Nachlaß

Hermann Heimerich

Zugang: 24/1972

LEITZ
3922 Juris
Made in Germany

fr. Heinemann

Reprase × Karten I/8

die Berührung

Baden - Württembergs

Lehr

...rium
...-Straße 15

176

R e d e

des Oberbürgermeisters Dr. Dr.h.c. Hermann Heimerich
bei dem Besuch des Sachverständigen-Ausschusses für
die Neugliederung des Bundesgebietes in Mannheim
am 2. Oktober 1954

III/110

Za 179

Meine sehr geehrten Herren!

Ich heiße die heute von auswärts nach Mannheim gekommenen Persönlichkeiten in unserer Stadt herzlich willkommen, insbesondere Sie, Herr Reichskanzler Luther und die Mitglieder des von Ihnen geleiteten Sachverständigen-Ausschusses, Sie Herr Ministerpräsident und die Mitglieder der Badisch-Württembergischen Regierung; ferner die Abgeordneten aus dem Landtag und Bundestag und die Vertreter der Stadt- und Landkreise aus dem Bereich der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar. Ihr Name, Herr Reichskanzler, war schon einmal mit dem Plan zu einer Ländergrenzenreform im ehemaligen Deutschen Reich verknüpft, als Sie im Jahre 1928 den Bund zur Erneuerung des Reiches leiteten, der den Namen "Luther-Bund" trug, so wie man auch jetzt wieder von dem "Luther-Ausschuß" spricht. Eine grundlegende Ländergrenzenreform ist damals nicht geglückt, aber es ergaben sich in den Jahren von 1920 bis 1945 doch eine Reihe von Teillösungen. Die hervorragendsten waren der Zusammenschluß der 7 Länder in Thüringen, der Anschluß des Landes Sachsen-Coburg an Bayern, der Anschluß des Landes Waldeck an Preußen, der Zusammenschluß der beiden mecklenburgischen Länder, die Eingliederung des Landes Lübeck in Preußen und vor allem das Gesetz über die Bildung von Groß-Hamburg. Später, im Jahre 1940, erfolgte ein Zusammenschluß des bayerischen Regierungsbezirks Pfalz mit dem Saarland zum Reichsgau "Westmark". Seit 1945 haben die Besatzungsmächte durch ihre Zoneneinteilung vieles in Verwirrung gebracht und die Bildung von ganz neuen Ländern verursacht.

./.

Ein auf Veranlassung der Militär-Gouverneure von den Ministerpräsidenten der 3 westlichen Besatzungszonen eingesetzter Ausschuß zur Überprüfung der Ländergrenzen, der im August 1948 auch einmal in Mannheim getagt hat, ist zu keinem Ergebnis gekommen und von der Ministerpräsidenten-Konferenz im Herbst 1948 wieder aufgelöst worden. Es folgten dann die Bestimmungen des Grundgesetzes über die Neugliederung des Bundesgebiets, insbesondere Artikel 29 und Artikel 118, der speziell Baden-Württemberg betraf. Artikel 29 konnte aber nur allgemeine Grundsätze für eine Neugliederung aufstellen und in großen Zügen das Verfahren regeln. Die Durchführung der Neugliederung selbst setzt eine umfangreiche wissenschaftliche und raumpolitische Arbeit voraus. Diese Arbeit wurde von dem Institut zur Förderung öffentlicher Angelegenheiten in Angriff genommen, das im Juni 1950 eine Arbeitstagung im benachbarten Weinheim abhielt, auf der die dort versammelten Sachverständigen zu ganz bestimmten Ergebnissen gelangten, die in dem umfangreichen Buch "Die Bundesländer" dargelegt sind. Unter den Forderungen dieser Konferenz befand sich auch der Antrag an die Bundesregierung, eine offizielle unabhängige Studienkommission zu bilden, die das gesamte Problem nochmals untersucht, Vorschläge ausarbeitet und in Jahresfrist in einem Bericht erörtert. Nach längerem Zögern ist die Bundesregierung diesem Antrag gefolgt und hat den gegenwärtigen Sachverständigenausschuß eingesetzt, dessen Vorsitz Herr Reichskanzler a.D. Dr. Luther übernommen hat. Der Sachverständigen-Ausschuß ist im Zuge seiner Bereisung der Länder der Deutschen Bundesrepublik nun schließlich in den Rhein-Neckarraum gelangt, der unter früheren falschen Grenzziehungen besonders zu leiden hat und in dem eine Ländergrenzen-Neuregelung durchaus erforderlich erscheint. Das hervorstechendste Kennzeichen dieses Raumes ist die durch den Rhein gebildete Ländergrenze.

./.

Zunächst sei in gedrängter Form auf die Geschichte dieses Raumes und auf die geschichtliche Verbundenheit des pfälzischen Gebietes rechts und links des Rheines eingegangen. Im hohen Mittelalter ist dieser pfälzische Raum unmittelbar in das Gefüge des Reiches eingebaut; das pfälzische Gebiet ist sein Herzstück, seine zentrale Landschaft, die "vis maxima regni". +) Nachdem im Vertrag von Pavia 1329 zwei getrennte Zweige der Wittelsbacher Dynastie in München und Heidelberg mit zwei völlig selbständig regierten Ländern entstanden waren, beginnt die selbständige Geschichte der rheinischen Pfalz, die sich zu beiden Seiten des Rheines ausdehnte und 4 1/2 Jahrhunderte - von 1329 - 1777 - währte. 1356 ging die bis dahin von den bayerischen Wittelsbachern geführte Kurstimme auf die Pfalz über. Von diesem Jahre ab kann man vom Territorium der "Kurpfalz" sprechen. Als Erztruchseß und Reichsvikar war der Kurfürst von der Pfalz der erste unter den deutschen weltlichen Fürsten. Nach dem Verfall der kaiserlichen Macht war es den pfälzischen Kurfürsten im Verlauf von 2 Jahrhunderten gelungen, ein Territorium von verhältnismäßiger Geschlossenheit zu beiden Seiten des Rheins auszubilden, und bis weit in das 18. Jahrhundert hinein ohne wesentliche Einbußen zu erhalten. Den Kernraum bildeten die 3 Hauptstädte: Heidelberg, Mannheim und Frankenthal. Linksrheinisch reichte die Kurpfalz über Kaiserslautern hinaus und im Nordwesten bis nach Kreuznach; rechtsrheinisch erfaßte sie vor allem den unteren Neckarlauf mit den Randgebieten des südlichen Odenwalds und dem Kraichgau. Die Hochstifte Speyer und Worms waren

---

+) Sh. Kurt Baumann "Probleme der pfälzischen Geschichte im 19. Jahrhundert" in den Mitteilungen des Historischen Vereins der Pfalz, Speyer 1953.

./.

zuletzt pfälzische Schutzgebiete. Unter den Kurfürsten Karl-Philipp (Regierungszeit 1716 - 1742) und Karl-Theodor (Regierungszeit 1743-1777 bzw. 1779) erlebte die Kurpfalz eine hohe kulturelle Blüte. Nachdem 1720 die Residenz der Kurfürsten von Heidelberg nach Mannheim verlegt worden war, wurde das gewaltige Mannheimer Schloß gebaut, die Jesuitenkirche, das Kaufhaus und das Nationaltheater. Mannheim wurde zu einem deutschen Florenz, wo sich alle großen Geister Europas trafen.

Der große Bruch in dieser Entwicklung begann mit dem Aussterben der bayerischen Linie der Wittelsbacher und der Vereinigung der Kurpfalz ~~und~~ mit Bayern unter dem pfälzischen Kurfürsten Karl-Theodor Ende des Jahrs 1777. Die Kurpfalz wurde eine bayerische Provinz mit einem kurpfälzischen Statthalter in Mannheim. Das wirkliche Verhängnis brach über die Kurpfalz aber erst im Jahr 1803 herein, als durch ein fürstliches Handelsgeschäft unter der Führung Napoleons die kleine Markgraf-schaft Baden zu einem Großherzogtum umgebildet und diesem die rechtsrheinische Pfalz -die Neckarpfalz- zugeschlagen wurde, während die linksrheinische Pfalz als Departement Donnersberg dem französischen Staat einverleibt wurde. Schon von 1792 ab hatten die Franzosen in der linksrheinischen Pfalz das Heft in der Hand; ihre Herrschaft dauerte dort bis 1814. Der dritte Abschnitt dieser für die Kurpfalz so verhängnisvollen Entwicklung stand mit dem Sturz Napoleons in Zusammenhang. 1816 wurden wesentliche Teile der linksrheinischen Pfalz wieder bayerisch, während die rechtsrheinische Pfalz -die Neckarpfalz- bei dem Großherzogtum Baden verblieb. Die Wiederverbindung der linksrheinischen Pfalz mit Bayern hat eine dramatische Geschichte, die hier nur in ihren Hauptpunkten wiedergegeben werden kann. In dem Rieder-Vertrag hatte Österreich im Oktober 1813 mit Bayern vereinbart, daß Österreich seine während der napoleonischen Kriege an Bayern abgetretenen Besitzungen wieder

./.

erhalten sollte, freilich mit der Zusage an Bayern, für gleichwertige territoriale Entschädigung Sorge zu tragen. Im Zuge der Durchführung des Rieder-Vertrages kam es dann nach schier endlosen Verhandlungen zwischen Bayern und Österreich zu dem Münchener Staatsvertrag vom 14. April 1816. Darin verzichtete Bayern auf das bisher zäh festgehaltene Salzburg mit den Innbezirken und erhält aus Österreichs Händen die linksrheinische Pfalz, die zunächst den Namen "Bayerischer Rheinkreis" führt. Bayern erhält zugleich von Österreich das Versprechen, daß es nach dem Aussterben des badischen Großherzoglichen Hauses auch den rechtsrheinischen Teil der alten Kurpfalz sowie weitere badische Gebiete als Verbindung zwischen dem Mutterland und den neuen linksrheinischen Gebieten erhalten sollte. Bis zur Verwirklichung dieser Zusage verpflichtete sich Österreich, jährlich 100 000 Gulden als Entschädigung für die fehlende Landverbindung an Bayern zu bezahlen. Bis zum Jahre 1918 wurde dieser Betrag an Bayern auch tatsächlich geleistet.

Der Erwerb der linksrheinischen Pfalz machte weder das Land Bayern noch die Pfälzer Bevölkerung glücklich. Der bayerische Ministerpräsident Graf Montgelas stellte bezeichnender Weise damals als Grundsatz auf, daß "die Verhältnisse der Rheinlande von denen der übrigen Monarchie so wesentlich verschieden sind, daß sie mit demselben durchaus nicht verschmolzen, sondern nur nach einer Art Kolonie behandelt werden können." +) Die Bewohner des Rheinkreises waren ohne innere Beziehung zu ihrem neuen Vaterland und mußten mehr oder weniger passiv über sich ergehen lassen, daß die große Politik wieder einmal Menschen hin-

---

+) Siehe Benno Hubensteiner, "Bayerische Geschichte", Richard-Pflaum-Verlag München, (1950.) Seite 315.

./.

und herschob, wie man es für zweckmäßig hielt.+) In der Folge rissen die Bemühungen der Bayerischen Regierung, die pfälzische Exklave wieder abzustoßen und sie gegen ein mit Bayern zusammenhängendes Gebiet zu vertauschen oder wenigstens einen Korridor zwischen dem rechtsrheinischen und dem linksrheinischen Bayern herzustellen, nicht ab, da man die Exklave jenseits des Rheins als durchaus unnatürlich und unzweckmäßig empfand. Die letzten diesbezüglichen Bemühungen der Bayerischen Regierung gehen auf das Jahr 1871 zurück. Damals hat Graf Brey, als Vertreter Bayerns, nochmals den Versuch gemacht, die Bildung eines Korridors vom Main- und Tauberkreis zum Rhein zu erreichen, um so eine unmittelbare Verbindung zu dem getrennten bayerischen Landesteil herbeizuführen. Diese Zumutung hat Bismarck entschieden zurückgewiesen mit der Bemerkung, daß die Zeit des Seelenhandels vorbei sei. Übrigens geht aus "Bismarcks Gedanken und Erinnerungen", hervor, daß beim Friedensschluß zwischen Preußen und Österreich im Jahre 1866 der badische Minister von Roggenbach einer Verkleinerung Bayerns das Wort geredet hat, um das Gleichgewicht in Süddeutschland zu verbessern. Durch Angliederung der linksrheinischen Pfalz, sollte Baden vergrößert werden. Die Gebiete der ehemaligen Kurpfalz waren also seit ihrer Teilung sehr umstrittene Territorien.

Diese geschichtliche Entwicklung und vor allem der Länderhandel der Fürsten in der napoleonischen Zeit haben Mannheim und die rechtsrheinische Pfalz in eine schwere Bedrängnis und in eine sehr ungünstige raumpolitische Lage gebracht. Äußerst ungern

---

+) Siehe Baumann aaO, Seite 240

./.

ließ sich Mannheim in das badische Großherzogtum eingliedern. Unsere Stadt und ihre Bewohner haben sich im Lande Baden nie ganz wohl gefühlt. Regierung und alle Behörden waren in Karlsruhe konzentriert: die größte Stadt des Landes - Mannheim- wurde in dem an kleineren Verhältnissen orientierten Lande oft als Fremdkörper betrachtet: auch die Großherzöge besuchten nicht gerne das "rote Mannheim". Damals wurde der Vers geprägt: "In Karlsruh`ist die Residenz - In Mannheim die Fabrik." So kann es nicht wundernehmen, daß Mannheim immer zu einem größeren Ganzen strebte, aus der Enge des badischen Stiefels heraus wollte und alle Bestrebungen zur Bildung eines Südweststaates durch Vereinigung der Länder Württemberg und Baden seit vielen Jahren eifrigst unterstützte.

