

# Regionalwirtschaftliche Strukturen und Entwicklungstendenzen

Günter König

## 1. Der Raum und seine Regionen

Das Oldenburger Land, identisch mit dem Bezirk der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer, ist Teil des Regierungsbezirkes Weser-Ems. Mit 5.719 km<sup>2</sup> nimmt es rund 38 Prozent der Fläche des Regierungsbezirkes ein. Geographisch grob abgesteckt reicht der Raum im Norden von der Insel Wangerooge bis an den Dümmer (See) im Süden und von der Stadt Delmenhorst im Osten bis an die Grenze Ostfrieslands und des Emslandes im Westen, markiert durch eine Linie von Jever über Barßel bis Lönigen.

In diesem Gebiet von der Küste bis an den Dümmer (110 km) mit seinen sehr unterschiedlichen Landschaftsformen weisen die kreisfreien Städte Delmenhorst, Oldenburg und Wilhelmshaven sowie die Landkreise Ammerland, Cloppenburg, Friesland, Oldenburg, Vechta und Wesermarsch eigene unverwechselbare Strukturen auf. Sie sind das Ergebnis historischer Entwicklungen, landschaftlicher Besonderheiten und bewusster Regionalpolitik.

**Delmenhorst** hat die größte industrielle Tradition, ist aber heute keine Industriestadt mehr. Trotz zweimaliger Überfremdung konnte die Stadt ihren besonderen Charakter erhalten. Nach dem letzten Krieg ist die Bevölkerung um ein Drittel durch den Flüchtlingsstrom angewachsen. Dieser Zuwachs hat sich auf den Charakter

der Stadt nur unmerklich ausgewirkt. In ihrer Qualität hat sie gewonnen. Insbesondere verstärkte und veränderte sich ihr wirtschaftliches Wesen. Um die Jahrhundertwende war Delmenhorst eine Industriestadt von Weltruf, geprägt durch Margarine-Werke, Bekleidungsindustrie und Maschinenbau. Inzwischen befindet sich die Stadt in einer Phase der Entindustrialisierung. Der allgemeine *Strukturwandel*<sup>1</sup> hat diese Wirtschaftsregion relativ früh erfasst. Heute dominieren die Dienstleistungen, an der Spitze der Einzelhandel.

Im wirtschaftlichen Spannungsfeld von Bremen und Oldenburg war Delmenhorst gefordert, mit dem Rückgang der Industrie neue Strukturen aufzubauen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, in ausreichendem Umfang Gewerbegebiete für Verlagerungen und Neuansiedlungen bereitzustellen, verfügt die Stadt nun über ein ansehnliches Potential, das allerdings in den Widerstreit unterschiedlicher Ansiedlungsinteressen geraten ist.

Mit dem Hanse-Wissenschaftszentrum, einer von Bremen und Niedersachsen gemeinsam getragenen wissenschaftlichen Einrichtung, hat die Stadt einen neuen Bereich hinzugewonnen, der für die weitere wirtschaftliche Entwicklung aufgrund des darin liegenden Innovationspotentials von Bedeutung sein kann.

Hinzu kommt eine hervorragende Standortlage. Eisenbahnverbindungen, Autobahnstrecken, der Hafen Bremen

<sup>1</sup> In Kursivschrift gesetzte Begriffe sind im Glossar am Ende dieses Kapitels erläutert.

und das nicht weit entfernt liegende Güterverkehrszentrum bieten beste Standortvoraussetzungen. Die verkehrliche Anbindung ist eine besondere Chance, auch als Außenstandort der Expo 2000 wahrgenommen zu werden. Die Zeichen der Zeit sind erkannt. Delmenhorst mobilisiert sein Potential, um für den Standortwettbewerb in einer *globalisierten* Wirtschaft gerüstet zu sein.

Das **Oberzentrum Oldenburg** ist schon immer eine Dienstleistungsstadt gewesen. In der rund 151.000 Einwohner zählenden Stadt sind 84 Prozent aller Betriebe Dienstleistungsunternehmen und 79 Prozent aller Beschäftigten in Dienstleistungsbranchen tätig. Die Industrie spielt nur eine untergeordnete Rolle für das Zustandekommen der Gesamtwirtschaftskraft. Hervorzuheben aus diesem Bereich sind die Druckereien. Sie geben der Industrie ein besonderes Gepräge.

Mit der Gründung der Universität Oldenburg sowie der Bestimmung Oldenburgs als Sitz des Weser-Ems-Bezirkles wurden die Grundlagen des Dienstleistungsbereiches weiter gestärkt. Zugleich gingen durch Betriebsaufgaben industrielle Arbeitsplätze verloren. Die *Industriedichte* liegt mit 45 in der Größenordnung landwirtschaftlich strukturierter Räume.

Oldenburgs Wirtschaftsperspektive konzentriert sich auf die Weiterentwicklung der Dienstleistungen. Dafür bietet das heute schon vorhandene Potential eine gute Voraussetzung. Ausgründungen aus der Universität, gefördert über ein geplantes Technologiezentrum, sollen mit Innovationen Dienstleistungen und Produktion bereichern.

Als Einkaufszentrum der Region mit hoher Zentralität besitzt die Stadt eine hohe Attraktivität, die jedoch durch Konkurrenz im Umland zunehmend in Gefahr gerät. Die wirtschaftliche Perspektive der Stadt hängt weitgehend davon ab, in welchem Maße es gelingt, die oberzentrale Funktion zu stärken, durch eine entsprechende Gewerbeflächenpolitik den Anteil der Industrie zu vergrößern, durch Ord-

nung der Einzelhandelsentwicklung die Attraktivität der City zu erhalten sowie die hohe Zentralität auf Dauer zu sichern.

Die **kreisfreie Stadt Wilhelmshaven** ist eine Küstenstadt mit einem traditionellen Marinehafen. Industriestadt ist sie nie gewesen, obgleich sie häufig so bezeichnet wird. Möglicherweise haben die in den 60er und 70er-Jahren bestehenden großen Industrieunternehmen sowie die flächenmäßig bedeutsamen Ausweisungen von Industriegebieten der Stadt diesen Ruf eingetragen. Tatsächlich weist sie mit 35 die geringste *Industriedichte* im gesamten Oldenburger Land auf.

Besondere Merkmale der Wirtschaft sind der Hafen am seeschifftiefen Wasser, das sich als Energiedrehscheibe darstellende Zusammentreffen primärer und sekundärer Energien sowie die noch bedeutsame Stellung als Marinestandort, allerdings mit abnehmender Bedeutung.

Die Ausweitung des Einzelhandels hat die ohnehin schon vorhandene Dienstleistungsdichte weiter erhöht, aber auch die Zentralität der Stadt gestärkt. Wegen der peripheren Lage dürfte die Stadt für industrielle Ansiedlungen kaum eine Rolle spielen. Deshalb ist es nur folgerichtig, die mit dem seeschifftiefen Wasser verbundenen Vorteile für den Ausbau der Hafengewirtschaft zu nutzen und die Stadt über den Expo-Außenstandort international bekannt zu machen.

Wilhelmshaven hat eine schwere Zeit hinter sich. Der drastische Rückgang an Industriearbeitsplätzen wurde von den Folgen der *Konversion* begleitet. Die Einwohnerzahl der Stadt ist deutlich zurückgegangen. Die Überalterungstendenzen machen sich hier stärker bemerkbar als in anderen Regionen. Nach inzwischen leichter Konsolidierung der Entwicklung strebt die Stadt durch Hafenausbaupläne und Stärkung der Zentralität durch den Einzelhandel auf eine sichere wirtschaftliche Grundlage zu.

Der **Landkreis Cloppenburg** ist mit seinen 1.418 km<sup>2</sup> flächenmäßig der größte und gemessen am Industrieumsatz der

drittstärkste Landkreis im Oldenburger Land. Diese industrielle Ausprägung wird im Allgemeinen nicht vermutet, weil das Erscheinungsbild wesentlich von der Landwirtschaft bestimmt wird. Die *Wirtschaftsstruktur* ist ausgesprochen mittelständisch. Die Landwirtschaft als Rohstofflieferant ist ein wichtiger Partner für die Ernährungsindustrie. Daneben spielen Torfwirtschaft und Baugewerbe eine wichtige Rolle. Aufgrund verbesserter Verkehrsinfrastruktur und guter Standortbedingungen hat sich im südoldenburgischen Wirtschaftsraum in den letzten 20 Jahren entgegen dem allgemeinen *Strukturwandel* ein Industrialisierungsprozess vollzogen, der jetzt erst abzuklingen scheint. Die Region hat sich von einer agrarisch geprägten Wirtschaft zu einem Wirtschaftsraum gewandelt, in der die Industrie dominiert. Der Landkreis Cloppenburg weist eine ausgewogene Struktur auf. Die Branchenmischung kann als gesund bezeichnet werden. Für den strukturellen Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft verfügt der Landkreis über gute Voraussetzungen.

Der **Landkreis Friesland** ist mit einer Fläche von 608 km<sup>2</sup> der kleinste Landkreis im Oldenburger Land, jedoch mit einer Bevölkerungsdichte von 162 Einwohnern pro km<sup>2</sup> der dicht besiedelste. Friesland gehörte einst zu den starken Industrie-Regionen. Innerhalb der vergangenen 15 Jahre allerdings hat sich das Bild drastisch verändert. Der Anteil des produzierenden Gewerbes an der *Bruttowertschöpfung* sank um 18 Prozentpunkte. Deutlich zugenommen dagegen haben die privaten sowie die öffentlichen Dienstleistungen.

In keinem anderen Landkreis des Oldenburger Landes hat es so deutliche Auswirkungen des *Strukturwandels* gegeben, der hier nahezu klassisch nachvollzogen werden kann. Noch vor zehn Jahren lag die *Industriedichte* bei 113, heute ist sie auf 44 abgesunken. Noch krasser fällt der Vergleich aus, wenn man das Jahr 1970 heranzieht. Damals lag die *Industriedichte* im Landkreis Friesland bei 166. Sie war damit die höchste im gesamten Oldenburger Land.

Ganz offensichtlich hat der Landkreis die Strukturveränderungen bewältigt. Die Einwohnerzahl hat sich nicht weiter vermindert. Im Gegenteil: Sie ist in den letzten 15 Jahren kontinuierlich gewachsen.

Im **Landkreis Oldenburg**, mit 1.063 km<sup>2</sup> der flächenmäßig zweitgrößte im Oldenburger Land, ist im Zeitraum der vergangenen 15 Jahre die Zahl der Einwohner am stärksten gewachsen. 1980 lag sie noch bei 96.000, inzwischen ist sie auf über 114.000 Einwohner angestiegen. Diese Expansion ist in erster Linie der Entscheidung zu verdanken, den Faktor Wohnen im Landkreis zu fördern. Als Nachteil haben sich inzwischen sozioökonomische Belastungen herausgestellt, die durch den Pendlerverkehr verursacht werden.

Wie in vielen anderen ländlichen Räumen hat sich auch hier die Industrie entgegen dem Bundestrend weiterentwickelt. Die Bemühungen, den Fremdenverkehr über Dauergäste zu stärken, waren nicht besonders erfolgreich, obgleich dafür verschiedene *Infrastruktur*-Einrichtungen geschaffen worden sind. Stattdessen hat sich der Kurzeittourismus mit Tages- und Wochenendbesuchern durchgesetzt.

Die Landwirtschaft spielt zwar immer noch eine bedeutsame Rolle für das Zustandekommen der Gesamtwirtschaftsleistung, hat aber zugunsten der privaten Dienstleistungen an Einfluss verloren. Zwischenzeitlich zeigen sich auch in dieser Region kräftige Spuren des *Strukturwandels*. Noch zu Anfang der 80er-Jahre gehörte der Landkreis zu den weniger industrialisierten Regionen im Oldenburger Land. Das hat sich im Verlaufe der vergangenen 15 Jahre eindrucksvoll geändert.

Entgegen dem *Strukturwandel*, wie er in der Bundesrepublik zu beobachten ist, entwickelte sich im **Landkreis Vechta** (812 km<sup>2</sup>) eine stürmische Industrialisierung, die bis heute anhält. Inzwischen ist hier die Industrie mit einem Umsatz von nahezu 5 Mrd. DM Spitzenreiter aller kreisfrei-

en Städte und Landkreise. Die Entwicklung ist nicht einseitig verlaufen, sondern auf breiter Basis. Die *Wirtschaftsstruktur* sowie die Branchenverteilung sind ausgewogen. Es überwiegt der Mittelstand. Zwischen der landwirtschaftlichen Rohstoffproduktion und der Verarbeitung in der Ernährungsindustrie besteht eine enge Partnerschaft. Diese Symbiose kennzeichnet in besonderer Weise das Wirtschaftsgefüge des Landkreises. Darüber hinaus haben sich verschiedene Nischenproduktionen in unterschiedlichen Branchen entwickelt. Sie haben mit zur Etablierung der starken industriellen Grundlage beigetragen. Unterentwickelt sind die Dienstleistungen.

Zweifellos hat die südoldenburgische Wirtschaftsregion von der verbesserten *Infrastruktur* profitiert, insbesondere vom Bau der Autobahn A 1, die der Wirtschaft Vertriebswege hauptsächlich nach Westen geöffnet hat.

Im **Landkreis Wesermarsch** (822 km<sup>2</sup>) leben derzeit 93.100 Menschen. Typisch für diese Region ist die fast ausschließlich landwirtschaftliche Nutzung im Westen, die schwerpunktförmige Ansiedlung von Industrie und Gewerbe in den Städten und Orten an der Weser und die Konzentration des Fremdenverkehrs entlang der Küste im Norden. Früher einmal war die Wesermarsch mit der Industriestadt Nordenham die industriestärkste Region des Oldenburger Landes. In dieser Position ist

der Landkreis durch Vechta und Cloppenburg abgelöst worden.

Die *Wirtschaftsstruktur* des Landkreises ist nicht wie im übrigen Oldenburger Land mittelständisch, sondern in besonderer Weise durch Industrie- und Hafengewirtschaft geprägt. Die branchenstrukturellen Verhältnisse zeigen trotz der vorhandenen Vielfalt gewisse Schwerpunkte. Stark ausgeprägt ist die *Investitionsgüter*-Industrie. Erst in jüngster Zeit zeigen sich Ansätze eines *Strukturwandels*, allerdings nur bei den Dienstleistungen, nicht jedoch bei der Industrie, deren Entwicklung dem *Strukturwandel* entgegenläuft.

Obwohl zu den großen Nachteilen dieser Region ihre unzureichende Anbindung an das überregionale Straßennetz gehört, hat sie sich trotz dieser *Infrastruktur*-Schwäche gut entwickelt. Großbetriebe, Mittelstand, Handel und Dienstleistungen bilden ein leistungsfähiges Gefüge, das auf den sich beginnenden *Strukturwandel* gut vorbereitet ist.

## 2. Bevölkerungsentwicklung

Im Oldenburger Land betrug die Zahl der Wohnbevölkerung am 31. Dezember 1996 knapp 996.000, das sind gut 102.000 Menschen mehr als im Jahr 1980. Die Bevölkerungszunahme ist im Wesentlichen

Gebiet	Wohnbevölkerung am 31.12.1996			Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe 1997 <sup>1)</sup>					Industriedichte <sup>2)</sup> 1997	Exportquote <sup>3)</sup> 1997
	Insgesamt	davon männlich	weiblich	Betriebe <sup>2)</sup>	Tätige Personen <sup>2)</sup>	Gesamtumsatz (ohne MWST) in 1.000 DM	darunter Auslandsumsatz in 1.000 DM			
Delmenhorst, Stadt	78.238	38.316	39.922	36	3.920	1.698.906	268.605	50,1	15,8	
Oldenburg, Stadt	152.846	72.588	80.258	51	6.985	1.752.026	234.540	45,7	13,4	
Wilhelmshaven, Stadt	89.604	44.091	45.513	39	3.134	1.528.422	.	35,0	.	
Ammerland	104.962	51.764	53.198	61	5.769	2.481.591	280.890	55,0	11,3	
Cloppenburg	142.680	71.329	71.351	105	10.401	3.617.954	331.608	72,9	9,2	
Friesland	98.638	48.125	50.513	40	4.298	1.262.028	.	43,6	.	
Oldenburg	114.187	56.908	57.279	58	4.987	1.154.453	190.314	43,7	16,5	
Vechta	120.311	59.947	60.364	113	11.765	4.953.804	599.018	97,8	12,1	
Wesermarsch	94.401	46.584	47.817	34	9.320	3.239.842	1.244.648	98,7	38,4	
Kammerbezirk	995.867	489.652	506.215	537	60.579	21.689.026	4.449.567	60,8	20,5	
RB Weser-Ems	2.374.243	1.166.072	1.208.171	1.269	158.766	60.039.334	13.870.084	66,9	23,1	
Niedersachsen	7.815.148	3.815.578	3.999.570	3.835	539.521	206.993.467	70.691.394	69,0	34,2	

<sup>1)</sup> Betriebe mit im allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten; <sup>2)</sup> Jahresdurchschnitt; <sup>3)</sup> Tätige Personen im Verarbeitenden Gewerbe sowie Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden je 1.000 der Wohnbevölkerung; <sup>4)</sup> Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz im Verarbeitenden Gewerbe sowie Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden; . = aus Geheimhaltungsgründen nicht veröffentlicht, in den Summen jedoch enthalten.

Tabelle 1: Strukturdaten der kreisfreien Städte und Landkreise auf einen Blick  
Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1997.

auf Wanderungsgewinne zurückzuführen, zum Teil aber auch auf Geburtenüberschüsse, insbesondere in den Landkreisen Ammerland, Cloppenburg, Oldenburg und Vechta. Der Anstieg der Gesamtbevölkerung im Zeitraum 1980 bis 1996 betrug 11 Prozent gegenüber 13 Prozent im Bezirk Weser-Ems und nur 8 Prozent in Niedersachsen. Mit einer *Bevölkerungsdichte* von 174 Menschen pro km<sup>2</sup> liegt die Region deutlich über der des Regierungsbezirkes (159) und auch über dem Durchschnitt Niedersachsens (164).

Dank der Geburtenüberschüsse und der Zuwanderung auch jüngerer Personen ist die Altersstruktur der Bevölkerung in einigen Regionen etwas günstiger als im Durchschnitt Niedersachsens. Bei den Kindern sind die Anteile an der Gesamtbevölkerung in allen Landkreisen höher als in Niedersachsen. Das gilt auch für die 21- bis 45-jährigen in den Landkreisen Cloppenburg, Oldenburg und Vechta sowie für die

45- bis 60-jährigen in den Landkreisen Ammerland, Friesland, Oldenburg und Wesermarsch. Bei den älteren Personen im Alter von 60 und mehr Jahren liegen dementsprechend die Anteile an der Gesamtbevölkerung niedriger als in Niedersachsen.

Für die Region ist diese relativ günstige Bevölkerungsstruktur ein wichtiger Entwicklungsfaktor.

