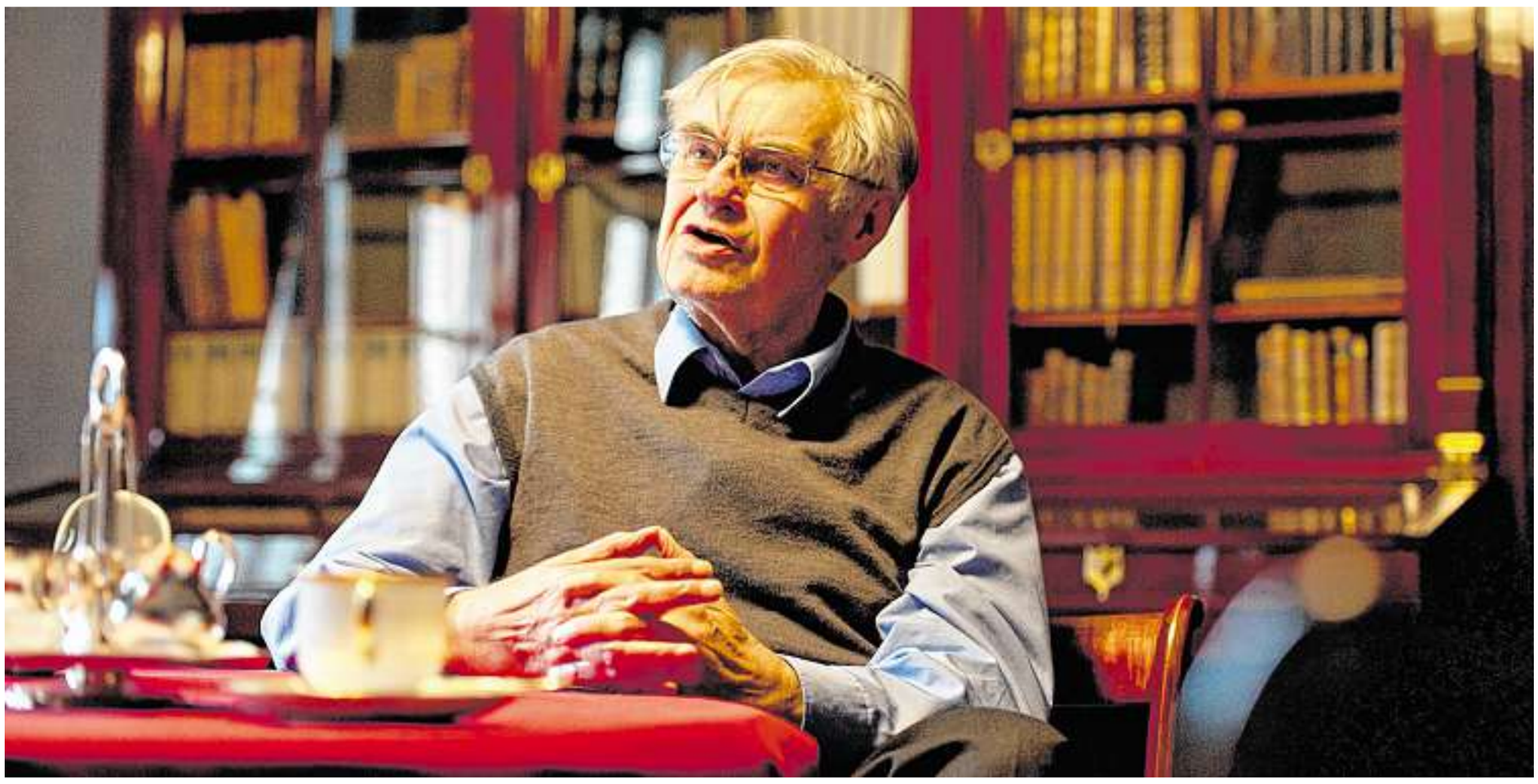
AUF BORGWARD FOLGTE MERCEDES-BENZ: 75 JAHRE AUTO-WERK BREMEN



In Bremen entstand ab 1978 das nach Sindelfingen zweitgrößte deutsche Mercedes-Werk mit in Spitzenzeiten bis zu 17 500 Beschäftigten (aktuell 12500). Hans Koschnick, Jahrgang 1929 und von 1967 bis 1985 Bremer Bürgermeister, hatte maßgeblichen Anteil an dieser Ansiedlung. FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

„Ansiedlung hat Region verändert“

Die Mercedes-Benz-Produktion gibt es seit 35 Jahren in Bremen – vor 75 Jahren wurden dort die ersten Borgward-Modelle gefertigt. Maßgeblich an der Ansiedlung des Stuttgarter Unternehmens war Hans Koschnick beteiligt. Welche Bedeutung das Mercedes-Werk für Bremen hat, darüber sprach Peter Hanuschke mit dem Altbürgermeister.

