



P. FRISCHMUTH / ARGUS

**Protestversammlung der Meyer-Belegschaft gegen den Baustopp des Emssperrwerks\*: „Angst vor dem Haß“**

NATURSCHUTZ

# „Stimmung zum Draufschlagen“

Öko-Aktivisten haben im Emsland den Bau eines Sperrwerks gestoppt. Nun ist die Wut groß, Werftarbeiter fürchten um ihre Jobs, die Umweltschützer werden zu Buhmännern einer ganzen Region.

**W**enn die Bagger kommen, geht Elfriede Oorlog, 58, schon mal frühmorgens in der Küche auf Posten. Zwischen Kühlschrank und Kompostkübel stellt sie ihre Füße fest auf die Küchenfliesen, verschränkt die Arme und wartet auf das Kribbeln.

Denn die Vibrationen der Baggerschiffe auf der Ems, sagt die Bäuerin, die wandern zu ihr durch den Sand, tief unter der Erde. In der Küche ihres Bauernhofes, da kämen sie dann wieder heraus. Und kitzeln an den Füßen von Frau Oorlog. „Aber das glaubt mir sowieso keiner.“

Stimmt. Denn zwischen der Ems und den Küchenfliesen der streitbaren Bauersfrau liegen einige hundert Meter, ein weiterer Bauernhof und die Dorfstraße – ein langer Weg für Vibrationen. Elfriede Oorlogs Kampfeswillen aber kann der Unglaube ihrer Nachbarn nur beflügeln. Sie und ihr Verein „Die Dykloper“ („Die Deichläufer“, 29 Mitglieder) sind „wild entschlossen, die Ems zu retten, egal wieviel Haß uns entgegenschlägt“, so Oorlogs Kampfgefährte Hermann Bertus.

Der Zorn, den die Dykloper in der Region um die Emsstadt Papenburg auf sich ziehen, ist beträchtlich. Denn das Häufchen hat mit Umweltverbänden per Gerichtsentscheid den Bau eines 350 Millionen Mark teuren Sperrwerks gestoppt und damit, so glauben die meisten im Emsland, an die zehntausend Arbeitsplätze in Gefahr gebracht. Das Sperrwerk bei Gandersum östlich von Emden soll Sturmfluten abwehren und zugleich den Fluß zweimal im Jahr aufstauen, so daß große Schiffe von Papenburg aus in die Nordsee fahren können.

Solche Schiffe baut die Papenburger Meyer-Werft, Ozeanriesen vom Kaliber des Luxusliners „Mercury“, die Jahr für Jahr wie auf Zehenspitzen

durch das schmale Flußbett der Ems in Richtung Nordsee ziehen. Das Problem: Meyers Luxusdampfer werden immer größer, ihr Tiefgang liegt schon jetzt bei knapp 7,30 Meter, ab 2001 werden sie noch tiefer im Wasser liegen, bis zu 7,50 Meter. Dafür reicht der Wasserstand der Ems nicht aus.

Seit Jahren wird, um den Werftstandort zu halten, die Ems für jede Schiffsüber-



**Meyer-Schiff „Mercury“\*: Wie auf Zehenspitzen zur Nordsee**

\* Oben: am 10. Februar vor der „Superstar Virgo“; unten: bei der Überführung auf der Ems im September 1997.

führung künstlich vertieft, mit Saugbaggern, die große Mengen Schlick im Flußbett aufwirbeln und dadurch den Sauerstoffgehalt des Wassers jeden Sommer fast auf Null drücken.

Die Lösung, so schien es, brachte Ende 1996 Gerhard Schröder, damals noch Ministerpräsident in Niedersachsen. Statt weiter zu baggern, so Schröders Entscheidung, werde ein Sperrwerk errichtet, das dem Schutz vor Sturmfluten diene und zugleich der Meyer-Werft helfe, ihre Schiffe aufs Meer zu schleppen. Die Emsländer dankten es dem Kanzler in spe: Bei der letzten Bundestagswahl kam die SPD im Bezirk Unterems auf 46,7 Prozent der Wählerstimmen, ein Plus von acht Prozentpunkten.