Einen Einblick in die Entwicklung des Arbeitskräftepotentials bietet die Statistik der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer. Ihre Zahl stieg im Zeitraum von Mitte 1984 bis Mitte 1996 um knapp 48.000 Personen an. Gemessen an der Zunahme der Gesamtbevölkerung für den vergleichbaren Zeitraum (96.975) ist das ein Anteil von 49,2 Prozent. Das heißt der überwiegende Teil der zugezogenen Personen hat im Oldenburger Land Arbeit gesucht und sie offensichtlich auch

Gebiet	Fläche in qkm am 31.12.96	Bevölkerungs- stand am 01.01.96	Geburten- + überschuß - defizit	Wanderungs- + gewinn - verlust	Bevölkerungs- + zunahme - abnahme	Bevölkerungs- stand am 31.12.96	Bevölkerungsdichte <sup>1)</sup>	
							1986	1996
Delmenhorst, Stadt	62	78.226	+ 25	- 13	+ 12	78.238	1.131,1	1.254,8
Oldenburg, Stadt	103	151.382	+ 3	+ 1.461	+ 1.464	152.846	1.352,9	1.484,7
Wilhelmshaven, Stadt	103	90.667	- 260	- 803	- 1.063	89.604	917,4	866,6
Ammerland	728	103.651	+ 211	+ 1.100	+ 1.311	104.962	129,1	144,2
Cloppenburg	1.418	141.179	+ 864	+ 637	+ 1.501	142.680	79,7	100,6
Friesland	608	97.929	- 55	+ 764	+ 709	98.638	156,6	162,4
Oldenburg	1.063	112.922	+ 155	+ 1.110	+ 1.265	114.187	94,7	107,4
Vechta	812	118.575	+ 764	+ 972	+ 1.736	120.311	126,2	148,1
Wesermarsch	822	94.061	- 15	+ 355	+ 340	94.401	109,8	114,9
Kammerbezirk	5.719	988.592	1.692	5.583	+ 7.275	995.867	157,4	174,1
RB Weser-Ems	14.962	2.359.691	+ 4.752	+ 9.800	+ 14.552	2.374.243	142,1	158,7
Niedersachsen	47.609	7.780.422	- 1.919	+ 36.645	+ 34.726	7.815.148	151,7	164,2

<sup>1)</sup> Bevölkerung je Quadratkilometer

Tabelle 2: Die fortgeschriebene Wohnbevölkerung in den kreisfreien Städten und Landkreisen 1.1.1996 bis 31.12.1996

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1997.

Gebiet	0 bis unter 6 Jahre	6 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 21 Jahre	21 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 60 Jahre	60 bis unter 65 Jahre	65 bis unter 75 Jahre	75 Jahre und älter	Insgesamt
Delmenhorst, Stadt	5.106	7.551	2.378	2.385	28.346	16.477	4.481	6.571	4.943	78.238
Oldenburg, Stadt	9.252	12.623	4.002	4.398	62.255	28.503	7.241	12.638	11.934	152.846
Wilhelmshaven, Stadt	5.249	7.675	2.427	2.584	31.043	18.783	5.233	8.728	7.882	89.604
Ammerland	7.557	11.123	3.533	3.389	37.247	22.446	5.398	8.822	5.447	104.962
Cloppenburg	12.717	18.840	5.961	5.536	52.681	22.006	7.119	11.255	6.565	142.680
Friesland	6.895	9.961	3.023	2.992	33.165	20.999	5.743	8.816	7.044	98.638
Oldenburg, Land	8.309	12.156	3.723	3.441	41.729	23.178	6.196	8.992	6.463	114.187
Vechta	9.899	14.930	4.841	4.842	46.643	18.874	5.454	9.055	5.773	120.311
Wesermarsch	6.651	9.830	2.945	2.969	32.548	18.566	5.437	9.014	6.441	94.401
Kammerbezirk	71.635	104.689	32.833	32.536	365.657	188.400	52.762	84.049	63.306	995.867
RB Weser-Ems	173.112	260.827	83.109	81.526	898.324	430.306	120.133	199.479	127.427	2.374.243
Niedersachsen	516.886	858.324	246.358	249.367	2.829.188	1.512.523	415.279	707.360	479.863	7.815.148

Tabelle 3: Die fortgeschriebene Wohnbevölkerung in den kreisfreien Städten und Landkreisen nach Altersgruppen am 31.12.1996

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1997.

Gebiet	0 bis unter 6 Jahre	6 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 21 Jahre	21 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 60 Jahre	60 bis unter 65 Jahre	65 bis unter 75 Jahre	75 Jahre und älter	Insgesamt
Delmenhorst, Stadt	6,5	9,7	3,0	3,0	36,2	21,1	5,7	8,4	6,3	100,0
Oldenburg, Stadt	6,1	8,3	2,6	2,9	40,7	18,6	4,7	8,3	7,8	100,0
Wilhelmshaven, Stadt	5,9	8,6	2,7	2,9	34,6	21,0	5,8	9,7	8,6	100,0
Ammerland	7,2	10,6	3,4	3,2	35,5	21,4	5,1	8,4	5,2	100,0
Cloppenburg	8,9	13,2	4,2	3,9	36,9	15,4	5,0	7,9	4,6	100,0
Friesland	7,0	10,1	3,1	3,0	33,6	21,3	5,8	8,9	7,1	100,0
Oldenburg, Land	7,3	10,6	3,3	3,0	36,5	20,3	5,4	7,9	5,7	100,0
Vechta	8,2	12,4	4,0	4,0	38,8	15,7	4,5	7,5	4,8	100,0
Wesermarsch	7,0	10,4	3,1	3,1	34,5	19,7	5,8	9,5	6,8	100,0
Kammerbezirk	7,2	10,5	3,3	3,3	36,7	18,9	5,3	8,4	6,4	100,0
RB Weser-Ems	7,3	11,0	3,5	3,4	37,8	18,1	5,1	8,4	5,4	100,0
Niedersachsen	6,6	11,0	3,2	3,2	36,2	19,4	5,3	9,1	6,1	100,0

Tabelle 4: Anteile der Altersgruppen in den kreisfreien Städten und Landkreisen an der jeweiligen Wohnbevölkerung am 31.12.1996 in Prozent

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1997.

gefunden. Die Beschäftigungszunahmen sind im Betrachtungszeitraum in allen Wirtschaftsbereichen festzustellen. Am stärksten war der Anstieg mit 65 Prozent bei den Organisationen ohne Erwerbscharakter und mit 55 Prozent bei den Dienstleistungen. In den produzierenden Bereichen erreichte er nur 11 Prozent.

Die Perspektiven einer Region hängen entscheidend von der Bevölkerungsentwicklung ab. Aus den verfügbaren statistischen Quellen geht hervor, dass diese, hochgerechnet auf der Basis der Geburten- und Sterberaten sowie der Zu- und Abwanderungen, im Oldenburger Land von Kreis zu Kreis im Zeitraum bis 2010 sehr unterschiedlich sein wird. Die Gründe dafür liegen in den bestehenden regionalen Altersstrukturunterschieden, in dem von Region zu Region schwankenden Geburtenniveau sowie in der Attraktivität der Kreise als Auslöser wirtschaftlich induzierter Wanderungen.

Während für die Städte Oldenburg und Delmenhorst eine Bevölkerungszunahme von jeweils 11 Prozent angenommen wird, rechnet man dagegen für Wilhelmshaven mit einer Reduzierung von etwa 2 Prozent.

Bei den Landkreisen ergibt sich ein ähnliches Bild. Cloppenburg steht mit einer Bevölkerungszunahme um fast 33 Prozent an der Spitze, der Landkreis Friesland mit einer Zunahme von nur 5 Prozent am Ende. Im Landkreis Cloppenburg spielt der nach der Wiedervereinigung Deutschlands einsetzende Zustrom

Deutschstämmiger aus Osteuropa eine besondere Rolle.

Im Verlaufe der nächsten 20 Jahre wird sich auch im Oldenburger Land eine Überalterung der Bevölkerung bemerkbar machen, wie sie bereits in der Bundesrepublik, insbesondere in den großen Städten, heute schon festzustellen ist. Selbst dort, wo Geburtenüberschüsse zu verzeichnen sind, gibt es bereits Ansätze einer Überalterung. Angenommen wird, dass die Zahl der Kinder und Jugendlichen bis zu 18 Jahre bis zum Jahr 2010 um 1 Prozent sinken wird. Die Zahl der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (18 bis unter 65 Jahre) wird auf der Basis der Werte von 1992 um 1 Prozent steigen. Die Zahl der Menschen im rentenfähigen Alter nimmt um 50 Prozent zu.

Die Unterschiede in der Altersstruktur in den einzelnen Landkreisen und den kreisfreien Städten werden sich bis zum Ende des Betrachtungszeitraumes, das heißt bis zum Jahr 2010, nicht wesentlich ändern. So wird beispielsweise im Landkreis Cloppenburg der Anteil der Kinder und Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung von heute 26 auf dann 22 Prozent sinken. Diese besonders günstige Konstellation wird wie auch in Vechta beibehalten und in anderen Regionen nicht erreicht. Das gilt auch für den Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung. Auch hier nimmt der Landkreis Cloppenburg eine Sonderstellung mit nur 16 Prozent ein.

Gebiet	Jahr	Land- und Forstwirtschaft, Tierhaltung, Fischerei		Energiewirtschaft, Wasserversorgung, Bergbau		Verarbeitendes Gewerbe <sup>1)</sup>		Baugewerbe		Handel		Verkehr- und Nachrichtenübermittlung	
		Anzahl	*	Anzahl	*	Anzahl	*	Anzahl	*	Anzahl	*	Anzahl	*
Delmenhorst, Stadt <sup>2)</sup>	1996	85	-	-	-	6.165	2,1	1.288	-22,8	3.740		592	
	1984	96	-11,5	166	-	6.038		1.668		3.655	2,3	504	17,5
Oldenburg, Stadt <sup>2)</sup>	1996	300	-	-	-	11.176	+15,6	3.656	+0,7	11.517	+13,1	3.833	+9,0
	1984	165	+81,8	799	-	9.864		3.631		10.185		3.516	
Wilhelmshaven, Stadt	1996	139	-	381	-21,4	4.695	-27,7	2.068	-1,6	3.422	-16,3	932	-26,2
	1984	129	+7,8	485		6.493		2.101		4.090		1.263	
Ammerland	1996	2.387	-	208	-7,1	8.840	+23,5	3.333	+26,5	5.135	+52,3	853	+32,2
	1984	1.687	+41,5	224		7.155		2.634		3.372		645	
Cloppenburg	1996	1.182	-	839	-19,2	15.016	+25,5	4.506	+51,7	5.954	+43,0	884	+43,0
	1984	1.069	+10,6	1.039		11.963		2.970		4.164		618	
Friesland	1996	405	-	120	-20,5	6.464	-34,3	2.364	+44,1	2.750	+22,0	694	+3,9
	1984	491	-17,5	151		9.843		1.640		3.937		668	
Oldenburg, Land	1996	778	-	335	+15,9	7.778	+18,0	2.562	+30,1	3.937	+84,3	918	+102,2
	1984	799	-2,6	289		6.591		1.970		2.136		454	
Vechta	1996	1.789	-	507	-6,6	16.194	+39,0	3.893	+26,8	5.089	+28,5	1.200	+113,1
	1984	1.342	+33,3	543		11.650		3.069		3.959		563	
Wesermarsch <sup>2)</sup>	1996	455	-	-	-	11.922	-1,6	2.034	+8,9	1.923	-9,5	1.456	-26,9
	1984	538	-15,4	547		12.111		1.868		2.125		1.993	
Kammerbezirk	1996	7.510	-	-	-	90.640	+11,2	25.704	+19,3	44.071	+21,0	11.362	+11,1
	1984	6.316	+18,9	4.243		81.508		21.551		36.436		10.224	
RB Weser-Ems	1996	13.644	-	9.648	-21,3	218.728	+7,4	61.533	+18,9	103.821	+23,4	28.821	+11,8
	1984	13.254	+2,9	12.259		203.730		51.748		84.110		25.590	
Niedersachsen	1996	35.088	-	35.504	-22,2	731.104	-1,2	187.872	+11,5	343.020	+19,6	104.458	+17,0
	1984	39.650	-11,5	45.625		739.680		168.492		286.826		89.259	

<sup>1)</sup> einschli. der Person "ohne Angabe" der Wirtschaftsabteilung; <sup>2)</sup> Verarbeitendes Gewerbe inklusive Energiewirtschaft

Gebiet	Jahr	Kreditinstitute, Versicherungsgewerbe		Dienstleistungen a.n.g.		Organisationen ohne Erwerbscharakter, private Haushalte		Gebietskörperschaften, Sozialversicherer		Insgesamt	
		Anzahl	*	Anzahl	*	Anzahl	*	Anzahl	*	Anzahl	*
Delmenhorst, Stadt	1996	450	-	4.528	-	394	-	1.682	-	18.924	-
	1984	427	+5,4	3.610	+25,4	260	+51,5	1.674	+0,5	18.098	+4,6
Oldenburg, Stadt	1996	3.749	-	21.327	-	2.597	-	5.837	-	63.992	-
	1984	3.702	+1,3	13.303	+60,3	1.676	+55,0	6.319	-7,6	52.960	+20,8
Wilhelmshaven, Stadt	1996	672	-	7.111	-	1.009	-	6.089	-	26.518	-
	1984	788	-14,7	6.198	+14,7	687	+46,9	7.326	-16,9	29.560	-10,3
Ammerland	1996	563	-	7.357	-	525	-	1.318	-	30.519	-
	1984	494	+14,0	4.363	+68,6	285	+84,2	1.191	+10,7	22.050	+38,4
Cloppenburg	1996	861	-	6.371	-	718	-	1.827	-	38.158	-
	1984	715	+20,4	3.525	+80,7	431	+66,6	1.616	+13,1	28.110	+35,7
Friesland	1996	798	-	6.964	-	533	-	2.709	-	24.405	-
	1984	721	+10,7	4.177	+66,7	289	+84,4	2.371	+14,3	23.101	+5,6
Oldenburg, Land	1996	613	-	6.103	-	474	-	1.517	-	25.015	-
	1984	419	+46,3	3.379	+80,6	247	+91,9	1.509	+0,5	17.793	+40,6
Vechta	1996	911	-	7.439	-	1.165	-	1.718	-	39.905	-
	1984	644	+41,5	4.275	+74,0	623	+87,0	1.287	+33,5	27.955	+42,7
Wesermarsch	1996	545	-	4.765	-	630	-	1.983	-	25.703	-
	1984	537	+1,5	3.466	+37,5	383	+64,5	2.235	-11,3	25.803	-0,4
Kammerbezirk	1996	9.162	-	71.965	-	8.045	-	24.680	-	293.139	-
	1984	8.447	+8,5	46.296	+55,4	4.881	+64,8	25.528	-3,3	245.430	+19,4
RB Weser-Ems	1996	20.378	-	166.982	-	18.825	-	54.668	-	696.848	-
	1984	17.819	+14,4	103.963	+60,6	11.298	+66,6	54.552	+0,2	578.323	+20,5
Niedersachsen	1996	88.995	-	610.967	-	56.971	-	174.647	-	2.368.626	-
	1984	76.684	+13,5	406.386	+50,3	37.020	+53,9	167.773	+4,1	2.057.355	+15,0

Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer nach Wirtschaftsabteilungen in den kreisfreien Städten und Landkreisen am 30.06.1984 bzw. 1996

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1984 und 1996.

Für die Vorhersage der Bevölkerungsentwicklung bilden die Geburten- und Sterberaten relativ sichere Ausgangsdaten. Für die Zu- und Abwanderungen können mit gleicher Sicherheit keine Aussagen getroffen werden. Sie sind in jeder Prognose der Bevölkerungsentwicklung ein Schwachpunkt. Insoweit muss für diesen Teil der Einschätzung eine Einschränkung gemacht werden.

### 3. Wirtschaftsstruktur

Die Gesamtwirtschaftsleistung der drei Hauptwirtschaftsbereiche Landwirtschaft, Industrie und Dienstleistungen betrug im Jahr 1994 knapp 38 Mrd. DM. Davon entfielen fünf Prozent auf die Land- und Forstwirtschaft, 36 Prozent auf das produzierende Gewerbe, 59 Prozent auf private und öffentliche Dienstleistungen.

	Jahr	Bevölkerungsgruppen im Alter von								Insgesamt
		0 bis unter 18 Jahren		18 bis unter 45 Jahren		45 bis unter 65 Jahren		65 Jahren und älter		
		absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	
Delmenhorst, Stadt	1996	15.035	19,2%	30.731	39,3%	20.958	26,8%	11.514	14,7%	78.238
	2005	15.989	19,2%	29.869	35,8%	21.865	26,2%	15.698	18,8%	83.421
	2010	15.513	18,1%	28.447	33,1%	24.057	28,0%	17.797	20,7%	85.814
Oldenburg, Stadt	1996	25.877	16,9%	66.653	43,6%	35.744	23,4%	24.572	16,1%	152.846
	2005	29.630	18,1%	62.482	38,1%	42.507	25,9%	29.365	17,9%	163.984
	2010	29.777	17,6%	57.539	33,9%	50.078	29,5%	32.180	19,0%	169.574
Wilhelmshaven, Stadt	1996	15.351	17,1%	33.620	37,5%	24.020	26,8%	16.613	18,5%	89.604
	2005	15.912	18,2%	30.498	34,8%	21.780	24,9%	19.447	22,2%	87.637
	2010	15.271	17,7%	27.236	31,6%	23.320	27,0%	20.427	23,7%	86.254
Ammerland	1996	22.213	21,2%	40.636	38,7%	26.872	25,6%	15.241	14,5%	104.962
	2005	23.383	20,3%	40.373	35,1%	29.762	25,9%	21.553	18,7%	115.071
	2010	22.822	18,9%	39.828	33,0%	33.788	28,0%	24.172	20,0%	120.610
Cloppenburg	1996	37.518	26,3%	58.217	40,8%	29.125	20,4%	17.820	12,5%	142.680
	2005	40.831	24,0%	65.539	38,5%	37.820	22,2%	26.163	15,4%	170.353
	2010	41.997	22,4%	68.775	36,7%	47.313	25,3%	29.289	15,6%	187.374
Friesland	1996	19.879	20,2%	36.157	36,7%	26.742	27,1%	15.860	16,1%	98.638
	2005	20.540	20,0%	34.694	33,8%	26.630	26,0%	20.736	20,2%	102.600
	2010	19.637	18,8%	33.459	32,0%	28.623	27,4%	22.813	21,8%	104.532
Oldenburg, Land	1996	24.188	21,2%	45.170	39,6%	29.374	25,7%	15.455	13,5%	114.187
	2005	26.026	20,3%	45.181	35,3%	34.426	26,9%	22.361	17,5%	127.994
	2010	25.422	18,7%	44.973	33,1%	39.481	29,1%	25.891	19,1%	135.767
Vechta	1996	29.670	24,7%	51.485	42,8%	24.328	20,2%	14.828	12,3%	120.311
	2005	31.363	22,7%	54.487	39,4%	31.638	22,9%	20.740	15,0%	138.228
	2010	31.769	26,0%	54.265	44,4%	12.791	10,5%	23.259	19,1%	122.084
Wesermarsch	1996	19.426	20,6%	35.517	37,6%	24.003	25,4%	15.455	16,4%	94.401
	2005	20.034	20,4%	34.086	34,7%	24.726	25,2%	19.428	19,8%	98.274
	2010	19.178	19,1%	32.860	32,8%	27.382	27,3%	20.761	20,7%	100.181
Kammerbezirk	1996	209.157	21,0%	398.186	40,0%	241.166	24,2%	147.358	14,8%	995.867
	2005	223.708	20,6%	397.209	36,5%	271.154	24,9%	195.491	18,0%	1.087.562
	2010	221.386	19,9%	387.382	34,8%	286.833	25,8%	216.589	19,5%	1.112.190
RB Weser-Ems	1996	517.048	21,8%	948.992	40,0%	558.890	23,5%	349.313	14,7%	2.374.243
	2005	544.773	21,0%	959.170	37,0%	630.522	24,3%	460.753	17,8%	2.595.218
	2010	539.688	20,6%	943.945	36,1%	730.213	27,9%	402.936	15,4%	2.616.782
Niedersachsen	1996	1.540.330	19,7%	3.055.936	39,1%	1.955.898	25,0%	1.262.984	16,2%	7.815.148
	2005	1.630.035	19,5%	3.001.362	35,8%	2.132.490	25,5%	1.614.140	19,3%	8.378.027
	2010	1.606.488	18,5%	2.907.283	33,5%	2.407.747	27,7%	1.755.508	20,2%	8.677.026