Was bedeutet das Mercedes-Werk für Bremen?
Hans Koschnick: Diese Frage müssten Sie eigentlich denjenigen stellen, die gegen die Ansiedlung waren.

Waren denn viele dagegen?
Nein, aber interessante Leute. Dass die Kleingärtner dagegen waren, die dort erst zwei Jahre vorher angesiedelt worden waren, konnte man sehr gut nachvollziehen.

Aus welchem Lager kamen diese interessanten Leute?
Ein Teil kam aus Kreisen der Universität und ein Teil waren die vermeintlich progressiven Vertreter aus der bremischen Parteienlandschaft. Sie hatten die Sorge, wir würden mit der Ansiedlung zu einer Verstärkung des Kapitalismus beitragen und damit die Ausbeutung der Arbeitnehmer vorantreiben. Mit denen haben wir uns damals herumschlagen müssen.

Die Gegner haben Sie doch nach der erfolgreichen Ansiedlung längst wieder getroffen – waren die immer noch gegen das Mercedes-Werk?
Sie haben sich allesamt längst entschuldigt. Zugleich hatten die Kleingärtner, wie versprochen, im Gegenzug neue Anlagen bekommen. Allerdings war ihre Gartenarbeit von zwei Jahren futsch.

Warum haben sich dort überhaupt Kleingärtner auf Teilen des ehemaligen Borgward-Geländes ansiedeln dürfen?
Das Gelände hatten wir für Industrie-Ansiedlung vorgehalten. Mehrmals hatten wir der Wirtschaft das Areal nach dem Untergang von Borgward im Zeitraum von Mitte der 60er- bis Mitte der 70er-Jahre zur Neuansiedlung angeboten, insbesondere Daimler und anderen großen Industriekonzernen – doch sie alle hatten abgewunken. Danach kam die Idee, das Gelände für Kleingärtner zu nutzen. Mitten in diese neue Nutzungsform kam dann die Mitteilung von Daimler, dass das Unternehmen doch an dem Gelände interessiert sei.

Bekamen Sie einfach einen Anruf vom Daimler-Vorstand?
Ja, man fragte nach, ob das Gelände noch zur Verfügung stehe, denn sie würden in Erwägung ziehen, investieren zu wollen. Mit im Rennen war für Daimler noch ein Standort am Rhein. Aber bei Daimler wusste man auch, dass eine Schar qualifizierter Autobauer gerade in Bremen vorhanden war, die einst bei Borgward gearbeitet hatten.

Was war der nächste Schritt in Richtung Ansiedlung?
Ich bekam kurze Zeit später einen Anruf von Werner Niefer, dem damaligen stellvertretenden Daimler-Vorstandsvorsitzenden. Er würde gern mal, auch wenn das leider am Wochenende wäre, vorbeikommen, um mit mir zu reden. Gesagt, getan – für Industrieansiedlungsvorhaben geht's natürlich auch am Wochenende. Als wir uns dann das Gelände anschauten, war er doch zunächst verunsichert, weil er sich schwer vorstellen konnte, die Kleingärtner umsiedeln und rechtsfeste stadtplanerische Voraussetzungen für ein solches Projekt auf die Beine stellen zu können. Wir haben uns verabschiedet, und ich habe ihm gesagt, dass ich es versuchen werde.

