

Projekt Bremen

Die Geschichte Bremens



Verwaltungsfachwirtelehrgang: 06/52.02
Autoren: Stephan Keller, David Kotterba,
Dennis Münchenberg, Dominique Neumann,
Andreas Pieper, Marianne Schmidt
Dozenten: Reinhardt Spieske (Verwaltungsschule Bremen)
Andreas Hofer (Senator für Finanzen)
Fach: Betriebswirtschaftslehre
Präsentation am: 21. Februar 2007

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Die Geschichte der Freien Hansestadt Bremen	4
2 Ausschlaggebende Gründe für die finanzielle Situation des Landes Bremen	7
2.1 Borgward	7
2.2 AG Weser	12
2.3 Vulkan-Werft	15
2.4 BLG	18
2.5 Einwohnerproblematik	20
2.6 Beschäftigungsproblematik	23
2.7 Universität Bremen	23
2.8 Zins-Schulden-Spirale	23
2.9 Wirtschaftsorientierung	25
3 Karlsruher Urteil von 1992	25
4 Wohnort- vs. Arbeitsstättenprinzip	25
5 Bremen im Globalisierungsprozess	26
6 Schlusswort	28
7 Danksagung	28
8 Quellenverzeichnis	29
9 Abbildungsverzeichnis	31

Vorwort

Projekt Bremen

Die Geschichte

Im Rahmen der Fortbildung zur Verwaltungsfachwirtin/zum Verwaltungsfachwirt bzw. des Aufstiegslehrgangs zum gehobenen allgemeinen Verwaltungsdienst befassten wir uns im Fach Verwaltungsbetriebswirtschaftslehre mit der Geschichte der Haushaltssituation des Landes Bremen.

Wir, das sind:

Stephan Keller

David Kotterba

Dennis Münchenberg

Dominique Neumann

Andreas Pieper

Marianne Schmidt

Herr Reinhardt Spieske und Herr Andreas Hofer haben dieses Projekt begleitet. Durch intensive Recherche auf die Frage „Wie kam Bremen in die aktuelle finanzielle Notlage?“ haben sich viele Aspekte ergeben, die diese Frage zum Teil beantworten, wobei die Aspekte aber viel mehr Aussagen darüber treffen, wie versucht wurde, dieser Situation entgegen zu steuern.

In Zeiten leerer Kassen bedarf es viel Mut und Kreativität, um Veränderungen zu erreichen. Ob die Geschichtsbücher später lieber leer geblieben wären oder ob man ruhmreich in die Geschichte eingeht, wird sich zeigen.

1 Die Geschichte der Freien Hansestadt Bremen

Die geschichtliche Entwicklung Bremens wurde seit jeher durch das Thema „Selbstständigkeit“ dominiert. Unter Karl dem Großen im Jahre 787 zum Bischofssitz erhoben, entwickelte sich aus einer Marktsiedlung an der Weser die Stadt Bremen, der 965 durch Kaiser Otto I. das Marktprivileg mit Marktzoll, Münzrecht und Marktgericht verliehen wurde.

Im Jahre 1035 hatte der – heute noch immer bedeutende und als fünfte Jahreszeit gefeierte – Freimarkt seinen Ursprung; das inzwischen älteste Volksfest Deutschlands wurde erstmals als großer Herbstmarkt abgehalten.

Kaiser Friedrich Barbarossa bestätigte 1186 Bremen das Stadtrecht urkundlich und es ebnete sich dadurch der Weg von der Bischofsstadt zur freien Reichsstadt.

Die tatsächliche Umsetzung erfolgte aber erst im Jahr 1646 durch das Linzer Diplom. Die Reichsunmittelbarkeit wurde durch Kaiser Ferdinand III. bestätigt und die Freiheit für Handel und Schifffahrt war gesichert.

Bereits 1358 wurde Bremen nicht ganz freiwillig Mitglied in der Hanse. Besonderes Interesse an dem Beitritt hatten nur Reeder und Fernkaufleute, die das Verhältnis Bremens zur Hanse prägten. Anfangs war Bremens Ansehen eher gering, doch durch gefestigte politische und wirtschaftliche Verhältnisse erreichte die Stadt Ende des 14. Jahrhunderts den prestigereichen dritten Platz hinter Lübeck und Hamburg in der Wichtigkeit in diesem Städtebund.

1433 schaffte Bremen mit der sogenannten „Eintracht“ die Grundlage einer eigenen Verfassung. Und obwohl der Status einer unmittelbar freien Reichsstadt noch fehlte, gab es aus den Jahren um 1541/1542 kaiserliche Privilegien, die unter anderem Hoheitsrechte zur Regelung der Schifffahrt oder das Recht, goldene und silberne Münzen zu schlagen, gewährten. Ein weiterer Vorteil für die wirtschaftliche Entwicklung Bremens war die geringe Besteuerung in Friedenszeiten.

In den folgenden Jahrhunderten war Bremens Selbstständigkeit immer wieder gefährdet, konnte aber doch bewahrt werden. Mit der Auflösung des alten deutschen Kaiserreiches im Jahre 1806 wurde Bremen als freie Handelsstadt ein selbstständiger und souveräner Freistaat.

Allerdings endete diese Freiheit bereits vier Jahre später im Jahr 1810, als Bremen vom französischen Kaiserreich eingenommen wurde. Nach weiteren drei Jahren folgte die Befreiung und im Jahr 1815 wurde Bremen souveränes Mitglied im Deutschen Bund.

Bremen trat nun in eine neue Phase. Der Handel mit fernen Ländern, insbesondere auch mit Amerika, trieb die Wirtschaft zu einer neuen Blüte. Gleichzeitig nahm der Schiffbau einen regen Aufschwung und 1817 lief in Vegesack mit der „Weser“ das erste deutsche Dampfschiff eines deutschen Schiffbauingenieurs vom Stapel. Die Stadt hatte jedoch Probleme, die mit der Weser zusammenhingen. Der Fluss, der den Aufstieg Bremens erst ermöglicht hatte, drohte zu versanden. Große Schiffe konnten bereits die Häfen nicht mehr anlaufen und mussten ihre Ladung vor der Stadt löschen, was die Einnahmen schmälerte. Unter Bürgermeister Johann Smidt erwarb Bremen im Jahr 1827 ein 342 Morgen großes Landstück an der Wesermündung von König Ernst August I. von Hannover gegen die Zahlung von 74.000 Talern. Bremen errichtete dort einen modernen Hafen mit Zugang zum offenen Meer, dessen Kosten die Stadt an den Rand des Ruins brachten. Doch die Investition lohnte sich, 1835 konnten 50.000 t Fracht umgeschlagen werden, 30 Jahre später bereits die zehnfache Menge. 1851 wurde Bremerhaven zur Stadt erhoben.

Bremen wurde im Jahr 1871 Bundesstaat des neu gegründeten Deutschen Reiches. Aber erst 1888 erfolgte die volle wirtschaftliche Integration in das übrige Deutschland und der Anschluss an das deutsche Zollgebiet, nachdem Bremen ein Freihafen garantiert und damit ein wesentlicher Bereich der bremischen Wirtschaft abgesichert worden war. Diesem Ziel diente auch Ende des 19. Jahrhunderts die Korrektur der Unter- und der Außenweser sowie der Bau und Ausbau der stadtbremischen Häfen. Diese Maßnahmen waren Leistungen, die weitgehend von Bremen selbst finanziert wurden, auch wenn sie der Gesamtwirtschaft des Deutschen Reiches dienten und dem gesamten Hinterland per Bahn und Schiff den Zugang zum Welthandel erschlossen. Besondere Bedeutung im Seehandel hatten neben Waren wie Kaffee, Wolle, Baumwolle und Tabak auch die aus ganz Europa stammenden Auswanderer mit Ziel Nordamerika, die über Bremen und Bremerhaven ausreisten. Für Hotels, Einzelhandel sowie Schiffseigner war dies ein äußerst lukratives Geschäft.

Der im Jahr 1857 gegründete „Norddeutsche Lloyd“ avancierte Anfang des 20. Jahrhunderts zur größten deutschen Reederei. 1888 waren lediglich 5,2 Prozent der Bevölkerung Bremens (rd. 170.000 Einwohner) als Arbeiter beschäftigt, was sich durch die Entstehung und Ansiedlung moderner Industriebetriebe der Metall- und Maschinenbaubranche änderte. Die Industrialisierung in Bremen begann.

Am 18. Mai 1920 trat nach Ende des Ersten Weltkriegs eine neue bremische Verfassung auf demokratischer Grundlage in Kraft. Diese hielt die politischen Verhältnisse relativ stabil. Infolge der Weltwirtschaftskrise gab es 1931 in Bremen 47.271 Arbeitslose und in der Reichstagswahl 1933 stimmten 47,1 Prozent für und 52,9 Prozent der bremischen Wähler gegen Hitler. Die Nationalsozialisten forderten den Rücktritt des Senats und die Neuwahl der Bürgerschaft. Die Selbstständigkeit Bremens endete.