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung von 1996 bis 2010 nach kreisfreien Städten und Landkreisen im Kammerbezirk

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1997.

gen. Der Anteil der öffentlichen Dienstleistungen beträgt 18 Prozent. Dieses Wirtschaftsgefüge weicht nicht unerheblich von der Durchschnittsstruktur des Bundesgebietes ab. Hier beträgt der Anteil der Landwirtschaft nur 1 Prozent, der des produzierenden Gewerbes 34 Prozent und der der Dienstleistungen 65 Prozent. Die Landwirtschaft ist also im Oldenburger Land deutlich stärker am Zustandekommen der Wirtschaftskraft beteiligt als im Bundesgebiet. Das gilt auch, allerdings mit einem wesentlich geringeren Unterschied, für das produzierende Gewerbe. Der Anteil der Dienstleistungen ist im Bundesgebiet um 6 Prozentpunkte höher. In diesem Vergleich kommt das unterschiedliche Stadium des *Strukturwandels* zum Ausdruck. Er hat in einigen Regionen des Oldenburger Landes zum Teil bis zu 10 Jahren zeitversetzt begonnen, insbesondere in den stark von der Landwirtschaft geprägten Gebieten, beispielsweise in den Landkreisen Ammerland, Cloppenburg, Oldenburg

und Vechta. Hier liegen die Anteile der Landwirtschaft an der *Bruttowertschöpfung* immer noch bei 10 Prozent.

Die vom Bundesgebiet abweichende *Wirtschaftsstruktur* erklärt sich aus der besonderen Wirtschaftsentwicklung der Region heraus. Das Oldenburger Land ist relativ arm an Bodenschätzen. Die traditionellen, vor allem auf den Rohstoffen Torf und Ton basierenden Gewerbebranchen sind die Wurzeln eines Wirtschaftsgefüges, das in seinen Grundzügen auch heute noch erkennbar ist. Hinzugekommen sind Unternehmen, die die Küstennähe als Standort bevorzugten. Ein dritter Einflussfaktor ist die intensive landwirtschaftliche Nutzung. Aus diesen Ursprüngen hat sich eine Wirtschaftslandschaft geformt, in der es auch zu gegenseitigen Abhängigkeiten gekommen ist. So ist die Landwirtschaft als Rohstofflieferant für die heimische Nahrungsmittelindustrie ein wichtiger Wirtschaftspartner. Beide Bereiche sind

Gebiet	Jahr	Unternehmenssektor					Öffentlicher Sektor Insgesamt	Bruttowertschöpfung Alle Bereiche Insgesamt
		Land- und Forstwirtschaft	Produzierendes Gewerbe		Handel, Verkehr Nachrichten- übermittlung, Dienst- leistungen	Unternehmens- sektor Insgesamt		
			Insgesamt	darunter Verarbeitendes Gewerbe				
Delmenhorst, Stadt	1980	1,1	37,3	26,2	35,3	73,7	26,3	100,0
	1994	0,6	28,1	21,9	50,9	79,6	20,4	100,0
Oldenburg, Stadt	1980	0,3	26,2	16,1	47,4	74,0	26,0	100,0
	1994	0,1	25,7	8,5	53,7	79,5	20,5	100,0
Wilhelmshaven, Stadt	1980	0,4	52,5	44,4	25,2	78,0	22,0	100,0
	1994	0,2	55,5	51,4	21,6	77,3	22,7	100,0
Ammerland	1980	15,8	38,3	23,9	33,4	87,5	12,5	100,0
	1994	12,1	33,4	23,0	42,1	87,6	12,4	100,0
Cloppenburg	1980	18,4	39,3	24,2	29,2	86,9	13,1	100,0
	1994	10,8	36,6	24,0	39,9	87,3	12,7	100,0
Friesland	1980	8,1	44,0	36,3	30,0	82,2	17,8	100,0
	1994	5,5	26,3	19,6	44,7	76,6	23,4	100,0
Oldenburg, Land	1980	16,9	32,5	21,3	29,1	78,6	21,4	100,0
	1994	9,0	28,0	18,3	44,8	81,9	18,1	100,0
Vechta	1980	15,4	36,9	24,1	31,9	84,1	15,9	100,0
	1994	9,7	36,1	26,7	40,0	85,8	14,2	100,0
Wesermarsch	1980	8,7	48,5	34,8	29,2	86,4	13,6	100,0
	1994	6,6	43,7	35,2	37,6	88,0	12,0	100,0
Kammerbezirk	1980	7,7	39,2	28,0	33,5	80,4	19,6	100,0
	1994	5,0	35,8	25,6	41,2	82,0	18,0	100,0
RB Weser-Ems	1980	7,9	42,1	29,4	33,2	83,2	16,8	100,0
	1994	4,9	36,9	25,6	42,0	83,8	16,2	100,0
Niedersachsen	1980	5,0	42,0	30,2	35,7	82,7	17,3	100,0
	1994	2,9	34,1	24,4	46,8	83,8	16,2	100,0
Bundesgebiet West	1980	2,2	44,1	33,6	39,3	85,6	14,4	100,0
	1994	1,1	34,4	26,3	51,0	86,4	13,6	100,0

\*) Bruttowertschöpfung = Bruttoinlandsprodukt ohne nichtabzugsfähige Umsatzsteuer, Einfuhrzölle, Verbrauchssteuern auf Einfuhren, Abschöpfungsbeträge und Währungsausgleichsbeträge auf eingeführte landwirtschaftliche Erzeugnisse; \* = Veränderung 1994 gegenüber 1980 in Prozent

Tabelle 7: Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen nach Wirtschaftsbereichen in den kreisfreien Städten und Landkreisen 1980 und 1994

Quelle: Statistische Monatshefte Niedersachsen, Heft 8, Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1997.

eng miteinander verflochten. Diese Verflechtung ist ein besonderes Merkmal der *Wirtschaftsstruktur*, insbesondere im südoldenburgischen Wirtschaftsraum.

Der verschiedene Male angesprochene *Strukturwandel*, der in seinen Anfängen bis zum Ende der 60er-Jahre zurückreicht, hat auch das Oldenburger Land nicht verschont. Er bewirkte aufgrund der Einkommensentwicklung und damit einhergehender neuer Nachfragen, insbesondere nach Dienstleistungen, eine Veränderung des ursprünglichen Wirtschaftsgefüges. Die gewerbliche Produktion verlor relativ an Bedeutung, die Dienstleistungsbereiche dagegen konnten sich immer weiter ausbreiten. Diese Erscheinung, von der jedoch nicht sämtliche Industriezweige negativ und alle Dienstleistungsbranchen positiv berührt wurden, wird allgemein als *Strukturwandel* bezeichnet. Ein besonders anschauliches Beispiel für diesen Wandel

ist der südoldenburgische Wirtschaftsraum, in dem sich erst jetzt die neuen Gewichte des Strukturgefüges abzuzeichnen beginnen.

Die zeitliche Verzögerung hat verschiedene Ursachen. Sie ist zum einen auf den relativ hohen Anteil der Landwirtschaft an der Gesamtwirtschaftsleistung und auf den zum Teil unterdurchschnittlichen *Industrialisierungsgrad* zurückzuführen, andererseits aber auch auf Vernachlässigungen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Wären manche Verkehrswege, etwa Autobahnen oder auch Eisenbahnverbindungen, mit ihren raumerschließenden und standortfördernden Wirkungen früher gebaut worden, dann hätte dies bei den immer stärker verkehrsorientierten Standortentscheidungen der Unternehmen zweifellos das wirtschaftliche Wachstum schon zu einem früheren Zeitpunkt begünstigt.

Der *Strukturwandel* hat im Laufe der vergangenen 20 Jahre zwar auch in dieser Region zu einer Veränderung der Bedeutung einzelner Wirtschaftszweige und Branchen geführt, doch ist ihr Ausmaß weitaus moderater ausgefallen als beispielsweise im Durchschnitt des Bundesgebietes. Nach wie vor spielt die Landwirtschaft, gemessen am Anteil an der Gesamtbruttowertschöpfung, eine fünfmal größere Rolle als im Bundesgebiet. Die Baumschulwirtschaft leistet dazu einen beträchtlichen Anteil.

Der *Strukturwandel*, der durch die *Globalisierung* der Produktionsstandorte eine neue Ausprägung erfahren hat, ist noch keineswegs abgeschlossen. Die im Bereich der Industrie freigesetzten Arbeitskräfte konnten nicht vollständig von den Dienstleistungen aufgenommen werden. Die sich aus diesem Defizit ergebende strukturelle Arbeitslosigkeit nimmt derzeit noch weiter zu. Sie ist auch ein Problem im Oldenburger Land.

Immer mehr Oldenburger dieser Region schauen über die Grenzen. Viele mittelständische Betriebe haben Produktionen in das benachbarte Ausland ausgelagert. Der Mittelstand ist gefordert, sich neue Märkte zu erkämpfen und über einen Kostenmix die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Sie können sich der *Globalisierung* nicht verschließen. Sie antworten darauf mit neuen Organisationsstrukturen und neuen Qualifikationen ihrer Mitarbeiter, damit sie der Anforderung, global zu denken und zu handeln, gerecht werden.

Die durch Produktionsverlagerungen ausgelösten Lockerungen der Standortbindung haben negative Konsequenzen für die Arbeitsplatzentwicklung in der Region.

#### 4. Wirtschaftsentwicklung

Ein wichtiges Maß für die Beurteilung der Wirtschaftsentwicklung einer Region ist deren jährliche Wirtschaftsleistung, ausgedrückt in der *Bruttowertschöpfung*.

Im Zeitraum 1980 bis 1994 hat die *Bruttowertschöpfung* des Oldenburger Landes

um 109 Prozent zugenommen. Sie stieg, in absoluten Zahlen ausgedrückt, von 17,9 Mrd. DM auf 37,7 Mrd. DM an. Die höchste Zuwachsrate erreichte der Dienstleistungssektor mit 157 Prozent, die geringste mit 83 Prozent das produzierende Gewerbe einschließlich Land- und Forstwirtschaft.

Vergleicht man diese Steigerungsraten mit den durchschnittlichen Werten Niedersachsens oder des Bundesgebietes (West), dann zeigt sich deutlich ein wesentlich stärkeres Wachstum im Oldenburger Land. In Niedersachsen nahm die *Bruttowertschöpfung* im genannten Zeitraum um knapp 98 Prozent zu, im Bundesgebiet (West) um 99 Prozent. Noch deutlicher sind die Unterschiede beim produzierenden Gewerbe. Hier beträgt der Abstand zugunsten des Oldenburger Landes zum Bundesgebiet 30 Prozentpunkte, im Bereich der Dienstleistungen allerdings ist die Wachstumsrate mit 158 Prozent im Bundesgebiet ein wenig höher als im Oldenburger Land gewesen.

Diese Zahlen belegen einerseits die positive Wirtschaftsentwicklung der Region, andererseits zeigen sie aber auch den Rückstand beim *Strukturwandel*.

In den kreisfreien Städten und Landkreisen war das Gesamtwachstum unterschiedlich. Den höchsten Zuwachs erreichte der Landkreis Vechta mit gut 141 Prozent, den geringsten der Landkreis Friesland mit 63 Prozent. In den Regionen mit relativ hohen Zuwächsen der *Bruttowertschöpfung* muss allerdings ein Basiseffekt berücksichtigt werden. Die absoluten Ausgangsdaten des Jahres 1980 waren relativ gering, sodass die Steigerungsraten in den darauf folgenden Jahren des wirtschaftlichen Aufschwungs hoch ausfallen mussten. In den traditionellen Industrieregionen, beispielsweise in der Stadt Delmenhorst, im Landkreis Friesland und im Landkreis Wesermarsch, war die Gesamtbruttowertschöpfung schon immer relativ hoch.

Interessant ist die Entwicklung der *Bruttowertschöpfung* pro Kopf der Wohnbevölkerung. Sie lag im Bundesgebiet im Jahr 1980 bei etwa 25.000 Mark.

Gebiet	Jahr	Produzierendes Gewerbe				Handel, Verkehr, Nachrichtenübermittlung, Dienstleistungen		Unternehmenssektor		Öffentlicher Sektor		Bruttowertschöpfung Alle Bereiche	
		Gewichte	Land- und Forstwirtschaft	darunter Verarbeitendes Gewerbe				Insgesamt		Insgesamt		Insgesamt	
Delmenhorst, Stadt	1980	489		320		431		900		321		1.221	
	1994	620	32,2	472	47,5	1.100	155,2	1.720	91,1	440	37,1	2.160	76,9
Oldenburg, Stadt	1980	1.027		623		1.837		2.884		1.009		3.872	
	1994	2.248	118,9	739	18,6	4.682	154,9	6.930	142,0	1.787	77,3	8.717	125,1
Wilhelmshaven, Stadt	1980	1.614		1.356		768		2.382		670		3.052	
	1994	3.765	133,3	3.471	156,0	1.462	90,4	5.228	119,5	1.531	126,5	6.759	121,5
Ammerland	1980	800		353		493		1.283		184		1.477	
	1994	1.489	86,1	753	113,3	1.380	179,9	2.869	121,9	406	120,7	3.275	121,7
Cloppenburg	1980	1.030		433		522		1.552		234		1.786	
	1994	1.933	87,7	979	126,1	1.026	211,5	3.559	129,3	518	121,4	4.077	128,3
Friesland	1980	874		609		503		1.377		299		1.676	
	1994	873	-0,1	538	-11,7	1.224	143,3	2.097	52,3	642	114,7	2.739	63,4
Oldenburg, Land	1980	654		281		385		1.039		283		1.322	
	1994	1.020	56,0	505	79,7	1.236	221,0	2.256	117,1	500	76,7	2.756	108,5
Vechna	1980	899		415		548		1.447		273		1.720	
	1994	1.902	111,6	1.106	167,2	1.662	203,3	3.564	146,3	592	116,8	4.156	141,6
Wesermarsch	1980	1.061		648		542		1.603		252		1.855	
	1994	1.541	45,2	1.078	66,9	1.150	112,2	2.691	67,9	368	46,0	3.059	64,9
Kammerbezirk	1980	8.428		5.036		6.029		14.457		3.524		17.981	
	1994	15.392	82,0	9.644	91,5	15.522	157,5	30.914	113,8	9.784	92,5	37.698	109,7
RB Weser-Ems	1980	20.708		12.183		13.748		34.456		8.881		41.437	
	1994	35.890	73,3	21.946	80,4	36.075	162,4	71.965	108,9	13.925	99,5	85.894	107,3
Niedersachsen	1980	67.882		43.582		51.919		119.401		24.985		144.386	
	1994	105.592	55,6	69.712	60,0	133.173	159,7	239.365	100,5	48.277	85,2	285.642	97,8
Bundesgebiet West	1980	655.300		476.250		556.930		1.212.230		203.700		1.415.930	
	1994	1.001.180	52,8	743.590	56,1	1.439.470	158,5	2.440.530	101,3	382.930	88,0	2.823.560	99,4

<sup>1</sup> Bruttowertschöpfung = Bruttoinlandsprodukt ohne nichtabzugsfähige Umsatzsteuer, Einfuhrzölle, Verbrauchsteuern auf Einkäufen, Abschöpfungsbeiträge und Wahrungsausgleichsbeträge auf eingeführte landwirtschaftliche Erzeugnisse, \* = Veränderung 1994 gegenüber 1980 in Prozent

Tabelle 8: Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen nach Wirtschaftsbereichen in den kreisfreien Städten und Landkreisen 1980 und 1994 in Millionen DM

Quelle: Statistische Monatshefte Niedersachsen, Heft 8, Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1997.

Im Vergleichszeitraum 1980 bis 1994 stieg sie auf 45.000 Mark an. Für den Kammerbezirk lauten die Vergleichszahlen 21.000 und 38.000 Mark. Sie liegen deutlich unter den Durchschnitt des Bundesgebietes. Der Zuwachs ist jedoch mit 80 Prozent gleich hoch. Dies bestätigt die im Grunde genommen positive Wirtschaftsentwicklung im Oldenburger Land, wenngleich sich die Abstände zum Durchschnitt des Bundesgebietes erhöht haben. Diese Tatsache hängt eng mit der vom Bundesgebiet abweichenden *Wirtschaftsstruktur* zusammen. In der Landwirtschaft, deren Anteil an der Gesamtwirtschaftsleistung im Oldenburger Land gegenüber dem Durchschnitt des Bundesgebietes relativ hoch ist, können nicht die Umsätze erwirtschaftet werden, wie in der Industrie. Deren Anteil an der *Bruttowertschöpfung* liegt im Bundesgebiet wiederum deutlich über dem des Oldenburger Landes.

Insgesamt kann für die vergangenen 15 bis 20 Jahre festgestellt werden, dass sich die Wirtschaft im Oldenburger Land gut entwickelt hat, obgleich die Region als Peripheriegebiet zu den strukturschwachen Räumen gehört. Gemessen an der Entwicklung der *Bruttowertschöpfung* muss freilich die immer wieder als charakteristisch herangezogene Strukturschwäche relativiert werden.

