



## Übersicht und Gebietsentwicklung

Die kreisfreie Stadt Emden (2004: 51 670 Einw.), die westlichste Hafenstadt an der deutschen Nordseeküste, liegt nördlich des im Mittelalter eingebrochenen Dollarts an der Außenems. Begrenzt wird das Stadtgebiet im Norden und Osten durch den Landkreis Aurich, im Südosten durch den Landkreis Leer und im Süden und Westen im Verlauf des Dollarts und der Außenems durch die Staatsgrenze zu den Niederlanden. Deren Industriehäfen Delfzijl und Eemshaven liegen nur 20 bzw. 40 km von Emden entfernt auf dem westlichen Emsufer.

Wichtigste Verkehrsverbindungen der Stadt sind die A 31 und A 28, die B 70 (Emden-Ruhrgebiet), die überregionalen Eisenbahnstrecken Norddeich–Emden–Ruhrgebiet und Norddeich–Emden–Hannover sowie die Wasserstraßen Dortmund-Ems- und Ems-Jade-Kanal. Die Eisenbahnlinie Emden–Münster-Ruhrgebiet ist doppelgleisig, für Schwerlasten ausgelegt und vollständig elektrifiziert. Für den Flugverkehr ist Emden über einen eigenen, kleineren Flugplatz erreichbar, dessen neues Lande- und Rollbahnsystem jetzt auch den Luftverkehr von Passagier- und Frachtflugzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 14 t ermöglicht – ein neuer, für die wirtschaftliche Entwicklung Ostfrieslands wichtiger Standortvorteil, von dem Zukunftsimpulse ausgehen können. Im Passagierschiffsverkehr besteht eine regelmäßige und tideunabhängige Verbindung zur Nordseeinsel Borkum.

Der Kern des heutigen Stadtgebietes entspricht dem alten Stadtkreis Emden, der nach seiner Gründung 1885 auf einer Fläche von lediglich 16 km<sup>2</sup> im Wesentlichen nur den jetzigen Stadtkern und die Hafenanlagen umfasste. Gebietsveränderungen erfolgten in den Jahren 1928 (Eingemeindungen von Borssum und Wolthusen), 1945 (Harsweg und Larrelt) und 1946 (Uphusen-Marienwehr) – jeweils auf Kosten des ehemaligen Landkreises Emden. Im Zuge der großen Verwaltungsreform wurden 1972 die Gemeinden Logumer Vorwerk, Twixlum und Wybelsum aus dem Landkreis Norden sowie die Gemeinden Petkum und Widdelswehr aus dem Landkreis Leer mit damals zusammen 3 669 Einwohnern in die Stadt eingegliedert. Heute erstreckt diese sich auf einer Fläche von 112,38 km<sup>2</sup>.

## Naturräume

Naturräumlich gehört das Stadtgebiet zur Zone der Emsmarschen und Ostfriesischen Seemarschen. Es besteht erstens aus dem ackerfähigen Marschenhochland, das sich zwischen 1 und 2 m NN erhebt und noch mit alten Wurdendörfern besetzt ist (z. B. Twixlum, Wybelsum, Petkum), zweitens aus dem örtlich unter dem Meeresspiegel liegenden (-1,1 m NN, Bansmeer) und teilweise von Geestrandseen eingenommenen Marschensietland (Naturschutzgebiet Bansmeer, Uphuser Meer), das wegen seiner hohen Vernässung weitgehend siedlungsleer geblieben ist und als Grünland genutzt wird, sowie drittens aus den künstlich aufgeschickten Polderflächen an den Ufern der Ems, die bei einer Höhe bis über 3 m NN fruchtbarstes Ackerland abgeben (z. B. Wybelsumer Polder, Bodenwertzahlen z. T. über 80 Punkte, Gemüseanbau), in Zukunft aber Gewerbebetriebe aufnehmen sollen.