Im Zweiten Weltkrieg wurde Bremen bei 173 Luftangriffen zu 62 Prozent, das Hafengebiet zu 90 Prozent zerstört. Vor dem Krieg hatte die bremische Handelsflotte eine Größe von 1,4 Millionen Bruttoregistertonnen (BRT) und danach lediglich 16.000 BRT. Die Stadt lag in Schutt und Asche.

Mit Wilhelm Kaisen, der durch die amerikanische Militärregierung zum Bürgermeister und Präsident des Senats berufen wurde, begann im August 1945 der Wiederaufbau der Städte Bremen und Bremerhaven.

Am 21. Oktober 1947 trat, bereits eineinhalb Jahre vor der Verkündung des Grundgesetzes, die Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen in Kraft. Diese sollte insbesondere die Menschenrechte schützen, soziale Gerechtigkeit verankern sowie die Förderung der Wirtschaft durch Gesetz festschreiben. Das Recht und die Pflicht zum Widerstand bei verfassungswidriger Antastung der in der Verfassung festgelegten Menschenrechte wurde explizit in Artikel 19 der Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen normiert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich Bremen zu einem florierenden Wirtschaftsstandort, dies nicht zuletzt durch den Handel, die Häfen, den Schiffbau und der Fischwirtschaft. Auch andere Wirtschaftszweige, wie der Flugzeug- und Automobilbau sowie die Stahlindustrie etablierten sich in den folgenden Jahren mit großem Erfolg im Land Bremen.

Natürlich gab es eine Vielzahl von Ereignissen sowie von Unternehmen, die politische und wirtschaftliche Auswirkungen für Bremen hatten. In diesem Zusammenhang haben wir einige der Ereignisse näher untersucht, die unserer Meinung nach die wirtschaftliche Situation Bremens beeinflusst haben.

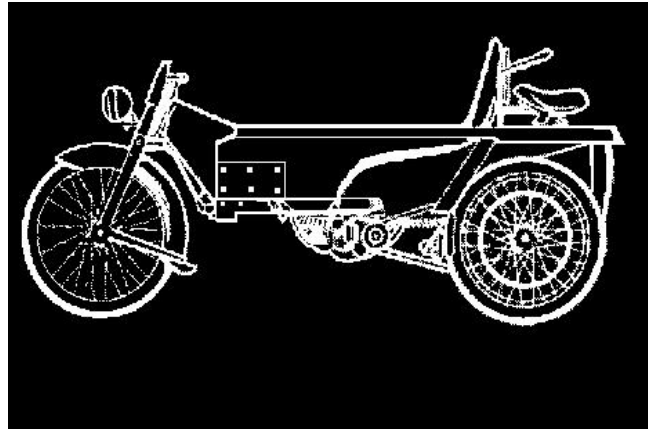
2 Ausschlaggebende Gründe für die finanzielle Situation des Landes Bremen

Nach intensiven Recherchen ergibt sich die derzeitige finanzielle Lage Bremens aus den nachfolgend genannten Faktoren.

2.1 Borgward

Gründer, Chef und Inhaber der drei Firmen der "Borgward-Gruppe" (Borgward, Goliath und Lloyd) war Carl Friedrich Wilhelm Borgward, geb. am 10. November 1890 in Altona, gest. am 28. Juli 1963 infolge eines Herzinfarkts.

Carl F. W. Borgward begann zunächst mit dem Bau von Kühlern für die Bremer Hansa-Lloyd-Werke, nachdem er die Firma Oskar Baerold, in der er anfangs Teilhaber war, übernommen hatte. Einer der Mitarbeiter kam auf die entscheidende Idee: ein Karren für



Materialtransporte! Borgward sah seine Chance, in den Automobilbau einzusteigen. Dieser sog. „Blitzkarren“ wurde der erste Schritt auf dem Weg zum Großkonzern. Abb. 1

Borgwards Teilhaber, der Kaufmann Wilhelm Tecklenborg, verkaufte die Lizenz für den „Blitzkarren“ an die Reichspost, die damit die Bremer Briefkästen leerte.

Vier Jahre später, als der „Blitzkarren“ Goliath hieß, fuhr eine ganze Generation von Gemüsehändlern, Bäckern, Bauern und Handwerkern mit dem Gefährt auf Deutschlands Straßen.

Der „Blitzkarren“ war nunmehr das Nutzfahrzeug der zwanziger Jahre - mit einem Marktanteil von 25 Prozent!

Anfang der dreißiger Jahre konnte Borgward - nicht zuletzt dank der Mithilfe seines Teilhabers Tecklenborg - die aufgrund katastrophaler Fehler der Firmenführung vor der Pleite stehenden Hansa-Lloyd-Werke in zwei Etappen übernehmen: 1928 die Aktienmajorität, 1931 den Aufkauf. Zur Belegschaft sagte er damals: „Ich schaffe euch soviel Arbeit, dass die großen Hallen eines Tages zu klein sein werden!“ Und so kam es.

Das Jahr 1933 brachte die entscheidende Wende. Das Motorisierungsprogramm der nationalsozialistischen Regierung erwies sich als Segen.

Ab 1934 erschien der Hansa 1100, einer der erfolgreichsten Wagen aus dieser Zeit: robust, schön und von allen gelobt und bewundert. Der Sprung zum Großkonzern war getan, denn es lief nunmehr nicht nur der Hansa 1100 vom Band, sondern auch Lastwagen en masse, so dass Borgward zum größten Lastwagenhersteller Deutschlands wurde.

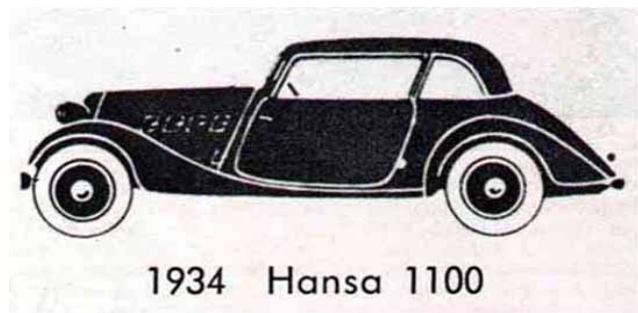


Abb. 2

Im Jahre 1937 trennte sich Carl F. W. Borgward für 4 Mio. RM von seinem Geschäftspartner Wilhelm Tecklenborg und war seitdem Alleininhaber.

Ein Jahr später wurde das neue Werk in Sebaldsbrück eingeweiht, das seinerzeit wohl modernste in Europa. Hier wurden nun auch der Hansa 1700 und der Borgward 2300 mit Sechszylindermotor gebaut.

Ab dem Jahre 1940 war es dann mit der Produktion von zivilen Fahrzeugen zunächst vorbei, der Schell-Plan diktierte fortan, was gebaut wurde, und das waren in der Hauptsache Halbkettenfahrzeuge, aber auch Schützenpanzer und Zugmaschinen.

Im weiteren Verlauf des zweiten Weltkrieges wurde das Werk in Sebaldsbrück dann nahezu komplett zerstört, Carl Borgward bis 1948 von den Alliierten inhaftiert.

Während seiner amerikanischen Kriegsgefangenschaft konstruierte Borgward den neuen Hansa 1500, Designanregungen hatte er aus amerikanischen Automobilzeitschriften entnommen. Ab 1949 wurde der Hansa 1500 dann im neu aufgebauten Werk produziert. Auch das erste automatische Getriebe, die so genannte „Hansamatic“, wurde von Borgward entwickelt und im Hansa 1500 verbaut. Neben diesem doch etwas luxuriöseren Wagen baute Borgward auch den legendären „Leukoplastbomber“, den Lloyd LP 300. Seinen Namen verdankt er seiner Karosserie, einer Holzkonstruktion mit Kunstlederbespannung.

Aufgrund der rationierten Rohstoffzuteilungen der Nachkriegszeit für deutsche Unternehmen wurde die seit 1931 bestehende „Goliath GmbH“ in drei Einzelfirmen aufgeteilt. Im Einzelnen waren dies

- Goliath GmbH (Werk in Bremen-Hastedt),
- Lloyd Maschinenfabrik GmbH (Werk in Bremen-Neustadt), später umbenannt in Lloyd Motoren Werke GmbH, und
- Automobil- und Motorenwerke Carl F. W. Borgward GmbH (Stammwerk in Bremen-Sebaldsbrück).

Borgward produzierte nunmehr die Marken

- Borgward,
- Goliath,
- Hansa (Nachfolger der Goliath-Modelle ab 1958) und
- Lloyd (Kleinwagen).