## 5. Die Wirtschaftsbereiche

### 5.1 Industrie

Das Oldenburger Land ist kein Industriegebiet, wie man es sich vorstellt, wenn man an das Ruhrgebiet, an den Frankfurter Raum oder an die Regionen Halle, Merseburg oder Bitterfeld denkt. Dennoch bilden die Industrieunternehmen die tragende Säule der Wirtschaft. Ihre Entwicklung in den vergangenen zehn Jahren war positiv. Von temporären Schwierigkeiten in einigen Branchen, wie etwa der Werft- oder Flugzeugindustrie einmal abgesehen, ist es zu keinen gravierenden Einbrüchen gekommen. Ein Blick auf die *Industriedichte* zeigt im Vergleich zur Entwicklung im Bundesgebiet deutlich schwächere Auswirkungen des *Strukturwandels*. Im Oldenburger Land nahm im Zeitraum von 1985 bis 1997 die *Industriedichte* von 73,3 auf 60,8 ab. Im Bundesgebiet (West) dagegen sank sie von 113,8 auf 86,3. Die Abnahme um mehr als doppelt so viele Punkte zeigt deutlich den geringeren Bedeutungsverlust der Industrie im Oldenburger Land gegenüber der Entwicklung im Bundesgebiet. Die absolute Höhe der *Industriedichte* allerdings weist auch zugleich auf die insgesamt geringere Industrieausstattung der Region hin. Sie muss bei der Ein-

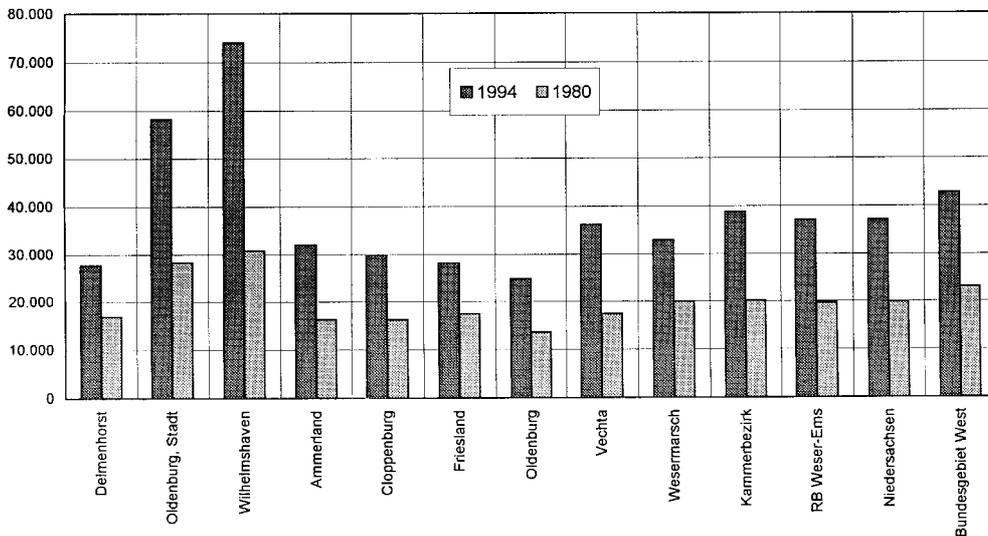


Tabelle 9: Bruttowertschöpfung 1980 und 1994 in DM pro Kopf der Wohnbevölkerung  
 Quelle: Statistische Monatshefte Niedersachsen, Heft 8, Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1997.

schätzung der Auswirkungen des Strukturwandels berücksichtigt werden.

Im Oldenburger Land gibt es rund 550 Industriebetriebe mit 20 und mehr Beschäftigten. Diese Zahl ist in den vergangenen zehn Jahren in etwa konstant geblieben. Das gilt nicht für die Zahl der Industriebeschäftigten. Nach Zunahmen zu Beginn der 90er-Jahre ist seit 1992 eine kontinuierliche Abnahme zu beobachten. Im Jahr 1990 betrug die Zahl der Industriebeschäftigten noch über 72.000, inzwischen ist sie auf 60.000 abgesunken. Diese Reduzierung ist wie überall in der Industrie in Deutschland auf die Auswir-

kungen der Rationalisierungsanstrengungen zurückzuführen.

Im Verlauf der vergangenen zehn Jahre konnte der Industrieumsatz um 50 Prozent gesteigert werden. Der Umsatz je Beschäftigten nahm sogar um 66 Prozent zu. Diese Produktivitätssteigerung bestätigt die Rationalisierungsbemühungen der Industrieunternehmen. Sie weist zugleich auch auf den Fortschritt bei den Verfahrenstechniken hin.

Regional betrachtet fällt im Oldenburger Land eine Uneinheitlichkeit in der industriellen Entwicklung auf. Die kreis-

Gebiet	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995*)	1996*)	1997*)
Delmenhorst, Stadt	66,5	63,5	61,4	61,9	63,4	63,3	62,2	58,1	52,8	51,9	50,1
Oldenburg, Stadt	53,5	55,7	57,6	60,0	58,2	56,0	52,8	49,4	48,5	47,1	45,7
Wilhelmshaven, Stadt	53,9	53,9	55,5	52,8	47,4	48,4	41,1	38,9	37,6	35,4	35,0
Ammerland	54,0	57,8	60,2	61,6	65,6	65,7	65,6	64,6	62,6	58,6	55,0
Cloppenburg	77,6	80,3	84,6	89,9	94,5	92,2	89,2	84,3	77,6	74,8	72,9
Friesland	86,0	87,2	87,2	86,9	84,1	68,4	50,5	50,5	49,3	45,9	43,6
Oldenburg	44,7	44,9	46,5	52,5	55,3	53,5	51,3	48,5	47,0	44,8	43,7
Vechta	91,1	94,8	98,8	107,4	110,3	110,3	105,5	103,5	103,3	97,5	97,8
Wesermarsch	130,5	136,5	141,6	142,2	141,0	140,7	130,6	121,7	113,6	104,3	98,8
Kammerbezirk	72,1	74,0	76,3	79,0	79,5	77,1	71,9	68,8	66,0	62,7	60,8
RB Weser-Ems	80,5	81,1	82,0	85,6	87,3	84,9	79,2	75,0	71,9	68,4	66,9
Niedersachsen	89,8	89,0	89,9	92,0	92,9	90,2	83,2	77,7	75,1	71,1	69,0
Bundesgebiet West	115,4	114,7	115,4	117,5	117,9	113,8	104,3	96,9	93,3	89,5	86,3
Bundesgebiet	-	-	-	-	116,3	103,1	93,2	86,6	83,1	79,8	77,0

Tabelle 10: Industriedichte nach kreisfreien Städten und Landkreisen 1987 bis 1997  
 Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1987 bis 1997.

\*) mit der Einführung einer neuen Wirtschaftszweig-Systematik (WZ 93) ab 01.01.1995 mit den Vorjahren nicht mehr direkt vergleichbar.

freien Städte Delmenhorst, Oldenburg und Wilhelmshaven haben tendenziell industriell an Bedeutung verloren. Es gilt auch für die ehemaligen Industriehochburgen, die Landkreise Friesland und Wesermarsch. Die ländlichen Regionen dagegen haben kräftig gewonnen, allen voran die Landkreise Vechta, Ammerland und Cloppenburg. Wie bereits dargestellt, ist in Süddoldenburg eine dem *Strukturwandel* gegenläufige Entwicklung zu beobachten. Hier hat sich nicht nur die Zahl der Betriebe, sondern auch die Zahl der Industriebeschäftigten deutlich erhöht. Besonders eindrucksvoll sind die Umsatzsteigerungen. Industrieunternehmen in Süddoldenburg erbringen inzwischen rund 40 Prozent des gesamten Industrieumsatzes des Oldenburger Landes.

Für diese Schwerpunktverlagerungen gibt es verschiedene Ursachen. Zum einen sind es die verbesserten Verkehrsinfrastrukturen im ländlichen Raum, zum anderen die in allen Regionen aktive Gewerbeflächenentwicklung. In den einstigen Industriegebieten in der Wesermarsch und

in Delmenhorst verlor die Industrie deswegen an Bedeutung, weil beispielsweise hier vorwiegend konventionelle, vom *Strukturwandel* besonders betroffene Branchen angesiedelt waren und sind.

Zwischen der Lebensmittelindustrie einerseits und der landwirtschaftlichen Rohstoffproduktion gibt es im Oldenburger Land besondere Verflechtungen. Fleischwaren- und Backwarenindustrie, Betriebe für Kartoffelerzeugnisse und Molkereiprodukte bilden die Basis für ein breit gefächertes Angebot an Lebensmitteln. Zu dieser Industriebaumgruppe gehört auch die Futtermittelindustrie als Bindeglied zwischen Rohstoffproduktion und -verarbeitung. Auf das Nahrungs- und Genussmittelgewerbe entfallen mehr als 1/3 aller Industrieumsätze. Die relativ positiven Standortvorteile für die Nahrungsmittelindustrie aufgrund der hohen Verflechtung mit der Landwirtschaft gehen deutlich aus der Zunahme der Beschäftigten in der Nahrungsmittelindustrie um 29 Prozent im Zeitraum der letzten zehn Jahre hervor. Derartige Steigerungsraten kann keine andere Industriebaumgruppe vorweisen. Viele Industriezweige mussten ihre Mitarbeiterzahl z. T. erheblich reduzieren. Die *Investitionsgüter*-Industrie beispielsweise um 11 Prozent.

Schiff- und Flugzeugbau gehören zu den Schwerpunktbranchen mit regionaler Konzentration. In diesen beiden Industriesektoren arbeitet 1/5 der im Landkreis Wesermarsch tätigen Industriebeschäftigten. Beide mit hohem technologischen Stand ausgestatteten Branchen sind besonders hart den wechselnden Konjunkturverhältnissen und auch den Währungsschwankungen preisgegeben. Nicht unerwähnt bleiben darf Wilhelmshaven als Standort des Schiffsbaus.

Die Werftindustrie konnte im Verlauf der vergangenen zehn Jahre ihre Positionen trotz einiger Insolvenzfälle festigen. Die Zahl der Mitarbeiter wurde reduziert. Die Umsatzentwicklung war nicht immer einheitlich.

Ebenfalls räumlich konzentriert ist auch die Kunststoffindustrie. Sie ist

Gebiet	Jahr	Zahl der Industriebeschäftigten	Veränderung in %
Delmenhorst, Stadt	1980	6.261	
	1990	4.640	-25,9
	1997	3.920	-15,5
Oldenburg, Stadt	1980	11.416	
	1990	8.582	-24,8
	1997	6.985	-18,6
Wilhelmshaven, Stadt	1980	5.873	
	1990	4.764	-18,9
	1997	3.134	-34,2
Ammerland	1980	7.192	
	1990	5.895	-18,0
	1997	5.769	-2,1
Cloppenburg	1980	9.601	
	1990	10.694	+11,4
	1997	10.401	-2,7
Friesland	1980	10.899	
	1990	8.164	-25,1
	1997	4.298	-47,4
Oldenburg, Land	1980	4.839	
	1990	5.388	+11,3
	1997	4.987	-7,4
Vechta	1980	8.272	
	1990	11.247	+36,0
	1997	11.765	+4,6
Wesermarsch	1980	11.535	
	1990	12.802	+11,0
	1997	9.320	-27,2
Kammerbezirk	1980	75.888	
	1990	72.176	-4,9
	1997	60.579	-16,1

Tabelle 11: Entwicklung der Industriebeschäftigten im Oldenburger Land im Zeitraum 1980 bis 1997

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1987 bis 1997.

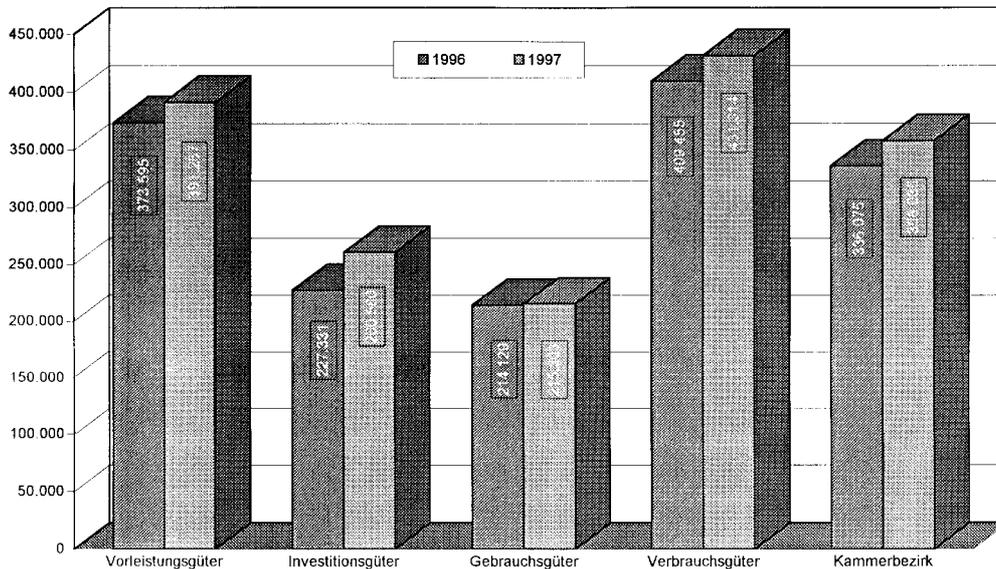


Tabelle 12: Umsatz je Beschäftigten 1996 und 1997 nach Wirtschaftshauptgruppen in DM  
Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1987 bis 1997.

hauptsächlich in den südoldenburgischen Landkreisen Cloppenburg und Vechta, aber auch in den Landkreisen Ammerland und Wesermarsch beheimatet. In Südoldenburg ist sie nach dem Kriege z. T. mit dem Ziel der Diversifikation aus der früher einmal dort ansässigen traditionsreichen Korkindustrie hervorgegangen. Die Kunststoffindustrie bildet heute die Fundamente einer relativ breit gefächerten *Verbrauchsgüter-Industrie*, die weitere Schwerpunkte in der Holzverarbeitung, im Druckgewerbe sowie im Textil- und Bekleidungsbereich und in der Feinkeramik hat.

In der *Investitionsgüter-Industrie* spielt der Maschinenbau eine wichtige Rolle. Mit der regionalen Streuung der Unternehmen über das ganze Oldenburger Land unterscheidet sich diese Branche von der Wasserstandortgebundenheit des Schiffbaus. In Wilhelmshaven und in Delmenhorst ist der Schwermaschinenbau angesiedelt. In Varel, Rastede und Oldenburg sowie Delmenhorst und in den Landkreisen Ammerland, Cloppenburg und Vechta haben Maschinenbauunternehmen für die Holzbearbeitung, für die Textil- und Nahrungsmittelherstellung sowie für Automaten- und Heizungsartikel ihren Standort.

Durch die Mikroelektronik und den internationalen Wettbewerbsdruck werden immer wieder Innovationen ausgelöst, die allen Branchen einen Auftrieb gegeben haben. Verfahren und Produkte sind vielfältiger und differenzierter geworden.

An der Unterweser, im Landkreis Cloppenburg, in Oldenburg und in Wilhelmshaven liegen traditionelle Industriestandorte. Die von diesen Unternehmen angebotene Produktpalette ist vielfältig. Sie reicht von der Anfertigung elektronischer Bauteile bis hin zur Produktion von elektrischen Leitungen und Kabeln.

Das Oldenburger Land ist eigentlich kein bevorzugter Standort für die chemische Industrie gewesen. Inzwischen aber hat dieser Wirtschaftszweig in der industriellen Struktur einen festen Platz. Zu einem umfangreichen, stets noch reichhaltiger werdenden Produktprogramm, gehören Farben und Lacke, chemische Grundstoffe, pharmazeutische Präparate für die Human- und Tiermedizin, Desinfektions- und Reinigungsmittel sowie Kosmetika. Für die Herstellung chemischer Grundstoffe oder von Mineralölzeugnissen liegen die Standorte dieser Unter-

nehmen an der Küste. Für die überwiegend konsumorientierten Produkte haben die Unternehmen Standorte am überregionalen Straßennetz gewählt; z.T. waren aber auch Traditionsgründe für die Standortwahl bestimmend.

## 5.2 Handwerk

Unter dem Sammelbegriff „Handwerk“ sind sehr unterschiedliche Berufe vereinigt. Handwerkliche Tätigkeit als die älteste ihrer Art erstreckt sich vom künstlerisch arbeitenden Handwerker über die reine Dienstleistung bis hin zur weitgehend serienmäßigen Herstellung von Produkten. Seine mittelständische Betriebsstruktur, in der zumeist mitarbeitende Familienmitglieder tragende Säulen sind, bildet die Grundlage für die sprichwörtliche Flexibilität eines handwerklichen Unternehmens.

Die rund 10.400 Handwerksbetriebe im Oldenburger Land erwirtschafteten 1997 einen Umsatz von rund 12 Mrd. DM.

Das Handwerk erfüllt eine wichtige arbeitsmarktpolitische Funktion. Die Zahl der Beschäftigten betrug 1997 88.300. Nach wie vor ist das Handwerk ein wichtiger Arbeitgeber in Nordwestniedersachsen und demonstriert damit letztlich, welche Grenzen technischen Rationalisierungsbestrebungen gesetzt sind. Handwerkliche Arbeit ist eine individuelle Leistung, in deren Mittelpunkt der Mensch, nicht die Maschine steht, die bei aller Notwendigkeit nur ein Hilfsmittel ist, den Handwerker aber nicht ersetzen kann. Pro Betrieb sind im Vollhandwerk durchschnittlich elf Mitarbeiter tätig, im handwerksähnlichen Gewerbebetrieb liegt die durchschnittliche Beschäftigtenzahl bei drei Personen pro Unternehmen. Die Zahlen unterstreichen eindeutig den mittelständischen Charakter des Handwerks der Region.

Die Schwerpunkte der Handwerkswirtschaft im Oldenburger Land liegen neben der Neuanfertigung von Gütern in den Dienstleistungen und der Reparatur industrieller und handwerklicher Erzeug-

nisse. Wachsende Bedeutung erhält zudem das Zulieferwesen für die Industrie. Im Vergleich zu den produzierenden Bereichen muss in Zukunft mit einem starken Anstieg der technischen Dienstleistungen gerechnet werden. Da bei der Serienproduktion die Automatisierung weiter an Bedeutung gewinnt, steigen auch der Aufwand und die Anforderungen bei Wartungsarbeiten.

Aus Kostengründen verlagern Industrie und öffentliche Auftraggeber diese Aufgaben verstärkt von ihren Hauswerkstätten auf externe Handwerksbetriebe. Hier liegen langfristig hervorragende Chancen für besonders qualifizierte Unternehmen. Hauptauftraggeber des oldenburgischen Handwerks sind aber nach wie vor die privaten Haushalte. Entscheidenden Einfluss auf die gesamte Handwerkskonjunktur der Region hat traditionell die Entwicklung im Bau- und Ausbaubereich. Immer noch entfallen mehr als 40 Prozent aller Handwerksleistungen im Kammerbezirk Oldenburg auf den Baubereich. Dessen Wachstumsprobleme hatten in der Vergangenheit unmittelbare Auswirkungen auch auf andere Handwerkszweige. Der Einbruch im öffentlichen und gewerblichen Baubereich konnte die überwiegend zufriedenstellende Nachfrage im privaten Wohnungsbau nur unzureichend kompensieren. Für die Dienstleistungs- und Konsumgüterhandwerke wirkte sich zudem die schwache private Nachfrage ungünstig aus. Nach einer Phase der spürbaren Stagnation ist das Handwerk der Region dabei, sich wieder zu konsolidieren und setzt dabei maßgeblich auf ein Ende der Talfahrt im Baubereich.

