

BREMER VULKAN: DIE WERTF MUSSTE VOR 20 JAHREN EINEN VERGLEICHSANTRAG STELLEN UND GING SPÄTER GANZ UNTER

### Lange Trauer und Neuanfang

Heiner Heseler war als Volkswirt und ausgewiesener Schiffsfahrtspezialist von der Arbeiterkammer in den Zeiten des Vulkan-Niedergangs Berater der Werft. Bis 2015 hat Heseler als Staatsrat im Wirtschaftsressort auch die Reaktivierung des Wertfeldes begleitet.

„Ich war jetzt gerade erst bei einer Mitgliederversammlung des Vereins Use Akschen mit 150 Leuten. Die trauern 30 Jahre nach dem Ende noch der AG Weser hinterher. Daran wird ersichtlich, für wie viele Menschen unsere Werften als industrielle Standbeine Bremens wichtig waren. Und das wusste natürlich damals auch die Politik,“ sagt Heseler. Auf keinen Fall habe sich die Geschichte der AG Weser wiederholen dürfen. Und so habe man aus heutiger Sicht vielleicht sogar zu lange am Vulkan festgehalten: „Der Regierungswechsel zu Henning Scherf hat den Untergang noch beflügelt. Unter Klaus Wedemeyer wäre die Sache mit der Werft vielleicht noch eine ganze Weile weitergelaufen,“ schätzt Heiner Heseler. Er erinnert sich aus eigenem Erleben,



Heiner Heseler  
FOTO: SCHETZ

dass Henning Scherf und Vulkan-Chef Friedrich Hennemann menschlich partout nicht „miteinander konnten“.

Dazu habe Hennemann Fehler gemacht: Etwa hoch defizitäre Firmen wie die Maschinenbaufirma „Dorries“ Scharmann aufgekauft und damit die Probleme noch vergrößert: „Der Vulkan hätte seinerseits stattdessen in seinem Kern viel früher stärker rationalisieren müssen. Aber dazu gab es keine Bereitschaft in der Politik.“

Rückblickend sieht Heiner Heseler das Ende des Vulkans nicht mehr als Katastrophe für den Standort: „Der Bremer Weg bedeutet seitdem, in neue Felder zu investieren. Heute erleben wir, dass wieder 1200 Menschen auf dem ehemaligen Vulkan arbeiten – aber eben neben dem Schiffbau auch auf ganz neuen Feldern.“

Ohne die Lehren aus dem Vulkan-Zusammenbruch hätte man zudem vielleicht nicht so stark in Bereiche wie die Airport-Stadt oder an der Universität investiert. „Und das sind heute Bremer Erfolgsgeschichten.“

### Hennemanns Verdienste

Klaus Grobecker war bis 1991 im zweiten Senat unter Regierungschef Klaus Wedemeyer Bremer Finanzsenator und arbeitete mit an der Inthronisierung von Friedrich Hennemann als Staatsrat und dem Senat des Bremer Vulkan. Schon weit vorher als Bundestagsabgeordneter für die SPD und parlamentarischer Staatssekretär in Bonn hat sich Grobecker um den Vulkan gekümmert.

„Auch Klaus Wedemeyer hätte bei diesen Verlustzahlen 1996 nichts mehr über den Bremer Haushalt für den Vulkan tun können. Und es konnte einfach auch nicht sein, dass man den Bremer Haushalt als Finanzreserve der Werften ansieht. Gegen diese Einstellung hat sich Klaus Grobecker heute erblickt,“ sagt Klaus Grobecker.