In den kommenden Jahren wurde Borgward der viertgrößte deutsche Automobilhersteller seiner Zeit. Auch im Rennsport war Borgward mit dem Hansa 1500 RS mittlerweile vertreten. Ende der 1950er-Jahre arbeiteten 20.000 Menschen in den Bremer Werken.



Abb. 3

Im Jahr 1954 wurde Borgwards größter Verkaufserfolg, die Borgward Isabella, vorgestellt. In ihrer ersten mit Version 60 PS aus 1500 ccm Hubraum und einer Spitzengeschwindigkeit von 135 km/h wurde sie bis 1961 insgesamt über 200.000 Mal gebaut.

Die Isabella war der Traumwagen der Deutschen in der Wirtschaftswunderzeit.

Der steile Aufwärtstrend ging weiter. Die sich ständig erhöhenden Exportzahlen stiegen so weit, dass bei Borgward 63,5 Prozent der Produktion exportiert wurde.

1959 ging die neu entwickelte "Lloyd Arabella" in Serie, 1960 der "Große Borgward 2.3 I". Da die Arabella anfangs nicht frei von Mängeln war, wurde sie zu einem Verlustgeschäft, das jedoch dem Borgward-Konzern nicht viel anhaben konnte. Im Herbst 1960 mussten aufgrund der Arabella-Affäre Kredite für Lloyd beschafft werden.

In diesem Jahr brach auch über Borgward die große Wirtschaftsrezession des Winters 60/61 herein, die Absätze im Inland gingen dramatisch zurück und auch die Exporte nach Übersee stagnierten. Mit Krediten vom Land Bremen in Höhe von 10 Mio. DM monatlich wollte man sich über die Flaute hinweg helfen.

Ende Januar wollte die Presse Details des Deals wissen; der unter Druck geratene Senat gab für Februar 1961 keine Gelder mehr frei. Durch die Pressemitteilung über die angebliche Zahlungsunfähigkeit Borgwards und dass ihn nur noch die Kredite des Bremer Senats über Wasser halten würden, verlor die Marke Borgward ihren bis dahin tadellosen Ruf.

Carl F. W. Borgward selber soll von seiner Zahlungsunfähigkeit pikanterweise auch erst durch die Presse erfahren haben.

Am 4. Februar 1961 kam es so zu einer der spektakulärsten Insolvenzen der deutschen Wirtschaftsgeschichte. Das Land Bremen sperrte Borgward einen bereits zugesagten Kredit und überführte die Borgward-Werke in eine Aktiengesellschaft.



Abb. 4

Diese AG gehörte zu 100 Prozent dem Land Bremen, Carl Borgward verwehrte man fortan den Zugang zu den Werksanlagen. Der bestellte Wirtschaftsprüfer, Johannes Semler, Aufsichtsratsvorsitzender bei BMW, wurde kurzzeitig von der Konkurrenzfirma BMW beurlaubt, um die Sache für den Bremer Senat abzuwickeln. Das Vorliegen der Konkursreife wird von seinen Kritikern heute noch nicht anerkannt, da einige Jahre später alle Gläubiger auf den Pfennig genau befriedigt wurden, nur Carl Borgward wurde nicht entschädigt. Durch den Konkurs gingen rund 20.000 Arbeitsplätze verloren, das waren zu der Zeit ca. 20 Prozent aller Bremer Industriearbeitsplätze.

Der Konkurs erschütterte die damals noch junge Republik, nachträglich wurde er als Anfang vom Ende des Wirtschaftswunders gesehen. Bis dahin war es in Deutschland praktisch unvorstellbar, dass es nach dem wirtschaftlichen Aufschwung der 1950er Jahre auch wieder bergab gehen konnte. Für die Stadt Bremen war das Ende von Borgward der Beginn einer ganzen Serie von Pleiten traditioneller Bremer Betriebe mit dem Verlust von Tausenden von Arbeitsplätzen (zum Beispiel AG Weser, Bremer Vulkan, Nordmende, Hansa-Waggon, DDG Hansa)

Am 28. Juli 1962 starb Carl F. W. Borgward an einer Herzattacke; viele sagen, der Verlust seines Lebenswerkes hätte ihm das Herz gebrochen.

Unglücklich war, dass 1961 der Borgward-Konzern zusammenbrach und die bremische Wirtschaft damit ein an sich zukunftsfähiges und nicht zum Bereich Hafen, Seefahrt und Fischerei gehörendes Unternehmen verlor. Im Hinblick auf die notwendige Verbreiterung der bremischen Wirtschaftsstruktur kam diesem Verlust eine erhebliche Bedeutung zu.

1971 übernahm die Daimler-Benz AG die traditionsreiche Fertigungsstätte des Borgwardkonzerns und gliederte sie ab 1978 zunächst mit dem Anlauf des ersten T-Modells von Mercedes-Benz schrittweise in den Produktionsverbund ihres Unternehmens ein. Schon ein Jahr später fiel die Entscheidung über den Erwerb von 700.000 qm Erweiterungsfläche im Holter Feld und den Ausbau zu einem der modernsten Automobilwerke der Welt. Damit wurde das größte industrielle Ansiedlungsvorhaben der Nachkriegszeit im Bundesland Bremen eingeleitet.

Heute arbeiten im Daimler Chrysler Konzern 14.500 Menschen auf dem mittlerweile 1,4 Mio. m² großen Werksgelände beim größten privaten Arbeitgeber des kleinsten Bundeslandes.

2.2 AG Weser

Die Firma „Waltjen und Leonhard“ wurde am 08.11.1843 gegründet und produzierte anfangs Heizungen, Brücken und andere Eisenteile. 1846 wurden dort erste Schiffe produziert.

Ab 1865 wurden richtige Seedampfer gebaut, was unter Beteiligung Bremer Großkaufleute und Reeder die Gründung der Aktien-Gesellschaft „Weser“ zur Folge hatte. In den 1870er Jahren erhielt die Werft beachtliche Aufträge von der Kaiserlichen Marine. Bis 1905 lag der Anteil der Rüstung bei 50 Prozent.



Abb. 5

In den folgenden Jahren gewann die „AG Weser“ immer mehr an Bedeutung. 1921 erfolgte die Gründung der Deschimag (Deutsche Schiff- und Maschinenbau AG), in der neben der AG Weser der Seebeckwerft und der Tecklenborgwerft sechs weitere Werften zusammengefasst wurden.

Der Bau der für den Linienverkehr zwischen Bremerhaven und New York gedachten „Bremen“ stellte den Höhepunkt der Werftgeschichte dar. Während des Baus beschäftigte die AG Weser mehr als 12.000 Menschen. Nach Fertigstellung 1929 wurden 5.000 Beschäftigte entlassen.

Auf ihrer ersten Überfahrt errang die „Bremen“ das „Blaue Band“ als Auszeichnung für die schnellste Atlantiküberquerung.

In den Jahren 1931 bis 1934 stand die Produktion neuer Schiffe in Ermangelung neuer Aufträge still. Die gesamte Deschimag machte schwere Jahre durch.

Erst nachdem die AG Weser 1934 einen Neubauftrag vom Norddeutschen Lloyd (NDL) erhielt, ging es ab 1935 wieder bergauf und es wurden wieder „schwarze Zahlen“ geschrieben. Ab 1935 erhielt die Werft umfangreiche Aufträge zum Bau von Schiffen und U-Booten für die deutsche Kriegsmarine.

Vor dem Beginn des zweiten Weltkrieges wurde die Produktion komplett auf den Kriegsschiffbau umgestellt. In diesem Zeitraum waren bei der AG Weser fast 20.000 Menschen beschäftigt, hierunter knapp 6.000 Kriegsgefangene und Häftlinge des KZ Neuengamme.

Nach ihrer wirtschaftlichen Stabilisierung erfolgte im Jahre 1941 die Übernahme der AG Weser in den „Krupp Konzern“.

Nach dem Ende des II. Weltkrieges setzten die Alliierten die Werft auf die Demontageliste, die Werft wurde der Sowjetunion als Reparationsleistung zugesprochen. Was nicht abtransportiert werden konnte, sollte gesprengt werden. Dem Bremer Bürgermeister Wilhelm Kaisen gelang es 1948, den Erhalt der Werft durchzusetzen. Es kam zur Beendigung der Demontage. 1949 begann die AG Weser mit Schiffsreparaturen. Nachdem Wilhelm Kaisen 1950 die Aufhebung der Schiffsneubaubeschränkungen erreicht hatte, erlebte die Werft einen neuen Aufschwung. Die Produktion wurde in den 60er Jahren auf bis zu 80.000 tdw (tons dead weight / Ladetonnen)

gesteigert und stieß damit an den Rand Ihrer Kapazitäten. 1963 beschloss die Unternehmensführung ein Sonderinvestitionsprogramm von über 108 Mio. DM, in dessen Folge die Kapazitäten auf bis zu 400.000 tdw ausgebaut wurden.

