

## Von der Krisenfestigkeit in die Krisenanfälligkeit

Geschichte der Stadt Hannover

Herausgegeben von: R. Röhrbein unter Mitarbeit von Dieter Brosius – Carl-Hans Hauptmeyer – Siegfried Müller  
Helmut Plath. Band 2 – vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart.

Das produzierende Gewerbe, der sogenannte sekundäre Wirtschaftssektor, ist seit Mitte der 50er Jahre nicht nur durch die Verlagerung seines Standortschwerpunktes gekennzeichnet, sondern auch durch innere Strukturveränderungen, die der immer wieder gepriesenen Ausgewogenheit des Industriestandortes ein Ende bereiten. Denn nach dem Kriege erlangte Hannovers Kraftfahrzeugindustrie eine größere Bedeutung als je zuvor.

Die traditionsreiche Hanomag partizipierte am Wirtschaftswunder mit der Entwicklung differenzierter Schleppervariationen, der Produktionsausweitung für Radlader, Lade- und Planiertrauben, vor allem aber mit ihrem erfolgreich verkauften 1,5-t-Diesel-Schnell-Lastwagen, dem noch andere Modelle, u.a. der ebenfalls viel gefahrene Hanomag-Kurier folgten.

Schon 1952 stammten 40% der in der Bundesrepublik zugelassenen LKWs aus der Hanomag. Fünf Jahre später lief der 50 000. LKW vom Band. Im gleichen Nachkriegszeitraum wurden 39 000 Schlepper ausgeliefert. Die Zahl der Beschäftigten des als Rheinstahl-Tochter ab 1955 unter dem Namen „HANOMAG Aktiengesellschaft“ firmierenden Unternehmens hatte die stolze Höhe von gut 10 000 erreicht. Und es ging weiter aufwärts.

Die Hanomag beteiligte sich an den Kleinlastwagen herstellenden Harburger TEMPO-Werken, entfaltete Montageaktivitäten in Argentinien und erwarb Teile der 1961 in Konkurs gegangenen Bremer Borgward-Werke, um in Hannover nicht mehr zu verkräftende Produktionskapazitäten nach dort zu verlegen. 1967 erreichte der Umsatz mit 571 Mill. DM seine offenbar größte Nachkriegshöhe. Doch der Scheitelpunkt in der Nachkriegsentwicklung war damit erreicht. Die Folgen der ersten Rezession in der zweiten Hälfte der 60er Jahre blieben nicht ohne Nachwirkungen. Der Niedergang der Hanomag begann. Dennoch blieb die Kraftfahrzeugindustrie aufgrund des ungebremsten Wachstums, dessen sich das VW-Werk seit seiner Inbetriebnahme erfreute, der die hannoversche Industrie beherrschende, aber eben nicht unproblematische Bereich.

In der Hoffnung auf eine ausreichende Reserve an Arbeitskräften zu stoßen, hatte der Wolfsburger VW-Konzern trotz 240 anderer Angebote und mancherlei Widerstände am gewünschten Standort Hannover festgehalten. Die hannoversche Industrie fürchtete mit Recht eine gefährliche Lohnkonkurrenz, und die Industrie und Handelskammer hatte Bedenken hinsichtlich einer Verstärkung der Industrieballung in der Landeshauptstadt. Nach knapp einjähriger Bauzeit waren die hinter einer 378m langen Klinkerfassade verborgenen Werkshallen fertig. Am 08. März 1956 wurden die Fließbänder angeworfen, am 1. April lief der erste Transporter vom Band, wie der Käfer ein Symbol der Wiederaufbaujahre. Schon 1958 erreichte die Produktion mit 101 873 Fahrzeugen erstmals eine sechsstellige Zahl, zehn Jahre später mit 259 000 den Höchststand. 1962 feierte man in Stöcken den millionsten Transporter. Die infolge erhöhter Einfuhrzölle in den USA und der ersten Rezession in der Bundesrepublik rückläufigen Absatzzahlen erholten sich, nachdem 1967 die zweite, leistungsstärkere und komfortablere Transporter Generation auf den Markt kam.