Der Betriebsrat etwa habe immer gedacht, Bremen sei Eigentümer der Werft, statt sich an den eigenen Konzern zu wenden. Klaus Grobecker kritisiert auch Leuten, die Hennemann später „Niete in Nadelstreifen“ hinterher riefen. „Hennemann stand mir viel zu schnell als Täter fest. Als wir Hennemann in den Vorstand geschickt haben, war das einer der fähig-



Klaus Grobecker  
FOTO: KOCH

sten Senatsdirektoren, die Bremen jemals gehabt hat. Den haben, diesen Thyssen-Bornemisza-Fritzen, haben wir damals schon nicht mehr zugehört, dass sie überhaupt mit Zahlen umgehen können.“

Aus Grobeckers Sicht gebührt Hennemann das Verdienst, den Vulkan unter seiner Führung immerhin zehn weitere Jahre am Leben erhalten zu haben: „Aber ich habe mit ihm auch heftig über Diversifizierung gestritten. Hennemann verstand darunter, woanders Firmen dazuzukaufen. Aber das war nicht richtig überlegt.“ Grobecker forderte stattdessen von Hennemann, auf dem eigenen Wertfeld selbst Neues aufzubauen: „Die Infrastruktur war doch prima, wie man selbst heute noch sieht.“

Der endlose Prozess gegen Friedrich Hennemann wegen angeblicher Unterschlagung von Ost-Subventionen von mehr als 400 Millionen Euro sei „für alle Beteiligten keine Lobeshymne“ gewesen, meint der Ex-Senator: „Hennemann hat dann einen Freispruch in der Klasse gekriegt. Ich hoffe, er ist zufrieden damit und erholt sich.“

### „Am Weltmarkt gescheitert“

Klaus Schösser ist als Fernsehreporter für Radio Bremen und die ARD ganz nah dran am Vulkan-Untergang. Mit seinem Kollegen Wilfried Hütsmann hat er 1999 den Grimme-Preis für die Dokumentation „Machtsspieler – Friedrich Hennemann und der Untergang des Bremer Vulkan“.

„Der Bremer Vulkan ist in letzter Instanz am Weltmarkt und an der Globalisierung gescheitert. Containerschiffe waren in den 50er- und 60er-Jahren noch High-Tech, dann konnten die Chinesen und Koreaner gleich gute Schiffe deutlich billiger bauen“, meint Schösser heute rückblickend. Ohne Steuergeld sei nichts mehr gegangen beim Vulkan. So erinnerten sich ältere Senatoren an die regelmäßigen Besuche durch den Vulkan-Chef Hennemann, wenn dieser wieder Bürgschaften für Schiffsbauten einforderte: Es sei vergleichbar mit Schiffbau zu DDR-Zeiten in einem Volkseigenen Betrieb. „Hennemann hatte dabei nicht viele Zielstreifen, an denen er drehen konnte: Hier in Bremen schütze ein sozialdemo-



Klaus Schösser  
FOTO: HFK BREMEN

kratisches Kartell die Werftarbeiter vor Mehrarbeit, dringenden nötigen Automatisierungen und anderen Grausamkeiten.“ Man habe sich darauf verlassen, dass man als Konzern zu groß geworden sei, um fallen gelassen werden zu können.

Die Aufträge für die beiden „Costa“-Kreuzfahrler einzuwerben sei in der Sache richtig gewesen. Aber der Versuch, auf dem Weltmarkt Geschäfte zu machen, sei zu spät gekommen. Gleichzeitig habe sich die Werft überschätzt und schlicht nicht genug Know how gehabt.

Schösser: „Der Vulkan hat Lehrgeld gezahlt, und es wurde so schlimm, dass Bremen mit seinen Portokassen da nichts mehr zu retten hatte.“ Als Hennemann versucht habe, 300 Millionen Mark im Ausland zu leihen, hätten die Banken zu Hause – vorwiegend die Commerzbank als Hausbank – den Schlussstrich gezogen: „Da ging es jenseits der Zahlen immer auch um Macht und Prestige.“