## Siedlungen – Geschichte und Struktur

Die ältesten Wurzeln der Stadt gehen zurück auf eine – anfangs wohl noch nicht dauernd bewohnte – Niederlassung friesischer Fernhändler an der Einmündung des Flüsschens Ems in die Ems. In dieser als Amuthon überlieferten Siedlung, gelegen am nördlichen Scheitelpunkt der ursprünglich zwischen Borssum und Larrelt einen weiten Bogen beschreibenden Ems, begann Bischof Luidger bald nach dem Jahr 800 mit der Christianisierung. Im Laufe der folgenden Jahrhunderte wuchs der zunächst als Einstraßensiedlung angelegte Ort nach Norden, bis zum 15. Jahrhundert entstand auf der zum Schutz gegen Hochwasser aufgeschütteten Warf mit einem schließlich dichten Netz von Längs- und Querstraßen allmählich die Emdener Altstadt. Sie grenzte im Süden an das schon früh durch eine Mauer befestigte Emsufer, im Osten an den Ratsdelft (das damalige Haupthafenbecken) und im Norden an die heutige Große Straße, während im Westen die Große Kirche und die stadtherliche Burg den Abschluss bildeten.

Im 11. und 12. Jahrhundert gehörte Emden zum Herrschaftskomplex der Grafen von Werl, die hier um 1050 die Prägung von Silbermünzen aufnahmen. 1253 kam der Ort, mittlerweile zur Zollstätte geworden, in den Besitz der Bischöfe von Münster, die ihre Herrschaftsrechte allerdings nicht selbst wahrnehmen konnten. Nominell in deren Namen, tatsächlich aber aus eigener Macht, hatte bis kurz nach 1400 das einheimische Geschlecht der Abdena das Heft in die Hand genommen, das zu den überall in Ostfriesland aufsteigenden Häuptlingsfamilien gehörte. Unter den Abdenas entwickelte sich Emden zu einer städtischen Siedlung im engeren Sinn. Als 1464 der aus der Konkurrenz zahlreicher alteingesessener Adelsgeschlechter siegreich hervorgegangene Greetsieler Häuptling Ulrich Cirksena im Franziskanerkloster von Faldern, das auf der östlichen Seite des Ratsdelftes lag, von Kaiser Friedrich III. zum Grafen erhoben und mit der Reichsgrafschaft Ostfriesland belehnt wurde, waren die für eine Stadt wesentlichen verfassungsrechtlichen Institutionen in ihren Grundzügen bereits vorhanden. Sie blieben angesichts einer starken Landesherrschaft allerdings von nur geringem Gewicht.

In den folgenden eineinhalb Jahrhunderten erlebte Emden einen außergewöhnlichen Aufstieg, zum einen begünstigt durch das 1494 vom Kaiser verliehene Stapelrechtsprivileg, zum anderen befördert durch das Zusammentreffen einer lang anhaltenden Wirtschaftskonjunktur mit den Auswirkungen der europäischen Politik. Insbesondere der niederländische Unabhängigkeitskrieg, in dessen Anfangsphase Tausende von Exilanten aus religiösen, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen im neutralen Ostfriesland Schutz suchten, beschleunigte diese Entwicklung. Emden wandelte sich vom kleinen Landstädtchen mit regionaler Bedeutung zu einer Reedereistadt von zeitweise europäischem Rang. Dabei dehnte sich die Stadt allmählich weit über ihren alten Siedlungskern hinaus aus. Als kurz vor Beginn des Dreißigjährigen Krieges die damals hochmodernen Wallanlagen fertig wurden, hatte sich Emdens Fläche gegenüber der Zeit um 1500 etwa verzehnfacht.

Die in den ersten Jahrzehnten der Reformationszeit in Emden herrschende religiöse Toleranz wurde seit den 1570er-Jahren mehr und mehr von einem rigiden Calvinismus verdrängt, der schließlich zur einzig zugelassenen Konfession wurde und der Stadt für die gesamte Frühe Neuzeit den Beinamen „Genf des Nordens“ eintrug. Im Verhältnis Emdens zu seiner – lutherischen – Landesherrschaft spielten daher immer stärker konfessionelle Gesichtspunkte eine Rolle. Es erscheint nur folgerichtig, dass im März 1595 die sogenannte Emdener Revolution, mit der die Bürgerschaft den entscheidenden Schritt in Richtung politischer Autonomie tat, ihren Ausgangspunkt in der Großen Kirche nahm. Maßgeblich gelenkt von ihrem 1604 berufenen Syndikus Johannes Althusius, der hier bis zu seinem Tode (1638) wirkte, ging die Stadt diesen Weg konsequent weiter. Der von Althusius erstrebte Aufstieg zur Reichsstadt gelang de jure zwar nicht, doch kam Emden als quasi autonome Stadtrepublik – ein Status, den sie bis 1749 aufrecht erhalten konnte – dieser Stellung de facto recht nahe.

