

## Holt Niedersachsen auf?

Im diesem Beitrag werden wichtige Aspekte der Entwicklungen der letzten 60 Jahre dargestellt. Dabei geht es um den Wandel, aber auch um die in diesem sichtbar werdenden Kontinuitäten. Zunächst wird der Frage nachgegangen, ob Niedersachsen seine Position im Wettbewerb der Länder langfristig verbessert hat. Dies wird anhand von zwei der wichtigsten Eckdaten der amtlichen Statistik versucht zu beantworten: *Der durchschnittlichen Lebenserwartung* und dem *Bruttoinlandsprodukt*, also den umfassendsten statistischen Ausdrücken für die Wohlfahrt und wirtschaftliche Leistung eines Landes.

Das Süd-Nord- sowie das West-Ost-Gefälle innerhalb Deutschlands sind bekannte Tatsachen. Man kann in vielen Bereichen und schon seit vielen Jahren feststellen, dass wirtschaftliche Leistung und Besiedlungsdichte in Deutschland tendenziell von Südwesten nach Nordosten immer schwächer werden. Insgesamt ist es daher richtig, von einem Südwest-Nordost-Gefälle zu sprechen. Dafür gibt es zahlreiche Indikatoren, die vom Wirtschaftswachstum über die Patentanmeldungsintensität bis hin zum Besitz mit Internet-Domains und Spitzenrestaurants reichen. Die Frage ist, ob sich – was Niedersachsen betrifft – dieses Gefälle in den 60 Jahren seines Bestehens abgeflacht hat. Holt Niedersachsen also auf? Dies wird anhand der Entwicklung der Lebenserwartung und der Wirtschaftskraft untersucht.

### 1. Die Entwicklung der Lebenserwartung seit 1950

Die durchschnittliche Lebenserwartung bei der Geburt ist einer der besten Indikatoren für die gesamte „Wohlfahrt“ der Bevölkerung eines Staates. Die Lebenserwartung ist überall dort hoch, wo die Bevölkerung in Sicherheit und Wohlstand lebt. Niedrig ist sie überall dort, wo Armut und Krankheit, oft auch Krieg und Bürgerkrieg die Menschen bedrohen. Das gilt vor allem für den internationalen Vergleich, aber auch für den regionalen Vergleich innerhalb einer Nation. Vergleichen wir also die Entwicklung der durchschnittlichen Lebenserwartung in Deutschland und in Niedersachsen. Die ersten Daten liegen für die Jahre 1949/1951, seinerzeit noch für das damalige Bundesgebiet und die aktuellsten für 2002/2004 vor; insgesamt wird damit ein Zeitraum von 53 Jahren umschrieben. Die Unterschiede in der Lebenserwartung zwischen Ostdeutschland (damalige DDR) und Westdeutschland („altes Bundesgebiet“) waren Anfang der fünfziger Jahre ganz gering. Die durchschnittliche Lebenserwartung bei der Geburt ist das bekannteste und wichtigste Einzeldatum der sogenannten „Sterbetafeln“.

Diese basieren immer auf dem Durchschnitt mehrerer Jahre, um Zufallsschwankungen auszuschalten, und berechnen für verschiedenen Lebensalter die künftige weitere Lebenserwartung in Jahren sowie Sterbewahrscheinlichkeiten.

### 1. Durchschnittliche Lebenserwartung (in Jahren) 1949/51 und 2002/04

Zeitraum	Männer		Frauen	
	Niedersachsen	Deutschland	Niedersachsen	Deutschland
1949/1951	65,82	64,56	69,39	68,48
2002/2004	75,75	75,89	81,51	81,55
Zunahme (in Jahren)	+9,93	+ 11,33	+12,12	+13,07

Die Lebenserwartung lag in Niedersachsen also ursprünglich um 1,26 Jahre (Männer) bzw. 0,91 Jahre (Frauen) *höher* als in Deutschland. Seitdem nahm sie für die Männer um 10 bis 11 und für die Frauen sogar um 12 bis 13 Jahre zu. Dies ist das erfreuliche Ergebnis einer langanhaltenden Friedensperiode und einer – trotz Krisenzeiten und trotz großer Wohlstandsdisparitäten – ebenso lang anhaltenden Periode allgemeiner Prosperität und wirtschaftlichen Aufschwungs. Aber der Zugewinn an Lebenszeit der Menschen in Niedersachsen bleibt um etwa ein volles zusätzliches Jahr hinter dem bundesweiten Ergebnis zurück. Die aktuelle Regionalstruktur der Lebenserwartung (Tabelle 2) unterstreicht dies und gibt zugleich Hinweise auf Ursachen. Rot sind diejenigen Werte der regionalen Lebenserwartungen gedruckt, die unter den bundesdurchschnittlichen liegen.

Die drei süddeutschen Länder Baden-Württemberg, Bayern und Hessen weisen bei beiden Geschlechtern überdurchschnittliche Werte auf. Bei Hamburg, Sachsen und Schleswig-Holstein gibt es kein eindeutiges Bild; sowieso liegen die Werte dieser Länder nahe am Bundesdurchschnitt, und entweder sind die Werte für die Männer *oder* die für die Frauen besser als der jeweilige Deutschlandwert.

Bei den anderen 10 Ländern aber, darunter alle sechs ostdeutschen Länder sowie im Norden Bremen und eben Niedersachsen, sind die Werte für Männer und Frauen zum Teil deutlich niedriger als der Bundeswert. Besonders am Beispiel Ostdeutschland ist evident: In den Ländern, in denen die Wirtschaft derzeit weniger gut läuft und die Arbeitslosigkeit hoch ist, haben die Menschen eine geringere Lebenserwartung als in den drei genannten großen süddeutschen Ländern, deren fundamentale

## 2. Durchschnittliche Lebenserwartung 2002/2004 in den Bundesländern

Land	Durchschnittliche Lebenserwartung		Abweichung von Deutschland	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen
Baden-Württemberg	77,40	82,56	+1,51	+1,01
Bayern	76,47	81,92	+0,58	+0,37
Berlin	75,69	81,19	-0,20	-0,36
Brandenburg	74,60	81,11	-1,29	-0,44
Bremen	74,73	81,03	-1,16	-0,52
Hamburg	76,18	81,44	+0,29	-0,11
Hessen	76,43	81,82	+0,54	+0,27
Mecklenburg-Vorpommern	73,84	80,83	-2,05	-0,72
<b>Niedersachsen</b>	<b>75,75</b>	<b>81,51</b>	<b>-0,14</b>	<b>-0,04</b>
Nordrhein-Westfalen	75,64	81,16	-0,25	-0,39
Rheinland-Pfalz	75,88	81,28	-0,01	-0,27
Saarland	74,81	80,35	-1,08	-1,20
Sachsen	75,43	81,87	-0,46	+0,32
Sachsen-Anhalt	74,02	80,78	-1,87	-0,77
Schleswig-Holstein	76,02	81,42	+0,13	-0,13
Thüringen	74,77	81,01	-1,12	-0,54
<b>Deutschland</b>	<b>75,89</b>	<b>81,55</b>	-	-

Quelle: Statistisches Bundesamt. Die Ergebnisse für Bayern wurden aufgrund einer länderspezifischen Methode ermittelt.

Wirtschafts- und Arbeitsmarktdaten fast immer überdurchschnittlich gut sind. Die Unterschiede zwischen den Ländern sind durchaus in einer bemerkenswerten Höhe: So liegen volle 3,56 Jahre Unterschied zwischen dem Land mit der niedrigsten und dem Land mit der höchsten männlichen Lebenserwartung – das sind 1 332 Tage Unterschied in der Lebensspanne.