### CHRONIK DES UNTERGANGS

- 1974 Schiffbaukrise - Japan kann Schiffe 40 Prozent unter den Selbstkosten europäischer Werften anbieten. Der Bremer Vulkan hat 5600 Mitarbeiter.
- 1972 Der Vulkan baut unter anderem drei Supertanker und mehrere 26 Knoten schnelle Containerschiffe. Die Werftenergie der Bundesregierung bestätigt dem Vulkan gute Zukunftschancen.
- 1978 Aufträge können nicht mehr kostendeckend abgewickelt werden. Der Prestigeauftrag der neuen Regierung von Hagag Lloyd sorgt für Millionenverluste.
- 1980 Reduzierung der Belegschaft um 20 Prozent auf 4300 Mitarbeiter.
- 1984 Der Vulkan übernimmt die Bremerhavener Lloyd-Werft.
- 1983 Die AG Weser wird geschlossen.
- 1986 Der Vulkan übernimmt die Mehrheit bei der Bremerhavener Seebewerft.
- 1988 Schichau Unterwasser und Seebewerft in Bremerhaven fusionieren unter dem Vulkan-Dach.
- 1987 Friedrich Hennemann wird auf Betreiben des Bremer Senats Vorstandschef des Vulkans. Der Vulkan übernimmt die Führung eines Wertfeldes.
- 1990 Die Einkaufstour jenseits der Weser beginnt: Die Flender-Werft in Lübeck wird übernommen, der Vulkan engagiert sich in Marinetechnikunternehmen unter anderem in Hamburg und Rostock.
- 1991 Vulkan übernimmt Krupp Atlas Elektronik.
- 1992 Die Einkaufstour geht weiter: Vulkan wird Partner der MTW Schiffswerft in Wismar, bei DMR Dieselmotorenwerk Rostock, bei der Neuen Continio Caro in Hamburg und später sehr verlustreich bei den Maschinenbauern von Dorries-Scharmann in Mönchengladbach. Der Verlust liegt bei 191 Millionen DM. Der Vulkan firmiert nun als Konzern-Holding Bremer Vulkan.
- 1994 Vulkan beteiligt sich an DSR Senator Lines.
- 1995 Die Halbjahresbilanz weist schon 27 Millionen DM als Verlust auf. Gerichte von Zahlungsschwierigkeiten und einem 300-Millionen-Kredit machen die Runde. Die Börsennotierung stürzt nach Hennemanns Rücktritt ab.
- 1996 Beginn der Arbeiten an zwei Kreuzfahrtschiffen im Auftrag der Costa-Reederei. Die „Costa Victoria“ und die in der Insolvenzverkaufte „Norwegian Sky“ enden später mit jeweils 160 Millionen DM Verlust pro Schiff. Die Schiffe sind zu diesem Zeitpunkt die größten ihrer Art, die jemals in Deutschland gebaut worden sind.
- 1997 Die Containerfrachter „Hansa Century“ und „Hansa Constitution“ des Typs BV 2700 C sind die letzten abgelieferten Neubauten. Im August schließt die Werft in Bremen-Nord. Vier weitere Schiffe des Bautyps werden in Korea gebaut. Ein Untersuchungsausschuss der Bremischen Bürgerschaft stellt klar, wer alles Mitschuld trug am Vulkan-Untergang: Die Politik, Treuhänder, Vulkan-Aufsichtsrat und Wirtschaftsprüfer.
- 2010 Zwei von vier ehemaligen Vulkan-Vorständen stimmen vor dem Bremer Obersten Gericht ein Vergleichsverfahren an. Später wird das Verfahren gegen den Ex-Vorstandsvorsitzenden Friedrich Hennemann nach 14 Jahren eingestellt. Trotz dieses „Freispruchs zweiter Klasse“ sieht Hennemann seine Ehre wiederhergestellt.