Aber auch bei der Bildung des Südweststaates wurde das Mannheimer Problem keineswegs gelösst. Mannheim liegt in der äußersten Nordwestecke des Landes, eingezwängt zwischen dem Rhein und die hessische Grenze, und ist bisher auch in dem größeren Lande Baden-Württemberg nicht zu der Geltung gekommen, die ihm als Mittelpunkt eines großen Wirtschaftsraumes zusteht. Die verhängnisvolle Rheingrenze ist geblieben. Der Rhein trennt ein zusammengehöriges und eng verflochtenes Gebiet: er wurde nach der Trennung der kurpfälzischen Gebiete zur Zollgrenze, was besonders für die bayerische Pfalz verhängnisvoll war. Die Stadt Mannheim hatte einen kleinen Stadtteil jenseits des Rheins, die sogenannte "Rheinschanze", ursprünglich eine Befestigungsanlage. Mannheim hatte die Rheinschanze schon Ende 1794 den Franzosen übergeben müssen. In der Folge verlor Mannheim auch alle sonstigen links-

./.

rheinischen Gemarkungsrechte, nachdem der Reichsdeputations-Hauptschluß entschieden hatte, daß alle Gemeindegüter auf dem jeweiligen Ufer der dort maßgebenden Regierung zufallen sollten. Im Jahre 1808 hat dann der Mannheimer Wirt und Weinhändler Hornig auf dem aus französischem Besitz erworbenen Rheinschanze-Terrain mehrere Wirtschaftsgebäude und einen Anlageplatz für Schiffe errichtet. Nach Hornigs Tod kam der Besitz an einen Speyerer Kaufmann und dessen Schwiegersohn Lichtenberger, der die Anlage eines Hafens anstrebte. König Max Joseph von Bayern hat 1822 die Anlage dieses Lande- und Ladeplatzes an der Rheinschanze genehmigt und hat damit den Grund gelegt zu der späteren Stadt Ludwigshafen. 1843 verkaufte die Firma Lichtenberger ihr Handels-Etablissement an den bayerischen Staat. Gleichzeitig verlieh der Bayerische König der Rheinschanze den Namen "Ludwigshafen" und legte damit den Grund zur kommunalen Selbständigkeit des schnell aufblühenden Gemeinwesens am linken Rheinufer gegenüber Mannheim.

Diese Tatsachen wären vielleicht nicht so bedeutsam geworden, wenn sich an der Mündung des Neckars in den Rhein auf die Dauer zwei kleinere Städte mit einer normalen Entwicklung gegenüber gelegen wären. Aber von einer normalen Entwicklung konnte keine Rede sein; es trat vielmehr in den beiden Städten eine geradezu stürmische Entwicklung ein, vor allem in Mannheim und später auch in Ludwigshafen. Die Ursache dieser Entwicklung war auf den Aufstieg des Handels, der Schiffahrt und vor allem der Industrie in diesem Bereich zurückzuführen. In den beiden Städten ergaben sich folgende Einwohnerzahlen:

./.

	Mannheim	Ludwigshafen
1871	39 606	7 874
1900	141 147	61 914
1913	221 000	93 978
1939	280 365	143 934
1954	277 469	142 206

heute zusammen 420 000 Einwohner.

Die Gemarkungsfläche wuchs in Mannheim in den Jahren 1890 bis 1933 von 2 384 ha auf 14 369 ha; in Ludwigshafen in der Zeit von 1890 bis 1939 von 388 auf 6 836 ha. In beiden Bereichen haben also nicht nur große Zuwanderungen, sondern auch erhebliche Eingemeindungen stattgefunden. Mannheim, das sich nicht über den Rhein ausdehnen konnte und auch durch die hessische Grenze eingeengt war, erreichte am Rheinufer die ungewöhnliche Längenausdehnung von 25,3 km, der eine Längenausdehnung der Stadt Ludwigshafen von 14 km gegenübersteht. Zu einem sehr wesentlichen Teil verdankt Ludwigshafen seine Entwicklung der Badischen Anilin- und Sodafabrik, die in Mannheim gegründet wurde, aber abwandern mußte, weil um 1865 das gewünschte Produktionsgelände in Mannheim nicht abgegeben wurde. Der Mannheimer Bürgerausschuß hatte mit 68 gegen 42 Stimmen den Verkauf eines Geländes in der heutigen Mannheimer Oststadt abgelehnt. Das verweigerte Mannheimer Gelände hätte sich auf die Dauer auch als völlig ungeeignet erwiesen, denn es hätte einen industriellen Sperriegel zwischen Mannheim und Heidelberg gelegt, während das Ludwigshafener Gelände am Rhein lag und sich in der Folge hervorragend bewährt hat. So hat es sich gleich zu Beginn der Industrialisierung für Mannheim als sehr schädlich erwiesen, daß die Stadt in ihrer Entwicklung auf e i n Rheinufer beschränkt war. Mannheim ist eine Stadt in Form eines überlangen Streifens auf dem rechten Rheinufer geworden. Die Unkosten, die ein solches Auseinanderziehen des Stadtgebietes

./.

mit sich bringt, sind beträchtlich. Es braucht hier nur an die Versorgungs- und Verkehrseinrichtungen erinnert zu werden; unsere Straßenbahn, die sehr lange Verkehrswege hat und überdies jeden Werktag einen Stoßverkehr mit 10 000den von Einpendlern abwickeln muß, hat ein Jahresdefizit von über 4 Mio DM.

Aber nicht nur Mannheim und Ludwigshafen haben sich stark entwickelt, auch der Umkreis dieser Städte wurde in die Entwicklung mit einbezogen, und so hat sich an der Neckarmündung eine große wirtschaftliche Agglomeration gebildet, die heute im Umkreis von 25 km, von der Mannheimer Stadtmitte aus gerechnet, 1 122 636 Menschen umfaßt. 51 % der Menschen dieser Agglomeration leben in badischen Gemeinden, 38 % in Gemeinden der Pfalz und 11 % in hessischen Gemeinden. Die Stuttgarter Agglomeration umfaßt in dem gleichen Umkreis 1 258 969 Menschen; die Frankfurter Agglomeration in demselben Umkreis 1 262 570 Menschen. Diese drei Agglomerationen haben also fast die gleiche Einwohnerzahl. Die Siedlungsräume Stuttgart und Frankfurt sind sich strukturell außerordentlich ähnlich. Um eine Bevölkerungszentrale von rund je 600 000 Einwohnern gruppiert sich eine große Zahl von Landgemeinden und kleineren Städten; in dem Frankfurter Großsiedlungsraum liegen allerdings noch 2 kreisfreie Städte: Offenbach und Hanau. Im Gegensatz hierzu befinden sich im Mannheimer Zirkel außer der Stadt Mannheim noch 5 kreisfreie Städte, darunter die Großstädte Heidelberg und Ludwigshafen, ferner Frankenthal, Speyer und Worms. Man wird sagen können, daß die Siedlungsverteilung im Mannheim - Ludwigshafen - Heidelberger - Raum gesünder ist als im Stuttgarter und Frankfurter Siedlungsraum und daß der hiesige Raum dem Idealbild einer organischen Siedlungsgestaltung nahekommt.

./.

Eine so bedeutende, aber auf drei Länder verteilte Agglomeration, lebt von vornherein unter ungünstigen Bedingungen. Wirtschaftlich gehört das Gebiet zusammen, aber verwaltungs-technisch fällt es auseinander. Drei Landesregierungen wirken hier, 3 Landesgesetzgeber sind je für einen Bereich maßgebend und es ist nicht einmal gelungen zu erreichen, daß wichtige Bundeseinrichtungen sich über Ländergrenzen hinwegsetzen. Nach einer Verordnung des Reiches von 1928 gehörte zu dem Landesarbeitsamt Stuttgart auch die linksrheinische Pfalz. Dieser Wille des Gesetzgebers war aber wegen eines bayrischen Einspruchs nicht zu verwirklichen, so daß jetzt in Neustadt an der Weinstraße ein eigenes Zwerg-Landesarbeitsamt für die linksrheinische Pfalz besteht, das nur 2% der im Bundesgebiet Beschäftigten zu betreuen hat. Die frühere Reichsbahndirektion Ludwigshafen griff nicht in den Mannheimer Raum herüber, sondern beschränkte sich wegen der Ländergrenze auf das linksrheinische Gebiet. Heute hat Ludwigshafen diese Eisenbahndirektion an Mainz verloren. Im Mannheim-Ludwigshafener-Raum schneiden sich jetzt 3 Eisenbahndirektionen: die von Karlsruhe, Frankfurt und Mainz. 5 Jahre lang stritten sich die für die Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke zuständigen Stellen, insbesondere die Eisenbahndirektionen Mainz und Stuttgart - Mannheim kam erst vor kurzem wieder zur Eisenbahndirektion Karlsruhe - über die Gestaltung der Eisenbahnbrücke; sie konnten sich über die Zahl der notwendigen Gleise nicht einigen. Die Städte Mannheim und Ludwigshafen und ihre Umgebung sind die Benachteiligten. Die heutige behelfsmäßige Brücke kann einen Verkehr von 24 000 Fahrzeugen im Tag schon lange nicht mehr bewältigen. Wenn es sich um eine Brücke z.B. in Stuttgart gehandelt hätte, dann wäre sie in einem Jahr gebaut gewesen. Hier stehen wir jetzt vor einem Verkehrs-Chaos, da die neue Straßenbrücke erst nach der Eisenbahnbrücke gebaut und nicht vor dem Jahre 1957 fertiggestellt werden kann.

Die Post richtete kein Postscheckamt für Mannheim-Ludwigshafen ein, sondern ein Postscheckamt in Ludwigshafen und ein besonderes in Karlsruhe, mit Rücksicht auf die Ländergrenze. Bedeutendere regionale Landesbehörden konnten weder Mannheim noch Ludwigshafen für sich gewinnen, da sie am Rande ihrer Länder lagen und, vom einzelnen Land aus gesehen, keine Zentrale bilden. Darum haben diese, mit der Bürokratie ihrer Länder nicht verzahnten Städte in diesen Ländern auch nicht die Geltung, die ihrer wirtschaftlichen Bedeutung entspricht. Das gilt für das bayerische und jetzt rheinland-pfälzische Ludwigshafen ebenso, wie für das badische und jetzt baden-württembergische Mannheim. Das wäre alles ganz anders, wenn die Agglomeration an der Neckarmündung e i n e m Lande zugehören würde. Wir könnten dann nicht nur eine einheitliche Politik auf vielen Gebieten betreiben, z.B. eine einheitliche Schiffahrts - Politik, sondern auch unsere Verwaltungen und öffentlichen Einrichtungen viel rationeller gestalten, als das z.Z. möglich ist. Ein Zusammenschluß der Städte Mannheim und Ludwigshafen zu einer Gemeinde läge dann nahe und wäre rechtlich möglich. Ich komme in meinen späteren Ausführungen auf die Einrichtungen der öffentlichen Wirtschaft in diesem Raum noch einmal zurück.

Ich glaube, daß meine Ausführungen die historisch gegebenen, aber durch die Fürsten-Politik der napoleonischen Zeit willkürlich zerrissenen Zusammenhänge in diesem Raum aufgezeigt haben. Es ist tief bedauerlich, daß durch die Ereignisse nach 1945 und bei Bildung der Besatzungszonen die früheren Fehler nicht wieder gutgemacht wurden. Die räumliche Fehlentwicklung ist durch die Entstehung des seltsamen Landes "Rheinland-Pfalz" noch verstärkt worden. Ich bin befugt, über die Staatsgründung zu sprechen, denn ich stand an der

./.

Wiege dieses Landes, als auch noch die Saar zu ihm gehörte. Ich habe allerdings damals der amerikanischen Militärregierung gegenüber und auch meinen deutschen Freunden gegenüber die Bildung einer Landesregierung "Mittelrhein-Saar", die die Regierungsbezirke Pfalz, Rheinhessen, Koblenz, Trier und Saarland umfaßte, ausdrücklich abgelehnt und habe erklärt, daß ich unter der Bezeichnung "Oberregierungspräsident" nur die Leitung einer vorläufigen deutschen Provinz übernehmen könnte; denn dieses Land war doch ganz willkürlich zusammengebaut und deckte sich lediglich mit dem Bezirk des 23. amerikanischen Armeekorps. Der in Idar-Oberstein auf dem Hundsrück residierende amerikanische General Gaffrey hatte aus seinem Armeekorps-Bereich ein Land gemacht. * Die Amerikaner ließen sich aber davon überzeugen, daß dieses Land über den Rhein reichen müßte, und es waren schon Besprechungen anberaumt, die die Bildung eines Landes "Kurpfalz" ins Auge faßten. Eine von dem damaligen Mannheimer Stadtsyndikus Dr. Cahn-Garnier verfaßte Denkschrift schloß mit den Worten:

> "Man nütze den Zeitpunkt der Um- und Neugestaltung und schaffe ein lebensfähiges Gebilde. Man beseitige die Trennung zwischen den beiden Ufern des Rheins und vereinige Nordbaden, Rheinpfalz, Teile von Rheinhessen-Starkenburg und die Saar zu einem Ganzen, der K u r p f a l z."

Diese Bemühungen verliefen im Sande, weil ein Besatzungswechsel eintrat und die französiche Besatzungsmacht von dem

---

* Siehe Georg Kratz "Mittelrhein-Saar", W. Kohlhammer Verlag Stuttgart 1954

./.

linksrheinischen Gebiet Besitz ergriff. Die erste Folge war die Abtrennung des Saargebiets vom Lande "Mittelrhein-Saar". Es ist dann unter französischer Ägide das Land "Rheinland-Pfalz" entstanden, das - wie ich glaube - bei einer Anwendung des Artikels 29 des Grundgesetzes in seine einzelne Teile auseinanderfallen wird. Hieran knüpft sich die Hoffnung auf eine Wiedervereinigung der ehemaligen kurpfälzischen Gebiete rechts und links des Rheins in einem größeren deutschen Lande, da wohl nicht mehr daran zu denken ist, aus der ehemaligen Kurpfalz ein eigenes Land zu bilden.