Niedersachsens Daten sind wie so oft recht nahe am Bundesdurchschnitt, aber in der Entwicklungstendenz weniger günstig und im Ergebnis eben unterdurchschnittlich. Am Anfang waren die Landeswerte besser, am Ende waren sie schlechter als die Bundeswerte. Es liegt nahe, die Ursachen dafür darin zu suchen, dass auch Niedersachsens Wirtschaft sich etwas schwächer entwickelte als in anderen Ländern und dass dies sich letztlich auf die Einkommen und den Wohlstand auswirkte. Denn wie gesagt: Die durchschnittliche Lebenserwartung ist letztlich der härteste, belastbarste und aussagefähigste Indikator für die „Wohlfahrt“ einer Bevölkerung, den es gibt. Wer arm ist, stirbt früher. *Alle* reichen Nationen weisen hohe Lebenserwartungen auf, und in allen armen Staaten ist die Lebenserwartung relativ niedrig. Die innerregionalen Disparitäten sind zwar zum Glück weniger stark ausgeprägt als die internationalen, aber doch spürbar.

### Die Entwicklung des wirtschaftlichen Gewichts Niedersachsens seit 1950

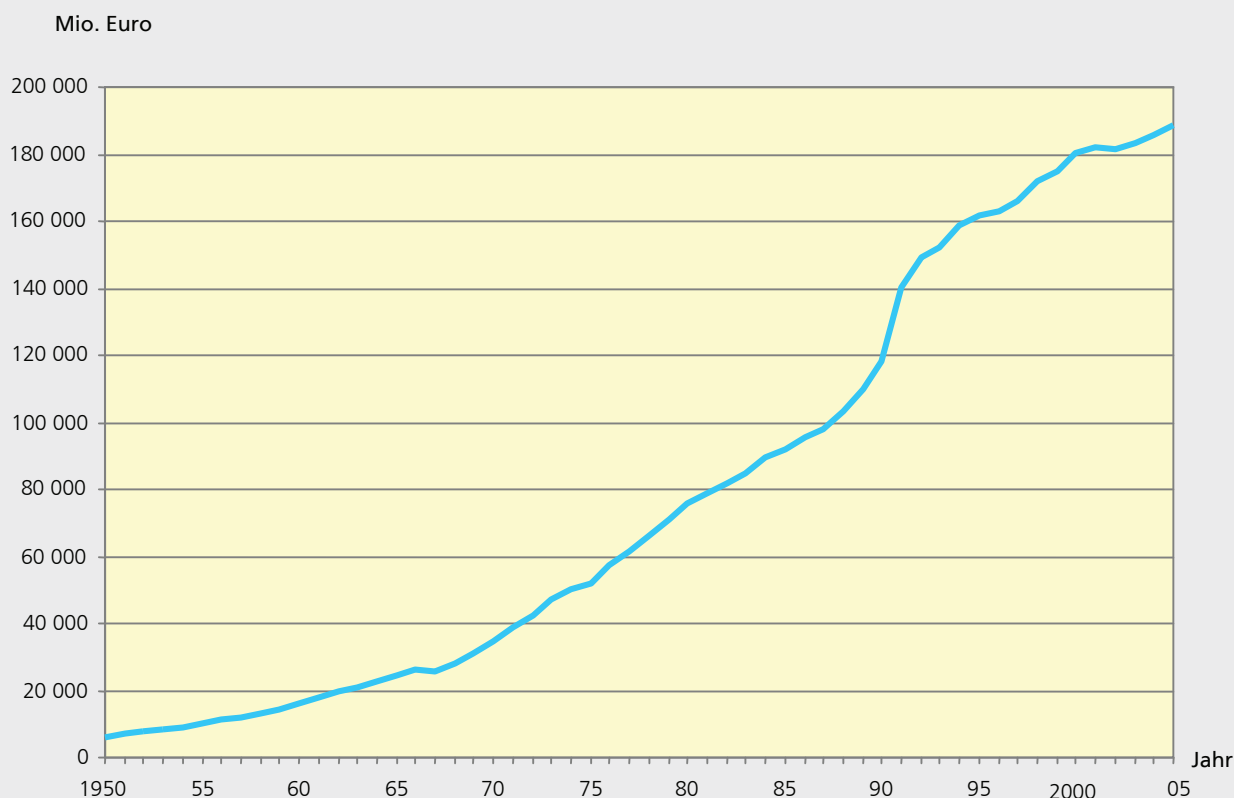
Die Entwicklung der wirtschaftlichen Leistung Niedersachsens soll im Folgenden mit Hilfe des Indikators „Bruttoinlandsprodukt“ dargestellt werden. Daten dafür liegen

seit dem Berichtsjahr 1950 vor. Diese Länderdaten berechnet der „Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“ mithilfe einer Top-down-Methode, die vom Bruttoinlandsprodukt Deutschlands ausgeht und dies mittels geeigneter Berechnungen und Schlüsselzahlen auf die Länder herunterbricht.

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) zu Marktpreisen ist der umfassendste Ausdruck der wirtschaftlichen Leistung eines Landes. Die Definition des BIP ist konzeptionell „im Groben“ seit langem unverändert, aber im Detail haben sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnte immer wieder neue Definitionen und Berechnungsverfahren ergeben. Die älteren von den Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen ermittelten Daten sind darum mit den aktuellen nur sehr eingeschränkt vergleichbar. Im Folgenden wird anhand einiger Eckdaten dennoch ein langfristiger Vergleich versucht.

Eine ungefähre Vorstellung von der Entwicklung kann man mit der folgenden langfristigen Betrachtung gewinnen: Im Jahr 1950 betrug der Wert des seinerzeit für Niedersachsen ermittelten BIP umgerechnet 5 849 Mio. Euro. Im Jahr 2005 lag dieser Wert bei 188 143 Mio. Euro, also etwa 32 mal so hoch wie 1950. Das entspricht in diesem langen Zeitraum von zwei Generationen einem Wachstum von 3 117%, wovon allerdings gut 300% auf Kosten von Preissteigerungen gehen. Dies mag einen ungefähren Eindruck von der Dynamik der Wirtschaftsentwicklung geben; freilich war diese in den Wiederaufbaujahren der fünfziger und zum Beginn der sechziger Jahre, also im „Wirtschaftswunder“, deutlich höher als

### BIP in Niedersachsen 1950 bis 2005



### 3. BIP in Niedersachsen 1950 bis 2005

Jahr	Mio. Euro	Jahr	Mio. Euro	Jahr	Mio. Euro
1950	5 849	1970	34 643	1990	118 307
1951	6 969	1971	38 746	1991	140 289
1952	7 922	1972	42 319	1992	148 988
1953	8 571	1973	47 411	1993	152 180
1954	9 238	1974	50 314	1994	159 070
1955	10 427	1975	52 055	1995	161 561
1956	11 326	1976	57 579	1996	162 797
1957	12 153	1977	61 215	1997	165 902
1958	13 333	1978	66 362	1998	171 852
1959	14 551	1979	70 984	1999	174 885
1960	16 361	1980	76 051	2000	180 117
1961	17 847	1981	79 022	2001	181 799
1962	19 661	1982	81 596	2002	181 619
1963	20 885	1983	84 667	2003	183 157
1964	22 983	1984	89 363	2004	185 803
1965	24 724	1985	91 971	2005	188 413
1966	26 232	1986	95 530		
1967	25 827	1987	97 690		
1968	27 889	1988	103 142		
1969	30 913	1989	109 651		

heute. Natürlich weiß jeder Statistiker, dass hohe Zuwachsraten gerade dann leicht auftreten, wenn es eine schwache Basis gibt – bei dem heute erreichten Niveau der Wirtschaftsleistung ist eine noch weitere Erhöhung erheblich schwieriger. Und man muss sich im Klaren darüber sein, dass dieses Wachstum von 3 117% kein exakt ermittelter Wert ist, sondern nur eine Größenordnung vermitteln soll.

