der Region in der maritimen Wirtschaft, im Fahrzeug- und Flugzeugbau, in der Chemieindustrie, in der Produktion und Nutzung regenerativer Energien, im Tourismus aber auch in der Landwirtschaft liegen.

Das regionale Bewusstsein und der Wille, die Probleme aus der Region selbst zu lösen, sind gewachsen. Richtungsweisende Maßnahmen der Regionalentwicklung wurden gemeinsam initiiert und umgesetzt.

Wichtig ist, dass mit der Stärkung der endogenen Kräfte auch eine weitere Begleitung und Unterstützung des Landes, Bundes und der EU einhergeht.

Diese Unterstützung wird nicht mehr im überwiegenden Maße durch Transferzahlungen in die Region, sondern ganz besonders in der weiteren Verbesserung und Schaffung der teil- und großräumigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen erwartet. Dies gilt auch im Hinblick auf eine nachhaltige Unterstützung der regionalen Ziele durch die Landespolitik.

Die bisherigen Förderinstrumente der nationalen und europäischen Regionalpolitik haben zur positiven Gesamtentwicklung der Region beigetragen.

Ab 2007 werden die europäischen Förderinstrumente eine neue Struktur erhalten. Sie werden sich außerhalb der Ziel 1-Regionen auf Innovation und Qualifikation ausrichten. Darauf wird sich die Region Ost-Friesland / Land Oldenburg einrichten müssen.

Wegen der Modellfunktion im europäischen Einigungsprozess ist das Programm für grenzüberschreitende Zusammenarbeit (INTERREG) auch an der deutsch-niederländischen Grenze beizubehalten.

Auf nationaler Ebene wird die Beibehaltung der Gemeinschaftsaufgaben "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" und "Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes" gefordert.

Die Region ist sich dabei bewusst, dass die zur Verfügung stehenden Mittel insgesamt knapper werden.

Die zügige Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes ist für die weitere Entwicklung der Region zwingend erforderlich. Den Projekten "JadeWeserPort" und "A 22" ist eine herausragende Bedeutung beizumessen.

Abschließend ist die Hochschulpolitik des Landes als wichtiges Instrument zur Regionalentwicklung zu nennen. Durch die Sicherung bzw. den Ausbau bestimmter Hochschulbereiche kann der hiesigen Wirtschaft auch in der Zukunft das benötigte Fachpersonal zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig wird nachfolgenden Generationen vor Ort ein hochwertiges Ausbildungsangebot unterbreitet.

3. Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftsraum Unterelbe

Die Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftsraum Unterelbe ist eine Organisations- und elbübergreifende Arbeitsgemeinschaft. Mitglieder sind die Landkreise Cuxhaven, Dithmarschen, Pinneberg, Stade und Steinburg, die Städte Buxtehude, Cuxhaven, Elmshorn, Itzehoe und Stade, die Samtgemeinde Hemmoor, die Industrie- und Handelskammern Flensburg, Kiel, Stade, die Handelskammer Hamburg, die Arbeitsämter Elmshorn und Stade, die Arbeitgeber- / Unternehmensverbände Cuxhaven, Stade und Unterelbe-Westküste, der DGB Region Elbe-Weser, die Region Unterelbe, die Kreishandwerkerschaften Cuxhaven, Dithmarschen, Pinneberg, Stade und Steinburg, die Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel, die Wirtschaftsförderung Landkreis Stade sowie die Wirtschaftsförderungs-, Entwicklungs- u. Planungsgesellschaft Pinneberg.

Die Arbeitsgemeinschaft ist kein Beschlussgremium, sondern ein Konsensgremium. Es kommt wesentlich darauf an, individuelle Standpunkte zu vermitteln, deut-

lich zu machen und auch zu begründen. Darüber hinaus wird versucht, die Interessen des Teilraumes Unterelbe in der Metropolregion Hamburg zur Geltung zu bringen, u.a. durch gemeinsame Papiere, gemeinsame Briefe an politische Entscheidungsträger und Ministerien sowie durch die Organisation einer "Standortkonferenz", die in Brunsbüttel stattgefunden hat.

Gemeinsames Interesse gilt insbesondere der Chemiewirtschaft in Brunsbüttel und Stade, der FFH-Ausweisung der Unterelbe sowie einer festen Unterelbequerung bei Glückstadt / Drochtersen mit ihren Anschlüssen der A 20 bzw. A 22. Für die Arbeitsgemeinschaft ist wichtig, dass regionale Entwicklungen, in Niedersachsen wie in Schleswig-Holstein, immer elbübergreifend unter Betrachtung des Gesamttraumes gesehen werden. Die Elbe muss ihren "Grenzcharakter" verlieren und die noch getrennten Räume Niedersachsens und Schleswig-Holsteins nicht zuletzt durch die feste Elbequerung zusammenführen.

4. IHK Stade, IHK Ostfriesland und Papenburg, Oldenburgische IHK und Unternehmerverbände Niedersachsen e. V.

Interessenvertretung der Hafenvirtschaft: Stark für die ganze Region

Die Hafensbranche hat im niedersächsischen Küstenraum eine große Bedeutung als Arbeitgeber und Katalysator der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung. National erfüllt sie die für eine rohstoffarme Außenhandelsnation überlebenswichtigen Versorgungs- und Exportfunktionen und wird wie nur wenige Wirtschaftszweige maßgeblich durch die Politik beeinflusst. Dies resultiert vor allem aus der historisch gewachsenen Eigentümerschaft des Landes an der Hafensinfrastruktur, der Zuständigkeit der Öffentlichen Hand für die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandbindungen sowie dem politischen Spannungsfeld Umwelt / Verkehr, in dem sich die Häfen behaupten müssen.

Diese Rahmenbedingungen erfordern eine Interessenvertretung des Hafensektors, die der Politik und Verwaltung die Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges vor Augen hält, die Belange kommuniziert und die Bedarfe durchsetzt. In Niedersachsen wird diese Aufgabe auf überregionaler Ebene durch die Industrie- und Handelskammern an der Küste und die Unternehmerverbände Niedersachsen e. V. wahrgenommen.

Die Oldenburgische IHK koordiniert mit der IHK für Ostfriesland und Papenburg und der IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum die hafenswirtschaftlichen Interessen. Sie tritt für einen an den Bedürfnissen des Marktes ausgerichteten Ausbau der Infra- und Superstruktur in den Häfen ein und lehnt eine zentrale Investitionslenkung durch Bund und Land ab. Dies gilt ebenfalls für die seewärtigen Zufahrten und die Hinterlandbindungen, die entsprechend den Marktbedürfnissen angepasst werden müssen.

Die verfolgten Ziele sind dabei die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, die Weiterentwicklung der Seehäfen zu Logistikzentren mit vor- und nachgelagerten wertschöpfenden Tätigkeiten, die Sicherung von bestehenden und die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen.

Zur Sicherung der Umschlagstätigkeit in Niedersachsen sind die Anpassungen der Fahrrinnen von Außenems, Außen- und Unterweser unumgänglich. Die Größenentwicklung der in den jeweiligen Seegüterteilmärkten als Normschiff auf dem internationalen Seeverkehrsmarkt eingesetzten Schiffe diktiert der Hafenswirtschaft diese benötigten Tiefgänge.

Um einen effizienten Zu- und Abfluss der steigenden Mengen an Umschlagsgütern gewährleisten zu können, müssen die Hinterlandbindungen optimiert und bedarfsgerecht ausgebaut werden (siehe Tabelle). Wich-

tigstes Vorhaben in diesem Zusammenhang sind derzeit der Bau der Küstenautobahn A 22 und eine verbesserte Bahnanbindung.

Von der A 22 würden ausnahmslos alle Hafenstandorte an der Nordseeküste profitieren. Um die Planungen für die A 22 voranzutreiben und somit die vorzeitige Realisierung dieses Infrastrukturprojektes zu ermöglichen, haben sich das Land Niedersachsen, die Landkreise und Städte entlang der Küstenautobahn und fünf Industrie- und Handelskammern bereit erklärt, die Vorplanungskosten zu gleichen Teilen (jeweils ein Drittel) aufzubringen. Durch den Ausbau der Schienenanbindung würde dieser ökologisch wertvolle Verkehrsträger und die Rolle der niedersächsischen Häfen als Bahnhäfen gestärkt werden.

Eine wichtige Aufgabe haben die Industrie- und Handelskammern und Unternehmerverbände in der Wahrung der Interessen der Seeverkehrs- und Hafenswirtschaft gegenüber den Umweltinteressen, den Regulierungen des Staates und den Rechtsvorschriften der EU. Vor allem umwelpolitische Regelungen können sich negativ auf den Bestand und die Entwicklung der Hafenswirtschaft auswirken. In diesem Zusammenhang sind die EU-Wasserrahmenrichtlinie, das Natura 2000 Konzept der EU (FFH- und Vogelschutzrichtlinie), das Artikelgesetz zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes und die Forderungen der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer sowie der trilateralen Wattenmeerkonferenz zu nennen. Auch bei raumordnerischen Vorhaben, wie das Integrierte Küstenzonenmanagement oder das Raumordnungskonzept Küste, sind die Belange der Hafenswirtschaft zu berücksichtigen.

Das derzeit größte Vorhaben in der niedersächsischen Hafenswirtschaft ist das „Jahrhundertprojekt“ JadeWeserPort. Die Impulse durch den JadeWeserPort erreichen auch andere Wirtschaftszweige. So wird beispielsweise die Entscheidung des Baus eines Chemieparks (über 1 Mrd. € Investition) in Wilhelmshaven unter anderem an die Realisierung des JadeWeserPorts gekoppelt. Ebenso wurden Überlegungen der Ruhrkohle AG (RAG) laut, eine Kokerei in Wilhelmshaven zu bauen.

Einhergehend mit der direkten Förderung der niedersächsischen Seehäfen ist auch die Förderung der gesamten Wirtschaftsregion verbunden. Viele Betriebe sind auf die Existenz von Seehäfen angewiesen. Hierzu zählt nicht nur das hafenauffine Gewerbe, wie Schiffszulieferer oder Containerpacker. Neben im- oder exportorientierten Unternehmen sind dies zunehmend auch Gewerbebereiche, die das Küstenmeer als Wirtschaftsraum nutzen. Vor allem Betreiber von offshore-

Windkraftanlagen nutzen die Häfen als Ausgangsbasis für Errichtungs- und Wartungsarbeiten. Aber auch die gesamte maritime Wirtschaft, von den Werften über die Fischerei bis zum maritimen Tourismus, ist eng mit der Entwicklung der Häfen verzahnt.

Die Fischerei ist für die Küstenregion ein nicht zu vernachlässigender Wirtschaftszweig. Zwar zählt die deutsche Fischereiflotte mit einer Gesamttonnage von 66.008 BRZ noch immer zu den kleinsten in der europäischen Union, dennoch ist die Fahrzeuganzahl nach einem Tiefpunkt im Jahr 1990 kontinuierlich angestiegen. Zudem spielt in einigen Standorten (z.B. Cuxhaven) die Fischverarbeitung eine große Rolle. Fischerei und Fischverarbeitung werden als weiter ausbaufähig betrachtet.

Über die Niedersächsische Hafenvertretung e. V. (NHV), deren Geschäftsführung bei der Oldenburgischen IHK liegt, konnte maßgeblich zu einem einheitlichen Image der Seehäfen beigetragen werden. Mitglieder der NHV sind neben den jeweiligen Häfen die Oldenburgische IHK, die IHK Ostfriesland und Papenburg, die IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum und das Land Niedersachsen. Mit der Gründung der Seaports of Niedersachsen GmbH zum Anfang des Jahres 2004 hat die Niedersächsische Hafenvertretung e. V. die Vermarktung der niedersächsischen Häfen professionalisiert. Durch das Standortmanagerkonzept ist eine Berücksichtigung der einzelnen Hafeninteressen im Marketingverbund gewährleistet.

Für die Entwicklung der niedersächsischen Hafenwirtschaft sind derzeit folgende Infrastrukturprojekte von großer Bedeutung:

Straße	Schiene	Wasserstraße	Rohrleitungsverkehr
- Küstenautobahn A 22	- Y-Trasse (Bremen / Hamburg – Hannover)	- Ausbau der Mittelweser (einschl. der Schleusenbauwerke)	- ChemCoast Pipeline (Wilhelmshaven – Ruhrgebiet)
- A 1 (Sechsstreifiger Ausbau)	- Bahntrasse Wilhelmshaven – Oldenburg – Langwedel – Uelzen)	- Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke)	- Pipeline Wilhelmshaven – Delfzijl
- A 281 (Autobahnring Bremen)	- Ausbau der Bahnknoten Oldenburg (inkl. Ertüchtigung der Hubbrücke) und Bremen	- Ausbau der Unterweser	- Pipeline Wilhelmshaven – Stade – Heide
- Innerostfriesische Anbindung und direkte Hafenanbindung Emdens an die A 31	- Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg – Amsterdam (TransRapid)	- Ausbau der Außenweser	
- A 26 / B 73 (Cuxhaven – Hamburg)		- Ausbau der Außenems	
- Aus- und Neubau diverser Bundesstraßen (E 233, B 72, B 210, B 211, B 212)			

5. Regionalforum Bremerhaven

Am 21. März 2003 gründeten die Seestadt Bremerhaven, der Landkreis Cuxhaven sowie der Landkreis Wesermarsch in Umsetzung des Art. 3 des gemeinsamen Verwaltungsabkommens der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen das Regionalforum Bremerhaven. Für die politische Meinungsbildung im Regionalforum werden Unterweserkonferenzen durchgeführt, auf Arbeitsebene (Verwaltungsseite) sind fünf Arbeitskreise gebildet worden: Fragen der inneren Verflechtung – Wirtschaft und Verkehr – Tourismus, Naherholung, Natur – Gesundheit und Soziales – Schule und Kultur. Mitglieder sind aus dem Bereich des Landkreises Wesermarsch die Stadt Nordenham und aus dem Landkreis Cuxhaven alle Gemeinden bis auf die Samtgemeinden Hemmoor, Lamstedt, Sietland und die Gemeinde Schiffdorf.

Das Regionalforum verfolgt das Ziel, die Entwicklung des Gesamttraumes der Beteiligten zu fördern und dauerhaft zu sichern.

5.1 Bevölkerung und wirtschaftliche Situation

Flächenangaben, Einwohnerzahl und die Bevölkerungsdichte des Kooperationsraumes sind unten aufgeführt. Die Bevölkerungsdichte in beiden Landkreisen liegt deutlich unter der Niedersachsens mit 167,6 Einwohnern / km² und Deutschlands mit 231,2 Einwohnern / km². Die Bevölkerungsprognose bis 2015 sieht für den Landkreis Cuxhaven noch einen leichten Anstieg in der Bevölkerungszahl voraus, während der Landkreis Wesermarsch abnehmende Bevölkerungszahlen haben

wird¹³⁵. Bremerhaven verliert bereits kontinuierlich jährlich an Einwohnern. Besonders gravierend wird jedoch die Veränderung in der Altersstruktur sein. Bereits jetzt liegt der Anteil der über 60jährigen mit 26,8 % (Bremerhaven), 26,5 % (Cuxhaven) bzw. 25,2 % (Wesermarsch) deutlich über dem entsprechenden Anteil Deutschlands (24,4 %) und Niedersachsens (24,5 %). Die weitere deutliche Verschiebung in Richtung der älteren Einwohner wird gravierende Auswirkungen auf die kommunalpolitischen Handlungsfelder haben. Das gilt entsprechend auch für die Aufgaben des Landes und des Bundes.

Größe und Bevölkerung am 01.01.2003

	km ²	Bevölkerung	je km ²
Stadt Bremerhaven	77,7	119.111	1.533,4
LK Cuxhaven	2.072,5	206.304	99,5
LK Wesermarsch	821,9	94.333	114,8

(Quelle: Statistische Ämter, Kreiszahlen, 2004)

Oberzentren sind für den Landkreis Cuxhaven Hamburg, Bremen und Bremerhaven, wobei Bremerhaven die absolut stärksten Verflechtungen mit dem Landkreis aufweist. Die für den Landkreis Wesermarsch bedeutsamen oberzentralen Standorte sind Bremen, Bremerhaven, Oldenburg und Wilhelmshaven. Lediglich die Stadt Nordenham gehört zum Ordnungsraum Bremerhaven. Aus dem Landkreis Cuxhaven sind es die Stadt Langen, die Gemeinden Loxstedt und Schiffdorf sowie die Samtgemeinde Land Wursten.

Die Verflechtung des Landkreises Wesermarsch mit Bremerhaven ist wegen der räumlichen Nähe der anderen oberzentralen Orte wesentlich geringer als die des Landkreises Cuxhaven. Das kommt auch in den Berufspendlerzahlen (2003 / 2004) zum Ausdruck:

	Einpendler aus BHV	Auspendler nach BHV
LK Cuxhaven	14.742	3.057
LK Wesermarsch	457	294

(Quelle: Arbeitsamt Bremerhaven)

Auch die Pendlerverflechtung zwischen den beiden Landkreisen ist gering: Lediglich 399 Personen pendeln in den Landkreis Wesermarsch, umgekehrt nur 78 in den Landkreis Cuxhaven. Stärkere Beziehungen werden sich jedoch durch die verkehrlichen Verbesserungen entwickeln: Erst Anfang 2004 ist der Wesertunnel eröffnet worden.

Die Arbeitslosenquoten im Raum des Regionalforums sind überdurchschnittlich hoch: im Februar 2005 lag die

Quote in Bremerhaven bei 26,2 % und im Landkreis Cuxhaven bei 13,8 %.

Die Landwirtschaft spielt in beiden Landkreisen immer noch eine bedeutende Rolle. Ihr Anteil der Bruttowertschöpfung ist mehr als doppelt so hoch wie in Niedersachsen und fast 5 mal so hoch wie in Deutschland. Ansonsten ist aber die Wirtschaftsstruktur völlig anders gestaltet. Im Landkreis Cuxhaven dominieren klein- und mittelständische Unternehmen, das Baugewerbe ist z.B. überdurchschnittlich hoch vertreten. Dagegen liegt der Besatz im Verarbeitenden Gewerbe mit 29,7 Beschäftigten je 1.000 Einwohner weit unter dem Landesdurchschnitt mit 70,6. Im Landkreis Wesermarsch beträgt die entsprechende Kennziffer 97,0. Spezifisch für die Wesermarsch ist die Größenstruktur der Betriebe. Es dominieren Großbetriebe, der industrielle Mittelstand und das Handwerk sind dagegen kaum ausgebildet. Diese unterschiedliche Wirtschaftsstruktur geht auch aus der folgenden Übersicht hervor:

Bruttowertschöpfung 2002 – Anteile der Wirtschaftsbereiche in %

	Land- und Forstwirtschaft	Produzierendes Gewerbe	Dienstleistungen
LK Cuxhaven	5,7	19,0	75,3
LK Wesermarsch	5,9	45,7	48,4
Niedersachsen	2,4	30,8	66,8

(Quelle: Statische Ämter, Kreiszahlen, 2004)

Eine herausragend positive Stellung in der Wirtschaftsstruktur nimmt jedoch in beiden Landkreisen der Tourismus ein.

5.2 Verkehrliche Anbindung und Verkehrsinfrastruktur

Für den Wirtschaftsraum Wesermarsch ist nach wie vor die verkehrliche Anbindung problematisch. Lediglich die Gemeinde Jade hat einen direkten Autobahnanschluss, im Bereich der Schieneninfrastruktur gibt es Defizite. Der kürzlich eröffnete Wesertunnel ermöglicht wirtschaftliche Perspektiven. Beiderseits des Tunnels sind bereits Gewerbegebiete erschlossen worden. Auf Grund eines Gutachtens sollen im Gewerbepark der Gemeinde Loxstedt vornehmlich Logistik-Betriebe und Nahrungsmittelbetriebe angesprochen werden.

Auch im Landkreis Cuxhaven gibt es bei der Schieneninfrastruktur erhebliche Defizite. Die Verkehrsangebote von Cuxhaven in Richtung Hamburg sind qualitativ völlig unzureichend (veralteter Wagenpark und veraltete Dieseltriebwagen). Die Straßenanbindung im Landkreis Cuxhaven in Richtung Süden ist durch die A 27 als gut zu bezeichnen. Dagegen muss die Straßenverkehrsverbindung nach Hamburg (B 73) dringend verbessert

¹³⁵ Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung GmbH (ies) an der Universität Hannover, Vortrag am 21. Januar 2004 in Cuxhaven

werden. Darüber hinaus erweist sich die Elbe als Trennung der Wirtschaftsräume beiderseits des Flusses. Durch die Erstellung eines Gutachtens (positiver Inhalt!) haben Kommunen und Hafengewirtschaft die Voraussetzung für den Aufbau einer privat betriebenen Fährverbindung Cuxhaven-Brunsbüttel geschaffen.

Das besondere Projekt, die „Küstenautobahn (A 22)“

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Küstenautobahn (A 22) zwischen der Elbe bei Drochtersen und der A 28 bei Westerstede als Vorhaben im weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem Naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingestuft. Nach dem Willen von Land, Region und Wirtschaft soll die Küstenautobahn (A 22) schnellstmöglich realisiert werden.

Da das Land Niedersachsen wegen der Konsolidierung des Landeshaushalts die Planungskosten derzeit nicht allein schultern kann, haben sich die Landkreise der Region, die Städte Wilhelmshaven und Oldenburg sowie Bremerhaven und die Industrie- und Handelskammern zu einer Finanzierungspartnerschaft bereit erklärt. Sie beabsichtigen die Durchführung des Raumordnungsverfahrens und dessen Abschluss durch landesplanerische Feststellung wie auch die sog. Linienplanung gemeinsam mit dem Land Niedersachsen zu finanzieren. Hierüber ist am 15. November 2004 eine Vereinbarung unterzeichnet worden. Die Planungskosten der 1. Stufe betragen 2,25 Mio. €, die sich das Land, die Kommunen und die Wirtschaft teilen.

Die Vergabe der Umweltverträglichkeitsstudie ist im Februar d. J. erfolgt. Derzeit wird das Raumordnungsverfahren von der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung vorbereitet. Nach einer im Frühjahr 2005 durchgeführten Antragskonferenz werden umfangreiche faunistische und floristische Erhebungen vorgenommen. Nach einer ersten Schätzung muss eine Fläche von rd. 1.200 km² untersucht werden. Dies geschieht durch eine Recherche vorhandener Umweltdaten, aber auch durch umfangreiche Begehungen vor Ort. Erst im Anschluss an diese Raumanalyse werden konkrete Linien entwickelt. Die Küstenautobahn (A 22) zwischen der Elbe bei Drochtersen und Westerstede (A 28) ist auf dem gesamten Streckenabschnitt planerisch mit Nachdruck weiter voranzutreiben. Außerdem ist die Aufnahme in die Transeuropäischen Netze (TEN) vordringlich zu verfolgen.

Zwei wichtige Bundesstraßenprojekte

Die Bundesstraße 73 zwischen Cuxhaven und Stade ist im gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Der Abschnitt Cuxhaven – östlich Cadenberge ist in der Stufe „Vordringlicher Bedarf“ aufgeführt; der Abschnitt östlich Cadenberge bis Stade ist in der Stufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten. Für die Ortsumgehung Otterndorf im Zuge der B 73 läuft zur

Zeit das Planfeststellungsverfahren; mit dem Planfeststellungsbeschluss wird im Jahre 2005 gerechnet.

Auf Initiative des Cuxhavener Wirtschaftsrates ist im Januar 2005 eine Resolution für den zügigen Ausbau der Bundesstraße 73 Cuxhaven-Stade verabschiedet worden, die die 14 Wirtschaftsverbände, der Landkreis Cuxhaven, die Stadt Cuxhaven und die Samtgemeinden Hadeln, Am Dobrock, Sietland, Hemmoor und Börde Lamstedt unterzeichnet haben.

Der Ausbau der B 211 im Abschnitt Brake-Mittelort ist im Bedarfsplan 2004 des Bundes im vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Das Raumordnungsverfahren wird in Kürze beendet sein. Die landesplanerische Feststellung liegt dann vor. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird auf eine Linienbestimmung seitens des Bundes verzichtet werden, so dass die Genehmigungsplanung starten könnte. Mittel hierfür stehen bereit. Einer zügigen Weiterarbeit steht somit nichts im Wege. Sie wird gefordert.

Wasserstraßen und Hafentwicklung

Die Wasserstraßen sind für diesen Raum von besonderer Bedeutung. Einerseits – wie diese Region bis heute erfahren hat – trennen sie, andererseits sind sie Voraussetzung für die Entwicklung der maritimen Wirtschaft an der Küste.

Um den Containerterminal Bremerhaven zukunftssicherer zu machen, wird eine Anpassung der Fahrwinne der Außenweser an die Weiterentwicklung der Containerschiffe erforderlich. Containerschiffe operieren im Linienverkehr, insoweit ist die größtmögliche tideabhängige Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung. Für das anstehende Planfeststellungsverfahren ist im November 2004 der Scopingtermin durchgeführt worden.

Die Vertiefung der Unterweser dient vor allem dem Massengutumschlag in den Häfen Nordenham (Kohle), Brake (Getreide / Futtermittel) und Bremen (Erze / Stahlwerke Bremen). In diesen Seegüterteilmärkten werden zunehmend sogenannte Panmax-Schiffe mit einem Abladetiefgang von 12,80 m eingesetzt. Damit diese Schiffe voll beladen die Unterweserhäfen anlaufen können, ist eine Anpassung der Unterweser zwischen Bremerhaven und Brake von 1 m, resp. 0,60 m bis Bremen notwendig. Findet diese Flussanpassung nicht statt, ist davon auszugehen, dass es zu einer Umlenkung der Ladungsströme bzw. zu einer weiteren Wettbewerbsbenachteiligung des Stahlstandortes Bremen kommt.

Die Häfen in Bremerhaven und an der Unterweser sind mit Umschlagaktivitäten, Zuliefer- und Servicebetrieben für die Region eine Schlüsselindustrie. Dadurch bedingt sind sie einer der wichtigsten Arbeitgeber im Unterweserraum.

Der Landkreis begrüßt ausdrücklich die Vertiefung der Weser, Belange der Deichsicherheit und des Tourismus müssen berücksichtigt werden.

Die Hafententwicklung in Cuxhaven ist in den letzten Jahren äußerst positiv verlaufen. So gab es eine Umschlagsteigerung von 2003 auf 2004 um über 12 %. Die RoRo-Verkehre haben einen Umschlag von knapp 2 Mio. t erreicht. Der Hafen hat überregionale Bedeutung bei Massengütern, Stahlprodukten, Kraftfahrzeugen und Fischprodukten. Große Potenziale werden im Bereich Offshore (s.u.) gesehen. Aber ein Ziel ist auch klar: Die Containersperrklausel muss fallen, denn die Hafentwirtschaft steht mit ihren Plänen schon in den Startlöchern und braucht dieses Signal.

Die Kutter- und Sportboothäfen an der Außenweser und Elbe leiden besonders unter dem Verschlickungsproblem. Diese Problematik kann mit der beabsichtigten weiteren Vertiefung von Elbe und Weser noch zunehmen. Dieser Entwicklung muss Einhalt geboten werden, denn auch die kleinen Häfen sind wichtige Standbeine der küstennahen Wirtschaft und des Tourismus. Aus der Elbe-Weser-Region wird die Einrichtung eines Fonds vorgeschlagen, in den Bund, Länder und ggf. Private ein Startkapital einzahlen. Aus den Mitteln dieses Fonds könnten Unterhaltungsmaßnahmen in den kleinen Häfen dauerhaft aufgebracht werden.

Darüber hinaus ist die Erhaltung der Fanggründe für die Küstenfischerei notwendig, die durch die Stromvertiefungen und Offshore-Anlagen gefährdet sind.

Luftverkehr

Neben dem Flugplatz Bremerhaven / Luneort ist im Landkreis Cuxhaven am Standort Nordholz der See-Flughafen Cuxhaven / Nordholz entwickelt worden. Der Flughafen nutzt die 2.500 m lange Start- und Landebahn des Marinefliegerhorstes Nordholz sowie sämtliche für den Flugbetrieb relevanten Anlagen wie Tower, Befeuerung, Tag-, Nacht- und Instrumentenflugbetrieb (zivile Mitbenutzung der militärischen Anlage). Träger des Flugplatzes ist die Flughafenbetriebsgesellschaft mbH (Landkreis Cuxhaven 62 %, Stadt Cuxhaven 15 %, Gemeinde Nordholz 10 % und private Gesellschafter 13 %). Der Flughafen ist u.a. als Luftfrachtzentrum durch die Nutzung der Überrollstrecken (Bau von Wendepätzen) weiterzuentwickeln. Die akquisitorischen Bemühungen sollen verstärkt werden. Der Flughafen ist in ein künftiges Luftfahrtkonzept Niedersachsen aufzunehmen.

Der Landkreis Cuxhaven erwartet durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, Hafententwicklung, Ausbau des Luftfrachtzentrums, Aufbau des niedersächsischen Zentrums für Offshore-Windenergienutzung (Verschiffung und Produktion) und Ausbau der Biotechnologie den notwendigen strukturellen Wandel sowie in Verbin-

dung mit der maritimen Kompetenz und der Weiterentwicklung des Tourismus starke Wachstumsimpulse. Einen Beitrag dazu kann auch der beabsichtigte Beitritt zum Projekt Süderelbe in der südlichen Metropolregion Hamburg sein. Allerdings muss das Land die Region auch weiterhin unterstützen. Die Region wird ihre Beiträge zu einer entwicklungsfähigen Kooperation leisten.

5.3 Besondere wirtschaftliche Projekte

5.3.1 Windenergie-Qualifikationsangebot und -bedarf

Stadt und Landkreis Cuxhaven haben in Zusammenarbeit mit der Stadt Bremerhaven eine Untersuchung zu den Qualifikationsangeboten Windenergie in Norddeutschland (eine Analyse bestehender und geplanter Aus- und Weiterbildungsangebote) in Auftrag gegeben. Umgekehrt hat die Stadt Bremerhaven mit der Stadt und dem Landkreis Cuxhaven ebenfalls eine Untersuchung hinsichtlich einer Qualifikationsbedarfsanalyse der Unternehmen durchgeführt. Beide Untersuchungen liegen vor.

OffshoreBasis Cuxhaven

Die Offshorenutzung ist ein Standortvorteil Niedersachsens

Die Offshore-Windkraftnutzung im deutschen Teil der Nordsee wird bis 2010 in einer Größenordnung von bis zu 4000 MW entstehen. 6 Pilotwindparks mit einer Leistung von ca. 1600 MW (400 Anlagen) sind bereits in der Nordsee genehmigt worden. Ca. 12 Genehmigungen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone stehen vor dem Abschluss des Verwaltungsverfahrens.

In den nächsten 5 Jahren müssen die beteiligten Unternehmen Investitionsentscheidungen in einer Größenordnung von bis zu 8 Mrd. € treffen, um diese Pläne umsetzen zu können. Dabei spielt die strategische Auswahl von Häfen für die Endmontage, Gründungstechnik, Verschiffung und Wartung eine wesentliche Rolle.

Hervorragende Wettbewerbsposition des Hafens Cuxhaven

In einer Vielzahl von Gesprächen mit Windenergieanlagenherstellern hat sich herausgestellt, dass Cuxhaven auf Grund seiner zentralen Lage am Eingang zur Nordsee - verbunden mit dem Vorzug eines tideunabhängigen, seeschifftiefen Fahrwassers - für die Verschiffung von Windenergieanlagen in die See ideal positioniert ist. Darüber hinaus kann den speziellen Anforderungen der Windenergieindustrie nach großräumigen Montage- und Lagerflächen für die sperrigen und schwergewichtigen Komponenten in unmittelbarer Nähe der Umschlagsan-

lagen in besonderer Weise entsprochen werden, da ein genehmigter Bebauungsplan für diese Flächen vorliegt.

Die großteiligen Komponenten für die Multimegawatt-Anlagen werden zukünftig nicht mehr über Straße oder Schiene an die Küste gelangen können mit der Folge, dass „vor Ort“ produziert werden muss und damit neue Betriebsstätten und neue Arbeitsplätze auf den hafennahen Gewerbeflächen entstehen werden.

Konkrete Aktivitäten zur Verbesserung der Umschlagseinrichtungen für Windenergieanlagen in anderen Häfen sind derzeit neben Cuxhaven in Bremerhaven, Brunsbüttel, Emden und Husum feststellbar.

Infrastrukturmaßnahmen in Cuxhaven

Um Windenergieanlagen für den Offshorebereich vorzubereiten und aufstellen zu können, sind in einem ersten Entwicklungsschritt folgende Hafeninfrastrukturanlagen erforderlich:

- Erschließung des Industriegebiets (B-Plan 110),
- Umschlag besonders schwerer Güter (Schwerlastplattform) und Vernetzung der o.g. Standorte mit Schwerlastverkehren.

Als Träger der Maßnahmen soll jedoch eine zu gründende Strukturentwicklungsgesellschaft mbH fungieren. Sie wird durch kommunale Gebietskörperschaften (Stadt und Landkreis Cuxhaven) dominiert. Ein Grundsatzbeschluss zur Gründung der Gesellschaft wurde in 12/2004 von den entsprechenden Gremien gefasst.

Eine Schlüsselrolle nimmt das vom Deutschen Windenergie Institut (DEWI), der Stadt Cuxhaven und dem Landkreis Cuxhaven gemeinsam getragene und vom Land Niedersachsen geförderte „DEWI- Offshore and Certification Centre GmbH“ (DEWI-OCC) ein.

Es ist am Standort Cuxhaven angesiedelt und fungiert als neutrales ingenieurtechnisches Dienstleistungsunternehmen. Ihm kommt eine Schnittstellenfunktion zwischen Industrieinteressen und der vorwettbewerblichen Forschung in Hochschulen (ForWind Uni Oldenburg / Hannover, fk-wind HS Bremerhaven) zu.

Schwerlastplattform und Schwerlastzufahrt

Für den Umschlag von Prototypen-Komponenten mit extrem schweren Gewichten bis max. 500 Tonnen wird in einem ersten Schritt eine Schwerlast – Umschlagplattform mit den Abmessungen von ca. 50 m Länge sowie ca. 27 m Breite benötigt. Zudem sind die bestehenden Kaianlagen für die erwarteten besonders schweren Lasten nicht ausgelegt.

Um die schweren Umschlaggüter zu transportieren, ist eine Schwerlaststraße von der Plattform entlang des vorhandenen CuxPort-Terminal-Geländes vorgesehen. Neben der Schwerlastzufahrt können bereits umgeschlagene Schwerlastkomponenten zur Montage zwischengelagert bzw. sofort montiert werden.

Das wirtschaftliche Entwicklungspotenzial

Die Verbindung maritimer Kompetenz mit innovativen technischen und organisatorischen Lösungen ist eine wichtige Basis für die erfolgreiche Realisierung von Offshore-Windparkprojekten. Für die bereits ortsansässigen Betriebe entsteht hierdurch ein besonderer Standortvorteil. Zugleich ergeben sich durch den Zugang zur Offshore-Windenergienutzung neue Wachstumsimpulse für die maritime Wirtschaft.

5.3.2 Weiterentwicklung des BioCenterCuxhaven

Mit der Fertigstellung des BioCenterCuxhaven (BCC) wird ein Entwicklungsschwerpunkt der Region gestärkt, der sich seit einigen Jahren positiv entwickelt. Insbesondere die Aktivitäten der PHW-Gruppe am Standort Cuxhaven sind hierfür die Basis. Die Entwicklung und Zulassung von Impfstoffen und Arzneimitteln soll durch die moderne Infrastruktur des BCC gestärkt werden und zum notwendigen Strukturwandel in der Region beitragen.

