

## WIE SICH EUROPA ERNEUERT

Die meisten Grenzen sind gefallen, Billigflieger verbinden alle Winkel des Kontinents – und Millionen Europäer haben sich auf den Weg gemacht, neue Chancen, ein besseres Leben zu suchen. Ein GEO-Team hat fünf **Orte des Aufbruchs** bereist, darunter den kinderreichen Schmelztiegel Dublin. Dazu ein **Dossier**: Wie Wanderungsbewegungen und Geburtenraten Europas Regionen verändern, wo die Problemzonen liegen und Vorbilder zu finden sind

### POLEN

Der Osten  
zieht  
westwärts  
und  
zieht an

Andrzej Grudniok ist „Menschenhändler“, wie er sich selbstironisch nennt. „Fünf Zimmerer? Drei Schweißer? Montag in Rotterdam? Kein Problem.“ Es ist ja erst Mittwoch. Dutzende Male hat an diesem Tag das Mobiltelefon des 37-jährigen Polen schon geklingelt. Der Informatiker und Wirtschaftsingenieur vermittelt und verleiht polnische Facharbeiter. Vor allem ins Ausland: Werft- und Cargospezialisten in die Niederlande, IT-Experten nach Dänemark, Bauarbeiter nach Deutschland, Österreich und Irland. Auch aus Dubai erhielt er schon Anfragen. Schnäppchenjäger waren das, die für Polen viel weniger zahlen wollten als für Deutsche oder Amerikaner. Grudniok ärgert so etwas. Er ist kein Schacherer, Preller, Wucherer. Keiner von denen, die von heute auf morgen ihre Brigaden abziehen, weil sie woanders ein paar Euros mehr für sich wittern. Keiner, der Arbeiter anderer Agenturen vom Busbahnhof oder Flughafen weg auf die eigenen Baustellen „entführen“ lässt. Grudniok gehört zu den Seriösen seiner Branche. Der Ausverkauf ist ohnehin fast vorbei.

Mit dem EU-Beitritt Polens im Mai 2004 hatte die größte Auswanderungswelle in der Geschichte des Landes eingesetzt. Allein in der ersten Woche reisten Zehntausende Polen nach Großbritannien, wo es, wie in Irland und Schweden, keine Arbeitsbeschränkungen für die neuen EU-Mitglieder gab. Derzeit sollen zwei Millionen Polen ihren Lebensunterhalt im Ausland verdienen. Manche rechnen sogar mit doppelt so vielen: einem Zehntel der Bevölkerung. Als würden aus Deutschland alle Einwohner Berlins, Hamburgs, Münchens, Frankfurt und Kölns fortgehen.

Nirgends ist der Anteil der Arbeitsmigranten höher als in der südpolnischen Woiwodschaft Oppeln, dem kleinsten der 16 Verwaltungsbezirke des Landes. Dort, in Oberschlesien, liegt das Zentrum der Deutschstämmigen – vieler „Doppelpässler“, die auch schon vor dem EU-Beitritt legal im Ausland arbeiten durften. Als Grudniok deshalb hier 2001 seine Leiharbeitsfirma „Kadry Polskie“ eröffnete, zählte er zu den Pionieren. Heute hat die Bezirkshauptstadt Oppeln vermutlich die höchste Dichte an Arbeitsvermittlern in ganz Europa, die Region Oppeln mit die größten Bevölkerungsverluste. Die frisch aufgestockten Häuser erinnern an einen Ferienort außerhalb der Saison. Das Schaufenster von Kadry Polskie ist mit Holzpantinen dekoriert, von der Decke hängen Papptulpen. Ein Reisebüro für Arbeitssuchende. Der Service reicht von Bus- oder Flugbuchung, Transfer und Unterkunft bis zur Hilfe bei der Steuererklärung. Unfallversicherung inbegriffen, Kranken- und Rentenversicherung nicht.

65000 Lebensläufe haben Grudnioks 45 Mitarbeiter in Oppeln und in neun landesweiten Filialen gespeichert. Aber eigentlich zählen nur die aktuellen Eingänge. „Wenn ein Bewerber eine Woche auf unser Angebot wartet, ist das schon lang“, erklärt der Vermittler. „Die erste Agentur, die ihn beschäftigt, hat gewonnen.“

Außerdem gibt es neue Konkurrenz, von einer Seite, die in wirtschaftlich schwachen Jahren kaum zählte: von polnischen Unternehmen. In fast allen heimischen Branchen fehlen inzwischen Arbeitskräfte, im IT-Bereich sind es über 40000. Lohnsteigerungen von bis zu 30 Prozent im Jahr

sind keine Seltenheit. Auch Menschen, die vor wenigen Jahren keine Chance auf dem Arbeitsmarkt hatten, vor allem Ältere, werden jetzt eingestellt.

„Mit den qualifizierten Leuten wird es schwierig“, sagt Grudniok. „Nur die ungelernten kommen noch von selbst.“ Schlecht ausgebildet sind in seinen Augen auch oft Hochschulabsolventen. Nach der Wende sank in Folge einer Bildungsreform die Zahl der Berufsschüler um 70 Prozent, während sich die der Studenten verfünffachte. Praktische Erfahrung in den Semesterferien haben viele von ihnen nur beim Blumenbinden in Holland oder Kellnern in England gesammelt.

Ein Arbeitskampf völlig neuer Art ist entbrannt. Ein Agenturchef ließ einen Bus vor die Werktoore der Umgebung stellen, aus dem heraus Beschäftigte gleich nach Schichtende abgeworben werden sollten. Bis Gewerkschaftsmitglieder auf den Bus losgingen. Um ein lokales Gesuch nach Arbeitskräften befriedigen zu können, haben Grudnioks Mitarbeiter auch schon Dorfpfarrer und Fußballvereine kontaktiert: Aber auch die konnten niemanden finden. Andere Vermittler wenden sich in ihrer Verzweiflung an das Arbeitsamt.

Das Oppelner Arbeitsamt ist von zehnstöckigen Wohnblöcken und von Parkplätzen umstellt. Sprayer haben den grauen Putz signiert. Innen sind 15 Schalter aufgereiht, dahinter sitzen Mitarbeiterinnen an Flachbildschirmen, davor nur wenige Kunden.