Welche Probleme mussten gelöst werden?
Ich musste den Senat und die Bürgerschaft überzeugen – das war nicht schwer, es ging ja um viele Arbeitsplätze. Die Kleingärtner konnten wir letztlich, glaube ich, dadurch überzeugen, dass wir ihnen nicht weit entfernt eine Alternative angeboten haben, und sie verstanden, dass wir nicht Kapitalisten unterstützen, sondern Arbeitsplätze schaffen wollten. Letztlich haben sich die Leute, die dort wohnten, am Ende auch nicht von den Parolen beeinflussen lassen, die Angehörige der Universität auf Versammlungen verbreiteten. Sie hatten verstanden, dass wir vor allem den ehemaligen Borgward-Mitarbeitern eine neue Arbeitschance geben wollten. Schließlich haben wir einen Bebauungsplan erstellen können, der auch in der zweiten Instanz unumstößlich war. Ein Ergebnis einer intensiven Bürgerbeteiligung.

Welche Bedeutung hatte die Ansiedlung von Mercedes insgesamt für den Wirtschaftsstandort Bremen?
Mit der Ansiedlung haben wir die Region verändert. Vereinbart waren 8000 Arbeitsplätze, es sind derzeit 12 500. Hinzugekommen sind zahlreiche Zulieferbetriebe, die sich in Bremen und in Niedersachsen angesiedelt haben. Nicht zu vergessen das Kompetenzzentrum, das Mercedes für die neue Baureihe außerhalb von Stuttgart geschaffen hat. Mit der Ansiedlung haben wir einen wirtschaftlichen Erfolg erzielt, wie wir ihn später nur noch mit der Luft- und Raumfahrt erreichen konnten.

Glauben Sie, dass die Produktion auf dem heutigen Level bleiben wird?
Das ist nicht einfach zu beantworten. Die Entwicklungssprünge in Sachen Technologie und Produktionsabläufen sind heutzutage enorm. Aber eines ist sicher: Es wurde sehr viel Geld investiert, und deshalb kann man sicher sein, dass auch in Bremen in 15 Jahren zum 50-jährigen Jubiläum im Werk noch Autos produziert werden – wie viel, das wird man sehen. Wir haben mit Mercedes als Standort aber auf jeden Fall die Chance, am technischen Fortschritt teilnehmen zu können.

Befürchten Sie, dass Produktion ins Ausland abwandern könnte?
Dort, wo der Markt ist, wird auch produziert werden. Trotzdem bleiben wir ein Glied in einer Produktionskette – allein schon durch das konzipierte internationale Kompetenzzentrum.

Was halten Sie von Leiharbeit?
Sie macht Sinn, um Produktionsspitzen abfedern zu können. Sie darf aber nicht dauerhaft auf Kosten von regulären Arbeitsplätzen eingesetzt werden. Und ganz wichtig: Leiharbeiter müssen genauso entlohnt werden wie die Festangestellten. Da gibt es noch Nachholbedarf, aber zumindest hat die Diskussion darüber begonnen. Leiharbeiter dürfen nicht als Reservearmee industrieller Produktionsmasse behandelt werden. Rein, raus, rein raus – das geht nicht. Und langfristig schadet der dauerhafte Einsatz von Leiharbeitern der Qualität. Ich hoffe, dass das inzwischen auch Daimler erkannt hat.

Fahren Sie eigentlich selbst Auto oder sind Sie gefahren?
Ich war einer von damals politisch Tätigen, der drei bemerkenswerte Eigenschaften hatte: Ich konnte nicht tanzen, nicht schwimmen und nicht Auto fahren.

Dieter Zetsche feiert mit

Nach dem Ende der Borgward-Ära und der anschließenden Nutzfahrzeug-Produktion lief 1978 als erster Mercedes-Benz-Pkw ein E-Klasse T-Modell vom Band. Im Juni wurde dieses Ereignis öffentlich auf dem Marktplatz gefeiert, heute wird im geschlossenen Kreis im Kundencenter gefeiert – unter anderem kommt Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG.

Eine lange Tradition

1938: Eröffnung der „Carl F. W. Borgward Automobil- und Motorenwerke“.

1961: Die Borgward-Ära endet mit dem Konkursverfahren. Im selben Jahr erwirbt Hanomag-Henschel Teile des Werks für die Nutzfahrzeugproduktion.

1969: Die Daimler-Benz AG steigt mehrheitlich bei Hanomag-Henschel ein.

1971: Vollständige Übernahme durch die Daimler-Benz AG.