Seit 1950 gab es zahllose Methodenrevisionen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen der Länder, aber man kann trotzdem vier große Zeitperioden bilden, die jeweils immanent völlig vergleichbare Daten bilden. Diese vier Zeitperioden reichen von 1950 bis 1959, von 1960 bis 1976, von 1970 bis 1991 und von 1991 bis 2005. Zum Teil überlappen sich diese Perioden, weil die Revisionen eben nachträglich erfolgen (müssen); für manche Jahre existieren daher Daten, die zunächst nach dem alten und dann nach dem neuen bzw. neueren Konzept berechnet wurden. Die Tabelle 3 und das aus ihr abgeleitete Liniendiagramm zeigen die langfristige Entwicklung des BIP (zu Marktpreisen, in jeweiligen Preisen) in Niedersachsen. Bei ihrer Interpretation müssen die erwähnten methodischen und definitorischen Brüche berücksichtigt werden. Tabelle und Schaubild geben

einen sinnfälligen Eindruck von der Dynamik der Entwicklung.

Die Tabelle 4, deren Daten verschiedenen älteren und aktuellen Veröffentlichungen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen entnommen sind, stellt die eben erwähnten in sich völlig kompatiblen Zeiträume dar. Hier wird der Blick aber nicht mehr darauf gelegt, wie hoch jeweils das BIP oder das Wachstum war, sondern es wird für alle 16 Bundesländer dargestellt, wie hoch ihr jeweiliger Anteil an der wirtschaftlichen Gesamtleistung Deutschlands am Anfang und am Ende der jeweiligen Periode war. Die folgende Tabelle 5 zeigt, welche Veränderungen die Länderanteile im Laufe der vier Perioden nahmen, und zwar durch einfache Subtraktion der jeweiligen Ausgangs- von den Endwerten.

Daten für die fünf ostdeutschen Flächenländer liegen nur ab 1991 vor; die Daten für Berlin beziehen sich in den ersten drei Zeitperioden bis 1991 auf Westberlin, ab 1991 bis heute auf Gesamtberlin. Daten für das Saarland liegen erst seit 1960 vor – insofern spiegelt diese Tabelle die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland mit der Rückgliederung des Saarlandes 1957 bzw. 1959 und dem Beitritt der fünf Länder Ostdeutschlands 1990 wieder.

#### 4. Prozentanteile der Länder am Bruttoinlandsprodukt Deutschlands 1946 bis 2005

Land	1950 bis 1959		1960 bis 1976		1970 bis 1991		1991 bis 2005	
	1950	1959	1960	1976	1970	1991	1991	2005
Baden-Württemberg	13,7	15,0	14,2	15,5	15,7	16,5	15,1	14,7
Bayern	16,7	16,0	15,2	16,6	16,0	18,4	17,1	18,0
Berlin <sup>1)</sup>	x	x	4,0	3,7	3,8	3,8	4,1	3,5
Brandenburg	x	x	x	x	x	x	1,3	2,1
Bremen	1,8	1,8	1,7	1,6	1,6	1,3	1,2	1,1
Hamburg	5,7	5,7	5,4	4,5	4,7	4,3	3,7	3,6
Hessen	8,8	9,0	8,7	9,3	9,2	10,4	9,2	8,8
Mecklenburg-Vorpommern	x	x	x	x	x	x	0,9	1,4
<b>Niedersachsen</b>	<b>11,7</b>	<b>11,0</b>	<b>10,6</b>	<b>10,2</b>	<b>9,9</b>	<b>9,7</b>	<b>9,1</b>	<b>8,4</b>
Nordrhein-Westfalen	32,1	32,7	30,1	28,3	28,8	25,5	24,1	21,8
Rheinland-Pfalz	5,6	5,4	5,0	5,3	5,3	5,1	4,8	4,3
Saarland	x	x	1,8	1,6	1,5	1,4	1,3	1,2
Sachsen	x	x	x	x	x	x	2,3	3,8
Sachsen-Anhalt	x	x	x	x	x	x	1,3	2,1
Schleswig-Holstein	3,9	3,4	3,3	3,5	3,4	3,5	3,3	3,1
Thüringen	x	x	x	x	x	x	1,1	2,0
<b>Jeweiliges Bundesgebiet</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

1) siehe Fußnote Tabelle 5.

## 5. Veränderung der Anteile der Länder am deutschen Bruttoinlandsprodukt in Prozentpunkten

Land	1950 bis 1959	1960 bis 1976	1970 bis 1991	1991 bis 2005
Baden-Württemberg	+ 1,3	+ 1,3	+ 0,8	-0,4
Bayern	- 0,7	+ 1,4	+ 2,4	+0,9
Berlin <sup>1)</sup>	x	- 0,3	0	-0,6
Brandenburg	x	x	x	+0,8
Bremen	0	- 0,1	- 0,3	-0,1
Hamburg	0	- 0,9	- 0,4	-0,1
Hessen	+ 0,2	+ 0,6	+ 1,2	-0,4
Mecklenburg-Vorpommern	x	x	x	+0,5
<b>Niedersachsen</b>	<b>- 0,7</b>	<b>- 0,4</b>	<b>- 0,2</b>	<b>-0,7</b>
Nordrhein-Westfalen	+ 0,6	- 1,8	- 3,3	-2,3
Rheinland-Pfalz	- 0,2	+ 0,3	- 0,3	-0,5
Saarland	x	- 0,2	- 0,1	-0,1
Sachsen	x	x	x	+1,5
Sachsen-Anhalt	x	x	x	+0,8
Schleswig-Holstein	- 0,5	+ 0,2	+ 0,1	-0,2
Thüringen	x	x	x	+0,9

1) Von 1960 bis 1961 nur Westberlin. Quellen für die Tabellen 3 und 4: Statistischer Bericht PI1, Das Sozialprodukt Niedersachsens in den Jahren 1950 bis 1955, Hannover 1957; Statistischer Bericht PI1/50-59, Sozialproduktwerte für Niedersachsen, Revidierte Ergebnisse 1950 bis 1959, Hannover 1973; Statistischer Bericht PI1/1960-1976, Das Bruttoinlandsprodukt in Niedersachsen 1960 bis 1976 (Revidierte Ergebnisse der Entstehungsrechnung), Hannover 1978; Statistischer Bericht PI1/1970-1991, Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung, Erwerbstätige und Arbeitnehmer 1970 bis 1991 (Ergebnisse der Revision 1991), Hannover 1992. Für den aktuellen Zeitraum seit 1991: Internetseiten des Arbeitskreises VGR der Länder, Stand 15.9.2006.

Was zeigt sich in diesen beiden Tabellen? In jeder der vier Perioden geht der Anteilswert von Niedersachsen zurück. In den stürmischen Jahren des Wiederaufbaus von 1950 bis 1959 wuchs zwar die niedersächsische Wirtschaft sehr schnell – aber in den anderen Ländern eben noch schneller, so dass der Anteil Niedersachsens an der Wirtschaftsleistung der damaligen Bundesrepublik von 11,7 auf 11,0 Prozent, also um volle 0,7 Prozentpunkte – dies entspräche einem prozentualen Rückgang um 6,0% – schrumpfte.

Diese Anteilsverluste setzten sich fort, wenngleich mit sich verringerndem Tempo. Von 1960 bis 1976 verlor das Land 0,4 Prozentpunkte und von 1970 bis 1991 noch einmal 0,2 Prozentpunkte. In der jüngsten Periode 1991 bis 2005 hat sich das Tempo des Anteilsverlustes wieder auf 0,7% erhöht – das ist allerdings auch auf den Aufholprozess der fünf ostdeutschen Flächenländer zurückzuführen. Außer Bayern verloren in dieser Zeitspanne alle westdeutschen Länder Anteilspunkte; allerdings ist die niedersächsische Abnahmerate von 7,7% überdurchschnittlich hoch.

Damit keine Missverständnisse aufkommen: Die Wirtschaft wächst in Niedersachsen, es geht durchaus voran. Aber da es anderswo schneller vorangeht, fällt das Land im Standortwettbewerb relativ zurück. Schon die lange Zeitdauer dieses Prozesses zeigt, dass dies mit der einen oder anderen Landesregierung und ihrer wirtschaftspolitischen Ausrichtung wenig zu tun hat.