Die Stellenangebote füllen eine lange Wand. Norwegen sucht Zahnärzte, Zypern Tischler, Spanien braucht einen Orthopäden. Island bietet für einen Physiotherapeuten 4865 Euro Monatsgehalt. Alles Angebote aus dem Netzwerk „EURES“ (European Employment Services), einem Projekt, das die „Mobilität von Arbeitnehmern im Europäischen Wirtschaftsraum fördern“ soll.

Finanziert wird es von der EU – die ihr Bemühen mit einer anderen Kampagne torpediert: Seit 2007 stehen in ganz Oppeln große Plakatwände, auf denen junge Menschen strahlend verkünden:

„Oppeln, ich bleibe hier.“

„Viele der 4,5 Prozent Arbeitslosen, die hier noch gemeldet sind, können oder wollen nicht arbeiten“, erklärt Irena Lebedzin'ska, die Chefin des Arbeitsamtes. „Viele arbeiten auch schwarz und möchten ihre Krankenversicherung behalten.“ Le-biedzin'skas Vermittlungserfolge liegen jetzt woanders: Seit Kurzem stellt sie Arbeitsgenehmigungen für ukrainische Handwerker und Erntehelfer aus. 1100 waren es im ersten Halbjahr 2008. Noch ein Oppelner Rekord.

Seit März 2008 dürfen auch ethnische Polen aus den Nachfolgestaaten der ehemaligen Sowjetunion legal in ihrer alten Heimat arbeiten. Und auf Breslauer Baustellen und Danziger Werften ist Deutsch zu hören: Die im vergangenen Jahr um bis zu 20 Prozent gestiegenen Löhne in der polnischen Baubranche bei immer noch vergleichsweise niedrigen Lebenshaltungskosten werden auch für arbeitssuchende Westeuropäer attraktiv.

Vom Export zum Import. So denkt auch Andrzej Grudniok. Die ersten Kontakte in die Ukraine hat er schon geknüpft. Und mehr noch. „Ich habe alles vorbereitet, um Chinesen nach Polen zu holen“, erklärt er. „Sonst werden wir bis zur Fußball-EM 2012 nicht mit unseren Stadien und Straßen fertig.“

Erst einmal aber schickt er weitere acht Polen nach Rotterdam.

DIE GESETZE von Angebot und Nachfrage, die Suche nach dem Marktlohn: Für Barbara Wojtasinska war das eben noch Prüfungsstoff. Die 28-Jährige studiert Volkswirtschaft an der privaten Hochschule für -Management und Verwaltung in Oppeln, arbeitet aber seit vier Jahren in Irland. Sie ist Fernstudentin, wie 70 Prozent ihrer Kommilitonen. Eine neue Klientel der Universitäten: mit Geld, ohne Zeit.

Einmal im Monat fliegt die zierliche Frau für ein Wochenende zu Prüfungen in Oppeln ein. Diesmal hat sie im Hotel gewohnt, für 30 Euro die Nacht. „Es ist kaum noch jemand da, den ich besuchen könnte“, sagt sie. Die Hälfte ihres alten Freundeskreises ist im Ausland, und fast die gesamte Familie.

In leuchtend rotem Mantel und mit wenig Handgepäck steht sie am Abfertigungsschalter von „Ryan-air“ in Katowice. Hinter ihr in der Warteschlange der Irland-Reisenden: Eltern, die ihre Kinder besuchen wollen; Männer und Frauen auf dem Weg zur Arbeit, die „Ryan workforce“. Sie tragen Rucksäcke und Sporttaschen, keine Aktenkoffer, keine Anzüge. Billigflieger sind die neuen

Shuttles des vereinten Europa. Binnen weniger Stunden quer über den Kontinent, zum Preis eines Bustickets.

Im Juli 2004 ist Barbara Wojtasinska zum ersten Mal nach Dublin geflogen. „Geflohen“, sagt sie, vor der Enge des Elternhauses und der eigenen Ziellosigkeit. Sie gehörte zur „Generation Nichts“, geboren Anfang der 1980er Jahre und hineingewachsen in eine Zeit mit 36 Prozent Jugendarbeitslosigkeit, der damals höchsten Quote in der EU. In Irland konnte sie drei Tage nach ihrer Ankunft als Kassiererin in einem Supermarkt beginnen.

„Ich habe kein Zuhause mehr, weder in Polen noch in Irland“, stellt sie fest. Auch wenn ihre alte Heimat sie dort schnell eingeholt hat mit polnischen Geschäften, Zeitungen, Kirchen. 63000 Polen stellen die größte Einwanderungsgruppe unter den 4,3 Millionen Einwohnern des Landes. Sogar Barbaras Eltern, beide Veterinärmediziner, sind inzwischen dort.

Seit Kurzem ist Barbara verlobt – mit einem Tschechen. Ihre gemeinsame 13 Monate alte Tochter soll dreisprachig aufwachsen. Sie hat als Erste in der Familie einen irischen Pass.

## IRLAND

Von der  
Nachhut  
an die  
Weltspitze

ALLE 90 SEKUNDEN rauscht ein Flugzeug über die Vororte im Norden Dublins hinweg, dort, wo vor Kurzem noch Weideland war. Keine andere Hauptstadt in Europa hat sich so schnell und tiefgreifend verändert. Vor 20 Jahren war Dublin ein Armenhaus, in dem zu 99 Prozent weiße Christen lebten, knapp jeder Fünfte von ihnen arbeitslos. Dann einigten sich Regierung und Gewerkschaften auf niedrige Steuern, Lohnzurückhaltung und Streikverzicht. Als 1993 der Europäische Binnenmarkt kam, bot sich das Land vor allem für amerikanische Computer- und Pharma-Unternehmen als billiger, englischsprachiger Produktionsstandort an.

Heute spiegelt sich in neuen Glas- und Stahlkonstruktionen eine internationale Wirtschafts- und Finanzmetropole mit dem dritthöchsten Netto-Stundenlohn weltweit.