Die Investitionen zahlten sich in den folgenden Jahren aus. Mit dem Bau immer größerer Tanker stiegen die Gewinne sprunghaft. In den folgenden fünf Jahren war die AG Weser voll ausgelastet. Dem Werftvorstand lagen Studien über bevorstehende weltweite Überkapazitäten der Tankerflotte und des Tankerbaus vor.



Trotzdem erfolgte zwischen 1973 und 1975 ein dritter Investitionsschub von knapp 120 Mio. DM, der die Werft weiter auf den Großtankerbau von bis zu 650.000 tdw ausrichtete.

Die 1974 einsetzende Öl- und Wirtschaftskrise führte zu einem abrupten Absatzrückgang, die Aufträge blieben aus. Es erfolgte die Einführung der Kurzarbeit und der Abbau von 1.000 Arbeitsplätzen. Nachdem 1979/80 auch die Umstrukturierung zu einer mittleren Werft fehlschlug und die Aufträge weiterhin ausblieben, drohte der AG Weser das „Aus“.

1983 forderte der Verband der Deutschen Schiffbauindustrie die Vernichtung von 9.000 Arbeitsplätzen auf den norddeutschen Werften, die mit der Schließung ganzer Werften und der Konzentration auf die kostengünstigsten Betriebe erfolgen sollte. Die Ministerpräsidenten von Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen übernahmen diese Position.

Nach einer weiteren Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verständigten sich die Vorstände schließlich auf eine Neustrukturierung des Schiffbaus in Bremen und Bremerhaven: Die AG Weser sollte geschlossen und die Seebeckwerft in Bremerhaven eigenständig fortgeführt werden, der Bremer Vulkan sollte die Hapag-Lloyd-Werft übernehmen.

Am 19. September 1983 besetzte die Belegschaft der "**Akschen**" die Werft mit dem Ziel, den politischen Senat (es war Wahlkampf!) für sich zu gewinnen. Die Rechnung ging aber nicht auf. Die SPD bekam die absolute Mehrheit und einen Tag später, am 26. September 1983, musste die Belegschaft die Besetzung beenden, da eine polizeiliche Räumung sowie Schadenersatzansprüche und Strafverfolgungen insbesondere gegenüber der Besetzungskommission nicht auszuschließen waren. Am 31. Dezember 1983 schloss die traditionsreiche Großwerft - und damit einer der größten deutschen Arbeitgeber - für immer ihre Tore. Die zuletzt auf 2.000 Menschen geschrumpfte Belegschaft wurde entlassen.

2.3 Vulkan-Werft

Die Vulkan-Werft wurde am 21. September 1805 von Johann Lange gegründet und startete mit 60 Mitarbeitern.

Am 23. Oktober 1893 kaufte die neu gegründete Vulkan AG die Werft von Johann Lange für 225.000 Mark.

Nach einer Reduzierung der Mitarbeiterzahl von 2400 auf 800 durch die Wirtschaftskrise in den Jahren 1907 bis 1913 entwickelte sich das Unternehmen zu einer bedeutenden Großwerft und

einem der wichtigsten Arbeitgeber in Bremen-Nord. Im Jahre 1920 stieg die Mitarbeiterzahl auf über 4.000. Während des Zweiten Weltkrieges bestand die Produktion hauptsächlich aus Schiffen für die Kriegsmarine. In den Nachkriegsjahren wurden zunächst überwiegend Fischdampfer gebaut. Die ersten deutschen Containerschiffe wurden 1968 vom Bremer Vulkan ausgeliefert. In den 70er und 80er Jahren waren massive staatliche Hilfen nötig, um den Schiffbau im Norden Bremens während der Werftenkrisen zu erhalten. Durch die Fusion mit der Lloyd-Werft in Bremerhaven entstand zu Beginn des Jahres 1984 der Bremer Werftenverbund. Es folgte Anfang der 90er Jahre die Übernahme der Werften in Wismar und Stralsund sowie des Dieselmotorenwerkes Rostock. Für diese Unternehmen in den Jahren 1993 bis 1995 gezahlte EU-Fördermittel in Höhe von ca. 700 Mio. DM wurden – wie sich im Nachhinein herausstellte – rechtswidrig nach Bremen umgeleitet. Im Februar 1996 beliefen sich die Bankschulden aufgrund des Missmanagements des Vorstands auf 1,4 Mrd. DM, weiterhin forderte die EU-Kommission die bereits gezahlten Subventionen in Höhe von 850 Mio. DM zurück, so dass im Mai 1996 Konkurs angemeldet werden musste. Rettungsversuche durch den Konkursverwalter blieben erfolglos, so dass die Werft in Bremen-Vegesack am 15. August 1997 stillgelegt wurde.



Abb. 7

Bis August 1998 verloren rund 9.000 Arbeitnehmer früherer Vulkan Betriebe ihren Arbeitsplatz. Das waren 40 Prozent der zum Zeitpunkt des Konkurses beschäftigten 22.800 Arbeitnehmer. Rund 14.000 Arbeitnehmer arbeiteten nach dem Konkurs in neugegründeten Unternehmen oder in Betrieben, die durch den Konkursverwalter an neue Eigentümer verkauft wurden.

Den stärksten Verlust von Arbeitsplätzen verzeichnete der frühere Unternehmensbereich Schiffbau des Konzerns. Auf den Werften verloren mehr als die Hälfte der Arbeitskräfte ihren Arbeitsplatz (ca. 53 Prozent). Freilich schlugen sich die Konkursfolgen sehr unterschiedlich bei den sieben Werften des Vulkan Verbundes nieder.

Die Lloydwerft Bremerhaven konnte nach diesem Zusammenbruch ihr Reparaturgeschäft festigen. Sie ist heute auf dem Umbaumarkt besser positioniert als zu Vulkan-Zeiten. Nach aktuellen Recherchen sind dort heutzutage 530 Mitarbeiter beschäftigt.



Abb. 8

Am stärksten vom Vulkan Konkurs wurde die frühere Stammwerft, die Bremer Vulkan-Werft in Vegesack, getroffen, die im Sommer 1997 ihr letztes Schiff abgelieferte. Alle Arbeitskräfte wurden zum 1.10.1997 entlassen.

Die Schichau Seebeck-Werft in Bremerhaven ist in eine Nachfolgesellschaft, die SSW Fähr- und Spezia Schiffbau GmbH, übergegangen.

Heutzutage arbeiten dort 380 Mitarbeiter. Das Scheitern des Bremer Vulkan Verbunds traf den Stadtstaat stärker als andere Regionen. Zum Zeitpunkt des Konkurses beschäftigte der Bremer Vulkan in Bremen und Bremerhaven rund 9.000 Arbeitskräfte, zwei Drittel in Bremen und ein Drittel in Bremerhaven. Im August 1998 waren noch ungefähr 5.100 Personen in Arbeit.

Der konkursbedingte Arbeitsplatzabbau traf trotz der Schließung der Bremer Vulkan-Werft Bremerhaven stärker als die Stadt Bremen, vor allem weil es gelang, STN Atlas Elektronik aus dem Konkurs des Vulkan Konzerns herauszuhalten.

Nirgendwo anders an der deutschen Küste wurden so viele Werftarbeitsplätze und Schiffbaukapazitäten abgebaut wie in Bremen und Bremerhaven. Die Arbeitnehmer der Region mussten das Missmanagement des Konzerns teuer bezahlen.

Eine einstmals strukturprägende Industrie verschwand weitgehend. Damit ging bedeutsame technologische Kompetenz mit ihrer Ausstrahlung auf Zulieferer, Dienstleistung, Forschung und Entwicklung verloren.

Drei Ergebnisse sind vor allem bemerkenswert und belegen ein erfolgreiches Krisenmanagement nach dem Zusammenbruch:

- Die vielfach befürchtete Arbeitsmarktkatastrophe nach dem Konkurs blieb aus.
- In den früheren Vulkan Verbundbetrieben, die den Zusammenbruch überstanden oder als Nachfolgesellschaften neu gegründet wurden, stabilisierte sich inzwischen die Beschäftigungslage.
- Auf dem Gelände der früheren Bremer Vulkan Werft arbeiteten ein Jahr nach der Schließung bereits wieder über 1000 Menschen.

Nur wenige der ehemaligen Vulkan-Beschäftigten sind arbeitslos geworden. Viele von ihnen wurden in Auffanggesellschaften oder anderen Betrieben beschäftigt. Somit entstand keine massive Erhöhung der Arbeitslosenquote in Bremen und Bremerhaven.