1978: Der erste Mercedes-Benz-Pkw (E-Klasse Kombi) läuft in Bremen vom Band.

1989: Der erste SL aus Bremen kommt auf die Straße.

1996: Der kleine Bruder des SL, der SLK, wird in Bremen produziert.

2007: Die neue C-Klasse wird als Limousine und T-Modell gefertigt.

2008: Produktionsstart des neuen kompakten Geländewagens GLK.

2009: Das neue E-Klasse Coupé wird in Bremen gefertigt.

2010: Das neue E-Klasse Cabrio kommt auf den Markt

2011: Der neue SLK und das Coupé der C-Klasse feiern Weltpremiere. Start für die neue Generation von C-Klasse Limousine und T-Modell.

2012: Der neue SL kommt mit innovativem Aluminiumrohbau.

2013: Coupé und Cabrio der neuen E-Klasse laufen an.

Mit über 12 500 Mitarbeitern ist das Werk Bremen heute größter privater Arbeitgeber in der Region. Aktuell werden dort acht Modelle produziert: C-Klasse Limousine, C-Klasse T-Modell und C-Coupé, E-Klasse Coupé und Cabriolet, GLK sowie die beiden Roadster SLK und SL. 2012 hat das Werk über 316 000 Fahrzeuge produziert – mehr als je zuvor. Als Kompetenzzentrum für die neue C-Klasse, die 2014 auf die Straße kommt, steuert das Mercedes-Benz-Werk Bremen auch Anlauf und Produktion dieser volumenstarken Baureihe in den USA, China und Südafrika.

Dunkles Kapitel in Automobilbranche

Bremen (pha). Über zwölf Millionen ausländische Zivilarbeitskräfte, Konzentrationslager-Häftlinge und Kriegsgefangene aus allen besetzten Ländern mussten im Verlauf des Zweiten Weltkriegs in Deutschland in ganz unterschiedlichen Wirtschaftszweigen arbeiten – in manchen Werksabteilungen bestand die Belegschaft bis zu 60 Prozent aus Zwangsarbeitern. Auch in der Automobilbranche wurden Zwangsarbeiter eingesetzt – auch bei Daimler-Benz und Borgward.

Im Bremer Borgward-Werk in Sebaldsbrück, das unter anderem zur Herstellung von Panzern diente, waren mehr als die Hälfte der Beschäftigten Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter. Firmeninhaber Carl Friedrich Wilhelm Borgward war 1938 in die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei (NSDAP) eingetreten. Wegen seiner NSDAP-Mitgliedschaft wird er später von der amerikanischen Besatzungsmacht neun Monate ins Lager geschickt. 1948 endet das Verfahren mit der Einstufung als sogenannter Mitläufer.

Der Wagen der Zukunft braucht keinen Fahrer mehr

VON PETRA SIGGE

Bremen. Der erste Wagen, der vor 35 Jahren nach dem Ende der Borgward-Ära und der anschließenden Nutzfahrzeugproduktion im Bremer Mercedes-Werk vom Band lief, war ein E-Klasse-Kombi. Zu den technischen Highlights gehörten seinerzeit elektrische Fensterheber und Zentralverriegelung. Heute gibt es bereits für vieles elektronische Helferlein, die nicht nur bequem sind, sondern auch für mehr Sicherheit sorgen: ob Einparkhilfe, automatische Notbremse oder Assistenten für Abstand, Spurhalten und Fernlicht – jedes dieser Systeme nimmt dem Autofahrer Aufgaben ab.

35 Jahre weitergedacht, werden autonome Fahrzeuge die Passagiere selbsttätig von A nach B bringen, Alltag sein, sagt Autoexperte Stefan Bratzel voraus, Leiter des Center of Automotive an der Fachhochschule Bergisch Gladbach: „Man setzt sich rein, sagt, wohin man fahren will, und wird dort hingebracht – ganz ohne Fahrer.“ Auch die lästige Suche nach einem Parkplatz entfällt: „Das Auto steuert den nächsten Carpool an und wenn man es braucht, ruft man es einfach wieder herbei.“