In die schmucklosen Backsteinhäuser aus den Hungerjahren sind Designer-Restaurants eingezogen, in denen der mit durchschnittlich 34,2 Jahren jüngsten EU-Bevölkerung Sushi, Thai-Noodles und Latte Macchiato serviert werden. Nur noch jeder Zweite geht in die Kirche. Es gibt Moscheen, Afro-Friseure und chinesische Internet-Cafés, in denen philippinische Krankenschwestern neben nigerianischen Asylanten sitzen, per Headset und Webcam mit ihrer Heimat verbunden. Jeder siebte Einwohner Irlands wurde im Ausland geboren, jeder zweite arbeitet für ein ausländisches Unternehmen. Die Grüne Insel am Rand Europas gilt als die „globalisierteste“ Wirtschaft der Welt.

„Wenn uns jemand vorhergesagt hätte, wie viele Menschen kommen würden, hätten wir uns wahrscheinlich Sorgen gemacht“, sagt Alan Barrett, Ökonom am Institut für Wirtschaft- und Sozialforschung (ESRI). „Aber wir hatten Glück. Die Zuwanderer haben keinen einzigen irischen Arbeitsplatz gekostet. Im Gegenteil, die Wirtschaft wurde durch sie wieder wettbewerbsfähiger, weil die Löhne weniger schnell gestiegen sind.“

Mit der unerwartet starken Zuwanderungswelle hat Barrett allerdings sein gewohntes Forschungsfeld verloren: die Migration der Iren.

Über Jahrhunderte war das Land von Abwanderung geprägt, typisch für einen Inselstaat mit hoher Geburtenrate. Doch mit einer großen Hungersnot Mitte des 19. Jahrhunderts setzte ein dramatischer Bevölkerungsverlust ein: Durch Tod und Auswanderung halbierte sich die Zahl der zuvor 6,5 Millionen Einwohner in nur 60 Jahren. Ob in den USA, Japan oder Australien, heute berufen sich weltweit 70 Millionen Menschen auf ihre irische Abstammung.

„Wir wissen, was es bedeutet, in der Fremde zu arbeiten“, lautet daher die freundliche Reaktion vieler Iren auf die Zuwanderer. Rassistische Zwischenfälle sind bisher selten, eine politische

Opposition gegen die Immigration gibt es nicht. Die eigene Auswanderungsgeschichte endete erst 1993, nachdem die Aufholjagd des „keltischen Tigers“ begonnen hatte.

1994 kehrte auch Alan Barrett zurück. Als der Ökonom zum Studium in die USA gegangen war, hatte er nicht damit gerechnet, jemals in Irland -Arbeit zu finden. „Plötzlich kamen gleich drei Angebote.“ Heimkehrer wie er waren auch deshalb gefragt, weil sie besondere Erfahrungen und Fähigkeiten mitbrachten. „In einer globalisierten Welt ist es von Vorteil, wenn viele Erwerbstätige eine Zeit im Ausland, vor allem in den USA, gearbeitet haben.“

Der „brain drain“ – der Verlust der klugen Köpfe – sei eine zu statische Betrachtung der Migration: Sie beachte nur, dass Leute weggehen. Nicht aber, dass es viele in besseren Zeiten nach Hause zurückzieht. Genau diese Erfahrung könnte demnächst auch Polen machen, vermutet Barrett. Ein Indiz, dass sich viele Osteuropäer nicht dauerhaft in Irland niederlassen wollen, sieht er darin, dass sie in der irischen Gesellschaft bisher weit weniger aufgestiegen sind als etwa afrikanische Einwanderer: Selbst Hochschulabsolventen bleiben Kellner oder Kassiererin, Meister bleiben einfache Maurer.

Der Zustrom der Migranten ins Nachbarland Großbritannien lässt bereits nach: Im dritten Quartal 2007 überstieg die Zahl der polnischen Heimkehrer erstmals die der Einwanderer. 50 Prozent aller Polen wollen früher oder später wieder packen, so eine Studie.

Auch in Irland beantragten sie Anfang 2008 weniger Sozialversicherungsnummern als zuvor. Vielleicht, weil sich das irische Wirtschaftswachstum derzeit deutlich abgeschwächt hat und der starke Zloty das Einkommensgefälle spürbar schrumpfen ließ. Oder weil der polnische Staat eine Steueramnestie für Rückkehrer verheißt.

Die Iren feierten noch vor 50 Jahren eine „amerikanische Totenfeier“, bevor ein Angehöriger ein Schiff in die USA bestieg: Keiner aus Familie und Freundeskreis glaubte, ihn jemals wiederzusehen. Heute verläuft zwischen Migration und Pendeln oft nur noch ein schmaler Grat.

DUBLIN AIRPORT: In der Ankunftshalle drängen sich die Menschen, als würden sie eine siegreiche Nationalmannschaft zurückerwarten. So ist es meist, wenn eine Maschine aus Polen landet. Ein Tscheche mit einem Strauß Rosen löst sich aus dem Pulk und umarmt seine polnische Verlobte. Sie trägt einen leuchtend roten Mantel. Ein Stockwerk höher zerfließen die Schlangen vor den Check-in-Schaltern zu einer einzigen Menschenmasse. Durchschnittlich 60000 Passagiere täglich fliegen hier ab oder kommen an. Der Flughafen ist schon einer der größten Europas. Die Insel Irland ist auf den Luftverkehr angewiesen: Eine geografisch günstige Ausgangslage für eine Billig-Airline. Ryanair mit Stammsitz in Dublin transportiert inzwischen mehr Passagiere innerhalb Europas als Lufthansa oder British Airways: Im vergangenen Jahr waren es 45 Millionen auf 596 Strecken. In diesem Jahr kommt im Schnitt fast jeden zweiten Tag eine neue Verbindung hinzu.

Michael Cawley, Vizechef von Ryanair, erzählt, dass Paris die zweitgrößte portugiesische Stadt ist, dass 30000 Sizilianer in Brüssel leben und eine Million Rumänen in Italien arbeiten. Für sie schafft er Direktverbindungen. Auch wo in Europa schnelle Zugstrecken und Autobahnen fehlen, interessiert ihn. Oder wo schlecht ausgelastete Flughäfen mit Sonderkonditionen locken.