Genauere Informationen über den Verbleib derjenigen, die aus ehemaligen Vulkan Betrieben entlassen wurden, liegen nicht vor. Doch wurde in vielen Fällen eine Wiederbeschäftigung durch die Entwicklung einzelner Großbetriebe begünstigt. 120 bis 130 Ex-Vulkan-Mitarbeiter fanden nach dem Konkurs eine feste Anstellung beim Bremer Werk von Daimler Benz und die Stahlwerke Bremen stellten rund 100 Vulkanesen ein. Diese beiden größten Bremer Betriebe weiteten Mitte der 90er Jahre ihre Beschäftigung um rund 3.500 Mitarbeiter aus.

Auf aktuelle Nachfrage bei der Bremer Investitions-Gesellschaft mbH (BIG) wurde von Herrn V. Ballhausen (Unternehmensservice, Vertrieb und Marketing) mitgeteilt, dass sich derzeit rund 50 Unternehmen auf dem ehemaligen Vulkangelände angesiedelt haben und ca. 1.300 Mitarbeiter beschäftigen.

Es erfolgen jedoch weitere Erschließungs- und Marketingmaßnahmen, um zusätzliche Interessenten zu gewinnen. Die Zukunftsprognose sei daher positiv.

2.4 BLG

Die heutige BLG Logistic Group hat ihren Ursprung im 19. Jahrhundert. Von Bremer Kaufleuten im Jahre 1877 gegründet, entwickelte diese sich immer weiter. In den Folgejahren nach der Gründung übernahm die heutige BLG unter anderem den Freihafen I (heute Europahafen) sowie diverse andere (Bremer) Häfen. Ein historischer Moment in der heutigen Containerschiffahrt ereignete sich im Jahr 1966 in einem der bremischen Häfen. In diesem Jahr traf das Schiff „Fairland“ in Bremen ein und der erste ISO-Containerumschlag fand statt.



Abb. 9

Die BLG ist heute ein nicht unerheblicher Faktor im Bereich des Dienstleistungsgewerbes und sichert damit dem Land Bremen eine gute Dienstleistungsinfrastruktur, die unter anderem von Kunden wie Daimler-Chrysler, Tchibo, Siemens oder auch Bosch genutzt wird und in nicht unerheblichem Maße zur Sicherung und oder eventuellen Erweiterung des Wirtschaftsstandortes Bremen dient. Durch die von der BLG geführten Sparten BLG Logistics Automobile, BLG Logistics Contract und der BLG Logistics Container bietet die BLG ein umfassendes Spektrum an Leistungen und beschäftigt rund 5230 Mitarbeiter.

Im Jahr 1999 gelang der BLG und der Hamburger Fa. Eurokai ein genialer Coup. Zusammen wurde das Gemeinschaftsunternehmen mit dem Namen Eurogate gegründet (Anteilseigner ist jeweils zu 50 Prozent das Land Bremen und die Fa. Eurokai).

Dieses Unternehmen hat es mittlerweile zur führenden Container Terminal- und Logistik Gruppe Europas gebracht.



Abb. 10

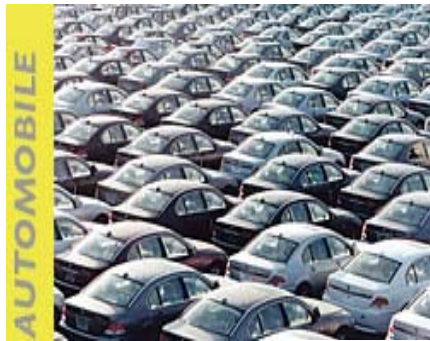


Abb. 11

Im Bereich der Automobilverschiffung gehört Bremerhaven mit 1,6 Mio. umgeschlagener PKW zu den größten Autohäfen weltweit. Zu den Kunden dieser BLG Sparte gehören unter anderem renommierte Automobilhersteller wie Porsche, Daimler-Chrysler, Audi, BMW oder auch Opel.

Dieser Bereich der BLG stellt wohl einen der größten Dienstleistungssektoren in der heutigen Marktwirtschaft dar. Ein Beispiel der so genannten Kontrakt-Logistik ist das in Bremen für das Unternehmen Tchibo gebaute größte und modernste Hochregallager Europas. Hier übernimmt die BLG die komplette Nonfood-Logistik für das traditionsreiche Unternehmen. Ein weiteres Beispiel für das Logistik Center Bremen und die hervorragende Zusammenarbeit mit internationalen Konzernen ist Konica Minolta. Über den Standort Bremen wird der gesamte europäische Markt mit Büroausstattungen wie Faxgeräten und Kopierern des Global-Players versorgt.



Abb. 12

Abschließend kann oder gar muss festgehalten werden, dass das Land Bremen mit der BLG Logistic Group ein sehr erfolgreiches, kunden- und marktorientiertes Unternehmen mit einem Umsatz im Jahr 2005 in Höhe von € 701,7 Mio. aufgebaut hat, das auf die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Bremen großen Einfluss haben wird.



Abb. 13

2.5 Einwohnerproblematik

Nach Art. 107 GG ist das Finanzsystem der Bundesrepublik Deutschland strikt Einwohner-bezogen, da die erhobenen Steuern und die anderen Einnahmen zur Daseinsfürsorge für den Bürger verwandt werden sollen.

Die Einwohnerzahl eines Landes ist daher grundsätzlich maßgebend für die Zuweisung von entsprechenden Finanzmitteln.

Die Problematik dabei ist jedoch, dass beim Länderfinanzausgleich jeder Bremer Einwohner lediglich mit einer Gewichtung von 1,35 gewertet wird, um die strukturellen Nachteile gegenüber den Flächenländern zu kompensieren.

Bei allen anderen Finanzmitteln (Bundesergänzungszuweisungen) ist jedoch ausschließlich die jeweilige Einwohnerzahl maßgebend, so dass Bevölkerungsschwankungen direkte Auswirkungen auf die Einnahmen haben.

Die Bindung des Finanzsystems direkt an den Bürger birgt außerdem ein weiteres Problem: Der bis 2000 anhaltende Einwohnerverlust des Landes Bremen.

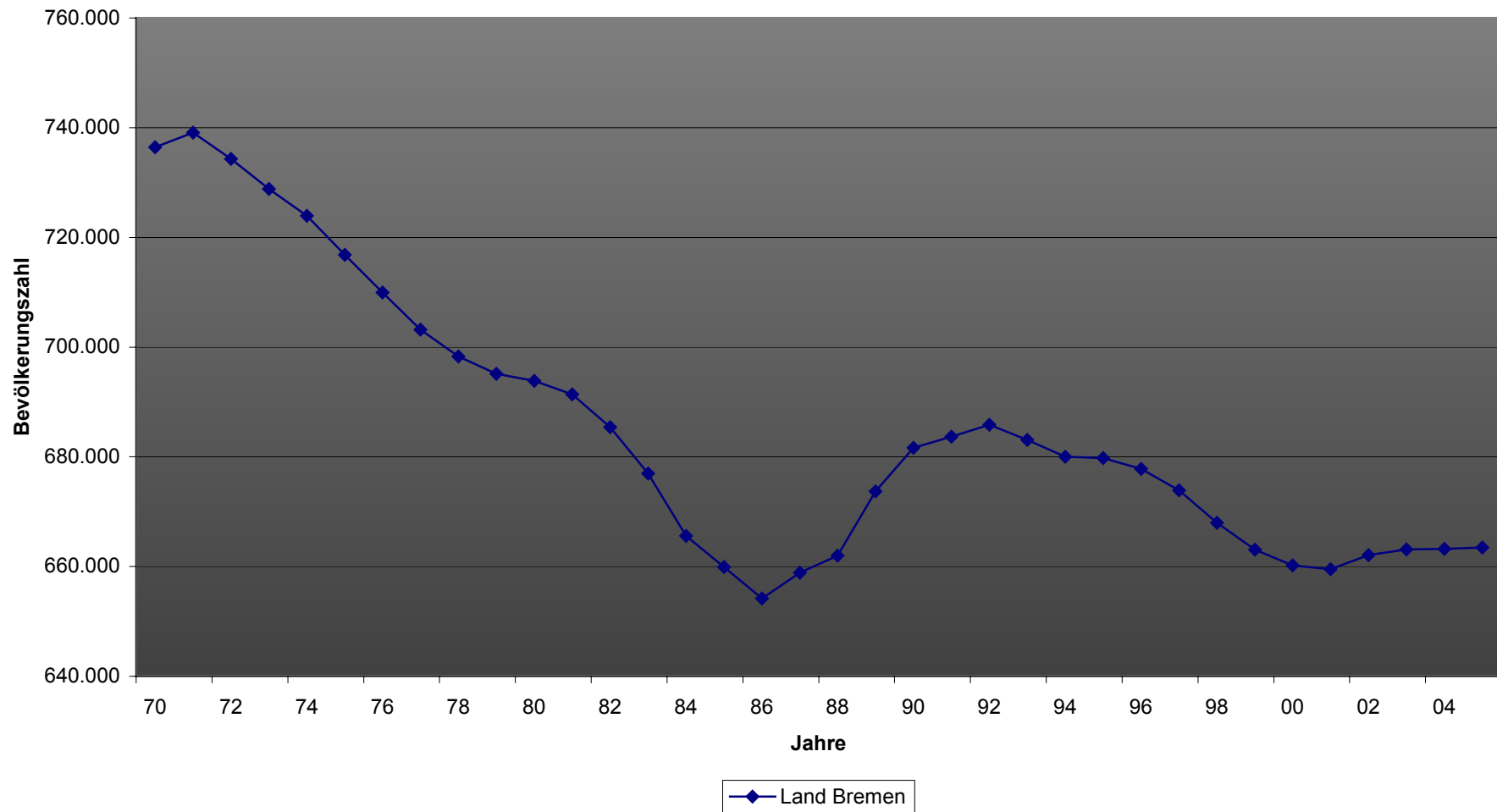
Der Einwohnerverlust beziffert sich von 1970-2005 auf 9,91 Prozent, das sind 72.984 Bürger (siehe Grafik 1, Seite 22). Problematisch ist insbesondere bei dieser Thematik, dass durch die Abwanderung tausender Einwohner in das Bremer Umland erhebliche Steuer-Mindereinnahmen erzielt wurden.