Von rund 4500 m² vermietbarer Labor- und Bürofläche werden 2400 m² den Mietern hygienegerecht gemäß "Good Manufacturing Practice (GMP)" qualifiziert und auf ihre jeweiligen Anforderungen zugeschnitten übergeben.

Mit diesem Extra dürfte das BCC besonders für Firmen interessant sein, die vergleichsweise kurzfristig eine bezugsfertige, rasch qualifizierbare Mietfläche suchen und die zugleich die Planungs- und Beratungskompetenz eines Spezialistenteams in Anspruch nehmen wollen. Das BCC ist mit einem Investitionsvolumen von rund 15 Mio. € nicht als Gründerzentrum im klassischen Sinne konzipiert. Vielmehr ist es für Firmen gedacht, die sich bereits im zweiten Expansionsschritt befinden: also "Start-Ups" oder "Spin-Offs", die in den vergangenen fünf Jahren ihre Idee im Labormaßstab umgesetzt haben und nun unter Beweis stellen wollen, dass sich ihre Produkte auch unter industriellen Bedingungen wirtschaftlich herstellen lassen. Die Errichtung des BCC wurde durch die Gewährung eines Zuschusses aus Ziel - 2 Mitteln der Europäischen Union gefördert.

Das BCC richtet sich schwerpunktmäßig an Firmen, die in der Entwicklung und Herstellung von immunologischen Produkten tätig sind. Um optimale Synergieeffekte zu erzielen, ist auch eine gemeinsame Nutzung

von technischen Anlagen und Medienversorgung vorgesehen. Neben dem Hauptmieter BioProtect Research, der rund 50 % der Gebäudefläche nutzt, stehen derzeit weitere Funktionsflächen zur Verfügung. Darüber hinaus bietet das rund 26.000 m² große Areal zusätzliche Erweiterungsmöglichkeiten baulicher Art.

Bauherr des BCC ist der Gewerbetpark Europakai GmbH (GEC), das Marketing für das BCC und den gesamten Biotech-Standort liegt bei der Biocenter Cuxhaven GmbH.

Gesellschafter der Marketinggesellschaft sind die Stadt und der Landkreis Cuxhaven sowie die Stadtparkasse Cuxhaven. Die Aktivitäten der Gesellschaft werden aus dem Regionalisierungsfond des Landes Niedersachsen gefördert.

5.3.3 Entwicklungskonzept Alter Fischereihafen Cuxhaven

Das Ende 2002 beschlossene Hafenentwicklungskonzept für die Stadt Cuxhaven gibt einen Nutzungsrahmen für die weitere Entwicklung des „Alten Fischereihafen“ vor. Es dient als wesentlicher Baustein zur Entwicklung einer städtebaulichen Gesamtkonzeption für den maritim orientierten Bereich. Ziel ist eine städtebauliche Innenstadterweiterung in Richtung Hafen / Wasser, um zur Belebung des Einzelhandels- und Tourismusstandortes Cuxhaven beizutragen. Der Nutzungskatalog umfasst hafengebundenes Gewerbe und Dienstleistungen, den Bereich Tourismus, Kunst und Kultur. Maßgeblich für die erfolgreiche Entwicklung dieses „neuen“ Stadtgebietes ist eine gute Vernetzung der Verkehrswege. Hauptaugenmerk soll dabei auf die fuß- und radläufige Erreichbarkeit und Durchlässigkeit des Gebietes gelegt werden.

Als Handlungsbedarf zur Umsetzung der beschriebenen Zielstellung sind umfangreiche Maßnahmen zur Verlegung der Deichlinie und zur Sanierung der Kaianlagen erforderlich. Die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes erfolgt im Rahmen eines Investorenwettbewerbs. Er wurde vom Land Niedersachsen als Eigentümer des Immobilienbestandes initiiert.

Verwertung von Treibsel als Zukunftsprojekt

Derzeitig werden die Treibselmengen auf entsprechenden Plätzen humifiziert und im Anschluss auf Felder verbracht oder im Deichvorland verbrannt. Ähnlich gelagerte Probleme gab es bisher in Mecklenburg-Vorpommern. Hier werden große Mengen Seegras und Algen an die Strände gespült. Im Rahmen eines EU-Projektes wurden die Verwertungsmöglichkeiten der angeschwemmten Stoffe untersucht. Als Ergebnis werden jetzt aus dem angeschwemmten Seegras- und Algengemenge Dämmstoffe, Erosionsmatten und Papier

hergestellt. Zukünftig sollen außerdem Extrakte für den kosmetischen und pharmazeutischen Bereich hergestellt werden.

Die Agentur für Wirtschaftsförderung hat in diesem Zusammenhang mit den fünf Deichverbänden des Landkreises, dem Amt Wasser- und Abfallwirtschaft sowie dem Anlagenbetreiber Kontakt aufgenommen, um zu klären, ob und inwieweit Treibsel ebenso als Rohstoff verwertet werden kann. Auf Grund der unterschiedlichen Eigenschaften von Treibsel und Seegras geht es hier vor allem um die Prüfung einer energetischen Nutzung. So ließe sich aus dem anfallenden Treibsel in einer Biomasseanlage sowohl thermische als auch elektrische Energie erzeugen.

Dazu wurden aktuelle Treibselmengen und –zusammensetzungen erfasst und für eine Anlagenstudie zur Verfügung gestellt. Erste verfahrenstechnische Untersuchungen mit dem Rohstoff Treibsel haben gute Ergebnisse erzielt. Mit einer Aussage der technischen und wirtschaftlichen Verwertung ist noch in diesem Jahr zu rechnen.

Sollte sich dieses Projekt verwirklichen lassen, könnte es Pilotcharakter für den gesamten Nordseeraum haben. Treibsel könnte dann zukünftig als wertvoller Energieträger genutzt werden.

5.4. Tourismus als besonderer Wirtschaftsfaktor

Einen Überblick über die Bedeutung des Tourismus gibt die folgende Übersicht:

Tourismusdaten 2002 (amtliche Statistik)

	Übernachtungen in 1.000	Tourismusintensität ¹³⁶	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer
Bremerhaven	202	1.706,3	2,2
LK Cuxhaven	2.196	10.632,4	5,3
LK Wesermarsch	576	6.102,7	4,9
Niedersachsen	32.968	4.136,7	3,5

(Quelle: Statistische Ämter, Kreiszahlen, 2004)

In beiden Landkreisen ist die Intensität des Tourismus deutlich höher als im Landesdurchschnitt. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass es sich um Zahlen der amtlichen Statistik handelt, also Übernachtungsstätten mit weniger als 9 Betten nicht berücksichtigt wurden. Der Landkreis Cuxhaven nimmt in Niedersachsen eine

¹³⁶ Übernachtungen je 1.000 Einwohner

führende Stellung ein, lediglich zwei Harz-Landkreise (Sommer- und Wintertourismus) sowie die Landkreise Aurich, Friesland und Wittmund (Inseltourismus) haben eine höhere Intensität aufzuweisen. Dazu gesellt sich als Sonderfall auch der Landkreis Soltau-Fallingb. mit seinem Centerpark. Gerade in Küstenregionen ist jedoch die Zahl der Quartiere, die statistisch nicht erfasst wird, besonders hoch. So zählt der Landkreis Cuxhaven für 2002 6.209.000 Übernachtungen, im Jahre 2003 sogar 6.358.000 Übernachtungen. Nunmehr ist die Zahl der Übernachtungen in den „Neugierde-Jahren“ 1991 / 92 übertroffen, nachdem bis 1996 ein Rückgang zu verzeichnen war.

Wenn 780 Übernachtungen jährlich einen Arbeitsplatz sichern, dann errechneten sich über 8.000 Arbeitsplätze (direkt und indirekt) durch den Tourismus. Somit erweist sich der Tourismus als äußerst verlässlicher stabiler Wirtschaftsfaktor, ja sogar als Wachstumsfaktor. Es sind alle Anstrengungen zu unternehmen, diesen Wirtschaftszweig weiter zu entwickeln. In der Vergangenheit wurde dank Landes- und Bundesmitteln und seit Anfang der 90er Jahre verstärkt durch EU-Mittel die Infrastruktur ausgebaut. Die Infrastruktur muss auch künftig auf hohem Niveau gehalten bzw. verbessert werden, denn die Tourismuswirtschaft steht zunehmend vor den Herausforderungen eines nicht mehr ständig wachsenden Marktes, aber einer ständig wachsenden Konkurrenz in Mecklenburg-Vorpommern, Polen und künftig sogar den baltischen Ländern. Folgende Infrastrukturprojekte sind bisher noch nicht abgearbeitet:

- Erweiterung des Zoos in der Wingst (Wolf- und Bärengehege),
- Vervollständigung der Windschutzanlage am Wellenbad in Dorum,
- Infrastrukturmaßnahmen an den Stränden und im -Kutterhafen Nordholz,
- Umbau des Bahnhofes Hemmoor zu einer Tourismusinformationszentrale für den Oste-Bereich.

Es bedarf weiterer Maßnahmen im Rad-, Wasser- und Reittourismus, die auch in verschiedenen Kooperationsprojekten zum Ausdruck kommen.

Andererseits sind große Anstrengungen zu unternehmen, das Marketing (sowohl Außen- als auch Innenmarketing) zu verbessern. Der Landkreis Cuxhaven besucht seit Jahren wichtige Tourismusmessen, und er hat jetzt seinen Internetauftritt einschl. Direktbuchungsmöglichkeiten ins Netz gestellt. Die Tourismusmessen werden in Kooperation mit den Gemeinden und der Stadt Bremerhaven besucht. In den letzten Jahren ist außerdem eine Qualifizierungsoffensive bei den Betrieben durchgeführt worden. Nunmehr gilt es die Qualitätssicherung nach dem Schweizer Modell vorzunehmen.

Kooperationen sind für die künftige Entwicklung zwingende Voraussetzung, da in Destinationen gedacht und gehandelt werden muss. Im Gebiet des Regionalforums Bremerhaven gibt es bereits folgende Kooperationen:

- Tourismuskoooperation des Landkreises Cuxhaven mit Integration der BIS Bremerhaven Touristik,
- Tourismuskoooperation im Landkreises Wesermarsch – (TGW) Touristik-Gemeinschaft Wesermarsch,
- Tourismusgemeinschaft „Unsere Nordseeküste“,
- Marketinggesellschaft „Die Nordsee GmbH. Sieben Inseln – Eine Küste“,
- Maritime Landschaft Unterelbe,
- Region Unterweser – Maritime Landschaft e. V.,
- Arbeitsgemeinschaft Osteland e.V.,
- Deutsche Fährstraße,
- RAG Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen / Niedersachsen, AG Tourismus,
- Tourismuskoooperation des Landes Bremen „Zwei Städte - Ein Land“,
- Zusammenarbeit mit der TMN Tourismus Marketing Niedersachsen,
- Tourismusverband Nordsee e.V. (Politische Interessenvereinigung).

Die Nordseebäder im Regionalforum Bremerhaven sind Mitglieder in der Marketinggesellschaft „Die Nordsee GmbH – Sieben Inseln – Eine Küste“, d.h. sie haben einen starken Partner, der ihnen bei der Vermarktung hilft. Anders sieht es für die touristischen Binnenlandgemeinden aus. Das sogenannte touristische Hinterland im Landkreis Cuxhaven wird insoweit massiv durch die Aktivitäten des Landkreises unterstützt. Dazu werden die touristischen Messen eingesetzt, Reisejournalisten beworben und Kooperationen gefördert.

In 2002 ist die Maritime Landschaft Unterelbe nach umfangreichen Vorbereitungen gegründet worden. Sie umfasst das Gebiet beiderseits der Unterelbe von Hamburg bis zur Mündung. Hamburg und alle Landkreise beiderseits der Elbe sowie die meisten Städte und Gemeinden sind Mitglied. Ziel ist die Bewahrung des maritimen Erbes, aber auch die Entwicklung von touristischen Projekten.

Bereits 1999 haben sich Vertreter der Gemeinden, Städte, Landkreise, verschiedene Leistungsträger und Tourismusexperten links und rechts der Unterweser zu einem Arbeitskreis „Traditionsschiffahrt Unterweser“ zusammengefunden, um die touristische Entwicklung der Unterweserregion gemeinsam zu fördern. Dieser Bereich erstreckt sich von Bremen bis Nordholz, umfasst also auch die Küste der Außenweser. Das Ziel ist ebenfalls die Bewahrung des maritimen Erbes und die

touristische Weiterentwicklung. Durch die Ergänzung, Bündelung, Vernetzung und gemeinsame Vermarktung der Angebote rund um die Unter- / Außenweser kann die Region eine größere Attraktivität und einen höheren Bekanntheitsgrad erreichen. Der Arbeitskreis will sich in einen professionell geführten Verein „Region Unterweser – Maritime Landschaft e.V.“ umwandeln.

Die jüngste Kooperation ist die Arbeitsgemeinschaft „Osteland e.V.“, die sich im Februar 2004 konstituiert hat. Sie verfolgt Ziele wie: „Bewahrung des Natur- und Kulturerbes“ sowie des „Maritimen Erbes entlang der Oste“, „Förderung eines Fahr- und Flussmuseums“, „Erschließung der Natur- und Kulturgüter der Region durch einen umweltverträglichen Tourismus“, insbesondere durch Förderung von Wander-, Rad- und Wasserwegen im Zuge der Deutschen Fährstraße. Die AG Osteland e.V. ist Initiator der Deutschen Fährstraße, die sich von Bremervörde über die Oste, den Nordostseekanal bis Kiel erstreckt. Sie soll als Auto-, Fahrrad- und Wasserroute entwickelt und vermarktet werden.

Weitere Kooperationsprojekte:

Der Landkreis Cuxhaven in Kooperation mit Bremerhaven und dem Landkreis Wesermarsch hat das Melkhus Plus-Projekt entwickelt: Bauernhöfe bieten Milch, Milchgetränke und Speisen aus Milch zur Erfrischung direkt auf ihrem Hof an aber auch auf Wochenmärkten und touristischen Knotenpunkten. Der Synergieeffekt: die touristische Versorgungslücke in strukturschwächeren Gebieten kann geschlossen werden und den landwirtschaftlichen Betrieben wird die Schaffung eines weiteren Standbeins ermöglicht. Zusätzlich können Produktionsabläufe in einem ländlichen Betrieb dem Verbraucher aus erster Hand erläutert werden und die Produkttransparenz dadurch deutlich erhöht werden.

Die teilnehmenden Betriebe werden ein einheitliches Logo deutlich sichtbar an ihrer Hofeinfahrt platzieren. Einheitliche grüne Holzhäuser mit einem roten Dach sollen als Anlaufstelle für die Gäste auf den Höfen aufgestellt werden. Zusätzlich werden alle Melkhuser in einem Prospekt vorgestellt mit Foto, Adresse, Öffnungszeiten etc. Außerdem soll der Prospekt eine Karte enthalten, so dass die Kunden alle Melkhus-Betriebe auf einen Blick erkennen können. Zusätzlich werden touristische Routen wie Wanderwege und Fahrradrouten in diese Karte eingezeichnet, so dass ein abgerundetes touristisches Produkt entsteht.

Die Wesermarsch hat bereits eine Melkhus-Route mit Hilfe von EU-Mitteln aufgebaut. Melkhus-Plus setzt dieses Konzept auch im Landkreis Cuxhaven mit Bremerhaven um und lässt die Regionen noch mehr zusammenwachsen.

Im Bereich der Nordseeküste sind in den vergangenen Jahren einige Projekte „Natur erleben“ angedacht, geplant und umgesetzt worden.

Schwerpunkt all dieser Projekte ist bisher die Schaffung von Kontaktzonen zwischen dem Menschen / Besucher und seiner ihn umgebenden Landschaft. Teils kulturgeprägt, althergebracht und historisch oder modern und schlagkräftig.

Für den Besucher und Einheimischen des Cuxlandes bieten sich einzelne Möglichkeiten, in „Natur-Erleben-Projekten“ die Landschaften kennen zu lernen.

So z.B. das Projekt Holßeler Bach-Niederung, in dem der Verlauf eines Baches von der Geest zum Meer erläutert und in Teilbereichen auch renaturiert worden ist. Unweit davon entfernt und von besonderer Bedeutung ist das archäologische Kulturdenkmal Pipinsburg, die sich als Ringwallanlage direkt an der Geestkante erhebt. In Verbindung mit dem für damalige Zeit strategisch günstigen Hochmoor im Hinterland bietet sich hier die Möglichkeit, Archäologische Denkmale in die Landschaftsentwicklung zu verknüpfen und erlebbar zu machen.

Die einzelnen Stationen entlang des Geestrückens Hohe Lieth könnten z.B. ideal über eine Fahrradrouten entlang des „Alten Postweges Hannover-Cuxhaven“ (ein im Entstehen befindliches Projekt) als Teilstrecke zwischen Bremerhaven und Cuxhaven erfolgen.

Die sich im Hinterland (auf der Geest) befindlichen Hochmoore lassen einen tiefen Blick in die Zeiträume landschaftlicher Entwicklung und in die landschaftskulturellen Entwicklungen in großflächigen Hochmooren zu. Umgesetzt ist z.B. das Projekt Moorerleben im Ahlenmoor. Hier kann der Besucher über einen Moorerlebnispfad, einen Moorrundweg und über die Fahrt mit der Moorbahn Hochmoor näheres über die Nutzung des Hochmoores erfahren.

Die Rückführung eines Landschaftsteiles in natürliche Entwicklung ist für den Betrachter im Hinblick auf Wasserregime und Hochwasserschutz am Stinstedter See erlebbar. Dort wird ein Poldergebiet mit Hilfe der Bauwerke aus den Zeiten des „typischen Kulturbaus“ in einen Flachsee rücküberführt, in dessen Zentrum die Reste des Niedermoors verblieben waren. Die kostenintensive Entwässerung und Bewirtschaftung wird zugunsten der Entwicklung von Röhrichten und Vogellebensräumen eingestellt.

Die Küstenheiden im Raum Cuxhaven sind in Ausprägung und Ausdehnung einmalig auf dem deutschen Festland. Hier reicht zwischen den Ortsteilen Berensch und Duhnen die Geest mit einer Endmoräne direkt an das Wattenmeer heran und bildet eine, als „Geestkliff“ bezeichnete, mehr oder weniger steile, bis 6 m hohe Abbruchkante. Auf der küstennahen Geest hat sich ein Mosaik von ausgedehnten Heiden aus Krähenbeere (*Empetrum nigrum*) und Besenheide (*Calluna vulgaris*), Sandmagerrasen, Heidemooren und Krattwäldern er-

halten. Dieses Ökosystem bietet Lebensräume für über 200 nach den Roten Listen Niedersachsens bzw. Deutschlands gefährdete Tier- und Pflanzenarten.

Seit Dezember 2004 sind die gesamten Cuxhavener Küstenheiden (ca. 900 ha) Naturschutzgebiet. Um diese Heiden gehölzarm zu halten, plant das Land Niedersachsen großflächig (auf ca. 300 ha) den Einsatz großer Pflanzenfresser (Heckrinder, Wildpferde, Wisente) in Großkoppeln. Neben der Beweidung mit attraktiven Großtieren sind auch Maßnahmen zur Steigerung der Erlebnisqualität im Gebiet vorgesehen. Hierzu gehören ein beschildertes Wegenetz mit Informationstafeln, Beobachtungsplattformen, ein Lehrpfad und die Erstellung eines Flyers zur Besucherinformation. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des Niedersächsischen Kooperationsprogramms Biotoppflege.

Anliegen für die Förderung des Wirtschaftsraumes Küste sollte es daher sein, die für die Küstenregionen so wichtige Landschaft zu erhalten, zu fördern und deren Erlebbarkeit zu steigern. Zunächst ist die Verknüpfung einzelner Projekte notwendig. Die Verknüpfung in Bezug auf gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit wird Grundlage für das effektive Zusammenarbeiten auf örtlicher und überörtlicher Ebene sein.

Auswandererhafen Cuxhaven

Bremerhaven errichtet z.Zt. ein Auswanderermuseum, Hamburg rekonstruiert seine historischen Anlagen. Als einziger Hafen in Deutschland sind jedoch in Cuxhaven die alten historischen Anlagen erhalten – die Hapag-Hallen mit dem Steubenhöft. Die Hapag-Hallen sind in den letzten Jahren aufwändig renoviert worden, das Steubenhöft (die Empfangsbauten an der alten Kaianlage) werden z.Zt. umgebaut. Im Gebäude des Steubenhöfts ist 1999 die Ausstellung „Abschied nach Amerika“ eröffnet worden. Im Zuge der Umbaumaßnahmen soll sie nunmehr beträchtlich erweitert werden.

Die Geschichte der Auswanderer wird insbesondere in Amerika beworben, aber auch die hiesige Bevölkerung kann die Spuren ihrer ausgewanderten Verwandten / Bekannten verfolgen. Dabei bietet sich eine Kooperation der drei großen Auswandererhäfen an.

5.5 Küstenschutz

Der Küstenschutz ist nach wie vor vorrangiges Thema an der Küste. Dazu werden folgende Hinweise gegeben:

Im Bereich des Deichverbandes Osterstader Marsch hat eine Vermessung der Deichkrone ergeben, dass das festgesetzte Deichbestick auf Grund örtlicher Setzungen unterschritten ist. Der Landkreis kann nicht ausschließen, dass auch an anderer Stelle die Deichkrone unter-

halb des festgesetzten Bestickes liegt. Wir würden es daher begrüßen, wenn das Deichbestick kreisweit überprüft wird. Hinweis: Gemäß § 5 (4) des Niedersächsischen Deichgesetzes (NDG) hat die Obere Deichbehörde mindestens alle 20 Jahre zu prüfen, ob die vorgeschriebenen Abmessungen vorhanden sind. Bisher hat die Obere Deichbehörde noch nicht für alle im Kreis liegenden Haupt- und Schutzdeiche das Bestick gemäß § 4 (1) NDG festgesetzt.

Das Land beabsichtigt Strategien zur Minimierung des Treibselaufkommens zu entwickeln. Der Deichverband Osterstader Marsch hat die größten Treibselmengen von allen niedersächsischen Deichverbänden zu bewältigen. Der Deichverband Land Wursten hat ebenfalls ein Treibselaufkommen, welches deutlich über dem Landesdurchschnitt liegt. Die vom Land initiierte Studie sollte deshalb intensiv mit diesen beiden Deichverbänden abgestimmt werden.

Die Entfernung des Treibfels vom Deich belastet die Haushalte der einzelnen Deichverbände ganz unterschiedlich. In einem Treibsel starken Jahr übersteigen allein die Beseitigungskosten des Treibfels das Gesamtbeitragsaufkommen des Deichverbandes Osterstader Marsch beträchtlich. Das hat zur Folge, dass die „gewöhnlichen“ Deichunterhaltungsarbeiten auf Grund fehlender Finanzmittel nur sehr eingeschränkt ausgeführt werden können. Zur Bewältigung dieses finanziellen Problems sollte das Land einen Lastenausgleich zwischen den Deichverbänden anstreben.

Ein großes Gebiet des Landkreises Cuxhaven befindet sich auf Meeresspiegelniveau oder knapp darüber. Diese Flächen können nur künstlich mit Hilfe zahlreicher wasserbaulicher Anlagen entwässert werden. Der wichtigste Bestandteil der Entwässerungssysteme sind Schöpfwerke und Siele. Sie entwässern neben den landwirtschaftlich genutzten Flächen auch bewohnte Gebiete, sowie wichtige Infrastrukturen wie z.B. Straßen oder Ver- und Entsorgungseinrichtungen. Die Lebensdauer vieler Schöpfwerke im Landkreis Cuxhaven ist bereits erreicht oder wird in den kommenden Jahren erreicht sein. Zudem ist in den letzten Jahren eine Häufung von Starkregenereignissen zu verzeichnen, die schon die Grenzen der Leistungsfähigkeit der Schöpfwerke überschreiten.

Bisher müssen die Kosten für Ersatzbauten zu 30 % von den Mitgliedern der Wasser- und Bodenverbände bzw. der Unterhaltungsverbände bei einem 70 %igen Zuschuss durch Fördermittel des Landes Niedersachsen aufgebracht werden. Die Mitgliedsbeiträge steigen mit fast jedem Neubauvorhaben. Ein Ende ist insbesondere beim Unterhaltungsverband Untere Oste nicht abzusehen. Damit im niedersächsischen Vergleich die Verbandsbeiträge zukünftig nicht überproportional steigen, ist eine dauerhafte verlässliche Finanzierungshilfe durch das Land Niedersachsen für den Neubau von Schöpf-

werken im Landkreis Cuxhaven an den tide- und sturmflutbeeinflussten Gebieten von Elbe, Weser und Oste zwingend erforderlich.

Das besondere Projekt: Eindeichung der Wolskermarsch

Die Wolskermarsch im Ortsteil Sahlenburg der Stadt Cuxhaven wird derzeit nicht von einem Hauptdeich vor Sturmfluten geschützt. Es gibt lediglich einen nicht als Deich ausgewiesenen Damm, der die Wolskermarsch nur unzureichend vor höheren Wasserständen schützt. Die Wolskermarsch hat eine Größe von ca. 50 ha und wird landwirtschaftlich und touristisch genutzt. In dem Gebiet liegen mehrere Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe sowie mehrere Campingplätze.

Durch den unzureichenden Küstenschutz sind die wirtschaftlichen Betätigungsmöglichkeiten der Grundstückseigentümer stark eingeschränkt. Die Zulässigkeit der Wohnnutzungen sind unterhalb einer Fußbodenhöhe von 6,50 m über NN untersagt. An den Gebäuden müssen Sicherungsmaßnahmen bei Sturmfluten vorgesehen werden. Auf den Campingplätzen ist in den Wintermonaten das Wohnen und Übernachten untersagt.

Die Stadt Cuxhaven strebt hier einen dauerhaften Küstenschutz an. Neben der vor allem angestrebten größeren Sicherheit der Bevölkerung würde dieses Vorhaben auch zu einer Attraktivitätssteigerung des gesamten Gebietes führen. Eine mögliche Verlängerung des touristischen Angebotes auch in die Wintermonate hinein wäre möglich.

G. REGIONALE WACHSTUMSSTRATEGIEN FÜR DEN KÜSTENRAUM ¹³⁷

1. Exkurs: Die Methodik Regionaler Wachstumsstrategien

1.1 Das Rationalitätsgebot

In der Wirtschaftspolitik gilt das Zweck-Mittel-Kalkül. Es sollen diejenigen Konzepte und Maßnahmen ergriffen werden, die am geeignetsten sind, jeweilige Ziele zu erreichen. Damit dieses Kalkül aufgeht, bedarf es klarer operationaler Zielsetzungen. Nicht "alles soll besser werden", sondern Ziele „nach Maß und Zahl“ sind erforderlich. Hinsichtlich des Instrumenteneinsatzes sind klare und transparente Wirksamkeitsdifferenzierungen erforderlich. Die Effizienz von Maßnahmen und Strategien muss einschätzbar sein. Dies ist die Voraussetzung dafür, auf rationaler Grundlage zwischen verschiedenen wirtschaftspolitischen Optionen wählen zu können.

Die eingesetzten Maßnahmen und Strategien müssen einer nachlaufenden Kontrolle unterworfen werden, um Wirkungseinschätzungen verifizieren oder falsifizieren zu können. Auch dies ist ein Rationalitätsgebot. Wirtschaftspolitik verfügt in der Praxis nicht immer in hinreichendem Umfang über derartige Ansätze zur Erfolgskontrolle. Dies gilt auch für die Regional- und Strukturpolitik. Aber nur eine Erfolgskontrolle kann Wirksamkeitshierarchien identifizieren. Nicht die Höhe der eingesetzten finanziellen Mittel, sondern die richtungskonforme Veränderungsintensität ist der Erfolgsmaßstab. Nur eine Erfolgskontrolle bietet die Gewähr dafür, dass die getroffene Auswahl wirtschaftspolitischer Instrumente zu Wirkungen führt, die dem Gebot der Nachhaltigkeit zu entsprechen vermögen.

In diesem Sinne müssen die in der Wirtschaftspolitik eingesetzten Maßnahmen und Konzepte zielorientiert, wirkungsvoll und kontrollierbar sein. Nur dann entsprechen sie den Anforderungen an eine rationale Politik.

Damit sind die Prinzipien Regionaler Wachstumsstrategien benannt. Es liegt auf der Hand, dass eine derartige Betrachtung gerade in Zeiten knapper Kassen ohne Alternative ist.

1.2. Die Regionale Wachstumsstrategie

1.2.1 Die Entwicklung

Die vorhandenen Ansätze zu Regionalen Wachstumsstrategien wurden im Jahr 2004 im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr weiterentwickelt und abschließend präzisiert. Ziel ist es, die Wachstums- und Beschäftigungspotenziale in Niedersachsen durch eine zielgerichtete Regional- und Strukturpolitik möglichst umfassend auszuschöpfen. Zugleich geht es damit auch darum, eine neue Akzentuierung und Präzisierung der inhaltlichen Voraussetzungen zur Gewährung von Fördermitteln vorzunehmen. Hierbei steht die Frage im Mittelpunkt, welche regional- und strukturpolitische Ansätze, die in kommunaler Verantwortung entwickelt werden, derart nachhaltige Wachstums- und Beschäftigungswirkungen versprechen, dass sie vom Land unterstützt werden können. Das Konzept der Regionalen Wachstumsstrategie definiert die Voraussetzungen, bei deren (weitgehender) Erfüllung ein entsprechend begründetes Landesinteresse erwartet werden kann. Mangelt es an diesen Voraussetzungen, so ist im Regelfall davon auszugehen, dass die in Frage stehenden regional- und strukturpolitischen Ansätze zu eher geringeren Effekten führen.

Damit begründet die Regionale Wachstumsstrategie zunächst eine Wirksamkeitsvermutung, die im Rahmen einer Einzelfallprüfung durch das Land zu verifizieren oder zu falsifizieren ist. Diese Strategie stellt keine Vorgabe des Landes an den kommunalen Raum dar. Es fällt in die alleinige kommunale Verantwortung, ob eine Regionale Wachstumsstrategie entwickelt und umgesetzt werden soll.

Noch im Laufe des Jahres 2004 wurden den potenziellen Fördermittelempfängern in einer Vielzahl von Veranstaltungen durch das Ministerium Informationen zu dem neuen Konzept gegeben. Hervorzuheben ist die Informationsveranstaltung in den Räumen der N-Bank am 7. Dezember 2004. Die N-Bank übernimmt auch die operative Begleitung Regionaler Wachstumsstrategien durch das Land.

1.2.2 Die Konstitutiven Elemente

Interkommunale Kooperation

Die Umsetzung einer Regionalen Wachstumsstrategie erfordert hinreichend leistungsfähige kommunale Einheiten. Aus diesem Grund geht die Strategie davon aus, dass Landkreise in interkommunaler Kooperation und unter konsequenter Einbeziehung der kreisangehörigen Gemeinden gemeinsam als Träger des Konzeptes bereitstehen. Und: Wertschöpfungsketten machen nicht an Verwaltungsgrenzen Halt. Das Gebot der interkommunalen Kooperation begründet sich damit in zweifacher Weise: Die Strategie selbst ist Verwaltungsgrenzen überschreitend und erst im Zusammenspiel mit ihren Nachbarn entwickeln die Landkreise i.d.R. die Kraft, diese Strategie effizient umsetzen zu können.

Private public partnership

Wirtschaft weiß, was Wirtschaft nützt, und die öffentliche Hand weiß, was dem Gemeinwohl dient. Beides ist zur Entwicklung von Wachstumsimpulsen gefragt. Aus diesem Grund soll Organisation und Finanzierung des strategischen Konzeptes in private public partnership durchgeführt werden. So können betriebswirtschaftliche Managementfähigkeiten genutzt und administrative und kommunalpolitische Prozesse auf wirtschaftliche Standortinteressen unmittelbar abgestellt werden. Die geforderte Bereitstellung privater Ressourcen setzt entsprechende private Interessen voraus, diese Interessen dienen zusammen mit den gemeinwohlorientierten Ansätzen als Hebel dafür, dass der Einsatz regionaler Wachstumsstrategien zum tatsächlichen Erfolg führt. Der Abgleich von Entscheidungsstrukturen zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Hand kann für beide Seiten konstruktive, synergetische Effekte auslösen

Projektteam

Die Idee der private public partnership findet in einer entsprechenden personellen Besetzung des jeweiligen Projektteams ihren Ausdruck. Aufgabe dieses Teams ist die systematische Identifikation und Analyse regionaler Wachstumspotenziale. Der gegenseitige Wissenstransfer, der mit einer private public partnership verbunden ist, kann gerade für die öffentliche Hand zu einem nützlichen Zugewinn betriebswirtschaftlicher Sichtweisen führen. Die „gemischte“ Besetzung durch Angehörige öffentlicher Verwaltungen, hier vor allem aus dem Bereich der kommunalen Wirtschaftsförderung, und Mitarbeitern privater Unternehmen sichert insgesamt eine größtmögliche regionale Kompetenz zur Aufgabenerfüllung.

Umsetzungsreife Businesspläne

Die Projektteams identifizieren und analysieren die regional relevanten Wachstumspotenziale. Aus diesen Potenzialen werden konkrete unternehmerische Projekte entwickelt, die mit eindeutigen Businessplänen unterlegt werden. Diese Businesspläne definieren verbindliche und quantifizierbare (Projekt-) Zielsetzungen und Zieltermine. Darüber hinaus geben sie Wirkungsinintensitäten vor (beispielsweise durch die Benennung erreichbarer Umsatz- und Arbeitsplatzgrößen), an denen Erfolg bzw. Misserfolg der Projekte laufend direkt und unmittelbar gemessen werden können. Auf diese Weise sichern die Businesspläne die oben abgeleiteten Rationalitätsbedingungen von Zielorientierung, Wirksamkeit und Kontrollierbarkeit. Die Businesspläne nehmen damit im Konzept der Regionalen Wachstumsstrategie eine Schlüsselstellung ein.

Umsetzungsorganisation

Wenn in den ersten Strategiephasen die Prüfung notwendiger Voraussetzungen erfolgreich abgeschlossen wurde, ist es Aufgabe einer in verbindlicher Rechtsform verabredeten Umsetzungsorganisation, die zuvor definierten Projekte auf den Weg zu bringen. Zugleich ist diese operative Einheit auch für weitere Projektentwicklungen zuständig, deren Realisation ebenfalls von dort übernommen wird. Die Umsetzungsorganisation sichert in eigener unternehmerischer Verantwortung die verabredeten Zielsetzungen, sie entwickelt entsprechende Wirksamkeitshierarchien zur Auswahl geeigneter Maßnahmenansätze und sie sorgt für eine stringente Erfolgskontrolle entlang des gesamten operativen Prozesses.

Die bisher gewonnenen praktischen Erfahrungen lassen eine personalwirtschaftliche Kontinuität zwischen jeweiligem Projektteam und späterer Umsetzungsorganisation empfehlenswert erscheinen.

1.2.3 Die Strategievarianten

Regionales Wachstumskonzept

Im Folgenden werden verschiedene Ausprägungen der Regionalen Wachstumsstrategie beschrieben. Diese Varianten unterscheiden sich durch das Maß, in dem sie auf die oben genannten konstitutiven Elemente zurückgreifen. Allen Varianten ist gemeinsam, dass sie auf das Zusammenwirken von Privatwirtschaft und öffentlicher Hand setzen und die betriebswirtschaftliche Fundierung durch Businesspläne voraussetzen. Beide Elemente sind Grundvoraussetzung dafür, dass die vor Ort entwickelten strukturpolitischen Ansätze landespolitische Unterstützung finden können.