Dann bringt Ryan-air Menschen in Gegenden, die vorher kaum jemand kannte. Nach Haugesund in Norwegen etwa, oder nach Limoges in Frankreich. Die 140000 Einwohner zählende Stadt ist das Zentrum der zentralfranzösischen Region Limousin: demografisch ein Katastrophengebiet. Fast nirgends ist Frankreich ärmer, älter, verwaister.

Dennoch: Seit im März 2002 der erste Billigflieger in Limoges gelandet ist, sind die Passagierzahlen des Flughafens von gut 150000 auf mehr als 400000 im Jahr gestiegen. Davon kommen 70 Prozent aus Großbritannien, vor allem aus dem Großraum London. Die meisten sind keine Touristen. Jeder Dritte hat Werkzeug im Koffer – und ein Haus in der Gegend. Die Immobilienverkäufe haben sich parallel zu den Passagierzahlen entwickelt.

Stolz erzählt der Flughafendirektor, dass die Briten jährlich 270 Millionen Euro mitbringen. Und dass Ryanair Limoges seit Frühjahr 2008 mit Brüssel verbindet. Denn auch Niederländer und Belgier sehnen sich nach ländlichem Rückzug.

Wie die Franzosen selbst.

## FRANKREICH

Neues Leben  
auf dem Land  
– die Städte  
ziehen ein

DURCH DIE Zweige der moosbehangenen alten Eichen streicht der Wind, flatternd steigt eine Taube aus dem Unterholz. Wasser gurgelt über die Steine eines Bachlaufes, bevor es rauschend in die Tiefe fällt. Vögel zwitschern, in der Ferne muht eine Kuh.

Agnès Luquet öffnet langsam die Augen, schaltet ihr Aufnahmegerät ab und zieht sich den Kopfhörer vom kurzen schwarzen Haar. „Diese Intensität der Klänge! Wo in Frank-reich gibt es noch Orte, an denen man so etwas hören kann?“

Die Toningenieurin steht in einem Park am Rande von Saint-Setiers, einer Gemeinde im Limousin, der „leeren Mitte“ Frankreichs. Mehr Einsamkeit ist schwerlich zu finden: Hier leben nur sechs Menschen auf einem Quadratkilometer.

Bis vor vier Jahren teilte sich Agnès Luquet noch einen Quadratkilometer mit mehr als 7200 anderen Einwohnern: im Schatten des Pariser Wolkenkratzer-Viertels „La Défense“, im Vorort Nanterre. Dort arbeiteten sie und ihr Mann Matthieu Brasseur beim Theater.

Als sie zwei Söhne bekamen, war klar: Sie wollten raus aus der Enge, der Hektik und der Anonymität. Raus aufs Land.

Ein Drittel aller Stadtbewohner Frankreichs haben den gleichen Traum. Und geschätzte 2,7 Millionen wollen noch innerhalb der nächsten fünf Jahre ins Grüne ziehen. Vorbilder für die neue Lebensqualität, Ratschläge und Kleinanzeigen finden sie in der Zeitschrift „Village“ (Dorf) oder bei dem Privatsender „Demain-TV“ (Fernsehen von Morgen).

Über Jahrzehnte war die Richtung umgekehrt, lag die Zukunft in den Städten, die Arbeit, Vitalität und Freiheit verhießen. Inzwischen jedoch verlassen mehr Leute den Großraum Paris, als neue hinzukommen. Sie folgen Autobahnen und TGV-Trassen in die ländlichen Gebiete, vor allem in Gemeinden mit höchstens 3000 Einwohnern.

Am radikalsten ist der Wandel im Limousin. Im vergangenen Jahrhundert hat es ein Drittel seiner Einwohner verloren. Doch seit 2000 wächst die Region wieder langsam: Ein Achtel der Zuwanderer kommt aus Großbritannien, ein Viertel aus der Pariser Region. Aber auch aus anderen Ballungsräumen wie Lille, Lyon und Marseille zieht es die Menschen verstärkt in die leere Mitte. Von der Mittelmeerküste flüchten erste vor zunehmender Hitze und Trockenheit.

Es sind vor allem junge Familien niedriger und mittlerer Einkommen sowie Rentner, die auf dem Land mehr Lebensqualität für weniger Geld suchen. Dass sie das Limousin wählen, ist auch der „Willkommenspolitik“ des Regionalrates zu verdanken. In der Stadt Limoges findet alle zwei Jahre eine „Nationale Messe zur Niederlassung auf dem Land“ statt. Anreise und Unterkunft gratis. So kamen Agnès Luquet und Matthieu Brasseur 2003 zum ersten Mal in das Limousin.

„Sie träumten vom Land, hatten aber wie viele keine genaue Vorstellung, wovon sie hier leben könnten“, erinnert sich Eva Corral. Die spanische Mitarbeiterin des „Service Accueil“, einem 1999 geschaffenen Amt für den Empfang von Neuankömmlingen, machte ihnen klar, dass sie auf dem Land weder mit ihren Theater-Berufen noch mit einem Bed & Breakfast eine Familie ernähren könnten.

Dann half sie ihnen, ein neues „Lebensprojekt“ zu entwickeln: in mehrwöchigen Seminaren, mit kostenloser Wirtschaftsberatung, Kontakt zu möglichen Arbeitgebern. Acht lokale Verbindungsbüros ermitteln in den Kommunen, wo demnächst ein Arzt fehlen wird, wo ein Buchhändler, Restaurantbetreiber oder Bäcker Nachfolger sucht. Das Amt übernimmt bis zu 3050 Euro des Umzugs, den Engländern zahlt es Sprachkurse und Behördenbegleiter.

Ohne diesen Service wäre Agnès Luquet mit ihrer Familie vielleicht in die Pyrenäen oder in die Auvergne gezogen. So aber landeten die „Néo-ruraux“, die Neo-Landbewohner, in der Bauernschaft Chasseline – und verdoppelten knapp deren Einwohnerschaft.