Doch seitdem tobt im Emsland ein erbitterter Streit zwischen Naturschützern, Politikern, Umweltverbänden und Unternehmern aus der Region, deren Zulieferbetriebe ohne die Aufträge der Meyer-Werft

nicht überleben könnten. „Kotzbrocken“, tönt es den Sperrwerksgegnern aus den Reihen der Werftarbeiter entgegen, manche hoffen gar auf „eine biologische Lösung“ des Problems mit den meist frühverrenteten Ökoaktivisten. Kaum minder rabiat klingt es von seiten der Emsschützer zurück: Sterbe die Natur, sterbe auch der Mensch, argumentiert Elfriede Oorlog: „Tote brauchen keine Arbeitsplätze.“ Das Emsländer Regionalblatt „General-Anzeiger“ bekannte vergangene Woche bereits wachsende „Angst vor dem Haß“.

An der Baustelle, wo Gerhard Schröder noch im vergangenen September feierlich den ersten Rammstoß für mächtige Betonpoller auslöste, regt sich seit dem Spruch des Verwaltungsgerichts Oldenburg im vergangenen November keine Maschine mehr. Ausfallkosten: 100 000 Mark pro Tag, zu Lasten der Steuerzahler.

Die Landesregierung müht sich derzeit fieberhaft, den per Eilantrag erlassenen Baustopp durch eine Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht Lüneburg aufzuheben, was im ersten Versuch Anfang dieses Monats bereits einmal gescheitert ist. Die Richter meinten, das Land habe die möglichen Umweltschäden nicht genau genug untersuchen lassen. Binnen weniger Wochen, so Ministerpräsident Gerhard Glogowski, würden nun nachgebesserte Pläne für das Sperrwerk eingereicht, um den Weiterbau doch noch zu ermöglichen. Bis



Demo für Meyer-Werft

\* Am Donnerstag vergangener Woche in Papenburg.

zu einem neuerlichen Urteil werden aber wohl noch Monate vergehen.

Unter den 2000 Beschäftigten auf der Meyer-Werft in Papenburg sei „die Stimmung zum Draufschlagen“, sagt Schlosser Hermann Schöpfer, 56, der seit 30 Jahren auf der Werft arbeitet. Am Donnerstag vergangener Woche machten mehrere tausend demonstrierende Meyer-Arbeiter und Kollegen aus Zulieferbetrieben in Papenburgs Innenstadt noch einmal ihrer Wut Luft. Geschäfte, Ämter und Schulen waren geschlossen, damit alle für den Bau des Sperrwerks vors Rathaus ziehen konnten.

Betriebsrat Helmut Plöger hatte mögliche Abtrünnige schon zuvor gewarnt. Einem Grünen-Wähler unter den Kollegen, der nicht demonstrieren wollte, erklärte er knapp, wer nicht für Meyer kämpfe, solle besser gleich kündigen. Auch andere Sperrwerksgegner bekommen den Unmut der Papenburger zu spüren. In Kneipen der Stadt stießen Umweltschützer auf Aushänge mit der Aufschrift: „Grüne und Sympathisanten unerwünscht“.

Das Problem der Umweltverbände: Sie verheddern sich zunehmend in ihren eigenen Argumenten. Denn das Sperrwerk würde zweifellos das schädliche Ausbaggern der Ems auf ein Minimum reduzieren. Deshalb hatten die Grünen im Lande schon vor Jahren für ein Stauwerk plädiert, damit Meyers Schiffe ins Meer fahren können.



Inzwischen rechnen der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland und der World Wide Fund for Nature (WWF) der Werft vor, wie die 350 Millionen Mark für das Sperrwerk angeblich besser einen Umzug nach Emden, also zu tieferem Wasser, finanzieren könnten. Nur: Die Stauanlage baut das Land, einen Umzug müsste die Werft selber bezahlen. 50 Prozent der Umzugskosten, glauben WWF-Gutachter, könnten Bund und Land der Firma zuschießen, ohne Veto der Europäischen Union. „Doch das Geld werden wir nie krie-

gen“, kontert Firmenchef Bernard Meyer. „Die EU läßt hier keine Subventionen zu. Außerdem: Woher sollten wir die Millionen für die andere Hälfte der Kosten nehmen?“

Umweltverbände monieren, daß das um einen Meter aufgestaute Wasser der Ems die Vordeiche zwischen Sperrwerk und Meyer-Werft mehrere Tage lang überfluten und dadurch verschmutzen könne. Doch die Notwendigkeit, die Ems und ihre Anwohner gegen immer höhere Sturmfluten zu schützen, können auch Umweltschützer schwerlich bestreiten. Im Januar 1994 erst schrammte die Region nur knapp an einer Hochwasserkatastrophe vorbei.