Die geschichtliche Vergangenheit ist in diesem Raum hier zu beiden Seiten des Rheins wach und lebendig geblieben. Die politische Fehlentwicklung seit 1803 haben die Pfälzer immer tief bedauert. Diese Entwicklung hat aber trotz ihrer verhängnisvollen Auswirkungen die landsmannschaftliche Verbundenheit der Pfälzer nicht zerstören, ja nicht einmal beeinträchtigen können. Ja sogar der Name "Kurpfalz" ist ganz aktuell geblieben, obwohl hinter ihm keine politische Realität mehr steht. Nicht nur Namen öffentlicher Einrichtungen, wie die Karl-Theodor-Brücke und das Kurpfälzische Museum in Heidelberg und die Kurpfalzbrücke in Mannheim, weisen auf den ehemaligen politischen Verband hin, sondern es nennen sich auch viele private Vereinigungen und wirtschaftliche Unternehmungen "kurpfälzisch". Um einige Beispiele zu nennen, verweise ich auf die Gesellschaft der Freunde Mannheims und der ehemaligen Kurpfalz, auf den Altherren-Verband "Kurpfalz" im C.V., das Kurpfälzische Doppelquartett in Mannheim, das Märchentheater "Kurpfalz", das Kurpfälzische Kammerorchester in Ludwigshafen, die Kurpfalz-Sektkellerei in Speyer, die Kurpfälzische Malzfabrik in Schwetzingen, das Kurpfälzer Winzerfest in Wiesloch und viele andere Benennungen dieser Art.

./.

Ihrem diesjährigen Wein haben die Wieslocher den Namen "Kurpfälzer Bergsegen" gegeben.

Gerade ist in Neustadt an der Weinstraße der Pfälzer Heimatkalender für das Jahr 1955 unter dem Namen "Der Jäger aus Kurpfalz" erschienen, den ich Ihnen auf Ihren Stuhl habe legen lassen. Hier im pfälzischen Raum links und rechts des Rheins ist die pfälzische Mundart bis zum heutigen Tag lebendig geblieben. Der Rhein bildeteniemals eine Sprachgrenze. Pfälzisch wird von Saarbrücken bis zum pfälzischen Odenwald, bis nach Erbach im Odenwald und bis in den Raum um Mosbach gesprochen. Sprachlich gesehen,hat die Kurpfalz wie ein "Sturmbock gegen Süden" gewirkt, indem sie alemannische Spracheinflüsse abhielt. Hier in der Pfalz rechts und links des Rheins ist auch die Wesensart der Bevölkerung eine gleiche. Es sind redselige, bewegliche und aufgeschlossene Menschen, die das Herz auf der Zunge tragen, die auch einmal laut und derb werden und deswegen "Pälzer Krischer" genannt sind und die in ihrer Gesinnung immer ganz deutsch geblieben sind. Im Sommer 1870 schrieb der Historiker Treitschke über die Pfälzer:

> "Die Pfälzer sind deutsch mit Leib und Seele, doch dem bayerischen Staat blieben sie stets halb fremd, halb feindlich. Ihre Abgeordneten saßen im Münchener Landtage fast immer als geschlossene Landsmannschaft zusammen. Der schwache, unnatürliche Körper des Königreichs vermochte nicht das Sonderleben der Provinz zu brechen." +)

+) S. (Heinrich v. Treitschke "Zehn Jahre deutscher Kämpfe" (2. Aufl. Berlin 1879) S. 321.

Hier, rechts und links des Rheines, lebten und leben die pfälzischen Originale und die pfälzischen Mundart-Dichter. Der Mannheimer "Blumenpeter" und der aus Bellheim in der linksrheinischen Pfalz stammende "Bellemer Heiner" sind hüben wie drüben unvergessene Gestalten. In Karl-Gottfried Nadler, dem aus Heidelberg hervorgegangenen Mundart-Dichter, lebte die ganze Regsamkeit und Fröhlichkeit des Pfälzers. Keiner hat den drastischen Witz der Pfälzer Volksseele deutlicher gestaltet als Nadler in seinem 1847 erschienenen Bändchen "Fröhlich Palz, Gott erhalt's". Andere Pfälzer Mundart-Dichter sind Max Barack (1832-1901), Hanns Glückstein (1888-1931), jener drastische Schilderer Mannheimer Hafenarbeiter-, Sackträger- und Waschfrauentypen, der sein Leben lang nicht müde wurde, die sonnige Pfalz mit begeisternden Worten zu preisen. In diesen Kreis gehört auch der Kaiserslauterer Paul Münch geb. 1879, der durch seine "Pälzisch Weltgeschicht" bekannt, ja berühmt geworden ist. Noch viele andere Namen wären hier zu nennen, wenn die Zeit es gestatten würde.

Volkstümliche Gestalten aus der Geschichte der Pfalz, deren Andenken sich von Generation zu Generation weiterpflanzt, sind "Der Jäger aus Kurpfalz" und die "Liselotte von der Pfalz". Über das Lied "Der Jäger aus Kurpfalz" hat Felix Mendelsohn-Bartholdy in einem Brief an Fanny Hensel im Jahre 1844 geschrieben:

> "Das Lied - Der Jäger aus Kurpfalz - ist das Pfälzer Nationallied, das wird den ganzen Tag gesungen, von den Postillionen geblasen, von der Regimentsmusik als Ständchen gespielt, als Marsch gebraucht, und wenn Dich ein Pfälzer besucht und Du willst ihm eine Freude machen, so mußt Du's ihm vorspielen."

./.

Liselotte von der Pfalz, die Herzogin von Orleans und Schwägerin Ludwigs XIV. geworden war, ist nicht weniger volkstümlich geblieben. Sie repräsentiert geradezu die natürliche Frische und derbe Ungezwungenheit des pfälzischen Volkstums. Die von Kriegen immer wieder geschlagenen Mannheimer vergessen den Brief nicht, den die ihrer Heimat so verbundene Liselotte von der Pfalz am 30. Oktober 1689 auf die Nachricht von der Zerstörung Mannheims durch die Truppen des französischen Generals Melac an ihre Tante, die Herzogin Sophie, geschrieben hat:

> "Gestern hat man mir was verzählt so mich recht gerührt hat und habe es nicht ohne Tränen anhören können: nämlich, daß die armen Leute zu Mannheim sich alle wieder in ihre Keller retiriert haben und darinnen wohnen, als wie in Häusern, ja alle Tag markt halten, als wenn die Stadt noch im vorigen Stand wäre".

Die pfälzische Art findet ihren Ausdruck auch in den Karnevals-Vereinen rechts und links des Rheines und in dem berühmten "Dürkheimer Wurstmarkt", der hier keine geringere Bedeutung hat als das Oktoberfest in München. Die Pfälzer brauchen wirklich nicht zum Oktoberfest nach München zu fahren.

Der landsmannschaftlichen Verbundenheit der Bevölkerung rechts und links des Rheines entspricht auch der lebhafte Verkehr über den Rhein. Die Pfälzer jenseits des Rheins kommen nach Mannheim, um ihre Einkäufe zu tätigen und die Vergnügungs- und Bildungsstätten zu besuchen; die Mannheimer dagegen fahren in langen Wagen-Kolonnen in die Weinorte der Pfalz und auf die Höhen der Haardt.

./.

Weder das Land Bayern noch das Land Rheinland-Pfalz haben kulturelle Einrichtungen von Bedeutung in der linksrheinischen Pfalz geschaffen. In der linksrheinischen Pfalz gab es keine Hochschulen. Die neuen Hochschulen am Rande des Pfälzer Gebiets, in Mainz und Saarbrücken, sind französische Schöpfungen. Das Land Rheinland-Pfalz hat 1950 eine Hochschule für Verwaltungswissenschaften in Speyer ins Leben gerufen. Für die linksrheinische Pfalz haben die Universität in Heidelberg und die Handelshochschule und jetzige Wirtschaftshochschule in Mannheim nie an Bedeutung verloren. Das Mannheimer Nationaltheater und die Mannheimer Museen üben nach wie vor ihre Anziehungskraft auch auf die linksrheinischen Pfälzer aus. Wir unterhalten hier auf städtische Kosten ein bedeutendes Theater, dessen Wirkungskreis sich auf das ganze pfälzische Land erstreckt, ohne daß wir einen Kulturbeitrag aus der linksrheinischen Pfalz erhalten. Es gab nicht nur in der kurfürstlichen Zeit, sondern es gibt auch heute noch ein breites und eigenes Pfälzer Kulturleben mit zahlreichen produktiven Kräften, besonders auf dem Gebiet der bildenden Kunst. Eben ist ein Werk über die Zeichnungen des berühmten kurpfälzischen Rokoko-Bildhauers Paul Egell (1691-1752) herausgekommen. In Mannheim werden die Werke der in der Pfalz und Mannheim geborenen Maler und Kupferstecher gesammelt, die Werke etwa der Ferdinand, Franz und Wilhelm Kobell, die am Ausgang des 18. Jahrhunderts zum ersten Male die pfälzische Landschaft dargestellt haben. Die große Sammlung Frankenthaler Porzellan der Mannheimer Museen ist einzigartig im ganzen südwestdeutschen Raume. Der Pfälzer Maler Max Slevogt hatte sein Schaffen nicht zufällig in den leider im Kriege zerstörten Fresken ~~in~~ der Ludwigshafener Friedenskirche verewigen wollen. Viele herrliche Bilder von ihm hängen in der Mannheimer Kunsthalle und zeigen ihn, den fröhlichen Pfälzer

./.

und die sonnenbeglänzte pfälzische Landschaft. Burg Neukastel bei Landau, Slevogts Ruhe- und Alterssitz, ist zu einem kleinen Eldorado für alle kunst- und landschaftsliebenden Pfälzer geworden. Die aus der Pfalz links und rechts des Rheines stammenden Künstler sind ein Gesamtbesitz dieses Raumes.

Ich habe bisher den Versuch gemacht, in Anlehnung an die Bestimmungen des Artikels 29 Abs. 1 des Grundgesetzes, die landsmannschaftliche Verbundenheit der Pfälzer Bevölkerung rechts und links des Rheins und die geschichtlichen und kulturellen Zusammenhänge im Gebiet der ehemaligen Kurpfalz darzulegen. Nun erhebt sich noch die Frage, ob dieses Gebiet heute nach den Gesichtspunkten der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit richtig gegliedert ist. Es ist klar, daß in der Agglomeration an der Nekkarmündung , die auf 1962 qkm 1,1 Million Menschen beherbergt - also auf 1 qkm 572 Menschen (Bundesdurchschnitt 199) - die natürlichen Verflechtungen sehr eng und sehr dicht sind und daß sie mit der Entwicklung des Verkehrs immer dichter und enger geworden sind. Dazu kommt, daß der kurpfälzische Raum immer die Brücke des deutschen Südwestens zum Saargebiet mit seinen Bodenschätzen und ihren Derivaten gebildet hat. Diese natürliche Verflechtung war aber seit der Zerreißung der Kurpfalz in ihrer richtigen Gestaltung und in ihrem Wirkungsgrade immer dadurch behindert und gestört, daß sich der ~~hiesige~~ Raum auf 3 verschiedene Länder verteilte. Dazu kam dann noch, daß hier in den letzten Jahrzehnten zweimal der Rhein eine Besatzungsgrenze bezw. Besatzungszonengrenze bildete und daß nach 1945 nicht das Erforderliche geschehen ist, um die Brücken, die diese Räume miteinander verbanden, wieder aufzubauen. Heute fehlt noch die Rheinbrücke zwischen Philippsburg und Germersheim, die Rheinbrücke bei Speyer und eine dem Verkehr genügende Eisenbahn-

./.

und Straßenbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen. Die wiederaufgebaute Theodor-Heuß-Brücke im Norden Mannheims dient ausschließlich dem Autoverkehr.

Es fehlt im hiesigen Raum, wegen der durch Ländergrenzen hervorgerufenen Verteilung des Gebiets auf 3 verschiedene Eisenbahndirektionen, auch die richtige Verkehrsplanung. Allzu viel ist hier schon versäumt worden. In Ludwigshafen wird z.Z. der alte Sackbahnhof wieder aufgebaut, obwohl es den Verkehrsbedürfnissen entsprochen hätte, in Ludwigshafen einen Durchgangsbahnhof zu errichten und damit auch den Durchgangsverkehr in Mannheim zu fördern. Die so begrüßenswerte Elektrifizierung der Bahn im Lande Baden-Württemberg wird bis nach Mannheim geführt, endet aber hier am Rheinufer; sie bezieht nicht einmal Ludwigshafen ein.

Welche Bedeutung Mannheim und Ludwigshafen als Hafenumschlag - platz haben, ergibt sich daraus, daß dieser Umschlag im Jahre 1953 9 122 000 Tonnen betragen hat und damit nahe an den Bremer Seehafenumschlag herankommt. Nun beschäftigen sich mit diesem Umschlag drei Hafenverwaltungen: die staatliche und die städtische Hafenverwaltung in Mannheim und die staatliche Hafen - verwaltung in Ludwigshafen. Eine einheitliche Hafenverwaltung wäre ein großer Fortschritt. Sie könnte vor allem auch in allen Tariffragen eine einheitliche Stellung einnehmen. Ein solches Zusammengehen scheiterte aber bisher an der Ländergrenze.

Sogar die Wasserschutzpolizei auf dem Rhein teilt sich hier in eine baden-württembergische und eine rheinland-pfälzische Organisation, was ebenfalls sehr unzweckmäßig ist.

./.

Was den Nahverkehr angeht, so besteht wenigstens hinsichtlich des Straßenbahnverkehrs ein Gemeinschaftsvertrag zwischen den Städten Mannheim und Ludwigshafen, die sich auf diese Weise geholfen haben. Interessanterweise hat Mannheim den fast ausschließlichen Besitz der für den Berufs- und Ausflugsverkehr so wichtigen elektrischen Bahn von Ludwigshafen nach Bad Dürkheim an der Weinstraße, also auf der linken Rheinseite. Ebenso besitzt die Stadt Mannheim fast ausschließlich die Anteile an der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, einer Dreiecksbahn für den Verkehr zwischen Mannheim-Heidelberg und Weinheim. An dieser sehr modernen Schnellbahn liegt z.B. auch die hessische Großgemeinde Viernheim, deren Gemarkung unmittelbar an die Mannheimer Gemarkung stößt und aus der ungefähr die Hälfte aller Erwerbstätigen nach Mannheim zur Arbeit geht.