In der Morgensonne leuchten die Sandsteinmauern der Scheune, im Garten liegen die Reste einer alten Kutsche und eines Mähers. Agnès Luquet führt über die Baustelle, die Bühne für ihr neues Leben. Allein das zukünftige Wohn- und Esszimmer wird größer sein als ihr 67 Quadratmeter kleines Haus in Nanterre. Für das haben sie 260000 Euro bekommen. Die Scheune mit 2000 Quadratmeter Land hat 20000 Euro gekostet, und zwei Monate Arbeit, bis die ersten Zimmer bewohnbar waren.

Der neunjährige Roman errichtet gerade die Lego-Stadt der Zukunft: bewohnt von Robotern, geschützt von Atomraketen. Sein zwei Jahre jüngerer Bruder Illya dagegen schaufelt im Garten ein gallisches Dorf aus Sandhügeln auf. Noch immer finden sie die Stadt cooler. „Es hat ein Jahr gedauert, bis sich die beiden daran gewöhnt hatten, sich selbst zu beschäftigen“, erzählt die Mutter. Agnès Luquet und Matthieu Brasseur vermissen ihr altes Leben nicht. „Aber wir haben eine neue Sorge kennengelernt“, räumt die Toningenieurin ein. „Wenn wir uns nicht bewegen, dann kommt auch nichts rein.“ Sie bildet sich kostenlos weiter, um ihrem Mann bei der Buchführung zu helfen: Der früher fest angestellte Lichttechniker hat sich als Elektriker selbstständig gemacht. Jetzt lernt er zudem klempnern – als 43-jähriger Geselle bei Roland Tindillère, der in einigen Wochen in Rente geht.

Einen Sohn, der seinen Betrieb übernehmen könnte, hat der fast 60-Jährige nicht. „Ich bin froh, dass ich Matthieu helfen kann“, sagt er. „Und dass je-mand meine Arbeit weitermacht.“ Das finden auch viele Kunden, die dem „jungen“ Handwerker Gemüse zustecken.

Vor 100 Jahren zählte die Gemeinde Saint-Setiers mehr als 1000 Einwohner, gegenwärtig sind es nur noch 270, und davon leben die meisten draußen in den „Bauernschaften“. Supermarktartikel und Fisch kommen aus Nachbargemeinden mit Lieferwagen zu ihnen. Der Postbote bringt das Baguette vom Bäcker mit und manchmal auch die Medikamente vom Apotheker.

Im Dorf von Saint-Setiers ist von einst drei Lokalen die „Auberge du Plateau“ geblieben, gegenüber den rostigen Tanksäulen, deren Zähler vor zwei Währungsreformen stehen geblieben sind.

Sonntags früh treffen sich hier noch immer die Alteingesessenen zum Aperitif. In den vergangenen Jahren sind ein paar neue, alte Gesichter dazugekommen: die „Schwalben“, in Saint-Setiers aufgewachsen und nach Jahrzehnten in den Städten in die Nester ihrer Kindheit zurückgekehrt.

Nicht ohne eine gewisse urbane Dynamik mitzubringen.

So hat eine ehemalige UNESCO-Mitarbeiterin die verwaiste Bauernschaft ihrer verstorbenen Mutter in ein Künstlerdorf verwandelt. Der Handarbeitsverein einer ehemaligen Städterin lädt in die frühere Schule ein, wo nun Dorfbewohner ihre Talente miteinander teilen, egal ob in Ikebana, Sticken oder der Herstellung von Trüffelpastete.

Wo das alte soziale Gefüge durch die Abwanderung gerissen ist, helfen die Zuwanderer, ein neues zu knüpfen. Dutzende Vereine und Initiativen für Sport, Kultur, Umwelt und Fortbildung sind in der Region entstanden. Im Sommer feiert der Wanderverein von Saint-Setiers erstmals ein Waldfest. Mit Jagdhörnern und mit Klanginstallationen von Agnès Luquet. Veranstaltungsort ist der botanische Park des Försters. Der 64-jährige Georges Nadalon lebt darin mit seiner Frau Anne-Marie allein auf einem Anwesen: Seit 1640 Sitz der Familie.

Die drei Töchter der Nadalons sind, wie die meisten jungen Leute im Limousin, nach der Schule weggegangen. Eine studiert noch Agrarwissenschaft in Irland und hat sich dort verliebt – in einen polnischen Förster. Im Sommer aber wollen die beiden nach Saint-Setiers kommen. Für immer.

**DAS SCHLUSSLICHT** Limousin ist die neue Avantgarde: Seine Entwicklungspolitik für den ländlichen Raum findet erste Nachahmer in Frankreich – und darüber hinaus. Zehn Mitarbeiter des Regionalrates kümmern sich um nichts anderes als um interregionale Zusammenarbeit und binden das Limousin ein in Netzwerke, die den Kontinent überspannen.

Denn während sich der Lebensstandard der EU-Mitglieder langsam angleicht, wächst innerhalb der meisten Länder das regionale Gefälle: Fast überall zieht es die Menschen noch immer in die

Ballungszentren und an die Küsten. Da in acht der 27 EU-Staaten die Bevölkerungszahl bereits kleiner wird, verschärft sich der regionale Wettbewerb um Menschen.

Besonders schwer haben es -abgelegene Grenzgebiete: Die schwächsten Regionen Europas liegen im Norden Bulgariens, entlang der Grenze zu Rumänien. Aber nach dem EU-Beitritt beider Länder im Januar 2007 sollen aus diesen Randzonen Korridore werden: Bis 2013 stellt Brüssel 217,8 Millionen Euro für die Kooperation der Grenzregionen bereit. Symbol des Projekts ist eine Brücke über die Donau. Die Frage ist jedoch: Verbindet die Brücke nur – oder trennt sie auch?