### Erklärungsansätze für den Anteilsverlust Niedersachsens

Das Phänomen ist nicht neu, und immer wieder hat es seitens der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechner Versuche gegeben, es zu erklären. Genannt wurden folgende Gründe:

- Verlust von Humanpotenzial in den fünfziger Jahren.* In einem „Statistischen Bericht Niedersachsen“ von 1957 heißt es: „Die Abnahme ist außer der schwächeren wirtschaftlichen Entwicklung sicher auch dem Bevölkerungsrückgang infolge Abwanderung in andere Bundesländer zuzuschreiben, besonders, da vorwiegend wohl produktive Kräfte abgewandert sind. Der Bevölkerungsanteil Niedersachsens am Bundesgebiet ist von 1950 bis 1955 von 14,4 vH auf 13,2 vH gesunken, also noch mehr als sein Anteil am Inlandsprodukt des Bundesgebietes.“<sup>1)</sup> Vielen der hier ankommenden Vertriebenen und Flüchtlingen konnte in Niedersachsen keine dauerhafte Bleibe geschaffen werden, und ein großes Humanpotenzial wanderte daher wieder ab. Bis 1956 verlor das Land im Saldo Einwohner, und der Bevölkerungsstand von 1950 wurde erst 1963 wieder erreicht.
- Industriestruktur, vor allem Dominanz des Fahrzeugbaus.* Anfang der siebziger Jahre hieß es: „Bereits

1) Statistischer Bericht PI1, „Das Sozialprodukt Niedersachsens in den Jahren 1950 bis 1955“, Hannover 1957, S. 11.

aus der Untersuchung der mittelfristigen Entwicklung ging hervor, das die niedersächsische Wirtschaft konjunkturell ungünstiger gestellt ist als die Gesamtwirtschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Expansion kommt später in Gang, sie führt nicht zu Wachstumsraten, die den Entwicklungsabstand dauerhaft verringern, und die Rückbildung der realen Konjunktur setzt früher ein als im gesamten Bundesgebiet. Der Grund hierfür muss in der industriellen Struktur des Landes gesucht werden, die schwächer auf expansive Anstöße reagiert und anfälliger für kontraktive Tendenzen ist. (...) Dabei ist das Gewicht des Fahrzeugbaus zu berücksichtigen, der künftig wahrscheinlich nicht mehr in dem Maße wie in der Vergangenheit als Wachstumsträger angesehen werden kann.“<sup>2)</sup>

- c) *Betriebswirtschaftliche Gründe.* Ende der siebziger Jahre wurde aufgrund der im Bundesvergleich geringen Arbeitsproduktivität (Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen) „also sehr wohl eine Strukturschwäche des Landes festgestellt (...). Die Gründe müssen in den inneren, betriebswirtschaftlichen Strukturen der niedersächsischen Unternehmen gesucht werden.“<sup>3)</sup>
- d) *Lage des Landes im Raum, norddeutsche Besonderheiten.* „Dieser Sachverhalt (die Strukturschwäche) steht offenbar im Zusammenhang mit der räumlichen Stellung des Landes im Bundesgebiet. Die Wirtschaftskraft konzentriert sich in Norddeutschland zu einem beträchtlichen Teil in den Bundesländern Hamburg und Bremen. Von anderen Verdichtungsräumen in der Bundesrepublik unterscheiden sich die Regionen um die Hansestädte durch die staatsrechtliche Natur ihrer Kerne. Das gesamtwirtschaftliche Ergebnis der Kernstädte ist in einer Gesamtrechnung der Bundesländer gesondert darzustellen. Von dieser besonderen Optik der Darstellung ist Schleswig-Holstein noch mehr betroffen als Niedersachsen.“<sup>4)</sup> Hinzuzufügen ist auch die langjährige Zonengrenze zur DDR, die bis 1989 die östliche Landesgrenze abriegelte und ein großes Hemmnis für Handel und Verkehr darstellte.
- e) *Wirtschaftsstruktur, Produktionspalette der Industrie.* 1988 musste abermals festgestellt werden: „So belegen fast alle VGR-Indikatoren die recht ungünstige Situation und Entwicklung Niedersachsens, wobei gerade in den letzten Jahren ein Zurückfallen Niedersachsens hinter den Bundesdurchschnitt zu verzeichnen war.“<sup>5)</sup> Derselbe Autor konnte aber unter der

Fragestellung „Holt Niedersachsen auf?“ ein Jahr später konstatieren: „Längerfristig (gemeint sind die Jahre 1970 bis 1988) ist die niedersächsische Entwicklung immer recht eng dem Bundesdurchschnitt gefolgt, während Baden-Württemberg, Hessen und insbesondere Bayern gerade seit der Mitte der 70er Jahre eine z.T. weit überdurchschnittliche Entwicklung genommen haben, die durch dynamische Zuwächse bei den Dienstleistungen und – besonders in Baden-Württemberg und Bayern – durch eine stärker zukunftsorientierte Produktionspalette der Industrie als in Nordwestdeutschland getragen wird. Weit hinter dem Bundesdurchschnitt ist Nordrhein-Westfalen zurückgeblieben, das nach wie vor durch die Probleme der Schwerindustrie beeinträchtigt wird.“<sup>6)</sup> Ein Süd-Nord-Gefälle, so wurde seinerzeit auf Basis der damaligen VGR-Daten angenommen, sei nicht mehr erkennbar – es trat aber bald wieder in Erscheinung.

In jüngerer Zeit wurden weitere, auch historisch basierte Erklärungsansätze hinzugefügt und mit dem jährlichen Niedersachsen-Monitor wurde systematisch und fortlaufend die Entwicklung des Landes im Bundes- und Ländervergleich untersucht und analysiert. Unter anderem wurde darauf hingewiesen<sup>7)</sup>, dass

- sich dieses Phänomen durch alle gesellschaftlichen Bereiche hindurchzieht und sich u.a. auch in so heterogenen Sachverhalten wie der Häufigkeit von Patentanmeldungen, dem Besitz an Internet-Domains und Spitzenrestaurants zeigt;
- das Südwest-Nordost-Gefälle in Deutschland ein sehr altes Phänomen ist, das auf sehr alte und grundlegende europäische Regionalstrukturen zurückgeht;
- Niedersachsen zwar reich ist an Metropolregionen (3!), aber arm an tatsächlichen Metropolen (1?). Bestimmte derzeit dynamische Branchen, die sich typischerweise in Metropolen niederlassen (Finanzsektor, Forschung, unternehmensnahe Dienstleistungen, Medien) sind daher nur unterdurchschnittlich vertreten;
- die Zentren der wirtschaftlichen Entscheidungsmacht, also die Sitze der Großunternehmen, im Lande relativ selten vertreten sind. Daher gibt es zum einen eine gewisse Tradition von Fernsteuerung, zum

6) Dietrich Voigt, „Holt Niedersachsen auf?“, Statistische Monatshefte Niedersachsen 7/1989, S. 281f. – 7) Es handelt sich um eine ganze Reihe von aufeinanderbezogenen Untersuchungen zur Regionalentwicklung im nationalen und europäischen Kontext. Vor allem sind zu nennen: Jessica Huter und Lothar Eichhorn, Historische Wurzeln des Süd-Nord- und West-Ost-Gefälles, in: Statistische Monatshefte Niedersachsen 2/2004, S. 50ff; Jessica Huter und Rene Schäfer, Regionale Verteilung der größten Unternehmen Deutschlands, in: Statistische Monatshefte Niedersachsen 10/2004, S. 538ff; Jessica Huter und Lothar Eichhorn, Regionale Strukturen der Spitzengastronomie in Deutschland, in: Statistische Monatshefte Niedersachsen 9/2005, S. 505ff; Dominic Kudlacek und Lothar Eichhorn, Das Internet ist kein ortloser Raum – Das World Wide Web und seine regionalen Strukturen in Deutschland, Lothar Eichhorn, Regionale Selbststeuerungsfähigkeit und demographischer Wandel, in: Niedersachsen-Monitor 2005, S. 54ff, Hannover 2005.