Eine völlig einheitliche Politik wäre auch auf dem Gebiet der Strom-, Gas- und Wasserversorgung notwendig. Trotz verschiedener gemeinsamer Einrichtungen - das Großkraftwerk Mannheim versorgt zu einem wesentlichen Teil auch die linksrheinische Pfalz und die Mannheimer Gasanstalt wird vom 1. Januar des kommenden Jahres an die Stadt Worms mit Gas versorgen - geht doch jedes Land mehr oder weniger seinen eigenen Weg; und dies zum Nachteil der hier ansässigen Menschen, die auf eine möglichst billige und rationelle Versorgung Anspruch haben. Ähnliches gilt für das Gebiet der Abwasserbeseitigung, die zentral über die heutigen Ländergrenzen hinweg geregelt werden müßte, wenn der weiteren Verseuchung von Rhein und Neckar Einhalt geboten werden soll.

./.

Es geschieht gerade im hiesigen Raum alles nur Mögliche, um eine Zusammenarbeit über die Ländergrenzen hinweg zu fördern. An dem guten Willen fehlt es weder hüben noch drüben. Aber trotzdem beobachten wir einen ungeheuren Leerlauf, viel Doppelarbeit und zahlreiche Reibungsflächen, die sich zwangsläufig aus der unzweckmäßigen Grenzziehung ergeben.

Wirft man einen Blick auf die wirtschaftliche Topographie dieses Raumes, so kann kein Zweifel bestehen, daß er durch die Städte Mannheim und Ludwigshafen und die von diesen Städten ausgehenden Strahlungen im großen und ganzen sein Gepräge erhält. In welchem Maße Mannheim-Ludwigshafen ein Industrieschwerpunkt ist, ergibt sich schon daraus, daß der Jahresproduktionsumsatz der industriellen Unternehmungen hier im Jahre 1953 3 113 000 000 DM betragen hat, gegenüber 2 382 000 000 DM in Frankfurt und 2 529 000 000 DM in Stuttgart.

Wie die Bevölkerung dieser Agglomeration miteinander verknüpft ist, geht u.a. aus den gewaltigen Einpendlerzahlen hervor. Allein in Mannheim arbeiten 46 000 Personen, die nicht in Mannheim sondern in den Randgebieten der Agglomeration wohnen. Die arbeitsfähige Bevölkerung mehrerer Orte, wie z.B. der hessischen Orte Viernheim, Lampertheim und Bürstadt, arbeitet zu einem überwiegenden Teil in Mannheim. Die Probleme, die sich hier aus der immer noch wachsenden Industrialisierung und der damit verbundenen Menschenzusammenballung ergeben, drängen zu einer baldigen vernünftigen Lösung. Man kann Räume, die wirtschaftlich und soziologisch so eng miteinander verbunden sind wie die links- und rechtsrheinische Pfalz, nicht politisch und verwaltungstechnisch auseinandergerissen lassen. Der frühere Versuch preußischer Innenminister,

./.

[Politische Erwägung über Art. 29 hinaus!

den ich in der Zeit miterlebt habe, als ich noch Bürgermeister von Kiel war, das preußische Altona immer größer und stärker zu machen, um seine Geltung gegenüber Hamburg sicherzustellen, hat sich als ein Fehlschlag erwiesen. Der Zusammenschluß von Hamburg und Altona war die einzig richtige Lösung. Zu solchen Lösungen muß man auch am Rhein kommen. Man kann weder den Raum von Mainz-Kastell, noch den Raum Mannheim-Ludwigshafen durch eine unvernünftige Grenze in zwei Teile gespalten lassen, sondern man muß diese Räume wieder zusammenbringen. Ernst Moritz Arndt hat einst das Wort geprägt: "Der Rhein, Deutschlands Strom nicht Deutschlands Grenze". Dieses Wort gilt heute nicht mehr in dem gleichen Maße wie früher, denn der Rhein ist mittlerweile eine große europäische Wasserstraße geworden. Aber da, wo der Rhein auf beiden Seiten von deutschem Land gesäumt ist, sollte er keinesfalls eine Grenze zwischen deutschen Ländern sein. Das ist auch eine staatspolitische Erwägung ersten Ranges. Die Geschichte ist ein guter Lehrmeister. Will man ihre Ratschläge nicht in den Wind schlagen, so ist leicht zu erkennen, daß es eine dauernde Gefahr für den Bestand des Staates oder seiner Teile in sich birgt, wenn die deutschen Hoheitsgebiete an beiden Ufern des Rheinstroms verschiedenen deutschen Ländern angehören. Sind die deutschen Siedlungsgebiete zu beiden Seiten des Rheins in jeweils einem Landesverwaltungsgebiet vereinigt, so wirkt der Rhein als Klammer, die bei etwaigen Erschütterungen das Staatsgefüge zusammenhält; ist der Fluß aber innerdeutsche Ländergrenze, so wirkt er insbesondere in kritischen Zeiten als Scheidewand, die absplitternden Bestrebungen und separatistischen Tendenzen Vorschub leisten kann.

./.

Ich möchte daher meine Auffassung dahin präzisieren, daß es mir abwegig erscheint, den Rhein - diesen deutschen Schicksalsstrom - überhaupt irgendwo als Grenze zwischen deutschen Ländern zu belassen, sondern daß es einem staatserhaltenden Postulat entspricht, die sich gegenüber liegenden Gebietsstreifen überall einer einheitlichen staatlichen Verwaltung zu unterstellen. Nach der regionalen Organisation der Bundesrepublik sollten sonach drei deutsche Bundesländer die Hoheitsgebiete an beiden Ufern des Rheines umfassen: nämlich am Niederrhein das Land Nordrhein-Westfalen, das Land Hessen im Gebiet des Mittelrheines und das wiedervereinigte Pfälzer Land am Ende des Oberrheines.

Eine solche Regelung würde zugleich den Lebensnotwendigkeiten der hier zu beiden Ufern des Rheines seßhaften Bevölkerung gebührend Rechnung tragen und würde ein Unrecht wieder gutmachen, das ein fürstliches Handelsgeschäft vor 150 Jahren verursacht hat.

Staatsministerium

Stuttgart, den 15.September 1954

Programm für den Besuch

einer Kommission des Sachverständigenausschusses
für die Neugliederung des Bundesgebiets im Land
Baden-Württemberg

vom 27.September bis 2.Oktober 1954

Montag,27.IX.1954

18 Uhr Sitzungssaal des Staatsministeriums in Stuttgart, Richard-Wagner-Strasse 15.

Begrüssung durch den Herrn Ministerpräsidenten

Einführende Worte von Herrn Reichskanzler a.D. Dr.Luther

Vortrag

Die verfassungsmässige Ordnung und der Verwaltungsaufbau des Landes Baden-Württemberg
(Ministerpräsident Dr.Gebhard Müller)

20 Uhr Abendessen im kleinen Kreis in der Villa Reitzenstein
(Einladung ergeht durch die Landesregierung)

Dienstag,28.IX.1954

9.30 Uhr Sitzungssaal des Staatsministeriums

Vorträge

Die räumliche Gliederung des Landes
(Ministerialrat Dr.Isenberg, Bonn)

Geschichtliche und kulturelle Zusammenhänge
Landsmannschaftliche Verbundenheit
(Archivdirektor Dr.Miller)

Kann das Land nach seiner Grösse und Leistungsfähigkeit seine Aufgaben wirksam erfüllen?
(Finanzminister Dr.Frank)

Mittagspause

16 Uhr Die wirtschaftliche Ordnung des Landes
(Problem der Krisenfestigkeit. Innere Ausgewogenheit - Verhältnis von Industrie und Landwirtschaft. Beziehungen zur Wirtschaft der anderen Bundesländer und zum Ausland)
(Regierungsdirektor Dr.Haas)

Das Land Baden-Württemberg als einheitliches Verkehrsgebiet
(Ministerialdirektor Dr.Fetzer)

Das soziale Gefüge des Landes
(Zusammensetzung der Bevölkerung. Besitzverteilung. Verhältnis von Stadt und Land. Arbeitsmarktfragen. Flüchtlinge und Einheimische)
(Ministerialdirektor Dr.Hessel)

Stellungnahme von zwei Vertretern der altbadischen Richtung zu den in den vorangegangenen Vorträgen erörterten Problemen

Aussprache

Abends geselliges Beisammensein mit den Sitzungsteilnehmern in der Villa Reitzenstein
(Einladung ergeht durch die Landesregierung)

Übernachtung in Stuttgart

Mittwoch, 29.IX.1954

9 Uhr Fahrt nach Ulm (Rathaus)
(Zu den Veranstaltungen in Ulm werden Vertreter des Landes Bayern und der Stadt Neu-Ulm eingeladen)

11 Uhr Besichtigungsfahrt in Ulm und Neu-Ulm

13 Uhr Gemeinsames Mittagessen
(Einladung ergeht durch die Stadt Ulm)

16 Uhr Sitzung im grossen Saal des Rathauses
Einführende Worte von Herrn Reichskanzler a.D. Dr.Luther

Referat von Herrn Oberbürgermeister Pfizer über das Problem Ulm- Neu-Ulm

Aussprache

19 Uhr Gemeinsames Abendessen } (Einladungen ergehen durch die Stadt Ulm)
20.30 Uhr Stehempfang }

Übernachtung in Ulm

Donnerstag,30.IX.1954

8 Uhr Fahrt nach Tauberbischofsheim und Wertheim

11 Uhr Besprechung der Grenzfragen im Saal der Landwirtschaftsschule in Tauberbischofsheim

Referate von Herrn Landrat Schwan (Wirtschaft, Verkehr, soziale Verhältnisse, Neubürgerindustrie) und von Herrn Oberstudiendirektor Klein (geschichtliche und kulturelle Fragen)

Aussprache

13 Uhr Mittagessen in Tauberbischofsheim (Einladung ergeht durch den Landkreis Tauberbischofsheim)

Anschliessend Weiterfahrt nach Wertheim

16 Uhr Besprechung der Grenzfragen in Wertheim in der Aula der Handels- und Gewerbeschule

Referate von Herrn Bürgermeister Roth und Herrn Dr.Klein, Syndikus der Interessengemeinschaft der Glasindustrie

Aussprache

Abends geselliges Beisammensein (Einladung ergeht durch den Landkreis Tauberbischofsheim zusammen mit der Stadt Wertheim)

Übernachtung in Wertheim

Freitag, 1.X.1954	8.30 Uhr	Fahrt durch das an Hessen angrenzende Gebiet über Hirschhorn und Neckarsteinach nach Weinheim
	11 Uhr	Besprechung im Bürgersaal des Rathauses in Weinheim Referate von Herrn Landrat Dr.Gaa, Herrn Richard Freudenberg und Herrn Oberbürgermeister Engelbrecht Aussprache
	13 Uhr	Mittagessen in Weinheim (Einladung ergeht durch den Landkreis Mannheim zusammen mit der Stadt Weinheim) Anschliessend Weiterfahrt nach Heidelberg
	16 Uhr	Besprechung im Rathaus in Heidelberg Referate des Präsidenten des Landtags, Herrn Oberbürgermeister Dr.Neinhaus, des Herrn Landrats Steinbrenner und des Präsidenten der Industrie-und Handelskammer Heidelberg, Herrn Dr.Fuchs Aussprache Abends geselliges Beisammensein in Heidelberg (Einladung ergeht durch die Stadt Heidelberg) Übernachtung in Heidelberg
Samstag, 2.X.1954	8.30 Uhr	Abfahrt in Heidelberg, Fahrt zur Theodor-Heuß-Brücke, dort kurze geographische Orientierung durch Herrn Oberbürgermeister Dr.Heimerich Fahrt über Sandhofen, Waldhof
	9.30 Uhr	Städt.Kunsthalle Referate von Herrn Oberbürgermeister Dr.Heimerich Die landsmannschaftlichen, geschichtlichen und kulturellen Zusammenhänge der ehemaligen kurpfälzischen Gebiete rechts und links des Rheines. Die Probleme der öffentlichen Wirtschaft in diesem Raum

Herrn Stadtrat Professor Dr.Schüle, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Mannheim

Die Gebietsordnung im Rhein-Neckar-raum unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Zweckmässigkeit

Herrn Landrat a.D. Dr.Reschke, Hauptgeschäftsführer der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar

Möglichkeiten und Grenzen zwischengemeindlicher Zusammenarbeit

Aussprache

13-14 Uhr Mittagessen im Weinzimmer des Städt. Rosengarten
(Einladung ergeht durch die Stadt Mannheim)

15.30 Uhr Hafenrundfahrt, Abfahrt am Hafenbecken I in Rheinau, Landung an der Kurpfalzbrücke am Neckar. Dauer etwa 2 Stunden

18 Uhr Schlussbesprechung in Gegenwart des Herrn Ministerpräsidenten und weiterer Mitglieder der Landesregierung in der Städt.Kunsthalle

18.45 Uhr Pressekonferenz

20 Uhr Abendessen und geselliges Beisammensein im Rosengarten-Restaurant
(Einladung ergeht durch die Landesregierung gemeinsam mit der Stadt Mannheim)

Übernachtung in Mannheim (soweit erwünscht).

Die verfassungsmässige Ordnung und der Verwaltungsaufbau des Landes Baden-Württemberg

Vortrag von Ministerpräsident Dr. Gebhard Müller
am Montag, den 27. September 1954

Herr Reichskanzler!
Meine sehr geehrten Herren!

I.

Mit den Vorträgen, die heute und morgen hier gehalten werden, wollen wir unser Land Baden-Württemberg von einer Reihe von Gesichtspunkten aus betrachten. Wir wollen damit Ihnen, Herr Reichskanzler, und Ihnen, meine Herren Mitglieder des Sachverständigen-Ausschusses für die Neugliederung des Bundesgebiets, die Möglichkeit geben, zu prüfen, ob unser Land die im Art. 29 Abs. 1 GG aufgeführten, für ein Glied der Bundesrepublik geforderten Eigenschaften besitzt.