Im Regionalen Wachstumskonzept werden alle oben genannten konstitutiven Elemente übernommen. Neben der private public partnership und der grundlegenden Ausarbeitung von Businessplänen kommt es hier also auch zur interkommunalen Zusammenarbeit mehrerer Landkreise. Darüber hinaus werden in der Analysephase durch ein Projektteam mögliche Wachstumspotenziale systematisch identifiziert und geeignete Projekte definiert. In der sich anschließenden Umsetzungsphase kommt es zu einer verbindlichen Umsetzungsorganisation, die - unternehmerisch verfasst - über eine entsprechende Rechtsform verfügt.

Wachstumskooperation

Die Wachstumskooperation unterscheidet sich vom Regionalen Wachstumskonzept dadurch, dass hier auf ein Projektteam verzichtet und auch in der folgenden Umsetzungsphase keine eigene Umsetzungsorganisation eingerichtet wird. Wachstumskooperationen kommen in der Regel dann zum Zuge, wenn die Region bereits über systematische und belastbare Hinweise zu relevanten Wachstumspotenzialen verfügt, die in den herkömmlichen Strukturen abgearbeitet werden sollen. Auch in dieser Variante kommt es zu einem Zusammenwirken von Privatwirtschaft und öffentlicher Hand, auch hier baut die Wachstumsstrategie auf interkommunaler Zusammenarbeit auf und auch hier bilden detaillierte Businesspläne das strategische Fundament.

Wachstumsprojekte

Die Wachstumsprojekte schließlich greifen Ansätze, Maßnahmen und Konzepte in private public partnership auf, die jeweils mit detaillierten Businessplänen unterlegt sein müssen. Weder die Analysephase noch die Umsetzungsphase werden hierbei mit gesondert eingerichteten Organisationseinheiten durchgeführt, auch eine Verwaltungsgrenzen übergreifende Zusammenarbeit muss bei den Wachstumsprojekten nicht vorliegen.

Strategiebewertung

Für alle dargestellten Varianten gilt gleichermaßen, dass sie Ergebnis kommunalpolitischer Entscheidungen und Verantwortlichkeiten sind. Das Land erteilt keine Vorgaben. Die Region selbst entscheidet darüber, wie sie sich strategisch aufstellt.

Für alle Varianten gilt, dass das Land im Rahmen einer jeweiligen Einzelfallprüfung untersucht, inwieweit die konkrete Konzeptqualität eine landespolitische Unterstützung rechtfertigt. Dabei gilt für die oben dargestellten Varianten eine gestaffelte Erfolgs- und Wirkungsvermutung. Ein Regionales Wachstumskonzept lässt intensivere Erfolge vermuten als eine Wachstumskooperation. Diese wiederum ist in der Regel aussichtsreicher und nachhaltiger einzuschätzen als reine Wach-

tumsprojekte. Diese Vermutungen müssen im Rahmen der Einzelfallprüfung bestätigt oder verworfen werden.

Im Rahmen dieser Prüfung wird geklärt, ob und in welchem Umfang sich das Land an den Kosten beteiligt, die für die systematische Analyse von Wachstumspotenzialen durch externe Beratungen, für die Bereitstellung von Management-know-how oder aber auch im Rahmen einzelner Projektrealisationen anfallen.

1.2.4 Ausgewählte Strategiebedingungen

Die vorliegenden Erfahrungen mit Regionalen Wachstumsstrategien zeigen, dass zu ihrer vollen Entfaltung bestimmte Bedingungen gewährleistet sein müssen. Zu diesen Bedingungen gehören insbesondere eine hohe Strategieverbindlichkeit und ein hinreichendes Maß an regionaler *leadership* und Teamfähigkeit.

Das Maß an Verbindlichkeit, mit dem das Instrument der Regionalen Wachstumsstrategien umgesetzt wird, bestimmt den Strategieerfolg. Da Entwicklung und Anwendung von Wachstumsstrategien unmittelbar mit Entscheidungen über finanzielle Fördermaßnahmen verbunden sind, ist der politische Druck groß, außerhalb des Konzeptes, genauer gesagt: unterhalb des Konzeptstandards, finanzielle Zusagen gewähren zu sollen. Die Problematik einer politischen Selbstbindung durch methodische und inhaltliche Vorgaben soll nicht verkannt werden. Aber die beschriebene Strategie bietet in den oben genannten Varianten ein hinreichendes Maß an Flexibilität, um unterschiedlichen Situationen vor Ort politisch Rechnung tragen zu können. Die Ausrichtung auf die obengenannten konstitutiven Elemente verhindert, dass sich die Strategie im Rahmen ihrer praktischen Umsetzung in konzeptionelle Beliebigkeit auflöst. Auf Dauer wird sich die Wachstumsstrategie nur bewähren können, wenn ihre Grundzüge auch in Einzelfragen der Förderpolitik unangetastet bleiben.

Es hat sich gezeigt, dass Regionale Wachstumsstrategien hohe Anforderungen an *leadership* und Teamfähigkeit einer Region stellen. Beides gehört zusammen und bildet schließlich eine weitere Strategiebedingung. Es ist notwendig, dass die jeweilige Region über Führungspersonen verfügt, deren Reputation in Wirtschaft und Politik gleichermaßen hoch ist, die sich für die Realisation einer Wachstumsstrategie vor Ort einsetzen und die mit ihrem Namen für die Erfolgsaussicht dieser Strategie stehen. Derartige *leadership* ist ein unverzichtbarer "Prozessbeschleuniger" bei der Strategieentwicklung.

Zugleich ist es erforderlich, dass in der jeweiligen Region eine Kooperationsmentalität entwickelt ist, die nicht an der eigenen Verwaltungsgrenze, sondern am Wohl der gesamten Region orientiert ist. In diesem Sinne ist auch die kommunale Wirtschaftsförderung im Zusammenhang der Regionalen Wachstumsstrategien zu

"regionalisieren". Die Mitwirkung der Wirtschaftsförderer vor Ort ist von entscheidendem Gewicht. Regionale Wachstumsstrategien können kommunale Wirtschaftsförderung nicht ersetzen, sie wollen sie ergänzen. Denn

sie können einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass die regionale Wirtschaftsentwicklung hinsichtlich Wachstum und Schaffung von Arbeitsplätzen nachhaltig gestärkt wird.

2. Regionale Wachstumsstrategien im Küstenraum – Sachstand und Perspektive

2.1 Der Jade/Weser-Raum

2.1.1 Die Raumbedingungen

Seit geraumer Zeit prüfen die Landkreise Friesland, Wesermarsch und Wittmund sowie die Stadt Wilhelmshaven gemeinsam die Entwicklung einer Regionalen Wachstumsstrategie für den Jade / Weser-Raum. Sondierungen mit dem Landkreis Ammerland haben ergeben, dass dieser – zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt – einer derartigen gemeinsamen Strategie nicht beitreten möchte.

Eine besondere Raumqualität erfährt die Region durch die unmittelbare Nachbarschaft zum Stadtstaat Bremen und zur Stadt Oldenburg. Auf die besonderen wirtschaftsstrukturellen Verbindungen zwischen Bremen und seinem Umland wird an anderer Stelle dieses Berichts eingegangen. An dieser Stelle soll nur darauf hingewiesen werden, dass sich aus dieser Lage im Krafffeld zwischen Bremen und Oldenburg besondere Chancen, aber auch besondere Schwierigkeiten für den Jade / Weser-Raum bei der Entwicklung eigener Wachstumsstrategien ergeben.

Die Struktur des Jade / Weser-Raumes ist u. a. durch eine dünne Besiedelung geprägt. Bei durchaus guten Arbeitsplatzentwicklungen in einzelnen ausgewählten Dienstleistungsbereichen gilt für den Raum insgesamt eine hohe Arbeitslosigkeit. Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Raum über eine unausgewogene Wirtschaftsstruktur verfügt. Es besteht kein gesunder Branchenmix, der Strukturwandel ist noch nicht erfolgreich auf den Weg gebracht.

Diesen negativen Strukturmerkmalen stehen auf der anderen Seite jedoch auch Stärken des Raumes gegenüber. Die Region weist klare Standortvorteile für die maritime Wirtschaft auf. Darüber hinaus gibt es einen gut entwickelten Inseltourismus. Rund 60 % aller Beschäftigten der Luft- und Raumfahrtbranche in Niedersachsen haben ihren Arbeitsplatz in den Landkreisen Friesland und Wesermarsch. Der Raum verfügt über gute Fachhochschulen und Forschungseinrichtungen. Mit der Fertigstellung des Weser-Tunnels hat sich die Verkehrsgunst verbessert.

Eine besondere Stärke gewinnt der Raum durch die Errichtung des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven. Es

liegt auf der Hand, dass dieser Hafen in seinen wirtschaftlichen Auswirkungen strukturbestimmend für die ganze Region werden wird.

Die im Rahmen Regionaler Wachstumsstrategien unverzichtbare Bereitschaft der Privatwirtschaft zum eigenen konzeptionellen Engagement im Rahmen einer private public partnership ist in den einzelnen Kommunen unterschiedlich entwickelt.

In der Stadt Wilhelmshaven gibt es vor dem Hintergrund des erwarteten JadeWeserPorts eine hohe Bereitschaft, sich im Rahmen regionaler Strategien zu engagieren. Aus dieser Bereitschaft heraus ist zu erwarten, dass es zu entsprechenden Engagements auch finanzieller Art kommen wird.

Im Landkreis Wesermarsch hat die Oldenburger Industrie- und Handelskammer zu Beginn des Jahres 2004 in einem eigenen Thesenpapier Maßnahmen vorgeschlagen, die geeignet sind, regionale Wachstumsimpulse auszulösen. Zwar beziehen sich diese Vorschläge (zunächst) allein auf den Landkreis Wesermarsch, doch weist die inhaltliche Struktur der vorgeschlagenen Maßnahmen darauf hin, dass eine Ausweitung im Sinne einer Regionalen Wachstumsstrategie von dort mitgetragen werden wird.

Für den Landkreis Friesland gibt es einzelne Ansatzpunkte, aus denen die Zusammenarbeit mit ansässigen Unternehmen funktioniert. Inwieweit diese Partnerschaft regional ausgeweitet werden kann, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen. Es gibt allerdings keine Anhaltspunkte, die ein Engagement von Unternehmen aus dem Bereich des Landkreises Friesland im Rahmen einer Regionalen Wachstumsstrategie ausschließen.

Anders stellt sich die Situation im Landkreis Wittmund dar. Auf Grund der spezifischen Strukturschwäche dieses Landkreises und seiner Konzentration auf die Bereiche Landwirtschaft und Tourismus ist nicht von vornherein davon auszugehen, dass eine besondere Affinität zum umfassenden Ansatz einer Regionalen Wachstumsstrategie besteht. Weitere Gespräche auf der einen und entsprechende Ausformungen des Konzeptes auf der anderen Seite sollten die Bereitschaft zu einer aktiven Beteiligung verstärken können.

2.1.2 Der Sachstand

In der jüngeren Vergangenheit wurde zum Thema der Regionalen Wachstumsstrategie eine Reihe von Gesprächen zwischen dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und Vertretern aus Politik und Verwaltung der Region geführt:

- 04.12.2003: Information des Ministeriums im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung der Wirtschaftsausschüsse der Landkreise Wesermarsch und Friesland,
- 22.01.2004: Gespräch mit den Hauptverwaltungsbeamten und den Landtagsabgeordneten der Region,
- 23.02.2004: Gespräch mit den Hauptverwaltungsbeamten der Region,
- 07.06.2004: Gespräch mit den Hauptverwaltungsbeamten der Region,
- 11.11.2004: Gespräch mit den Hauptverwaltungsbeamten der Region.

Im Rahmen dieser gemeinsamen Besprechungen wurde grundsätzlich über Methode und Ansätze einer Regionalen Wachstumsstrategie unterrichtet. Im Mittelpunkt stand dabei naturgemäß die Frage, inwieweit diese Strategie spezifische Chancen für den Jade / Weser-Raum zu bieten vermag. In diesem Zusammenhang wurden relevante regionale Wertschöpfungsketten diskutiert, deren weitere systematische Ausschöpfung positive Impulse für Wachstum und Beschäftigung in der Region erwarten lassen. Angesichts der strukturellen Unterschiedlichkeit der Region wurden Fragen einer räumlichen Abgrenzung strategischer Ansätze im Detail diskutiert. Hinsichtlich der unterschiedlichen Optionen vom Regionalen Wachstumskonzept über eine Wachstumskooperation bis zu Wachstumsprojekten wurden insbesondere die finanziellen Voraussetzungen zur jeweiligen Konzeptrealisation erörtert. Es wurden schließlich auch Einschätzungen ausgetauscht, die sich auf ein potenzielles Engagement der ansässigen Wirtschaftsunternehmen bezogen.

Als Zwischenergebnis dieses Diskussionsprozesses lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt festhalten, dass die Strategie in ihren Varianten ausdiskutiert und die Umsetzungsbedingungen in der Region erörtert wurden. Dennoch sind derzeit noch wichtige Fragen offen. So lässt sich gegenwärtig nicht abschließend angeben, inwieweit tatsächliche und finanzielle Engagements ansässiger Unternehmen im Rahmen einer konkreten Regionalen Wachstumsstrategie erwartet werden können. Damit fehlt gemäß den oben dargelegten methodischen Voraussetzungen ein wichtiger Baustein, die Realisation einer Wachstumsstrategie konkret vor Ort angehen zu können.

Hinsichtlich der unterschiedlichen Konzeptvarianten wird derzeit in der Region eher das Konstrukt einer Wachstumskooperation ins Auge gefasst. Die Umsetzung

eines systematischen Regionalen Wachstumskonzeptes wird demgegenüber auch unter Hinweis auf besondere finanzielle Belastungen, die bei Verwirklichung dieser Strategievariante befürchtet werden, zurückgestellt. Es ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht auszuschließen, dass letztlich die Variante der Wachstumsprojekte gewählt werden wird.

2.1.3 Die Perspektive

Eine Würdigung der bisherigen Vor-Ort-Diskussion zur Implementierung einer Regionalen Wachstumsstrategie ergibt, dass die Region über eine Reihe relevanter Potenziale verfügt. Regionale Chancen für Wachstum und Beschäftigung können insbesondere in folgenden Initiativthemen entwickelt werden:

- Luft und Raumfahrt,
- Spezialschiffbau,
- Windenergie,
- Logistik,
- Nahrungsmittelindustrie,
- Tourismus.

Diese Aufzählung macht deutlich, dass es lohnt, die Übernahme einer Regionalen Wachstumsstrategie für die Region Jade / Weser weiter intensiv zu prüfen.

Dabei sollen Schwierigkeiten nicht verkannt werden: Im Raum sollte verstärkt dafür geworben werden, dass regional anerkannte Personen als „Prozessbeschleuniger“ für die Umsetzung einer Wachstumsstrategie aktiv werden. Die Kooperationsbereitschaft zwischen den Landkreisen ist ebenfalls nicht derart ausgeprägt, dass schon traditionell auf ein „Mannschaftsgefühl“ zurückgegriffen werden könnte, das aus sich heraus bestehende Schwierigkeiten überwinden hilft. Darüber hinaus gilt, dass die Ausgangslage der einzelnen Landkreise und der Stadt Wilhelmshaven durchaus unterschiedlich ist. Die Struktur des Landkreises Wittmund beispielsweise ist naturgemäß eine vollkommen andere als die Situation der Stadt Wilhelmshaven. Damit sind auch im Einzelnen durchaus unterschiedliche Interessenlagen verbunden. Diese ausgeprägte Heterogenität des Raumes ist bei der Entwicklung Regionaler Wachstumsstrategien zu berücksichtigen. Sie macht ihre Umsetzung nicht leichter, ihre Anwendung aber eher dringender.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Instrument der Regionalen Wachstumsstrategie für die Region Jade / Weser erhebliche tatsächliche Chancen bietet. Diese Chancen müssen in stringenten Verfahren evaluiert werden. Dazu wird eine weitere systematische Recherche im Detail auch vor Ort notwendig bleiben.

Nach derzeitiger Einschätzung wird in der Region von den Konzeptvarianten eine Wachstumskooperation bevorzugt. Angesichts der außerordentlich strukturprägenden Kraft des JadeWeserPorts nicht nur für die Stadt Wilhelmshaven, sondern weit darüber hinaus für die gesamte Region, sollte die Variante eines Regionalen Wachstumskonzeptes zum gegenwärtigen Zeitpunkt aber noch nicht endgültig verworfen werden.

Unbeschadet derartiger Hinweise gilt: Die Region bleibt am Zug, es ist ihre Entscheidung, ob und in welcher Variante sie eine Regionale Wachstumsstrategie für ihren eigenen Raum implementieren will.

Die Diskussionen haben auch die Notwendigkeit aufgezeigt, zu einer Neubestimmung der konzeptionellen Zusammenarbeit zwischen Niedersachsen und Bremen zu kommen. Hier ist das Land gefragt. Es liegt unmittelbar auf der Hand, dass bei einer derartigen Neuausrichtung, die gemeinsame Chancen gemeinsam definiert und wahrnimmt, der Jade / Weser-Raum unmittelbar profitiert. Ein Teil der gegenwärtig festzustellenden Schwierigkeiten in der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Region hängt auch damit zusammen, dass das Verhältnis zwischen Bremen und seinem Umland, d.h. auch zwischen dem Stadtstaat Bremen und dem Land Niedersachsen in wichtigen Details einer abschließenden Klärung noch bedarf. Diese herbeizuführen ist primär Landesaufgabe.

Zur Zusammenarbeit von Niedersachsen und Bremen folgt an anderer Stelle ein eigener Berichtsabschnitt. Dort sollen auch die jüngsten Entwicklungen dargestellt werden, die auf eine weitere Intensivierung dieser Kooperation abzielen.

2.2 Die Emsachse

2.2.1 Die Raumbedingungen

Unter dem Stichwort "Emsachse" prüfen die Landkreise Aurich, Leer, Emsland, Grafschaft Bentheim und die Stadt Emden für ihren Raum die Entwicklung einer Regionalen Wachstumsstrategie. Die Raumabgrenzung ist anspruchsvoll, die Längenausdehnung in Nord-Süd-Richtung erheblich. Die Entfernung zwischen Norden und Bad Bentheim beträgt rund 185 Straßenkilometer. Der Raum Ostfriesland mit den Landkreisen Aurich und Leer und der Stadt Emden grenzt sich strukturell deutlich ab von dem flächenmäßig größten Landkreis dieser Region, dem Landkreis Emsland. Dieser Landkreis weist in Teilen erhebliche Ausrichtungen auf den Landkreis Osnabrück aus. Die Grafschaft Bentheim wiederum verfügt über enge Beziehungen zu den niederländischen Anrainern.

Die beschriebene Region wird in ihrer Wirtschaftsstruktur von Unternehmen aus dem Bereich der Dienstleis-

tungen und dem produzierenden Gewerbe bestimmt. Die maritime Wirtschaft nimmt einen besonderen Stellenwert ein, Unternehmen der Hafenvirtschaft und verschiedene Reedereien haben in der Region ihren Sitz. Darüber hinaus spielt der Tourismus eine erhebliche Rolle.

Unter dem Aspekt der Unternehmensgröße ist festzustellen, dass die Wirtschaftsstruktur ganz überwiegend mittelständisch geprägt ist. Gerade vor dem Hintergrund dieser mittelständischen Ausprägung ragen Großunternehmen wie vor allem das Volkswagenwerk in Emden und die Meyer-Werft in Papenburg um so stärker heraus.

Unbeschadet der oben beschriebenen west-östlichen "Querbeziehungen" verfügt die Region in der oben beschriebenen räumlichen Abgrenzung über eine erhebliche regionale Kooperationstradition. Diese Tradition hat ihren jüngsten Ausdruck in dem so genannten "Unternehmen Lückenschluss" zur vorzeitigen Fertigstellung der Bundesautobahn A 31 gefunden. Hier ist es zu einem erfolgreichen regionalen Zusammenwirken der genannten Landkreise und der Stadt Emden gekommen.

Darüber hinaus ist in dieser Aktion auch die erfolgreiche Erfahrung eines Zusammenspiels von öffentlicher Hand und privaten Unternehmen begründet, die als private public partnership gerade auch für das Thema einer Regionalen Wachstumsstrategie – wie nachgewiesen – von großer Bedeutung ist.

Auf die hervorgehobene Bedeutung des Unternehmens VW in Emden ist unter dem Aspekt der Unternehmensgrößenstrukturen bereits hingewiesen worden. Ein regionaler Standortwettbewerb um die Ansiedlung bzw. den Erhalt von Zuliefererunternehmen hat den Raum in der jeweiligen Entscheidungssituation durchaus angespannt und die dargestellte Kooperationstradition im Einzelnen vor erhebliche Herausforderungen gestellt.

2.2.2 Der Sachstand

Zur möglichen Entwicklung einer Regionalen Wachstumsstrategie gab es eine Vielzahl von Gesprächen zwischen den Verantwortlichen der Region und Vertretern des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Diese Gespräche wurden auf drei Ebenen geführt: Zum einen gab es bilaterale Gespräche zwischen der jeweiligen Gebietseinheit, also dem Landkreis Aurich, dem Landkreis Leer, dem Landkreis Emsland, dem Landkreis Grafschaft Bentheim und der Stadt Emden auf der einen und dem Ministerium auf der anderen Seite. Wegen des engen Zusammenhangs von Regionaler Wachstumsstrategie und Regionaler Innovations-Strategie (RIS) wurden auch Gespräche mit dem Regierungsvizepräsidenten der seinerzeitigen

Bezirksregierung Weser-Ems geführt. An den Gesprächen waren jeweils auch Vertreter von AutoVision beteiligt. Auf diese Unternehmung wird noch an anderer Stelle eingegangen. Eine zweite Ebene bildeten die Gespräche, die zwischen Ministerium und allen Hauptverwaltungsbeamten der Region gemeinsam geführt wurden. Diese Gespräche wurden bedarfsweise auf einer dritten Ebene durch einen Gesprächskreis der kommunalen Wirtschaftsförderer unter Beteiligung des Wirtschaftsministeriums vorbereitet.

Es fanden im Einzelnen folgende bilaterale Gespräche statt:

- 22.03.2004 mit dem Landkreis Emsland,
- 23.03.2004 mit der Grafschaft Bentheim,
- 23.03.2004 mit der Stadt Emden,
- 24.03.2004 mit dem Landkreis Aurich,
- 31.03.2004 mit dem Landkreis Leer,
- 17.04. und 01.07.2004 mit dem Regierungsvizepräsidenten Weser-Ems als Vertreter der Regionalen Innovations-Strategie RIS.

Gespräche gemeinsam mit allen Hauptverwaltungsbeamten der Region wurden zu folgenden Terminen geführt:

- 27.04.2004 im Papenburg,
- 22.06.2004 in Meppen und
- 17.11.2004 auf Einladung des Staatssekretärs im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Hannover.

Die so genannten Wirtschaftsförderergespräche im Zusammenhang der Entwicklung einer Regionalen Wachstumsstrategie fanden statt am

- 07.07.2004 in Nordhorn und am
- 23.08.2004 in Leer.

Im Rahmen dieser Gespräche wurde neben der Information über das Instrument einer Regionalen Wachstumsstrategie durch das Wirtschaftsministerium insbesondere auf Fragen einer räumlichen Abgrenzung der hier relevanten Region eingegangen. Dabei wurde zügig Einvernehmen darüber erzielt, dass die Emsachse in der oben beschriebenen Kontur die relevante strategische Ausgangsebene bilden sollte. Darüber hinaus wurde intensiv diskutiert, wie eine Wachstumsstrategie insbesondere auf die gegebene mittelständische Struktur der heimischen Wirtschaft ausgerichtet werden könne. Hierzu wurden auch Einschätzungen zu den Kosten einer Strategierealisation unter Berücksichtigung der verschiedenen Strategievarianten ausgetauscht. Schließlich wurden die Schritte einer möglichen Konzeptimplementierung im Einzelnen vorbereitet. So wurde

insbesondere ein gemeinsames Unternehmergespräch in Aussicht genommen, das durch die kommunalen Wirtschaftsförderer im Detail vorbereitet wurde.

Als Zwischenergebnis der dargestellten Gespräche, die durch weitere regionsinterne Gespräche ergänzt und erweitert wurden, lässt sich feststellen, dass die Region auf die Chancen einer Regionalen Wachstumsstrategie angesichts ihrer Wirtschaftslage nicht verzichten will. Als Strategievoraussetzung ist insbesondere eine klare mittelständische Ausrichtung hervorzuheben. Die besondere Raumstruktur der Region mit ihrer erheblichen Längenausdehnung macht es erforderlich, ein besonderes Augenmerk auf raumgerechte Wirkungsverteilungen einer derartigen Strategie zu legen. So wurde für den Fall der Einrichtung einer eigenen Umsetzungsorganisation ausdrücklich als Option festgehalten, diese an zwei getrennten Standorten in der Region zu platzieren.

Die Vorbereitungen zu einem Unternehmergespräch wurden weitestgehend abgeschlossen. Ein erstes Gespräch mit ausgewählten Unternehmern der Region fand als Informationsgespräch am 18. Mai in Papenburg statt. Es wurde verabredet, in einem weiteren Treffen am 7. Juli die Erörterung Regionaler Wachstumsstrategien mit dem Ziel fortzusetzen, zu einer gemeinsamen Einschätzung der Eignung dieses Instruments für die Emsachse zu finden.

Die bisherigen Stellungnahmen der Verantwortlichen aus der Region führen zu der Einschätzung, dass es eine regionale Präferenz für einen so genannten "niedrigschwelligeren" Strategieansatz gibt. Angesichts der ausgeprägten Kooperationsbereitschaft weist dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf die mögliche Realisation der Strategievariante "Wachstumskooperation" hin.

2.2.3 Die Perspektive

Die Region verfügt über ein "Mannschaftsgefühl", das bei allen strukturellen und auch parteipolitischen Unterschiedlichkeiten in der Region die einzelnen Körperschaften füreinander einsteht. Es gibt eine Tradition in gemeinsamem Erfolg. In diesem Zusammenhang soll auch an dieser Stelle noch einmal auf das "Unternehmen Lückenschluss" hingewiesen werden, das im Dezember vergangenen Jahres seinen erfolgreichen Abschluss feiern konnte.

Die Region, auch dies zeigt die Vergangenheit, verfügt über ein Maß an leadership, wie sie zur Entwicklung Regionaler Wachstumsstrategien – wie abgeleitet – erforderlich ist.

Die gegebene Mittelstandsstruktur steht einer Implementierung Regionaler Wachstumsstrategien nicht entgegen. Die entsprechenden wirtschaftspolitischen Erfahrungen im ebenfalls mittelständisch geprägten

Weserbergland, wo es zur Gründung der Weserbergland AG als Umsetzungsorganisation für ein dortiges Regionales Wachstumskonzept gekommen ist, zeigen, dass diese Wachstumsstrategie nicht an Unternehmensgrößen gebunden ist.

Darüber hinaus belegen die Regionalen Wachstumsstrategien in Braunschweig und Wolfsburg, dass ein Großunternehmen wie die Volkswagen AG nachhaltige Chancen für die Entwicklung und Umsetzung eines derartigen strukturpolitischen Instrumentariums bietet. Es bleibt der Region vorbehalten, zu prüfen, inwieweit das VW-Werk in Emden als ein vergleichbarer strategischer "Resonanzverstärker" genutzt werden kann.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass die Region unter den Varianten der Regionalen Wachstumsstrategien sich für die Wachstumskooperation entscheiden wird.

Es bleibt abzuwarten, inwieweit diese Variante mit einer Erweiterungsoption in Richtung eines Regionalen Wachstumskonzeptes versehen werden kann. Denn die Fertigstellung der A 31 und die damit verbundene wesentliche Erhöhung der Verkehrsgunst, aber auch die Errichtung des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven legen es nahe, die Region strukturpolitisch so aufzustellen, dass die mit diesen Großinvestitionen verbundenen nachhaltigen Wirtschaftsimpulse zur vollen Entfaltung gebracht werden können. Dies spricht für die Implementierung eines systematischen und umfassenden Regionalen Wachstumskonzeptes. Entscheidend wird eine nachhaltige Einbindung privater Unternehmensinteressen sein. Die hierzu erforderlichen Sondierungen und Abstimmungen sind noch nicht abgeschlossen. Auf Grund der positiven Erfahrungen einer private public partnership im Zusammenhang mit der Fertigstellung der A 31 kann jedoch davon ausgegangen werden, dass es zu einer derartigen Partnerschaft von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft kommen kann.

Damit sind in der Region wesentliche Voraussetzungen zur Implementierung einer Regionalen Wachstumsstrategie gegeben. Diese Voraussetzungen sollten auch helfen, die unbezweifelbaren Schwierigkeiten zu überwinden, die in der außerordentlichen Reichweite der gefundenen Kooperationskontur liegen.

Aber auch an dieser Stelle soll noch einmal darauf hingewiesen werden, dass eine Entscheidung für die Entwicklung einer Regionalen Wachstumsstrategie ebenso in die alleinige Verantwortung der Region fällt wie die Auswahl der dazu möglichen Varianten.

2.3 Die Region Süderelbe

2.3.1 Die Ausgangslage

Während für die Jade / Weser-Region und den Raum der so genannten Emsachse Fragen Regionaler Wachstumsstrategien gegenwärtig noch im Grundsatz diskutiert werden, konnte in der Region Süderelbe dieser Willensbildungsprozess bereits vor einiger Zeit abgeschlossen werden. Gemeinsam mit ansässigen Unternehmen ist zwischen den Landkreisen Stade, Harburg, Lüneburg, der Stadt Lüneburg sowie dem Bezirk Harburg der Freien und Hansestadt Hamburg verabredet, ein Regionales Wachstumskonzept unter Berücksichtigung der oben insgesamt genannten konstitutiven Bedingungen zu entwickeln und umzusetzen.

In Folgendem sollen die wichtigsten Verfahrensschritte und die derzeitigen Projektverabredungen skizziert werden.

2.3.2 Der Verfahrensstand

Im Dezember 2002 stellte das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr den Verantwortlichen der Landkreise Stade und Harburg erstmals Struktur und Methode eines Regionalen Wachstumskonzeptes vor. Nach entsprechenden Abstimmungen mit der ansässigen Wirtschaft erklärten die Landkreise Stade, Harburg, Lüneburg, die Stadt Lüneburg sowie der Bezirk Harburg des Stadtstaates Hamburg zusammen mit Vertretern führender Unternehmen der Region ihren gemeinsamen Willen, ein Regionales Wachstumskonzept durchzuführen. Das Land Niedersachsen sagte daraufhin die Übernahme eines Drittels der Kosten für das in den ersten Konzeptphasen notwendige externe Management-know how zu.

Zur Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Beschäftigungssituation in der Region wurden zunächst folgende Schritte durchgeführt:

- Bestandsaufnahme der Region Süderelbe,
- Erarbeitung eines umsetzungsfähigen, branchenorientierten Wachstumskonzeptes, das sich aus einzelnen Projekten zusammensetzt,
- Entwicklung von Businessplänen für die Projekte und
- Planung der Umsetzungsorganisation einschließlich der Umsetzungsvorbereitung.

Am 5. Januar 2004 nahm das Wachstumskonzept Süderelbe die Arbeit auf. Ein mehr als zwanzigköpfiges Projektteam aus Mitarbeitern der regionalen Wirtschaft, der Wirtschaftsförderungsgesellschaften der Landkreise, von Hochschulen und Verwaltungen erarbeitete unter Führung eines externen Beratungsunternehmens

insgesamt 38 Projektideen und leitete daraus wiederum 16 mit Businessplänen hinterlegte Projekte ab.

In der nächsten Phase galt es, die wirtschaftliche Umsetzung der definierten Projekte sicherzustellen. Hierzu wurde am 21. Dezember 2004 die "Wachstumsinitiative Süderelbe AG" mit Sitz in Hamburg-Harburg als Umsetzungsorganisation gegründet. Die Gesellschaft wird in private public partnership unter Führung der Wirtschaft organisiert. Gründungsgesellschafter seitens der öffentlichen Hand sind die Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade, die Stadt Lüneburg sowie die Freie und Hansestadt Hamburg, die Städte Buchholz und Buxtehude sowie die Gemeinde Seevetal.

2.3.3 Die Projekte

Zur Projektdefinition wurden in ausgewählten Branchen und Themenfeldern u.a. folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Branchenanalyse,
- Gespräche mit den Akteuren, die in den jeweiligen Themenfeldern verantwortlich tätig sind,
- Weiterentwicklung von Projektideen und Themen in Workshops mit möglichen Projektpartnern,
- Anfertigung von Projektskizzen.

Im Rahmen dieser Schritte wurden folgende wachstums- und beschäftigungsrelevanten Cluster für die Region ermittelt:

- Logistik,
- Maschinen- / Fahrzeugbau,
- Chemie,
- Ernährungswirtschaft,
- Maritime Wirtschaft.

Für diese Cluster werden sowohl prozessbezogene Projekte als auch investive Projekte entwickelt. Als ein Beispiel für ein prozessbezogenes Clusterprojekt soll an dieser Stelle das Projektmanagement "Neue Werkstoffe" aus dem Cluster Maschinen- / Fahrzeugbau genannt werden. Ein Beispiel für ein entsprechendes investives Projekt bilden die Logistikparks im Cluster Logistik.

Neben den Clustern gibt es Querschnittsbereiche, deren systematische Durchdringung – über alle obengenannten Cluster hinweg - erfolgversprechende Ansätze für Wachstum und Beschäftigung verspricht. Zu diesen Querschnittsbereichen gehören:

- Ansiedlung- und Flächenmanagement,
- Unternehmensgründung / Innovation,
- Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung,

- Technologien.

Auch für diese Querschnittsbereiche werden prozessbezogene und investive Projekte entwickelt. Als ein prozessbezogenes Projektbeispiel aus dem Querschnittsbereich Unternehmensgründung / Innovation kann auf das Projekt "Süderelbe Impuls" hingewiesen werden, in dessen Rahmen die Gründungsberatung konzentriert wird. Ein Beispiel für investive Projekte aus dem Querschnittsbereich Ansiedlung- und Flächenmanagement bietet das Standortinformationssystem, das von der Wachstumsinitiative Süderelbe entwickelt wird. Für alle Projekte wurden detaillierte Geschäftspläne ausgearbeitet, die Empfehlungen zu Umsetzungsplanung, zu Personal- und Finanzausstattung, zu Organisation und zu notwendigen Marketingaktivitäten enthalten.

Zur Umsetzung dieser Projekte sind Aufwendungen erforderlich, die sich im Detail aus diesen Businessplänen ableiten. Darüber hinaus sind auch Aufwendungen für zentrale Funktionen zu berücksichtigen. Für das erste Jahr rechnet die Aktiengesellschaft damit, dass sie nur einen kleineren Teil der entstehenden Aufwendungen durch eigene Erlöse decken kann. Mittelfristig ist geplant, über entsprechende Deckungsbeiträge ca. 40 % des jährlichen Gesamtaufwandes durch Projekterlöse zu decken. Bis zum Jahr 2010 soll die jährliche Unterdeckung auf ca. 850.000 € abgesenkt werden. Diese Unterdeckung ist nach einem definierten Schlüssel von den Gesellschaftern gemeinsam aufzubringen.

2.3.4 Die Perspektive

Eine abschließende Würdigung der von der Wachstumsinitiative Süderelbe entwickelten Ansätze und Projekte lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt naturgemäß nicht vornehmen. Das starke Engagement der kommunalen Körperschaften und der an der Aktiengesellschaft beteiligten Unternehmen lässt allerdings erwarten, dass die Chancen der verabredeten Wachstumsstrategie tatsächlich genutzt werden können. Auch wenn die Nachbarschaft zum Ballungsraum Hamburg für die Region erhebliche Vorteile bietet, die auch dem gewählten strategischen Ansatz zugute kommen, so werden auch zukünftig – wie in der Phase der Strategieentwicklung – Schwierigkeiten auftauchen, die gemeinsam überwunden werden müssen. Dies ist bisher gelungen, es gibt keinen Anhalt dafür, dass dies zukünftig anders sein sollte.