Der Rumpf der „Costa Olympia“ im Jahr 1997. Die Reederei Costa Crociere hatte zuvor den Bauauftrag zurückgezogen, es kam zur Pleite des Bremer Vulkan. Die Lloyd-Werft vollendete das Schiff, das „Norwegian Sky“ getauft wurde und heute noch für Bahamas-Kreuzfahrten eingesetzt wird. FOTO: ROSPEK

# Die Pleite



Die Vulkan-Werft gehörte zeitweise zu den größten in Europa. Zuletzt arbeiteten dort noch etwa 1800 Mitarbeiter. FOTO: ROSPEK



Sänger Gunter Gabriel bei einer Kundgebung, bei der er den „Vulkan-Song“ spielte. FOTO: KONO

VON VOLKER KÖLLING

Hasso Kulla hat einen Bildband voller wunderbarer Segel- und Motorschiffe mit ins Bürgerhaus-Café in Vegesack gebracht: Die Wertchronik zum 150. Bestehen des Bremer Vulkan hat er als Redakteur im März 1995 zu seinem Einstieg bekommen. 1000 Schiffe haben sie in Vegesack gebaut, hönisch auf „die kleine Klitsche Lürssen“ am anderen Weserufer herabgeblickt von ihrem blauen Bockkran: „Wir waren 6000 Mann, uns konnte keiner egal sein“, erinnert sich der letzte Betriebsratschef des Vulkan an seine Anfangsjahre.

Jahrestage wie der des Vergleichsantrags vom 21. Februar 1996 erinnern die Vulkanesen an einen kollektiven Schock. „Ich habe jedes Jahr wieder Tränen in den Augen“, sagt Kulla. Sekunden später wird er von einem alten Betriebsratskollegen umarmt und geherzt. Als der dann vor dessen Tür hört, trollt er sich mit dem Witz: „Dann vergleicht das mal zu Ende.“ Überall trifft Hasso Kulla heute Kollegen. Bustfahrer winken ihm zu, bei den Stahlwerken hat er viele alte Bekannte. Einige Kollegen von früher arbeiten immer noch auf dem Gelände, nur sind ihre Arbeitgeber andere. „Eigentlich sind alle untergekommen.“ 1800 Beschäftigte waren sie noch am Ende, Kulla hat sich weiter um sie gekümmert mit seinem Verein „Wir Vulkanesen“. „2008 haben wir uns aufgelöst. Es kam keiner mehr zur Beratung.“

Hasso Kulla will nicht nur über die Zeit unter Ex-Chef Friedrich Hennemann sprechen. Schon mehrfach vorher sei die Werft eigentlich pleite gewesen. Mit dem Genossen Claus Grobecker, damals parlamentarischer Staatssekretär in Bonn, sei er als Betriebsrat Ende der 70er Jahre einmal zu einer SPD-Wahlkampfveranstaltung in Bremerhaven gefahren, um Kanzler Helmut Schmidt zu treffen. Es ging um einen Nachschub in Höhe von mehr als 170 Millionen DM für den Bau der Bundeswehrfregatte. Der Vulkan

hatte die Federführung beim Bau von sechs Kriegsschiffen, aber kein Know-how mehr. Kulla: „Da haben wir schon ordentlich Mißgeschick gemacht. Und beim Bau der MS Europa für Hagag Lloyd auch.“ 300 Millionen DM waren es wohl insgesamt an Verlusten. Auch Hennemanns Vorgänger Norbert Henke habe schon Aufträge hereingeholt, die nicht die Kosten deckten hätten.

Und als Hennemann kam, freuten wir uns über seine politischen Verbindungen: Er ging mit Helmut Kohl auf Reisen, wurde Unternehmer des Jahres. Als alle insofern sagten: Lasst die Ostwertfen verrecken, hat sich Hennemann bereit erklärt, sie zu retten.“ Hasso Kulla war als Betriebsrat und Aufsichtsratsmitglied damals für diesen Kurs und freute sich mit über mehr als 800 Millionen DM an Fördergeld für den Ostdeal. Hennemann ging auf Einkaufstour, erwarb Firmen, denen Kulla heute das Prädikat „alles Schrott“ anhängt: „Und im neuen Verbund blieben alle Miesen letztlich auf der Werft.“

„Hennemann hat sich für diesen Kurs herbeigehandelt, man duzte sich. Der Betriebsrat vertraute dem Doktor. Gemeinsam habe man bis zum Ende an allen Fronten gekämpft. So sieht es Hasso Kulla, und er ist weit davon entfernt, Hennemann die Alleinverantwortung am Ende zu geben: „Unter ihm haben wir noch zehn Jahre herausgeholt. Der Chinese baute damals schon Schiffe zu Preisen, die unter unseren Materialkosten lagen.“