Bevor wir jedoch morgen an die Betrachtung dieser verschiedenen Merkmale gehen, halte ich es für richtig, Ihnen dieses Land als staatsrechtliches und verwaltungsmässiges Gebilde vorzustellen und Ihnen unter Beschränkung auf das Grundsätzliche darzulegen, wie dieses Land entstanden ist, wie es sich seine Verfassung gegeben hat und wie es nun bemüht ist, seinen Verwaltungsaufbau im einzelnen zu gestalten. Ich bin der Meinung, dass es bei der Beurteilung der Neugliederung des Bundesgebiets von grossem Wert ist, zu wissen, wie ein solches durch die Hand des Bundesgesetzgebers neu geschaffenes Land Gestalt und Leben erlangt hat und weiter gewinnt. Von den Problemen des Verwaltungsaufbaus habe ich das der Gebietsneuordnung besonders herausgehoben, weil hier die Parallelen zu der Ihnen gestellten Aufgabe ganz besonders deutlich hervortreten.

Ich werde mich in meinen Darlegungen auf die nach 1945 eingetretenen Ereignisse beschränken. Eine Darstellung über die frühere Zeit wird Ihnen morgen Herr Archivdirektor Dr. Miller geben.

Das Land Baden-Württemberg hat eine Entstehungsgeschichte eigener Art. Sie weist Besonderheiten auf, die mit der politischen Lage in Deutschland nach dem zweiten Weltkrieg aufs engste zusammenhängen und - vom Standpunkt des Historikers gesehen - eine eingehende Darstellung aus grösserer Perspektive erheischen. Zugleich eröffnet der bisherige und künftige Werdegang des Landes als erstes Beispiel der Neugliederung des Bundesgebiets Ausblicke auf die weitere territoriale Gliederung des deutschen Gesamtstaates. Er berührt damit besonders Probleme, die sich aus dem föderativen Aufbau der Bundesrepublik ergeben. Eine ins einzelne gehende wertende Gesamtschau muss dem berufenen Geschichtsschreiber vorbehalten bleiben. Die Entwicklungslinien können hier nur in Umrissen und unter Hervorhebung der wichtigsten politischen und staatsrechtlichen Gegebenheiten und Ereignisse gezeichnet werden.

Die beiden Länder im Südwesten des deutschen Staatsgebietes, die zusammen mit den hohenzollerischen Landen den neuen Staat bilden, Baden und Württemberg, entstanden etwa gleichzeitig, zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Zuge der damals von Napoleon veranlassten gebietlichen Zusammenfassungen. In einer gleichermassen traditionsgebundenen und fortschrittlichen Geschichte behaupteten sie sich als selbstbewusste Mitglieder des Deutschen Bundes, später als Gliedstaaten des Deutschen Reiches, bis ihnen, ebenso wie den anderen deutschen Ländern, die Eigenstaatlichkeit durch das Neuaufbaugesetz des nationalsozialistischen Gesetzgebers genommen wurde. Sicherlich wären sie, ebenso wie das rechtsrheinische Bayern, nach dem Kriege zunächst in den geschichtlichen Grenzen wieder auferstanden, hätten nicht die Besatzungsverhältnisse dies vereitelt.

Auf Grund einer Vereinbarung zwischen der amerikanischen und der französischen Besatzungsmacht wurde aber das Gebiet der alten Länder Anfang Juli 1945 entlang der Autobahn Karlsruhe-Stuttgart-Ulm

geteilt. Die nördlichen Teile wurden der amerikanischen, die südlichen, einschliesslich des preussischen Regierungsbezirks Sigmaringen, der französischen Besatzungszone zugeschlagen. Durch die Proklamation Nr. 2 der amerikanischen Militärregierung vom 19. September 1945 wurden die nördlichen Teile der Länder unter ausdrücklicher Bezeichnung als "Staat" zum Lande Württemberg-Baden vereinigt. Von amerikanischer Seite wurde der verfassungsmässige Ausbau dieses Staatswesens energisch vorangetrieben, sodass schon im Sommer 1946 die vom Volke gewählte verfassunggebende Landesversammlung ihre Arbeiten aufnehmen konnte. Die Verfassung für Württemberg-Baden wurde am 24. November 1946 durch Volksabstimmung gebilligt.

In den beiden südlichen Landesteilen vollzog sich die Entwicklung etwas langsamer. Die französische Militärregierung beschränkte sich zunächst darauf, die verwaltungsmässigen Zusammenhänge innerhalb der südlichen Landesteile zu festigen. Erst am 8. Oktober 1946 ergingen die beiden Anordnungen des französischen Oberkommandierenden in Deutschland über die Bildung einer beratenden Versammlung für Baden und für Württemberg. Die von diesen beratenden Versammlungen ausgearbeiteten Verfassungen wurden am 18. Mai 1947 durch Volksabstimmung angenommen. Mit ihrem Inkrafttreten entstanden die Länder Baden und Württemberg-Hohenzollern.

Diese staatsrechtliche Gliederung im deutschen Südwestraum wurde von Anfang an allgemein als unbefriedigend empfunden. Althergebrachte Beziehungen und Bindungen der Bevölkerung waren willkürlich zerrissen, der langgewohnte staatliche Aufbau und verwaltungsmässige Zusammenhang gestört und unterbrochen. Die willkürliche Auseinanderreissung des verwaltungsmässigen Zusammenhangs der alten Länder nur nach den militärischen Bedürfnissen der Besatzungsmächte rief die Forderung nach einer vernünftigen Neuordnung geradezu heraus. Der Gedanke, die alten Länder Baden und Württemberg zu einem gemeinsamen Staatswesen zusammenzuschliessen, war schon in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen ernsthaft erwogen worden. Die Erörterungen über eine Neugliederung wurden im Jahre 1946 intensiv

aufgenommen. Schon in der Verfassung von Württemberg-Baden wurden Sicherungen aufgenommen, die eine reibungslose Überleitung in ein grösseres Staatswesen ermöglichen sollten. Während die Wiederherstellung der alten Länder nach dieser Verfassung ausserordentlich erschwert war, sollte für den Zusammenschluss zum sogenannten Südweststaat ein einfaches Landesgesetz genügen. In warmen Worten gab die verfassunggebende Landesversammlung ihrem Gefühl innerster Verbundenheit mit den Landsleuten in den südlichen Landesteilen und der Hoffnung auf einen baldigen Zusammenschluss Ausdruck.

Auch in Württemberg-Hohenzollern war es nahezu einhellige Auffassung von Bevölkerung, Landtag und Regierung, dass das kleine Land nicht auf die Dauer weiterbestehen sollte, obwohl es sich zu einem gesunden Staatswesen entwickelt hatte und neben der wirtschaftlichen und finanziellen Isolierung und Unzulänglichkeit auch die Vorzüge eines kleinen Landes deutlich in Erscheinung traten, nämlich Überschaubarkeit der Verhältnisse auf allen Gebieten, Volksnähe, unmittelbare Beteiligung der Bevölkerung an dem staatlichen Geschehen und eine enge Verbindung zwischen Regierung und Bevölkerung. Wie einzelne Daten aus der Entstehungsgeschichte der Verfassung und die Wahl der Farben des alten Württemberg schwarz-rot als Staatsfarben zeigen, war man in Württemberg-Hohenzollern zunächst mit allen Mitteln bemüht, die Einheit des Landes Württemberg wieder herzustellen. Aus dieser grundsätzlichen Einstellung heraus wurde auch im Spätherbst 1946 ein von badischer Seite unterbreiteter Vorschlag zur Bildung des sogenannten Südstaates durch Zusammenschluss der Länder Baden und Württemberg-Hohenzollern mit der Hauptstadt Rottweil oder Sigmaringen abgelehnt. Es handelte sich um einen sehr ernsthaften, auch von französischer Seite offensichtlich geförderten Vorschlag, der auch später immer wieder in die Debatte geworfen wurde. So selbstverständlich die Ablehnung der Anregung war, so kann man sie vom Standpunkt einer nachträglichen Beurteilung aus verschieden werten. Nachdem sich die nördlichen Landesteile zusammengeschlossen hatten, lag auch der Zusammenschluss der südlichen Länder nahe. Nach ihrem geschichtlichen Werden, der stammesmässigen Zusammensetzung und der landsmannschaftlichen Eigenart der Bevölkerung bestehen weitgehende Gemeinsamkeiten. Bei einem Zusammenschluss

konnte zudem in Aussicht genommen werden, dass der bayerische Kreis Lindau mit Weiler dem neuen Lande zugeschlagen wurde. Ich habe keinen Zweifel, dass der Südstaat zwangsläufig zum Südweststaat geführt hätte. Die beiden südlichen Länder, in sich geeinigt, hätten ebenso wie Württemberg-Baden die ständige und lebendige Neigung zur Wiedervereinigung in sich getragen, ohne sich wieder aufzulösen. In der Folgezeit hat der Gedanke des Südstaates keine irgendwie bedeutsame Rolle mehr gespielt, zumal man sich von badischer Seite immer mehr auf die Wiederherstellung des alten Landes Baden festlegte.

In Südbaden stiess der Gedanke des Zusammenschlusses aller Landesteile teilweise auf lebhaften Widerstand. Im Vorspruch der Verfassung bezeichnete sich das badische Volk als Treuhänder der alten badischen Überlieferung; auch sah die Verfassung keine Möglichkeiten eines Zusammenschlusses vor. Trotzdem gab es auch in diesem Lande starke Kräfte, die sich für einen Zusammenschluss einsetzten, wenn auch Einmütigkeit darüber, etwa im Landtag, zu keiner Zeit zu erreichen war. Immerhin fasste auch der badische Landtag am 5. August 1948 den Beschluss, dass die Regierung die eingeleiteten Besprechungen mit den Nachbarländern zum Zweck des Zusammenschlusses vorantreiben sollé..

Die vor allem in den nördlichen Landésteilen und in Württemberg-Hohenzollern bekundete Gesinnung behielt in den folgenden Jahren eine grosse dynamische Kraft. Die Tatsache, dass die beiden nördlichen Landesteile sich einmütig zusammengeschlossen hatten, wurde für die weitere Entwicklung von entscheidender Bedeutung. Die um die nördlichen Teile der Länder Baden und Württemberg gelegte Klammer erwies sich als unzerreissbar. Zugleich aber kann auch gesagt werden, dass ohne die unermüdlichen und in ihrer Zielsetzung unwandelbaren Bemühungen in Württemberg-Hohenzollern und auch in Südbaden die wechselvollen Verhandlungen der kommenden Jahre wohl kaum zu einem befriedigenden Ergebnis geführt hätten.

Die Bestrebungen auf einen Zusammenschluss erhielten einen entscheidenden Anstoss durch das sogenannte Frankfurter Dokument Nr. 2 vom 1. Juli 1948. In diesem Dokument ersuchten die drei Militärgouver-

neure die Ministerpräsidenten der deutschen Länder, die Grenzen der einzelnen Länder zu überprüfen und Änderungen vorzuschlagen. Solche Änderungen sollten den überlieferten Formen Rechnung tragen und möglichst die Schaffung von Ländern vermeiden, die im Vergleich mit anderen Ländern zu gross oder zu klein sind. In ihrer Antwort wiesen die Ministerpräsidenten darauf hin, dass eine Überprüfung der Grenzen der einzelnen Länder von dem Bestreben geleitet sein müsse, für das geeinte Deutschland eine innerstaatliche Gliederung zu schaffen, welche die Erfordernisse eines gut funktionierenden, föderativen Staatswesens berücksichtige. Neben den Erfordernissen der Gegenwart, im besonderen dem Gesichtspunkt der Gestaltung von leistungsfähigen und ausgewogenen Ländern, sollte dabei überlieferten Formen Rechnung getragen werden. Eine solche Überprüfung und Gestaltung der Länder könne nicht in kurzer Zeit gelöst werden. Die Beseitigung der im Südwesten Deutschlands bestehenden besonders unerfreulichen territorialen Verhältnisse durch die interessierten Länder selbst sollte dadurch jedoch nicht behindert werden.

Im Anschluss daran fanden zwischen den Regierungen der drei Länder eine Reihe von Verhandlungen statt, in denen versucht wurde, eine Einigung über den Inhalt und das Verfahren der Neugliederung im Südwestraum zu erzielen. Aus der grossen Zahl der Vorschläge verdient der "Entwurf eines Staatsvertrags zum Zusammenschluss der Länder Baden, Württemberg-Baden und Württemberg-Hohenzollern vom 24. August 1948" (Karlsruher Vertrag) hervorgehoben zu werden, weil er in den folgenden Auseinandersetzungen immer wieder zitiert und als Grundlage für einen Zusammenschluss empfohlen wurde. Die wesentlichen Gesichtspunkte des Vertragsentwurfs waren weitgehende Dezentralisation der Staatsverwaltung, Gliederung des Staatsgebiets in vier Landesbezirke, die den bisherigen Ländern Baden und Württemberg-Hohenzollern sowie den Landesbezirken Württemberg und Baden des Landes Württemberg-Baden entsprechen, weitestmögliche Selbstverwaltung dieser Landesbezirke, Einschränkung des Aufsichtsrechts der Regierung, Erhaltung der christlichen Gemeinschaftsschule, wo sie besteht, und für den Landesbezirk Württemberg-Hohenzollern Erhaltung der Schulform nach den Grundsätzen, die beim Zusammenschluss gelten, also praktisch die Möglichkeit, hier die Bekenntnisschule beizubehalten.

Der Staatsvertrag sollte ein Bestandteil der Verfassung des künftigen südwestdeutschen Bundeslandes sein und zusammen mit dieser durch Volksabstimmung angenommen werden, wenn in jedem vertragsschliessenden Land die Mehrheit der abstimmenden Bevölkerung zustimmt.