Im Gegenteil: Der systematische Ansatz, die in der Region vorhandene ausgeprägte leadership, der nachhaltige gemeinsame Wille zum Erfolg und die bisher getroffenen Verabredungen begründen positive Erwartungen hinsichtlich nachhaltiger Wachstumsimpulse und Beschäftigungseffekte für die Region Süderelbe.

2.4 Die Verzahnung mit anderen regionalen Kooperationen

2.4.1 Ausgewählte Kooperationen

Bei Prüfung und Entwicklung Regionaler Wachstumsstrategien ist zu berücksichtigen, dass in den genannten Regionen bereits vielfältige Kooperationen und Netzwerke bestehen. An dieser Stelle sollen einige dieser Kooperationen beispielhaft dargestellt werden. Vor ihrem Hintergrund sind die Schnittstellenbedingungen abzuleiten, die zwischen Regionalen Wachstumsstrategien auf der einen und vorhandenen regionalen Kooperationen auf der anderen Seite zu berücksichtigen sind. Die *Regionale Strukturkonferenz Ostfriesland* umfasst die Landkreise Aurich, Friesland, Leer und Wittmund. Darüber hinaus gehören ihr noch die Städte Emden und Wilhelmshaven an. Schwerpunkt der Strukturkonferenz ist die Entwicklung der Region durch Kooperation und Kommunikation. Darüber hinaus soll die Konferenz Interessen der Region gegenüber Land, Bund und Europäischer Union wahrnehmen und durchsetzen. Als zentrale Aufgaben haben sich die Stärkung der Wirtschaftsstruktur, die Weiterentwicklung des Tourismus und die Ordnung des Öffentlichen Personennahverkehrs herausgebildet.

Mitglieder der *Regionalen Strukturkonferenz Land Oldenburg* sind die Landkreise Ammerland, Cloppenburg, Friesland, Oldenburg, Vechta und Wesermarsch sowie die kreisfreien Städte Oldenburg, Delmenhorst und Wilhelmshaven. Ziel dieser Strukturkonferenz ist es, die Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften des ehemaligen Landes Oldenburg in der Weiterentwicklung der regionalen Wirtschaftsstruktur zu stärken. Der Schwerpunkt der entsprechenden Strukturmaßnahmen für den ländlichen Raum liegt in den Bereichen Arbeit, Gesundheit, Soziales und Siedlungswesen, Aus- und Fortbildung, Wissenschaft und Kultur.

Die *Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen / Niedersachsen (RAG)* will insgesamt die vielfältigen Potenziale der Region gezielt nutzen. Die Arbeitsgemeinschaft ist im Jahr 2002 aus der so genannten Gemeinsamen Landesplanung Bremen / Niedersachsen hervorgegangen. Das Gebiet der RAG umfasst die Landkreise Ammerland, Cloppenburg, Cuxhaven, Diepholz, Friesland, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch. Darüber hinaus gehören auch die kreisfreien Städte Delmenhorst, Oldenburg und Wilhelmshaven sowie Bremen und Bremerhaven der Arbeitsgemeinschaft an. Ziel der RAG ist es, sich im Kooperationsverbund Nordwest als Europäische Region zu positionieren und strukturpolitische Aktivitäten Verwaltungsgrenzen überschreitend zu unterstützen. Hierzu werden Impulse zu zahlreichen kooperativen Projekten in den Handlungsfeldern Wirtschaft, Tourismus, Verkehr, Naturschutz, Landwirtschaft, Raumstruktur und Kultur gegeben.

Auf privatwirtschaftlicher Grundlage arbeitet das Projekt *AutoVision Emden*. Insbesondere durch die Einrichtung so genannter „Centers of Competence“ sollen Unternehmensallianzen und -netzwerke Impulse für Wachstum und Beschäftigung in der Region auslösen. Erste derartige Vernetzungen bestehen für die Bereiche Lasertechnik und Gesundheit. Zu den Themen Beschaffung, Kommunikation, Tourismus und Logistik sollen weitere Expertennetzwerke entstehen. Eine feste räumliche Abgrenzung sieht diese Kooperation, die gemeinsam von Volkswagen Emden, der Fachhochschule Oldenburg, Ostfriesland, Wilhelmshaven sowie der Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg getragen wird, nicht vor. Sie arbeitet derzeit vor allem mit Unternehmen aus den Landkreisen entlang der Emsachse zusammen.

Überlegungen, AutoVision Emden in eine Regionale Wachstumsstrategie für die Emsachse zu integrieren, sind zurückgestellt. Die Strukturen einer Zusammenarbeit mit dem Projekt AutoVision Emden werden erst geklärt werden können, nachdem die Emsachse über die mögliche Umsetzung einer Regionalen Wachstumsstrategie entschieden hat.

2.4.2 Schnittstellenbedingungen

Die dargestellten Zielsetzungen der oben beispielhaft genannten regionalen Kooperationen verdeutlichen, dass es zentrale Schnittstellen zum Ansatz der Regionalen Wachstumsstrategien gibt.

Diese Schnittstellen müssen so organisiert und ausgebaut werden, dass die Wachstumsstrategien als Module einer regionalen Entwicklung ihre Wirkung entfalten können. Regionale Wachstumsstrategien werden nur dann erfolgreich in der Region umgesetzt werden können, wenn sie als operativ-betriebswirtschaftlich angelegte Ansätze regionale Planungs- und Entwicklungsebenen abstützen. Es geht darum, vorhandene Strukturen zu nutzen und bestehende Kooperationen zu ergänzen. Regionale Wachstumsstrategien stellen keine Alternativen zu den vorhandenen Kooperationen dar, sondern sie sind mit ihnen synergetisch zu verknüpfen.

Dabei gilt das Gebot, dass die zusätzlichen Impulse für Wachstum und Beschäftigung, die durch Regionale Wachstumsstrategien ausgelöst werden, ohne gleichzeitige Wirkungseinbußen in der Arbeit anderer Kooperationen entwickelt werden müssen. Dieses Kompatibilitätsgebot zwischen Regionalen Wachstumsstrategien auf der einen, vorhandenen Kooperationen und Netzwerken auf der anderen Seite ist einzuhalten, um die wirtschaftspolitischen Effekte für die Region insgesamt optimieren zu können.

2.5 Die Zusammenarbeit Niedersachsen / Bremen

Der regional- und strukturpolitische Abstimmungsbedarf zwischen Niedersachsen und Bremen übersteigt den ansonsten zwischen benachbarten Bundesländern üblichen Koordinierungsaufwand. Dies ergibt sich aus der geografischen Situation des 2-Städte-Landes Bremen, das entlang seiner gesamten Grenzen von niedersächsischem Territorium umgeben ist. Auf die Bedeutung Bremens für den Jade / Weser-Raum mit den Landkreisen Friesland, Wesermarsch und Wittmund und der Stadt Wilhelmshaven ist an anderer Stelle hingewiesen worden.

Vor diesem Hintergrund haben sich gerade in der jüngeren Vergangenheit vielfältige Koordinationsmechanismen zwischen Niedersachsen und Bremen entwickelt. Seit dem gemeinsamen Kabinettsbeschluss vom 11. November 2003 hat sich auf der Ebene der Niedersächsischen Landesregierung und des Bremer Senats eine interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) konstituiert, der neben der Niedersächsischen Staatskanzlei, der Bremer Senatskanzlei, dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, dem Niedersächsischen Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, dem Bremer Senator für Wirtschaft und Häfen, dem Bremer Senator für Bau, Umwelt und Verkehr auch die Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen / Niedersachsen (RAG) angehören. Diese Arbeitsgruppe tagt regelmäßig.

Daneben gibt es eine Vielzahl gemeinsamer Wirtschaftsforen, die in der jüngeren Vergangenheit zu verschiedenen wirtschaftspolitischen Themen gemeinsam von Niedersachsen und Bremen durchgeführt wurden. Dazu zählen beispielsweise die Regionalkonferenz der RAG vom 17. Januar 2003 unter dem Motto "Maritimer Nordwesten - Vision für eine Region", der Kongress „Zukunft Nordwest“ der Handelskammer Bremen und der betroffenen niedersächsischen Industrie- und Handelskammern vom 6. November 2003 und das Fachgespräch "Regionalmarketing" der RAG vom 2. Juli 2004.

Neben diesen Koordinationsebenen gibt es in der Region intensive Kooperationen zwischen Bildungs- und Forschungseinrichtungen aus Niedersachsen und Bremen. Diese Kooperation wird zwischen diesen Einrichtungen organisiert, sie bezieht aber auch ansässige Unternehmen mit ein. Auch im Bereich der gemeinsamen Infrastrukturmaßnahmen wird eng zusammengearbeitet. In diesem Zusammenhang sind insbesondere der JadeWeserPort, die Projekte aus dem Bereich der Bundeswasserstraßen und der Bundesfernstraßen und der Infrastrukturausbau Straße / Schiene zu nennen.

Auch die im voranstehenden Kapitel dargestellten regionalen Kooperationen übernehmen wichtige Brückenfunktionen zwischen Niedersachsen und Bremen.

Auf diesen genannten Ebenen und in den dargestellten Strukturen gibt es eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen Niedersachsen und Bremen. Dennoch bleibt festzustellen, dass die wirtschaftspolitische Kooperation zwischen beiden Ländern im Interesse von Wachstum und Beschäftigung in der Region noch weiter ausgebaut und auch institutionell abgesichert werden kann.

In diesem Zusammenhang ist von den regionalen Akteuren die Idee einer gemeinsamen Metropolregion Bremen / Oldenburg entwickelt worden. Diese Idee wird von beiden Landesregierungen unterstützt. Die Ministerkonferenz für Raumordnung hat in ihrer Sitzung am 28. April 2005 dieser Bewerbung zugestimmt. Damit gilt, dass es zukünftig eine Metropolregion Bremen / Oldenburg als zusätzliche raumordnerische Kategorie geben wird.

Die Bildung einer derartigen Metropolregion böte die Chance, die bestehenden Kooperationsstrukturen projektorientiert, aber auch institutionell weiter zu stabilisieren.

Eine gemeinsame Metropolregion von Bremen und dem weiteren Bremer Umland könnte in diesem Sinne darüber hinaus das Fundament für die grenzübergreifende Implementierung einer Regionalen Wachstumsstrategie bilden. Mit dieser Strategie wiederum wäre die Möglichkeit gegeben, die bisher in der Region vielfältig entwickelten wirtschaftspolitischen Maßnahmenansätze systematisch zu bündeln und zu ergänzen, sie mit klaren und transparenten Trägerstrukturen zu versehen, sie in private public partnership zu organisieren und auch zu finanzieren und über entsprechende Erfolgskontrollen einen optimalen Fördermitteleinsatz zu gewährleisten.

Damit wäre auch die gelegentlich geäußerte Befürchtung, dass wegen der bereits derzeit laufenden projektorientierten Arbeit die Entwicklung einer Regionalen Wachstumsstrategie in der Region zu einer Doppelung vorhandener Strukturen führen müsse, widerlegt. Im Gegenteil: Mit einer grenzüberschreitenden Wachstumsstrategie auf der Grundlage einer gemeinsamen Metropolregion ließe sich wirtschaftspolitische Effizienz hinzugewinnen. Denn auf diese Weise könnte eine konsistente Regional- und Strukturpolitik für den Nordwesten „aus einem Guss“ entwickelt und umgesetzt werden.

2.6 Ausblick

Die Regionalen Wachstumsstrategien sind in ihren Bestandteilen nicht neu. Die einzelnen Elemente sind schon heute Gegenstand wirtschaftspolitischer Konzepte. Aber die systematische Verknüpfung der oben dargestellten konstitutiven Elemente schafft eine neue und zusätzliche strukturpolitische Qualität. Mit dieser Qualität stellen die Wachstumsstrategien ein zusätzliches methodisch-instrumentelles Angebot an die kommunale Ebene dar. Sie dürfen und sollen niemandem aufoktroiert werden; es liegt und bleibt in kommunaler Verantwortung, ob und in welcher Form dieses Angebot genutzt wird.

Dass diese Strategien die Chance bieten, struktur- und regionalpolitische Ansätze in systematischer Form zusammenzuführen und sie damit insgesamt effizient weiter zu entwickeln, zeigen die Beispiele in Niedersachsen, in denen diese Methode im Verbund einzelner Landkreise übernommen wurde. Mit der Region Süderelbe gibt es ein entsprechendes Beispiel – wie dargelegt – auch für den Küstenbereich.

Das Erfordernis, zusätzliche Impulse für Wachstum und Beschäftigung im niedersächsischen Küstenraum auszulösen, sollte dazu führen, die Bedingungen und Voraussetzungen zur Anwendung Regionaler Wachstumsstrategien auch in anderen Teilen der niedersächsischen Küstenregion weiter intensiv zu prüfen.

Zu dieser Prüfung wird auch die Klärung jeweiliger finanzieller Voraussetzungen gehören. Regionale Wachstumsstrategien gibt es nicht zum Nulltarif. Das Land ist nach Prüfung des Einzelfalles im Grundsatz bereit, sich an Entwicklungs- und Projektkosten, die im Rahmen einer derartigen Strategie anfallen, zu beteiligen. Die Erfahrung zeigt, dass im Rahmen einer private public partnership erhebliche private Mittel insbesondere für die Strategieumsetzung gewonnen werden können. Aber es verbleibt die Notwendigkeit eines kommunalen Eigenbeitrags. Ob er aufgebracht werden kann und soll, unterliegt kommunalpolitischer Entscheidung.

Diese Entscheidung wird auch unter Berücksichtigung alternativer struktur- und regionalpolitischer Ansätze und der mit ihnen verbundenen Kosten getroffen werden müssen. Dieser Bericht weist aus, dass in den vergangenen Jahren erhebliche öffentliche Fördermittel zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur im niedersächsischen Küstenraum eingesetzt wurden. Diese Mittel haben gewirkt. Aber nicht immer und nicht überall haben die mit diesen Mitteln finanzierten Maßnahmen die erwarteten Wirkungen in vollem Umfang entfaltet. Die Erfahrungen mit den bisher realisierten Regionalen Wachstumsstrategien begründen die Vermutung, dass in ihrem Rahmen eine insgesamt günstigere Zweck-Mittel-Relation erwartet werden kann. Auf ihrer methodischen Grundlage besteht die Aussicht, mit knapper werdenden öffentlichen Mitteln mehr für Wachstum und Beschäftigung zu erreichen, als dies durch den Einsatz von Einzelmaßnahmen gelingt, die ohne systematischen und synergetischen Zusammenhang unverbunden in der Küstenregion und für die Küstenregion durchgeführt werden.

Anhang

Unterrichtung
(zu Drs. 15/64 und 15/542)

Der Präsident
des Niedersächsischen Landtages
– Landtagsverwaltung –

Hannover, den 21.11.2003

Keine weitere Vertiefung von Unterelbe und Außenweser

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 15/64

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr - Drs. 15/542

Der Landtag hat in seiner 19. Sitzung am 21.11.2003 folgende Entschließung angenommen:

Niedersächsisches Küstenprogramm - jetzt!

Der Landtag stellt fest, dass

- mit der Kabinettsentscheidung für den Bau und die Finanzierung des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven, die Entwicklung einer strukturschwachen Region erheblich verbessert wird;
- die Entscheidung Hamburgs, sich nicht mehr an dem Projekt Tiefwasserhafen zu beteiligen, nicht dazu führen darf, Niedersachsen einseitig Lasten einer weiteren Elbvertiefung aufzubürden;
- der Bund seiner Verantwortung, sich im Rahmen dieses nationalen Projektes zu beteiligen, nicht gerecht wird;
- bei geplanten weiteren Vertiefungen der Außenweser auch die Belange des Deich- und Küstenschutzes, der Landwirtschaft, des Tourismus und der Fischereiwirtschaft einzubeziehen sind;
- die von Niedersachsen beim Bund angemeldete und im Bundesverkehrswegeplan 2003 gemäß Beschluss des Bundeskabinetts vom 02.07.2003 als vordringlicher Bedarf aufgenommene Vertiefung der Unterweser eine wesentliche Maßnahme zur Förderung der Hafenwirtschaft mit ihren Arbeitsplätzen ist.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

- ein niedersächsisches Küstenprogramm für den Zeitraum 2005 bis 2010 vorzulegen, mit dem die Strukturen des küstennahen Raums entwickelt und gestärkt werden und das die Belange der Hafenwirtschaft, des Tourismus, der Landwirtschaft, des Umwelt- und Naturschutzes, der Fischereiwirtschaft und des Deich- und Küstenschutzes in gleicher Weise berücksichtigt sowie die Entwicklungen neuer Wirtschaftsbereiche anregt;
- die Hafenpolitik des norddeutschen Raums gemeinsam mit den benachbarten Bundesländern weiterzuentwickeln, um noch bestehende Konkurrenzsituationen zu überwinden. Knappe Finanzmittel können so effektiver eingesetzt werden.

(Ausgegeben am 24.11.2003)

Unterrichtung

Der Präsident
des Niedersächsischen Landtages
– Landtagsverwaltung –

Hannover, den 01.06.2004

Niedersächsisches Küstenprogramm - jetzt!

Beschluss des Landtages vom 21.11.2003 - Drs. 15/586

Der Landtag stellt fest, dass

- mit der Kabinettsentscheidung für den Bau und die Finanzierung des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven, die Entwicklung einer strukturschwachen Region erheblich verbessert wird;
- die Entscheidung Hamburgs, sich nicht mehr an dem Projekt Tiefwasserhafen zu beteiligen, nicht dazu führen darf, Niedersachsen einseitig Lasten einer weiteren Elbvertiefung aufzubürden;
- der Bund seiner Verantwortung, sich im Rahmen dieses nationalen Projektes zu beteiligen, nicht gerecht wird;
- bei geplanten weiteren Vertiefungen der Außenweser auch die Belange des Deich- und Küstenschutzes, der Landwirtschaft, des Tourismus und der Fischereiwirtschaft einzubeziehen sind;
- die von Niedersachsen beim Bund angemeldete und im Bundesverkehrswegeplan 2003 gemäß Beschluss des Bundeskabinetts vom 02.07.2003 als vordringlicher Bedarf aufgenommene Vertiefung der Unterweser eine wesentliche Maßnahme zur Förderung der Hafenwirtschaft mit ihren Arbeitsplätzen ist.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

- ein niedersächsisches Küstenprogramm für den Zeitraum 2005 bis 2010 vorzulegen, mit dem die Strukturen des küstennahen Raums entwickelt und gestärkt werden und das die Belange der Hafenwirtschaft, des Tourismus, der Landwirtschaft, des Umwelt- und Naturschutzes, der Fischereiwirtschaft und des Deich- und Küstenschutzes in gleicher Weise berücksichtigt sowie die Entwicklungen neuer Wirtschaftsbereiche anregt;
- die Hafenpolitik des norddeutschen Raums gemeinsam mit den benachbarten Bundesländern weiterzuentwickeln, um noch bestehende Konkurrenzsituationen zu überwinden. Knappe Finanzmittel können so effektiver eingesetzt werden.

Antwort der Landesregierung vom 01.06.2004

Die Landesregierung erarbeitet zurzeit unter Federführung des MW und Beteiligung von ML und MU einen umfassenden Bericht zur Entwicklung an der niedersächsischen Küste. Damit soll einerseits den unterschiedlichen Belangen der in der Landtagsentschließung genannten Wirtschaftsbereiche Rechnung getragen werden, andererseits sollen Impulse für eine Stärkung der Strukturen des küstennahen Raumes gegeben werden.

Dabei umfasst der Untersuchungsraum meeresseitig die so genannte „nasse Küste“ mit den entsprechenden Implikationen für die Zwölfmeilenzone und Außenwirtschaftszone sowie landseitig die Landkreise an der Küste von Papenburg im Nordteil des Landkreises Emsland bis zum Landkreis Harburg.

Ziel ist es,

1. die vielfältigen laufenden und geplanten Projekte, Vorhaben und Maßnahmen geschlossen darzustellen,
2. die landesplanerischen Belange geschlossen zu erarbeiten und in die Leitlinien zur Neuauflistung des Niedersächsischen Landes-Raumordnungsprogrammes einzubringen,
3. den regionalen Kooperationen und Initiativen die Gelegenheit zu geben, ihre eigenen Beiträge zur Gesamtentwicklung darzustellen,
4. einen Beitrag zu dem von der EU geforderten Integrierten Küstenzonenmanagement zu liefern sowie
5. die Seehäfenpolitik auf eine neue Grundlage zu stellen.

Der Abschluss des Berichtes ist für Mitte 2005 vorgesehen. Auf dieser Grundlage soll in den folgenden Jahren eine dauerhafte Prozessbegleitung der Entwicklungen an der niedersächsischen Küste - voraussichtlich über die neu zu bildenden Regierungsbüros - sichergestellt werden.

NIW - Standortprofil

	Deutsch- land	West- deutsch- land	Nieder- sachsen	Küsten- raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- weser oh. BHV	Untereibe NDS
1.1								
Siedlungsstruktur								
Gemeinde-, Kreisschlüssel	1-16	1-10	3					
Bevölkerung am 30.6.2004								
absolut	82.498.469	65.634.789	8.001.671	1.384.029	405.898	243.798	300.443	433.890
Rang								
Fläche in km² (am 1.1.)	357.030,3	248.455,9	47.618,2	9.257,9	2.485,4	1.367,6	2.894,4	2.510,5
Rang								
Bevölkerungsdichte								
Einw./km²	231	264	168	149	163	178	104	173
D = 100	100	114	73	65	71	77	45	75
Rang								
1.2.a								
SV-Beschäftigte am Wohnort (SVaW)								
am 30.6.2003								
insg.	26.822.491	21.295.151	2.492.441	408.676	110.534	67.297	89.076	141.769
Auspendler								
insg.	2.306.824		316.843					
in % der SVaW	8,6		12,7					
Rang *)								
Auspendler 1995								
insg.		1.341.376	285.342	161.431	35.610	21.852	34.222	69.747
in % der SVaW		6,2	11,3					
Veränd. 1995 - 2003 abs.			31.501					
SV-Beschäftigte am Arbeitsort (SVaA)								
insg.	26.954.686	21.730.394	2.376.123	324.412	102.627	62.865	63.873	95.047
Einpendler								
insg.	2.439.019		200.525					
in % der SVaA	9,0		8,4					
Rang								
Einpendler 1995								
insg.		1.611.617	155.399	76.557	26.039	17.712	10.709	22.097
in % der SVaW		7,4	6,5					
Veränd. 1995 - 2003 abs.			45.126	-76.557	-26.039	-17.712	-10.709	-22.097
Pendler-Bilanz (Einpendler abzgl.Auspendler)								
abs.	137.351	449.334	-121.710					
in % der SVaW	0,5	2,1	-4,8					
Rang								
Pendler-Bilanz 1995								
insg.		270.241	-129.943	-84.874	-9.571	-4.140	-23.513	-47.650
in % der SVaW		1,3	-5,1	-20,7	-8,6	-6,0	-25,9	-34,3
Veränd. 1995 - 2003 abs.		179.093	8.233	84.874	9.571	4.140	23.513	47.650
*) geringste Quote = Rang 1								

Rangfolge innerhalb der 38 nieder-
sächsischen Kreise

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
1.1								
Siedlungsstruktur								
Gemeinde-, Kreisschlüssel		3402	3457	3452		3405	3462	3455
Bevölkerung am 30.6.2004								
absolut	405.898	51.436	164.574	189.888	243.798	84.394	57.832	101.572
Rang			(15)	(10)			(37)	(31)
Fläche in km ² (am 1.1.)	2.485,4	112,4	1.085,8	1.287,3	1.367,6	103,5	656,6	607,4
Rang			(21)	(14)			(34)	(37)
Bevölkerungsdichte								
Einw./km ²	163	458	152	148	178	815	88	167
D = 100	71	198	66	64	77	353	38	72
Rang			(17)	(18)			(34)	(12)
1.2.a								
SV-Beschäftigte am Wohnort (SVaW)								
am 30.6.2003								
insg.	110.534	13.832	43.983	52.719	67.297	22.503	15.830	28.964
Auspendler								
insg.		2.653	16.608	18.870		5.710	6.795	12.028
in % der SVaW		19,2	37,8	35,8		25,4	42,9	41,5
Rang *)			(21)	(19)			(25)	(23)
Auspendler 1995								
insg.	35.610	2.458	15.331	17.821	21.852	5.057	5.614	11.181
in % der SVaW		16,9	35,1	33,8		20,9	35,3	38,3
Veränd. 1995 - 2003 abs.	.	195	1.277	1.049	.	653	1.181	847
SV-Beschäftigte am Arbeitsort (SVaA)								
insg.	102.627	26.973	34.218	41.436	62.865	25.825	12.247	24.793
Einpendler								
insg.		15.794	6.843	7.587		9.032	3.212	7.857
in % der SVaA		58,6	20,0	18,3		35,0	26,2	31,7
Rang			(31)	(34)			(16)	(8)
Einpendler 1995								
insg.	26.039	14.263	5.554	6.222	17.712	8.454	3.205	6.053
in % der SVaW		54,2	16,4	15,1		30,6	23,7	25,1
Veränd. 1995 - 2003 abs.	-26.039	1.531	1.289	1.365	-17.712	578	7	1.804
Pendler-Bilanz (Einpendler abzgl.Auspendler)								
abs.		13.268	-10.222	-11.437		3.270	-3.684	-4.148
in % der SVaW		91,9	-22,6	-21,3		14,0	-22,8	-14,0
Rang			(26)	(23)			(27)	(18)
Pendler-Bilanz 1995								
insg.	-9.571	11.805	-9.777	-11.599	-4.140	3.397	-2.409	-5.128
in % der SVaW	-8,6	81,4	-22,4	-22,0	-6,0	14,0	-15,1	-17,6
Veränd. 1995 - 2003 abs.	9.571	1.463	-445	162	4.140	-127	-1.275	980
*) geringste Quote = Rang 1								

Rangfolge innerhalb der 38 niedersächsischen Kreise

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
1.1								
Siedlungsstruktur								
Gemeinde-, Kreisschlüssel			4012	3461	3352		3359	3353
Bevölkerung am 30.6.2004								
absolut	418.148	300.443	117.705	94.141	206.302	433.890	195.201	238.689
Rang				(34)	(8)		(9)	(6)
Fläche in km ² (am 1.1.)	2.972,1	2.894,4	77,7	821,9	2.072,5	2.510,5	1.266,0	1.244,6
Rang				(25)	(4)		(16)	(17)
Bevölkerungsdichte								
Einw./km ²	141	104	1.515	115	100	173	154	192
D = 100	61	45	656	50	43	75	67	83
Rang				(26)	(32)		(16)	(7)
1.2.a								
SV-Beschäftigte am Wohnort (SVaW)								
am 30.6.2003								
insg.	120.866	89.076	31.790	28.761	60.315	141.769	63.798	77.971
Auspendler								
insg.			7.675	9.594	27.758		25.265	49.450
in % der SVaW			24,1	33,4	46,0		39,6	63,4
Rang *)				(15)	(30)		(22)	(35)
Auspendler 1995								
insg.	41.915	34.222	7.693	8.226	25.996	69.747	23.371	46.376
in % der SVaW			20,1	27,2	42,8		37,2	61,1
Veränd. 1995 - 2003 abs.	.	.	.	1.368	1.762	.	1.894	3.074
SV-Beschäftigte am Arbeitsort (SVaA)								
insg.	106.963	63.873	43.090	24.740	39.133	95.047	50.018	45.029
Einpendler								
insg.			18.975	5.573	6.576		11.485	16.508
in % der SVaA			44,0	22,5	16,8		23,0	36,7
Rang				(23)	(36)		(21)	(6)
Einpendler 1995								
insg.	28.938	10.709	18.229	4.704	6.005	22.097	9.157	12.940
in % der SVaW			37,3	17,6	14,8		18,8	30,4
Veränd. 1995 - 2003 abs.	-28.938	-10.709	746	869	571	-22.097	2.328	3.568
Pendler-Bilanz (Einpendler abzgl.Auspendler)								
abs.			10.963	-4.033	-21.467		-14.117	-34.079
in % der SVaW			33,1	-13,8	-35,0		-21,8	-42,9
Rang				(17)	(32)		(25)	(36)
Pendler-Bilanz 1995								
insg.	-12.977	-23.513	10.536	-3.522	-19.991	-47.650	-14.214	-33.436
in % der SVaW	-10,0	-25,9	27,5	-11,6	-32,9	-34,3	-22,6	-44,0
Veränd. 1995 - 2003 abs.	12.977	23.513	427	-511	-1.476	47.650	97	-643

*) geringste Quote = Rang 1

Rangfolge innerhalb der 38 nieder-
sächsischen Kreise

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- weser oh. BHV	Unterebbe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	--------------------	-------------	--------------------------	----------------------------	------------------

2.1

Bevölkerungsstand

(jeweils 1.1.) absolut

1980	78.179.666	59.537.157	7.234.000	1.238.591	359.072	248.451	285.091	345.977
1989	78.389.735	59.646.790	7.184.943	1.229.542	361.044	235.285	277.463	355.750
1992	80.274.564	62.319.883	7.475.790	1.268.766	370.171	239.660	284.129	374.806
1993	80.974.632	63.117.467	7.577.520	1.284.703	375.407	241.502	286.723	381.071
1994	81.338.093	63.563.191	7.648.004	1.296.000	378.829	242.282	288.217	386.672
1995	81.538.603	63.836.215	7.715.363	1.308.526	382.259	243.073	290.409	392.785
1996	81.817.499	64.171.639	7.780.422	1.321.973	385.734	243.821	292.715	399.703
1997	82.012.162	64.421.321	7.815.148	1.331.601	388.739	243.866	294.002	404.994
1998	82.057.379	64.548.280	7.845.398	1.341.362	391.588	244.426	295.187	410.161
1999	82.037.011	64.622.384	7.865.840	1.350.926	394.689	244.092	296.499	415.646
2000	82.163.475	64.828.774	7.898.760	1.360.249	397.510	244.086	297.963	420.690
2001	82.259.530	65.027.485	7.926.193	1.366.717	399.791	243.510	298.927	424.489
2002	82.440.309	65.322.753	7.956.416	1.374.737	402.313	243.817	300.524	428.083
2003	82.536.680	65.527.242	7.980.472	1.379.907	404.119	243.991	300.637	431.160
2004	82.531.671	65.618.912	7.993.415	1.383.822	405.637	243.915	300.787	433.483

2.2.b

Bevölkerungsentwicklung

(jeweils 1.1. bis 1.1.)

1980 - 1989

abs.	287.105	320.369	-22.444	10.146	1.314	-6.962	-6.284	22.078
in v.T. (JD)	0,4	0,6	-0,3	0,9	0,4	-3,2	-2,5	6,9
Abw. v. D		0,2	-0,8	0,5	-0,0	-3,6	-2,9	6,5

1989 - 2004

abs.	4.141.936	5.972.122	802.429	154.280	44.593	8.630	23.324	77.733
in v.T. (JD)	3,4	6,3	7,0	7,8	7,7	2,4	5,3	13,1
Abw. v. D		2,9	3,6	4,4	4,3	-1,0	1,9	9,7

1989 - 1993

abs.	2.584.897	3.470.677	392.577	55.161	14.363	6.217	9.260	25.321
in v.T. (JD)	8,1	14,2	13,4	11,1	9,8	6,6	8,2	17,3
Abw. v. D		6,1	5,2	2,9	1,7	-1,6	0,1	9,2

1993 - 1998

abs.	1.082.747	1.430.813	261.835	56.659	16.181	2.924	8.464	29.090
in v.T. (JD)	2,7	4,5	6,8	8,7	8,5	2,4	5,8	14,8
Abw. v. D		1,8	4,1	6,0	5,8	-0,2	3,2	12,1

1998 - 2004

abs.	474.292	1.070.632	148.017	42.460	14.049	-511	5.600	23.322
in v.T. (JD)	1,0	2,7	3,1	5,2	5,9	-0,3	3,1	9,2
Abw. v. D		1,8	2,2	4,2	4,9	-1,3	2,2	8,3

Natürliche Bevölkerungsentwicklung

(jeweils 1.1. bis 1.1.)

1993 - 1998

abs.	-468.294	14.909	-10.801	2.120	2.396	-708	-2.043	2.475
in v.T. (JD)	-1,1	0,0	-0,3	0,3	1,3	-0,6	-1,4	1,3
Abw. v. D		1,2	0,9	1,5	2,4	0,6	-0,3	2,4

1998 - 2004

abs.	-578.320	-230.198	-39.473	-3.802	764	-3.121	-3.468	2.023
in v.T. (JD)	-1,2	-0,6	-0,8	-0,5	0,3	-2,1	-1,9	0,8
Abw. v. D		0,6	0,3	0,7	1,5	-1,0	-0,8	2,0

Wanderungssaldo

(jeweils 1.1. bis 1.1.)

1993 - 1998

abs.	1.551.041	1.409.861	272.575	54.539	13.785	3.632	10.507	26.615
in v.T. (JD)	3,8	4,4	7,1	8,3	7,2	3,0	7,2	13,5
Abw. v. D		0,6	3,3	4,5	3,4	-0,8	3,4	9,7

1998 - 2004

abs.	1.053.349	1.301.708	187.509	46.263	13.287	2.610	9.066	21.300
in v.T. (JD)	2,1	3,3	3,9	5,7	5,6	1,8	5,1	8,4
Abw. v. D		1,2	1,8	3,5	3,4	-0,4	2,9	6,3

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

2.1

Bevölkerungsstand

(jeweils 1.1.) absolut

1980	359.072	51.607	141.060	166.405	248.451	99.426	53.007	96.018
1989	361.044	49.803	143.388	167.853	235.285	89.892	52.238	93.155
1992	370.171	51.103	146.754	172.314	239.660	91.149	53.419	95.092
1993	375.407	52.120	148.766	174.521	241.502	91.906	53.818	95.778
1994	378.829	52.216	150.250	176.363	242.282	91.680	54.235	96.367
1995	382.259	51.805	152.063	178.391	243.073	91.230	54.607	97.236
1996	385.734	51.559	154.057	180.118	243.821	90.667	55.225	97.929
1997	388.739	51.470	155.721	181.548	243.866	89.604	55.624	98.638
1998	391.588	51.546	157.051	182.991	244.426	88.950	56.057	99.419
1999	394.689	51.448	158.677	184.564	244.092	87.590	56.648	99.854
2000	397.510	51.173	160.313	186.024	244.086	86.453	57.298	100.335
2001	399.791	50.963	161.425	187.403	243.510	85.287	57.334	100.889
2002	402.313	51.185	162.765	188.363	243.817	84.994	57.421	101.402
2003	404.119	51.351	163.789	188.979	243.991	84.751	57.587	101.653
2004	405.637	51.445	164.540	189.652	243.915	84.586	57.672	101.657

2.2.b

Bevölkerungsentwicklung

(jeweils 1.1. bis 1.1.)

1980 - 1989								
abs.	1.314	-2.511	1.464	2.361	-6.962	-5.802	373	-1.533
in v.T. (JD)	0,4	-5,5	1,1	1,6	-3,2	-6,7	0,8	-1,8
Abw. v. D	-0,0	-5,9	0,7	1,1	-3,6	-7,1	0,4	-2,2
1989 - 2004								
abs.	44.593	1.642	21.152	21.799	8.630	-5.306	5.434	8.502
in v.T. (JD)	7,7	2,1	9,2	8,1	2,4	-4,0	6,6	5,8
Abw. v. D	4,3	-1,3	5,8	4,7	-1,0	-7,4	3,2	2,4
1989 - 1993								
abs.	14.363	2.317	5.378	6.668	6.217	2.014	1.580	2.623
in v.T. (JD)	9,8	11,5	9,3	9,8	6,6	5,6	7,5	7,0
Abw. v. D	1,7	3,3	1,1	1,7	-1,6	-2,6	-0,7	-1,2
1993 - 1998								
abs.	16.181	-574	8.285	8.470	2.924	-2.956	2.239	3.641
in v.T. (JD)	8,5	-2,2	10,9	9,5	2,4	-6,5	8,2	7,5
Abw. v. D	5,8	-4,9	8,2	6,9	-0,2	-9,2	5,5	4,8
1998 - 2004								
abs.	14.049	-101	7.489	6.661	-511	-4.364	1.615	2.238
in v.T. (JD)	5,9	-0,3	7,8	6,0	-0,3	-8,4	4,7	3,7
Abw. v. D	4,9	-1,3	6,8	5,0	-1,3	-9,4	3,8	2,7

Natürliche Bevölkerungsentwicklung

(jeweils 1.1. bis 1.1.)