Den Vorwurf, als Belegschaft zu wenig Bewegung bei Rationalisierungen gezeigt zu haben, weist der 73-jährige zurück: „Es gab allein drei Wellen an Frühpensionierungen. 1980 waren wir 6000 Leute, 1996 nur noch 1800. Das sagt doch alles.“ Auch in der Produktion sei viel verbessert worden, zum Beispiel in einer zentralen Ausrüstungshalle, in der alle Gewerke gemeinsam an der Fertigstellung eines Schiffes arbeiten konnten. „Beim allerletzten Containerschiff haben wir unsere Produktivität sogar noch einmal um 20 Prozent erhöht.“ Die Restbelegschaft verzichtete auf Urlaubs- und Weihnachtsgeld in der Hoffnung, dass es weitergehen könnte.

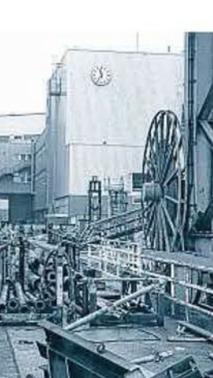
„Für den Bau eines dritten Containerschiffes in der Zeit des Vergleichs fehlten noch zwei Millionen Euro bei der Finanzierung“, erinnert sich Hasso Kulla an seinen letzten Kampf. Über die Rolle der Gewerkschaft sagt er: „Die IG Metall verbot uns, für dieses Schiff eine Stunde am Tag ohne Lohn zu arbeiten. Letzten Endes hätten wir aber mit diesem Projekt vielleicht noch einmal den Kopf aus der Schlinge ziehen können.“ So hätten es jedenfalls Betriebsprüfer attestiert.

Ortsbesichtigung am Weserufer: Die Farbe gelb dominiert auf dem ehemaligen Vulkangrund. Jetzt ist das Lürssen-Land. An der Pier liegen die größten Yachten der Welt. „Hemmnützig schaut Kulla zu immer noch hochmodernen, ehemalsigen Marinenschiffbauhallen hinüber.“ Die Kriegtoren für ein Heidegeld für das Fregatengrogramm. Da ist ein riesiges Dock trocken. „300 Leute habe Lürssen seinerzeit vom Vulkan übernehmen wollen. In Wirklichkeit waren es laut Kulla nie so viele.“ Dafür hat Lürssen all das hier praktisch geschenkt bekommen.

Groß Kulla stützt den Kopf. Er freut sich über den guten Weg, den Lürssen genommen hat – für die Kollegen. Seine Kollegen dürfen weiter Schiffe bauen, auch bei der BVT-Werft der Rönnergruppe nebenan. Dort, wo der alte Vulkan-Hammerkran als Wahrzeichen verschwand, hievt ein moderner Kran jetzt Turmelemente für Windkraftanlagen auf die Schiffe. Beim Turmbau arbeitet dort. „Wir haben uns von Anfang an dafür eingesetzt, dass hier nicht alles platte gemacht wird wie bei der AG Weser. So konnte gleich etwas daraus entstehen. Heute arbeiten hier schon wieder 1200 Leute – aber für 50 Firmen.“ Trotzdem gibt es seit zwanzig Jahren einen gefüllten Gruß, wenn Kollegen den Betriebsrat treffen: „Moin Hasso, lass uns mal wieder Schiffe bauen.“



Betriebsratschef Hasso Kulla (rechts) 1996 auf der Vulkan-Werft. FOTO: ROSPEK



Blick auf das Wertfeld 1996: Über 1000 Schiffe entstanden dort. FOTO: FRICKE

### Lehrstück in Größenwahn

Rudolf Hickel steht am Abend des Vergleichsantrags am 21. Februar 1996 mit Vulkanesen vor dem Wertort und lässt sich für eine NDR-Übertragung interviewen. Bremer Wirtschaftswissenschaftler hatte Jahre vorher den damaligen Regierungschef Klaus Wedemeyer schon vor Hennemanns Expansionspolitik gewarnt.