Diese Konstellation wird leider vom Finanzsystem der Bundesrepublik Deutschland nicht entsprechend abgedeckt, so dass Stadtstaaten wie Bremen dadurch erhebliche Probleme mit der Aufgabenfinanzierung haben.

Dabei ist zu beachten, dass die Einnahmeseite besonders nach der Föderalismusreform I im Jahre 1969 und der damit verbundenen Lohnsteuererlegung nach dem Wohnort- und nicht mehr nach dem Arbeitsstättenprinzip im Verhältnis zur Ausgabenseite sehr flexibel und kurzfristig reagiert, während die Ausgabenseite sich nur peripher verändert, da Arbeitsplätze und Infrastruktur (auch für Pendler) entsprechend unverändert vorgehalten werden müssen. Hierdurch erzielte das Land Bremen, wie bereits oben erwähnt, starke Mindereinnahmen, insbesondere beim Länderfinanzausgleich, da hier die Einwohnerwertung 1,35 statt der üblichen 1,00 wie in den alten Bundesländern beträgt (die neuen Bundesländer haben ebenfalls eine höhere Bewertung ihrer Einwohner zwischen 1,02 und 1,05 erreicht).

Der Einwohnerverlust macht sich erheblich bemerkbar, da nicht jeder Einwohner mit 1,00, sondern mit 1,35 gewertet wird. Den Aspekt der Einwohnersicherung und der damit verbundenen Einnahmensicherung hat das Land Bremen in den vergangenen Jahren stark vernachlässigt. Erst seit dem Jahre 2001 ist ein Einwohneranstieg im Land Bremen zu verzeichnen. Langfristig sollte es ein Ziel Bremens sein, die Einwohnerzahl zu stabilisieren und neue Einwohner durch weitere Erschließungsmaßnahmen (siehe Erfolgsmodell Borgfeld) und Investitionen zu gewinnen, um so Mehreinnahmen u.a. beim Länderfinanzausgleich zu erzielen und damit die Einnahmesituation Bremens zu verbessern.

Einwohnerentwicklung seit 1970 im Land Bremen



Grafik 1

2.6 Beschäftigungsproblematik

Ferner ist der Aspekt der Beschäftigungsprobleme Mitte der achtziger Jahre bei der Ermittlung der ausschlaggebenden Gründe für die finanzwirtschaftliche Lage des Landes Bremen nicht außer Acht zu lassen. Durch Konkursanmeldungen der AG Weser und der Vulkan-Werft verlor das Land Bremen in diesem Zeitraum tausende Steuerzahler bei gleichzeitigen Mehrbelastungen der Haushalte durch steigende Sozialausgaben und Kosten der Arbeitsmarktpolitik. Ein Beispiel, das immer wieder genannt wird, ist die AG Weser. Hier erfolgte eine enorme Finanzierung durch das Land Bremen zur Sicherung der bestehenden Arbeitsplätze. Letztlich war das Ende nicht mehr abzuwenden, sodass der Konzern AG Weser Konkurs anmelden musste und die Beschäftigten ihre Arbeitsplätze verloren.

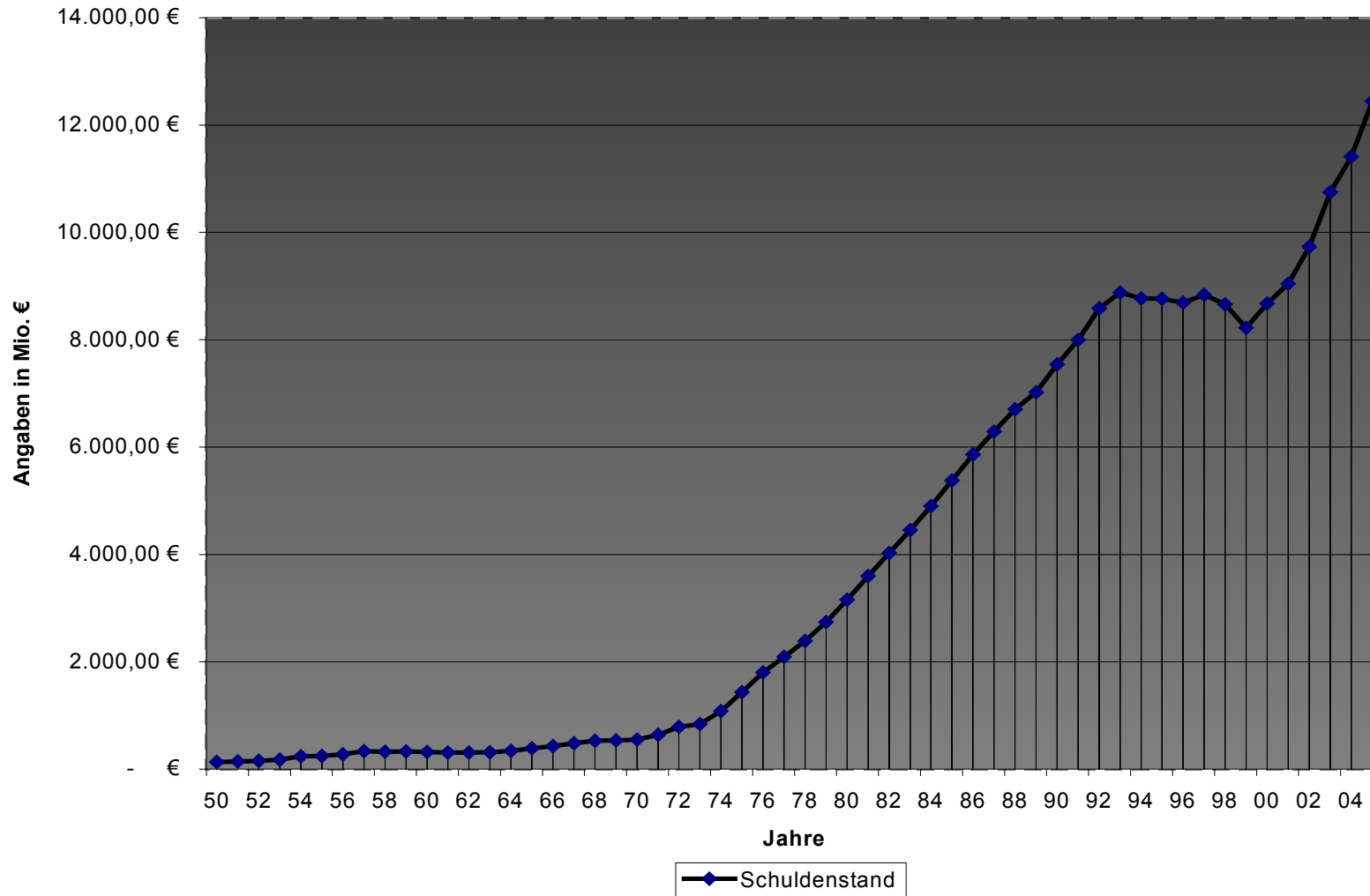
2.7 Universität Bremen

Ein weiteres Beispiel für die glücklose finanzielle Entwicklung des Landes stellt die Finanzierung der Universität Bremen dar. Entgegen aller Zusagen von Bund & Ländern, sich an den Kosten zu beteiligen, musste Bremen Mitte der siebziger Jahre den Auf- und Umbau der Universität beinahe allein tragen.