1993 - 1998								
abs.	2.396	33	980	1.383	-708	-1.020	259	53
in v.T. (JD)	1,3	0,1	1,3	1,6	-0,6	-2,2	0,9	0,1
Abw. v. D	2,4	1,3	2,4	2,7	0,6	-1,1	2,1	1,3
1998 - 2004								
abs.	764	-501	948	317	-3.121	-2.467	8	-662
in v.T. (JD)	0,3	-1,6	1,0	0,3	-2,1	-4,8	0,0	-1,1
Abw. v. D	1,5	-0,5	2,2	1,5	-1,0	-3,6	1,2	0,1

Wanderungssaldo

(jeweils 1.1. bis 1.1.)

1993 - 1998								
abs.	13.785	-607	7.305	7.087	3.632	-1.936	1.980	3.588
in v.T. (JD)	7,2	-2,3	9,6	8,0	3,0	-4,3	7,2	7,4
Abw. v. D	3,4	-6,1	5,8	4,1	-0,8	-8,1	3,4	3,6
1998 - 2004								
abs.	13.287	400	6.542	6.345	2.610	-1.897	1.607	2.900
in v.T. (JD)	5,6	1,3	6,8	5,7	1,8	-3,7	4,7	4,8
Abw. v. D	3,4	-0,8	4,7	3,5	-0,4	-5,8	2,6	2,7

NIW - Standortprofil

	Unter- wese e. BHV	Unter- wese oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	--------------------------	---------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

2.1

Bevölkerungsstand

(jeweils 1.1.) absolut

1980	424.078	285.091	138.987	92.695	192.396	345.977	162.696	183.281
1989	404.397	277.463	126.934	88.444	189.019	355.750	164.535	191.215
1992	415.067	284.129	130.938	90.761	193.368	374.806	172.227	202.579
1993	418.191	286.723	131.468	91.759	194.964	381.071	175.085	205.986
1994	419.709	288.217	131.492	92.359	195.858	386.672	177.693	208.979
1995	421.256	290.409	130.847	93.072	197.337	392.785	180.369	212.416
1996	423.115	292.715	130.400	94.061	198.654	399.703	183.728	215.975
1997	422.946	294.002	128.944	94.401	199.601	404.994	185.553	219.441
1998	422.102	295.187	126.915	94.551	200.636	410.161	187.338	222.823
1999	421.185	296.499	124.686	94.297	202.202	415.646	189.239	226.407
2000	420.698	297.963	122.735	94.130	203.833	420.690	190.729	229.961
2001	419.749	298.927	120.822	94.084	204.843	424.489	191.690	232.799
2002	419.225	300.524	118.701	94.332	206.192	428.083	192.973	235.110
2003	419.748	300.637	119.111	94.333	206.304	431.160	193.956	237.204
2004	419.063	300.787	118.276	94.242	206.545	433.483	195.098	238.385

2.2.b

Bevölkerungsentwicklung

(jeweils 1.1. bis 1.1.)

1980 - 1989								
abs.	-13.543	-6.284	-7.259	-3.698	-2.586	22.078	6.838	15.240
in v.T. (JD)	-3,6	-2,5	-6,0	-4,5	-1,5	6,9	4,6	8,9
Abw. v. D	-4,0	-2,9	-6,4	-4,9	-1,9	6,5	4,2	8,5
1989 - 2004								
abs.	14.666	23.324	-8.658	5.798	17.526	77.733	30.563	47.170
in v.T. (JD)	2,3	5,3	-4,5	4,2	5,9	13,1	11,2	14,6
Abw. v. D	-1,1	1,9	-7,9	0,8	2,5	9,7	7,8	11,2
1989 - 1993								
abs.	13.794	9.260	4.534	3.315	5.945	25.321	10.550	14.771
in v.T. (JD)	8,4	8,2	8,8	9,2	7,8	17,3	15,7	18,8
Abw. v. D	0,3	0,1	0,6	1,1	-0,4	9,2	7,5	10,6
1993 - 1998								
abs.	3.911	8.464	-4.553	2.792	5.672	29.090	12.253	16.837
in v.T. (JD)	1,9	5,8	-7,0	6,0	5,8	14,8	13,6	15,8
Abw. v. D	-0,8	3,2	-9,6	3,3	3,1	12,1	10,9	13,2
1998 - 2004								
abs.	-3.039	5.600	-8.639	-309	5.909	23.322	7.760	15.562
in v.T. (JD)	-1,2	3,1	-11,8	-0,5	4,8	9,2	6,8	11,2
Abw. v. D	-2,2	2,2	-12,7	-1,5	3,9	8,3	5,8	10,3

Natürliche Bevölkerungsentwicklung

(jeweils 1.1. bis 1.1.)

1993 - 1998								
abs.	-3.534	-2.043	-1.491	130	-2.173	2.475	1.023	1.452
in v.T. (JD)	-1,7	-1,4	-2,3	0,3	-2,2	1,3	1,1	1,4
Abw. v. D	-0,5	-0,3	-1,1	1,4	-1,1	2,4	2,3	2,5
1998 - 2004								
abs.	-5.648	-3.468	-2.180	-521	-2.947	2.023	893	1.130
in v.T. (JD)	-2,2	-1,9	-3,0	-0,9	-2,4	0,8	0,8	0,8
Abw. v. D	-1,1	-0,8	-1,8	0,3	-1,2	2,0	2,0	2,0

Wanderungssaldo

(jeweils 1.1. bis 1.1.)

1993 - 1998								
abs.	7.445	10.507	-3.062	2.662	7.845	26.615	11.230	15.385
in v.T. (JD)	3,5	7,2	-4,7	5,7	8,0	13,5	12,4	14,5
Abw. v. D	-0,3	3,4	-8,5	1,9	4,1	9,7	8,6	10,7
1998 - 2004								
abs.	2.607	9.066	-6.459	212	8.854	21.300	6.867	14.433
in v.T. (JD)	1,0	5,1	-8,8	0,4	7,2	8,4	6,0	10,4
Abw. v. D	-1,1	2,9	-10,9	-1,8	5,1	6,3	3,9	8,3

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- weser oh. BHV	Unterebbe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	--------------------	-------------	--------------------------	----------------------------	------------------

2.6

Bevölkerung am 1.1.2004

im Alter von ... bis unter ... Jahren

0 - 6								
Ant. in %	5,5	5,7	5,9	6,1	6,4	5,6	5,9	6,3
D = 100	100	105	108	112	117	102	107	115
6 - 10								
Ant. in %	3,9	4,2	4,4	4,6	4,8	4,3	4,6	4,7
D = 100	100	109	113	120	124	112	118	122
10 - 15								
Ant. in %	5,4	5,7	5,8	6,1	6,4	5,8	6,1	6,0
D = 100	100	105	108	113	119	108	113	111
15 - 18								
Ant. in %	3,5	3,4	3,4	3,5	3,8	3,5	3,5	3,4
D = 100	100	96	98	101	108	99	99	96
18 - 25								
Ant. in %	8,2	7,9	7,7	7,2	7,8	7,4	6,7	6,7
D = 100	100	96	95	88	95	91	82	83
25 - 35								
Ant. in %	12,6	12,7	12,2	11,5	12,3	11,3	11,0	11,4
D = 100	100	101	97	92	98	90	88	90
35 - 45								
Ant. in %	17,1	17,1	16,9	16,7	16,1	16,2	16,2	18,0
D = 100	100	100	99	98	94	95	95	105
45 - 55								
Ant. in %	14,0	13,7	13,5	13,6	13,3	13,2	13,9	13,8
D = 100	100	98	97	97	96	94	99	99
55 - 65								
Ant. in %	12,0	11,8	11,9	12,7	11,7	13,3	12,8	13,1
D = 100	100	98	99	106	97	111	107	109
65 und älter								
Ant. in %	18,0	17,9	18,2	18,0	17,5	19,4	19,4	16,7
D = 100	100	99	101	100	97	108	108	93
unter 18								
Ant. in %	18,2	19,0	19,5	20,4	21,4	19,2	20,0	20,3
D = 100	100	104	107	112	117	105	110	112
6 - 18 (= Schüler)								
Ant. in %	12,8	13,2	13,6	14,3	15,0	13,6	14,1	14,0
D = 100	100	104	107	112	117	107	111	110
18 - 65								
Ant. in %	63,8	63,2	62,3	61,6	61,2	61,4	60,6	63,0
D = 100	100	99	98	97	96	96	95	99

Entwicklung ausgewählter Altersgruppen

1998 - 2004 (jew. 1.1.)

0 - 18								
abs.	-831.955	-129.610	2.022	6.868	1.173	-507	755	5.447
in%	-5,2	-1,0	0,1	2,5	1,4	-1,1	1,3	6,6
18 - 25								
abs.	491.807	331.138	25.862	1.587	825	-115	-209	1.086
in%	7,9	6,9	4,4	1,6	2,7	-0,6	-1,0	3,9
25 - 45								
abs.	-1.570.568	-979.411	-120.013	-14.733	-3.441	-5.200	-4.454	-1.638
in%	-6,0	-4,8	-4,9	-3,6	-2,9	-7,2	-5,2	-1,3
45 - 65								
abs.	491.428	433.023	53.629	10.215	5.241	-692	1.537	4.129
in%	2,3	2,7	2,7	2,9	5,4	-1,1	2,0	3,7
65 und älter								
abs.	1.893.580	1.415.492	186.517	38.523	10.251	6.003	7.971	14.298
in%	14,6	13,7	14,7	18,3	16,9	14,5	15,8	24,7

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

2.6

Bevölkerung am 1.1.2004

im Alter von ... bis unter ... Jahren

0 - 6								
Ant. in %	6,4	5,6	6,6	6,4	5,6	4,6	6,5	5,9
D = 100	117	102	121	117	102	83	119	108
6 - 10								
Ant. in %	4,8	4,1	4,9	4,9	4,3	3,6	4,8	4,7
D = 100	124	107	127	126	112	93	125	121
10 - 15								
Ant. in %	6,4	5,7	6,5	6,5	5,8	5,1	6,1	6,2
D = 100	119	105	121	121	108	95	113	116
15 - 18								
Ant. in %	3,8	3,3	3,9	3,8	3,5	3,1	3,7	3,6
D = 100	108	95	111	108	99	88	106	104
18 - 25								
Ant. in %	7,8	8,8	7,8	7,5	7,4	8,5	7,5	6,5
D = 100	95	108	96	92	91	104	92	80
25 - 35								
Ant. in %	12,3	13,1	12,2	12,1	11,3	11,3	12,0	10,8
D = 100	98	104	97	96	90	90	96	86
35 - 45								
Ant. in %	16,1	15,4	16,4	16,0	16,2	16,0	15,7	16,6
D = 100	94	90	96	94	95	94	92	97
45 - 55								
Ant. in %	13,3	13,3	13,3	13,4	13,2	12,9	13,5	13,3
D = 100	96	95	95	96	94	92	97	95
55 - 65								
Ant. in %	11,7	12,0	11,4	11,9	13,3	13,9	12,3	13,3
D = 100	97	100	95	99	111	116	103	111
65 und älter								
Ant. in %	17,5	18,7	17,0	17,5	19,4	21,1	17,8	18,9
D = 100	97	104	94	97	108	117	99	105
unter 18								
Ant. in %	21,4	18,7	22,0	21,6	19,2	16,4	21,1	20,5
D = 100	117	103	120	118	105	90	116	112
6 - 18 (= Schüler)								
Ant. in %	15,0	13,1	15,3	15,2	13,6	11,8	14,6	14,6
D = 100	117	103	120	119	107	93	115	114
18 - 65								
Ant. in %	61,2	62,5	61,1	60,9	61,4	62,5	61,1	60,6
D = 100	96	98	96	96	96	98	96	95

Entwicklung ausgewählter Altersgruppen

1998 - 2004 (jew. 1.1.)

0 - 18								
abs.	1.173	-484	770	887	-507	-1.259	175	577
in%	1,4	-4,8	2,2	2,2	-1,1	-8,3	1,5	2,8
18 - 25								
abs.	825	453	651	-279	-115	182	-154	-143
in%	2,7	11,1	5,3	-1,9	-0,6	2,6	-3,4	-2,1
25 - 45								
abs.	-3.441	-930	-723	-1.788	-5.200	-3.247	-673	-1.280
in%	-2,9	-6,0	-1,5	-3,2	-7,2	-12,4	-4,0	-4,4
45 - 65								
abs.	5.241	-12	2.487	2.766	-692	-1.402	815	-105
in%	5,4	-0,1	6,5	6,1	-1,1	-5,8	5,8	-0,4
65 und älter								
abs.	10.251	872	4.304	5.075	6.003	1.362	1.452	3.189
in%	16,9	9,9	18,2	18,1	14,5	8,3	16,5	19,9

NIW - Standortprofil

	Unterwese e. BHV	Unterwese oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------	----------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

2.6

Bevölkerung am 1.1.2004

im Alter von ... bis unter ... Jahren

0 - 6								
Ant. in %	5,7	5,9	5,4	6,1	5,7	6,3	6,5	6,2
D = 100	104	107	98	112	104	115	118	113
6 - 10								
Ant. in %	4,3	4,6	3,8	4,7	4,5	4,7	4,8	4,6
D = 100	112	118	97	122	116	122	124	120
10 - 15								
Ant. in %	5,8	6,1	5,2	6,5	5,9	6,0	6,2	5,8
D = 100	108	113	96	120	110	111	115	107
15 - 18								
Ant. in %	3,5	3,5	3,5	3,6	3,4	3,4	3,6	3,2
D = 100	99	99	100	103	97	96	102	91
18 - 25								
Ant. in %	7,2	6,7	8,4	6,9	6,6	6,7	7,3	6,3
D = 100	88	82	103	84	81	83	90	77
25 - 35								
Ant. in %	11,2	11,0	11,8	10,9	11,0	11,4	12,0	10,8
D = 100	89	88	94	87	88	90	96	86
35 - 45								
Ant. in %	15,9	16,2	15,2	16,7	16,0	18,0	17,3	18,5
D = 100	93	95	89	98	94	105	101	108
45 - 55								
Ant. in %	13,9	13,9	13,9	13,5	14,0	13,8	13,8	13,8
D = 100	99	99	100	97	101	99	99	99
55 - 65								
Ant. in %	12,8	12,8	12,9	12,3	13,1	13,1	12,3	13,7
D = 100	107	107	107	102	109	109	103	115
65 und älter								
Ant. in %	19,6	19,4	20,0	18,8	19,7	16,7	16,3	17,0
D = 100	109	108	111	104	110	93	90	95
unter 18								
Ant. in %	19,4	20,0	17,8	20,9	19,5	20,3	21,0	19,8
D = 100	106	110	98	115	107	112	115	109
6 - 18 (= Schüler)								
Ant. in %	13,6	14,1	12,4	14,8	13,8	14,0	14,5	13,6
D = 100	107	111	97	116	108	110	114	107
18 - 65								
Ant. in %	61,0	60,6	62,2	60,3	60,7	63,0	62,7	63,2
D = 100	96	95	98	95	95	99	98	99

Entwicklung ausgewählter Altersgruppen

1998 - 2004 (jew. 1.1.)

0 - 18								
abs.	-1.729	755	-2.484	59	696	5.447	1.357	4.090
in%	-2,1	1,3	-10,6	0,3	1,8	6,6	3,4	9,5
18 - 25								
abs.	-338	-209	-129	-299	90	1.086	298	788
in%	-1,1	-1,0	-1,3	-4,4	0,7	3,9	2,1	5,6
25 - 45								
abs.	-10.481	-4.454	-6.027	-2.300	-2.154	-1.638	-1.573	-65
in%	-8,4	-5,2	-15,9	-8,1	-3,7	-1,3	-2,7	-0,1
45 - 65								
abs.	677	1.537	-860	120	1.417	4.129	2.326	1.803
in%	0,6	2,0	-2,6	0,5	2,6	3,7	4,8	2,8
65 und älter								
abs.	8.832	7.971	861	2.111	5.860	14.298	5.352	8.946
in%	12,1	15,8	3,8	13,6	16,8	24,7	20,3	28,3

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms-haven	Unter-weser oh. BHV	Untereibe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	-----------------	----------	-------------------	---------------------	---------------

4.1.1

Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen

1992

in Mio EUR	1.613.200	1.412.248	146.044	20.904	6.161	5.098	4.008	5.638
je Einw. in 1.000 EUR	20,0	22,5	19,4	16,4	16,5	21,2	14,0	14,9
D = 100	100	113	97	82	83	106	70	75

1994

in Mio EUR	1.735.500	1.472.477	154.899	22.170	6.676	5.446	4.211	5.837
je Einw. in 1.000 EUR	21,3	23,1	20,2	17,0	17,5	22,4	14,6	15,0
D = 100	100	108	95	80	82	105	68	70

1996

in Mio EUR	1.833.700	1.548.200	159.587	22.425	6.606	4.919	4.368	6.533
je Einw. in 1.000 EUR	22,4	24,1	20,5	16,9	17,1	20,2	14,9	16,3
D = 100	100	108	91	76	76	90	67	73

1998

in Mio EUR	1.929.400	1.636.238	169.194	24.121	7.355	4.965	4.731	7.070
je Einw. in 1.000 EUR	23,5	25,3	21,5	17,9	18,7	20,3	16,0	17,1
D = 100	100	108	92	76	80	86	68	73

2000

in Mio EUR	2.030.000	1.726.537	177.123	25.889	7.674	5.473	4.996	7.746
je Einw. in 1.000 EUR	24,7	26,6	22,4	19,0	19,3	22,4	16,7	18,3
D = 100	100	108	91	77	78	91	68	74

2001

in Mio EUR	2.074.000	1.767.342	178.227	26.446	7.992	5.345	5.241	7.868
je Einw. in 1.000 EUR	25,2	27,1	22,4	19,3	19,9	21,9	17,5	18,5
D = 100	100	108	89	77	79	87	69	73

2002

in Mio EUR	2.107.300	1.795.667	179.322	26.452	7.906	5.233	5.220	8.092
je Einw. in 1.000 EUR	25,5	27,4	22,5	19,2	19,6	21,5	17,3	18,8
D = 100	100	107	88	75	77	84	68	74

2003

in Mio EUR	2.128.200	1.813.382	181.891	26.799	8.090	5.252	5.256	8.202
je Einw. in 1.000 EUR	25,8	27,7	22,8	19,4	20,0	21,5	17,5	19,0
D = 100	100	107	88	75	78	83	68	74

noch 4.1.1

Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

1992 - 2003	2,6	2,3	2,0	2,3	2,5	0,3	2,5	3,5
1992 - 1998	3,0	2,5	2,5	2,4	3,0	-0,4	2,8	3,8
1992 - 1995	3,7	2,6	2,6	1,9	2,2	-2,2	2,3	4,6
1995 - 1998	2,3	2,4	2,4	3,0	3,8	1,3	3,3	3,1
1998 - 2003	2,0	2,1	1,5	2,1	1,9	1,1	2,1	3,0
1998 - 2000	2,6	2,7	2,3	3,6	2,1	5,0	2,8	4,7
2000 - 2003	1,6	1,6	0,9	1,2	1,8	-1,4	1,7	1,9

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

Abweichung von D in %-Punkten

1992 - 2003		-0,3	-0,5	-0,3	0,0	-2,3	-0,1	0,9
1992 - 1998		-0,5	-0,5	-0,6	0,0	-3,5	-0,2	0,8
1992 - 1995		-1,2	-1,2	-1,9	-1,6	-5,9	-1,4	0,9
1995 - 1998		0,1	0,1	0,7	1,5	-1,0	1,0	0,7
1998 - 2003		0,1	-0,5	0,1	-0,1	-0,8	0,1	1,0
1998 - 2000		0,1	-0,3	1,0	-0,4	2,4	0,2	2,1
2000 - 2003		0,1	-0,7	-0,4	0,2	-3,0	0,1	0,3

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

4.1.1

Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen

1992

in Mio EUR	6.161	1.666	2.211	2.283	5.098	2.634	846	1.617
je Einw. in 1.000 EUR	16,5	32,3	15,0	13,2	21,2	28,8	15,8	16,9
D = 100	83	161	75	66	106	144	79	85

1994

in Mio EUR	6.676	1.719	2.381	2.576	5.446	2.824	932	1.690
je Einw. in 1.000 EUR	17,5	33,0	15,8	14,5	22,4	30,9	17,1	17,5
D = 100	82	155	74	68	105	145	80	82

1996

in Mio EUR	6.606	1.612	2.331	2.663	4.919	2.407	862	1.650
je Einw. in 1.000 EUR	17,1	31,3	15,1	14,7	20,2	26,7	15,5	16,8
D = 100	76	140	67	66	90	119	69	75

1998

in Mio EUR	7.355	2.140	2.520	2.696	4.965	2.351	894	1.720
je Einw. in 1.000 EUR	18,7	41,5	16,0	14,7	20,3	26,6	15,9	17,3
D = 100	80	176	68	62	86	113	67	73

2000

in Mio EUR	7.674	2.030	2.755	2.889	5.473	2.612	928	1.933
je Einw. in 1.000 EUR	19,3	39,8	17,1	15,5	22,4	30,4	16,2	19,2
D = 100	78	161	69	63	91	123	65	78

2001

in Mio EUR	7.992	2.144	2.869	2.979	5.345	2.424	935	1.986
je Einw. in 1.000 EUR	19,9	42,0	17,7	15,9	21,9	28,5	16,3	19,6
D = 100	79	167	70	63	87	113	65	78

2002

in Mio EUR	7.906	1.944	2.942	3.021	5.233	2.293	947	1.994
je Einw. in 1.000 EUR	19,6	37,9	18,0	16,0	21,5	27,0	16,5	19,6
D = 100	77	148	71	63	84	106	64	77

2003

in Mio EUR	8.090	2.001	3.035	3.054	5.252	2.330	940	1.981
je Einw. in 1.000 EUR	20,0	39,0	18,5	16,1	21,5	27,5	16,3	19,5
D = 100	78	151	72	63	83	107	63	76

noch 4.1.1

Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

1992 - 2003	2,5	1,7	2,9	2,7	0,3	-1,1	1,0	1,9
1992 - 1998	3,0	4,3	2,2	2,8	-0,4	-1,9	0,9	1,0
1992 - 1995	2,2	-1,1	1,6	4,9	-2,2	-4,1	0,2	-0,3
1995 - 1998	3,8	9,9	2,8	0,7	1,3	0,4	1,7	2,4
1998 - 2003	1,9	-1,3	3,8	2,5	1,1	-0,2	1,0	2,9
1998 - 2000	2,1	-2,6	4,6	3,5	5,0	5,4	1,8	6,0
2000 - 2003	1,8	-0,5	3,3	1,9	-1,4	-3,7	0,4	0,8

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

Abweichung von D in %-Punkten

1992 - 2003	0,0	-0,9	0,4	0,1	-2,3	-3,7	-1,6	-0,7
1992 - 1998	0,0	1,2	-0,8	-0,2	-3,5	-4,9	-2,1	-2,0
1992 - 1995	-1,6	-4,9	-2,1	1,2	-5,9	-7,8	-3,6	-4,1
1995 - 1998	1,5	7,6	0,5	-1,6	-1,0	-1,9	-0,6	0,1
1998 - 2003	-0,1	-3,3	1,8	0,5	-0,8	-2,2	-1,0	0,9
1998 - 2000	-0,4	-5,2	2,0	1,0	2,4	2,8	-0,7	3,5
2000 - 2003	0,2	-2,1	1,7	0,3	-3,0	-5,3	-1,1	-0,8

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

4.1.1

Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen

1992								
in Mio EUR	6.857	4.008	2.849	1.673	2.335	5.638	3.175	2.463
je Einw. in 1.000 EUR	16,5	14,0	21,7	18,3	12,0	14,9	18,3	12,1
D = 100	82	70	109	92	60	75	91	60
1994								
in Mio EUR	7.221	4.211	3.010	1.688	2.523	5.837	3.173	2.664
je Einw. in 1.000 EUR	17,2	14,6	22,9	18,2	12,9	15,0	17,7	12,7
D = 100	81	68	108	85	60	70	83	59
1996								
in Mio EUR	7.399	4.368	3.032	1.685	2.683	6.533	3.560	2.973
je Einw. in 1.000 EUR	17,5	14,9	23,4	17,9	13,5	16,3	19,3	13,7
D = 100	78	67	104	80	60	73	86	61
1998								
in Mio EUR	7.851	4.731	3.120	1.977	2.755	7.070	3.775	3.295
je Einw. in 1.000 EUR	18,6	16,0	24,8	20,9	13,7	17,1	20,1	14,7
D = 100	79	68	105	89	58	73	85	62
2000								
in Mio EUR	8.094	4.996	3.098	2.058	2.938	7.746	4.325	3.421
je Einw. in 1.000 EUR	19,3	16,7	25,4	21,9	14,4	18,3	22,6	14,8
D = 100	78	68	103	89	58	74	92	60
2001								
in Mio EUR	8.372	5.241	3.131	2.277	2.964	7.868	4.471	3.397
je Einw. in 1.000 EUR	20,0	17,5	26,1	24,2	14,4	18,5	23,3	14,5
D = 100	79	69	104	96	57	73	92	58
2002								
in Mio EUR	8.363	5.220	3.143	2.150	3.071	8.092	4.546	3.546
je Einw. in 1.000 EUR	20,0	17,3	26,6	22,8	14,9	18,8	23,5	15,0
D = 100	78	68	104	89	58	74	92	59
2003								
in Mio EUR	8.438	5.256	3.182	2.138	3.117	8.202	4.573	3.628
je Einw. in 1.000 EUR	20,1	17,5	26,8	22,7	15,1	19,0	23,5	15,3
D = 100	78	68	104	88	59	74	91	59

noch 4.1.1

Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

1992 - 2003	1,9	2,5	1,0	2,3	2,7	3,5	3,4	3,6
1992 - 1998	2,3	2,8	1,5	2,8	2,8	3,8	2,9	5,0
1992 - 1995	2,5	2,3	2,8	-0,5	4,2	4,6	3,4	6,2
1995 - 1998	2,0	3,3	0,2	6,2	1,4	3,1	2,5	3,7
1998 - 2003	1,5	2,1	0,4	1,6	2,5	3,0	3,9	1,9
1998 - 2000	1,5	2,8	-0,4	2,0	3,3	4,7	7,0	1,9
2000 - 2003	1,4	1,7	0,9	1,3	2,0	1,9	1,9	2,0

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

Abweichung von D in %-Punkten

1992 - 2003	-0,6	-0,1	-1,5	-0,3	0,1	0,9	0,8	1,0
1992 - 1998	-0,7	-0,2	-1,5	-0,2	-0,2	0,8	-0,1	1,9
1992 - 1995	-1,2	-1,4	-0,9	-4,2	0,5	0,9	-0,4	2,5
1995 - 1998	-0,3	1,0	-2,1	3,9	-0,9	0,7	0,2	1,4
1998 - 2003	-0,5	0,1	-1,6	-0,4	0,5	1,0	1,9	0,0
1998 - 2000	-1,0	0,2	-2,9	-0,5	0,7	2,1	4,5	-0,7
2000 - 2003	-0,2	0,1	-0,7	-0,3	0,4	0,3	0,3	0,4

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- weser oh. BHV	Untereibe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	--------------------	-------------	--------------------------	----------------------------	------------------

4.1.2

Erwerbstätige

abs. in 1.000

1992	37.878,0	30.296,0	3.337,5	490,0	149,8	106,8	102,6	130,8
1994	37.304,0	29.748,4	3.320,5	486,9	148,0	105,2	101,2	132,5
1995	37.382,0	29.721,1	3.347,3	489,5	149,3	105,2	101,5	133,4
1996	37.270,0	29.680,3	3.330,6	488,4	147,6	106,4	99,3	135,1
1997	37.208,0	29.721,1	3.332,1	486,8	148,8	102,1	98,4	137,5
1998	37.616,0	30.125,7	3.354,9	494,4	152,8	104,0	98,7	138,9
1999	38.071,0	30.548,5	3.409,8	505,9	157,0	107,1	100,3	141,6
2000	38.748,0	31.261,3	3.495,1	514,0	159,5	109,1	100,8	144,7
2001	38.696,0	31.410,5	3.498,8	517,6	160,1	109,6	101,9	145,9
2002	38.696,0	31.410,5	3.498,8	517,6	160,1	109,6	101,9	145,9
2003	38.314,0	31.113,8	3.477,7	512,3	158,7	106,9	100,6	146,0

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

1992 - 2003	0,1	0,2	0,4	0,4	0,5	0,0	-0,2	1,0
1992 - 1998	-0,1	-0,1	0,1	0,1	0,3	-0,4	-0,7	1,0
1992 - 1995	-0,4	-0,6	0,1	0,0	-0,1	-0,5	-0,4	0,7
1995 - 1998	0,2	0,5	0,1	0,3	0,8	-0,4	-0,9	1,4
1998 - 2003	0,4	0,6	0,7	0,7	0,8	0,6	0,4	1,0
1998 - 2000	1,5	1,9	2,1	2,0	2,2	2,4	1,1	2,0
2000 - 2003	-0,4	-0,2	-0,2	-0,1	-0,2	-0,7	-0,1	0,3

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

Abweichung von D in %-Punkten

1992 - 2003		0,1	0,3	0,3	0,4	-0,1	-0,3	0,9
1992 - 1998		0,0	0,2	0,3	0,4	-0,3	-0,5	1,1
1992 - 1995		-0,2	0,5	0,4	0,3	0,0	0,1	1,1
1995 - 1998		0,2	-0,1	0,1	0,6	-0,6	-1,2	1,2
1998 - 2003		0,3	0,4	0,3	0,4	0,2	0,0	0,6
1998 - 2000		0,4	0,6	0,5	0,7	0,9	-0,4	0,6
2000 - 2003		0,2	0,2	0,3	0,2	-0,3	0,3	0,7

4.1.3

Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen je

Erwerbstätigen

1992

in 1.000 EUR	42,6	46,6	43,8	42,7	41,1	47,7	39,1	43,1
D = 100	100	109	103	100	97	112	92	101

1994

in 1.000 EUR	46,5	49,5	46,6	45,5	45,1	51,8	41,6	44,0
D = 100	100	106	100	98	97	111	89	95

1996

in 1.000 EUR	49,2	52,2	47,9	45,9	44,8	46,2	44,0	48,4
D = 100	100	106	97	93	91	94	89	98

1998

in 1.000 EUR	51,3	54,3	50,4	48,8	48,1	47,7	48,0	50,9
D = 100	100	106	98	95	94	93	93	99

2000

in 1.000 EUR	52,4	55,2	50,7	50,4	48,1	50,2	49,6	53,5
D = 100	100	105	97	96	92	96	95	102

2001

in 1.000 EUR	53,3	56,1	51,0	51,4	49,9	49,8	51,8	53,9
D = 100	100	105	96	96	94	93	97	101

2002

in 1.000 EUR	54,5	57,2	51,3	51,1	49,4	47,7	51,2	55,4
D = 100	100,0	105,0	94,1	93,8	90,7	87,7	94,0	101,8

2003

in 1.000 EUR	55,5	58,3	52,3	52,3	51,0	49,1	52,2	56,2
D = 100	100	105	94	94	92	88	94	101

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

4.1.2

Erwerbstätige

abs. in 1.000

1992	149,8	36,7	51,0	62,1	106,8	48,7	22,7	35,3
1994	148,0	34,2	50,8	62,9	105,2	46,7	22,8	35,7
1995	149,3	33,4	51,6	64,3	105,2	46,3	23,0	36,0
1996	147,6	32,5	51,4	63,7	106,4	45,8	22,5	38,1
1997	148,8	32,8	52,3	63,8	102,1	42,8	21,9	37,4
1998	152,8	34,5	53,0	65,3	104,0	42,7	22,6	38,7
1999	157,0	36,0	54,5	66,5	107,1	44,2	23,3	39,6
2000	159,5	35,4	55,6	68,5	109,1	45,3	23,0	40,7
2001	160,1	35,3	57,0	67,8	109,6	45,9	22,2	41,5
2002	160,1	35,3	57,0	67,8	109,6	45,9	22,2	41,5
2003	158,7	34,4	57,1	67,2	106,9	44,2	21,9	40,9

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

1992 - 2003	0,5	-0,6	1,0	0,7	0,0	-0,9	-0,3	1,3
1992 - 1998	0,3	-1,0	0,7	0,8	-0,4	-2,2	-0,1	1,5
1992 - 1995	-0,1	-3,1	0,4	1,1	-0,5	-1,7	0,4	0,6
1995 - 1998	0,8	1,1	0,9	0,5	-0,4	-2,6	-0,6	2,5
1998 - 2003	0,8	-0,1	1,5	0,6	0,6	0,7	-0,6	1,1
1998 - 2000	2,2	1,2	2,4	2,5	2,4	3,0	0,9	2,6
2000 - 2003	-0,2	-0,9	0,9	-0,6	-0,7	-0,9	-1,7	0,1

Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)

Abweichung von D in %-Punkten

1992 - 2003	0,4	-0,7	0,9	0,6	-0,1	-1,0	-0,4	1,2
1992 - 1998	0,4	-0,9	0,8	0,9	-0,3	-2,1	0,0	1,6
1992 - 1995	0,3	-2,7	0,9	1,6	0,0	-1,3	0,9	1,0
1995 - 1998	0,6	0,9	0,7	0,3	-0,6	-2,8	-0,8	2,2
1998 - 2003	0,4	-0,4	1,1	0,2	0,2	0,3	-1,0	0,7
1998 - 2000	0,7	-0,3	0,9	1,0	0,9	1,5	-0,6	1,1
2000 - 2003	0,2	-0,5	1,2	-0,3	-0,3	-0,5	-1,3	0,5

4.1.3

Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen je

Erwerbstätigen

1992

in 1.000 EUR	41,1	45,4	43,4	36,8	47,7	54,1	37,3	45,8
D = 100	97	107	102	86	112	127	88	107

1994

in 1.000 EUR	45,1	50,3	46,8	40,9	51,8	60,5	40,8	47,4
D = 100	97	108	101	88	111	130	88	102

1996

in 1.000 EUR	44,8	49,7	45,3	41,8	46,2	52,6	38,2	43,3
D = 100	91	101	92	85	94	107	78	88

1998

in 1.000 EUR	48,1	62,0	47,5	41,3	47,7	55,0	39,6	44,4
D = 100	94	121	93	81	93	107	77	87

2000

in 1.000 EUR	48,1	57,4	49,5	42,2	50,2	57,6	40,3	47,5
D = 100	92	110	95	80	96	110	77	91

2001

in 1.000 EUR	49,9	59,9	50,6	43,9	49,8	54,2	42,4	49,0
D = 100	94	112	95	82	93	102	80	92

2002

in 1.000 EUR	49,4	55,1	51,6	44,5	47,7	50,0	42,6	48,0
D = 100	90,7	101,2	94,7	81,8	87,7	91,7	78,3	88,2

2003

in 1.000 EUR	51,0	58,2	53,2	45,4	49,1	52,8	43,0	48,4
D = 100	92	105	96	82	88	95	77	87