Bei der Förderung der Ausbildung hat das Handwerk eine wichtige gesellschaftliche Funktion. So sind bei der Handwerkskammer rund 10.000 Ausbildungsverhältnisse registriert. Rund 3.800 Lehrverträge werden pro Jahr bei der Kammer insgesamt neu eingetragen.

Die Leistungsfähigkeit und der wirtschaftliche Erfolg eines Unternehmens hängen ganz entscheidend von der Qualifikation seiner Mitarbeiter und der Qualität der Produkte und Dienstleistungen

ab. Die Handwerkskammer Oldenburg hat in den letzten Jahren besondere Anstrengungen unternommen, durch Aus- und Weiterbildungsangebote das Bildungsniveau der im Handwerk Beschäftigten zu sichern und entsprechend dem technologischen Wandel genügend Fortbildungsseminare in Technik, Betriebswirtschaft und Management anzubieten. Zahlreiche Lehrveranstaltungen in Vollzeit- und Teilzeitform geben Unternehmern und ihren Mitarbeitern die Möglichkeit, sich auf die steigenden Anforderungen vorzubereiten.

Bei neuen Technologien im Bereich Hydraulik und Pneumatik, Kunststoffverarbeitung, CNC, CAD und EDV, im Bereich des Umweltschutzes und der Energieberatung, beim Schweißen, dem technischen und kaufmännischen Einsatz von Computern und in der Sicherung der Qualität hilft die Handwerkskammer Oldenburg den Handwerkern, auf dem neusten Stand der Technik zu bleiben. Die Seminare zur Betriebswirtschaft und Unternehmensführung richten sich jeweils an den aktuellen sozialversicherungsrechtlichen und steuerlichen Regelungen und an der Umsetzbarkeit von Managementtheorien in kleinen und mittleren Unternehmen aus.

Mit ihrem Gewerbeförderungszentrum hat die Handwerkskammer die materiellen wie technischen Voraussetzungen geschaffen, um Jugendliche im Rahmen der überbetrieblichen Lehrlingsunterweisung über moderne Technologien, neue Werkstoffe und Verfahren zu informieren. Parallel dazu werden Erwachsene in Anpassungslehrgängen weiter geschult und auf das ständig steigende Anforderungsprofil in der handwerklichen Bildung eingestellt. Eigene Berufsbildungszentren unterhalten die acht Kreishandwerkerschaften im Oldenburger Land, die als Geschäftsstelle der in ihr zusammengeschlossenen 120 Innungen der einzelnen Berufe fungieren. Eine wichtige Säule für die handwerkliche Weiterbildung sind auch die drei in Oldenburg ansässigen Meisterschulen: Die Bundesfachlehranstalt für Elektrotechnik, die Fachlehranstalt des nieder-

sächsischen Frisörhandwerks und die Bundesfachschule für das raumausstattende Handwerk.

Dadurch kann das oldenburgische Handwerk die entsprechenden Marktchancen im weitesten Umfang nutzen. So gibt es nicht nur zahlreiche Fälle horizontaler Kooperation zwischen Handwerksbetrieben. Auch die Entwicklung als Zulieferer oder Dienstleister der Industrie hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Für beide Partner liegen die Vorteile einer engen Kooperation auf der Hand: Der Handwerker rechnet mit einer kontinuierlichen Auftragsvergabe an seinen Betrieb, während das Industrieunternehmen die Vorteile des Handwerkers aufgrund dessen meist preisgünstigeren Fertigung, höherer Flexibilität sowie dessen großen Potentials an Know-how nutzt. Die ständig zunehmende Beteiligung des heimischen Handwerks etwa an der Hannover-Messe ist ein eindeutiges Indiz für einen weiteren praxisnahen Einstieg in eine gezielte Absatzwirtschaft, bei der Fragen der Innovation und Kleintechnologie eindeutig an Bedeutung gewonnen haben.

### 5.3 Landwirtschaft

Das Oldenburger Land, das Osnabrücker Land, das Emsland und Ostfriesland bilden zusammen den Weser-Ems-Raum. Es ist das Gebiet der Landwirtschaftskammer Weser-Ems und auch des Regierungsbezirks Weser-Ems. Das Weser-Ems-Gebiet ist insgesamt rund 14.965 km groß, das sind 31,4 Prozent der Gesamtfläche des Landes Niedersachsen (47.612 km).

Die Landwirtschaft in Weser-Ems ist ein beachtlicher Wirtschaftsfaktor mit engen Verflechtungen zu anderen Wirtschaftsbereichen. Rund 1,12 Mio. ha werden land- und forstwirtschaftlich sowie gartenbaulich genutzt. Der relativ hohe Anteil der Land- und Forstwirtschaft an der *Bruttowertschöpfung* - rund 8 Prozent (Niedersachsen 2,7 Prozent, Bundesrepublik 1,1 Prozent) - unterstreicht die Bedeutung der Agrarregion Weser-Ems.

Im Gebiet der Landwirtschaftskammer Weser-Ems leben rund 2,2 Mio. Menschen. Von ihnen sind etwa 7 Prozent in der Land- und Forstwirtschaft tätig. Die Erlöse der Weser-Ems-Landwirte kommen zu 83 Prozent aus dem Verkauf tierischer Erzeugnisse. Davon stammten im Wirtschaftsjahr 1996/97 14 Prozent aus Rindfleisch-, 41 Prozent aus Schweinefleisch- und 4 Prozent aus Geflügelproduktion sowie 23 Prozent aus der Milcherzeugung; Pferde, Schafe und Kleintiere teilen sich den Rest. 7 Prozent der Erlöse stammen aus der pflanzlichen Erzeugung und 10 Prozent aus „sonstiger Erzeugung“.

Auch im Oldenburger Land war noch vor nicht allzu langer Zeit die Gesellschaft eine reine Agrargesellschaft. Nahezu alle Beschäftigten waren für die Nahrungsproduktion tätig. Der landwirtschaftliche Betrieb war als geschlossene Hauswirtschaft Selbstversorgungsbetrieb. Verflechtungen mit der Umwelt bestanden kaum. Heute dagegen sind wesentliche Teile der einstigen Produktionseinheit ausgegliedert. Sie werden von anderen Wirtschaftszweigen ergänzt. Die ursprünglichen Bereiche, die in der Landwirtschaft verblieben sind, also Acker- und Pflanzenbau und Tierhaltung, haben in den zurücklie-

genden rund 130 Jahren, aber vor allem in den letzten 50 Jahren eine schon fast revolutionäre Entwicklung genommen.

Der erfolgreiche *Strukturwandel* der Oldenburger Landwirtschaft von einer primären Selbstversorgung zu einer primären überregionalen Marktorientierung, wie sie sich heute darstellt, wäre jedoch ohne den Staat als ökonomischen Impulsgeber nicht denkbar gewesen. Im Herzogtum Oldenburg stand der Staat Pate bei Gründung und Ausbau der landwirtschaftlichen Selbstverwaltung (Landwirtschaftsgesellschaft 1818, Landwirtschaftskammer 1900) und des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens. Er trug die ersten Landwirtschaftsschulen und das für die Viehwirtschaft wichtige Veterinärwesen. Unter der Einflussnahme des Staates entwickelte sich aus den ursprünglich unterschiedlichen Oldenburger Agrarregionen (Marschen, Oldenburger und Münsterländische Geest) ein „profilierendes, einheitliches Oldenburger Tierzuchtland“, so ein Autor früherer Jahre.

Während der Industrialisierung im vergangenen Jahrhundert entstanden industrielle Ballungszentren, in denen die Selbsterzeugung von Nahrungsmitteln entfiel. Die Landwirtschaft - auch im

Betriebe

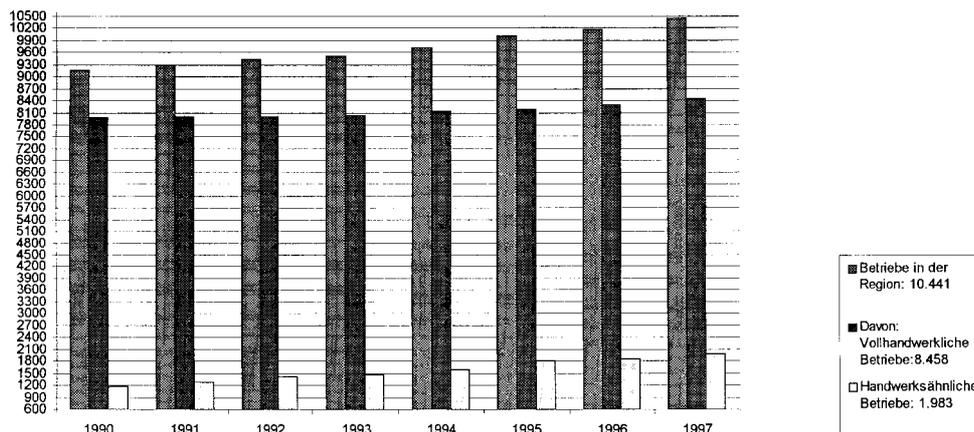


Tabelle 13: Entwicklung der Betriebszahlen im Oldenburger Land seit 1990  
Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1987 bis 1997.

Aufteilung der Betriebe nach Handwerksgruppen	Betriebe am 31.12.1997	Veränderung 1996-1997 (in %)	Umsatz 1997 i. Mio. DM (o. MwSt.)	Veränderung 1996-1997 (in %)	Beschäftigte in 1997	Veränderung 1996-1997 (in %)
1. Bau u. Ausbau	2.221	+0,9	3.100	-1,5	21.000	-4,1
2. Metall	3.403	+3,4	5.700	+2,0	30.800	-1,0
3. Holz	618	+3,5	790	+1,0	5.200	-1,9
4. Bekleidung, Textil, Leder	293	-11,3	66	-5,0	1.000	-9,0
5. Nahrung	640	-1,7	1.330	+0,8	9.200	-0,8
6. Gesundheit, Körperpflege	1.123	+4,6	491	±0,0	14.100	-1,7
7. Glas, Papier, Sonstige	160	+6,7	223	±0,0	1.700	-2,9
1 - 7 zusammen:	8.458	+2,0	11.700	+0,6	83.000	-2,0
Handwerks-ähnliche Gewerbebetriebe	1.983	+6,3	425	+1,2	5.300	+1,9

Tabelle 14: Betriebe, Umsatz und Beschäftigte im Oldenburgischen Handwerk  
Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 1987 bis 1997.

Oldenburger Land - stellte sich schnell auf diese neuen Märkte ein und produzierte insbesondere Milch, Butter, Fleisch und Eier. Mit der Gründung der ersten Genossenschaft begann die Ausgliederung der Vermarktung. Molkereien, Mühlen, Brennerien und viele andere selbständige Gewerbe übernahmen allmählich Funktionen, die vorher zur Betriebseinheit des Hofes gehört hatten.

Die zunehmende Industrialisierung hatte überall den Wohlstand der Bevölkerung gehoben. Die Lebensansprüche wurden ständig höher, besonders die Wünsche nach Veredelungsprodukten. Die Tierzucht entwickelte sich zusehends und wurde zum Haupterwerbszweig der Landwirtschaft.

Die Rindviehzucht wurde erst nach 1850 intensiviert. Im Jeverland orientierte man sich an der ostfriesischen Zucht und züchtete ein Milchrind. In der Wesermarsch bevorzugte man in der Zucht ein Zweinutzungs-rind mit einer betonten Einstellung zum Fleischrind. Dagegen ließen sich die Süoldenburger noch Zeit mit der züchterischen Arbeit an ihrem Landschlag, der wenig Fleisch und Milch lieferte, aber anspruchslos war. In der Marsch wurde schon 1861 der Körzwang für Vatertiere eingeführt, was zu schnellen Züchterfolgen führte. Schweinezucht und Geflügel-

haltung haben besonders nach 1950 einen immer größer werdenden Umfang angenommen und sind für eine große Anzahl klein- und mittelbäuerlicher Betriebe die Haupteinnahmequelle geworden.

In den heute zum Oldenburger Land gehörenden Landkreisen Ammerland, Cloppenburg, Friesland, Oldenburg, Vechta und Wesermarsch wirtschaften rund 11.800 landwirtschaftliche Betriebe mit über einem Hektar landwirtschaftlich genutzter Fläche (LF) - um 1880 = 28.500 Betriebe. Das sind mehr als ein Drittel aller Betriebe in Weser-Ems (33.170). Von diesen 11.800 Betrieben verfügen rund 3.300 über eine landwirtschaftlich genutzte Fläche (LF) zwischen 20 und 50 Hektar, 50 - 100 Hektar haben rund 2.500 Betriebe und über mehr als 100 Hektar verfügen 380 Betriebe. Insgesamt werden im Oldenburger Land rund 395.000 Hektar (um 1880 = rund 250.000 ha) landwirtschaftlich genutzt (Weser-Ems rund 967.000 ha). Davon entfallen 47 Prozent (rund 205.000 ha) auf Acker- und 52 Prozent (rund 185.000 ha) auf Grünland. 1 Prozent der LF sind Garten- und Gartenbauanlagen inkl. Baumschulen.

Seit 1950 ist die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe erheblich zurückgegangen, während die Betriebsgrößen gewachsen sind. Bewirtschaftete ein Hof

1950 im Durchschnitt 10 Hektar (um 1880: 9 ha), so sind es heute 33 Hektar (Weser-Ems 29 ha). 1950 bewirtschafteten rund 37.000 Betriebe im Oldenburger Land zusammen rund 372.000 Hektar.

Die Rindviehbestände veränderten sich im gleichen Zeitraum von rund 350.000 auf rund 745.000 Stück Vieh insgesamt, darunter der Milchkuhbestand von rund 155.000 über rund 206.000 Kühe im Jahr 1988 auf rund 175.000 in 1996. Im Oldenburger Land wurden 1996 rund 2 Mio. Schweine (1873 = 43.000) gehalten, das sind rund 47 Prozent der insgesamt in Weser-Ems gehaltenen Schweine.

Auch bei den Legehennen (Weser-Ems 1996: rund 11,5 Mio.) nimmt das Land Oldenburg mit rund 8 Mio. die absolute Spitzenstellung ein. 1950 gab es 465.000 Schweine sowie 1,4 Mio. Legehennen.

Zierpflanzenbau, Baumschulen sowie Obst- und Gemüsebau haben für das Oldenburger Land eine besondere Bedeutung. So ist das Baumschulgebiet im Ammerland weltbekannt durch seine Hauptkulturen Rhododendren, Azaleen und Koniferen. Im südoldenburger Raum entstanden im Gebiet um Langförden gartenbauliche Sonderkulturen. Schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts hat sich dort ein bäuerlicher Obstbau mit Apfelhochstammanlagen und Zwetschenanbau entwickelt. Nach 1945 stiegen viele Landwirte in den Apfelanbau ein. Bis etwa 1965 war der Apfel die wichtigste Obstkultur. Wegen des Apfelüberangebots wurde etwa ab 1960 auf die Erdbeere ausgewichen, später kam die Himbeere dazu. Gleichzeitig wurde Gemüse als weitere gartenbauliche Kultur aufgenommen.

Der Wald im Oldenburger Land hat mit 44.721 Hektar einen Anteil von rund 29 Prozent an der Gesamtwaldfläche in Weser-Ems (151.125 ha).

Auch wenn die rasante Entwicklung eines Jahrhunderts und insbesondere der letzten 50 Jahre auf eine florierende Landwirtschaft schließen lässt, so hat sich allerdings die wirtschaftliche Lage der landwirtschaftlichen Betriebe in den

zurückliegenden Jahren stark verschlechtert. Ursache ist die stagnierende Nachfrage nach landwirtschaftlichen Produkten bei weitgehend gesättigten Märkten.

#### 5.4 Einzel- und Großhandel

Mitte der achtziger Jahre zeichnete sich eine Konzentration im Einzelhandel ab. Sie hat sich bis heute mit zunehmender Intensität fortgesetzt. Am stärksten ausgeprägt ist dieser Prozess im Lebensmitteleinzelhandel. Das Vordringen der Fachmärkte und die zunehmende Diskontierung der Sortimente hat den Prozess in den letzten Jahren beschleunigt und weitere Einzelhandelsbranchen mitgerissen. Schließlich haben der europäische Binnenmarkt, die Beendigung des Ost-West-Konfliktes und eine zunehmende Internationalisierung des Einzelhandels die Konzentrationsentwicklungen gefördert.

Nach der Wiedervereinigung erlebte das Oldenburger Land einen deutlichen Boom im Einzelhandel. In den letzten Jahren allerdings ging das Einzelhandelsvolumen aufgrund stagnierender Einkommensentwicklung spürbar zurück. Die einzelhandelsrelevanten Verbrauchsausgaben am gesamten privaten Einkommen sind inzwischen auf 43 Prozent zurückgegangen. Um die Mittelverwendung tritt der Einzelhandel immer stärker in Konkurrenz zu anderen Verwendungen, beispielsweise zu den Bereichen Freizeit und Reisen. Das Konsumentenverhalten einerseits und die Kostensituation im Einzelhandel andererseits scheinen den Trend zur Polarisierung zwischen Versorgungs- und Erlebniskauf zu beschleunigen. Mit einher geht eine oftmals überproportionale Ausdehnung der Verkaufsflächen auf der grünen Wiese. Diese Expansion gefährdet die Entfaltung des Innenstadteinzelhandels. Ein strukturveränderndes Element im Einzelhandel tritt in jüngster Zeit in moderner Kommunikationstechnik auf. Der Kauf über den Bildschirm verdrängt den Weg in die Geschäfte.

Im Oldenburger Land kann die Einzelhandelsversorgung der Bevölkerung als

homogen bezeichnet werden. Bislang haben sich Kaufkraftzu- und -abflüsse die Waage gehalten. Allerdings hat durch die Konzentration und durch die immer weiter fortschreitende Durchdringung mit Fachmärkten von Filialunternehmen der Verdrängungswettbewerb innerhalb der Städte und Gemeinden weiter zugenommen. Befürchtet werden muss, dass die Nachfragepotentiale stagnieren werden. Davon dürfte in erster Linie der Facheinzelhandel in den Innenstädten betroffen sein. Man wird dieser Entwicklung nur entgegensteuern können, wenn sich die einzelnen Unternehmen in Verbundgruppen zusammenschließen und versuchen, über einen günstigeren Einkauf und eine Verbesserung ihres unternehmerischen Know-hows ihre Position zu stärken. Zum letzteren gehören besondere Dienstleistungen und Beratungen, einschließlich aller *After-Sales-Service*-Maßnahmen, aber auch eine Profilierung in der Sortimentspolitik. Ein weiterer Ansatz ist, leistungsfähige Handelsmarken zu entwickeln und über sie eine Verbesserung der Gewinnmargen zu erreichen, um somit zur Stärkung des Eigenkapitals beitragen zu können.