2) Adolf Kraus, Die niedersächsische Wirtschaft seit der 2. Jahreshälfte 1972, in: Statistische Monatshefte Niedersachsen 6/1973, S. 142. - 3) Adolf Kraus, Die sektorale und regionale Wirtschaftsstruktur in Niedersachsen – Teil 1, in: Statistische Monatshefte Niedersachsen 2/1979, S. 43. - 4) Adolf Kraus, Die sektorale und regionale Wirtschaftsstruktur in Niedersachsen - Teil 2, in Statistische Monatshefte Niedersachsen 5/1979, S. 150. - 5) Dietrich Voigt, Die Wirtschaft Niedersachsens im Spiegel der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen, in: Statistische Monatshefte Niedersachsen 7/1988, S. 286.

ändern werden außerdem besonders innovative Bereiche, wie z.B. die Forschungs- und Entwicklungsabteilungen der Großkonzerne, meistens in der Zentrale und damit meist außerhalb des Landes angesiedelt.

### Wirtschaftlicher Wandel in Niedersachsen an zwei Fallbeispielen

Man kann also sowohl an der Entwicklung der Lebenserwartung als auch an der Wirtschaftsentwicklung sehen, dass Niedersachsen sich zwar dynamisch entwickelt hat, dass aber das Entwicklungstempo hinter dem Bundestrend zurückbleibt. Vor allem der Südwesten Deutschlands zeigt eine deutlich stärker konturierte Entwicklung. An den Beispielen von zwei niedersächsischen Großunternehmen soll im Folgenden gezeigt werden, wie sich der wirtschaftliche Wandel im Lande konkret vollzog. Potenziale, künftige Chancen und Risiken werden damit vielleicht deutlich.

Niedersachsen ist, wie oben dargelegt, arm an Konzernzentralen. Im wichtigsten Aktienindex DAX sind 30 deutsche Unternehmen, eben die Börsenschergewichte, vertreten. Darunter sind nur zwei Unternehmen, die in Niedersachsen ihren Unternehmenssitz haben, nämlich Volkswagen und die TUI. VW hält in der Berechnung des DAX-Index ein Gewicht von etwa 1,7% und die TUI von 0,6% - beide Unternehmen zusammen repräsentieren damit nur ca. 2,3% des DAX, was die These der relativ geringen Ausstattung Niedersachsens mit Konzernzentralen ein weiteres Mal unterstreicht. Es wird im Folgenden also die Entwicklung dieser beiden das Land prägenden und international tätigen Unternehmen angerissen.

### Volkswagen und die Landesgeschichte

Der Volkswagen Konzern mit Sitz in Wolfsburg ist einer der weltweit größten Automobilproduzenten. Nach Unternehmensangaben<sup>8)</sup> lieferte der Konzern im Jahr 2005 5,243 Millionen Fahrzeuge aus; das entsprach einem weltweiten Marktanteil von 9,1%. Der Konzernumsatz belief sich 2005 auf 95,3 Mrd. Euro. Der Konzern ist in zwei Markengruppen unterteilt, und zwar in die Markengruppe Audi (Audi, SEAT, Lamborghini) und die Markengruppe Volkswagen (Volkswagen-PKW, Skoda, Bentley, Bugatti). Jede Marke hat ihren eigenen Charakter und operiert selbstständig im Markt im Rahmen einer gesamten Konzernstrategie. Der Konzern unterhält weltweit in 18 Staaten 44 Fertigungsstätten, in denen fast 345 000 Beschäftigte tätig sind. In Niedersachsen befinden sich Werke in Wolfsburg, Salzgitter, Braunschweig, Hannover und Emden.

8) Die Unternehmensangaben über VW stammen, soweit nicht anders angegeben, aus den Internet-Seiten der Volkswagen AG, Stand 26.4.2006; historische Angaben über die Zeit bis 1949 folgen der Darstellung in Carl-Hans Hauptmeyer, Niedersachsen-Landesgeschichte und historische Regionalentwicklung im Überblick, Oldenburg 2004, S. 120ff.

Am 28. Mai 1937 wurde die „Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH“ gegründet, und 1938 wurde die „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“, das heutige Wolfsburg, gegründet. Die Gründung war Bestandteil nationalsozialistischer Industriepolitik, wie auch der fast gleichzeitige Aufbau der „Hermann-Göring-Werke“ (Stahlproduktion) in Salzgitter. Hitler selbst legte 1938 den Grundstein für das Volkswagenwerk, das am Mittellandkanal und nahe der Ost-West-Bahnverbindung sowie der neuen Autobahn, der heutigen A2, lag. Mit Kriegsbeginn wurde das Werk in der Kriegsproduktion eingespannt, viele tausend Zwangsarbeiter wurden beschäftigt. Nach Ende des Weltkriegs fiel Mitte 1945 eine ganz grundlegende Entscheidung der britischen Besatzungsmacht: Major Ivan Hirst entschied, dass das Werk nicht demontiert, sondern dass die Produktion der Volkswagen aufgenommen werden sollte. 1949 wurde der Bundesregierung die Treuhänderschaft über das Werk übertragen, die Verwaltung oblag dem Land Niedersachsen.

Der legendäre „VW-Käfer“ wurde das Symbol des Wirtschaftswunders schlechthin. Schon 1955 wurde in Wolfsburg das einmillionste Fahrzeug erstellt und gebührend gefeiert, 1953 wurde VW do Brasil gegründet – VW wurde damit endgültig zum „Global Player“ – und bald entstanden weitere VW-Werke in Deutschland, so z.B. 1956 das in Hannover.

Eng verbunden mit dem Aufstieg von Volkswagen war der Aufstieg der Stadt Wolfsburg. Wolfsburgs Bevölkerungszahlen entwickelten sich – immer auf heutigem Gebietsstand gerechnet, also ohne künstliche Eingemeindungseffekte – wie folgt:

### 5. Entwicklung der Einwohnerzahlen Wolfsburgs 1939 bis 2005

Stand	Einwohner
Volkszählung 1939	19 001
Volkszählung 1946	39 202
Volkszählung 1950	48 902
31.12.1956	71 948
Volkszählung 1961	94 026
31.12.1970	131 728
Volkszählung 1987	124 896
31.12.2005	121 199

Man sieht, dass sich die Einwohnerzahlen von 1939 bis 1946 und dann noch einmal von 1946 bis 1961 verdoppeln. Der Höhepunkt ist 1970 erreicht; die aktuelle Einwohnerzahl liegt etwa um 10 000 unter dieser – die Zeiten des explosiven Wachstums sind vorbei.

Was sind die Ursachen dieses rasanten Wachstums? Sie liegen im „Arbeitskräftehunger“ des VW-Werkes und der

dadurch ausgelösten Sogwirkung. Zunächst kamen Vertriebene, Kriegsheimkehrer und frühere Kriegsgefangene. Viele von diesen kamen zunächst in den Baracken unter, in denen noch kurz vorher die Zwangsarbeiter leben mussten. Als dieser erste Strom verebbte, kamen weiter Flüchtlinge aus der DDR, später Arbeitsmigranten vor allem aus Italien. Wolfsburg ist noch heute „eine der nördlichsten Städte Italiens“. Es war eine große kollektive Leistung, diese so verschiedenartigen Menschen zu einem gemeinsamen Aufbauwerk zu integrieren, und dies gelang natürlich auch nicht sofort und nur mit scharfen Konflikten. So war anfangs z.B. die Fluktuation unter den italienischen „Gastarbeitern“ sehr hoch, unter anderem deshalb, weil sie unter allerlei Diskriminierungen leiden mussten.