Die Regierung des Landes Baden konnte sich nicht entschliessen, diesem Staatsvertrag zuzustimmen. Sie erstrebte eine Volksabstimmung, bei der die Stimmen im Gebiet der früheren Länder Baden und Württemberg jeweils getrennt durchgezählt werden und nur dann eine Vereinigung erfolgen sollte, wenn sich in beiden Abstimmungsbezirken eine Mehrheit dafür ergibt. Auf dieser Grundlage war jedoch eine Einigung nicht zu erzielen.

Inzwischen hatte das am 23. Mai 1949 verkündete Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in Art. 29 Vorschriften für die allgemeine Neugliederung des Bundesgebiets und in Art. 118 Bestimmungen für die Neugliederung im Südwestraum gebracht. Auf der Grundlage dieser Bestimmungen des Grundgesetzes fanden weitere Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen statt, die am 24. September 1950 zu einer "informatorischen" Volksbefragung führten. Diese Probeabstimmung brachte jedoch ebenfalls keine Entscheidung, weil das Ergebnis von den Landesregierungen verschieden bewertet wurde. In den beiden württembergischen Landesteilen hatte sich eine eindeutige, in Nordbaden eine kleinere Mehrheit für den Südweststaat, in Südbaden eine Mehrheit für die Wiederherstellung des früheren Landes Baden ergeben. Nach Auffassung der badischen Landesregierung konnte die Abstimmung nur so gewertet werden, dass die Stimmen in Nord- und Südbaden zusammengezählt werden. Dadurch wäre in diesem Gebiet eine ganz knappe Mehrheit für die Wiederherstellung des alten Landes Baden herausgekommen. Die Versuche, die Neugliederung im Wege einer Vereinbarung der beteiligten Länder herbeizuführen, waren damit gescheitert. Am 28. November 1950 liess ich als Staatspräsident von Württemberg-Hohenzollern im Einverständnis mit den Regierungen von Baden und Württemberg-Baden den zuständigen Stellen des Bundes eine entsprechende Mitteilung zugehen. Auf Grund des Art.118

Satz 2 GG war nunmehr die Zuständigkeit des Bundes für die Neugliederung im Südwestraum durch Bundesgesetz gegeben.

Ich kann es mir ersparen, über die wechselvollen Verhandlungen, die auf Bundesebene über die Neugliederung auf der Grundlage des Art.118 geführt wurden, näher einzugehen. Das Ergebnis der Beratungen im Bundestag und im Bundesrat waren die beiden Gesetze zur Durchführung der Neugliederung in dem die Länder Baden, Württemberg-Baden und Württemberg-Hohenzollern umfassenden Gebiet vom 4. Mai 1951. Nach dem hier allein interessierenden Zweiten Neugliederungsgesetz wurden vier Abstimmungsbezirke gebildet, nämlich das Land Baden, also Südbaden, der Landesbezirk Baden, das ist Nordbaden, das Land Württemberg-Hohenzollern und der Landesbezirk Württemberg, also Nordwürttemberg. Der Südweststaat sollte gebildet sein, wenn die Volksabstimmung sowohl im gesamten Abstimmungsgebiet, als auch in mindestens dreien dieser Abstimmungsbezirke eine Mehrheit für den Zusammenschluss zu einem Bundesland ergab. Damit wurde die von altbadischer Seite erhobene Forderung nach einer Durchzählung der Stimmen in den alten Ländern Baden und Württemberg vom Bundesgesetzgeber abgelehnt. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Urteil vom 23. Oktober 1951 dieses Zweite Neugliederungsgesetz in allen wesentlichen Teilen für gültig erklärt und ausführlich dargelegt, dass diese Festlegung des Abstimmungsmodus verfassungsrechtlich einwandfrei ist, dass insbesondere eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes nicht vorlag.

Nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts konnte die im Zweiten Neugliederungsgesetz vorgesehene Volksabstimmung durchgeführt werden. Sie fand am 9. Dezember 1951 statt und brachte im gesamten Abstimmungsgebiet und in den Abstimmungsbezirken Nordbaden, Nordwürttemberg und Südwürttemberg eine Mehrheit für den Südweststaat, in Südbaden dagegen eine Mehrheit für die Wiederherstellung der alten Länder. Auf Grund dieses Abstimmungsergebnisses waren die drei südwestdeutschen Länder zu e i n e m Bundesland zu vereinigen.

Unmittelbar nach Bekanntgabe des endgültigen Ergebnisses der Volksabstimmung haben die Regierungen der beteiligten Länder einen Mini-

sterrat gebildet. Er bestand aus vier von der Regierung des Landes Württemberg-Baden und je zwei von den Regierungen der Länder Baden und Württemberg-Hohenzollern zu bestimmenden Vertretern; zwei der Vertreter des Landes Württemberg-Baden mussten aus dem Landesbezirk Baden stammen. Sie waren ähnlich wie die Mitglieder des Bundesrates an die Weisungen ihrer Regierungen gebunden. Zeitlich die erste Aufgabe des Ministerrats war die Durchführung der Wahl der verfassunggebenden Landesversammlung. Von der in den Beratungen des Bundestages eingehend erörterten Möglichkeit, das Überleitungsgesetz und die sonstigen vordringlichen Gesetze vorzubereiten und einen Entwurf der Verfassung auszuarbeiten, hat der Ministerrat keinen Gebrauch gemacht, sodass die verfassunggebende Landesversammlung auf die Entwürfe der späteren Regierungskoalition und Opposition oder - bezüglich des Überleitungsgesetzes - der früheren Landesregierungen angewiesen war. Die drei beteiligten Länder bestanden in diesem Stadium der staatsrechtlichen Umbildung mit ihren Organen und allen ihnen zustehenden Hoheitsrechten weiter.

Die Wahl zur verfassunggebenden Landesversammlung fand am 9.März 1952 statt. Die verfassunggebende Landesversammlung sollte aus mindestens 120 Abgeordneten bestehen, von denen in Württemberg-Baden 73, in Baden 25 und in Württemberg-Hohenzollern 22 Abgeordnete zu wählen waren. Diese Wahlen wurden in entsprechender Anwendung des Wahlgesetzes zum Ersten Bundestag durchgeführt. Die Wahl ergab eine Zusammensetzung der Verfassunggebenden Landesversammlung, wie wir sie heute noch im ersten Landtag des Landes vorfinden. Mit der Bildung einer vorläufigen Regierung am 25. April 1952 ist das neue Bundesland nach den Bestimmungen des Neugliederungsgesetzes entstanden und in die Gemeinschaft der deutschen Länder eingetreten. Wir haben den in der deutschen Verfassungsgeschichte nahezu einmaligen Vorgang des Zusammenschlusses mehrerer Länder zu einem neuen Staat im Wege der Volksabstimmung.

III.

Erst nach der Bildung des neuen Bundeslandes konnte sich endgültig zeigen, ob es möglich ist, eine den Verhältnissen des vielgestaltigen Landes gerecht werdende verfassungsmässige Ordnung zu schaffen. In wenigen Sitzungen verabschiedete die verfassunggebende Landesversammlung zunächst das Gesetz über die vorläufige Ausübung der Staatsgewalt, das Überleitungsgesetz. Aber die wesentlichen und endgültigen Entscheidungen über die künftige Gestalt des Landes, über die Rechte seiner Bewohner, die Pflichten seiner Organe und über das Zusammenarbeiten derer, die an der öffentlichen Willensbildung mitwirken, sollte und konnte erst die Verfassung bringen. Für die Verfassungsarbeit lagen im Sommer 1952 zwei Entwürfe vor, die in ihrer Zielsetzung in verschiedenen Punkten wesentlich voneinander abwichen. Es war der Entwurf der damaligen Regierungsparteien, SPD, FDP/DVP und BHE einerseits, und der Entwurf der CDU andererseits. Das Ringen um die Landesverfassung währte 1½ Jahre. Es schien, als werde die Verfassung nur in einer Kampfabstimmung zwischen Regierungsparteien und Opposition zustandekommen. In Auswirkung der Septemberwahlen 1953, aber auch auf Grund der schon zuvor feststellbaren Erkenntnis von der Notwendigkeit eines Kompromisses auf breiter Grundlage ist nach einer Regierungsumbildung durch Bildung einer Allparteienregierung die Verfassung mit einer 5/6 Mehrheit verabschiedet worden. Damit wurde das staatliche Leben auf eine feste Grundlage gestellt, die Gesetzgebung erhielt feste Richtlinien. Einige Fragen von besonderem Gewicht, die in den Beratungen sehr umstritten waren, sind mit überzeugender Mehrheit in der Constituante gelöst worden. .Der Verfassunggeber hat in dem endgültig zustande gekommenen Verfassungswerk einen hohen Sinn für die Notwendigkeiten der politischen Praxis und für die gegebenen Tatsachen bewiesen. Es ist gelungen, die grundsätzlichen Entscheidungen für die Lösung der vorhandenen Spannungen innerhalb des Landes zu finden und festzulegen.

Die Verfassung ist am 19. November 1953 in Kraft getreten. Lassen Sie mich nur weniges über das Wesen und Wollen der Verfassung bemerken:
Die Verfassung stellt in den Mittelpunkt des staatlichen Lebens und Gestaltens den Menschen mit seiner Berufung, in Freiheit und Würde sich zu entfalten. Die unveräusserlichen und unverletzlichen Menschenrechte und die Grundrechte werden gewährleistet, die Souveränität und demokratische Selbstbestimmung des Volkes gesichert. Das Prinzip der Gewaltenteilung und des Rechtsstaates kommt in mannigfaltigen Vorschriften zum Ausdruck. Der Name des Staates nimmt auf die historische Entwicklung und das Selbstbewusstsein der Bevölkerung in den einzelnen Landesteilen Bedacht. Wenn auch vielfach und mit Recht der Wunsch nach einem Namen laut geworden ist, der die Geschlossenheit und Einheit des Landes klarer herausstellt, so sprachen doch manche Gründe dafür, den Namen Baden-Württemberg zu wählen, für den sich eine grössere Mehrheit entschied.

Das Verhältnis von Staat und Kirche gab zu umfangreichen Erörterungen Anlass. Auch hier ist es den Parteien gelungen, sich auf einen gemeinsamen Vorschlag zu einigen. Im Zusammenhang damit wurde der Schulfrage besondere Aufmerksamkeit geschenkt. In Art. 15 der Verfassung wird bestimmt, dass die Formen der Volksschule in den einzelnen Landesteilen nach den Grundsätzen und Bestimmungen erhalten bleiben, die vor der Neugliederung gegolten haben. Das bedeutet, dass in den nördlichen Landesteilen und in Südbaden die christliche Gemeinschaftsschule zu erhalten ist und dass in Württemberg-Hohenzollern das Recht der Eltern, über die Schulform zu bestimmen, in dem Rahmen des Schulgesetzes von 1948 erhalten bleibt. Darüber hinaus wird aber in Art. 15 der Verfassung für alle Landesteile das natürliche Recht der Eltern gewährleistet, die Erziehung und Bildung ihrer Kinder mitzubestimmen und dieses Recht muss bei der Gestaltung des Erziehungs- und Schulwesens berücksichtigt werden. Auch für die Lehrerbildung sind simultane und konfessionelle Anstalten nebeneinander vorgesehen. Bezüglich der besonders delikaten und strittigen Frage der Weitergeltung des Reichskonkordats als Landes-

recht hat die Verfassung eine Entscheidung nicht getroffen. Wird aber seine Rechtsgültigkeit etwa durch Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes oder in sonstiger Weise endgültig bejaht, so gibt die Verfassung in ihrem Artikel 8 die Möglichkeit, alle rechtsgültigen Verpflichtungen des Landes zu erfüllen.

Was das Verhältnis von Regierung und Landtag angeht, so entschied man sich für die Beibehaltung des in den Ländern der Bundesrepublik allgemein geltenden parlamentarischen Systems. Die Regierung ist von der Volksvertretung abhängig und ihr verantwortlich. Dies zeigt sich vor allem darin, dass der Ministerpräsident vom Landtag gewählt wird und dass die Regierung zur Amtsübernahme der Bestätigung durch den Landtag bedarf. Die Einrichtung des konstruktiven Misstrauensvotums wurde aus dem Grundgesetz übernommen. Eine Besonderheit des Landesrechts stellt es dar, dass der Landtag innerhalb bestimmter Frist automatisch aufgelöst wird, wenn er zur Bildung einer Regierung nicht im Stande ist. Neben dem Landtag besteht eine weitere gesetzgebende Körperschaft nicht. Die Vorschläge, einen Senat zu schaffen, der mit beschränkten gesetzgeberischen Vollmachten ausgestattet sein sollte, fanden in der Verfassung keinen Niederschlag. Eine unmittelbare Mitwirkung des Volkes an der Gesetzgebung ist in einzelnen Fällen vorgesehen.

Die Vorschriften über die Verwaltung sind gekennzeichnet durch das Streben nach Dezentralisation und nach Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung. Dies äussert sich besonders in der Vermutung für die Universalität der gemeindlichen Zuständigkeit für öffentliche Aufgaben im Gebiet der Gemeinden, in der Sicherung der finanziellen Selbständigkeit der kommunalen Körperschaften und in der Beschränkung der staatlichen Aufsicht auf eine Nachprüfung der Gesetzmässigkeit der Selbstverwaltungsakte.