Die Entwicklung des Einzelhandels aus der beschriebenen Position heraus muss begleitet werden von einer vorsichtigen Ansiedlungspolitik der Städte und Gemeinden. Verkaufsflächenüberhänge beschleunigen den Verdrängungswettbewerb. Sie führen darüber hinaus zu einer Gefährdung der traditionellen Innenstadtstandorte. Einen besonderen Stellenwert dabei hat die Erreichbarkeit der Innenstädte. Sie und die Aufenthaltsqualität dürfen nicht eingeschränkt werden, weil im ländlichen Raum keine Alternativen zum Individualverkehr bestehen. Die Stadtgestaltung und der Denkmalschutz müssen in die Stadtentwicklung integriert werden. Sie dürfen nicht zum Selbstwerk werden, weil dadurch gerade der individuelle Facheinzelhandel durch zusätzliche Kosten bzw. Einschränkungen in der Gestaltung seiner Verkaufsräume gegenüber den peripheren Einzelhandelsstandorten über Gebühr eingeschränkt würde. Weiterhin muss die öffentliche Hand dafür Sorge tragen,

dass Sicherheit und Sauberkeit gerade in den Innenstadtbereichen der Mittel- und Oberzentren nachhaltig gewährleistet werden, damit auch dadurch die Funktion der Innenstädte als zentrale Einkaufspunkte nicht gefährdet wird.

Der traditionelle Fachgroßhandel im Oldenburger Land wird nur dann langfristig Überlebenschancen haben, wenn es ihm gelingt, das reine Warengeschäft in ein Dienstleistungsangebot zu integrieren, wie z. B. durch Inanspruchnahme moderner Logistikkonzepte. Dazu gehören die Übernahme handelsbezogener Dienstleistungen von der Regal- und Sortimentsoptimierung bis hin zur Systempflege und dem Angebot von technischen Problemlösungen.

Die Konzentrationswelle hat auch den Konsumgütergroßhandel erreicht. Für die Versorgung des Weser-Ems-Gebietes hat sich dieser Großhandelszweig in der Stadt Oldenburg niedergelassen. Sie ist allerdings auch nicht mehr in der Lage, genügend Gewerbegebiete für Erweiterungen von Großhandelsunternehmen anzubieten, sodass auf neue Standorte ausgewichen werden muss.

## 5.5 Tourismus

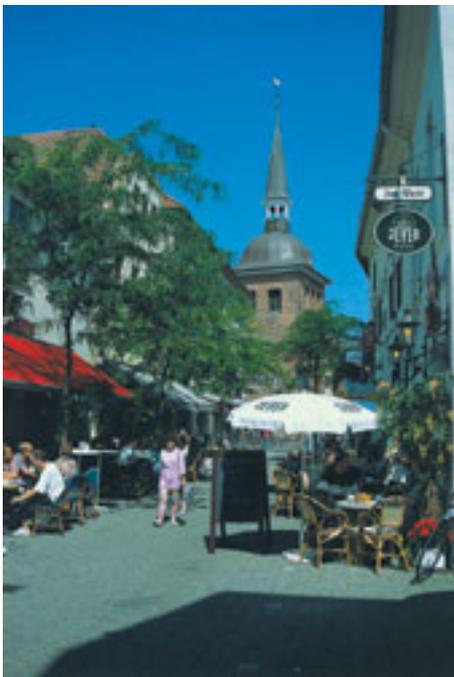
Der Tourismus zählt heute zu den wachstumsintensivsten Wirtschaftszweigen. Vor allem in strukturschwachen Regionen ist er für die ansässige Bevölkerung oftmals die einzige bedeutsame Arbeitsplatz- und Einkommensquelle. Rund 6 Prozent des *Bruttoinlandsproduktes* der Bundesrepublik resultieren aus touristischen Leistungen. Das Ausgabevolumen der Bundesbürger beträgt rund 156 Mrd. DM, von denen rund zwei Drittel dieses Betrages auf Leistungen im Ausland entfallen.

In Deutschland wurden 1995 rund 19 Mio. Urlaubsreisen registriert. Hinzu kommen 42 Mio. Kurzreisen mit einer Dauer von zwei bis vier Tagen und einem Geschäftsvolumen von rund 57 Mio. DM.

Vor diesem Hintergrund muss der Tourismus des Oldenburger Landes gesehen werden. Hier beschäftigen 2.800 Unternehmen des Hotel- und Gaststättengewerbes rund 14.000 Arbeitnehmer. Ihr Umsatz belief sich auf 1 Mrd. DM. Diese Summe umfaßt etwa ein Drittel des Umsatzvolumens der Branche in der gesamten Weser-Ems-Region. Hinzu kommen tourismusinduzierte Ausgaben im Einzelhandel sowie Ausgaben für Freizeit- und Kultureinrichtungen.

Den touristischen Schwerpunkt im Kammerbezirk stellen eindeutig die Küstenbadeorte in den Landkreisen Friesland und Wesermarsch sowie die Stadt Wilhelmshaven und die Insel Wangerooge dar. Hier sind von 625 Beherbergungsbetrieben mit knapp 25.000 Betten 320 Betriebe mit 18.000 Betten angesiedelt.

Ein zweiter touristischer Schwerpunkt ist das Ammerland. Hier stellen 100



Wallstraße und Lappan in Oldenburg  
Foto: Walter, Cloppenburg

Beherbergungsbetriebe mehr als 4.000 Betten zur Verfügung. Weitere fremdenverkehrsrelevante Gebiete sind die Thülsfelder Talsperre, die Wildeshauser Geest und das Oldenburger Münsterland. Sie unterbreiten allerdings vorwiegend Angebote für den Kurzeittourismus.

Für den Tourismus im Oldenburger Land gilt es, den Anschluss an die veränderten Marktbedingungen nicht zu verlieren. Dazu gehört, neue Konzepte zu erarbeiten, die nicht zu unbegrenzter staatlicher Anerkennung von Erholungs-, Luftkurorten und Bädern führen sollten. Vielmehr geht es darum, qualitativ hochwertige Angebote zu unterbreiten, die modernen Medien für die Reisebuchung zu nutzen, die Fort- und Weiterbildung von Mitarbeitern in den Fremdenverkehrsbetrieben zu fördern, mit einer Zertifizierung von Fremdenverkehrseinrichtungen und Beherbergungsstätten dafür zu sorgen, sich stets an der Qualität zu orientieren.

Die Neuordnung in der Fremdenverkehrsorganisation bedeutet nicht nur einen Neubeginn, sondern auch eine Chance für eine bessere Vermarktung der unterschiedlichen Angebote, denn der Tourismus gehört im Oldenburger Land mit zu den Wachstumsfaktoren.

## 6. Verkehrsinfrastruktur

Die überregionalen Verkehrsströme im Oldenburger Land werden maßgeblich durch die großräumige verkehrsgeographische Lage bestimmt. Sie werden geprägt durch die Nordseehäfen, die Wirtschaftszentren Oldenburg, Wilhelmshaven und Delmenhorst sowie den Tourismus im Küstenbereich. Diese überregionalen Verkehrsströme werden durch den lokalen und regionalen Verkehr ergänzt. Im Oldenburger Land hat sich ein annähernd gleichmäßiges, die Fläche erschließendes Straßennetz herausgebildet. Ähnlich zu bewerten ist auch das Schienennetz. Bei den vorhandenen Wasserstraßen zeigen sich erhebliche Defizite im Ausbauzustand.

Eine sachgerechte und funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur ist einer der wichtig-

sten *Standortfaktoren*. Sie bestimmt entscheidend die Wettbewerbs- und Entwicklungschancen der regionalen Wirtschaft und der Hafenstandorte sowie das Mobilitätsverhalten der Menschen.

Der europäische Binnenmarkt hat die Grundlage für wirtschaftliche Beziehungen zwischen den Mitgliedsstaaten erheblich verändert. Die Einbeziehung Skandinaviens in den europäischen Wirtschaftsraum rückt das Oldenburger Land stärker in den verkehrsgeographischen Mittelpunkt. Die deutsche Einheit und die Öffnung der osteuropäischen Märkte verschafften dem Oldenburger Land aufgrund seiner geographischen Lage eine wichtige verkehrsstrategische Bedeutung. Die Verkehrsinfrastruktur muss deshalb im Rahmen der großräumigen Verkehrsachsen gesehen werden.

Mit der Fertigstellung der Autobahn 1 (Hansalinie) erhielt der Kammerbezirk 1968 erstmals einen Autobahnanschluss. Deutlich messbare Strukturimpulse vor allem für die Landkreise Cloppenburg und Vechta waren in der Folge zu verzeichnen. Erst 1984 wurden auch die nördlichen Landkreise mit der Freigabe des letzten Teils der A 29 bei Wilhelmshaven dem Schnellstraßennetz angegliedert. Die Fertigstellung der Ost-West-Verbindung (A 28) ermöglicht inzwischen eine durchgehende Autobahnverbindung bis nach Groningen. Der Landkreis Wesermarsch verfügt jedoch noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Auffälligste Mängel im derzeitigen Straßensystem sind das Fehlen einer festen Weserquerung bei Kleinensiel/Dedesdorf und einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung links der Weser.

Mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg - Leer gibt es in Richtung Ostfriesland einen leistungsfähigen Schienenweg. Defizite bestehen auf der Nord-Süd-Trasse Wilhelmshaven - Oldenburg - Osnabrück aufgrund der fehlenden Elektrifizierung und der bestehenden Langsamfahrstrecken.

Küstenstandorte werden in aller Regel von Großindustrien bevorzugt, deren Güter weniger für den umliegenden Raum als vielmehr für den überregionalen Absatz in der Bundesrepublik und in Europa bestimmt sind. Die Ansiedlung und Sicherung maritimer Industriezweige sowie hafensorientierter Dienstleistungsbetriebe und Forschungseinrichtungen muss deshalb gefördert und unterstützt werden. Der eher ländlich strukturierte Küstenraum hat aufgrund der Naturschutzgesetze gegenüber den Ballungszentren erhebliche Nachteile. Während in den Ballungszentren aufgrund der intensiveren Flächennutzung und des geringeren Naturpotentials ein geringerer Ausgleichs- und Ersatzaufwand notwendig ist, muss bei Eingriffen in Hafenvorhaltsflächen aufgrund des hohen Naturpotentials mit erheblichen Ersatzleistungen gerechnet werden. Es sollte angestrebt werden, über die Bildung eines Pools Kompensationsmaßnahmen finanziell abzulösen oder sie nicht unbedingt orts- bzw. küstennah durchführen zu müssen.

Die regionale Wirtschaft ist in einem bedeutenden Maße auf die geographische Lage am Meer ausgerichtet. Die Häfen in der Region sind mit ihren natürlichen Standortbedingungen, insbesondere wegen ihrer Lage und der Fahrwassertiefen sowie der vorhandenen *Wirtschaftsstruktur* Schwerpunkte der industriellen Entwicklung in der Region. Den Seehäfen Brake, Nordenham und Wilhelmshaven kommt mit ihrem Zugang zum seeschifftiefen Wasser internationale Bedeutung im Seegüterverkehr zu. Die Häfen nehmen überregionale Aufgaben für die deutsche Volkswirtschaft wahr. Der Seehafen Oldenburg erfüllt regionale Aufgaben insbesondere für die Bau- und Landwirtschaft. An allen Standorten haben sich hafennahe Industrieproduktionen sowie hafen- und handelsorientierte Gewerbezweige entwickelt. Die seewärtigen Zufahrten sind durch den garantierten 20-Meter-Ausbau des Jade-Fahrwassers für Wilhelmshaven und durch die geplante Vertiefung der

Außenweser auf 14 Meter für Brake und Nordenham sowie durch den geplanten Ausbau der unteren Hunte für Oldenburg gesichert. Bei den Binnenwasserstraßen bestehen erhebliche Defizite auf der Mittelweser zwischen Bremen und Minden und auf der Stadtstrecke Oldenburg des Küstenkanals. Wilhelmshafen als einziger Tiefwasserhafen Deutschlands verfügt nicht über einen Binnenwasserstraßenanschluss.

Ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine wirtschaftliche Entwicklung undenkbar. Dies hat in der Vergangenheit dazu geführt, dass der Ausbau der Bundesautobahnen und die Elektrifizierung der Bahnstrecken vorangetrieben wurde. Die noch bestehenden Defizite müssen aufgrund der neuen politischen Lage in Europa neu bewertet werden. Die Kommission der Europäischen Union hat diese Defizite erkannt und unter dem Namen „Transeuropäische Netze“ Infrastrukturpläne für alle Verkehrsträger entwickelt.

Die öffentliche Diskussion um umweltfreundliche Verkehrsträger bewirkt den politischen Wunsch, Verkehrsströme auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Schiff oder Eisenbahn zu verlagern. Dies benachteiligt jedoch den gerade im Oldenburger Land noch dringend erforderlichen Straßenausbau. Dies betrifft insbesondere die Autobahn 1 zwischen den Landesgrenzen Bremen und Nordrhein-Westfalen sowie die Bundesstraße 322 von der Gabelung Delmenhorst bis zur Autobahn 1. Diese Schwachstellen und Lücken im Fernverkehrsnetz verhindern die wirtschaftliche Fortentwicklung weiter Teile der Region oder führen dazu, dass der Verkehr auf Nebenstrecken ausweicht. Erhöhte Emissionen und höherer Zeitaufwand sind die Folge.

Die geplante Autobahn 281 (Bremen/Nord - Bremen/Brinkum) soll die Autobahn 27 in Höhe Industriehafen, durch einen Tunnel die Weser querend, mit

der A 1 in Höhe Bremen/Brinkum verbinden, um so die Anbindung der Hafens-, Industrie- und Gewerbebereiche an die Autobahnen herzustellen. Diese Verbindung ist auch als Zubringer für das Güterverkehrszentrum und zum Flughafen Bremen von großer regionaler Bedeutung. Darüber hinaus ist sie unabdingbare Voraussetzung für eine den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs genügende Anbindung der Unterweserhäfen Brake und Nordenham über die B 212 an das überregionale Verkehrsnetz. Weitere Defizite bestehen auf der Bundesstraße 211 Brake - Oldenburg zwischen Golzwarden und Oldenbrok-Mitteldorf. Wie bei dieser Bundesstraße fehlen bei vielen Straßen im Oldenburger Land Ortsumgehungen, die z.T. geplant, z.T. bereits im Bau sind.

Für den Tourismus von besonderer Bedeutung ist die Bundesstraße 210 im Landkreis Friesland. Die Ortsdurchfahrten können nur durch den Bau großzügiger Ortsumgehungen, wie z.B. in Jever, entlastet werden.

Seit mehreren Jahren ist eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs aus den Niederlanden von der Autobahn 30 auf die Bundesstraße 213 festzustellen. Diese Tendenz wird verstärkt durch den Bau einer vierspurigen Schnellstraße in den Niederlanden aus Richtung Zwolle über Hoogeveen nach Meppen. Da diese Bundesstraße mit einem Lkw-Anteil von über 30 Prozent schon jetzt außerordentlich belastet ist, stellt die geplante Ortsumgehung Lastrup nur einen ersten Schritt zur Verbesserung der Verkehrssituation auf dieser Europastraße dar. Folgen muss der vierspurige Ausbau der B 213/B 402.

### **6.3 Hinterlandanbindung der oldenburgischen Seehäfen**

Die Europäische Union hat die strategische Bedeutung der Verkehrswege frühzeitig erkannt und mit der Verabschiedung des Transeuropäischen Netzes (TEN) durch das Europaparlament die politischen Zeichen gesetzt. Mit wenigen Ausnahmen berühren die in diesem Verkehrsnetz vorgesehenen Verkehrswege

nicht den Oldenburger Raum. Es ist zu befürchten, dass die Verkehrsströme in Zukunft am Oldenburger Land vorbeilaufen. Von der niederländischen Regierung wird darüber hinaus eine Verkehrspolitik vorangetrieben, die dem Hafen Rotterdam eine zentrale Versorgungsfunktion für Mitteleuropa zuschreibt. Der Bau der Betuwe-Linie von Rotterdam in das Ruhrgebiet mit einer Abzweigung in Richtung Rheine/Osnabrück, auf der der Schienenverkehr ohne Anlastung der Wegekosten forciert wird, und die Planungen zum Bau des Twente-Kanals, der eine direkte Verbindung Rotterdams mit dem Mittellandkanal darstellen würde, belegen diese Zielrichtung. Rotterdam will sich zu dem einzigen Containerhafen auf dem europäischen Festland entwickeln. Die übrigen Seehäfen sollen nur der Feinverteilung der Güter im so genannten *Feeder-Verkehr* dienen. Auch im Massengutbereich will Rotterdam seine Position stärken und den übrigen Häfen nur spezielle Nischenfunktionen überlassen.

Eine ökologisch sinnvolle und ökonomisch vertretbare Versorgung Mitteleuropas kann jedoch nur durch eine radiale Verknüpfung der europäischen Wirtschaftszentren mit den wichtigsten Seehäfen erfolgen. Dazu erforderlich ist aber neben den bereits oben angeführten Straßenbaumaßnahmen eine Verbesserung der Schienenwege und der Binnenwasserstraßen.

Wilhelmshaven wird seinen Standortvorteil als einziger deutscher Tiefwasserhafen nur dann zufriedenstellend nutzen können, wenn die Eisenbahnstrecke Wilhelmshaven - Oldenburg durchgehend zweigleisig ausgebaut und auf der gesamten Trasse elektrifiziert wird. Eine Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen sieht eine Realisierung dieser Maßnahme bis zum Jahre 1999 vor. Ein weiterer Ausbau und eine Elektrifizierung dieser Strecke über Oldenburg hinaus in Richtung Osnabrück ist lediglich die konsequente Fortführung dieses Projektes. Zur Verbesserung der Verbindung der oldenburgischen Seehäfen in Richtung Osten wird der Ausbau

und die Elektrifizierung der „Amerikalinie“ von Wilhelmshaven über Oldenburg - Bremen - Uelzen - Stendal nach Berlin bzw. Magdeburg - Leipzig benötigt. Diese Strecke dient ebenfalls der besseren Anbindung der Unterweserhäfen und stellt die einzig sinnvolle Umfahrung des überlasteten Knotenpunktes Hannover dar.

Die Nutzung des Verkehrsträgers Binnenschiff ist für die oldenburgischen Seehäfen in vielfältiger Weise stark eingeschränkt oder sogar unmöglich. Um die Standortvorteile des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven als Energiedrehscheibe Deutschlands ausschöpfen bzw. zur Wirkung kommen zu lassen, ist mittelfristig ein leistungsfähiger Binnenwasserstraßenanschluss zur Weser hin sicherzustellen. In einem ersten Schritt könnte dies durch eine Vertiefung der Kaiserbalje, die als Bundeswasserstraße die Jade mit der Weser verbindet, erreicht werden. Der Ausbau der Mittelweser zwischen Bremen und Minden wird seit 1975 gefordert. Trotz der seit 1985 bereitstehenden Mittel ist der Ausbau noch immer nicht abgeschlossen, sodass der Fluss bis heute nur mit Binnenschiffen befahren werden kann, die aufgrund ihrer geringen Größe (maximal 900 t) kaum wirtschaftlich betrieben werden können. Dieser Binnenwasserstraßenabschnitt muss dringend zeitgleich mit der Fertigstellung des Mittellandkanals an das Großmotorgüterschiff angepasst werden und sollte als wichtige Verbindung in das Transeuropäische Netz der Binnenwasserstraßen aufgenommen werden. Die Sicherung Oldenburgs als Seehafen und umschlagstärkster Binnenhafen Niedersachsens ist auf Dauer nur möglich, wenn der Ausbau der unteren Hunte sowie die Verbreiterung der Stadtstrecke Oldenburg des Küstenkanals zügig erfolgen.