1960 wurde das bis heute wichtige „Volkswagen-Gesetz“ vom Bundestag erlassen. 60% des Kapitals wurden auf dem Aktienmarkt veräußert, es entstand die VW-„Volksaktie“. 40% der Anteile blieben in staatlicher Hand. Derzeit hält Niedersachsen 18,2% der stimmberechtigten Stammaktien. Bis heute wichtig, aber auch umstritten ist der Paragraph 2 des VW-Gesetzes, nach dem kein Aktionär mehr als 20% der Stimmrechte ausüben darf, auch wenn er mehr Anteile besitzt. Dies ist ein gewisser Schutz vor „feindlichen Übernahmen“ und sichert den öffentlichen Einfluss Niedersachsens auf den bei weitem wichtigsten Konzern des Landes. Dieser öffentliche Einfluss wird auch dadurch ausgedrückt und ausgeübt, dass die niedersächsische Landesregierung mit Ministerpräsident Christian Wulff und Wirtschaftsminister Walter Hirche zwei Aufsichtsratsmitglieder stellt.

Die Massenmotorisierung, deren Prototypen in Deutschland der „Käfer“ und der „Golf“ sind, hat das Land tiefgreifend verändert. 1950 waren in Niedersachsen 60 488 PKW zugelassen, 2006 waren es 4,529 Millionen – eine regelrecht astronomische Zunahme um 7 387 %. Diese Massenmotorisierung war die Voraussetzung z.B. für die tiefgreifenden Veränderungen im Stadt-Umland-Gefüge durch immer weiter ausgreifende Pendlerverflechtungen. Die enormen Bevölkerungsgewinne im Umland von Hamburg, Hannover und Bremen waren nur auf Basis der Massenmotorisierung möglich. Diese hat das Gesicht der Innenstädte, der Vororte und der Dörfer nachhaltig umgestaltet, ebenso z.B. die Struktur des Einzelhandels: Die großen Verbrauchermärkte und Fachsupermärkte auf der „grünen Wiese“ sind nur möglich, weil nahezu jeder Haushalt über (mindestens) einen PKW verfügt. Der Lebensalltag der Menschen wurde durch den PKW radikal verändert: In einigen ländlichen Regionen des Landes ist man auf den Besitz eines PKW unbedingt angewiesen, um das alltägliche Leben zu bestreiten, und paradoxerweise ist es bereits Ausdruck von Luxus geworden, auf einen PKW verzichten zu können.

Dennoch gab es spätestens seit Ende der siebziger Jahre bestimmte Sättigungserscheinungen des Marktes. Stei-

gende Rohöl- und Benzinpreise gehörten zu den ersten Vorboten von „Energiekrisen“ und „Grenzen des Wachstums“, von denen die Diskussionen der achtziger Jahre bestimmt waren. Auch der VW-Konzern wurde, wie nahezu alle großen Automobilhersteller, vor große Herausforderungen gestellt. Das Geschäft wurde immer internationaler, gerade auch wegen der Sättigungstendenzen des Heimatmarktes. VW eröffnete Werke in China und übernahm den spanischen Konkurrenten SEAT.

In den neunziger Jahren stand immer mehr die Notwendigkeit von Kostensenkungen im Vordergrund; zugleich sollte eine neue und innovative Produktvielfalt neue Käuferschichten erschließen. Diese Strategie ist mit dem Namen Ferdinand Piëch verbunden, der seit Anfang 1993 den Konzern führte. Der Wettbewerb wurde mit zunehmend harten Bandagen geführt, wofür die erst Jahre später mit einem teuren Vergleich beendete Affäre um den Einkaufschef Jose Ignazio Lopez, der 1993 zusammen mit weiteren Mitarbeitern von General Motors abgeworben worden war, das deutlichste Zeichen ablegte.

1993 kamen nicht nur Piëch und Lopez, sondern auch der Mann, der das „System VW“ wie kaum ein anderer verkörperte: Peter Hartz. „System VW“ bedeutet:

- Paritätische Mitbestimmung und daher starke Einflüsse der Betriebsräte und Gewerkschaften;
- exzellente Verbindungen in die Politik, vor allem zur SPD; so wurde unter dem damaligen Ministerpräsidenten und erklärtem „Automann“ Gerhard Schröder der VW-Betriebsratsvorsitzende Walter Hiller von 1990 bis 1996 niedersächsischer Sozialminister;
- intensive „Netzwerkbildung“ und zum Teil sehr innovative Konzepte der Personalführung.

Hartz konnte als Personalverantwortlicher des VW-Konzerns auch in Zeiten von Rezession und Krise Massenentlassungen bei VW verhindern, letztlich durch Arbeitszeitverkürzungen (Viertagewoche, 28,8 Wochenstunden) ohne vollen Lohnausgleich. Auch das „5 000 mal 5 000“-Konzept (5 000 zusätzliche Arbeitsplätze mit 5 000 DM Monatseinkommen) geht mit auf Hartz zurück. Seinen Höhepunkt erlebte das System VW im Jahr 2002. Hartz wurde von Schröder, mittlerweile Bundeskanzler, in eine Expertenkommission zur Reform des Arbeitsmarktes und der Arbeitsverwaltung berufen. Die Vorschläge dieser Kommission wurden zwar nicht eins zu eins umgesetzt, aber die Reformgesetze „Hartz I“ bis „Hartz IV“ mit ihrer Zusammenlegung von Arbeits- und Sozialverwaltung, der Einführung des „Arbeitslosengeld II“ und dem grundlegenden Konzept des „Förderns und Forderns“ haben die Arbeits- und Sozialpolitik Deutschlands grundlegend umgestaltet. Die Legislaturperiode



von 2002 bis 2005 stand innenpolitisch ganz unter dem Zeichen von Hartz IV und der Agenda 2010.

Volkswagen und die ganze Region Wolfsburg hatten in dieser Zeit beeindruckende Erfolge vorzuweisen und schienen zumindest oder waren tatsächlich Vorbild auch für andere Regionen. Der VW-Konzern diversifizierte sich; sichtbarer Ausdruck sind die „Autostadt“ in Wolfsburg, die auch eine touristische Attraktion ist, aber auch die Volkswagenbank. Der Konzern engagierte sich zusammen mit der Stadt und anderen Akteuren in der „Wolfsburg AG“, die unter anderem an dem Leitbild einer „Mobilitätskompetenzregion“ arbeitet; die allzu starke Abhängigkeit der Region nur vom Automobilssektor sollte abgebaut und zugleich sollten die Stärken des Clusters „Mobilitätswirtschaft“ gestärkt werden. Zugleich konnte empirisch belegt werden, dass der Raum Wolfsburg/Gifhorn nicht nur kurzfristig einer der entwicklungsstärksten Räume des Landes war und ist <sup>9)</sup>.

Seit Juni 2005 bröckelt das System VW. Eine Bestechungsaffäre zog immer weitere Kreise, und schon im Juli 2005 musste Hartz als Personalvorstand zurücktreten. Im Zusammenhang dieser Affäre wurde unter anderem offenbar, dass der soziale Friede in den VW-Werken nicht nur durch relativ hohe Löhne, sondern auch dadurch zustande kam, dass man Betriebsratsmitgliedern die eine oder andere kostspielige Gefälligkeit erwies. Parallel wurde öffentlich, dass Landtagsabgeordnete trotz ihrer Tätigkeit weiterhin Bezüge von VW erhielten, ohne dass konkrete Gegenleistungen so recht erkennbar waren. „System VW“ hieß eben nicht nur, dass der Staat großen Einfluss auf das Unternehmen hat, sondern dass auch das Unternehmen umgekehrt großen Einfluss auf den Staat hat, frei nach dem Motto: „What’s good for General Motors, that’s good for the United States.“