Einige wichtige Entscheidungen finden sich auch in den Schlussbestimmungen der Verfassung. Hier ist festgelegt, dass die verfassunggebende Landesversammlung bis zum Jahre 1956 den ersten Landtag des Landes bildet. In ihrem letzten Artikel lässt die Verfassung er-

kennen, dass sie unmittelbar nach Verabschiedung durch die Constituante ohne besondere Volksabstimmung in Kraft tritt. Dieser Verzicht auf eine Volksabstimmung und die Fortsetzung der verfassunggebenden Landesversammlung als erster Landtag ist von einigen verantwortungsbewussten Staatsbürgern getadelt worden. Das Ziel, das die Verfassung im Auge hat, rechtfertigt aber diese Entscheidungen. Nach den jahrelangen Auseinandersetzungen über die Gestalt des Landes und über den Inhalt seiner Verfassung, bedarf das Land einer ruhigen und stetigen Periode des Aufbaues. Das Ergebnis der Schlussabstimmung in der verfassunggebenden Landesversammlung mit seiner fast 90%igen Zustimmung, berechtigte zu der inzwischen bestätigten Erwartung, dass der weit überwiegende Teil der Bevölkerung das Inkrafttreten der Verfassung und die erreichte Stabilisierung und Befriedung der inneren Verhältnisse mit Genugtuung aufnimmt. Die belastende Unsicherheit der vergangenen Jahre ist durch die entschlossene Haltung der demokratischen Parteien im Land beseitigt worden. Die Stellung des Landes im Bund wurde gefestigt, und damit wurden auch die endgültigen Voraussetzungen einer auf lange Sicht berechneten kulturellen, wirtschaftlichen, finanziellen und sozialen Entwicklung geschaffen.

IV.

Mit der Entstehung des Landes war dem Land eine Aufgabe gestellt, die eine gewisse Ähnlichkeit mit der Problemstellung hat, vor die der Bund in Art. 29 GG gestellt ist. Auch das Land musste sobald als möglich eine Gliederung erhalten, die die landsmannschaftliche Verbundenheit berücksichtigt, geschichtliche und kulturelle Zusammenhänge achtet und der wirtschaftlichen Zweckmässigkeit und dem sozialen Gefüge Rechnung trägt. Diese Aufgabe ist unlösbar verknüpft mit der Schaffung einheitlichen Rechts und mit einer, den neuen Verhältnissen angepassten Gliederung der Verwaltungsbehörden in diesem Gebiet.

Die Gliederung der Behörden musste, wenigstens vorläufig, sofort mit der Entstehung des Landes vorgenommen werden. Wer weiss, wie dauerhaft Provisorien sein können, der weiss auch, dass diesem ersten Schritt entscheidende Bedeutung zukam.

Um bei der Neubildung des Landes sofort eine funktionsfähige Verwaltung zu haben, wurde bestimmt, dass zwar die Befugnisse der Ministerien der alten Länder den neuen Ministerien zustehen, dass aber die alten Ministerien zunächst als Abwicklungsstellen ihre Geschäfte fortführen. Dann wurden schrittweise einzeln bezeichnete Aufgabengruppen auf die Ministerien übertragen. Dabei war der Grundsatz leitend, dass die Ministerien nur solche Aufgaben übernehmen sollen, deren einheitliche Ausübung für das ganze Land zweckmässig erscheint. Die übrigen Aufgaben blieben bei den Abwicklungsstellen, die sodann in die heute noch bestehenden vier Regierungspräsidien umgebildet wurden. Dieser Umbau nahm etwa ein halbes Jahr in Anspruch. Dadurch, dass die Ministerien nur solche Aufgaben übertragen erhielten, die im einzelnen bezeichnet waren, konnte im grossen und ganzen erreicht werden, dass die Ministerien frei blieben für die Behandlung grundsätzlicher Fragen und nicht mit Verwaltungsarbeiten belastet wurden, die besser einer Mittelinstanz übertragen werden.

Bei der Bildung der Regierungspräsidien war die Frage zu entscheiden, wie weit daneben noch besondere Verwaltungsbehörden bestehen bleiben sollen. Damit war eng die Frage verknüpft, an welchen Orten diese Behörden ihren Sitz erhalten sollen; daraus ergab sich bereits die Frage nach der gebietsmässigen Einteilung des Landes. In allen vorläufig errichteten Regierungsbezirken wurden, teils in naher Verbindung mit den Regierungspräsidien, Oberschulämter, Forstdirektionen und Landesämter für die Wiedergutmachung errichtet. Oberfinanzdirektionen bestehen zur Zeit drei; die in Tübingen bestehende Oberfinanzdirektion wurde aufgelöst. Andere Behörden, wie das Landesvermessungsamt, das Landesgewerbeamt, das Statistische Landesamt und das Landesversorgungsamt wurden als Landesoberbehörden errichtet und sind für das ganze Land zuständig. Gerade bei diesen Behörden hat die Frage der Bestimmung des Sitzes erhebliche Schwie-

rigkeiten bereitet. Neben den Erfordernissen der Verwaltung sind die Ansprüche der Städte und Landesteile zu berücksichtigen, die bisher Sitz einer Regierung waren oder eine der besonderen Verwaltungsbehörden beherbergt hatten und nunmehr durch den Verlust solcher Behörden eine Schädigung befürchten. Am Verwaltungsunterbau wurde bei dieser Umorganisation so gut wie nichts geändert.

Grundsätzliche Änderungen des Aufbaus der Verwaltung sind auch in Zukunft kaum noch zu erwarten. Ein Land von der Grösse Baden-Württembergs muss, neben anderen Erwägungen, auch mit Rücksicht auf seine staatsrechtliche Entwicklung, notwendig Behörden der Mittelinstanz haben, die nicht nur Spezialbehörden sind, sondern bei denen eine Vielfalt von Verwaltungsaufgaben zusammengefasst ist.

Die Landesregierung hat eine Kommission von drei Sachverständigen mit der Prüfung der Frage beauftragt, auf welche Weise die Verwaltung des Landes rationeller gestaltet werden kann. Von dieser Kommission sind eine Fülle von Anregungen in Einzelfragen gegeben worden, jedoch hat auch sie die Notwendigkeit einer Mittelinstanz und ihre Einrichtung in der Form mehrerer Regierungspräsidien bejaht.

Für die Neuordnung des Gebiets ist die Tatsache von grundlegender Bedeutung, dass in den einzelnen Landesteilen heute noch verschiedenes Recht gilt.

Die unbedingt erforderliche Rechtsangleichung hat nicht nur die Aufgabe, das Recht der alten Länder Baden und Württemberg aus der Zeit vor 1945 miteinander in Übereinstimmung zu bringen. In den nach 1945 entstandenen Ländern wurden sehr viele und zum Teil grundlegende Gesetze erlassen, sodass unser Land, wenn man daran denkt, dass in Hohenzollern auch noch preussisches Recht gilt, heute fünf Rechtskreise hat.

Von besonderer Wichtigkeit erscheint die Schaffung eines gemeinsamen Kommunalrechts. Die nach 1945 entstandenen Länder waren genötigt,

die Verhältnisse in den Gemeinden und Kreisen sofort zu ordnen. So wurde in Württemberg-Baden schon 1946 ein Anwendungsgesetz zur Deutschen Gemeindeordnung und eine Kreisordnung, 1947 in Baden eine Gemeindeordnung und 1948 in Württemberg-Hohenzollern eine Gemeindeordnung und 1949 eine Kreisordnung erlassen. Um nun zu einem gleichen Wahlrecht für Gemeinderäte, Bürgermeister, Kreistage und Kreisräte zu kommen, wurden zur vorläufigen Rechtsangleichung im Jahr 1953 die erforderlichen Gesetze geschaffen. Damit ist nunmehr gesichert, dass diese Organe zur gleichen Zeit und auf die gleiche Weise bestellt werden. Dagegen bestehen z.B. für die Bestellung des Landrats heute noch wesentliche Unterschiede. In den beiden südlichen Regierungsbezirken ist der Landrat Beamter des Landes, während er in den nördlichen Landesteilen vom Kreistag gewählt wird. Abgesehen von der Bestellung der Organe bedürfen aber auch die sonstigen Fragen des kommunalen Rechts dringend der einheitlichen Regelung. Die Entwürfe für eine Gemeindeordnung und für eine Kreisordnung sind deshalb in Vorbereitung.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau einer einheitlichen Verwaltung ist weiter hervorzuheben, dass in den einzelnen Teilen des Landes verschiedenes Beamtenrecht gilt. Während in Südbaden nach 1945 das deutsche Beamtengesetzt fortgalt und in Württemberg-Hohenzollern 1949 ein in grundsätzlichen Fragen von diesem Gesetz nicht abweichendes Beamtengesetz erlassen wurde, erhielt Württemberg-Baden schon 1946 ein in seinem Inhalt erheblich von der amerikanischen Besatzungsmacht beeinflusstes Beamtengesetz. Es hat als unabhängiges Personalamt die Landesbeamtenstelle geschaffen und das Recht der im öffentlichen Dienst stehenden Angestellten dem der Beamten angenähert. Die weitgehenden Entscheidungsbefugnisse der Landesbeamtenstelle mit dem Recht der Aufhebung von Entscheidungen der Dienstvorgesetzten und grosser Selbständigkeit in Personalsachen stellten eine im Widerspruch mit der neuen Verfassung stehende Einschränkung der Selbständigkeit der parlamentarisch verantwortlichen Minister dar. Die Landesbeamtenstelle wurde deshalb zum 1.Juli 1954 aufgelöst und durch einen, dem Bundespersonalausschuss nachgebildeten Landespersonalausschuss ersetzt, der für das ganze Land zuständig ist.

Ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Rechtsangleichung im Land wurde diesen Sommer durch den Erlass eines Gesetzes über den Finanzausgleich zwischen dem Land und den Gemeinden sowie den Gemeindeverbänden getan. Die Schwierigkeiten, in diesem vielfältig verflochtenen System von finanziellen Beziehungen einen gerechten Ausgleich zu finden, werden durch den Hinweis deutlich, dass in einem Teil des Landes seit 1945, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, der Finanzausgleich ruhte.

Diese Beispiele bestehender Rechtsungleichheiten, die im Interesse des Zusammenwachsens des Landes bereinigt werden müssen, liessen sich beliebig vermehren. Ich darf noch darauf hinweisen, dass der Erlass eines einheitlichen Feiertagsgesetzes dringend geworden ist. Wirtschaft und Verkehr verlangen eine einheitliche Regelung, da in den einzelnen Landesteilen zwischen 9 und 13 Festtagen im Jahr gefeiert werden. Ferner muss die Verwaltungsgerichtsbarkeit einheitlich geregelt werden. Im Norden des Landes gilt das 1946 erlassene Gesetz über die Verwaltungsgerichtsbarkeit, das in ähnlicher Weise in allen Ländern der US-Zone erlassen wurde. In Südbaden wurde 1947 ebenfalls eine zweistufige Gerichtsorganisation geschaffen. Württemberg-Hohenzollern dagegen hat an dem vor 1945 geltenden Recht im wesentlichen festgehalten. Dort besteht nur ein Verwaltungsgerichtshof als einzige Instanz, der über Rechtsbeschwerden gegen letztinstanzliche Verwaltungsentscheidungen zu urteilen hat.

Neben der Bereinigung der Unterschiede des in den einzelnen Landesteilen geltenden Rechts steht als weitere vordringliche Aufgabe die Neugliederung des Landesgebiets und die damit verbundene endgültige Organisation seiner Verwaltungsbehörden.

Die Grundlagen für die derzeitige gebietsmässige Gliederung des Landes wurden zu Beginn des 19. Jahrhunderts geschaffen. Das neue entstandene Königreich Württemberg wurde im Jahr 1817 durch königliches Edikt in 64 Oberamtsbezirke eingeteilt. Diese Einteilung

blieb im wesentlichen, trotz der gewaltigen Umwälzungen im Verkehrswesen, bis 1938 bestehen. Nur die 1817 ebenfalls neu gebildeten 4 Kreisregierungen wurden 1924 aufgelöst, um die Verwaltung zu vereinfachen und dadurch billiger zu gestalten. Die damals schon vorgesehene Auflösung von sieben kleinen Oberamtsbezirken scheiterte am Widerstand des Parlaments. Man befürchtete eine Schädigung des kulturellen Lebens in den ländlichen Bezirken und hielt es keineswegs für sicher, dass die Aufhebung dieser Oberämter auch tatsächlich eine Vereinfachung des Verwaltungsaufwands zur Folge habe. Der Reichssparkommissar Dr. Saemisch schlug dann in seinem 1930 erstatteten Gutachten eine Verringerung der Zahl der Oberamtsbezirke auf 23 vor. Erst im Jahr 1938 gelang es dann, die von den Regierungen des Landes Württemberg seit langen Jahren vorbereitete Reform der Landeseinteilung vorzunehmen. Es wurden 34 Landkreise und die 3 Stadtkreise Stuttgart, Ulm und Heilbronn geschaffen. Diese Einteilung, die wesentlich auf der von 1817 aufbaute, wurde bis heute nicht geändert.

Im alten Grossherzogtum Baden hat sich die Entwicklung ähnlich vollzogen. Die ursprünglich 73 Amtsbezirke wurden, als im Jahr 1863 auch hier die alten 4 Kreisregierungen aufgelöst waren, auf die Zahl 59 verringert. Neben diesen staatlichen Verwaltungsbezirken bestanden 11 Grosskreise als Selbstverwaltungskörperschaften. In der Folgezeit wurde die Zahl der Amtsbezirke noch verschiedentlich verringert, bis dann schliesslich in den Jahren 1936 und 1939 der heute noch bestehende Zustand geschaffen, 27 Landratsämter und für deren Gebiet entsprechend 27 Landkreisselbstverwaltungen gebildet wurden. Daneben waren 7 kreisfreie Städte vorhanden, von denen eine 1953 wieder kreisangehörig geworden ist.

In Hohenzollern bestehen nach einer wechselvollen Entwicklung seit 1925 2 Kreise. Das ganze Land ist überdies in einem Landeskommunalverband zusammengefasst.

Das Land Baden-Württemberg zählt also z.Zt. 9 Stadtkreise und 63 Landkreise. Die Grösse der Stadtkreise ist naturgemäss sehr

unterschiedlich. Aber auch die Grösse der Landkreise weist sowohl im badischen als auch im württembergischen Teil des Landes ganz erhebliche Unterschiede auf. Der badische Landkreis Karlsruhe umfasst 148 000 Einwohner. Der badische Landkreis Stockach 42 000 Einwohner. Ähnlich zählen im württembergischen Gebiet die extremen Landkreise Ludwigsburg 197 000 und Künzelsau 30 000 Einwohner. Damit weicht Baden-Württemberg aber keineswegs von den in den anderen Ländern der Bundesrepublik bestehenden Verhältnissen ab. So gibt es in allen Ländern Landkreise, die kleiner sind als die kleinsten bei uns, und in zwei Ländern solche, die grösser sind als unsere grössten.