Die Zeit vom 17. bis zum 19. Jahrhundert war, gemessen an dem vorher rasanten Aufstieg, im Wesentlichen von Stagnation geprägt. Seeschifffahrt und Seehandel, die nur in der ersten Hälfte des niederländischen Unabhängigkeitskrieges europäische Dimensionen erreicht hatten, sanken nach der Rückkehr der meisten Exilanten in ihre niederländische Heimat auf das den strukturellen Voraussetzungen Emdens entsprechende Niveau: als Ein- und Ausfuhrhafen zwar dominierend für das ostfriesische Wirtschaftsleben, aber kaum darüber hinaus ausstrahlend. Alle Versuche, daran etwas zu ändern, waren zum Scheitern verurteilt. Das gilt sowohl für die hochfliegenden Pläne des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg, der 1683 seine Afrikanische Kompanie nach Emden verlegte, als auch für Friedrich den Großen, der 1744 als Nachfolger des ausgestorbenen Geschlechts Cirksena die Landesherrschaft über Ostfriesland übernahm und mit mehreren Handelskompanieprojekten ebenfalls keinen Erfolg verbuchen konnte. Lediglich die von den zahlreichen Kriegen nach der Französischen Revolution verursachte Ausweichschifffahrt brachte Emden in den Jahren um 1800 eine zweite Blüte, doch war diese ebenso wie die erste lediglich aufgesetzt und ging dementsprechend schnell wieder zu Ende.

Erst die Auswirkungen der beginnenden Industrialisierung brachten Emden ab der Mitte des 19. Jahrhunderts einen zunächst langsamen, aber stetigen Aufschwung, der sich nach der Eingliederung in den preußischen Staat (1866) erheblich beschleunigte: 1849 erhielt der immer schlechter erreichbare Hafen eine neue, mit einer Schleuse