„Die ziemlich intransparente Vulkanholding bot dem Vorstandsvorsitzenden auch über das zentralisierte Cashmanagement Möglichkeiten, um Finanzierungslöcher zu stopfen. Dazu gehörten Bilanzmanipulationen zur Rettung. Im Wettstreit um Käufer von teuren Schiffen wurde die Restsumme von zehn bis zwanzig Prozent geschenkt,“ sagt Hickel. In den Vulkan-Büchern sei diese Finanzierungslücke als stille Beteiligung eingestellt und durch Abtretung an eine Beteiligungs-GmbH des Landes Bremen auf Kosten des Steuerzahlers zu Geld ge-



Rudolf Hickel  
FOTO: GÖCKERITZ

macht worden. Für Rudolf Hickel ist der Abstieg des Vulkan ein Lehrstück für das komplette Versagen eines viel zu schnell gewachsenen Unternehmens ohne ausreichende interne und externe Kontrolle: „Es war nicht nur das Versagen der Nieten in Nadelstreifen in der Vorstandsetage. Die Politik in Bremen hat völlig unkritisch den Größenwahn von Fritz Hennemann unterstützt.“ Hickel beschreibt übliche Auswirkungen eines falsch verstandenen Auswärtigen-Vertriebs dieser Zeit: „Wer nur wagte, das Vulkan-System zu kritisieren, galt als Landesverräter.“ Von ihm und auch von Heiner Heseler habe es Gutachten gegeben zu fehlenden Investitionen in die zum Vulkan gehörende Schichau-Seebewerft in Bremerhaven. Die Kritik aus dem Unternehmen und dem Senat war nicht weit von der Aufforderung zum Schreib- und Rede-Verbot entfernt. „Ein bisschen Wut darüber ist bei Hickel heute noch zu spüren.“

### „Ich habe meine Ehre wieder“

Friedrich Hennemann, geboren 1936 in Worpelwedde, beschränkt den zeitweisen Bildungs- und gewinnorientierten Ökonomie. In den 70er-Jahren stieg er in der Bremer Verwaltung auf und wurde Senatsdirektor. 1987 bis 1995 war er Chef des Vulkan.

Aus Ihrer heutigen Sicht: Was hätte passieren müssen, damit es den Vulkan auch heute noch gibt? Friedrich Hennemann: Ganz einfach: Es hätte keine Große Koalition mit einem vollkommen unfähigen Finanzsenator der CDU geben dürfen.

Glauben Sie wirklich, dass Ulrich Nölle eine solche tragende Rolle spielte? Jedenfalls war er zuständig.

Aber selbst der sozialdemokratische Finanzsenator Claus Grobecker sagt: Es war ein Übel, dass die Werft in die Hände von Ulrich Nölle fiel. Die Staatsreserve des Konzerns. Da hat er ja recht. Das war nie die Absicht. Als ich zum Vulkan geschickt wurde, hat Claus Grobecker mir gesagt: Jetzt geht es da hin, und komm nie wieder auf meiner Toilette Wasser saufen. Und das habe ich befolgt.

Aber es gab eine ganze Reihe von Bürgerschatten – und immer wieder Ihren Gang zur Bremer Politik. Das sagen Sie ja indirekt selbst, wenn Sie Ulrich Nölle als denjenigen anführen, an dem es gelegen hat. Das hat etwas damit zu tun, dass der Vulkan dem damaligen Bundeskanzler Helmut Kohl geholt hat, die Werften in Mecklenburg-Vorpommern durchzuziehen. Und das wollte der ganze westeuropäische Schiffbau nicht – einschließlich des deutschen. So haben die Jungs immer mal wieder Schwierigkeiten in Bremen bemerkt. Und dann musste man bestimmte Lücken ein paar Tage überbrücken.