2.8 Zins-Schulden-Spirale

Die vorgenannten Gründe haben dazu beigetragen, dass Bremen in die so genannte Zins-Schulden-Spirale geraten ist. Die Zins-Schulden-Spirale kennzeichnet eine Situation, wie sie der Bremens nicht ähnlicher sein könnte. Gemeint ist die Kreditaufnahme eines Landes, um die laufenden Zinsen zu decken. Diese Kredite erhöhen den Schuldenstand und dieser führt seinerseits erneut zu mehr Zinsausgaben. Der Mehrbedarf an Zinsausgaben führt wiederum zu weiteren Kreditaufnahmen.

Schuldenstand



Grafik 2

2.9 Wirtschaftsorientierung

Ein weiterer Grund für die derzeitige finanzielle Lage Bremens ist, dass Bremen als altindustrielle Region gilt. Bremen hat sich diesbezüglich in der Vergangenheit hauptsächlich auf den Schiffbau gestützt, ohne weitere Branchenrichtungen zu forcieren. Es wurde versäumt, unternehmensorientierte Dienstleistungen (wie jetzt beispielsweise die BLG), wie es z.B. in Hamburg der Fall ist, anzubieten, um dadurch ein attraktiver Unternehmensstandort für andere Branchen zu werden. In Bremen sind zwar Unternehmen wie DaimlerChrysler, Nordsee GmbH, Kraft Foods Deutschland GmbH, Brauerei Beck GmbH & Co. KG etc. angesiedelt, jedoch sind dies oftmals nur Produktionsstätten der einzelnen Firmen.

Aufgrund des Einbruchs der Schiffsbranche musste Bremen starke Verluste (Mindereinnahmen, Einwohnerabwanderung etc.) hinnehmen, die nun durch gezielte Wirtschaftsförderungsprogramme (Wirtschaftsstrukturpolitisches Aktionsprogramm, Investitionssonderprogramm, Anschlussinvestitionsprogramm) und die Ausrichtung auf andere Branchen wieder ausgeglichen werden sollten. Dieser Prozess funktioniert jedoch nicht von heute auf morgen, so dass erst langfristig Erfolge sichtbar werden können. Aufgrund der Änderung der Branchenausrichtung sind in Bremen derzeit folgende Hauptbranchen vertreten: Automobilproduktion, Luft- und Raumfahrtindustrie, Nahrungs- und Genussmittel.

3 Karlsruher Urteil von 1992

Aufgrund des Karlsruher Urteils vom 27.05.1992 erhielten die Länder Bremen und das Saarland Bundessonderergänzungszuweisungen. Bremen beschloss anders als das Saarland, die Sonder-BEZ zu splitten und anteilig in die Tilgung sowie die Zinsersparnis in das so genannte Investitionssonderprogramm (1994-2004) zu investieren. Eine Folge daraus sind die seit 2001 steigenden Einwohnerzahlen des Landes Bremen zu benennen. Mittlerweile kompensieren sogar die steigenden Einwohnerzahlen die demographischen Verluste (Sterbeüberschüsse). Dies hat, wie bereits oben erwähnt, durch die höhere Einwohnerwertung eine besondere Bedeutung für das Land Bremen.

4 Wohnort- vs. Arbeitsstättenprinzip

Viele Bürger, so wie wir einst, sind der Ansicht, dass ein weiterer Grund für die extreme Haushaltsnotlage des Landes die Föderalismusreform I aus dem Jahr 1969 ist. Hier wurde die Einkommenssteuererlegung grundlegend neu geregelt. Dabei wurde abweichend von dem bis dato anhaltenden Arbeitsstättenprinzip das Wohnortprinzip eingeführt. Heute ist nachweislich belegbar, dass zum Zeitpunkt der Föderalismusreform I noch ein Einklang zwischen der Körperschaftssteuer und der Lohnsteuer bestand, sodass seinerzeit für Bremen keine direkten Nachteile entstanden. Im Zuge der politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in der Bundesrepublik Deutschland (Arbeitsmarktpolitik und -förderung etc.) seit der Reform im Jahre 1969 und der damit verbundenen Anhebung der Lohnsteuer im Verhältnis zur Körperschaftssteuer klafft heutzutage eine große Diskrepanz zwischen den genannten Steuereinnahmen.

Bei einer vom Senator für Finanzen durchgeführten Modellrechnung (Daten aus der vorläufigen Jahresabrechnung aus dem Jahr 2005) unter Wegfall der Lohnsteuererlegung würde sich die Haushaltslage Bremens nicht erheblich zum Positiven verändern, da die Mehreinnahmen in Höhe von € 190 Mio. bei der Lohnsteuer zu Mindereinnahmen beim Länderfinanzausgleich (€ -111 Mio.), den Bundesergänzungszuweisungen (€ -29 Mio.) und den Umsatzsteueranteilen (€ -24 Mio.) führen würde, so dass Bremen im Verhältnis zur heutigen Situation lediglich Mehreinnahmen in Höhe von € 26 Mio. verzeichnen könnte.

Diese Tatsache würde das Land Bremen kurz- und mittelfristig nicht aus seiner Haushaltsnotlage befreien, da die Mehreinnahmen im Verhältnis zum Schuldenstand (2005 = € 12,44 Milliarden) zu gering wären.

5 Bremen im Globalisierungsprozess

Die Freie Hansestadt Bremen versteht sich als Metropole Nordwestdeutschlands (Handelskammer Bremen). Diese selbstbewusste Behauptung mag erst einmal London oder Paris denkt.

Die nähere Betrachtung zeigt jedoch, dass die Herausforderungen, vor denen Bremen als kleinere und regionale Metropole steht, unter mehreren Aspekten denen der globalen und europäischen Metropolen gleichen.

Große Städte waren schon immer Zentren des wirtschaftlichen Strukturwandels. In ihnen zerfielen alte Strukturen und es entwickelten sich neue früher als anderenorts. Damit waren sie Orte der Innovation und von besonderer wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit. Sie entstanden an den Schnittstellen von Handelswegen, sie waren Plätze der Kommunikation und des Austausches, sowohl im Hinblick auf materielle Güter als auch auf Kultur. Damit verbunden waren sie aber auch stets die Brennpunkte von sozialen Verwerfungen.

Metropolen waren und sind Orte der „Ungleichzeitigkeit“. Weil historische Veränderungen in den Städten ihren Ausgang nahmen, trafen in ihnen der Niedergang alter Produktionsweisen und das Entstehen neuer zusammen. Im 19. Jahrhundert lagen das Elend der niedergehenden Handwerker und der Aufstieg neuer Industrien in Städten wie Bremen, Hamburg und Berlin, aber auch London und Paris, räumlich dicht beieinander. Bei dem heutigen Übergang zur Dienstleistungsgesellschaft scheint sich zeitversetzt das Szenario aus der Zeit der Industrialisierung, wenn auch wegen der Leistungen des Sozialstaates mit weniger dramatischen Folgen und vor allem weniger Elend, zu wiederholen: In den großen Städten konzentriert sich der neue Reichtum, zugleich aber haben sie die Lasten des beschleunigten Strukturwandels zu tragen.

Die traditionelle Großstadt fand in den Jahren nach dem 2. Weltkrieg ihre wirtschaftlichen Wurzeln in ihrer industriellen Massenproduktion und im Massenkonsum. Sie bot die Lebensgrundlagen für breite Mittelschichten. Die Rolle und das Gewicht, das die Gewerkschaften in den Industrien der Güterproduktion gewonnen hatten, trugen wesentlich zur Stabilisierung und Sicherung von Löhnen und Gehältern und damit zum Abbau sozialer Ungleichheiten bei.

6 Schlusswort

Abschließend ist festzustellen, dass das Land Bremen in der Vergangenheit viele wirtschaftliche Einbrüche zu verzeichnen hatte, die allerdings durch mutige Investitionen und innovative Förderungen der Wirtschaft und Wissenschaft gemildert wurden. Bremen hat von je her für seine Selbstständigkeit gekämpft und sich von Rückschlägen nie entmutigen lassen.

Dies lässt hoffnungsvoll in die Zukunft blicken ...