## Kreis- und Bezirksdaten

Merkmal	Einheit	Stadt Emden	Bezirk Weser-Ems	Niedersachsen		Deutschland	
				Gesamt	= 100	Gesamt	= 100
<b>Fläche, Flächennutzung und Zentralität</b>							
Fläche am 31.12.2004	qkm	112,0	14.966	47.620	0,2	357.050	0,0
darunter Siedlungs- und Verkehrsfläche	%	26,2	14,2	13,1	200,1	12,8	204,7
darunter Landwirtschaftsfläche	%	57,4	68,7	60,9	94,3	53,0	108,3
darunter Waldfläche	%	0,7	11,9	21,2	3,3	29,8	2,3
Bevölkerungsdichte am 31.12.2004	Ew/qkm	459,8	165,2	168,0	273,7	231	199,0
Arbeitsplatzdichte - Erwerbstätige 2003 am Arbeitsort je 1 000 Einwohner	Anzahl	681,9	444	435	156,6	471	144,8
Arbeitsplatzdichte - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 30.06.2005 am Arbeitsort je 1 000 Einwohner	Anzahl	516	284	288	179,2	317	162,8
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler über die Kreisgrenze) am 30.6.2005	Anzahl	13.238	-23.856	-120.700	x	x	x
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler über die Kreisgrenze) je 1 000 Einwohner am 30.6.2005	Anzahl	256	-9,6	-15,1	x	x	x
<b>Bevölkerungsstruktur und -entwicklung</b>							
Bevölkerungsstand am 31.12.2004	Anzahl	51.670	2.472.394	8.000.909	0,6	82.500.849	0,1
Bevölkerungsveränderung gegen 31.12.1994	%	-0,3	6,3	3,7	x	1,2	x
Künftige Bevölkerungsveränderung 1.1.2005 bis 1.1.2021	%	2,1	2,6	-0,7	x	0,4	x
Anteil der unter 20jährigen 2004	%	20,8	23,3	21,5	96,7	20,3	102,5
Anteil der 20 bis unter 65jährigen 2004	%	60,1	59,2	59,7	100,7	61,1	98,4
Anteil der über 65jährigen 2004	%	19,1	17,5	18,8	101,4	18,6	102,7
Anteil der unter 20jährigen 2021	%	17,5	19,6	18,4	95,1	17,6	99,4
Anteil der 20 bis unter 65jährigen 2021	%	61,5	60,4	60,4	101,9	60,4	101,8
Anteil der über 65jährigen 2021	%	21,0	20,0	21,2	98,9	22,0	95,5
dar. Anteil der über 80jährigen 2021	%	6,0	5,8	6,3	94,4	7,1	83,8
Ausländeranteil am 31.12.2004	%	7,1	5,7	6,7	105,9	8,8	80,7
Zusammengefasste Geburtenziffer 2004	Anzahl	1,5	1,5	1,4	105,1	1,4	107,1
Saldo der natürlichen Bevölkerungsbewegung 2004	Anzahl	-100	512	-11.116	x	-112.649	x
Saldo der natürlichen Bevölkerungsbewegung je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	-1,9	0,2	-1,4	x	-1,4	x
Wanderungssaldo (über die Kreisgrenze) 2004	Anzahl	329	6.691	19.600	x	82.543	x
Wanderungssaldo je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	6,4	2,7	2,4	x	1,0	x
Ehescheidungen je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	5,0	2,6	2,7	182,9	2,6	192,3
<b>Erwerbstätige und sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB)</b>							
Erwerbstätige am Arbeitsort 2004	Anzahl	35.234	1.112.462	3.543.977	1,0	38.868.000	0,1
davon Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	%	0,6	4,5	3,3	17,2	2,2	25,8
davon Produzierendes Gewerbe	%	43,5	26,4	25,4	171,2	26,4	164,7
davon Handel, Gastgewerbe und Verkehr	%	22,7	27,2	26,4	85,9	25,2	90,0
davon Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister	%	9,7	12,0	13,8	70,6	16,2	60,2
davon öffentliche und private Dienstleister	%	23,5	29,9	31,0	75,9	29,9	78,6
Veränderung der Erwerbstätigenzahl gegenüber 1994	%	3,1	4,2	6,4	x	3,6	x
Zahl der SVB am 30.06.2005	Anzahl	26.675	703.800	2.305.451	1,2	26.178.266	0,1
Frauenanteil an den SVB am 30.6.2005	%	27,8	42,7	44,7	62,1	45,4	61,2
Anteil der SVB mit Hochschul- oder Fachhochschulabschluss am 30.06.2005	%	5,5	5,6	7,3	75,0	9,5	57,9
<b>Bruttoinlandsprodukt (BIP), Bruttowertschöpfung (BWS)</b>							
Bruttoinlandsprodukt 2004	Mio. Euro	1.719	56.607	185.803	0,9	2.215.650	0,1
BWS-Anteil der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	%	0,3	2,8	2,0	13,0	1,1	23,6
BWS-Anteil des Produzierenden Gewerbes	%	47,7	29,7	29,5	161,5	29,1	163,7
BWS-Anteil von Handel, Gastgewerbe und Verkehr	%	18,2	19,6	18,9	96,5	18,0	101,3
BWS-Anteil von Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleistern	%	14,7	23,1	25,2	58,3	29,1	50,5
BWS-Anteil der öffentlichen und privaten Dienstleister	%	19,2	24,8	24,4	78,5	22,7	84,4
Veränderungsrate des BIP 1994 bis 2004	%	-2,8	23,7	16,8	x	24,4	x
<b>Wirtschaft</b>							
Landwirtschaftliche Betriebe 2003	Anzahl	76	25.340	57.588	0,1	420.697	0,0
Großvieheinheiten 2003	Anzahl	4.937	1.751.837	3.050.838	0,2	13.941.452	0,0
Großvieheinheiten je Hektar LF 2003	Anzahl	1,0	1,9	1,2	85,8	0,8	125,0
Umsatz des Verarbeitenden Gewerbes 2004	Mio. Euro	.	39.176	146.626	.	1.420.690,3	.
Übernachtungen im Reiseverkehr 2005 (ohne Campingplätze)	Anzahl	106.225	13.386.364	31.322.279	0,3	322.255.580	0,0
darunter Gäste aus dem Ausland	%	8,5	3,9	7,1	119,3	14,0	60,9
Gewerbeanmeldungen je 1 000 Einwohner 2004	Anzahl	9,0	10,7	10,6	85,3	11,6	77,6
<b>Einkommen, Soziale Problemlagen</b>							
Gesamtbetrag der Einkünfte der Lohn- und Einkommensteuerpflichtigen pro Steuerpflichtigen 2001	Euro	29.989	31.147	32.478	92,3	33.498	89,5
Anteil der Einkünfte der Steuerpflichtigen mit mehr als 125 000 Euro Jahreseinkünften an allen Einkünften 2001	%	13,5	12,7	12,6	107,0	14,4	93,8
Verfügbares Einkommen pro Einwohner 2003	Euro	14.641	16.099	16.422	89,2	16.842	86,9
Arbeitslose am 30.09.2005	Anzahl	3.292	121.114	435.169	0,8	4.650.046	0,1
Arbeitslosenquote am 30.09.2005	%	15,6	11,3	12,3	126,8	12,5	124,8
Empfänger von ALGII im September 2005	Anzahl	4.140	129.871	449.453	0,9	5.152.755	0,1
ALGII-Empfänger je 1 000 Einwohner	Anzahl	80	52	56	142,5	62	129,0
<b>Öffentliche Finanzen <sup>1)</sup> (Landkreise einschließlich kreisangehöriger Gemeinden)</b>							
Steuereinnahmen der Gemeinden je Einwohner 2004	Euro	663	552	601	110,2	667	99,3
Überschuss (+) bzw. Fehlbetrag (-) des Verwaltungshaushalts in % der Einnahmen des Verwaltungshaushalts 2004	%	-2,5	-5,0	-11,9	21,0	x	x
Schuldenstand am Kreditmarkt 31.12.2004	Mio. Euro	47	2.154	7.826	0,6	84.257	0,1
Schuldenstand (am Kreditmarkt) je Einwohner 31.12.2004	Euro	905	871	978	92,5	1.098	82,4