Volkswagen stellt sich gegenwärtig neu auf. Seit 2005 hat VW einen neuen Großaktionär, die Porsche AG, die bereits 18,5% der Anteile hält und diesen Anteil weiter bis auf 25,1% aufstocken will. Die derzeit sehr erfolgreiche Porsche AG, Europas kleinster Automobilhersteller, hat damit maßgeblichen Einfluss auf Europas größten Hersteller, und es scheint so zu sein, als würde derzeit der unternehmerische Einfluss stärker als der öffentlich-staatliche sein. Die Führung des VW-Konzerns plant jedenfalls ein ehrgeiziges Sanierungsprogramm, das bis zu 20 000 Arbeitsplätze in Frage stellte. Die VW-Werke in Deutschland sind laut Konzernleitung weltweit nicht konkurrenzfähig und haben 2005 einen dreistelligen Millionenverlust erwirtschaftet. In Tarifverhandlungen mit der IG Metall wurde Ende September 2006 eine Erhöhung der Wochenarbeitszeit ohne Lohnausgleich und

9) Vgl. Lothar Eichhorn, Niedersächsische Regionen im Vergleich – Erkenntnisse und Fragen aus der Analyse amtlicher Daten sowie Henning Eckel, Strukturanalyse und Strukturpolitik in der Region Wolfsburg; beide Aufsätze in: Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.), Erfolgreiche Regionen in Niedersachsen, Bonn 2003.

die Abkehr von der Viertageweche beschlossen. Im Gegenzug gab die Unternehmensleitung den Beschäftigten Beschäftigungs- und Standortgarantien. Für Niedersachsen war dies eine gute Nachricht, denn hier stand viel auf dem Spiel: die VW-Standorte in Wolfsburg, Braunschweig, Emden, Hannover und Salzgitter sind von größter Bedeutung für ihre jeweiligen Regionen.

### Von der Preussag zur TUI: Vom Bergwerk zum Tourismus

Der wirtschaftliche Wandel wird wohl an keinem deutschen Unternehmen so deutlich wie an der TUI AG, dem zweiten niedersächsischen DAX-Unternehmen mit Sitz in Hannover. Auf den Internetseiten der TUI AG kann man lesen: „Kein deutsches Unternehmen hat jemals einen so deutlichen Wandel vollzogen wie die TUI AG. Hervorgegangen aus der ehemaligen Preussag AG hat sich der Konzern innerhalb weniger Jahre vom Industriekonglomerat zum innovativen Touristik- und Schifffahrtkonzern entwickelt. Heute ist TUI ein Unternehmen mit weltweit rund 63.000 Mitarbeitern, das führend in Europa ist. Ein Wandel, für den Volkswirtschaften Jahrzehnte benötigen.“<sup>10)</sup> Auch die zum Teil recht komplizierte Unternehmensgeschichte der TUI AG ist eng verflochten mit der Geschichte des Landes Niedersachsen.

Im preußisch-österreichischen Krieg von 1866/67 hatten sich die hannoverschen Welfenkönige auf die Seite Österreichs gestellt. Infolge des preußischen Sieges verlor Hannover seine staatliche Selbstständigkeit und wurde fortan eine preußische Provinz. Damit fiel auch die bedeutende Staatswirtschaft des Königreiches an die Sieger. Der preußische Fiskus verleihte sich damit den Oberharzer Bergbau um Clausthal-Zellerfeld und St. Andreasberg genauso ein wie den hannoverschen Anteil von vier Siebteln an den bedeutenden Erzvorkommen in Oker-Harlingerode, Langelsheim und vor allem den Rammelsberg bei Goslar, in dem mindestens seit dem Jahr 968 Erz gewonnen wurde <sup>11)</sup>. Der Rammelsberg war seinerzeit weltweit die größte zusammenhängende Lagerstätte für Blei-, Zink- und Kupfererz. Von immerhin regionaler Bedeutung war der Steinkohlebergbau im Deister, der ebenfalls an Preußen fiel.

Der Bergwerksbesitz des Landes Preußen, zu dem natürlich bei weitem mehr als nur die ehemals hannoverschen Gruben gehörten, wurde im Jahr 1923 per Gesetz an eine zu 100% dem Land Preußen gehörende Aktiengesellschaft, eben der Preussag AG, übertragen. Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Hauptverwaltung der Preussag nach Hannover verlegt. Der Neubau der Preussag-Verwaltung

10) Stand 15.9.2006, [http://www.tui-group.com/de/konzern/konzern\\_ueberblick/portraet/index.html](http://www.tui-group.com/de/konzern/konzern_ueberblick/portraet/index.html). - 11) Die anderen drei Siebtel gehörten dem Großherzogtum Braunschweig, das auch nach 1866/67 selbstständig blieb; Näheres zur Unternehmensgeschichte der Preussag in der Monographie: Bernhard Stier/Johannes Lauffer, Von der Preussag zur TUI, Essen 2005, hier vor allem S. 30f.

erfolgte am Leibniz-Ufer in unmittelbarer Nähe zum Landtag und verschiedenen Landesministerien; heute wird das Gebäude vom Wissenschaftsministerium genutzt. Preußen gab es nicht mehr, und zumindest in den Westzonen fiel sein Vermögen an den Bund; die Preussag wurde – unter dem Dach der VEBA – eine bundeseigene Gesellschaft.

Die Preussag war somit ein zentralstaatlich gelenkter Bergbaukonzern. 1959 wurde sie privatisiert, und zwar in Form der „Volksaktie“. Das Eigentum an Produktionsmitteln sollte möglichst breit gestreut werden. Insgesamt gab es etwa 200 000 Kleinaktionäre. Die Preussag entwickelte sich zum Mischkonzern, der sich aber zunehmend aus dem ursprünglichen Bergwerksgeschäft zurückzog bzw. die Bergwerke wegen Unrentabilität und Erschöpfung der Vorkommen schließen musste. So fiel 1987 der Beschluss, den Bergbau im Rammelsberg aufzugeben. Kennzeichnend für den Konzern war und blieb ein enges Verhältnis zur Politik; immer wieder wurden unternehmerische Entscheidungen getroffen, die nicht unmittelbar Gewinnmaximierung bezweckten, sondern eher wirtschaftspolitischen Interessen des Landes Niedersachsen oder der Bundesrepublik dienten<sup>12)</sup>. Diese „Staatsnähe“ wurde besonders deutlich, als die Preussag im Jahr 1989 die bis dahin bundeseigene Salzgitter AG übernahm. Auch diese ist ihrerseits eng mit Niedersachsens Wirtschaftsgeschichte verbunden, geht sie doch unter anderem auf die „Reichswerke Hermann Göring“ zurück, die im Salzgitter-Gebiet die dort vorkommenden spärlichen Eisenerzvorkommen ausbeuten sollte. 1998 wurde die Salzgitter AG wieder verkauft und übergangsweise von der niedersächsischen Landesregierung und der Nord LB übernommen, auch um den Kauf mit eventuell anschließend drohender Stilllegung durch einen ausländischen Konkurrenten zu verhindern. Kurz danach wurde die Salzgitter AG erfolgreich an die Börse gebracht.

Die Preussag übernahm in der Folge verschiedene Unternehmen vor allem im Ausland, verkaufte aber auch viele Beteiligungen wieder. Sie war ein ausgesprochener Mischkonzern. Ab 1997 begann die rasante Entwicklung zum Dienstleistungskonzern durch die Übernahme von 99,4% der Aktien der Hapag-Lloyd AG, ein Großkonzern mit Hauptsitz in Bremen im Bereich Transport und Touristik. Hapag-Lloyd besaß unter anderem eine eigene Frachtschiff-Reederei, eine Charterfluglinie, eine Reisebüroketten und Kreuzfahrtschiffe. Unter anderem war Hapag-Lloyd mit 12,5% am hannoverschen Touristik-Konzern TUI beteiligt. Die TUI war 1968 durch einen Zusammenschluss mittelständischer Reiseanbieter (u.a. Scharnow, Touropa und Dr. Tigges) entstanden. 1998 übernahm die Preussag die 600 Reisebüros der First-Gruppe und 24,9% der Anteile von Thomas Cook. Vor allem aber stockte die

Preussag-Tochter Hapag-Lloyd ihre TUI-Beteiligung auf 50,1% auf; 1999 wurde dieser Anteil auf 100% erhöht, indem man die TUI-Anteile der West LB und der Deutschen Bahn aufkaufte.