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
4.1.2								
Erwerbstätige								
abs. in 1.000								
1992	168,0	102,6	65,4	38,2	64,4	130,8	68,9	62,0
1994	165,4	101,2	64,2	36,9	64,2	132,5	67,9	64,6
1995	164,4	101,5	62,9	36,8	64,7	133,4	68,1	65,3
1996	161,0	99,3	61,7	35,7	63,6	135,1	68,6	66,5
1997	160,7	98,4	62,3	35,2	63,2	137,5	69,5	68,0
1998	159,6	98,7	61,0	35,4	63,3	138,9	69,9	69,0
1999	161,2	100,3	60,9	35,6	64,7	141,6	71,3	70,2
2000	163,0	100,8	62,2	35,5	65,3	144,7	72,9	71,8
2001	163,5	101,9	61,6	35,9	66,0	145,9	73,5	72,5
2002	163,5	101,9	61,6	35,9	66,0	145,9	73,5	72,5
2003	161,6	100,6	60,9	35,5	65,2	146,0	73,6	72,4
Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)								
1992 - 2003	-0,4	-0,2	-0,6	-0,7	0,1	1,0	0,6	1,4
1992 - 1998	-0,8	-0,7	-1,2	-1,3	-0,3	1,0	0,3	1,8
1992 - 1995	-0,7	-0,4	-1,3	-1,2	0,1	0,7	-0,4	1,8
1995 - 1998	-1,0	-0,9	-1,0	-1,3	-0,7	1,4	0,9	1,8
1998 - 2003	0,2	0,4	0,0	0,1	0,6	1,0	1,0	1,0
1998 - 2000	1,1	1,1	1,0	0,1	1,6	2,0	2,1	2,0
2000 - 2003	-0,3	-0,1	-0,7	0,0	-0,1	0,3	0,3	0,3
Veränderung in % (jahresdurchschnittlich)								
Abweichung von D in %-Punkten								
1992 - 2003	-0,5	-0,3	-0,7	-0,8	0,0	0,9	0,5	1,3
1992 - 1998	-0,7	-0,5	-1,0	-1,1	-0,2	1,1	0,4	1,9
1992 - 1995	-0,3	0,1	-0,8	-0,8	0,6	1,1	0,0	2,2
1995 - 1998	-1,2	-1,2	-1,3	-1,5	-0,9	1,2	0,7	1,6
1998 - 2003	-0,1	0,0	-0,4	-0,3	0,2	0,6	0,7	0,6
1998 - 2000	-0,4	-0,4	-0,5	-1,4	0,1	0,6	0,6	0,5
2000 - 2003	0,1	0,3	-0,3	0,4	0,3	0,7	0,7	0,7
4.1.3								
Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen je								
Erwerbstätigen								
1992								
in 1.000 EUR	40,8	39,1	43,6	43,8	36,2	43,1	46,1	39,8
D = 100	96	92	102	103	85	101	108	93
1994								
in 1.000 EUR	43,7	41,6	46,9	45,7	39,3	44,0	46,7	41,2
D = 100	94	89	101	98	84	95	100	89
1996								
in 1.000 EUR	45,9	44,0	49,1	47,2	42,2	48,4	51,9	44,7
D = 100	93	89	100	96	86	98	106	91
1998								
in 1.000 EUR	49,2	48,0	51,2	55,9	43,5	50,9	54,0	47,8
D = 100	96	93	100	109	85	99	105	93
2000								
in 1.000 EUR	49,7	49,6	49,8	58,0	45,0	53,5	59,3	47,6
D = 100	95	95	95	111	86	102	113	91
2001								
in 1.000 EUR	51,1	51,8	50,1	63,5	45,4	53,9	60,8	47,0
D = 100	96	97	94	119	85	101	114	88
2002								
in 1.000 EUR	51,2	51,2	51,1	59,8	46,5	55,4	61,9	48,9
D = 100	93,9	94,0	93,8	109,9	85,4	101,8	113,6	89,8
2003								
in 1.000 EUR	52,2	52,2	52,2	60,3	47,8	56,2	62,1	50,1
D = 100	94	94	94	109	86	101	112	90

NIW - Standortprofil

	Deutsch- land	West- deutsch- land	Nieder- sachsen	Küsten- raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- wester- oh. BHV	Untereibe NDS
4.2.1								
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte								
abs.								
1980		20.224.522	2.180.990	299.422	93.090	68.978	65.756	71.598
1989		20.860.718	2.200.776	302.742	93.470	67.360	64.358	77.554
1992	29.444.400	22.645.824	2.436.263	329.358	103.365	68.693	69.000	88.300
1995	28.118.137	21.763.446	2.396.996	325.052	101.313	65.192	67.445	91.102
1996	27.738.996	21.536.468	2.366.626	320.252	100.113	64.026	65.632	90.481
1997	27.279.577	21.320.896	2.340.060	318.275	100.070	63.103	64.521	90.581
1998	27.207.804	21.329.828	2.342.088	321.895	102.698	62.915	64.714	91.568
1999	27.482.572	21.645.815	2.382.992	329.398	105.821	64.296	65.566	93.715
2000	27.825.624	22.098.150	2.436.007	332.835	106.129	65.981	65.491	95.234
2001	27.817.114	22.266.877	2.420.079	332.005	105.854	65.019	65.331	95.801
2002	27.571.147	22.182.502	2.411.598	330.756	105.104	64.496	65.187	95.969
2003	26.954.686	21.730.394	2.376.123	324.412	102.627	62.865	63.873	95.047
2004	26.523.982	21.411.589	2.340.735	317.772	100.728	61.682	62.285	93.077
Rang								
je Einw., D = 100	100	102	91	71	77	79	64	67
Rang								
Veränd. d. soz.vers.pfl. Beschäftigten insgesamt								
1980 - 1989								
abs.								
		636.196	19.786	3.320	380	-1.618	-1.398	5.956
in % (JD)								
	-1.326.263,0	0,3	0,1	-4.306,0	0,0	-0,3	-0,2	0,9
Abw. v. WD								
	-1,5		-0,2	-0,4	-0,3	-0,6	-0,6	0,5
1989 - 1992								
abs.								
		1.785.106	235.487	26.616	9.895	1.333	4.642	10.746
in % (JD)								
	-683.822,0	2,8	3,4	-4.123,0	3,4	0,7	2,3	4,4
Abw. v. WD								
	-0,4		0,7	-0,2	0,6	-2,1	-0,4	1,6
1992 - 1998								
abs.								
	-2.236.596	-1.315.996	-94.175	-7.463	-667	-5.778	-4.286	3.268
in % (JD)								
	-1,3	-1,0	-0,7	-0,4	-0,1	-1,5	-1,1	0,6
Abw. v. D								
		0,3	0,7	0,9	1,2	-0,1	0,2	1,9
1992 - 1995								
abs.								
	-1.326.263	-882.378	-39.267	-4.306	-2.052	-3.501	-1.555	2.802
in % (JD)								
	-1,5	-1,3	-0,5	-0,4	-0,7	-1,7	-0,8	1,0
Abw. v. D								
		0,2	1,0	1,1	0,9	-0,2	0,8	2,6
1995 - 1998								
abs.								
	-910.333	-433.618	-54.908	-3.157	1.385	-2.277	-2.731	466
in % (JD)								
	-1,1	-0,7	-0,8	-0,3	0,5	-1,2	-1,4	0,2
Abw. v. D								
		0,4	0,3	0,8	1,5	-0,1	-0,3	1,3
1998 - 2004								
abs.								
	-683.822	81.761	-1.353	-4.123	-1.970	-1.233	-2.429	1.509
in % (JD)								
	-0,4	0,1	-0,0	-0,2	-0,3	-0,3	-0,6	0,3
Abw. v. D								
		0,5	0,4	0,2	0,1	0,1	-0,2	0,7
Veränderung der soz.vers.pfl. Beschäftigten im								
Produzierenden Gewerbe								
1995 - 1998								
abs.								
	-911.942	-618.243	-58.661	-5.836	424	-1.905	-2.406	-1.949
in % (JD)								
	-2,7	-2,3	-2,0	-1,6	0,4	-3,2	-2,8	-1,9
Abw. v. D								
		0,4	0,7	1,1	3,1	-0,5	-0,1	0,8
1998 - 2004								
abs.								
	-1.456.046	-950.445	-89.669	-12.310	-3.513	-1.651	-4.294	-2.852
in % (JD)								
	-2,5	-2,0	-1,8	-1,9	-1,7	-1,6	-3,0	-1,6
Abw. v. D								
		0,5	0,8	0,6	0,9	0,9	-0,4	0,9
Dienstleistungsbereich								
1995 - 1998								
abs.								
	22.956	193.016	3.583	2.707	795	-339	-117	2.368
in % (JD)								
	0,0	0,5	0,1	0,5	0,4	-0,3	-0,1	1,4
Abw. v. D								
		0,5	0,0	0,4	0,4	-0,3	-0,2	1,4
1998 - 2004								
abs.								
	822.100	1.036.570	88.369	8.409	1.566	478	2.059	4.306
in % (JD)								
	0,8	1,3	1,0	0,7	0,4	0,2	0,9	1,2
Abw. v. D								
		0,5	0,2	-0,1	-0,4	-0,6	0,1	0,4

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

4.2.1

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

abs.								
1980	93.090	27.299	30.233	35.558	68.978	33.082	10.546	25.350
1989	93.470	27.558	30.559	35.353	67.360	31.977	11.521	23.862
1992	103.365	30.624	33.458	39.283	68.693	29.344	13.056	26.293
1995	101.313	26.307	33.885	41.121	65.192	27.604	13.514	24.074
1996	100.113	25.784	33.927	40.402	64.026	26.518	13.103	24.405
1997	100.070	25.845	33.534	40.691	63.103	26.280	12.814	24.009
1998	102.698	27.754	33.994	40.950	62.915	25.886	12.746	24.283
1999	105.821	28.748	34.816	42.257	64.296	26.644	12.893	24.759
2000	106.129	28.088	35.297	42.744	65.981	27.412	12.947	25.622
2001	105.854	28.117	35.300	42.437	65.019	26.929	12.708	25.382
2002	105.104	27.702	35.033	42.369	64.496	26.555	12.459	25.482
2003	102.627	26.973	34.218	41.436	62.865	25.825	12.247	24.793
2004	100.728	26.548	33.136	41.044	61.682	25.346	12.068	24.268
Rang			(23)	(16)			(37)	(30)
je Einw., D = 100	77	161	63	67	79	93	65	74
Rang			(32)	(28)			(29)	(25)

Veränd. d. soz.vers.pfl. Beschäftigten insgesamt

1980 - 1989								
abs.	380	259	326	-205	-1.618	-1.105	975	-1.488
in % (JD)	0,0	0,1	0,1	-0,1	-0,3	-0,4	1,0	-0,7
Abw. v. WD	-0,3	-0,2	-0,2	-0,4	-0,6	-0,7	0,6	-1,0
1989 - 1992								
abs.	9.895	3.066	2.899	3.930	1.333	-2.633	1.535	2.431
in % (JD)	3,4	3,6	3,1	3,6	0,7	-2,8	4,3	3,3
Abw. v. WD	0,6	0,8	0,3	0,8	-2,1	-5,6	1,5	0,5
1992 - 1998								
abs.	-667	-2.870	536	1.667	-5.778	-3.458	-310	-2.010
in % (JD)	-0,1	-1,6	0,3	0,7	-1,5	-2,1	-0,4	-1,3
Abw. v. D	1,2	-0,3	1,6	2,0	-0,1	-0,8	0,9	-0,0
1992 - 1995								
abs.	-2.052	-4.317	427	1.838	-3.501	-1.740	458	-2.219
in % (JD)	-0,7	-4,9	0,4	1,5	-1,7	-2,0	1,2	-2,9
Abw. v. D	0,9	-3,4	1,9	3,1	-0,2	-0,5	2,7	-1,4
1995 - 1998								
abs.	1.385	1.447	109	-171	-2.277	-1.718	-768	209
in % (JD)	0,5	1,8	0,1	-0,1	-1,2	-2,1	-1,9	0,3
Abw. v. D	1,5	2,9	1,2	1,0	-0,1	-1,0	-0,8	1,4
1998 - 2004								
abs.	-1.970	-1.206	-858	94	-1.233	-540	-678	-15
in % (JD)	-0,3	-0,7	-0,4	0,0	-0,3	-0,4	-0,9	-0,0
Abw. v. D	0,1	-0,3	-0,0	0,5	0,1	0,1	-0,5	0,4

Veränderung der soz.vers.pfl. Beschäftigten im

Produzierenden Gewerbe

1995 - 1998								
abs.	424	1.524	-497	-603	-1.905	-62	-618	-1.225
in % (JD)	0,4	3,4	-1,6	-1,6	-3,2	-0,3	-5,2	-4,6
Abw. v. D	3,1	6,1	1,1	1,1	-0,5	2,4	-2,5	-1,9
1998 - 2004								
abs.	-3.513	-1.747	-1.040	-726	-1.651	-575	-118	-958
in % (JD)	-1,7	-1,9	-1,8	-1,1	-1,6	-1,5	-0,6	-2,2
Abw. v. D	0,9	0,6	0,7	1,4	0,9	1,0	1,9	0,3

Dienstleistungsbereich

1995 - 1998								
abs.	795	-69	526	338	-339	-1.646	-136	1.443
in % (JD)	0,4	-0,2	0,8	0,4	-0,3	-2,8	-0,5	3,2
Abw. v. D	0,4	-0,2	0,7	0,4	-0,3	-2,8	-0,6	3,2
1998 - 2004								
abs.	1.566	501	158	907	478	47	-546	977
in % (JD)	0,4	0,7	0,1	0,5	0,2	0,0	-1,0	1,0
Abw. v. D	-0,4	-0,1	-0,7	-0,3	-0,6	-0,8	-1,8	0,2

NIW - Standortprofil

	Unter- wesser e. BHV	Unter- wesser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	----------------------------	-----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

4.2.1

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

abs.								
1980	119.048	65.756	53.292	26.809	38.947	71.598	41.295	30.303
1989	114.321	64.358	49.963	27.010	37.348	77.554	43.453	34.101
1992	122.663	69.000	53.663	28.398	40.602	88.300	48.449	39.851
1995	115.059	67.445	47.614	26.748	40.697	91.102	48.587	42.515
1996	112.745	65.632	47.113	25.703	39.929	90.481	48.150	42.331
1997	109.765	64.521	45.244	24.830	39.691	90.581	48.229	42.352
1998	108.829	64.714	44.115	25.020	39.694	91.568	48.487	43.081
1999	110.225	65.566	44.659	25.270	40.296	93.715	49.699	44.016
2000	110.439	65.491	44.948	24.877	40.614	95.234	50.247	44.987
2001	110.118	65.331	44.787	25.250	40.081	95.801	50.481	45.320
2002	109.234	65.187	44.047	25.262	39.925	95.969	50.574	45.395
2003	106.963	63.873	43.090	24.740	39.133	95.047	50.018	45.029
2004	104.347	62.285	42.062	23.886	38.399	93.077	49.073	44.004
Rang				(32)	(20)		(7)	(12)
je Einw., D = 100	77	64	111	79	58	67	78	57
Rang				(17)	(35)		(19)	(36)

Veränd. d. soz.vers.pfl. Beschäftigten insgesamt

1980 - 1989								
abs.	-4.727	-1.398	-3.329	201	-1.599	5.956	2.158	3.798
in % (JD)	-0,4	-0,2	-0,7	0,1	-0,5	0,9	0,6	1,3
Abw. v. WD	-0,8	-0,6	-1,1	-0,3	-0,8	0,5	0,2	1,0
1989 - 1992								
abs.	8.342	4.642	3.700	1.388	3.254	10.746	4.996	5.750
in % (JD)	2,4	2,3	2,4	1,7	2,8	4,4	3,7	5,3
Abw. v. WD	-0,4	-0,4	-0,4	-1,1	0,0	1,6	0,9	2,6
1992 - 1998								
abs.	-13.834	-4.286	-9.548	-3.378	-908	3.268	38	3.230
in % (JD)	-2,0	-1,1	-3,2	-2,1	-0,4	0,6	0,0	1,3
Abw. v. D	-0,7	0,2	-1,9	-0,8	0,9	1,9	1,3	2,6
1992 - 1995								
abs.	-7.604	-1.555	-6.049	-1.650	95	2.802	138	2.664
in % (JD)	-2,1	-0,8	-3,9	-2,0	0,1	1,0	0,1	2,2
Abw. v. D	-0,6	0,8	-2,4	-0,5	1,6	2,6	1,6	3,7
1995 - 1998								
abs.	-6.230	-2.731	-3.499	-1.728	-1.003	466	-100	566
in % (JD)	-1,8	-1,4	-2,5	-2,2	-0,8	0,2	-0,1	0,4
Abw. v. D	-0,7	-0,3	-1,4	-1,1	0,3	1,3	1,0	1,5
1998 - 2004								
abs.	-4.482	-2.429	-2.053	-1.134	-1.295	1.509	586	923
in % (JD)	-0,7	-0,6	-0,8	-0,8	-0,6	0,3	0,2	0,4
Abw. v. D	-0,3	-0,2	-0,4	-0,3	-0,1	0,7	0,6	0,8

Veränderung der soz.vers.pfl. Beschäftigten im

Produzierenden Gewerbe

1995 - 1998								
abs.	-5.187	-2.406	-2.781	-1.816	-590	-1.949	-1.016	-933
in % (JD)	-4,0	-2,8	-6,5	-4,3	-1,3	-1,9	-1,7	-2,2
Abw. v. D	-1,3	-0,1	-3,8	-1,6	1,4	0,8	1,0	0,6
1998 - 2004								
abs.	-5.613	-4.294	-1.319	-1.627	-2.667	-2.852	-1.406	-1.446
in % (JD)	-2,7	-3,0	-2,1	-2,3	-3,7	-1,6	-1,4	-2,0
Abw. v. D	-0,2	-0,4	0,4	0,3	-1,1	0,9	1,2	0,5

Dienstleistungsbereich

1995 - 1998								
abs.	-834	-117	-717	115	-232	2.368	935	1.433
in % (JD)	-0,4	-0,1	-0,7	0,3	-0,3	1,4	1,1	1,8
Abw. v. D	-0,5	-0,2	-0,8	0,3	-0,4	1,4	1,1	1,7
1998 - 2004								
abs.	1.385	2.059	-674	499	1.560	4.306	1.973	2.333
in % (JD)	0,3	0,9	-0,3	0,7	1,0	1,2	1,1	1,3
Abw. v. D	-0,5	0,1	-1,2	-0,1	0,2	0,4	0,3	0,5

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms-haven	Unter-weser oh. BHV	Untereibe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	-----------------	----------	-------------------	---------------------	---------------

5.1.a

Bruttoinlandsprodukt,

Bruttowertschöpfung 2003

in Mio. EUR

Bruttoinlandsprodukt	2.128.200	205.044	181.891	26.799	8.090	5.252	5.256	8.202
Bruttowertschöpfung z. H.								
insg.	1.978.770	190.647	169.120	24.918	7.522	4.883	4.887	7.626
Land-, Forstw., Fischerei	22.040	3.827	3.774	785	226	129	241	189
Produzierendes Gewerbe	566.710	57.460	51.495	6.542	2.070	1.132	1.464	1.876
dar. Verarbeitendes Gewerbe	482.700	43.407	38.626	4.485	1.500	767	1.010	1.208
Dienstleistungen	1.390.020	129.359	113.851	17.590	5.226	3.622	3.181	5.561
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	356.510	35.111	30.011	5.223	1.777	642	831	1.973
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	595.100	50.789	44.712	6.259	1.725	1.216	1.171	2.146
Öffentl. u. priv. DL	438.410	43.460	39.127	6.109	1.724	1.764	1.179	1.442

Bruttowertschöpfung 2003, Anteil an Insg. in %

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	1,1	2,0	2,2	3,2	3,0	2,6	4,9	2,5
Produzierendes Gewerbe	28,6	30,1	30,4	26,3	27,5	23,2	30,0	24,6
dar. Verarbeitendes Gewerbe	24,4	22,8	22,8	18,0	19,9	15,7	20,7	15,8
Dienstleistungen	70,2	67,9	67,3	70,6	69,5	74,2	65,1	72,9
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	18,0	18,4	17,7	21,0	23,6	13,2	17,0	25,9
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	30,1	26,6	26,4	25,1	22,9	24,9	24,0	28,1
Öffentl. u. priv. DL	22,2	22,8	23,1	24,5	22,9	36,1	24,1	18,9

5.1.b

Bruttowertschöpfung z.H. 2003,

Anteil an Insg., D = 100

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	100,0	180,2	200,4	283,0	270,0	237,5	442,9	222,3
Produzierendes Gewerbe	100,0	105,2	106,3	91,7	96,1	80,9	104,6	85,9
dar. Verarbeitendes Gewerbe	100,0	93,3	93,6	73,8	81,7	64,4	84,7	64,9
Dienstleistungen	100,0	96,6	95,8	100,5	98,9	105,6	92,7	103,8
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	100,0	102,2	98,5	116,3	131,1	73,0	94,4	143,6
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	100,0	88,6	87,9	83,5	76,3	82,8	79,7	93,6
Öffentl. u. priv. DL	100,0	102,9	104,4	110,7	103,4	163,0	108,9	85,3

5.1.c

Produktivitäten 2003,

(BWS je ET) in 1.000 EUR

insg.	51,6	6,1	48,6	48,6	47,4	45,7	48,6	52,2
Land-, Forstw., Fischerei	24,2	5,4	31,2	30,7	30,0	34,4	33,9	26,2
Produzierendes Gewerbe	54,3	6,6	57,1	55,4	52,6	61,2	55,3	55,4
dar. Verarbeitendes Gewerbe	62,4	6,5	57,8	56,9	52,0	63,7	57,5	59,4
Dienstleistungen	51,5	6,0	46,4	47,7	46,7	42,8	47,4	53,0
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	36,6	4,4	32,3	33,9	35,5	23,4	30,2	40,1
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	98,7	10,2	96,8	117,3	108,3	100,8	146,7	123,6
Öffentl. u. priv. DL	39,1	5,0	36,8	38,0	37,6	39,1	37,4	37,6

D = 100

insg.	100,0	11,9	94,2	94,2	91,8	88,4	94,0	101,1
Land-, Forstw., Fischerei	100,0	22,1	128,6	126,5	123,8	141,9	139,7	108,2
Produzierendes Gewerbe	100,0	12,2	105,1	102,0	96,9	112,7	101,9	102,1
dar. Verarbeitendes Gewerbe	100,0	10,3	92,6	91,2	83,3	102,1	92,2	95,2
Dienstleistungen	100,0	11,6	90,0	92,6	90,7	83,0	92,1	102,8
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	100,0	12,0	88,1	92,4	96,9	63,8	82,4	109,3
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	100,0	10,4	98,1	118,9	109,7	102,2	148,7	125,2
Öffentl. u. priv. DL	100,0	12,7	94,1	97,1	96,2	99,9	95,6	96,1

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

5.1.a

Bruttoinlandsprodukt,

Bruttowertschöpfung 2003

in Mio. EUR

Bruttoinlandsprodukt	8.090	2.001	3.035	3.054	5.252	2.330	940	1.981
Bruttowertschöpfung z. H.								
insg.	7.522	1.861	2.822	2.840	4.883	2.167	874	1.842
Land-, Forstw., Fischerei	226	6	102	118	129	4	62	62
Produzierendes Gewerbe	2.070	979	526	566	1.132	552	136	444
dar. Verarbeitendes Gewerbe	1.500	910	319	272	767	395	71	301
Dienstleistungen	5.226	876	2.194	2.156	3.622	1.611	675	1.336
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	1.777	316	893	568	642	234	160	248
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	1.725	268	669	788	1.216	459	236	521
Öffentl. u. priv. DL	1.724	292	632	800	1.764	918	279	567

Bruttowertschöpfung 2003, Anteil an Insg. in %

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	3,0	0,3	3,6	4,2	2,6	0,2	7,1	3,4
Produzierendes Gewerbe	27,5	52,6	18,6	19,9	23,2	25,5	15,6	24,1
dar. Verarbeitendes Gewerbe	19,9	48,9	11,3	9,6	15,7	18,2	8,1	16,3
Dienstleistungen	69,5	47,1	77,8	75,9	74,2	74,3	77,3	72,5
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	23,6	17,0	31,7	20,0	13,2	10,8	18,3	13,5
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	22,9	14,4	23,7	27,7	24,9	21,2	27,0	28,3
Öffentl. u. priv. DL	22,9	15,7	22,4	28,2	36,1	42,4	31,9	30,8

5.1.b

Bruttowertschöpfung z.H. 2003,

Anteil an Insg., D = 100

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	270,0	29,0	324,5	373,9	237,5	18,5	640,7	303,9
Produzierendes Gewerbe	96,1	183,6	65,1	69,5	80,9	88,9	54,4	84,2
dar. Verarbeitendes Gewerbe	81,7	200,4	46,3	39,2	64,4	74,7	33,3	66,9
Dienstleistungen	98,9	67,0	110,7	108,1	105,6	105,8	110,0	103,2
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	131,1	94,2	175,7	111,1	73,0	59,9	101,8	74,7
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	76,3	48,0	78,8	92,3	82,8	70,4	89,9	94,0
Öffentl. u. priv. DL	103,4	70,8	101,1	127,1	163,0	191,2	144,0	138,9

5.1.c

Produktivitäten 2003,

(BWS je ET) in 1.000 EUR

insg.	47,4	54,1	49,4	42,2	45,7	49,1	39,9	45,0
Land-, Forstw., Fischerei	30,0	30,3	31,2	29,0	34,4	17,8	32,2	39,8
Produzierendes Gewerbe	52,6	65,1	45,3	44,4	61,2	83,2	36,3	54,7
dar. Verarbeitendes Gewerbe	52,0	65,4	43,9	35,3	63,7	94,0	31,9	53,6
Dienstleistungen	46,7	45,7	52,0	42,8	42,8	43,2	41,7	42,8
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	35,5	40,6	44,7	25,5	23,4	24,5	23,4	22,4
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	108,3	80,6	121,6	110,9	100,8	91,8	116,5	103,4
Öffentl. u. priv. DL	37,6	36,2	37,8	38,0	39,1	40,4	38,1	37,5

D = 100

insg.	91,8	104,7	95,7	81,8	88,4	95,0	77,3	87,2
Land-, Forstw., Fischerei	123,8	125,0	128,7	119,8	141,9	73,3	132,8	164,2
Produzierendes Gewerbe	96,9	120,0	83,5	81,8	112,7	153,3	66,9	100,7
dar. Verarbeitendes Gewerbe	83,3	104,8	70,4	56,6	102,1	150,6	51,2	85,9
Dienstleistungen	90,7	88,6	100,9	82,9	83,0	83,8	80,9	83,0
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	96,9	110,7	122,0	69,6	63,8	66,9	63,9	61,1
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	109,7	81,7	123,3	112,4	102,2	93,1	118,0	104,8
Öffentl. u. priv. DL	96,2	92,6	96,6	97,2	99,9	103,2	97,4	96,0

NIW - Standortprofil

	Unter- wese- r. e. BHV	Unter- wese- r. oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------------	----------------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

5.1.a

Bruttoinlandsprodukt,

Bruttowertschöpfung 2003

in Mio. EUR

Bruttoinlandsprodukt	8.438	5.256	3.182	2.138	3.117	8.202	4.573	3.628
Bruttowertschöpfung z. H.								
insg.	7.845	4.887	2.959	1.988	2.898	7.626	4.252	3.373
Land-, Forstw., Fischerei	277	241	36	77	164	189	126	63
Produzierendes Gewerbe	2.153	1.464	689	904	560	1.876	1.321	555
dar. Verarbeitendes Gewerbe	1.471	1.010	461	689	321	1.208	945	263
Dienstleistungen	5.415	3.181	2.234	1.007	2.174	5.561	2.805	2.755
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	1.532	831	702	289	542	1.973	1.085	888
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	1.933	1.171	762	387	784	2.146	1.001	1.145
Öffentl. u. priv. DL	1.950	1.179	770	331	849	1.442	720	722

Bruttowertschöpfung 2003, Anteil an Insg. in %

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	3,5	4,9	1,2	3,9	5,7	2,5	3,0	1,9
Produzierendes Gewerbe	27,4	30,0	23,3	45,5	19,3	24,6	31,1	16,4
dar. Verarbeitendes Gewerbe	18,8	20,7	15,6	34,7	11,1	15,8	22,2	7,8
Dienstleistungen	69,0	65,1	75,5	50,6	75,0	72,9	66,0	81,7
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	19,5	17,0	23,7	14,5	18,7	25,9	25,5	26,3
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	24,6	24,0	25,8	19,5	27,0	28,1	23,5	34,0
Öffentl. u. priv. DL	24,9	24,1	26,0	16,6	29,3	18,9	16,9	21,4

5.1.b

Bruttowertschöpfung z.H. 2003,

Anteil an Insg., D = 100

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	317,1	442,9	109,4	347,8	508,2	222,3	265,2	168,3
Produzierendes Gewerbe	95,8	104,6	81,3	158,8	67,4	85,9	108,5	57,4
dar. Verarbeitendes Gewerbe	76,9	84,7	63,9	142,0	45,4	64,9	91,1	32,0
Dienstleistungen	98,3	92,7	107,5	72,1	106,8	103,8	93,9	116,3
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	108,4	94,4	131,6	80,7	103,8	143,6	141,6	146,1
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	81,9	79,7	85,7	64,7	89,9	93,6	78,3	112,9
Öffentl. u. priv. DL	112,2	108,9	117,5	75,1	132,2	85,3	76,4	96,6

5.1.c

Produktivitäten 2003,

(BWS je ET) in 1.000 EUR

insg.	48,6	48,6	48,5	56,0	44,5	52,2	57,8	46,6
Land-, Forstw., Fischerei	37,3	33,9	114,1	37,8	32,3	26,2	31,0	20,1
Produzierendes Gewerbe	54,9	55,3	54,0	68,2	42,3	55,4	66,4	39,8
dar. Verarbeitendes Gewerbe	54,2	57,5	48,2	69,5	42,0	59,4	72,9	35,6
Dienstleistungen	47,1	47,4	46,7	49,9	46,4	53,0	56,5	49,8
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	32,1	30,2	34,8	34,9	28,2	40,1	49,0	32,7
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	119,4	146,7	92,8	128,5	157,8	123,6	119,9	127,0
Öffentl. u. priv. DL	38,2	37,4	39,5	37,2	37,5	37,6	37,6	37,6

D = 100

insg.	94,0	94,0	94,0	108,5	86,1	101,1	111,8	90,2
Land-, Forstw., Fischerei	153,7	139,7	470,5	156,1	133,1	108,2	127,7	83,0
Produzierendes Gewerbe	101,1	101,9	99,4	125,7	78,0	102,1	122,3	73,3
dar. Verarbeitendes Gewerbe	86,9	92,2	77,2	111,4	67,4	95,2	116,9	57,1
Dienstleistungen	91,4	92,1	90,5	96,8	90,0	102,8	109,6	96,6
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	87,7	82,4	94,9	95,3	76,9	109,3	133,7	89,3
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	121,0	148,7	94,0	130,2	160,0	125,2	121,5	128,7
Öffentl. u. priv. DL	97,7	95,6	101,1	95,1	95,8	96,1	96,0	96,2

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- weser oh. BHV	Unterebbe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	--------------------	-------------	--------------------------	----------------------------	------------------

5.2.a

Erwerbstätige 2003

in 1.000

insg.	38.314,0	31.113,8	3.477,7	512,3	158,7	106,9	100,6	146,0
Land-, Forstw., Fischerei	909,0	713,2	121,1	25,6	7,5	3,8	7,1	7,2
Produzierendes Gewerbe	10.438,0	8.673,8	902,6	118,2	39,4	18,5	26,5	33,9
dar. Verarbeitendes Gewerbe	7.738,0	6.729,4	668,7	78,8	28,9	12,0	17,6	20,3
Dienstleistungen	26.967,0	21.726,8	2.454,1	368,5	111,8	84,7	67,0	105,0
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	9.728,0	7.993,1	929,2	154,3	50,1	27,5	27,5	49,3
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	6.031,0	4.961,8	461,7	53,3	15,9	12,1	8,0	17,4
Öffentl. u. priv. DL	11.208,0	8.771,9	1.063,1	160,9	45,8	45,2	31,6	38,4

Anteil an Insgesamt in %

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	2,4	2,3	3,5	5,0	4,8	3,5	7,1	4,9
Produzierendes Gewerbe	27,2	27,9	26,0	23,1	24,8	17,3	26,3	23,2
dar. Verarbeitendes Gewerbe	20,2	21,6	19,2	15,4	18,2	11,3	17,4	13,9
Dienstleistungen	70,4	69,8	70,6	71,9	70,4	79,2	66,6	71,9
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	25,4	25,7	26,7	30,1	31,5	25,7	27,3	33,7
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	15,7	15,9	13,3	10,4	10,0	11,3	7,9	11,9
Öffentl. u. priv. DL	29,3	28,2	30,6	31,4	28,9	42,2	31,4	26,3

5.2.b

Erwerbstätige 2003,

Anteil an Insgesamt, D = 100

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	100,0	96,6	146,8	210,7	200,2	148,0	298,1	207,8
Produzierendes Gewerbe	100,0	102,3	95,3	84,7	91,0	63,5	96,6	85,1
dar. Verarbeitendes Gewerbe	100,0	107,1	95,2	76,2	90,1	55,7	86,4	69,0
Dienstleistungen	100,0	99,2	100,3	102,2	100,1	112,5	94,7	102,1
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	100,0	101,2	105,2	118,6	124,2	101,2	107,7	132,8
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	100,0	101,3	84,3	66,1	63,8	71,7	50,4	75,6
Öffentl. u. priv. DL	100,0	96,4	104,5	107,4	98,7	144,3	107,2	89,8

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

5.2.a

Erwerbstätige 2003

in 1.000

insg.	158,7	34,4	57,1	67,2	106,9	44,2	21,9	40,9
Land-, Forstw., Fischerei	7,5	0,2	3,3	4,1	3,8	0,3	1,9	1,6
Produzierendes Gewerbe	39,4	15,0	11,6	12,7	18,5	6,6	3,7	8,1
dar. Verarbeitendes Gewerbe	28,9	13,9	7,3	7,7	12,0	4,2	2,2	5,6
Dienstleistungen	111,8	19,2	42,2	50,4	84,7	37,3	16,2	31,2
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	50,1	7,8	20,0	22,3	27,5	9,5	6,8	11,1
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	15,9	3,3	5,5	7,1	12,1	5,0	2,0	5,0
Öffentl. u. priv. DL	45,8	8,1	16,7	21,0	45,2	22,7	7,3	15,1

Anteil an Ingesamt in %

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	4,8	0,6	5,7	6,1	3,5	0,6	8,9	3,8
Produzierendes Gewerbe	24,8	43,7	20,3	18,9	17,3	15,0	17,1	19,9
dar. Verarbeitendes Gewerbe	18,2	40,4	12,7	11,4	11,3	9,5	10,2	13,7
Dienstleistungen	70,4	55,7	74,0	75,0	79,2	84,4	74,0	76,3
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	31,5	22,6	35,0	33,2	25,7	21,6	31,3	27,1
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	10,0	9,7	9,6	10,6	11,3	11,3	9,3	12,3
Öffentl. u. priv. DL	28,9	23,4	29,3	31,3	42,2	51,5	33,5	36,9