## RUMÄNIEN & BULGARIEN

Schwieriger  
Brückenbau  
zwischen alten  
Nachbarn

MONUMENTALE SÄULENPORTALE umrahmen die Zufahrten der doppelstöckigen Brücke. Mehr als einen Kilometer breit ist hier die Donau – die wichtigste Wasserstraße von Zentraleuropa zum Schwarzen Meer. Die beiden schmalen, holprigen Fahrspuren werden von gusseisernen Laternen gesäumt; eine Etage tiefer verkehren Züge zwischen Moskau und dem griechischen Thessaloniki. Es ist die einzige Straßen- und Zugverbindung über die 470 Kilometer lange bulgarisch-rumänische Flussgrenze. Sonst gibt es nur noch drei Fähren.

Stalin ließ die Brücke von 1952 bis 1954 erbauen, um binnen eines Tages mit Panzern das NATO-Mitglied Türkei erreichen zu können. „Brücke der Freundschaft“ wurde sie getauft.

Die Freundschaft zwischen Bulgarien und Rumänien allerdings war im ersten Weltkrieg zu Bruch gegangen und lebte auch unter ihren Diktatoren nicht auf. Noch die Vor-Beitrittsphase zur gemeinsamen EU-Mitgliedschaft war von Konkurrenzdenken geprägt. Da war die „Brücke der Freundschaft“ längst in „Donaubrücke“ umbenannt.

Im Slalom verlassen Autos und Lastwagen die Abfahrt auf rumänischer Seite, wo ihnen Schlaglöcher von Jahr zu Jahr weniger Platz lassen. Eine Erinnerung an Zeiten, als der Jugoslawienkrieg den Weg durch Serbien und Montenegro versperrte und der gesamte Verkehr aus der Türkei, Griechenland und Bulgarien über diese Brücke ging: ein Umweg von 1100 Kilometern. Auf dem warmen Asphalt dösen Hunde, Duty-free-Shops und Zollabfertigung sind verwaist.

Zwischen den Grenzhäuschen stehen die Abgase. Bulgarische und rumänische Beamte kontrollieren gemeinsam, Aus- und Einreise sind zusammengelegt: „Ein-Stopp“ heißt das Prinzip, das sie vom deutschen Grenzschutz übernommen haben. Die Polizisten sprechen untereinander ein heiteres Kauderwelsch, mitten auf der Grenze keimen neue Freundschaften.

Aber der Chef des bulgarischen Checkpoints sagt: „Wenn die Brücke so bleibt, ist es vielleicht besser, nach Rumänien zu fliegen statt zu fahren.“

Der Grund seines Zorns sind die „Brückengebühren“, die beide Regierungen erheben: pro Auto acht Euro auf bulgarischer und 9,27 Euro auf rumänischer Seite. Macht 17,27 Euro für einen Kurztrip über die Donau und zurück – fast ein Fünftel des bulgarischen Monatsmindestlohns, fast ein Achtel des rumänischen. Für Lastwagen werden pro Wegstrecke mehr als 50 Euro verlangt.

Freier Waren- und Personenverkehr innerhalb der EU? Bei einer parlamentarischen Anfrage hat die Brüsseler Kommission die Gebühren kürzlich für „im Prinzip“ rechtens erklärt – solange diese den Verkehr nicht behinderten und der Instandhaltung dienen. Dann allerdings müssten die Schlaglöcher längst mit Gold gefüllt sein. Allein auf bulgarischer Seite wurden im Jahr 2007 Gebühren in Höhe von 12,8 Millionen Euro eingenommen – nur 18000 davon flossen in Reparaturen.

Die Brücke verbindet und trennt zwei Städte: die Kultur- und Handelsstadt Russe, mit gut 160000 Einwohnern fünftgrößte Stadt Bulgariens, und den 70000 Menschen zählenden Industriestandort Giurgiu in der rumänischen Walachei.

Bis ins 17. Jahrhundert bildeten sie eine Zwillingstadt; bis vor 100 Jahren teilten die Bewohner ihre Sprachen. Heute teilen sie Probleme: industrielle Altlasten, mangelnde Auslastung ihrer Häfen, in den Dörfern der Region eine Arbeitslosigkeit von bis zu 31 Prozent. Viele ihrer Bewohner sind in die boomenden Hauptstädte gezogen, wo es Arbeit gibt – und Münchner Mietpreise. Dabei hat die Fluss- und Brückenlage, nur 60 Kilometer von Bukarest entfernt, großes wirtschaftliches Potenzial.

Auf Stadt- und Regionalebene sind erste Kooperationen entstanden: etwa bei der Mückenbekämpfung, dem Umweltschutz und der Infrastrukturplanung. Die EU unterstützt gezielt Projekte, die den Menschen beiderseits der Donau zugutekommen sollen. Darunter eine grenzüberschreitende Tourismusroute und ein kleiner Park mit „Freundschaftssee“ in Giurgiu. Kosten: eine Million Euro.

Ein teures Vergnügen, auch für die eingeplanten Gäste aus Russe. Die beiden Stadtzentren sind zwar nur acht Kilometer voneinander entfernt – es gibt aber keine Busverbindung, und per Taxi kostet die Strecke 40 Euro.

Politiker finden Wege, die Brücke gebührenfrei zu überqueren – durch eine VIP-Durchfahrt auf rumänischer Seite und Anrufe bei den bulgarischen Grenzern. Manche ortskundigen Bürger umfahren die bulgarische Zollstelle durch Lücken in den Straßenbegrenzungen. Andere Wagen werden diskret durchgewinkt, obwohl ihr Hubraum Wohlstand verkündet. So helfen ausgerechnet Korruption und Anarchie, die Brücke zu überwinden.

Voll besetzte bulgarische Kleinwagen fahren frühmorgens Menschen zur Arbeit nach Rumänien, wo der Durchschnittslohn mit 400 Euro mehr als doppelt so hoch ist. Das größere Land mit den kürzeren Wegen nach Zentraleuropa hängt die bulgarische Wirtschaft zunehmend ab. Ein Gefälle, das auch die Rumänen für sich nutzen: Geschäftsleute aus Giurgiu laden ihre Partner nach Russe zum Essen ein, feiner und billiger als in der eigenen Stadt. In Russes Super- und Baumärkten kaufen am Wochenende mehr als 1000 Bukarester zum halben Preis ein.