#### 6.4 Verkehrsgewerbe

Die Leistungen des binnenländischen Güterverkehrs in Deutschland sind von 1960 bis 1994 um das 2,3-fache angestiegen. Im selben Zeitraum ist der Anteil der Eisenbahn von 44 auf 23 Prozent, der der



*Wilhelmshaven - Hafen  
Foto: Stadt Wilhelmshaven*

Binnenschifffahrt von 33 auf 20 Prozent zurückgegangen. Bis zum Jahre 2010 wird eine nochmalige Verdoppelung des Güterverkehrs erwartet. Vermehrte Produktionsverlagerungen nach Osteuropa und Fernost induzieren einen wachsenden Güterverkehr auch und gerade in Deutschland. Zweifelsohne wird der Hauptgewinner dieses prognostizierten Anstiegs im Verkehrsaufkommen nach wie vor der Straßengüterverkehr sein. Es ist jedoch auch zu erwarten, dass zunehmend Transportleistungen wieder auf die Eisenbahn verlagert werden. Hierbei dürften positive Impulse für den Schienenverkehr insbesondere aus einer weiteren Zunahme des kombinierten Verkehrs resultieren. Begünstigt wird dieser Verkehrszuwachs nicht nur durch den Neubau von Güterverkehrszentren, sondern auch durch die verstärkte Einrichtung von großen Warenumschlagszentren des produzierenden Gewerbes und

des Handels. Da im Oldenburger Land selbst keine Güterverkehrszentren vorhanden sind, spielt die Erreichbarkeit der Güterverkehrszentren in Bremen und Dörpen sowie des geplanten Güterverkehrszentrums in Osnabrück eine entscheidende Rolle. Weiterer Anstrengungen bedarf es, die Seehäfen, die schon aufgrund ihrer Struktur klassische Güterverkehrszentren sind, in diesen Verkehrsbereich mit einzubeziehen.

Ziel muss es sein, zumindest die Zuwächse im Güterverkehr auf alternative Verkehrsträger zu verlagern. „From road to sea“ soll das Küstenmotorschiff, „From road to barge“ das Binnenschiff und „From road to rail“ die Eisenbahn fördern. Neben speziellen staatlichen Fördermaßnahmen zugunsten dieser Verkehrsträger wird die zunehmende Anlastung der Wegekosten den Straßengüterverkehr finanziell belasten. Es ist jedoch damit zu

rechnen, dass derartige Maßnahmen zunächst nur die Ertragsverhältnisse des Güterkraftverkehrsgewerbes verschlechtern und kaum zu einer Veränderung des *Modal-Split* führen werden. Auch die Liberalisierungen im Güterkraftverkehr, beispielsweise die Freigabe der *Kabotage* und die Abschaffung der Kontingentierung von Güterfernverkehrsgenehmigungen, werden kaum die Verlagerung der Güterverkehrsströme begünstigen.

Da das Straßenausbauprogramm des Bundes in keiner Weise den zu erwartenden Mengenzuwächsen auf den Autobahnen und Bundesstraßen angepasst ist, muss in der Zukunft mit erheblichen Verkehrsstauungen gerechnet werden. Aufgabe des Verkehrsgewerbes ist es deshalb, durch moderne logistische Konzepte und Kombination verschiedener Verkehrsträger eine termingetree Beförderung der Güter trotz dieser Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Die Binnenschifffahrt, die durch die Freigabe der Frachttarife ohne gleichzeitige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Europäischen Union in erhebliche Probleme geraten ist, wird sich ebenfalls an die neuen Güterstrukturen anpassen müssen.

### 6.5 Verkehrsperspektive

Die europaweite Angleichung der fiskalischen Belastungen aller Verkehrsträger, nämlich der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralölsteuer und der Wegekosten, muss vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik sein. Die Einführung der Straßenbenutzungsgebühr in Deutschland war ein erster Harmonisierungsschritt. Mit der Begrenzung des Transitgüterverkehrs auf bestimmte Fernstraßen und der Einführung eines ganzjährigen Wochenendausfahrverbots für den Transit-Lkw soll die Wettbewerbsstellung der inländischen Nutzfahrzeuge verbessert werden. Ein Ausgleich der sozialen und technischen Bedingungen ist eine weitere Voraussetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen zu sichern.

Noch unzureichend geregelt ist der

Zugang zum Netz der Deutschen Bahn AG. Es bleibt zu hoffen, dass die privatisierte Bahn ihre marktbeherrschende Position nicht dazu nutzt, unliebsame Konkurrenten von der Schiene fern zu halten. Die Trassenpreise müssen einen Wettbewerb möglich machen. In den Niederlanden werden überhaupt keine Trassenpreise erhoben. Damit werden die Seehafenhinterlandverkehre von den Westhäfen gegenüber den Nordseehäfen wettbewerbsverzerrend subventioniert. Auch hier besteht erheblicher Harmonisierungsbedarf. Für die Binnenschifffahrt hat sich die Liberalisierung der Frachttarife Besorgnis erregend ausgewirkt. Deshalb sollten insbesondere die sozialen Bedingungen angeglichen und die noch bestehenden Frachtbörsen aufgehoben werden.

Ziel der Politik für den Personenverkehr muss es sein, die Voraussetzungen für die Mobilität zu schaffen und zu erhalten. Dazu muss das Bewusstsein jedes Verkehrsteilnehmers geweckt werden, verantwortungsvoll mit seiner Mobilität umzugehen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gefördert wird. Die schnelle Erreichbarkeit der wichtigsten Zentren in Deutschland muss durch eine Optimierung des Eisenbahnfernverkehrs verwirklicht werden. Mit zwei ICE-Verbindungen nach München und Berlin (z. Z. noch mit Umsteigen in Hannover) ist ein erster Schritt für eine bessere Verknüpfung der Nordwest-Region mit dem deutschen und internationalen Schnellbahnnetz getan worden. Dieser zum Teil mit ICE-2-Zugkombinationen ausgestattete Verkehr ist die ideale Ergänzung zu dem bestehenden Interregio-Angebot, dass nicht nur die Stadt Oldenburg, sondern auch die Städte Delmenhorst und Wilhelmshaven und einige Mittelzentren im Kammerbezirk mit einbezieht. Mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Hannover-Stendal-Berlin besteht die Aussicht auf eine Ausweitung des ICE-Verkehrs von Oldenburg und Delmenhorst nach Berlin. Mit der geplanten Verbesserung der Schienestrecke zwischen Leer und Neuschanz lässt sich schließlich auch ein hochwertiger

ger Zugverkehr zwischen Oldenburg und Groningen einrichten, der die Intercity-Netze der Bundesrepublik und der Niederlande miteinander verknüpft.

Im Flugverkehr haben der Flughafen Bremen und zunehmend auch Münster/Osnabrück die größte regionale Bedeutung im nationalen und europäischen Luftverkehr. Da die Flughäfen auch für die Zubringerdienste für den internationalen Luftverkehr von Bedeutung sind, sollten die Flugverbindungen zu den wichtigsten Drehkreuzen in Frankfurt, Berlin, München, Amsterdam, Brüssel, Kopenhagen, London und Paris verbessert werden. Die regionalen Flugplätze in Ganderkesee, Harle, Hatten, Mariensiel, Varrelbusch und Wangerooze erfüllen wichtige Aufgaben im privaten Flugverkehr und im Geschäftsreiseverkehr. Wie eine von der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer durchgeführte Umfrage ergeben hat, besteht ein großes Interesse an einer zivilen Mitnutzung des Fliegerhorstes Ahlhorn, insbesondere für den Geschäftsreiseverkehr. Darüber hinaus sollten Konzepte für den Ausbau des Luftfrachtverkehrs insbesondere in Ahlhorn und Lemwerder entwickelt werden.

Die Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die damit verbundene Übertragung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf das Land Niedersachsen bietet der Region die Chance, den gesamten ÖPNV aus einer Hand zu organisieren und abzustimmen. Es bleibt zu hoffen, dass die gesamte Nordwest-Region unter Einbeziehung von Bremen sich zu einem Verkehrsverbund zusammenschließt, der auch die Verantwortung für den SPNV übernimmt. Unter dieser Voraussetzung wird es möglich sein, einen an den Bedürfnissen orientierten, ökonomisch vertretbaren Nahverkehr zu betreiben, weil durch die Offenlegung der Kosten eine Abwägung zwischen dem vergleichsweise teuren SPNV und dem wesentlich preiswerteren Omnibusverkehr möglich wird.

## 7. Innovationsentwicklung im Oldenburger Land

### 7.1 Unternehmen und Hochschulen

Die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft hängt weitgehend vom Innovationsverhalten der Unternehmen ab, besonders davon, ob und wie schnell es gelingt, neue und verbesserte Produkte und Verfahren zu entwickeln und zu vermarkten. Neben den allgemeinen politischen Rahmenbedingungen, die auch eine finanzielle Unterstützung von Entwicklungsaktivitäten in den Unternehmen einschließen, sind dazu auch anwendungsnahe Forschungsinstitutionen wichtig zur Stärkung der unternehmerischen Innovationskraft.

Kleine und mittelständische Unternehmen haben in der Regel keine eigenen Forschungs- und Entwicklungsabteilungen. Der Personalbestand lässt dies nicht zu. Daher kommt den in der Region ansässigen Hochschulen und Universitäten eine besondere Bedeutung zu. Die Förderung des Technologietransfers ist deshalb der wichtigste Baustein zur Förderung des Innovationsprozesses. Vor allem die Fachhochschulen knüpfen im Rahmen der durch die Prüfungsordnung vorgeschriebenen Praxissemester enge Kontakte zu den hiesigen Unternehmen.

Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Informations- und Kommunikationstechnologie wird an der Universität Oldenburg betrieben und in dem Oldenburger Forschungs- und Entwicklungsinstitut für Informatik-Werkzeuge und -Systeme (OFFIS) unternehmensnah umgesetzt. Auch die Fachhochschule Wilhelmshaven ist in diesem Bereich tätig. Dort ist auch das Institut für Technisch-Wissenschaftliche Innovation (ITI) als An-Institut angesiedelt, dessen Aufgabe der Technologietransfer zwischen Unternehmen und der Hochschule ist.

Die Fachhochschule Oldenburg widmet sich u.a. mit ihrem Institut für Rohrleitungsbau speziell der Zusammenarbeit zwischen Bauingenieuren, der Fachhochschule und Ingenieurbüros, Behörden

und Unternehmen aus dem Rohrleitungssektor und hat dabei internationales Renommee erlangt.

Das Institut für Umwelttechnik an der Fachhochschule Oldenburg ist als An-Institut ausgerichtet. Da das Institut ganz maßgeblich von der heimischen Wirtschaft unterstützt wird, hat es ein besonders starkes Interesse daran, im Auftrag der Wirtschaft Problemlösungen des Umweltschutzes praxisnah umzusetzen. Schwerpunktmäßig wird sich das Institut mit Aufgaben aus den Bereichen Abfallwirtschaft und Abwasserreinigung befassen.

Knapp jenseits der Grenzen des Kammerbezirks befindet sich in Quakenbrück das Deutsche Institut für Lebensmitteltechnik (DIL), das mit der für unsere Region so wichtigen Lebensmittelindustrie auf technischem und biologisch-chemischem Gebiet zusammenarbeitet.

## **7.2. Informations- und Kommunikationstechnik als Wachstumsfaktor**

Moderne Informations- u. Kommunikationstechniken (IuK) bieten Innovationspotentiale in nahezu allen Bereichen von Wirtschaft und Verwaltung. Nachdem sie lange Zeit fast ausschließlich von der Wissenschaft genutzt wurden, hat die Wirtschaft mittlerweile erkannt, dass IuK-Technologie wie Internet und Intranet ein hohes Nutzungspotential bieten. Auch im öffentlichen Sektor werden erhebliche Anstrengungen zur Einführung und Nutzung dieser Technologien unternommen, häufig im Rahmen von Verwaltungsreformen.

Die Verfügbarkeit von Informationen wird in den kommenden Jahren zu einem entscheidenden „Produktionsfaktor“ in Wirtschaft und Verwaltung werden und einen wesentlichen Beitrag zum Aufbau neuer Arbeitsplätze leisten.

Die Einführung und Nutzung von IuK-Technologien setzt eine leistungsfähige,

flächendeckende Kommunikationsinfrastruktur voraus. Durch das Angebot der Deutschen Telekom AG in der Weser-Ems-Region ist diese grundsätzlich vorhanden (ca. 4.800 km Lichtwellenleiter, 63.000 km Kupferkabel und 19.800 km Koaxialkabel), allerdings aufgrund der ländlichen Struktur mit hohen Kosten für Anbieter und Nutzer verbunden. Während die meisten Unternehmen im Oldenburger Land bereits über gut ausgebaute innerbetriebliche Kommunikationsnetze verfügen, besteht deshalb ein erheblicher Nachholbedarf bei der Anbindung an internationale Netze. Mit der Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes und dem zunehmenden Engagement von Energieversorgungsunternehmen sowie dem damit entstehenden Wettbewerb verbessert sich die Ausgangssituation für die Nutzung von IuK-Technologien in der Region. Voraussetzung für die Nutzung dieses entstehenden Potentials ist jedoch eine Verbindung (Interconnect) der Netze verschiedener Anbieter, da Kommunikationsstrukturen prinzipiell keine regionale oder nationale Beschränkung besitzen. Diese Verbindungen sind im Oldenburger Land noch unzureichend vorhanden.

Mit der Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Kommunikationsinfrastruktur wird dann auch ein Markt für darauf aufbauende Basis- und Mehrwertdienste entstehen, die letztlich den eigentlichen Nutzen der IuK-Technologien ausschöpfen werden. Erste Neugründungen von Unternehmen zeigen bereits den zunehmenden Bedarf an diesen Diensten und kompetenter Beratung. Eine leistungsfähige *Infrastruktur* schafft damit die Voraussetzung für die Entstehung neuer, zukunftsorientierter Arbeitsplätze, zu denen insbesondere auch Telearbeitsplätze gehören. Diese Ansätze sind durch Förderung von IuK-Technologien in der Region nachhaltig zu unterstützen.

## 8. Ziele und Chancen

Wer nach den Zielen und Chancen der Wirtschaft im Oldenburger Land fragt, der wird zuvor die Frage beantworten müssen, welche Wirtschaftspotentiale bisher das Wachstum der Region getragen haben und ob diese Kräfte auch weiterhin die wirtschaftliche Perspektive der Region bestimmen werden.

Die mittelständische Wirtschaft und die relativ breite Branchenpalette bilden nach wie vor eine solide Grundlage der Wirtschaftsentwicklung. Allerdings sind die Wachstumspotentiale nicht gleichmäßig über den Raum verteilt. Es gibt deutliche Schwerpunkte mit *monostrukturellen* Zügen. Damit verbunden sind Anfälligkeiten bei Struktur- und Konjunkturänderungen.

Wenn gefordert wird, diese regionalen Ungleichgewichte zu beseitigen oder abzumildern, um das Regionalpotential zu stärken, so muss auch hinzugefügt werden, dass es jetzt und in absehbarer Zeit nur sehr schwer möglich sein wird, durch Ansiedlung komplementärer Branchen eine bessere regionale Durchmischung der Branchenstruktur zu erreichen. Dennoch sollte diese Aufgabe nicht vernachlässigt werden. Sie stellt sich gleichermaßen in agrarisch geprägten wie auch in stark industriell oder dienstleistungsorientierten Räumen des Kammerbezirks.

Die Verkehrsorientierung ist nach wie vor primärer Faktor für die Standortwahl von Unternehmen. Bei der Standortsuche richten sie ihr Augenmerk zunächst auf die Qualität der vorhandenen Verkehrsverbindungen. Die inzwischen den Kammerbezirk wie ein Koordinatensystem durchkreuzenden Autobahnlinien, in deren Mittelpunkt Oldenburg liegt, haben vier Felder entstehen lassen, von denen das nordöstlichste mit dem Industriezentrum Nordenham unter dem Aspekt der überregionalen Verkehrsanbindung am stärksten benachteiligt ist. An das Straßennetz gut angebunden sind Oldenburg, Delmenhorst und Wilhelmshaven, der östliche Teil des Landkreises

Cloppenburg sowie die Landkreise Vechta, Oldenburg, Ammerland und Friesland.

Die von den Autobahnlinien ausgehende Anziehungskraft hat dazu geführt, dass an vielen Abfahrten der neuen Strecken Gewerbegebiete entstanden sind. Der Nachteil: die von den Autobahnen entfernter liegenden Regionen haben geringere Ansiedlungschancen und werden damit wirtschaftlich ausgedünnt. Die beklagten Ungleichgewichte könnten sich auf diese Weise noch vergrößern.

Neben den harten *Standortfaktoren* wie Verfügbarkeit von Arbeitskräften, Steuerlast, Verkehrsanbindung, spielen zunehmend die so genannten weichen *Standortfaktoren* bei der Standortwahl eine Rolle. An Bedeutung gewinnen so genannte produktions- und forschungsbezogene Kriterien. Als produktionsbezogene *Standortfaktoren* werden u. a. Umweltsituation und Wohnortattraktivität genannt. Für das Oldenburger Land treffen diese Kriterien im positiven Sinne zu. Das gilt auch für die forschungsbezogenen *Standortfaktoren*, zu denen großräumige Erreichbarkeit und Rekrutierbarkeit hoch qualifizierten Personals gehören. Die insgesamt bessere Wissenschaftsausstattung der Region sowie die gewachsenen Dienstleistungsangebote, beispielsweise in der Stadt Oldenburg, erfüllen die Standortwünsche vieler Unternehmen. Insoweit hat sich die Standortqualität nicht nur einzelner Orte und Gemeinden, sondern auch die der Gesamtregion verbessert.

Gegenüber der Situation Mitte der 80er-Jahre hat das Oldenburger Land deutlich an Standortprofil gewonnen. Gleichwohl gibt es nach wie vor wirtschaftsstrukturelle Schief lagen, beispielsweise in den drei kreisfreien Städten, in denen die stark angewachsenen Dienstleistungssektoren die *Wirtschaftsstruktur* beherrschen. Diese Entwicklung ist nicht allein auf den allgemeinen *Strukturwandel*, sondern auch auf regionalpolitische Bemühungen der betroffenen Gebietskörperschaften zurückzuführen, mit Nachdruck die Dienstleistungsentwicklung vor-

anzutreiben, die industriellen Bereiche dagegen weniger zu fördern. Für die Erhaltung der Wertschöpfungskraft kann allerdings auf die Industrie nicht verzichtet werden. Das seit einiger Zeit erkennbare Bemühen, auch dem Industriesektor Gewicht zu geben, weist in die richtige Richtung. Entscheidend ist, insbesondere in Oldenburg und Delmenhorst mit struktureller Weitsichtigkeit weiterhin Gewerbeflächen verkehrsorientiert gut platziert auszuweisen, auch wenn vorerst eine volle Nutzung aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Situation nicht möglich sein wird. Der neue Flächennutzungsplan für Oldenburg grenzt diese Entwicklung allerdings ein.