1) Deutschland: Ohne Stadtstaaten



Maritime Feierstimmung am Emdener Ratsdelft

gesicherte Zufahrt zur mittlerweile 3 km südlich der Stadt verlaufenden Ems. Mit der 1856 fertiggestellten Hannoverschen Westbahn besaß Emden erstmals eine leistungsfähige Verkehrsanbindung an das westfälische Hinterland. Zug um Zug wurde in den folgenden Jahrzehnten diese Infrastruktur weiter ausgebaut, bis Emden mit der Vollendung des Dortmund-Ems-Kanals 1899 schließlich für mehrere Jahrzehnte zum Seetor des Ruhrgebietes avancierte und den größten Teil der Erzimporte abwickelte. Weitere wichtige Standbeine wurden die Werftindustrie (Nordseewerke) und die Fischwirtschaft mit einer bedeutenden Heringsfangflotte. In den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg, in dessen Verlauf nahezu 80 % der alten Emdener Häuser zerstört worden waren, musste die Stadt vor dem Hintergrund allgemeiner wirtschaftlicher Wandlungen einen nachhaltigen Strukturwandel vollziehen. 1964 mit der Ansiedlung eines Montagewerks der Volkswagen AG beginnend, löste der Automobilex- und -import sowie der moderne Stückgutfracht- und Containerverkehr den traditionellen Massengutumschlag für das Ruhrgebiet im Lauf der Zeit fast vollständig ab.

Auch kulturell und touristisch präsentiert sich die Stadt heute auf einem anderen Niveau. Neben dem im September 2005 als Europäisches Regionalmuseum wieder eröffneten Ostfriesischen Landesmuseum mit seiner berühmten Rüstkammer sind insbesondere die 1986 von Henri Nannen gestiftete Kunsthalle und seit 1995 die Johanna-Lasco-Bibliothek in der wieder aufgebauten Großen Kirche zu nennen. Alle drei Institutionen besitzen eine weitreichende nationale und internationale Ausstrahlung.