Manche haben auch schon in der von Barock- und Jugendstil geprägten Stadt in Immobilien investiert: Deren Preisniveau stieg im vergangenen Jahr dreimal schneller als die Inflationsrate von rund 14 Prozent.

Mehrmals in der Woche überquert ein kleiner roter Bus die Brücke. Jeder grüßt ihn, jeder kennt ihn: Er fährt Studenten des Bulgarisch-Rumänischen Interuniversitären Europazentrums, kurz BRIE, zwischen beiden Städten hin und her.

Mit deutschen Mitteln aus dem Stabilitätspakt Südosteuropa gegründet, bietet das BRIE in Kooperation mit der Universität Russe und der Bukarester Akademie für Wirtschaftswissenschaften seit 2002 zwei Master-Programme an: „Europa-Studien“ in Russe und „Europäische Öffentliche Verwaltung“ in Giurgiu. Ziel ist es, Fachkräfte für die Entwicklung Südosteuropas auszubilden und „über nationale Trennlinien hinweg ein Wir-Gefühl entstehen zu lassen“, so die Schirmherrin Rita Süßmuth.

Das BRIE ist also selbst eine Brücke über die Donau. Sie war schwer zu errichten und bleibt mit vielen Problemen behaftet. Aber sie steht. Und könnte Freundschaften zwischen mehr als nur zwei Nationen stiften: Die Studenten kommen außer aus Bulgarien und Rumänien auch aus anderen südosteuropäischen Staaten wie dem Kosovo, Serbien, Albanien und Georgien.

Unter ihnen ist auch ein rumänischer Grenzpolizist. Er wolle, sagt er, etwas lernen „für die Zeit nach 2011“. Wenn die beiden Nachbarländer voraussichtlich zum Schengenraum gehören und die Grenzposten abgebaut werden.

IM MAI 2010 soll nach mehr als 15-jähriger Planung noch eine zweite Brücke zwischen Rumänien und Bulgarien eröffnet werden, weiter im Westen, zwischen den Städten Calafat und Vidin: für Bulgarien -eine schnellere Verbindung nach Zentraleuropa, für EU-Verkehrsplaner ein Baustein im „Verkehrskorridor IV“, einer Handelsachse von Dresden bis Istanbul.

Auch die Russe-Giurgiu-Brücke markiert die Kreuzung zweier solcher transkontinentaler Verkehrsadern. Die EU stellt 1,6 Milliarden Euro für den Ausbau des bulgarischen Transportsektors bereit – so soll der Weg zu den asiatischen Märkten verbessert werden.

In Rumänien bestellt das größte Transportunternehmen unterdessen jedes Jahr im Schnitt 160 neue Fahrzeuge bei dem zweitgrößten Lastkraftwagen-Hersteller der Welt: Volvo Trucks. Dank des allein im vergangenen Jahr um 81 Prozent gewachsenen Absatzes in Osteuropa verzeichnete Schwedens größter Industriekonzern im Frühjahr 2008 das beste Quartalsergebnis seiner Geschichte. Er hat Produktionsstätten auf allen Kontinenten, die wichtigste Entwicklungsarbeit aber bleibt in Schweden. Dort arbeiten zwei von fünf Berufstätigen im Bereich Wissenschaft und Technik – mehr als irgendwo sonst in Europa. Auf dem Weg von einer Industrie- zur innovativen Wissensgesellschaft, wie sie sich auch die EU in ihrer Lissabon-Strategie zum Ziel gesetzt hat, ist das skandinavische Land am weitesten fortgeschritten.

## SCHWEDEN

Schon nahe  
dran an einem  
Ideal von  
Europa

GÖTEBORG AM schwedischen Kattegat: Truls, zwölf, springt einen Meter hoch in den Gummitwist und reißt dabei einen Küchenstuhl um. Seine Schwester Liv, vier, kreischt begeistert, der Beagle schlägt beifällig mit dem Schwanz gegen einen Schrank. Tore, zehn, kommt mit seinem Vater vom Trommel-Unterricht durch die Gartentür herein. -Elna Holmberg blickt kurz von ihrem Laptop auf, der seinen Platz zwischen Kaulquappen-Glas und Puppenstube auf dem Küchentresen hat. Sie lacht, setzt Nudelwasser auf und schreibt weiter Mails.

Elna Holmberg, 48, ist promovierte Physikerin und wird in zwei Wochen als Forschungsleiterin für „Advanced Engineering“ bei Volvo Trucks anfangen. Noch verantwortet sie eine Abteilung beim Autohersteller Volvo Car Corporation, arbeitet mehr als 40 Stunden die Woche, so wie ihr Mann Marten. „Das ist alles kein Problem“, sagt die dreifache Mutter. „Zu Hause zu bleiben wäre für mich wie ein Leben auf dem Mars.“

Sie aber lebt in Schweden, das nicht nur einen der höchsten Anteile an berufstätigen Frauen hat und als das Land mit der größten Gleichberechtigung gilt, sondern laut einer von der EU beauftragten Studie auch als das „innovativste“.

Göteborg, gegenüber der Nordspitze Dänemarks an der Mündung des Götaälv-Flusses gelegen, ist die zweitgrößte Stadt des Landes. Hier sind die Menschen kinderreicher, gebildeter, jünger als im europäischen Schnitt, und die Region Westschweden bietet beste Voraussetzungen in einer zunehmend globalisierten und wissensbasierten Wirtschaftswelt: Kaum irgendwo sonst fließt mehr Geld in Forschung und Entwicklung und werden mehr Patente angemeldet. Neben Volvo haben Saab, Ericsson und der Kugellagerkonzern SKF hier große Fertigungen, hinzu kommen viele Zulieferer.

Die Unternehmen profitieren vom wichtigsten Hafen und einer der größten Universitäten Skandinaviens – und sie konkurrieren um qualifizierte Mitarbeiter. Ein Wettbewerb um „kluge Köpfe“, der zunehmend auch international ausgetragen wird. Zwei Drittel -aller Einstellungen bei der Volvo Car Corporation finden im Bereich Forschung und Entwicklung statt, wo 3000 Menschen arbeiten, meist als Ingenieure.