In rascher Folge wurden im In- und Ausland Investitionen getätigt und zum Teil auch wieder rückgängig gemacht; insgesamt aber verstärkte der Konzern seine Touristik-Aktivitäten im In- und Ausland immer mehr und trennte sich dafür von Beteiligungen und Engagements in anderen Bereichen. Am 26. Juni 2002 erfolgte die Umbenennung des Konzerns von Preussag in TUI AG – die Tochter hatte sich die Mutter einverleibt. Der Umgestaltungsprozess wurde maßgeblich von der öffentlich-rechtlichen West LB beeinflusst; deren damaliger Chef Friedel Neuber war zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der TUI AG.

Heute hat der Konzern zwei Standbeine: Neben die Tourismussparte treten die Logistikaktivitäten unter dem Dach der Hapag-Lloyd AG, die auf das Wachstumsfeld Frachtschiffahrt konzentriert wurden. Durch die Übernahme der kanadischen CP Ships stärkte TUI dieses Geschäftsfeld noch weiter. Der Konzern plant eine Stärkung des Logistik-Geschäfts, denn auf seinen Internet-Seiten heißt es: „Rund 72 Prozent des Umsatzes erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2005 die Sparte Touristik. Die Schifffahrt trug mit 19 Prozent zum Umsatz bei und ist die zweite starke Säule. Mittelfristig strebt TUI an, dass beide Geschäftsfelder weiter ausgebaut werden und jeweils zu 50 Prozent zum Umsatz und zum Ertrag beitragen.“

Als vorläufiges Gesamtergebnis des langjährigen Firmen-Monopoly lassen sich bestimmte Grundtendenzen ablesen: Ein ehemaliger preußischer Staatskonzern, dessen Grundkapital u.a. aus preußischer Kriegsbeute im Königreich Hannover bestand, hat sich im Laufe seiner Geschichte mehrfach selbst neu erfunden. Seine „Staatsnähe“ behielt er zumindest bis 1998. Die jüngeren Transformationen in einen internationalen Dienstleistungs- und Logistikkonzern sind sicher nur transitorisch – schon wird an den Börsen von einer Aufspaltung des Konzerns in diese beiden Geschäftsbereiche geredet. Mit beiden Geschäftsbereichen haben sich große Wachstums- und Beschäftigungschancen ergeben, aber beide bergen auch große Risiken. Der Tourismus ist abhängig von der Massenkaufkraft und durch politische Krisen ziemlich anfällig. Die Schifffahrt, vor allem die Containerschiffahrt, ist durch die Globalisierung und die Zunahme der Warenströme vor allem aus Ostasien weltweit einer der größten Wachstumsmärkte – aber darum auch entsprechend umkämpft. Die TUI jedenfalls und ihre Beschäftigten haben die Gemächlichkeit und Beschaulichkeit eines halbstaatlichen Konzerns längst hinter sich gelassen und stehen als Global Player inmitten der weltwirtschaftlichen Umwälzungen des 21. Jahrhunderts.

12) vgl. ebenda, S. 560f.

## Enorme Fortschritte, tiefgreifender Wandel – aber kein Aufholen

In den vergangenen 60 Jahren haben die Menschen in unserem Lande beeindruckende Leistungen vollbracht, das Land nach den Kriegszerstörungen wieder aufgebaut und zugleich tiefgehend umgestaltet. Die Produktivität der Wirtschaft ist ungeheuer gestiegen und auch die Wohlfahrt der Menschen hat in einem Ausmaß zugenommen, das 1946 schier unvorstellbar gewesen wäre. Es zeigt sich, was die harte Arbeit und der schöpferische Geist von mittlerweile drei Generationen zustandebringen. In diesem Zeitraum wuchs die Wirtschaft um 3 117% und der PKW-Besatz gar um 7 387%. Die freilich biologisch beschränkte Lebenserwartung, hier gefasst als Durchschnitt der Frauen und Männer, wuchs „nur“ um +16,3%.

Niedersachsen hat zwar große Fortschritte erzielt, ist aber dennoch in der Konkurrenz der Bundesländer zurückgefallen. Das gilt für die Wohlfahrt der Menschen genauso wie für die Wirtschaft. Um die Eingangsfrage eindeutig zu beantworten: Nein, Niedersachsen holt *nicht* auf.

Die vielschichtigen Ursachen dessen und ihr innerer Zusammenhang sind noch längst nicht erforscht; die amtliche Statistik kann hier auch keine definitiven Antworten, sondern nur Hinweise geben. Ansonsten kann dies Gegenstand historischer, politologischer und wirtschaftsgeografischer Forschung werden. Empirisch abgesichert scheinen folgende Ursachenkomplexe zu sein:

*Verlust an Humanpotenzial:* Das Land konnte zunächst nach 1946 nur einen kleinen Teil der Flüchtlinge und Vertriebenen, die hier provisorisch sesshaft wurden, auf Dauer integrieren. Die meisten zogen weiter, nach Westen und Süden. Auch heute gibt es solche Abwanderungstendenzen in Form eines „Brain drain“ Richtung Südwesten.

*Lage des Landes als halbperipherer Raum:* Das Land liegt dem entscheidenden wirtschaftlichen Schwerpunkt Europas (Raum London-Rheinschiene-Poebene, „Blaue Banane“) zwar nahe, ist aber kein Teil dieses Raums, wo sich die wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Potenzen

ballen. Innovationen nehmen meist in diesem Raum ihren Ausgang, wie man z.B. der Patentanmeldungsstatistik entnehmen kann. Dazu kommt, dass mit den Stadtstaaten Bremen und Hamburg zwei der das Land prägenden Zentren nicht zu Niedersachsen gehören.

*Mangel an Konzernzentralen:* Die halbperiphere Lage zeigt sich auch darin, dass es im Land nur wenige Unternehmenssitze von Großkonzernen gibt. Nur zwei von 30-Dax-Konzernen, die zusammen nur 2,3% des DAX repräsentieren, haben im Lande ihren Sitz. Das führt unter anderem zu Tendenzen von Fernsteuerung, also von Entscheidungen z.B. über Standortfragen, die nicht ortsnah gefällt werden und vom Lande wenig beeinflusst werden können.

*Verflechtung von Staat und Großkonzernen:* An der zum Teil recht komplizierten Geschichte der beiden DAX-Unternehmen lässt sich zumindest ein landestypisches Phänomen ablesen: der hohe, aktuell aber schwindende, Staatseinfluss und umgekehrt der hohe Einfluss dieser Unternehmen auf die Politik. Dieser letzte Punkt ist zwar nicht unbedingt ursächlich für das Phänomen des relativen Zurückbleibens, dürfte aber in der Analyse der Wirkungszusammenhänge von Bedeutung sein.

*Regionale Schwerpunktverschiebung innerhalb des Landes:* Die Ursachen für das relative wirtschaftliche Zurückbleiben können nicht einfach in der sektoral-, sondern eher in der Regionalstruktur gesehen werden. Trotz des Trends zur Dienstleistungsgesellschaft gehören die Landwirtschaft und mit ihr verbundene Wirtschaftszweige zu den dynamischsten Branchen im Lande. Hier ist Niedersachsen bundesweit führend. Vor allem im früher wirtschaftlich schwachen Westen des Landes konzentrieren sich die Wachstumsregionen – die im übrigen schon längst nicht mehr nur auf Ackerbau und Viehzucht setzen, auch wenn damit alles anfing. Demgegenüber zeigt der Süden des Landes – also der Raum südlich von A2 und Mittel-Landkanal, das altindustrialisierte Berg- und Hügelland – erheblich schwächere Tendenzen. Das ist darum von Belang, weil dieser Raum eigentlich der Schwerpunktraum Niedersachsens ist, wo die großen Städte, die Forschungsstätten und die Industrie sich ballen.