5.2.b

Erwerbstätige 2003,

Anteil an Ingesamt, D = 100

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	200,2	24,3	241,4	255,3	148,0	24,0	373,2	161,4
Produzierendes Gewerbe	91,0	160,3	74,6	69,5	63,5	55,1	62,9	72,9
dar. Verarbeitendes Gewerbe	90,1	200,2	63,0	56,7	55,7	47,1	50,4	67,9
Dienstleistungen	100,1	79,2	105,1	106,6	112,5	119,9	105,2	108,4
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	124,2	89,1	137,9	130,6	101,2	85,1	123,2	106,7
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	63,8	61,5	61,2	67,1	71,7	71,9	58,9	78,3
Öffentl. u. priv. DL	98,7	80,1	100,2	106,9	144,3	176,0	114,4	126,2

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

5.2.a

Erwerbstätige 2003

in 1.000

insg.	161,6	100,6	60,9	35,5	65,2	146,0	73,6	72,4
Land-, Forstw., Fischerei	7,4	7,1	0,3	2,0	5,1	7,2	4,1	3,1
Produzierendes Gewerbe	39,2	26,5	12,8	13,3	13,2	33,9	19,9	13,9
dar. Verarbeitendes Gewerbe	27,1	17,6	9,6	9,9	7,6	20,3	13,0	7,4
Dienstleistungen	114,9	67,0	47,9	20,2	46,9	105,0	49,7	55,3
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	47,7	27,5	20,2	8,3	19,2	49,3	22,1	27,1
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	16,2	8,0	8,2	3,0	5,0	17,4	8,4	9,0
Öffentl. u. priv. DL	51,0	31,6	19,5	8,9	22,7	38,4	19,2	19,2

Anteil an Insgesamt in %

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	4,6	7,1	0,5	5,7	7,8	4,9	5,5	4,3
Produzierendes Gewerbe	24,3	26,3	20,9	37,4	20,3	23,2	27,0	19,3
dar. Verarbeitendes Gewerbe	16,8	17,4	15,7	28,0	11,7	13,9	17,6	10,2
Dienstleistungen	71,1	66,6	78,6	56,9	71,9	71,9	67,4	76,4
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	29,5	27,3	33,1	23,3	29,5	33,7	30,1	37,4
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	10,0	7,9	13,5	8,5	7,6	11,9	11,3	12,5
Öffentl. u. priv. DL	31,6	31,4	32,0	25,1	34,8	26,3	26,0	26,5

5.2.b

Erwerbstätige 2003,

Anteil an Insgesamt, D = 100

insg.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Land-, Forstw., Fischerei	193,9	298,1	21,9	241,8	328,8	207,8	232,2	182,9
Produzierendes Gewerbe	89,1	96,6	76,8	137,1	74,5	85,1	99,3	70,7
dar. Verarbeitendes Gewerbe	83,2	86,4	77,8	138,4	58,1	69,0	87,2	50,5
Dienstleistungen	101,0	94,7	111,6	80,9	102,2	102,1	95,8	108,6
Handel, Gastgewerbe u. Verkehr	116,3	107,7	130,4	91,9	116,3	132,8	118,4	147,5
Finanzier., Vermiet., Untern.DL	63,7	50,4	85,7	54,0	48,4	75,6	72,1	79,1
Öffentl. u. priv. DL	108,0	107,2	109,2	85,7	118,9	89,8	89,0	90,6

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- weser oh. BHV	Untereibe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	--------------------	-------------	--------------------------	----------------------------	------------------

6.2.1.a

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

am 30.6.2004 (WZ 03)

insg.	26.523.982	21.411.589	2.340.735	317.772	100.728	61.682	62.285	93.077
Land- u. Forstwirtsch.,Fischerei	313.943	185.329	35.148	6.299	1.939	746	1.587	2.027
Produzierendes Gewerbe insg.	8.791.494	7.434.239	794.447	98.249	33.194	15.932	21.732	27.391
Bergbau	114.008	92.245	10.669	377	158	39	57	123
Verarbeitendes Gewerbe + oh.Ang.	6.785.356	5.925.731	605.330	68.190	25.012	10.849	15.312	17.017
Energie- u. Wasserversorgung	248.165	191.699	20.587	3.051	718	606	835	892
Baugewerbe	1.643.965	1.224.564	157.861	26.631	7.306	4.438	5.528	9.359

Anteile an insg., D = 100

insg.	100	100	100	100	100	100	100	100
Land- u. Forstwirtsch.,Fischerei	100	73	127	167	163	102	215	184
Produzierendes Gewerbe insg.	100	105	102	93	99	78	105	89
Bergbau	100	100	106	28	36	15	21	31
Verarbeitendes Gewerbe + oh.Ang.	100	108	101	84	97	69	96	71
Energie- u. Wasserversorgung	100	96	94	103	76	105	143	102
Baugewerbe	100	92	109	135	117	116	143	162

je Einwohner, D = 100

insg.	100	102	91	71	77	79	64	67
Land- u. Forstwirtsch.,Fischerei	100	74	116	120	126	80	139	123
Produzierendes Gewerbe insg.	100	106	93	67	77	61	68	59
Bergbau	100	102	97	20	28	12	14	21
Verarbeitendes Gewerbe + oh.Ang.	100	110	92	60	75	54	62	48
Energie- u. Wasserversorgung	100	97	86	73	59	83	92	68
Baugewerbe	100	94	99	97	90	91	92	108

7.2.1.a

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

am 30.6.2004 (WZ 03)

Dienstleistungen insg.	17.418.545	13.792.021	1.511.140	213.224	65.595	45.004	38.966	63.659
Handel	3.949.094	3.281.248	370.119	54.547	16.444	9.371	9.015	19.717
Gastgewerbe	751.825	582.181	64.116	13.264	5.024	3.012	2.489	2.739
Verkehr, Nachrichtenübermittl.	1.468.183	1.149.048	118.987	19.421	5.697	2.502	3.632	7.590
Kredit-, Versicherungsgewerbe	1.025.735	906.452	83.047	9.014	2.966	1.749	1.398	2.901
Dienstl. überw. f. Unternehmen	3.148.707	2.523.373	233.943	23.938	7.181	5.924	3.156	7.677
Öffentl. Verwaltung u.ä.	1.714.993	1.262.610	162.045	31.359	9.882	9.379	6.282	5.816
Erziehung und Unterricht	1.023.476	676.475	82.514	8.718	2.239	1.523	2.410	2.546
Gesundheits- und Sozialwesen	3.092.892	2.477.778	302.066	39.866	11.947	9.123	8.067	10.729
sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	1.243.640	931.856	94.303	13.097	4.215	2.421	2.517	3.944

Anteile an insg., D = 100

Dienstleistungen insg.	100	98	98	102	99	111	95	104
Handel	100	103	106	115	110	102	97	142
Gastgewerbe	100	96	97	147	176	172	141	104
Verkehr, Nachrichtenübermittl.	100	97	92	110	102	73	105	147
Kredit-, Versicherungsgewerbe	100	109	92	73	76	73	58	81
Dienstl. überw. f. Unternehmen	100	99	84	63	60	81	43	69
Öffentl. Verwaltung u.ä.	100	91	107	153	152	235	156	97
Erziehung und Unterricht	100	82	91	71	58	64	100	71
Gesundheits- und Sozialwesen	100	99	111	108	102	127	111	99
sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	100	93	86	88	89	84	86	90

je Einwohner, D = 100

Dienstleistungen insg.	100	100	90	73	77	87	61	70
Handel	100	105	97	82	85	80	63	95
Gastgewerbe	100	97	88	105	136	136	91	69
Verkehr, Nachrichtenübermittl.	100	98	84	79	79	58	68	98
Kredit-, Versicherungsgewerbe	100	111	84	52	59	58	37	54
Dienstl. überw. f. Unternehmen	100	101	77	45	46	64	28	46
Öffentl. Verwaltung u.ä.	100	93	98	109	117	185	101	65
Erziehung und Unterricht	100	83	83	51	45	50	65	47
Gesundheits- und Sozialwesen	100	101	101	77	79	100	72	66
sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	100	94	78	63	69	66	56	60

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

6.2.1.a

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

am 30.6.2004 (WZ 03)

insg.	100.728	26.548	33.136	41.044	61.682	25.346	12.068	24.268
Land- u. Forstwirtsch., Fischerei	1.939	101	724	1.114	746	122	279	345
Produzierendes Gewerbe insg.	33.194	13.999	8.958	10.237	15.932	6.088	3.177	6.667
Bergbau	158	38	51	69	39	7	25	7
Verarbeitendes Gewerbe + oh. Ang.	25.012	13.027	5.637	6.348	10.849	3.983	1.945	4.921
Energie- u. Wasserversorgung	718	206	219	293	606	438	35	133
Baugewerbe	7.306	728	3.051	3.527	4.438	1.660	1.172	1.606

Anteile an insg., D = 100

insg.	100	100	100	100	100	100	100	100
Land- u. Forstwirtsch., Fischerei	163	32	185	229	102	41	195	120
Produzierendes Gewerbe insg.	99	159	82	75	78	72	79	83
Bergbau	36	33	36	39	15	6	48	7
Verarbeitendes Gewerbe + oh. Ang.	97	192	66	60	69	61	63	79
Energie- u. Wasserversorgung	76	83	71	76	105	185	31	59
Baugewerbe	117	44	149	139	116	106	157	107

je Einwohner, D = 100

insg.	77	161	63	67	79	93	65	74
Land- u. Forstwirtsch., Fischerei	126	52	116	154	80	38	127	89
Produzierendes Gewerbe insg.	77	255	51	51	61	68	52	62
Bergbau	28	53	22	26	12	6	31	5
Verarbeitendes Gewerbe + oh. Ang.	75	308	42	41	54	57	41	59
Energie- u. Wasserversorgung	59	133	44	51	83	172	20	44
Baugewerbe	90	71	93	93	91	99	102	79

7.2.1.a

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

am 30.6.2004 (WZ 03)

Dienstleistungen insg.	65.595	12.448	23.454	29.693	45.004	19.136	8.612	17.256
Handel	16.444	2.464	6.660	7.320	9.371	3.627	1.961	3.783
Gastgewerbe	5.024	397	1.254	3.373	3.012	556	1.351	1.105
Verkehr, Nachrichtenübermittl.	5.697	2.239	2.118	1.340	2.502	1.086	511	905
Kredit-, Versicherungsgewerbe	2.966	415	1.432	1.119	1.749	588	362	799
Dienstl. überw. f. Unternehmen	7.181	1.737	2.335	3.109	5.924	2.400	609	2.915
Öffentl. Verwaltung u.ä.	9.882	1.552	2.929	5.401	9.379	4.878	1.608	2.893
Erziehung und Unterricht	2.239	739	866	634	1.523	769	349	405
Gesundheits- und Sozialwesen	11.947	2.196	4.322	5.429	9.123	4.066	1.397	3.660
sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	4.215	709	1.538	1.968	2.421	1.166	464	791

Anteile an insg., D = 100

Dienstleistungen insg.	99	71	108	110	111	115	109	108
Handel	110	62	135	120	102	96	109	105
Gastgewerbe	176	53	134	290	172	77	395	161
Verkehr, Nachrichtenübermittl.	102	152	115	59	73	77	76	67
Kredit-, Versicherungsgewerbe	76	40	112	70	73	60	78	85
Dienstl. überw. f. Unternehmen	60	55	59	64	81	80	43	101
Öffentl. Verwaltung u.ä.	152	90	137	204	235	298	206	184
Erziehung und Unterricht	58	72	68	40	64	79	75	43
Gesundheits- und Sozialwesen	102	71	112	113	127	138	99	129
sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	89	57	99	102	84	98	82	70

je Einwohner, D = 100

Dienstleistungen insg.	77	115	68	74	87	107	71	80
Handel	85	100	85	81	80	90	71	78
Gastgewerbe	136	85	84	195	136	72	257	119
Verkehr, Nachrichtenübermittl.	79	245	72	40	58	72	50	50
Kredit-, Versicherungsgewerbe	59	65	70	47	58	56	51	63
Dienstl. überw. f. Unternehmen	46	89	37	43	64	74	28	75
Öffentl. Verwaltung u.ä.	117	145	86	137	185	278	134	137
Erziehung und Unterricht	45	116	42	27	50	73	49	32
Gesundheits- und Sozialwesen	79	114	70	76	100	128	65	96
sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	69	91	62	69	66	91	53	52

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

6.2.1.a

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

am 30.6.2004 (WZ 03)

insg.	104.347	62.285	42.062	23.886	38.399	93.077	49.073	44.004
Land- u. Forstwirtsch.,Fischerei	1.773	1.587	186	426	1.161	2.027	899	1.128
Produzierendes Gewerbe insg.	31.564	21.732	9.832	11.073	10.659	27.391	16.405	10.986
Bergbau	155	57	98	23	34	123	78	45
Verarbeitendes Gewerbe + oh.Ang.	22.446	15.312	7.134	8.942	6.370	17.017	10.962	6.055
Energie- u. Wasserversorgung	1.273	835	438	388	447	892	614	278
Baugewerbe	7.690	5.528	2.162	1.720	3.808	9.359	4.751	4.608

Anteile an insg., D = 100

insg.	100	100	100	100	100	100	100	100
Land- u. Forstwirtsch.,Fischerei	144	215	37	151	255	184	155	217
Produzierendes Gewerbe insg.	91	105	71	140	84	89	101	75
Bergbau	35	21	54	22	21	31	37	24
Verarbeitendes Gewerbe + oh.Ang.	84	96	66	146	65	71	87	54
Energie- u. Wasserversorgung	130	143	111	174	124	102	134	68
Baugewerbe	119	143	83	116	160	162	156	169

je Einwohner, D = 100

insg.	77	64	111	79	58	67	78	57
Land- u. Forstwirtsch.,Fischerei	111	139	41	119	148	123	121	124
Produzierendes Gewerbe insg.	71	68	78	110	48	59	79	43
Bergbau	27	14	60	18	12	21	29	14
Verarbeitendes Gewerbe + oh.Ang.	65	62	73	115	38	48	68	31
Energie- u. Wasserversorgung	101	92	123	137	72	68	105	39
Baugewerbe	92	92	92	92	93	108	122	97

7.2.1.a

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

am 30.6.2004 (WZ 03)

Dienstleistungen insg.	71.010	38.966	32.044	12.387	26.579	63.659	31.769	31.890
Handel	15.597	9.015	6.582	2.353	6.662	19.717	8.959	10.758
Gastgewerbe	3.405	2.489	916	567	1.922	2.739	1.077	1.662
Verkehr, Nachrichtenübermittl.	9.106	3.632	5.474	1.698	1.934	7.590	4.371	3.219
Kredit-, Versicherungsgewerbe	2.438	1.398	1.040	401	997	2.901	1.791	1.110
Dienstl. überw. f. Unternehmen	8.090	3.156	4.934	1.301	1.855	7.677	3.731	3.946
Öffentl. Verwaltung u.ä.	9.511	6.282	3.229	1.762	4.520	5.816	3.104	2.712
Erziehung und Unterricht	3.919	2.410	1.509	1.036	1.374	2.546	1.385	1.161
Gesundheits- und Sozialwesen	14.024	8.067	5.957	2.369	5.698	10.729	5.467	5.262
sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	4.920	2.517	2.403	900	1.617	3.944	1.884	2.060

Anteile an insg., D = 100

Dienstleistungen insg.	104	95	116	79	105	104	99	110
Handel	100	97	105	66	117	142	123	164
Gastgewerbe	115	141	77	84	177	104	77	133
Verkehr, Nachrichtenübermittl.	158	105	235	128	91	147	161	132
Kredit-, Versicherungsgewerbe	60	58	64	43	67	81	94	65
Dienstl. überw. f. Unternehmen	65	43	99	46	41	69	64	76
Öffentl. Verwaltung u.ä.	141	156	119	114	182	97	98	95
Erziehung und Unterricht	97	100	93	112	93	71	73	68
Gesundheits- und Sozialwesen	115	111	121	85	127	99	96	103
sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	101	86	122	80	90	90	82	100

je Einwohner, D = 100

Dienstleistungen insg.	80	61	128	62	61	70	77	63
Handel	78	63	116	52	67	95	96	94
Gastgewerbe	89	91	85	66	102	69	61	77
Verkehr, Nachrichtenübermittl.	122	68	260	101	53	98	126	76
Kredit-, Versicherungsgewerbe	47	37	71	34	39	54	74	37
Dienstl. überw. f. Unternehmen	51	28	109	36	24	46	50	43
Öffentl. Verwaltung u.ä.	109	101	131	90	105	65	77	55
Erziehung und Unterricht	75	65	103	89	54	47	57	39
Gesundheits- und Sozialwesen	89	72	134	67	74	66	75	59
sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	78	56	135	63	52	60	64	57

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms-haven	Unter-weser oh. BHV	Untereibe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	-----------------	----------	-------------------	---------------------	---------------

7.3.2.a

Übernachtungen im Reiseverkehr

(Beherbergungsbetriebe mit mind. 9 Betten; oh. Campingplätze) abs. (in 1.000)

1992	293.836,5	261.004,3	32.814,2	11.740,3	5.225,2	3.552,9	1.931,9	1.030,4
1993	288.991,0	253.880,9	32.274,6	11.653,0	5.233,2	3.470,3	1.984,7	964,8
1994	291.089,5	249.970,6	31.592,5	11.447,3	4.959,7	3.316,3	2.260,0	911,3
1995	300.621,1	253.879,0	32.898,2	12.001,7	5.071,0	3.591,1	2.466,3	873,4
1996	299.991,8	249.220,8	32.916,3	11.916,9	4.942,7	3.807,2	2.368,8	798,2
1997	287.169,7	235.339,1	31.960,0	12.086,9	4.837,2	3.745,8	2.668,3	835,5
1998	294.544,0	244.845,4	32.300,3	12.223,6	4.829,7	3.864,0	2.702,9	827,0
1999	308.028,1	247.549,4	32.637,1	12.272,5	4.853,1	3.879,9	2.690,8	848,8
2000	326.344,0	259.343,8	35.454,1	12.653,7	5.033,9	3.915,0	2.861,6	843,1
2001	326.634,0	257.824,0	33.880,7	12.719,6	4.978,3	3.875,0	3.039,9	826,4
2002	317.509,7	249.821,7	32.967,9	12.318,7	4.870,8	3.840,2	2.772,4	835,4
2003	315.127,5	245.384,3	32.339,9	12.024,0	4.759,7	3.744,4	2.735,3	784,5
2004	317.390,7	245.847,2	31.504,2	11.749,0	4.633,3	3.577,9	2.777,4	760,4

7.3.3

Beherbergung im Reiseverkehr

(Beherbergungsbetriebe mit mind. 9 Betten; oh. Campingplätze) 2004

Betriebe geöffnet (JD)			5.688	2.368	991	786	397	194
Betten angeboten (JD)	2.395.492		257.118	94.955	35.563	29.407	22.693	7.292
Übernachtungen insg. (in 1.000)	317.390,7	245.847,2	31.504,2	11.749,0	4.633,3	3.577,9	2.777,4	760,4
Rang je 1.000 Einw. D = 100	3.846	3.747	3.941	8.514	11.422	14.668	9.234	1.754
Rang von Ausländern abs. (in 1.000)	100	97	102	221	297	381	240	46
in % D = 100	42.247,6	35.171,7	1.940,5	149,8	43,8	26,5	36,2	43,3
in % D = 100	13,3	14,3	6,2	1,3	0,9	0,7	1,3	5,7
Aufenthaltsdauer in Tagen abs. D = 100	100	107	46	10	7	6	10	43
abs. D = 100	2,9	2,8	3,4	5,1	5,6	5,9	5,2	2,2
D = 100	100	99	117	177	194	204	182	78
Bettenauslastung in % D = 100	36,3		34,5	33,9	35,7	33,3	33,5	28,6
D = 100	100		95	93	98	92	92	79

7.3.5

Krankenhäuser und Vorsorge- und

Rehabilitationseinrichtungen am 31.12.2003

insgesamt

Anzahl aufgestellte Betten	3.486		357	74	32	23	8	11
Anzahl je 1.000 Einw. D = 100	723.400		65.610	11.833	4.524	3.953	1.336	2.020
D = 100	8,8		8,2	8,6	11,2	16,2	4,4	4,7
D = 100	100		94	98	127	185	51	53

Krankenhäuser

insgesamt

Anzahl aufgestellte Betten	2.170		209	31	9	7	6	9
Anzahl je 1.000 Einw. D = 100	542.200		47.112	6.376	1.772	1.545	1.189	1.870
D = 100	6,6		5,9	4,6	4,4	6,3	4,0	4,3
D = 100	100		90	70	66	96	60	66

Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen

insgesamt

Anzahl aufgestellte Betten	1.316		148	43	23	16	2	2
Anzahl je 1.000 Einw. D = 100	181.200		18.498	5.457	2.752	2.408	147	150
D = 100	2,2		2,3	3,9	6,8	9,9	0,5	0,3
D = 100	100		105	180	309	450	22	16

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

7.3.2.a

Übernachtungen im Reiseverkehr

(Beherbergungsbetriebe mit mind. 9 Betten; oh.
Campingplätze) abs. (in 1.000)

1992	5.225,2	81,0	1.668,9	3.475,3	3.552,9	170,2	2.188,9	1.193,8
1993	5.233,2	78,3	1.701,8	3.453,1	3.470,3	160,0	2.134,5	1.175,9
1994	4.959,7	80,2	1.665,7	3.213,8	3.316,3	159,3	1.991,2	1.165,8
1995	5.071,0	82,1	1.663,6	3.325,3	3.591,1	143,1	2.120,2	1.327,8
1996	4.942,7	99,3	1.603,3	3.240,1	3.807,2	132,2	2.240,7	1.434,3
1997	4.837,2	100,5	1.484,2	3.252,5	3.745,8	154,8	2.142,6	1.448,4
1998	4.829,7	95,4	1.524,4	3.209,9	3.864,0	186,7	2.175,6	1.501,7
1999	4.853,1	97,0	1.480,2	3.275,9	3.879,9	204,0	2.150,2	1.525,6
2000	5.033,9	109,4	1.533,4	3.391,1	3.915,0	213,9	2.164,3	1.536,8
2001	4.978,3	95,1	1.550,6	3.332,6	3.875,0	200,9	2.141,6	1.532,5
2002	4.870,8	88,3	1.511,8	3.270,6	3.840,2	195,5	2.136,1	1.508,7
2003	4.759,7	93,6	1.450,9	3.215,3	3.744,4	189,3	2.072,6	1.482,6
2004	4.633,3	108,2	1.408,5	3.116,7	3.577,9	185,8	1.993,7	1.398,3

7.3.3

Beherbergung im Reiseverkehr

(Beherbergungsbetriebe mit mind. 9 Betten; oh.
Campingplätze) 2004

Betriebe geöffnet (JD)	991	18	255	718	786	29	509	248
Betten angeboten (JD)	35.563	693	10.014	24.856	29.407	1.440	15.508	12.459
Übernachtungen insg. (in 1.000)	4.633,3	108,2	1.408,5	3.116,7	3.577,9	185,8	1.993,7	1.398,3
Rang			(6)	(1)			(4)	(7)
je 1.000 Einw. D = 100	11.422	2.104	8.560	16.434	14.668	2.197	34.570	13.755
Rang	297	55	223	427	381	57	899	358
von Ausländern abs. (in 1.000)	43,8	9,0	9,0	25,7	26,5	8,6	6,1	11,8
in % D = 100	0,9	8,3	0,6	0,8	0,7	4,6	0,3	0,8
Aufenthaltsdauer in Tagen abs. D = 100	7	62	5	6	6	35	2	6
Aufenthaltsdauer in Tagen abs. D = 100	5,6	1,8	6,2	5,7	5,9	3,1	6,6	5,6
Bettenauslastung in % D = 100	194	63	218	198	204	110	229	197
Bettenauslastung in % D = 100	35,7	42,8	38,5	34,4	33,3	35,4	35,2	30,7
Bettenauslastung in % D = 100	98	118	106	95	92	97	97	85

7.3.5

Krankenhäuser und Vorsorge- und

Rehabilitationseinrichtungen am 31.12.2003

insgesamt

Anzahl	32	1	13	18	23	5	8	10
aufgestellte Betten								
Anzahl	4.524	374	1.847	2.303	3.953	1.015	1.077	1.861
je 1.000 Einw. D = 100	11,2	7,3	11,2	12,1	16,2	12,0	18,7	18,3
D = 100	127	83	128	139	185	137	213	209

Krankenhäuser

insgesamt

Anzahl	9	1	4	4	7	4	1	2
aufgestellte Betten								
Anzahl	1.772	374	638	760	1.545	795	160	590
je 1.000 Einw. D = 100	4,4	7,3	3,9	4,0	6,3	9,4	2,8	5,8
D = 100	66	111	59	61	96	143	42	88

Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen

insgesamt

Anzahl	23		9	14	16	1	7	8
aufgestellte Betten								
Anzahl	2.752		1.209	1.543	2.408	220	917	1.271
je 1.000 Einw. D = 100	6,8		7,3	8,1	9,9	2,6	15,9	12,5
D = 100	309		335	371	450	118	724	569

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

7.3.2.a

Übernachtungen im Reiseverkehr

(Beherbergungsbetriebe mit mind. 9 Betten; oh. Campingplätze) abs. (in 1.000)

1992	2.099,8	1.931,9	167,9	352,0	1.579,9	1.030,4	361,5	668,9
1993	2.132,8	1.984,7	148,1	424,3	1.560,5	964,8	337,3	627,4
1994	2.405,3	2.260,0	145,4	567,6	1.692,3	911,3	302,3	609,1
1995	2.605,5	2.466,3	139,2	710,8	1.755,5	873,4	319,0	554,4
1996	2.522,8	2.368,8	154,0	492,2	1.876,6	798,2	231,7	566,5
1997	2.849,6	2.668,3	181,2	635,1	2.033,2	835,5	299,1	536,4
1998	2.880,8	2.702,9	177,9	739,0	1.963,9	827,0	319,0	508,0
1999	2.900,7	2.690,8	209,9	619,8	2.070,9	848,8	322,9	525,8
2000	3.056,2	2.861,6	194,6	648,0	2.213,6	843,1	314,0	529,1
2001	3.243,8	3.039,9	203,9	654,4	2.385,5	826,4	318,6	507,8
2002	2.974,0	2.772,4	201,6	575,9	2.196,5	835,4	350,8	484,6
2003	2.925,6	2.735,3	190,3	629,9	2.105,4	784,5	319,0	465,5
2004	2.982,5	2.777,4	205,1	635,1	2.142,2	760,4	310,3	450,1

7.3.3

Beherbergung im Reiseverkehr

(Beherbergungsbetriebe mit mind. 9 Betten; oh. Campingplätze) 2004

Betriebe geöffnet (JD)		397		78	319	194	82	112
Betten angeboten (JD)	24.515	22.693	1.822	5.217	17.476	7.292	3.017	4.275
Übernachtungen insg. (in 1.000)	2.982,5	2.777,4	205,1	635,1	2.142,2	760,4	310,3	450,1
Rang				(15)	(3)		(25)	(19)
je 1.000 Einw. D = 100	7.117	9.234	1.734	6.739	10.372	1.754	1.591	1.888
Rang	185	240	45	175	270	46	41	49
von Ausländern				(11)	(7)		(27)	(23)
abs. (in 1.000)	67,5	36,2	31,3	16,7	19,5	43,3	19,7	23,5
in % D = 100	2,3	1,3	15,2	2,6	0,9	5,7	6,4	5,2
Aufenthaltsdauer in Tagen abs. D = 100	17	10	115	20	7	43	48	39
Aufenthaltsdauer in Tagen abs. D = 100	4,6	5,2	1,8	5,5	5,1	2,2	2,5	2,1
Bettenauslastung in % D = 100	33,3	33,5	30,8	33,4	33,6	28,6	28,2	28,8
	92	92	85	92	93	79	78	79

7.3.5

Krankenhäuser und Vorsorge- und

Rehabilitationseinrichtungen am 31.12.2003

insgesamt

Anzahl aufgestellte Betten		8		4	4	11	4	7
Anzahl je 1.000 Einw. D = 100		1.336		459	877	2.020	901	1.119
		4,4		4,9	4,2	4,7	4,6	4,7
		51		56	48	53	53	54

Krankenhäuser

insgesamt

Anzahl aufgestellte Betten		6		2	4	9	4	5
Anzahl je 1.000 Einw. D = 100		1.189		312	877	1.870	901	969
		4,0		3,3	4,2	4,3	4,6	4,1
		60		50	65	66	70	62

Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen

insgesamt

Anzahl aufgestellte Betten		2		2		2		2
Anzahl je 1.000 Einw. D = 100		147		147		150		150
		0,5		1,6		0,3		0,6
		22		71		16		29

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms-haven	Unter-weser oh. BHV	UntereIbe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	-----------------	----------	-------------------	---------------------	---------------

8.1.a

Arbeitslose

abs. (Jahresdurchschnitt)

1989		1.945.907	293.697	52.662	18.499	12.436	10.258	11.470
1992	2.978.571	1.699.273	249.792	42.809	14.073	10.803	8.577	9.356
1993	3.419.141	2.149.466	306.848	50.293	16.834	12.645	9.862	10.952
1994	3.698.058	2.426.277	340.822	53.721	17.811	13.136	10.693	12.081
1995	3.611.921	2.427.084	346.948	56.096	18.411	13.711	11.279	12.695
1996	3.965.064	2.646.442	386.244	63.208	21.353	14.587	12.825	14.443
1997	4.384.455	2.870.020	413.832	67.612	22.452	15.158	14.020	15.982
1998	4.279.289	2.750.611	399.402	65.916	21.109	14.822	14.057	15.928
1999	4.099.210	2.603.840	375.453	61.582	19.599	13.553	13.206	15.224
2000	3.888.652	2.377.837	348.380	59.582	20.146	12.661	12.499	14.276
2001	3.851.637	2.319.905	350.279	59.000	20.111	12.170	12.520	14.199
2002	4.060.318	2.497.678	361.871	60.989	20.537	12.577	12.735	15.140
2003	4.376.027	2.752.589	379.728	65.378	22.522	13.210	13.191	16.455
2004	4.381.086	2.781.413	376.629	65.565	22.502	13.091	13.710	16.262

8.1.b

Arbeitslosenquoten

abs. (Jahresdurchschnitt)

1992								
in %	8,5	6,5	8,1	8,5	10,2	11,5	7,7	5,9
D = 100	100	76	95	100	120	135	91	69
1993								
in %	9,8	8,1	9,7	9,9	12,1	13,5	8,7	6,7
D = 100	100	82	99	101	123	138	89	68
1994								
in %	10,6	9,1	10,7	10,5	12,7	14,0	9,4	7,3
D = 100	100	86	101	99	119	133	88	69
1995								
in %	10,4	9,1	10,9	10,9	13,0	15,0	10,0	7,5
D = 100	100	87	105	105	125	144	96	73
1996								
in %	11,5	9,9	12,1	12,2	14,9	15,9	11,3	8,4
D = 100	100	86	105	106	130	138	98	73
1997								
in %	12,7	10,8	12,9	12,9	15,5	16,6	12,3	9,2
D = 100	100	85	102	101	122	131	96	72
1998								
in %	12,3	10,3	12,3	12,5	14,6	16,2	12,2	9,0
D = 100	100	83	100	101	118	132	99	73
1999								
in %	11,7	9,6	11,5	11,5	13,4	14,7	11,4	8,5
D = 100	100	82	98	99	114	126	97	73
2000								
in %	10,7	8,4	10,3	10,6	13,0	13,1	10,3	7,6
D = 100	100	79	96	100	122	122	97	71
2001								
in %	10,3	8,0	10,0	10,1	12,3	12,1	10,0	7,4
D = 100	100	78	97	98	120	117	97	72
2002								
in %	10,8	8,5	10,2	10,4	12,3	12,4	10,0	7,8
D = 100	100	79	94	96	114	115	93	72
2003								
in %	11,6	9,3	10,7	11,0	13,3	13,0	10,3	8,4
D = 100	100	80	92	95	115	112	89	72
2004								
in %	11,7	9,4	10,6	11,1	13,4	13,0	10,8	8,3
D = 100	100	81	91	95	115	111	92	71

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

8.1.a

Arbeitslose

abs. (Jahresdurchschnitt)

1989	18.499	2.855	7.326	8.318	12.436	5.750	2.674	4.012
1992	14.073	2.320	5.266	6.487	10.803	5.087	2.010	3.706
1993	16.834	2.836	6.424	7.574	12.645	5.972	2.403	4.270
1994	17.811	2.983	6.776	8.052	13.136	6.298	2.402	4.436
1995	18.411	2.988	7.012	8.411	13.711	6.544	2.477	4.690
1996	21.353	3.287	8.284	9.782	14.587	6.584	2.856	5.147
1997	22.452	3.406	8.900	10.146	15.158	6.717	2.995	5.446
1998	21.109	3.120	8.412	9.577	14.822	6.586	2.881	5.355
1999	19.599	2.887	7.746	8.966	13.553	5.975	2.679	4.899
2000	20.146	2.928	7.711	9.507	12.661	5.368	2.666	4.627
2001	20.111	2.722	7.786	9.603	12.170	4.926	2.734	4.511
2002	20.537	2.852	8.116	9.569	12.577	5.030	2.865	4.682
2003	22.522	3.016	9.258	10.248	13.210	5.197	3.039	4.974
2004	22.502	3.011	8.997	10.494	13.091	5.146	3.064	4.881

8.1.b

Arbeitslosenquoten

abs. (Jahresdurchschnitt)

1992								
in %	10,2	11,4	9,8	10,1	11,5	13,6	10,6	9,9
D = 100	120	134	115	119	135	160	125	116
1993								
in %	12,1	14,0	11,9	11,6	13,5	16,3	12,5	11,3
D = 100	123	143	121	118	138	166	128	115
1994								
in %	12,7	14,9	12,4	12,2	14,0	17,3	12,3	11,8
D = 100	119	141	117	115	133	163	116	111
1995								
in %	13,0	15,2	12,6	12,6	15,0	18,8	12,7	12,6
D = 100	125	146	121	121	144	181	122	121
1996								
in %	14,9	16,9	14,8	14,5	15,9	19,0	14,5	13,8
D = 100	130	147	129	126	138	165	126	120
1997								
in %	15,5	17,7	15,6	14,9	16,6	19,9	15,0	14,5
D = 100	122	139	123	117	131	157	118	114
1998								
in %	14,6	16,1	14,7	14,0	16,2	19,6	14,4	14,2
D = 100	118	131	120	114	132	159	117	115
1999								
in %	13,4	14,7	13,4	13,0	14,7	17,8	13,2	12,8
D = 100	114	126	115	111	126	152	113	109
2000								
in %	13,0	14,2	12,5	13,1	13,1	15,3	12,3	11,5
D = 100	122	133	117	122	122	143	115	107
2001								
in %	12,3	12,7	11,9	12,6	12,1	13,6	12,0	10,8
D = 100	120	124	115	122	117	132	117	105
2002								
in %	12,3	13,1	12,1	12,3	12,4	14,1	12,3	11,1
D = 100	114	121	112	114	115	131	114	103
2003								
in %	13,3	13,8	13,6	13,0	13,0	14,7	12,9	11,7
D = 100	115	119	117	112	112	127	111	101
2004								
in %	13,4	14,1	13,2	13,4	13,0	14,9	13,0	11,5
D = 100	115	121	113	115	111	127	111	98

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

8.1.a

Arbeitslose

abs. (Jahresdurchschnitt)

1989	19.151	10.258	8.894	3.631	6.627	11.470	5.577	5.892
1992	16.236	8.577	7.659	3.154	5.423	9.356	4.498	4.858
1993	18.692	9.862	8.830	3.602	6.260	10.952	5.397	5.555
1994	20.459	10.693	9.766	3.840	6.853	12.081	5.947	6.134
1995	21.144	11.279	9.865	4.072	7.207	12.695	6.258	6.437
1996	23.449	12.825	10.624	4.656	8.169	14.443	7.103	7.340
1997	24.886	14.020	10.866	5.099	8.921	15.982	7.694	8.288
1998	24.752	14.057	10.695	4.849	9.208	15.928	7.580	8.348
1999	23.054	13.206	9.848	4.519	8.687	15.224	6.916	8.308
2000	21.834	12.499	9.335	4.134	8.365	14.276	6.470	7.806
2001	21.864	12.520	9.344	3.960	8.560	14.199	6.339	7.860
2002	22.299	12.735	9.564	3.971	8.764	15.140	6.713	8.427
2003	23.181	13.191	9.990	4.012	9.179	16.455	7.331	9.124
2004	23.717	13.710	10.007	4.127	9.583	16.262	7.673	8.589

8.1.b

Arbeitslosenquoten

abs. (Jahresdurchschnitt)

1992								
in %	9,8	7,7	13,9	8,5	7,3	5,9	6,3	5,5
D = 100	115	91	164	100	86	69	74	65
1993								
in %	11,1	8,7	15,9	9,6	8,3	6,7	7,3	6,2
D = 100	113	89	162	98	85	68	74	63
1994								
in %	12,1	9,4	17,7	10,1	9,0	7,3	7,9	6,8
D = 100	114	88	167	95	85	69	75	64
1995								
in %	12,7	10,0	18,3	10,9	9,5	7,5	8,2	7,0
D = 100	122	96	176	105	91	73	79	67
1996								
in %	14,1	11,3	20,1	12,4	10,7	8,4	9,2	7,8
D = 100	122	98	175	108	93	73	80	68
1997								
in %	14,9	12,3	20,8	13,6	11,6	9,2	9,7	8,7
D = 100	118	96	164	107	91	72	76	69
1998								
in %	14,8	12,2	20,6	12,9	11,9	9,0	9,5	8,6
D = 100	121	99	167	105	97	73	77	70
1999								
in %	13,8	11,4	19,3	12,0	11,1	8,5	8,6	8,4
D = 100	118	97	165	103	95	73	74	72
2000								
in %	12,6	10,3	17,7	10,6	10,2	7,6	7,7	7,6
D = 100	117	97	165	99	95	71	72	71
2001								
in %	12,3	10,0	17,7	9,8	10,0	7,4	7,4	7,4
D = 100	119	97	171	96	97	72	72	72
2002								
in %	12,4	10,0	18,2	9,8	10,1	7,8	7,7	7,9
D = 100	115	93	169	91	94	72	71	73
2003								
in %	12,7	10,3	18,2	9,9	10,5	8,4	8,3	8,4
D = 100	109	89	157	85	91	72	72	72
2004								
in %	13,4	10,8	19,9	10,3	11,0	8,3	8,7	7,9
D = 100	114	92	170	88	94	71	74	68

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms-haven	Unter-weser oh. BHV	Untereibe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	-----------------	----------	-------------------	---------------------	---------------

8.2.a

Arbeitslose am 30.6.2003

insgesamt	4.257.425	2.663.465	364.289	60.937	20.501	11.990	12.257	16.189
Veränd. z. Vj.								
abs.	303.064	254.619	8.955	3.557	1.947	373	14	1.223
in %	7,7	10,6	2,5	6,2	10,5	3,2	0,1	8,2
Langzeit-AL (1 Jahr u.länger)								
Anteil an insg. in %	35,1	31,1	34,3	33,5	35,4	34,5	35,6	28,9
D = 100	100	89	98	95	101	98	101	82

8.2.c

Arbeitslosenquoten am 30.6.2003,

berechnet auf der Grundlage der sozialvers.pfl.