Dabei ging es am Ende um 300 Millionen D-Mark. Es ging um 300 Millionen DM Überbrückung. Und darüber ging es um zwei Milliarden DM. Brüssel wollte die nächste Rate nicht ausschütten lassen. Da hatte jemand Sand ins Getriebe in Brüssel geschüttet. Und derjenige hat Glück gehabt, uns damit zu stoppen. Das Geld kam von der Treuhänder für unsere Arbeit mit dem Ostwertfeld, aber Brüssel musste es genehmigen.

Dann ist der Vulkan einige Monate später im Vergleichsverfahren. Der frühere Betriebsratschef Hasso Kulla sagt: Hätte er damals ein drittes Containerschiff bauen dürfen, hätte man vielleicht wieder in ruhigeren Fahrwasser kommen können. Da hat er vollkommen recht. Er ist nicht der einzige, der das weiß. Das ist mittler-

weile alles aktenkundig. Wir haben 14 Jahre Prozesse geführt, und jetzt ist das alles klar. Am Ende habe ich meine Ehre wieder und das Verfahren ist eingestellt.

Wie geht es Ihnen damit? Sie hätten doch sicher gerne einen Freispruch gehabt? Was ist der Unterschied zwischen Einstellung des Verfahrens und Freispruch? Ein Freispruch hätte noch zwei Jahre länger gedauert. Die Politik und die Staatsverwaltung selbst musste die Einstellungsverfügung schreiben. Und die Staatsanwaltschaft, die mich 14 Jahre lang verfolgt hat, musste aufschreiben, dass es vollkommen unwahrscheinlich ist, noch irgendetwas gegen mich zu finden. Der Vulkan war ein einziges Erfolgsgeschichte für die SPD, die hat nur die CDU versaut.

Spinnen wir einfach mal herum. Angenommen, man hätte Sie nicht zum Rücktritt gezwungen – wie wäre es mit Ihnen beim Vulkan 1995 weitergegangen? Das ist eine Frage, die wir hatten. Die Atlas Elektronik, viermal so groß wie heute. Die bringen wir an die Börse, kriegen eine Milliarde und haben keine Probleme. Aber wenn sie da einen Sparkassen-Direktor haben, der mit einer Million schon Probleme hat. Dem fällt bei einer Milliarde natürlich das Unternehmertum unter. Ulrich Nölle war vor seinem Senatsamt bei der Sparkasse Bremen, Anmerkung d. Redaktion). Zumal auch die Banken Querelen gemacht haben. Dazu muss man wissen, dass ich es der CDU als Senatsdirektor, der ich lange war, nie leicht gemacht habe. Es ist naheliegend, dass die alte Rechtsprechung präsentere, wenn sie endlich mal an der Regierung sind. Aufräumen möchte ich aber mit dem Mythos, zwischen mir und Regierungschef Henning Scherf habe es irgendeinen Diszens gegeben. Das war nie der Fall. Scherf hat mir zu Recht vertraut. Er ist von seinem Finanzsenator allerdings erst befreit. Und dann musste man bestimmte Lücken ein paar Tage überbrücken.

Und plötzlich ging es zum riesigen Verluste. Die Länder Bremen und Mecklenburg-Vorpommern haben gar keine Verluste erlitten. Das möchte ich ausdrücklich betonen. Der Verlust ist bei privaten Aktionären eingetreten. Und die waren durch die drei Großbanken Dresdner Bank, Commerzbank und Bremer Landesbank im Aufsichtsrat vertreten. Und wenn diese Herren des Kapitals meinen, den Vulkan als alte Rechtsprechung präsentere, obwohl wir jederzeit einen Exit von einer Milliarde Mark hätten organisieren können, dann ist das eben ihre Unfähigkeit. Zwei Jahre später mussten die Großbanken zum Staat kommen und um 500 Milliarden bitten. Und jetzt ist es wieder so weit. Daran sehen Sie, dass Großbanken auch nur mit Wasser kochen.

Das Gespräch führte Volker Kölling.