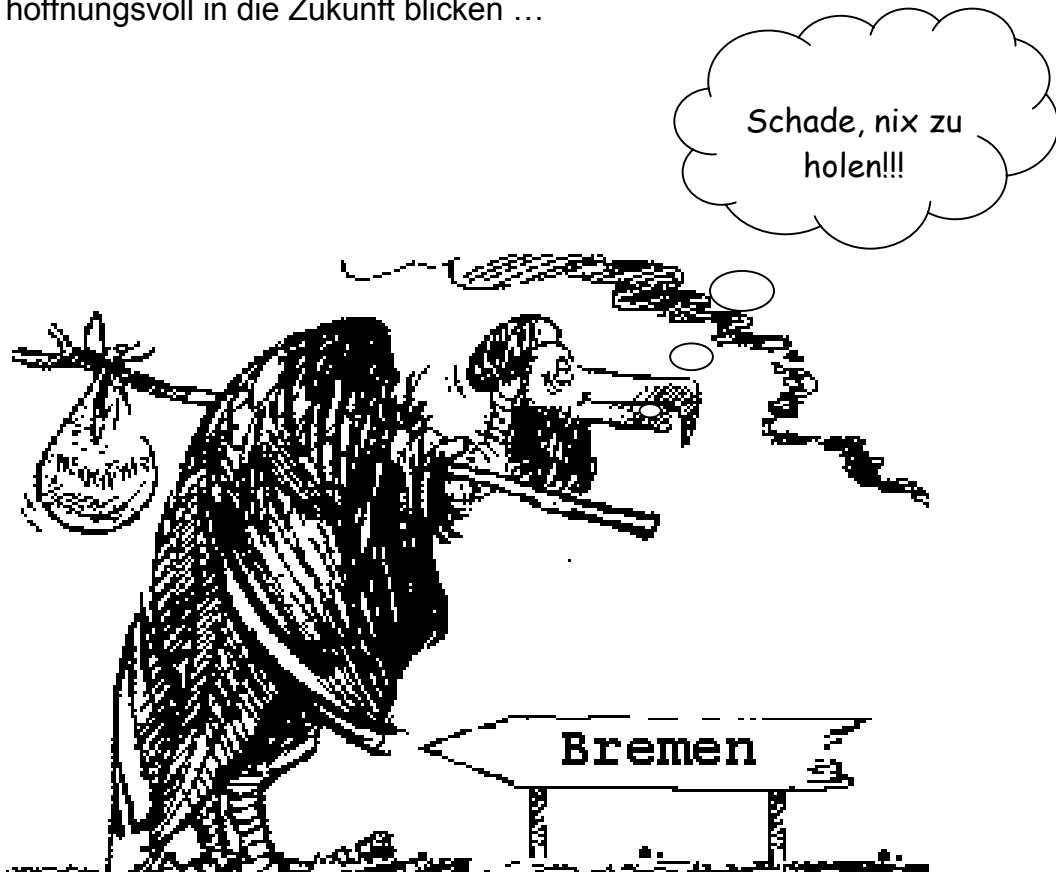


Abb. 14

7 Danksagung

Für die umfangreiche Unterstützung möchten wir uns im Besonderen bedanken bei

Frau Ruth Beckmann, Herrn Adam Ogiermann, Herrn Stefan Klusewitz, Frau Ursel Fischer, Herrn Carsten Wessels, Herrn Frank Treffenfeld, der Stadtbibliothek Bremen, dem Senator für Bildung & Wissenschaft und dem Senator für Finanzen.

8 Quellenverzeichnis

1. Michael Knöller: Carl F.W. Borgward-Interessengemeinschaft. –ohne Datum-
Online im Internet: URL: <http://www.borgward-ig.de/d/geschichte31.htm>
[Stand 05.01.2007]
2. Michael Knöller: Carl F.W. Borgward-Interessengemeinschaft. –ohne Datum-
Online im Internet: URL: <http://www.borgward-ig.de/d/geschichte45.htm>
[Stand 05.01.2007]
3. Michael Knöller: Carl F.W. Borgward-Interessengemeinschaft. –ohne Datum-
Online im Internet: URL: <http://www.borgward-ig.de/d/geschichte60.htm>
[Stand 05.01.2007]
4. Michael Knöller: Carl F.W. Borgward-Interessengemeinschaft. –ohne Datum-
Online im Internet: URL: <http://www.borgward-ig.de/d/geschichte63.htm>
[Stand 05.01.2007]
5. <http://de.wikipedia.org/wiki/Borgward> [Stand 05.01.2007]
6. Radio Bremen, Online-Redaktion, Bürgermeister-Spitta-Allee 45, 28329 Bremen.
02.10.2006 Online im Internet URL
<http://www.radiobremen.de/magazin/geschichte/borgward/unternehmen.html>
[Stand 05.01.2007]
7. Peter Müller, Die A.G-"Weser" in Bremen Online im Internet URL:
<http://werften.fischtown.de/archiv/agweser1.html> [Stand 13.01.2007]
8. <http://www.blg.de> [Stand 12.01.2007]
(Keine Weiteren Informationen über Stand und Verfasser)
9. Wikimedia Foundation Inc., Die Weser, 31.12.2006. Online im Internet URL:
http://de.wikipedia.org/wiki/Die_Weser [Stand 03.01.2007]
10. Wikimedia Foundation Inc. 16.01.2007. Online im Internet URL:
<http://www.wikipedia.org/wiki/bremerhaven#geschichte> [Stand 16.01.2007]
11. Senator für Finanzen, FHB, Von der Haushaltswirtschaft zum Finanzmanagement:
Bremens Weg in die dezentrale Haushaltssteuerung; Praxis Berichte Schriftenreihe
zur Finanz- und Verwaltungspolitik, Band 5, erschienen Bremen, 1995, Steintor:
Verlags- und Buchhandels mbH von Hr. Schröder/ Hr. Klusewitz
12. Statistisches Landesamt Bremen, Statistische Jahrbücher 1951-2003
13. Der Senator für Finanzen, Zentrales Finanzcontrolling, Jahresbericht 2005
14. Gutachten Prof. Dr. Wolfgang Renzsch, Otto-von-Guericke Universität Magdeburg
15. Lloydwerft Bremerhaven GmbH, 1999-2006. Online im Internet URL:
<http://www.Lloydwerft.com> [Stand 02.01.2007]

16. SSW Schichau-Seebeck-Werft GmbH –ohne Datum-. Online im Internet URL:
<http://www.schichau-seebeck-shipyard.com> [Stand 02.01.2007]
17. Dr. Heiner Heseler, Universität Bremen, 1998 Online im Internet URL:
<http://www.maritim.uni-bremen.de/yards/publik/vulkan.htm> [Stand 06.12.2006]
18. Dipl. Hdl. Jana Pröschold, Institut für Krisenforschung, Kiel. 2004. Online im Internet
URL: <http://www.krisennavigator.de/mafa2-d.htm> [Stand 06.12.2006]
19. Senat der Freien Hansestadt Bremen, Presse & Information
„Kleine Bremer Chronik“ Stand: Oktober 2006
20. Daimler Chrysler AG, Die Bremer Automobiltradition..., 1998-2004,
Online im Internet URL: http://werk-bremen.daimlerchrysler.com/dc_bremen/0-696-456041-49-463021-1-0-0-0-0-0-7230-456041-0-0-0-0-0-0.html [Stand 16.01.2007]
21. Wikimedia Foundation Inc., Bremer Vulkan, 01.11.2006,
Online im Internet URL: http://de.wikipedia.org/wiki/bremer_Vulkan [Stand
08.12.2006]

9 Abbildungsverzeichnis

Deckblatt:	http://gallery.photo.net/photo/3677004-ig.jpg Modifiziert durch: Andreas Pieper
Abbildung 1:	http://www.borgward-ig.de/bilder/bild2.gif
Abbildung 2:	http://www.borgward-ig.de/bilder/bild3.jpg
Abbildung 3:	http://www.classic2.dds.nl/foto%20Germany/Borgward%20-%20Goliath/Borgward%202.jpg
Abbildung 4:	http://www.radiobremen.de/magazin/geschichte/borgward/_bild/arbeiter_dpa_300.jpg
Abbildung 5:	http://visseraa.topcities.com/16813810.jpg
Abbildung 6:	http://supertankers.topcities.com/part-1/4cb20420.jpg
Abbildung 7:	http://www.big-bremen.de/sixcms/media.php/52/Bremer_Vulkan2.jpg
Abbildung 8:	http://www.lloydwerft.com/images/images_gr/luftbild.jpg
Abbildung 9:	http://www.blg.de/images/gallerybuttons_img/historypics.jpg
Abbildung 10:	http://www.blg.de/images/gallerybuttons_img/containerpics.jpg
Abbildung 11:	http://www.blg.de/images/gallerybuttons_img/automobilepics.jpg
Abbildung 12:	http://www.blg.de/images/gallerybuttons_img/contractpics.jpg
Abbildung 13:	Andreas Pieper
Abbildung 14:	http://www2.igmetall.de/homepages/frieden-afghanistan/images_uploads/geier-afg-312-210.jpg Modifiziert durch: Andreas Pieper
Grafik 1:	Andreas Pieper nach Daten des Statistischen Landesamtes
Grafik 2:	Andreas Pieper nach Daten des Statistischen Landesamtes