Elna Holmberg und ihr 23-köpfiges Team teilen sich ein liches Großraumbüro. Nur einige Spielzeugautos und Stoffmuster erinnern daran, dass es in ihrer Abteilung um Auto-Design geht. Meist wird Englisch gesprochen – so können auch die Chinesin, die englischen und deutschen Kollegen jederzeit mitreden. Schwedisch kann, wer mag, in kostenlosen Betriebskursen lernen. Die internationale Vielfalt gilt dem Konzern als besonders kostbar: „Um Ideen für einen Weltmarkt zu entwickeln, müssen wir möglichst unterschiedliche Lebensstile mischen. Ich will nicht nur mit Kopien meiner selbst arbeiten, so entsteht nichts Neues“, sagt Elna Holmberg.

Die Personalabteilung hat das Wort „Integration“ durch „Diversität“ ersetzt: Individualität statt Anpassung. Dazu zählt auch, dass Abteilungsleiter wie Elna Holmberg monatlich mit jedem aus

ihrem Team ein Mitarbeitergespräch führen. Eine gemeinsame Studie mit der „London Business School“ hat gezeigt: Am innovativsten sind jene Teams, in denen sich alle aufgehoben und anerkannt fühlen. Und in denen das Geschlechterverhältnis möglichst ausgeglichen ist. Eine Erkenntnis, die sich in der Autoindustrie nicht so leicht umsetzen lässt, auch wenn der Frauenanteil bei Volvo mit 24 Prozent vergleichsweise hoch liegt, und in Schweden doppelt so häufig Studentinnen Ingenieurin werden wie in Deutschland.

„Wie sähe wohl ein Auto aus, das nur von Frauen entwickelt würde?“, fragte im Herbst 2001 eine Volvo-Mitarbeiterin. Das Management horchte auf. Und stellte wenig später ein Team aus neun Ingenieurinnen und Designerinnen zusammen, mit Elna Holmberg als technischer Projektmanagerin. Sie bekamen drei Jahre Zeit, um ein Auto für die laut Marktforschung anspruchsvollste Klientel zu entwerfen: unabhängige, berufstätige Frauen.

„Mein viertes Kind!“ Elna Holmberg tritt an das flache Coupé heran, das seit wenigen Tagen im Volvo-Museum steht: auf einem gläsernen Logenplatz mit Meeresblick, wie der fulminante Höhepunkt der 80-jährigen Volvo-Evolution. Sein Name: „YCC – Your Concept Car“. Ein „Konzept-Auto“ dient der freien Ideenentfaltung, gebaut wird nur ein Prototyp. Automatisch schwingen die beiden Flügeltüren geräuschlos nach oben, Trittbretter fahren aus. Grüngold irisiert der Lack, der Schmutz abweist wie eine Teflonpfanne. Im Türrahmen verborgen sind Tresor und Regenschirmfach, in der Mittelkonsole ist Platz für Laptop und Kühlbox. Sensoren helfen beim Einparken, der Bordcomputer meldet das emissionsarme Fahrzeug rechtzeitig zur Wartung an.

Im Frühjahr 2004 war das Auto fertig – und Elna brachte Liv zur Welt. Auf internationale Messen und Präsentationen, auf denen das YCC vorgestellt wurde, nahm sie ihre Tochter entweder mit, oder ihr Mann Marten kümmerte sich um die Kleine. Wie zuvor schon bei den Söhnen nahm er ein halbes Jahr „Elternzeit“.

Bis Ende des ersten Schuljahres eines Kindes haben die Eltern Anspruch auf 480 freie Arbeitstage, die sie untereinander aufteilen können – mindestens 60 jedoch muss der Vater nehmen, sonst verfallen sie. Der Staat zahlt bis zu einer Einkommenshöhe von 3750 Euro 80 Prozent des Lohnes. Volvo stockt den Betrag weiter auf: in den ersten 120 Tagen auf 90 Prozent des vollen Gehalts.

„Sonst könnte Volvo viele Leute nicht halten“, sagt Marten Holmberg, der umweltfreundlichere Motoren entwickelt. Und sonst würden Frauen mit höheren Bildungsabschlüssen vermutlich häufiger kinderlos bleiben als gering gebildete – so wie in anderen europäischen Ländern. In Schweden allerdings bekommen sie gleichermaßen Nachwuchs. Ebenso ungewöhnlich ist, dass die Geburtenrate in Städten höher liegt als im ländlichen Raum: dank guter und günstiger Betreuungsangebote, die eine schnelle Rückkehr in den Beruf ermöglichen.

Die vierjährige Liv geht seit ihrem 18. Lebensmonat in eine Kindertagesstätte und wird dort von ihren Eltern abwechselnd um 16 Uhr abgeholt, einer von beiden bleibt lange im Büro; Livs Brüder sind inzwischen alt genug, um nach dem Mittagessen in der Schule allein nach Hause zu gehen. Bis zur 9. Klasse besuchen sie die übliche Einheitsschule, in der jedes Kind nach seinem Leistungsvermögen gefördert wird. Ein Ansatz, der die Bildungslücke zwischen einheimischen und eingewanderten Kindern unter allen OECD-Ländern am wirksamsten schließt.

Noten gibt es erst ab der 8. Klasse, aber ein Mal im Halbjahr sprechen die Lehrer im Beisein der Eltern mit dem Kind, um seine Ziele festzuhalten: „Was möchtest du tun? Wie kannst du deine Ziele erreichen?“ Fragen, wie sie Elna Holmberg auch ihren Mitarbeitern stellt.

Wenn die Auto-Entwicklerin demnächst zu Volvo Trucks wechselt, wird sie freitags immer frei haben – für ein „neues“ Kind. Mit einer Kollegin aus dem YCC-Team hat sie eine Consultingfirma gegründet: „Was wir gelernt haben, muss sich auch woanders umsetzen lassen“, sagt sie. „Wir wollen anderen Unternehmen helfen, das Potenzial ihrer vielfältigen Kundschaft zu erkennen.“

Eine Kundschaft, die immer bunter und älter wird. In Schweden wie überall in Europa.

Text: Ines Possemeyer