WWF-Aktivistin Beatrice Claus plädiert freilich offen für das freie Spiel der Naturgewalten. Wer die „extreme Sturmflut aus der Flußmündung“ fernhalte, so die Ems-Spezialistin, nehme „erhebliche Eingriffe in die natürliche Dynamik“ des Flusses in Kauf. Also lieber natürliche Überschwemmungen als künstlicher Küstenschutz.

Ähnliche Kapriolen leisteten sich Umweltschützer schon bei der Anhörung zur Sperrwerksplanung Anfang vergangenen Jahres. Der Nordseeschnäpel etwa, so das Szenario eines Kritikers, könne durch das Sperrwerk für immer aus der Ems vertrieben werden. Das Argument, daß der seltene Fisch seit den siebziger Jahren schon nicht mehr in der Emsmündung gesichtet wurde, ließ der Einwander nicht gelten.

Das Tier könne ja irgendwann zur Ems zurückkehren.

Nicht minder bizarr spielt sich der Streit in Gandersum ab, wo das Sperrwerk errichtet werden soll. Dort fürchtet Bauer Fokko Barth um die Dorfidylle. Der Betonbau im Fluß werde einen Touristenstrom auslösen, der im Ort zerstöre, „was Generationen aufgebaut haben“.

Gandersums Pastor Günter Faßbender ertrotzte schon im Vorfeld Baupausen während seiner Gottesdienste. Das Zugeständnis der Bauleitung nutzte der listige Gottesmann jedoch prompt für die Drohung, gleich täglich eine Andacht abzuhalten, was die Arbeitsausfälle am benachbarten Sperrwerk vervielfacht hätte. Erst als andere Christenmenschen und Mitglieder einer Senioren-Initiative „Pro Sperrwerk“ protestierten, zog Faßbender die Ankündigung zurück.

„Pro Sperrwerk“ hat mehr als 23 000 Unterschriften für den Bau gesammelt. Hako Haken, 72, will so „die schweigende Mehrheit mobil machen“. Dafür freilich, argwöhnt Dykloperin Oorlog, würden die rüstigen Aktivisten ihre Unterstützer gleich



**Sperrwerksgegner Oorlog, Bertus:** „Wild entschlossen“

dutzendfach auf den Listen unterschreiben lassen, um mehr Stimmen zu sammeln.

Hauptakteur Meyer verfolgt derartige Kabbeleien um seine Werft längst mit einer Mischung aus Ärger und Belustigung. Das „wahre Problem“ sei, so der Firmenchef, daß er sich als größter Unternehmer vor Ort „bestens für das Bild vom raffsüchtigen Kapitalisten eigne“. In Wahrheit kämpfe er in einem gnadenlosen Wettbewerb weltweit gegen Billiglohnländer in Fernost: „Wir haben schon global gewirtschaftet,

als das Wort Globalisierung noch nicht erfunden war.“

Meyer, 50, ist jüngster Sproß einer einst protestantischen Familie aus dem Ostfriesischen, die vor 300 Jahren ins katholische Papenburg kam, zwangskonvertiert wurde und Schiffe zu bauen begann.

Der Familienbetrieb wuchs zu einem High-Tech-Unternehmen, das heute einen Jahresumsatz von rund einer Milliarde Mark macht. Wenn Meyers Betrieb schnupft, heißt es in Papenburg, liege die ganze Region mit Grippe im Bett.

„An den 2000 Arbeitsplätzen im Betrieb“, so Meyer, „hängen weitere 4000 Stellen im Umland, zusammen 10 000 bundesweit.“ 1800 Firmen, darunter Siemens, Sony und MAN, beliefern die Werft, um die Luxusliner auf internationalen Standard zu rüsten: Der für 2800 Passagiere ausgelegte Luxusdampfer „Superstar Virgo“ etwa, der derzeit im Dock liegt, wird mit Ballsälen und Musical-Theatern für jeweils mehr als tausend Besucher ausgestattet.

Das alles könnten die Emsländer in Zukunft vergessen, so Schiffbauer Meyer, „wenn das Sperrwerk nicht kommt“. Ihm wolle es nicht in den Sinn, klagt der Unternehmer, „daß es offenbar ab einer bestimmten Projektgröße in Deutschland immer erst acht bis zehn Jahre dauert, bis demokratische Entscheidungen umgesetzt werden können“. HANS-JÖRG VEHLEWALD