Während in den Städten auf eine bessere industrielle Ausstattung geachtet werden sollte, müssen die ländlichen Räume, die in den letzten Jahren noch industriell hinzugewonnen haben, für die Zukunft dem Dienstleistungssektor mehr Aufmerksamkeit schenken.

Das Land Oldenburg war ursprünglich überwiegend eine Agrarregion. Die Wirtschaftslandschaft hat sich in den vergangenen 30 Jahren deutlich verändert. Dennoch ist ihr Grundcharakter nicht verloren gegangen. Die ursprünglichen Eigenfaktoren wirken auch heute weiter. Sie sollten noch weiter entwickelt werden. Zu den schon genannten gehört auch die Landwirtschaft, deren Potential durch Entlassungen und Hofstillegungen erheblich schrumpfen wird. Der verbleibende Teil jedoch sollte bei weiterhin steigender Produktivität in der Lage sein, durch Nachfrage nach Gütern und Diensten und durch Lieferung von Rohstoffen die Existenz der ihr vor- und nachgelagerten Bereiche zu sichern.

Ein weiterer positiver Faktor der Region ist die Lage an der Küste. Die bisherige globale Bewertung der Küste als hervorragender Gewerbestandort muss inzwischen differenzierter erfolgen. Zweifellos werden Küstenstandorte in aller Regel von der Großindustrie bevorzugt, deren Güter weniger für den umliegenden Raum als vielmehr für den überregio-

nen Absatz- bzw. für die Versorgung weiter Teile der Bundesrepublik und Europas bestimmt sind. Insofern erfüllt das Oldenburger Land übergeordnete volkswirtschaftliche Aufgaben. Als Standort für binnenorientierte Produktionen hat sich die Küste wegen ihrer peripheren Lage als weniger erfolgreich erwiesen, wenn man einmal von der hafengebundenen Industrie absieht. Die Stadt Wilhelmshaven ist ein Beispiel dafür. Produktionsstätten für Leistungen, die weit ab von der Küste ihren Absatz finden und zudem transportkostenempfindlich sind, werden kaum ihren Standort an der Küste suchen oder ihn auf Dauer dort behalten. Die herausgebildete Struktur mit überwiegend hafengebundenen Leistungen bzw. direkt für den Export vorgesehenen Produkten sollte weiter gefestigt und gefördert werden. In ihrem Umfeld tragen Zulieferer zur Stabilisierung des regionalen Marktes bei. In diesem Zusammenhang sind auch die Überlegungen zur Schaffung eines neuen Mehrzweckhafens in Wilhelmshaven direkt an der Jade, dem so genannten Jade-Port, zu sehen.

Neu hinzugekommen sind die zahlreichen Unternehmen zur Erzeugung von Strom aus Windenergie. Sie haben sich zu einer neuen Branche mit strukturbildenden Effekten herausgebildet. Bei weiterhin bestehender Investitionsförderung und Aufrechterhaltung der Einspeisevergütung ist mit einer Zunahme dieser Betriebe auch im Kammerbezirk zu rechnen. Den zweifellos ökologischen Vorteilen stehen allerdings Nachteile gegenüber, die sich aus einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ergeben. Darüber hinaus führt die über dem regionalen Strompreis liegende Einspeisevergütung zu einer einseitigen Belastung der Region.

Am Beispiel der Energieversorgung wird die bereits angedeutete volkswirtschaftliche Versorgungsfunktion besonders deutlich. Die Verfügbarkeit aller Primärenergieträger im Oldenburger Land mit der Erdölkopfstation Wilhelmshaven macht die Region zu einem energiewirtschaftlichen Schwerpunkt. Diese Situation ist sowohl von struktureller als auch von

standortpolitischer Bedeutung. Die Standortgunst an der Küste ist als volkswirtschaftliche Verpflichtung zugleich ein die Region stärkender Wirtschaftsfaktor. Nur durch die konsequente Nutzung dieses Vorzuges können die Nachteile der peripheren Lage einigermaßen ausgeglichen werden.

Es gehört zur Wahrung der Chancen auch, den Einsatz moderner Technologien voranzubringen und einen ständigen Dialog zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu pflegen. In dieser Beziehung haben sich die Verhältnisse bereits wesentlich gebessert. Die Hochschulen der Region sind an vielen Projekten der Unternehmen beteiligt. Die Ansiedlung der Institute zahlt sich insoweit bereits aus.

Den Unternehmen kommt es bei der Wirtschaftsförderung nicht darauf an, für Investitionen mit öffentlichen Mitteln belohnt zu werden, vielmehr geht es um die Herstellung gleicher Wettbewerbschancen durch den Abbau von strukturellen Defiziten der Region, die von den Firmen nicht zu vertreten sind. Insgesamt gesehen hat die *Objekt- und Infrastrukturförderung* aus der *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“* beachtlich zur Festigung des Wirtschaftsgefüges im industriellen Bereich wie auch zum Ausbau des Fremdenverkehrs beitragen können.

Die vor einem Jahrzehnt noch übliche direkte Förderung von Investitionen durch Städte und Gemeinden ist unter dem Druck der leeren Kassen erheblich zurückgegangen. Die meisten Kommunen haben funktionsfähige Konzepte einer indirekten Wirtschaftsförderung entwickelt und darin den Ausweis umweltschutzkonfliktfreier Gewerbeflächen, die Herstellung einer guten Verkehrsinfrastruktur, eine wirtschaftsnah und wirtschaftsfreundliche Beratung als hervorragende, der Bestandspflege dienende Aufgaben verankert. Dieser Weg sollte konsequent fortgesetzt werden. Es sollte die primäre Zielrichtung der indirekten kommunalen Wirtschaftsförderung sein, durch geeignete Maßnahmen den Standortnutzen für

die Unternehmen in den Kommunen zu maximieren. Es wird damit zugleich eine Sicherung und Stärkung des Eigenpotentials erreicht.

Der Abbau struktureller Defizite, insbesondere auf dem Gebiet des Verkehrs, ist eine überregionale Aufgabe. Das gilt auch für die Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten. Sie sollte, soweit sie in der Nähe von Kreis- oder Kammergrenzen erfolgt, mit den Nachbarn abgestimmt werden. Als Instrumente dafür bieten sich die Strukturkonferenzen oder Regionalverbände an. Bedauerlicherweise ist der Zeitbedarf für diese Abstimmungen aufgrund der vielschichtigen Besetzungen dieser Institutionen besonders groß.

Festzuhalten ist, dass die Schwächen des Raumes - fehlende Wachstumsbranchen, zum Teil noch unzureichende regionale Verkehrsinfrastruktur, periphere Lage, strukturelle Arbeitslosigkeit, geringer Bekanntheitsgrad - durch die Standortstärken mehr als kompensiert werden. Im Oldenburger Land stehen genügend Flächen für die Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten zur Verfügung. Die Umweltsituation ist besser als in anderen Regionen. Die Region bietet eine hohe Wohnortattraktivität, eine wachsende Bevölkerung mit hoher Qualifikation und großer Weiterbildungsbereitschaft, die mittelständische Struktur wirkt konjunkturausgleichend, die Küstenlage bietet bestimmten Branchen Wachstumschancen, die überregionalen Verkehrsanbindungen sind verbessert worden. Schließlich steht zur Stärkung der Innovationskraft ein wachsendes Wissenschaftsumfeld zur Verfügung.

Ziel muss es sein, diese *Standortfaktoren* in ihrer weiteren Entwicklung zu beobachten, sie zu pflegen und zu unterstützen, um die Chancen für eine weitere wirtschaftliche Entwicklung zu wahren.

Das Oldenburger Land hat in den vergangenen zehn Jahren einen deutlichen Schritt nach vorn getan. Trotz mancher wirtschaftlicher Rückschläge kann eine Stabilisierung der Wirtschaftslandschaft festgestellt werden. Erfreulich ist der Aus-

bau der Verkehrsinfrastruktur. Er ist allerdings noch nicht beendet. Jetzt erst, nach zehn Jahren Vorbereitungszeit, wird mit dem Bau des Wesertunnels begonnen. An diesem Objekt wird deutlich, mit welchen Vorlaufzeiten für Projekte dieser Art gerechnet werden muss.

Nicht nur die neuen Ansätze für eine verbesserte, den Anforderungen der nächsten Jahrzehnte angepasste Verkehrsinfrastruktur sind Anzeichen für eine positive Perspektive. Auch die zwar langsam gewachsene, aber noch nicht vollendete Wissenschaftslandschaft hat dazu beigetragen. Diese beiden verbesserten grundlegenden *Standortfaktoren* Wissenschaftsumfeld und Verkehrsinfrastruktur sind gute Voraussetzungen für eine weitere positive wirtschaftliche Entwicklung. Beide *Standortfaktoren* gehören heute zu denen, die bei der Standortwahl der Unternehmen eine Schlüsselrolle spielen.

Die Region spürt inzwischen die Auswirkungen der *Globalisierung*. Aufgrund ihres noch relativ geringen Anteils an außenwirtschaftlichen Beziehungen steht sie erst am Anfang der auf sie zukommenden globalen Herausforderungen. Die relativ gute Entwicklung der wichtigsten *Standortfaktoren* bietet eine gute Grundlage, auf die Herausforderungen Antworten zu finden.

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region kann zuversichtlich beurteilt werden. Massive Einbrüche der *Wirtschaftsstruktur* sind nicht zu erwarten. Wie in der Vergangenheit werden auch künftig die konjunkturellen Einwirkungen moderater als im Bundesdurchschnitt verlaufen, weil die mittelständische Struktur und die Branchenverteilung in der Lage sind, *Rezessionen* abzufedern.

Eine im Jahr 1994 begonnene Regionalmarketing-Kampagne für den Weser-Ems-Raum ist, wie seinerzeit vereinbart, nach drei Jahren Laufzeit beendet worden. Die über diesen Zeitraum verteilte Anzeigenserie mit imagebildenden Motiven und Darstellungen der Teilregionen des Weser-Ems-Bezirktes hat zweifellos

den Bekanntheitsgrad der Region erhöht und dazu beitragen können, ihr Profil deutlich werden zu lassen. Dieses durchaus als Erfolg zu wertende Ergebnis wird den Wert der *Standortfaktoren* der Region anheben und ihn für viele, die die Region bisher nicht kannten, attraktiver erscheinen lassen. Bedauerlich ist das Misslingen, innerhalb der Region ein Zusammengehörigkeitsgefühl zu entwickeln. Die Bemühungen, den Raum zwischen Weser und Ems als Teil des künftigen Europäischen Marktes zu begreifen, sind zwar wahrgenommen worden, sie haben aber nicht zu einer Identifikation geführt. Sie ist notwendig für die Glaubwürdigkeit beim Auftreten der Region nach außen. Dennoch schmälert dieses Defizit an innerem Zusammenhalt nicht den Außenerfolg. Er wird allerdings verblassen, wenn nicht in absehbarer Zeit eine Profilauffrischung erfolgt. Die bisherigen Bemühungen sollten nicht völlig eingestellt, sondern nach angemessener Denkpause wieder aufgenommen werden, um die bisherigen Erfolge nicht zu gefährden.

Die 1997 angelaufene und von der Europäischen Union geförderte Maßnahme „Regionale Innovationsstrategie Weser-Ems“ (RIS) könnte den Regierungsbezirk Weser-Ems und damit auch das Oldenburger Land zu einer europäischen Modellregion werden lassen. Das ehrgeizige Projekt knüpft an die Regionalmarketing-Kampagne Weser-Ems „Wir wachsen, zusammen“ an. Zielsetzung ist, die wirtschaftliche Innovationskraft in der Region zu stärken. Aus der Stärken- und Schwächenanalyse sind die Bereiche „Neue Dienstleistungen“, „Zukunftsträchtige Ernährungswirtschaft“, „Produktionsintegrierter Umweltschutz“ und „Zu Gast in Weser-Ems“ als Leitthemen entwickelt worden. Weitere Schwerpunkte, die als Fach- und Querschnittsthemen behandelt werden, sind beispielsweise die Intensivierung des Informations- und Wissenstransfers, die Unterstützung von Unternehmensgründungen, die Verbesserung und der Ausbau der *Infrastruktur* sowie Sensibilisierung und Imageförderung.

Sowohl die Regionalmarketing-Kampagne Weser-Ems als auch das Projekt RIS zeigen, dass die Überlegungen für die Entwicklung wirtschaftlicher Perspektiven über eng abgegrenzte Räume wie das Oldenburger Land weit hinausgehen. Die Region versteht sich inzwischen als Teil eines größeren, europäisch orientierten Raumes. Die Gründungen von Strukturkonferenzen, die Institution Neue Hanse Interregio, die Errichtung eines Kommunalverbundes sowie die Wiederbelebung der Gemeinsamen Landesplanung Niedersachsen/Bremen sind zum einen Ausdruck der Regionalisierung der Wirtschaftspolitik, zum anderen Einsicht in die Notwendigkeit, in Zusammenarbeit mit den Nachbarn gemeinsame Projekte zu realisieren.

### Glossar

- After-Sale-Service:** Kundendienstleistungen, die nach Abschluss von Kauf- oder Mietverträgen erbracht werden (zum Beispiel: Wartung, Garantieverlängerung, Kundenkreditkarten).
- Bevölkerungsdichte:** Zahl der Einwohner je Quadratkilometer einer Region (Kreis, Land).
- Bruttoinlandsprodukt:** Teil der wirtschaftlichen Leistung einer Volkswirtschaft, der während eines Beobachtungszeitraumes (meist ein Jahr) innerhalb der Landesgrenzen erbracht wird, gleichgültig, ob durch Inländer oder durch Ausländer.
- Bruttowertschöpfung:** Bruttoinlandsprodukt ohne nichtabzugsfähige Umsatzsteuer, Einfuhrzölle, Verbrauchssteuern auf Einfuhren, Abschöpfungsbeträge und Währungsausgleichsbeträge auf eingeführte landwirtschaftliche Erzeugnisse.
- Feeder-Verkehr:** Verteil- beziehungsweise Zubringerverkehre zu/ab bestimmten Haupthäfen (Mainports) mit Schiffen, zum Beispiel Weitertransport (Feeder) der in Bremerhaven gelöschten Container aus Fernost nach Skandinavien beziehungsweise in den Ostseeraum.
- Gebrauchsgüter:** Konsumgüter, die mehrmals beziehungsweise längerfristig genutzt werden (zum Beispiel: Haushaltsgeräte, Fahrzeuge, Kleidung).
- Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“:** Von Bund und Ländern je zur Hälfte finanziertes Förderprogramm. Gefördert werden in bestimmten Regionen Investitionen von Unternehmen zur Errichtung und Erweiterung von Betriebsstätten, soweit zusätzliche Arbeitsplätze eingerichtet werden. Gefördert werden auch Infrastrukturmaßnahmen von Gebietskörperschaften (zum Beispiel: Gewerbeflächen, Tourismuseinrichtungen, Radwege).
- Globalisierung:** Internationalisierung von Industrie, Handel und Dienstleistungen durch Direktinvestitionen im Ausland, unter anderem zur Erschließung neuer Märkte, Ausschöpfung von Kostenvorteilen oder Nutzung der Marktnähe.
- Industriedichte:** Zahl der Industriebeschäftigten je tausend Einwohner einer Region.
- Industrialisierungsgrad:** Beitrag der Industrie zur Gesamtbruttowertschöpfung. Auch die Industriedichte ist ein Hinweis auf den Industrialisierungsgrad.
- Infrastruktur:** Ausstattung einer Region mit Gesundheits- und sozialen Einrichtungen, Behörden, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, Kulturstätten, Strom-, Wasser-, Gasversorgung. Als Verkehrsinfrastruktur: Vorhandensein von Straßen,

Schienen- und Wasserwegen, Flughäfen, Kommunikationsanlagen (Telefonnetze, Rohrleitungen).

**Investitionsgüter:** Anlagen und Geräte, die der Herstellung von Produkten dienen.

**Kabotage:** Beförderung, die ein ausländisches Unternehmen in einem anderen Land durchführt (Beispiel: Ein niederländisches Verkehrsunternehmen befördert in Deutschland Gegenstände von Oldenburg nach Hamburg).

**Konversion:** hier: Abbau von Kapazitäten in der Rüstungsindustrie sowie von Verteidigungseinrichtungen (zum Beispiel: Aufgabe von Kasernen, Flughäfen) mit der Folge von Kaufkraftabnahmen und Arbeitsplatzverlusten in den betroffenen Regionen. EU-Programme fördern geeignete Maßnahmen zur Abfederung der sich aus der Reduzierung des Militärpotentials ergebenden negativen Wirkungen.

**Modal-split:** Aufteilung/Verteilung des Ladungsaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger (Lkw, Bahn, Schiff, Flugzeug).

**Monostruktur:** Überwiegendes Vorhandensein nur einer Branche (eines Sektors) in einer Region.

**Objektförderung:** Finanzielle Förderung von Unternehmensinvestition zur Errichtung und Erweiterung von Betriebsstätten.

**Rezession:** Abschwungphase des Konjunkturzyklus.

**Standortfaktoren:** Lage, Beschaffenheit und Preis von Grundstücken, Rohstoffvorkommen, Energieversorgung, Arbeitsmarktbedingungen, Absatzmärkte, Konkurrenz, aber auch Wirtschaftsfreundlichkeit der Gemeinde, Hochschulnähe und Wohnortqualität.

**Strukturwandel:** Veränderung der Anteile der Sektoren Landwirtschaft, Industrie und Dienstleistungen an der Gesamtbruttowertschöpfung im Zeitverlauf.

**Verbrauchsgüter:** Güter, die den Produktionsprozess verlassen und Objekte des Verbrauchs sind, oftmals mit nur einmaliger Nutzung.

**Vorleistungsgüter:** Nicht dauerhafte Produktionsmittel und Dienstleistungen, die von Unternehmen geliefert und in anderen Betrieben verbraucht werden (zum Beispiel: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Energie, Reparaturen, Transportaufwand).

**Wirtschaftsstruktur:** Anteile der Wirtschaftsbereiche Landwirtschaft (primärer Sektor), Industrie (sekundärer Sektor) und Dienstleistungen (tertiärer Sektor) an der Gesamtbruttowertschöpfung einer Region.

## Quellen und Literatur

- Fimmen, Friedrich Wilhelm: Das Handwerk im Oldenburger Land, Bericht der Handwerkskammer Oldenburg, 1997.
- Landwirtschaftskammer Weser-Ems (Hrsg.): Die Landwirtschaftlichen Verhältnisse im Gebiet der Landwirtschaftskammer Weser-Ems 1950, 1996 und 1997.
- Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Hrsg.): Die niedersächsischen Landwirtschaft in Zahlen 1997.
- Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer (Hrsg.): Regionalkonzepte 1987 und 1997.