## Wirtschaft

Die wirtschaftliche Basis der Stadt bildete schon immer der Hafen, der sich nach dem Wegfall des Massengutumschlages in den

1970er- und 1980er-Jahren allmählich und nicht ohne Rückschläge zu einem wichtigen Umschlagplatz von Forstprodukten, Baustoffen, Windenergieanlagen und nicht zuletzt von Automobilen und Automobilteilen entwickelte. Jährliche, zum Teil zweistellige Wachstumsraten dokumentieren die erfolgreiche Neuorientierung in jüngster Zeit. Ein Grund für den Erfolg ist der Ausbau des Hafens zu einem multifunktionalen Dienstleister, der mit einem Gesamtumschlag von rund 5,7 Mio. t im Jahr 2005 nach Wilhelmshaven (nun wieder) als zweitgrößter Seehafen Niedersachsens gilt. Zudem ist er Standort des VW-Werks mit einer Produktion von etwa 1 200 Kfz/Tag. In Emden zählen dementsprechend 43,5 % der insgesamt 35 234 Erwerbstätigen am Arbeitsort (Stand: 2004) zum produzierenden Gewerbe – weit mehr als im Landesdurchschnitt (25,4 %) und im früheren Bezirk Weser-Ems (26,4 %). Andererseits deutet dies auf einen eher relativ schwach ausgeprägten tertiären Sektor hin. Dennoch: Die Stadt stellt das größte Arbeitsplatzzentrum in dieser sonst wirtschaftlich schwach strukturierten Region dar; ihr Einzugsbereich reicht dabei bis nach Norden, Aurich, Wittmund und Leer.

## Der Hafen – Wirtschaftsstandort und Lebensader

Der Emdener Hafen hat sich erfolgreich vom Massenguthafen zum Universalhafen entwickelt. Ein wichtiger Baustein sind dabei die Logistiksystemdienstleistungen für die Automobilindustrie, die umfassende Betreuung von Kunden wie der Volkswagen-Gruppe, aber auch von Porsche, DaimlerChrysler und BMW beim Kfz-Umschlag einschließlich aller Be- und Entladungsvorgänge, der Depothaltung, der Stauerei, der Inspektion des Autos vor seiner Auslieferung an den Kunden und der „Sendungsverfolgung“ des einzelnen Automobils per EDV. Dabei nimmt der Hafen Emden in Deutschland Platz zwei und hinter Zeebrügge und Bremerhaven in Europa Platz drei im Neuwagenumschlag ein. Rund 870 000 Kraftfahrzeuge passierten 2005 den Hafen – ein Rekordergebnis.



*Standortfaktor Windenergie: Anlageneinsatz im Emdener Umland, Anlagenexport über den Emdener Hafen*

Am Emskai, wo zwei Ro-Ro-Liegeplätze zur Verfügung stehen, dominieren unter der Regie der Anker Schifffahrtsgesellschaft mbH als wichtigste Umschlaggüter Forstprodukte: Zellstoff, Papier, Sperrholz und Schnittholz, die zum überwiegenden Teil aus Finnland, in zunehmendem Maße aber auch aus überseeischen Ländern kommen. Am Borkumkai-Terminal mit einem Liegeplatz für Autofähren und einem Anleger für Passagierschiffe betreibt die AG Ems eine tideunabhängig verkehrende Schifflinie zur Versorgung der Ferieninsel Borkum. Sie setzt hierfür seit Längerem Ro-Ro-Fähren ein und hat ihren Dienst in jüngerer Zeit um zwei moderne Hochgeschwindigkeitskatamarane erweitert, die ganzjährig Borkum bedienen und im Sommer auch Ausflugsfahrten unternehmen. 2005 hat die AG Ems

mehr als 800 000 Passagiere, über 100 000 t Fahrzeuge und viele Tonnen Fracht betreut. Zudem bietet der Emdener Hafen auch Spezialanlagen für den Umschlag von besonderen Gütern wie Windenergieanlagen, die namentlich bei der Firma ENERCON in Aurich entwickelt und hergestellt werden. ENERCON produziert die zurzeit größten Windgeneratoren der Welt (E 112; 6 MW Nennleistung), beliefert über den Emdener Hafen Kunden weltweit und hat, um der großen Nachfrage besser nachzukommen, am Jarssumer Hafen auch eine Fabrik für die Fertigung von Betontürmen in Betrieb genommen.