Fahrzeuge, die mitdenken – an diesem Ziel arbeiten neben Mercedes auch die Konkurrenten BMW und Audi. Aber der Internetkonzern Google ist ebenfalls auf diesem Gebiet aktiv und soll sogar planen, ins Automobilgeschäft einzusteigen. Wie es sich anfühlt, in einem selbstfahrenden Auto unterwegs zu sein, hat Daimler-Chef Dieter Zetsche selbst ausprobiert. Auf der Internationalen Automobilausstellung IAA in Frankfurt stellte er den neuen S 500 Intelligent Drive vor, die erste S-Klasse, die keinen Fahrer mehr benötigt. Mithilfe videobasierter Ortung und Navigation sowie intelligenter Sensoren kann sich das Testfahrzeug selbstständig in den fließenden Verkehr einfädeln, Kreisverkehre und Kreuzungen überqueren, andere Verkehrsteilnehmer und Ampeln erkennen und Hindernisse umfahren. „Das ist schon ein wenig Science Fiction“, kommentierte Zetsche seine erste Fahrt mit dem computergesteuerten Wagen.

So ist es wohl auch nötig, dass der Konzernchef selbst demonstriert, dass die eingebauten Roboter auch das machen, was sie sollen. Aber lassen sich damit skeptische Mercedes-Fahrer wirklich überzeugen? Stefan Bratzel ist da ganz zuversichtlich. Er räumt ein: „Es gehört schon ein gewisser Mut dazu, während der Fahrt die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Aber auch an die Einparkhilfe oder den Tempomat hat man sich als Autofahrer ja erst gewöhnen müssen.“ Mit der Zeit werde auch das Vertrauen in das selbstfahrende Auto wachsen.

Im Auto von morgen soll der Fahrer die Hände getrost in den Schoß legen können. FOTO: DPA

Doch es sind nicht nur die Bordcomputer, die das Autofahren revolutionieren, auch Antriebe und Werkstoffe ändern sich. „Das Auto im Jahr 2050 ist ein emissionsfreies Elektrofahrzeug, das den Strom mit Brennstoffzellen gewinnt“, erklärt Ferdinand Dudenhöffer, Direktor des Car-Instituts an der Universität Duisburg-Essen. Für die Karosse werde man künftig statt Stahl und Aluminium zum Beispiel Carbon verwenden. „Dieser Werkstoff wird auch schon im Flugzeugbau genutzt, er ist 30 bis 40 mal fester als Stahl, gleichzeitig aber federleicht.“

Doch die Fahrzeuge der Zukunft können noch so intelligent und auf Hightech getrimmt sein – ihre Verkaufszahlen in Deutschland werden die Hersteller auf lange Sicht wohl nicht mehr steigern können, sagen die Automobilexperten voraus. Vor allem in Ballungsgebieten, das belegen neueste Zahlen, steigen immer mehr Bürger auf öffentliche Verkehrsmittel um oder nutzen lieber das Fahrrad. „Gerade für die Jüngeren hat ein eigenes Auto längst nicht mehr den Stellenwert, den es früher mal hatte“, sagt Automobilprofessor Dudenhöffer. Das spiegele sich auch in den Verkaufszahlen wider: Nach Angaben des Kraftfahrzeugbundesamtes waren zuletzt nur noch 26 Prozent der Neuwagenkäufer jünger als 45 Jahre.

Dudenhöffer ist überzeugt: „Wenn man die Jüngeren wieder gewinnen will, muss man verstärkt auf Verkehrsverbünde setzen“ – so wie es Mercedes und BMW schon mit ihren Carsharing-Projekten Car 2 go und Drive now praktizieren. „In 35 Jahren wird das dann so aussehen, dass der bestellte Carsharing-Wagen von der Station automatisch zu mir nach Hause fährt und mich dann wie ein Taxi durch die Gegend kutschiert.“ Das Auto auf Bestellung – für Dudenhöffer ist es „das Konzept für die Zukunft“. Mit dem schönen Nebeneffekt, dass Autofahren für mehr Menschen bezahlbar wird: „Wenn man in Carsharing-Verbünden ist, wird das Fahrzeug ja von mehreren genutzt und damit wird es für den Einzelnen preiswerter als wenn sich jeder so eine Karosse 23,5 Stunden am Tag nutzlos vor die Haustür stellt, um eine halbe Stunde am Tag damit zu fahren.“

Fotostrecke zum Autobau in Bremen unter www.weser-kurier.de/historisch