Beschäftigten am Wohnort

insgesamt								
in %	11,3	9,0	10,2	10,2	12,1	11,8	9,6	8,2
D = 100	100	80	90	91	107	104	85	73
Rang								
Männer								
in %	9,9	9,3	10,5	10,6	12,2	13,2	10,0	8,3
D = 100	100	94	106	107	124	133	101	84
Frauen								
in %	9,9	8,6	9,8	9,7	12,0	10,0	9,0	8,2
D = 100	100	87	99	98	121	101	91	82
unt. 25 J.								
in %	8,1	8,0	9,2	9,5	10,7	10,2	8,5	8,3
D = 100	100	99	114	117	132	126	104	103

8.2.a

Arbeitslose am 30.6.2004

insgesamt	4.233.417	2.668.895	357.732	61.025	20.698	11.804	12.806	15.717
Veränd. z. Vj.								
abs.	-24.008	5.430	-6.557	88	197	-186	549	-472
in %	-0,6	0,2	-1,8	-0,1	1,0	-5,8	8,4	-3,7
Langzeit-AL (1 Jahr u.länger)								
in %	39,6	36,6	38,9	38,0	39,9	41,7	38,5	32,2
D = 100	100	92	98	96	101	105	97	81

8.2.c

Arbeitslosenquoten am 30.6.2004,

berechnet auf der Grundlage der sozialvers.pfl.

Beschäftigten am Wohnort

insgesamt								
in %	11,3	9,1	10,1	10,3	12,4	11,8	10,1	8,0
D = 100	100	80	89	91	109	104	90	70
Rang								
Männer								
in %	11,5	9,3	10,5	10,9	12,7	13,1	10,7	8,1
D = 100	100	81	91	95	111	114	94	71
Frauen								
in %	11,2	8,7	9,6	9,6	11,9	10,1	9,4	7,8
D = 100	100	78	86	86	106	90	84	69
unt. 25 J.								
in %	10,0	8,0	9,0	9,5	10,7	10,3	9,2	8,0
D = 100	100	80	90	95	107	103	92	80

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

8.2.a

Arbeitslose am 30.6.2003

insgesamt	20.501	2.903	8.680	8.918	11.990	4.917	2.525	4.548
Veränd. z. Vj.								
abs.	1.947	202	1.133	612	373	5	207	161
in %	10,5	7,5	15,0	7,4	3,2	0,1	8,9	3,7
Langzeit-AL (1 Jahr u.länger)								
Anteil an insg. in %	35,4	36,8	34,2	36,1	34,5	35,8	29,3	35,9
D = 100	101	105	97	103	98	102	83	102

8.2.c

Arbeitslosenquoten am 30.6.2003,

berechnet auf der Grundlage der sozialvers.pfl.

Beschäftigten am Wohnort

insgesamt								
in %	12,1	13,3	12,7	11,3	11,8	14,0	10,7	10,6
D = 100	107	118	112	100	104	124	95	94
Rang			(36)	(27)			(26)	(25)
Männer								
in %	12,2	13,9	12,5	11,6	13,2	16,6	11,8	11,3
D = 100	124	140	126	117	133	167	119	114
Frauen								
in %	12,0	12,5	13,1	10,9	10,0	11,0	9,2	9,7
D = 100	121	126	132	110	101	111	93	98
unt. 25 J.								
in %	10,7	11,6	11,5	9,8	10,2	11,7	8,4	10,1
D = 100	132	144	141	121	126	144	104	124

8.2.a

Arbeitslose am 30.6.2004

insgesamt	20.698	2.853	8.534	9.311	11.804	4.915	2.429	4.460
Veränd. z. Vj.								
abs.	197	-50	-146	393	-186	-2	-96	-88
in %	1,0	-1,7	-1,7	4,4	-5,8	-0,0	-3,8	-1,9
Langzeit-AL (1 Jahr u.länger)								
in %	39,9	45,8	38,1	39,7	41,7	43,9	36,9	42,0
D = 100	101	116	96	100	105	111	93	106

8.2.c

Arbeitslosenquoten am 30.6.2004,

berechnet auf der Grundlage der sozialvers.pfl.

Beschäftigten am Wohnort

insgesamt								
in %	12,4	13,4	12,6	11,9	11,8	14,3	10,3	10,5
D = 100	109	118	111	105	104	126	91	93
Rang			(34)	(32)			(22)	(24)
Männer								
in %	12,7	13,4	13,1	12,1	13,1	16,8	11,2	11,2
D = 100	111	117	115	106	114	146	98	98
Frauen								
in %	11,9	13,4	11,8	11,5	10,1	11,3	9,1	9,6
D = 100	106	120	105	103	90	102	81	86
unt. 25 J.								
in %	10,7	9,7	11,0	10,7	10,3	13,9	6,8	9,8
D = 100	107	97	110	107	103	139	68	98

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

8.2.a

Arbeitslose am 30.6.2003

insgesamt	22.082	12.257	9.825	3.771	8.486	16.189	6.932	9.257
Veränd. z. Vj.								
abs.	301	14	287	-105	119	1.223	317	906
in %	1,4	0,1	3,0	-2,7	1,4	8,2	4,8	10,8
Langzeit-AL (1 Jahr u.länger)								
Anteil an insg. in %	38,6	35,6	42,3	38,7	34,2	28,9	26,8	30,5
D = 100	110	101	120	110	97	82	76	87

8.2.c

Arbeitslosenquoten am 30.6.2003,

berechnet auf der Grundlage der sozialvers.pfl.

Beschäftigten am Wohnort

insgesamt								
in %	12,3	9,6	19,2	9,3	9,7	8,2	7,9	8,5
D = 100	109	85	170	82	86	73	70	75
Rang				(17)	(19)		(7)	(10)
Männer								
in %	13,4	10,0	21,9	8,8	10,5	8,3	8,2	8,3
D = 100	135	101	222	89	106	84	83	84
Frauen								
in %	10,9	9,0	15,6	10,0	8,6	8,2	7,4	8,7
D = 100	111	91	158	101	87	82	75	88
unt. 25 J.								
in %	10,4	8,5	15,2	7,9	8,7	8,3	7,5	9,2
D = 100	128	104	187	98	108	103	92	113

8.2.a

Arbeitslose am 30.6.2004

insgesamt	22.753	12.806	9.947	3.900	8.906	15.717	7.320	8.397
Veränd. z. Vj.								
abs.	671	549	122	129	420	-472	388	-860
in %	9,6	8,4	1,2	3,4	4,9	-3,7	5,6	-9,3
Langzeit-AL (1 Jahr u.länger)								
in %	43,4	38,5	49,7	38,1	38,7	32,2	31,5	32,8
D = 100	110	97	125	96	98	81	79	83

8.2.c

Arbeitslosenquoten am 30.6.2004,

berechnet auf der Grundlage der sozialvers.pfl.

Beschäftigten am Wohnort

insgesamt								
in %	12,9	10,1	19,9	9,8	10,3	8,0	8,3	7,7
D = 100	114	90	176	87	91	70	73	68
Rang				(20)	(23)		(9)	(6)
Männer								
in %	14,2	10,7	23,1	9,6	11,3	8,1	8,5	7,8
D = 100	124	94	201	84	98	71	74	68
Frauen								
in %	11,2	9,4	15,7	10,1	9,1	7,8	8,0	7,5
D = 100	100	84	141	91	81	69	72	68
unt. 25 J.								
in %	11,4	9,2	16,8	9,9	8,9	8,0	7,0	9,0
D = 100	114	92	168	99	89	80	70	90

NIW - Standortprofil

	Deutsch- land	West- deutsch- land	Nieder- sachsen	Küsten- raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- weser oh. BHV	Untereibe NDS
8.2.d								
Arbeitslose am 30.6.								
1997								
abs.	4.222.431	2.757.067	393.513	63.577	20.649	14.136	13.268	15.524
Veränd. z. Vj.								
abs.	437.865	240.389	20.730	3.947	918	468	1.059	1.502
in %	11,6	9,6	5,6	6,6	4,7	3,4	8,7	10,7
1998								
abs.	4.075.054	2.622.970	376.365	61.017	18.867	13.639	13.148	15.363
Veränd. z. Vj.								
abs.	-147.377	-134.097	-17.148	-2.560	-1.782	-497	-120	-161
in %	-3,5	-4,9	-4,4	-4,0	-8,6	-3,5	-0,9	-1,0
1999								
abs.	3.938.110	2.504.769	353.672	56.743	17.499	12.437	12.325	14.482
Veränd. z. Vj.								
abs.	-136.944	-118.201	-22.693	-4.274	-1.368	-1.202	-823	-881
in %	-3,4	-4,5	-6,0	-7,0	-7,3	-8,8	-6,3	-5,7
2000								
abs.	3.724.330	2.281.289	327.673	54.822	18.341	11.354	11.584	13.543
Veränd. z. Vj.								
abs.	-213.780	-223.480	-25.999	-1.921	842	-1.083	-741	-939
in %	-5,4	-8,9	-7,4	-3,4	4,8	-8,7	-6,0	-6,5
2001								
abs.	3.694.363	2.218.891	336.885	54.488	18.127	10.883	11.891	13.587
Veränd. z. Vj.								
abs.	-29.967	-62.398	9.212	-334	-214	-471	307	44
in %	-0,8	-2,7	2,8	-0,6	-1,2	-4,1	2,7	0,3
2002								
abs.	3.954.361	2.408.846	355.334	57.380	18.554	11.617	12.243	14.966
Veränd. z. Vj.								
abs.	259.998	189.955	18.449	2.892	427	734	352	1.379
in %	7,0	8,6	5,5	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6
2003								
abs.	4.257.425	2.663.465	364.289	60.937	20.501	11.990	12.257	16.189
Veränd. z. Vj.								
abs.	303.064	254.619	8.955	3.557	1.947	373	14	1.223
in %	7,7	10,6	2,5	6,2	10,5	3,2	0,1	8,2
2004								
abs.	4.233.417	2.668.895	357.732	61.025	20.698	11.804	12.806	15.717
Veränd. z. Vj.								
abs.	-24.008	5.430	-6.557	88	197	-186	549	-472
in %	-0,6	0,2	-1,8	0,1	1,0	-1,6	4,5	-2,9

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
8.2.d								
Arbeitslose am 30.6.								
1997								
abs.	20.649	3.438	8.022	9.189	14.136	6.550	2.525	5.061
Veränd. z. Vj.								
abs.	918	141	299	478	468	86	176	206
in %	4,7	4,3	3,9	5,5	3,4	1,3	7,5	4,2
1998								
abs.	18.867	3.003	7.473	8.391	13.639	6.457	2.258	4.924
Veränd. z. Vj.								
abs.	-1.782	-435	-549	-798	-497	-93	-267	-137
in %	-8,6	-12,7	-6,8	-8,7	-3,5	-1,4	-10,6	-2,7
1999								
abs.	17.499	2.769	6.878	7.852	12.437	5.880	2.151	4.406
Veränd. z. Vj.								
abs.	-1.368	-234	-595	-539	-1.202	-577	-107	-518
in %	-7,3	-7,8	-8,0	-6,4	-8,8	-8,9	-4,7	-10,5
2000								
abs.	18.341	2.856	7.074	8.411	11.354	5.122	2.018	4.214
Veränd. z. Vj.								
abs.	842	87	196	559	-1.083	-758	-133	-192
in %	4,8	3,1	2,8	7,1	-8,7	-12,9	-6,2	-4,4
2001								
abs.	18.127	2.662	7.035	8.430	10.883	4.645	2.180	4.058
Veränd. z. Vj.								
abs.	-214	-194	-39	19	-471	-477	162	-156
in %	-1,2	-6,8	-0,6	0,2	-4,1	-9,3	8,0	-3,7
2002								
abs.	18.554	2.701	7.547	8.306	11.617	4.912	2.318	4.387
Veränd. z. Vj.								
abs.	427	39	512	-124	734	267	138	329
in %	8,6	1,5	7,3	-1,5	8,6	5,7	6,3	8,1
2003								
abs.	20.501	2.903	8.680	8.918	11.990	4.917	2.525	4.548
Veränd. z. Vj.								
abs.	1.947	202	1.133	612	373	5	207	161
in %	10,5	7,5	15,0	7,4	3,2	0,1	8,9	3,7
2004								
abs.	20.698	2.853	8.534	9.311	11.804	4.915	2.429	4.460
Veränd. z. Vj.								
abs.	197	-50	-146	393	-186	-2	-96	-88
in %	1,0	-1,7	-1,7	4,4	-1,6	-0,0	-3,8	-1,9

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
8.2.d								
Arbeitslose am 30.6.								
1997								
abs.	24.001	13.268	10.733	4.892	8.376	15.524	7.398	8.126
Veränd. z. Vj.								
abs.	953	1.059	-106	463	596	1.502	550	952
in %	4,1	8,7	-1,0	10,5	7,7	10,7	8,0	13,3
1998								
abs.	23.815	13.148	10.667	4.587	8.561	15.363	7.348	8.015
Veränd. z. Vj.								
abs.	-186	-120	-66	-305	185	-161	-50	-111
in %	-0,8	-0,9	-0,6	-6,2	2,2	-1,0	-0,7	-1,4
1999								
abs.	22.094	12.325	9.769	4.250	8.075	14.482	6.452	8.030
Veränd. z. Vj.								
abs.	-1.721	-823	-898	-337	-486	-881	-896	15
in %	-7,2	-6,3	-8,4	-7,3	-5,7	-5,7	-12,2	0,2
2000								
abs.	20.816	11.584	9.232	3.843	7.741	13.543	6.058	7.485
Veränd. z. Vj.								
abs.	-1.278	-741	-537	-407	-334	-939	-394	-545
in %	-5,8	-6,0	-5,5	-9,6	-4,1	-6,5	-6,1	-6,8
2001								
abs.	21.230	11.891	9.339	3.772	8.119	13.587	6.046	7.541
Veränd. z. Vj.								
abs.	414	307	107	-71	378	44	-12	56
in %	2,0	2,7	1,2	-1,8	4,9	0,3	-0,2	0,7
2002								
abs.	21.781	12.243	9.538	3.876	8.367	14.966	6.615	8.351
Veränd. z. Vj.								
abs.	551	352	199	104	248	1.379	569	810
in %	8,6	8,6	2,1	2,8	3,1	8,6	9,4	10,7
2003								
abs.	22.082	12.257	9.825	3.771	8.486	16.189	6.932	9.257
Veränd. z. Vj.								
abs.	301	14	287	-105	119	1.223	317	906
in %	1,4	0,1	3,0	-2,7	1,4	8,2	4,8	10,8
2004								
abs.	22.753	12.806	9.947	3.900	8.906	15.717	7.320	8.397
Veränd. z. Vj.								
abs.	671	549	122	129	420	-472	388	-860
in %	3,0	4,5	1,2	3,4	4,9	-2,9	5,6	-9,3

NIW - Standortprofil

	Deutsch- land	West- deutsch- land	Nieder- sachsen	Küsten- raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- weser oh. BHV	Untereibe NDS
--	------------------	---------------------------	--------------------	------------------------	-------------	--------------------------	----------------------------	------------------

8.3.a

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte

Frauen

abs.

1995	12.241.203	9.281.313	1.031.504	136.828	39.633	28.554	28.741	39.900
1996	12.147.632	9.233.247	1.025.172	135.997	39.536	28.412	28.206	39.843
1997	11.954.906	9.149.548	1.015.008	136.013	39.868	28.238	27.927	39.980
1998	11.947.115	9.137.715	1.014.553	137.194	40.660	28.347	27.924	40.263
1999	12.059.115	9.266.525	1.028.232	139.595	41.767	28.892	27.916	41.020
2000	12.281.713	9.511.353	1.056.017	142.157	42.268	29.769	28.157	41.963
2001	12.372.527	9.653.290	1.056.849	143.011	42.394	29.594	28.355	42.668
2002	12.391.665	9.722.108	1.065.058	144.176	42.805	29.523	28.575	43.273
2003	12.181.310	9.585.675	1.055.257	142.829	42.367	29.060	28.277	43.125
2004	11.983.131	9.438.157	1.039.170	140.656	41.625	28.477	28.020	42.534
Anteil an insg. in %	45,2	44,1	44,4	44,3	41,3	46,2	45,0	45,7
D = 100	100	98	98	98	91	102	100	101
Rang								
je Einw., D = 100	100	99	90	70	71	80	64	68

9.3.a

Sozialversicherungspflichtige

Auszubildende

abs.

1995		1.210.111	143.390	22.106	7.775	4.326	4.384	5.621
1996	1.536.447	1.186.472	138.836	21.320	7.452	4.092	4.151	5.625
1997	1.568.633	1.197.890	144.726	21.758	7.428	4.133	4.284	5.913
1998	1.600.670	1.216.397	150.016	22.625	7.663	4.320	4.432	6.210
1999	1.633.172	1.241.193	154.969	23.431	7.972	4.495	4.575	6.389
2000	1.632.471	1.248.785	154.473	23.439	8.115	4.378	4.455	6.491
2001	1.614.164	1.251.047	143.823	21.781	7.425	4.096	4.215	6.045
2002	1.601.834	1.257.483	139.362	20.880	6.995	3.967	4.051	5.867
2003	1.588.498	1.254.711	142.608	20.984	6.947	3.963	4.193	5.881
2004	1.547.052	1.222.909	139.474	20.703	6.827	3.981	4.151	5.744
Anteil an insg. in %	5,8	5,7	6,0	6,5	6,8	6,5	6,7	6,2
D = 100	100	98	102	112	116	111	114	106
Rang								
je Einw., D = 100	100	99	93	80	90	87	74	71

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

8.3.a

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte

Frauen

abs.

1995	39.633	7.148	14.177	18.308	28.554	11.753	5.843	10.958
1996	39.536	7.050	14.289	18.197	28.412	11.461	5.775	11.176
1997	39.868	7.168	14.105	18.595	28.238	11.335	5.855	11.048
1998	40.660	7.663	14.365	18.632	28.347	11.326	5.843	11.178
1999	41.767	7.849	14.735	19.183	28.892	11.642	5.894	11.356
2000	42.268	7.775	14.899	19.594	29.769	11.919	5.890	11.960
2001	42.394	7.799	15.053	19.542	29.594	11.689	5.875	12.030
2002	42.805	7.670	15.419	19.716	29.523	11.602	5.813	12.108
2003	42.367	7.511	15.293	19.563	29.060	11.330	5.787	11.943
2004	41.625	7.417	14.921	19.287	28.477	11.088	5.669	11.720
Anteil an insg. in %	41,3	27,9	45,0	47,0	46,2	43,7	47,0	48,3
D = 100	91	62	100	104	102	97	104	107
Rang			(23)	(16)			(15)	(11)
je Einw., D = 100	71	99	62	70	80	90	68	79

9.3.a

Sozialversicherungspflichtige

Auszubildende

abs.

1995	7.775	1.469	2.779	3.527	4.326	1.688	980	1.658
1996	7.452	1.320	2.677	3.455	4.092	1.603	915	1.574
1997	7.428	1.306	2.728	3.394	4.133	1.689	942	1.502
1998	7.663	1.315	2.867	3.481	4.320	1.720	970	1.630
1999	7.972	1.391	3.017	3.564	4.495	1.791	1.008	1.696
2000	8.115	1.445	3.089	3.581	4.378	1.734	994	1.650
2001	7.425	1.280	2.844	3.301	4.096	1.617	944	1.535
2002	6.995	1.233	2.690	3.072	3.967	1.589	876	1.502
2003	6.947	1.317	2.645	2.985	3.963	1.595	898	1.470
2004	6.827	1.277	2.578	2.972	3.981	1.621	926	1.434
Anteil an insg. in %	6,8	4,8	7,8	7,2	6,5	6,4	7,7	5,9
D = 100	116	82	133	124	111	110	132	101
Rang			(3)	(7)			(5)	(25)
je Einw., D = 100	90	132	84	84	87	102	86	75

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

8.3.a

Sozialversicherungspflichtig beschäftigte

Frauen

abs.								
1995	49.987	28.741	21.246	9.731	19.010	39.900	20.748	19.152
1996	49.195	28.206	20.989	9.434	18.772	39.843	20.580	19.263
1997	48.243	27.927	20.316	9.012	18.915	39.980	20.580	19.400
1998	47.691	27.924	19.767	8.992	18.932	40.263	20.651	19.612
1999	47.852	27.916	19.936	8.859	19.057	41.020	20.948	20.072
2000	48.479	28.157	20.322	8.877	19.280	41.963	21.313	20.650
2001	48.437	28.355	20.082	8.920	19.435	42.668	21.553	21.115
2002	48.365	28.575	19.790	8.977	19.598	43.273	21.866	21.407
2003	47.806	28.277	19.529	8.821	19.456	43.125	21.650	21.475
2004	47.134	28.020	19.114	8.598	19.422	42.534	21.402	21.132
Anteil an insg. in %	45,2	45,0	45,4	36,0	50,6	45,7	43,6	48,0
D = 100	100	100	101	80	112	101	97	106
Rang				(38)	(6)		(29)	(12)
je Einw., D = 100	77	64	111	63	65	68	76	61

9.3.a

Sozialversicherungspflichtige

Auszubildende

abs.								
1995	6.757	4.384	2.373	1.537	2.847	5.621	3.312	2.309
1996	6.924	4.151	2.773	1.419	2.732	5.625	3.254	2.371
1997	7.289	4.284	3.005	1.454	2.830	5.913	3.411	2.502
1998	7.394	4.432	2.962	1.560	2.872	6.210	3.523	2.687
1999	7.589	4.575	3.014	1.648	2.927	6.389	3.629	2.760
2000	7.349	4.455	2.894	1.596	2.859	6.491	3.640	2.851
2001	6.903	4.215	2.688	1.554	2.661	6.045	3.377	2.668
2002	6.649	4.051	2.598	1.494	2.557	5.867	3.338	2.529
2003	6.753	4.193	2.560	1.559	2.634	5.881	3.401	2.480
2004	6.707	4.151	2.556	1.516	2.635	5.744	3.267	2.477
Anteil an insg. in %	6,4	6,7	6,1	6,3	6,9	6,2	6,7	5,6
D = 100	110	114	104	109	118	106	114	97
Rang				(16)	(13)		(12)	(32)
je Einw., D = 100	85	74	115	86	68	71	89	55

NIW - Standortprofil

	Deutsch-land	West-deutsch-land	Nieder-sachsen	Küsten-raum NDS	TR Emden	TR Wilhelms- haven	Unter- weser oh. BHV	Untereibe NDS
--	--------------	-------------------	----------------	--------------------	-------------	--------------------------	----------------------------	------------------

9.4

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
(ohne Auszubildende) nach Berufsab-
schluß

ohne abgeschlossene Berufsausbildung

1998

Ant.an Insg.	15,4	17,6	15,6	14,9	15,1	13,6	17,4	13,7
D = 100	100	115	101	97	98	89	113	89

2004

Ant.an Insg.	14,2	16,0	14,0	12,9	13,3	11,9	14,9	11,9
D = 100	100	113	98	91	93	84	105	83

mit abgeschlossener Berufsausbildung,
oh. Fachhochschul/Hochschulabschluss

1998

Ant.an Insg.	74,9	73,2	77,5	80,3	80,9	81,1	77,9	80,8
D = 100	100	98	103	107	108	108	104	108

2004

Ant.an Insg.	74,6	73,3	77,5	81,0	81,4	82,1	79,4	81,0
D = 100	100	98	104	109	109	110	106	109

mit Fachhochschul/Hochschulabschluss

1998

Ant.an Insg.	9,8	9,2	7,0	4,8	4,0	5,3	4,7	5,5
D = 100	100	94	72	49	41	55	48	56

2004

Ant.an Insg.	11,2	10,7	8,5	6,0	5,3	6,0	5,7	7,1
D = 100	100	95	76	54	47	53	51	63

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

9.4

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
(ohne Auszubildende) nach Berufsab-
schluß

ohne abgeschlossene Berufsausbildung

1998

Ant.an Insg.	15,1	16,6	12,1	16,4	13,6	12,0	16,7	13,8
D = 100	98	108	79	107	89	78	109	90

2004

Ant.an Insg.	13,3	14,4	11,2	14,2	11,9	11,3	13,2	12,0
D = 100	93	101	79	100	84	80	93	84

mit abgeschlossener Berufsausbildung,
oh. Fachhochschul/Hochschulabschluss

1998

Ant.an Insg.	80,9	79,3	84,1	79,4	81,1	81,2	79,3	81,8
D = 100	108	106	112	106	108	108	106	109

2004

Ant.an Insg.	81,4	79,8	84,0	80,4	82,1	81,0	82,5	83,0
D = 100	109	107	113	108	110	109	111	111

mit Fachhochschul/Hochschulabschluss

1998

Ant.an Insg.	4,0	4,1	3,8	4,2	5,3	6,9	4,0	4,4
D = 100	41	42	39	43	55	70	41	45

2004

Ant.an Insg.	5,3	5,8	4,8	5,4	6,0	7,7	4,2	5,1
D = 100	47	52	43	48	53	68	38	45

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

9.4

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
(ohne Auszubildende) nach Berufsab-
schluß

ohne abgeschlossene Berufsausbildung

1998

Ant.an Insg.	17,1	17,4		14,2	19,6	13,7	13,0	14,6
D = 100	111	113		93	128	89	85	95

2004

Ant.an Insg.	15,1	14,9	15,3	11,9	17,0	11,9	10,9	13,1
D = 100	106	105	108	84	120	83	76	92

mit abgeschlossener Berufsausbildung,
oh. Fachhochschul/Hochschulabschluss

1998

Ant.an Insg.	77,6	77,9		80,0	76,4	80,8	80,9	80,6
D = 100	104	104		107	102	108	108	108

2004

Ant.an Insg.	78,4	79,4	76,8	81,5	77,9	81,0	81,1	80,9
D = 100	105	106	103	109	105	109	109	108

mit Fachhochschul/Hochschulabschluss

1998

Ant.an Insg.	5,3	4,7		5,7	4,0	5,5	6,1	4,7
D = 100	55	48		59	41	56	62	49

2004

Ant.an Insg.	6,6	5,7	7,9	6,6	5,1	7,1	8,0	6,0
D = 100	59	51	70	59	45	63	71	54

NIW - Standortprofil

	TR Emden	Emden, Stadt	Landkreis Leer	Landkreis Aurich	TR Wilhelms- haven	Wilhelms- haven, Stadt	Landkreis Wittmund	Landkreis Friesland
--	-------------	-----------------	-------------------	---------------------	--------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------

10.4.a

Einkommen der privaten Haushalte 1998

Gesamtbetrag der Einkünfte

in Mio. EUR	3.499,7	494,7	1.329,1	1.675,9	2.249,1	792,6	473,1	983,4
je Einwohner								
in EUR	8.905	9.591	8.429	9.121	9.211	8.983	8.406	9.869
D = 100	81	87	77	83	84	82	76	90
Rang			(37)	(35)			(38)	(25)

11.1

Steuereinnahmen (netto) 2003

insgesamt

in EUR je Einw.	463,77	785,37	362,03	464,90	446,70	444,05	419,68	464,22
Nds = 100	85	144	67	85	82	82	77	85
Rang			(38)	(29)			(36)	(31)

Grundsteuer A

in EUR je Einw.	7,93	2,49	7,23	10,01	7,39	1,27	13,52	9,02
Nds = 100	103	32	94	131	96	17	176	118
Rang			(27)	(17)			(9)	(20)

Grundsteuer B

in EUR je Einw.	105,72	163,00	84,05	109,00	112,97	133,96	97,10	104,48
Nds = 100	88	136	70	91	94	111	81	87
Rang			(36)	(13)			(29)	(16)

Gewerbesteuer

in EUR je Einw.	148,47	359,09	94,39	138,33	104,82	74,52	114,87	124,35
Nds = 100	93	225	59	87	66	47	72	78
Rang			(34)	(18)			(25)	(23)

Gemeindeanteil an der Einkommensteuer

in EUR je Einw.	167,26	198,84	150,51	173,23	184,26	196,57	152,06	192,25
Nds = 100	76	90	68	78	83	89	69	87
Rang			(37)	(32)			(36)	(29)

Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer

in EUR je Einw.	20,63	52,70	16,40	15,62	22,05	26,23	22,92	18,07
Nds = 100	75	192	60	57	80	95	83	66
Rang			(33)	(34)			(14)	(28)

11.2

Hebesätze und Steuerkraft 2003

Hebesätze

Grundsteuer A

in %	333	320	310	351	342	410	327	349
Nds = 100	101	97	94	107	104	125	99	106
Rang			(25)	(9)			(15)	(10)

Grundsteuer B

in %	348	440	311	347	368	410	329	351
Nds = 100	95	120	85	94	100	111	89	95
Rang			(30)	(14)			(19)	(11)

Gewerbesteuer

in %	368	420	329	362	353	395	324	351
Nds = 100	101	115	90	99	96	108	89	96
Rang			(30)	(10)			(34)	(15)

Realsteueraufbringungskraft

in EUR je Einw.	336,39	543,33	272,87	335,42	291,35	246,10	310,67	318,08
Nds = 100	90	146	73	90	78	66	84	86
Rang			(33)	(17)			(25)	(22)

Steuereinnahmekraft

in EUR je Einw.	457,40	669,69	388,72	459,47	445,21	430,86	427,64	467,10
Nds = 100	84	123	71	84	82	79	78	86
Rang			(38)	(31)			(37)	(29)

NIW - Standortprofil

	Unter- weser e. BHV	Unter- weser oh. BHV	Bremer- haven, Stadt	Landkreis Weser- marsch	Landkreis Cuxhaven	Untereibe NDS	Landkreis Stade	Landkreis Harburg
--	---------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------------------------	-----------------------	------------------	--------------------	----------------------

10.4.a

Einkommen der privaten Haushalte 1998

Gesamtbetrag der Einkünfte

in Mio. EUR	3.870,0	2.909,3	960,7	866,6	2.042,7	5.687,6	2.333,7	3.353,9
je Einwohner								
in EUR	9.186	9.840	7.647	9.179	10.150	13.787	12.414	14.936
D = 100	83	89	69	83	92	125	113	136
Rang				(34)	(24)		(4)	(1)

11.1

Steuereinnahmen (netto) 2003

insgesamt

in EUR je Einw.	514,86	488,94		539,43	465,88	536,37	535,28	537,26
Nds = 100	95	90		99	86	99	98	99
Rang				(8)	(28)		(10)	(9)

Grundsteuer A

in EUR je Einw.	10,17	14,15		14,25	14,11	7,13	9,70	5,03
Nds = 100	133	185		186	184	93	126	66
Rang				(7)	(8)		(18)	(35)

Grundsteuer B

in EUR je Einw.	139,14	121,46		117,29	123,37	105,83	103,62	107,64
Nds = 100	116	101		98	103	88	86	89
Rang				(6)	(5)		(18)	(15)

Gewerbesteuer

in EUR je Einw.	129,98	126,17		177,44	102,75	116,56	135,21	101,29
Nds = 100	82	79		111	64	73	85	64
Rang				(8)	(31)		(20)	(32)

Gemeindeanteil an der Einkommensteuer

in EUR je Einw.	207,73	199,19		192,70	202,16	282,83	256,72	304,21
Nds = 100	94	90		87	91	128	116	138
Rang				(28)	(21)		(3)	(1)

Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer

in EUR je Einw.	20,68	17,97		28,77	13,03	18,78	24,39	14,18
Nds = 100	75	65		105	47	68	89	52
Rang				(4)	(37)		(10)	(35)

11.2

Hebesätze und Steuerkraft 2003

Hebesätze

Grundsteuer A

in %	402	403		374	418	330	355	298
Nds = 100	122	123		114	127	100	108	91
Rang				(6)	(2)		(8)	(30)

Grundsteuer B

in %	442	401		375	414	327	366	302
Nds = 100	120	109		102	113	89	99	82
Rang				(6)	(2)		(7)	(33)

Gewerbesteuer

in %	367	363		370	358	337	366	310
Nds = 100	100	99		101	98	92	100	85
Rang				(5)	(13)		(9)	(36)

Realsteueraufbringungskraft

in EUR je Einw.	220,22	307,51		391,38	269,20	368,85	418,71	328,01
Nds = 100	59	83		105	72	99	113	88
Rang				(11)	(34)		(9)	(19)

Steuereinnahmekraft

in EUR je Einw.	335,16	468,02		531,55	439,00	595,99	605,69	588,05
Nds = 100	61	86		97	80	109	111	108
Rang				(14)	(34)		(4)	(6)