Die Werftindustrie ist mit zwei Betrieben vertreten, die sowohl das Neubau- als auch das Reparaturgeschäft betreiben. Angebotsschwerpunkte der Nordseewerke GmbH sind mittelgroße Containerschiffe (für etwa 2 500 20-Fuß-Container) und in der Sparte Militärschiffbau Fregatten sowie U-Boote. Die Cassens Werft GmbH hat sich – ebenfalls erfolgreich – auf kleine Containerschiffe und neuerdings auf Yachtkreuzer für wenige, aber sehr anspruchsvolle Passagiere spezialisiert. Beide Unternehmen führen auch Reparaturen und Umbauten durch und ergänzen so das Angebot der vielen typischen Hafendienstleister, die sich auch in Emden um Schiff und Mannschaft kümmern.

Schließlich ist Emden Ende 2005 der erste deutsche Basishafen für Offshore-Windkraftwerke in der Nordsee geworden. Die BARD Engineering GmbH in Bremen, eine Entwicklerin und zukünftige Betreiberin von Windkraftwerken auf hoher See, beabsichtigt, bis spätestens 2010 maximal 240 große Windenergieanlagen mit jeweils mehreren MW Nennleistung im Westteil der „Allgemeine Wirtschaftszone“ – also in der offenen Nordsee, aber in relativer Nähe zu Emden – zu errichten. Die Gesamtplanung ist langfristig angelegt und offensichtlich so gestaltet, dass mit dem auf hoher See gewonnenen Strom auch nach Auslaufen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes Gewinne erzielt werden können. Nicht zuletzt deshalb spielten Kostenvorteile Emdens eine entscheidende Rolle bei der Standortwahl.

### Entwicklung, Planung und Prognosen

Der Emdener Hafen hätte sich in seiner neuen Ausprägung als Universalhafen mit besonderem Schwerpunkt im Automobilumschlag nicht so erfolgreich entwickeln können, wäre er nicht gut mit seinem Hinterland verbunden. Eine weitere unabdingbare Voraussetzung: Das Land Niedersachsen als Eigentümer der Hafengebiete wie auch die privaten Hafenwirtschaftsbetriebe als Nutzer dieser Flächen mussten gewillt und in der Lage sein, erhebliche Summen in den Um- und Ausbau der Hafeninfrastruktur bzw. der Hafensuprastruktur zu investieren. Dies geschah; die Ansiedlung von Automobilteileverpackern, der Bau und Ausbau des Emdener Container-Terminals, die Entwicklung des ehemaligen Nord-Ferro-Geländes sowie die Erschließung weiterer Flächen – bis hin zur Neuanlage des sogenannten Auto-Ports III – für den Kfz-Umschlag und der Neubau der Emspierrampe (seit 2004 in Betrieb), die Entwicklung des Flüssigkreidekais sowie des Borkumkais, die Erschließung von Arealen für Lagerung und Umschlag von Windenergieanlagen und die Erweiterung der Flächen für Militärgüterbetreuung dokumentieren es. Gerade die Großinvestitionen in den Automobilumschlag erschließen auch eine neue Depotfläche von insgesamt 240 000 m<sup>2</sup>, tragen dazu bei, die Verladeströme weiter zu optimieren, und gewährleisten, dass auch die kommenden Automobil-Carrier aller heute erkennbaren Schiffsgrößen den Seehafen Emden nutzen können.

Dass man Emden wieder als einen Wirtschaftsraum mit Perspektive bezeichnen darf, beweisen auch aktuelle Entwicklungsprojekte – weitere Schritte auf dem eingeschlagenen Weg – wie der Bau des „Industrieparks Frisia“. Er ist im März 2005 eröffnet worden. Mit der Ansiedlung von zehn unterschiedlichen Unternehmen oder „Großmodulen“, die als Zulieferer für das Volkswagenwerk in Emden tätig sind, wurde ein weiterer wichtiger Baustein für den Erhalt des Standorts und ein Beitrag zu seiner Wettbewerbsfähigkeit in Deutschland geleistet.