Von manchen Seiten wird nun die Forderung vertreten, es sollen grosse leistungsstarke Kreise mit mindestens 100 000 Einwohnern gebildet werden. Dagegen ist zunächst einzuwenden, dass diese Forderung nicht gleichmässig im ganzen Land erfüllt werden könnte. In den bevölkerungsarmen Gebieten würden die Kreise nach dem Gebietsumfang und oft auch nach der Zahl der Gemeinden zu gross, in dicht besiedelten Gegenden würde die Begrenzung der Einwohnerzahl auf 100 000 eine unzweckmässige Durchschneidung zusammengehörender Gebiete zur Folge haben. Gegenüber solchen Forderungen nach einer umfassenden Neugliederung der Kreise muss man aber insbesondere auf die Erfahrungen aus den 30er Jahren hinweisen und daran erinnern, welch nachhaltige Wirkungen eine Änderung der verwaltungsmässigen Gliederung zur Folge hat. Zunächst bedeutet jede Änderung der Verwaltungsgrenzen einen Eingriff in Verbindungen und Zugehörigkeiten kultureller, wirtschaftlicher, möglicherweise auch verkehrsmässiger Art, der vielfältige Folgen hervorruft. Die Eingriffe, die damals vorgenommen wurden, sind in vielen Kreisen noch heute weder vergessen noch verschmerzt. Wenn man dies bedenkt und erwägt, dass die derzeitige Einteilung unserer Landkreise unter Abwägung aller Probleme des Verkehrs und der wirtschaftlichen Beziehungen vorgenommen wurde, die heute noch weitgehend in gleicher Weise bestehen, dann wird man einer radikalen Änderung der Kreisgrenzen, mag sie auch in mancher Hinsicht wünschenswert sein, dringend widerraten müssen und sie im wesentlichen nur dort in

Betracht ziehen, wo sie unbedingt notwendig ist, weil sie offensichtliche Mängel beseitigt, die bisher mit Rücksicht auf das Bestehen von Landesgrenzen nicht behoben werden konnten.

Ich darf Sie nun bitten, zur Betrachtung solcher Fragen einen Blick auf die Karte unseres Landes zu werfen und die alte Grenze von Norden nach Süden zwischen Baden und Württemberg zu verfolgen.

Hier scheint zunächst im unteren Jagsttal eine Bereinigung dringend vonnöten. Es gehört in raschem Wechsel zu den Landkreisen Künzelsau, Heilbronn, Buchen, wieder Heilbronn, Mosbach und zum Schluss nochmals Heilbronn, obwohl aus den einzelnen Gebieten die Verkehrswege keineswegs zu ihren Kreisstädten führen.

Ähnlich verkehrsungünstig ist die Lage einiger Gemeinden im Kreis Calw. So tendiert die Gemeinde Loffenau nach Ratstatt, Herrenalb nach Karlsruhe und Birkenfeld nach Pforzheim.

Der Westteil des Kreises Hechingen, der im Gebiet des Neckars liegt, zerschneidet den Kreis Horb in zwei Teile. Andererseits liegen die Orte Hausen, Bronnen und Mägerkingen getrennt von ihrem Landkreis Reutlingen, eingesprengt in hohenzollerisches Gebiet. Auch hier ist eine Änderung dringend geboten. Dasselbe gilt für den Südostteil und den Südwestteil des Landkreises Sigmaringen, dessen wirre Grenze allen Erfordernissen des Verkehrs zuwiderläuft.

Ausserdem muss die Gelegenheit benutzt werden, um eine Menge Enklaven und Exklaven zu beseitigen. Ich darf hier nur einige bemerkenswerte Fälle herausheben. So gehört die Gemeinde Achberg, nicht weit von Lindau, an der bayerischen Grenze, zum Landkreis Sigmaringen. Schluchtern mitten im Landkreis Heilbronn und vor den Toren dieser Stadt gelegen, ist eine Gemeinde des Landkreises Sinsheim. Der Hohentwiel gehört nicht zu Singen, das sich nach ihm benennt, sondern zu Tuttlingen.

Wenn man sich auch nur mit einem raschen Überblick mit den notwendigen Korrekturen beschäftigt, und dabei alle Änderungen ausser Acht

lässt, die vielleicht wünschenswert, aber nur unter erheblichen Eingriffen zu realisieren wären, dann kann doch nicht ausser Acht bleiben, dass auch an den Landesgrenzen selbst ähnliche Verhältnisse bestehen. Auch bei ihnen sollte man glauben, dass sich aus der Natur der Sache heraus dringend eine Bereinigung anbietet. Ich darf hier Ihr Augenmerk einmal auf das untere Neckartal lenken, wo die Gemeinden Hirschhorn und Neckarsteinach ohne rechte Verkehrsbindung zu ihrem politischen Bezirk in das Gebiet unseres Landes hineinragen. Nordöstlich davon darf ich Sie auf das Gebiet Lampertheim - Viernheim hinweisen. Dieses Gebiet, in dem 79 000 Einwohner leben, stellt etwa 16 500 Arbeiter für die Industriebetriebe der Städte Mannheim, Weinheim und Heidelberg, sodass man sagen darf, dass mit den Familienangehörigen etwa 50 000 Menschen aus dieser Gegend wirtschaftlich nach Baden-Württemberg gehören. Eine Sorge besonderer Art sind für unser Land die beiden, an bedeutenden Wasserläufen liegenden Industriestädte Mannheim und Ulm. Beiden liegt auf dem anderen Ufer eine Stadt gegenüber, die einem anderen Land angehört, mit der sie aber zu einer untrennbaren wirtschaftlichen Einheit mit vielfältigen Verflechtungen verbunden sind.

Ich habe das Problem der Grenzen der Regierungsbezirke gegenüber dem der Kreisgrenzen zurücktreten lassen, weil dieses Problem, gleichviel, ob wir drei, vier oder fünf Regierungsbezirke haben werden, für die grundsätzliche Frage der Änderung politischer Grenzen keine neuen Gesichtspunkte enthält. Auch hier wird das aus mancherlei Gründen wirtschaftlicher, verkehrsmässiger oder sonstiger Art Wünschbare zurücktreten müssen, wenn das Gebot der Achtung bestehender Zusammenhänge zwingender ist.

Wie ich Ihnen, meine sehr geehrten Herren Mitglieder des Neugliederungsausschusses, schon sagte, bin ich der Meinung, dass die uns bewegenden Probleme der Ordnung unseres Gebiets ähnlich liegen, wie die Fragen, die Sie zu prüfen haben, wenn Sie die Möglichkeiten einer Neugliederung des Bundesgebiets erwägen. Gestatten Sie mir, dass ich Ihnen zu Ihrer schwierigen Aufgabe den Wunsch ausspreche,

es möge Ihnen und allen, die mit der Neugliederung des Bundesgebiets zu tun haben werden, gelingen, stets die rechte Grenze zu finden zwischen dem nur Wünschbaren und dem an den Tatsachen und Verhältnissen ausgerichteten Notwendigen und Zweckmässigen.

Dr. Gerhard Isenberg

Baden-Württemberg

räumliche Gliederung (in Stichworten)

I.

Politische Gliederung wäre einfach, wenn Erde in natürliche Landschaften mit ähnlicher Grösse und gleicher Schwerpunktverteilung (günstige Verkehrslagen, Wachstumsbedingungen, Bodenschätze) gegliedert wäre, ferner wenn menschliche Gemeinschaften in dieser Gliederung von der Erde Besitz genommen hätten und moderne wirtschaftliche Aktivität sich in Anpassung an diese Gliederung entwickelt hätte.

Der Südwesten gibt Beispiel, dass dies nicht der Fall ist. Weder natürliche Landschaften gleichmässig, noch historische und wirtschaftliche Entwicklung an natürliche Gliederung angepasst. Der Mensch im Südwesten hat das Land anders geformt, als es von Natur vorgezeichnet war.

II.

Natürliche Landschafen

Natur für Verteilung der Menschen "theoretisch" weitgehend bestimmend. Zu unterscheiden zwischen "Aktivräumen" und "Passivräumen."

a) Aktivräume durchgängig, d.h. mit klaren Verkehrsachsen von Natur vorgezeichnet, nach allen Seiten offen, durch Boden und Klima evtl. Bodenschätze begünstigt. Zu Schwerpunkten der Besiedlung prädestiniert.

b) Dagegen Passivräume. Keine klaren Verkehrslinien, sperrig (Bewaldung und Gebirge), von Natur benachteiligt, daher Randlandschaften, dünn besiedelt, meist keine eigenen Schwerpunkte Vielmehr strahlen Aktivlandschaften in die Passivräume aus. Grenzzonen liegen meist in Passivräumen; Feste Grenzziehung möglichst an Wasserscheiden oder in Sumpfgebieten.

Wie sind nun im Südwesten von Natur Aktivräume und Passivräume verteilt?

Zu A Aktivräume

1. Rheinebene ist innerhalb des Landes eine 250 km lange Verkehrsachse von europäischer Bedeutung, jedoch ohne ausgeprägte natürliche Schwerpunktlage. Gutes Klima, Wechsel zwischen sehr guten und mageren Böden mit besonderer Eignung für Intensivkulturen.

2. Mittleres Neckargebiet ("Neckarschwaben").
Kine klare Verkehrsachse, da Neckar zu viele Windungen und tief eingeschnitten ist, immerhin im grossen und ganzen noch durchgängiges Gebiet und fruchtbar mit gutem Klima. Ohne von Natur vorgezeichnete Schwerpunkte, allenfalls bei Heilbronn .

3. Der 3. Aktivraum ist kleiner als die beiden ersten: am Bodensee.
Durchgängig, günstiges Klima. Dahinter bis zur Donau Moränenlandschaft, einigermassen durchgängig, aber schon rauhes Klima . - Gut futterwüchsig.

Zu B) Zwischen den 3 Aktivräumen schieben sich zwei Barrieren, die von Natur als Passivräume vorgezeichnet wären

1. In Süd-Nord-Richtung:
   a) Schwarzwald, dann
   b) Kraichgausenke als Verbindung zwischen Rheinebene und mittlerem Neckarland
   c) im Norden Odenwald mit Neckardurchbruch, schwer zugänglich

   Durch Schwarzwald wird Rhein-Verkehrsachse vom württembergischen Kerngebiet getrennt.

2. In Südwest-Nordost-Richtung:
   Schwäbische Alb: mit Steilabfall nach Norden, daher Verkehrshindernis. Nach Süden leicht abfallend mit offener durchgängiger Landschaft, daher dort trotz Höhenlage früh besiedelt, aber wasserarm. Alb trennt Schwäbisches Kerngebiet von Moränenlandschaft.

3. Im Norden Fränkisches Stufenland, offene nicht unfruchtbare Landschaft, aber durch tiefe Taleinschnitte verkehrsungünstig ohne jede Voraussetzung für Zentren.

Daraus lassen sich 6 natürliche Landschaften ableiten:
Badische Rheinachse (aktiv)
Barriere Schwarzwald bis Odenwald (von Natur passiv)
Fränkisches Stufenland (mittel, eher passiv)
Schwäbisches Kerngebiet (aktiv)
Barriere Schwäbische Alb (von Natur passiv)
Oberland mit Bodensee und Hegau (eher aktiv).

III.

Wie hat sich nun die Bevölkerung tatsächlich verteilt? Mit welchen Schwerpunkten? Mit welchen dünn besiedelten Randgebieten, die zu gleich Ansätze für Wirtschafts- und Verwaltungsgrenzen geben können?

Naturgemäss sind die 3 Aktivlandschaften stärker besiedelt als die Passivlandschaften, aber die Unterschiede sind längst nicht so stark wie von Natur aus zu erwarten.

Zu A Aktivräume

1. Rheinebene

a) drei Hauptschwerpunkte, alle drei exzentrisch (Basel, Strassburg und Mannheim) und nur einer innerhalb des Landes: Mannheim im Norden, früh industrialisiert, verkehrsabhängig dazu intensive Landwirtschaft in der Umgebung.

b) daneben noch als wichtiger Schwerpunkt Karlsruhe, künstlich geschaffen, aber nicht ungüngstig mit Einlass zu Richtung Schwarzwald,
und
nur Freiburg in Ausbuchtung der Ebene
beide Städte sind eher zentrale Orte als Industrie standorte.
7o% der Bevölkerung der beiden badischen Regierungsbezirke tendieren nach den Schwerpunkten in der Rheinebene.

2. Mittleres Neckargebiet, hier abgekürzt Neckarschwaben, von Tübingen bis Heilbronn. Von früh dicht besiedelt, überwiegend auf landwirtschaftlicher Basis, wenn auch alte handwerkliche Tradition. Erst am Ende des 19. Anfang 2o. Jahrhunderts starke Industrialisierung. Seit 1925 rascherer Aufstieg als in anderen Industrielandschaften. Neckarschwaben kommt in den Genuss des Aufstiegs der von der Verkehrslage weniger abhängigen leichten verarbeitenden Industrie, Daher hohe Bevölkerungsdichte mit Schwerpunkt Stuttgart,
Hauptsache aber bandmässige Massieserung im mittleren Neckar- und Filstal in der nach Südosten. Grösste Anfhäufung der leichten Verarbeitungsindustrie in der Bundesrepublik. Wegen Industrialisierung kommt in Stuttgart Residenzcharakter weniger zum Ausdruck als etwa in München oder früher in Karlsruhe.

Im Norden erst in Heilbronn wieder Schwerpunkt hier von Natur vorgezeigt,

3. Bodensee- und Moränenlandschaft weisen keine besonderen Verdichtungen auf. Eine gewisse Anhäufung beim Bodensee durch massvolle Industrialisierung, günstige Landwirtschaft und Fremdenverkehr.
Dünner besiedelt ist das schwäbische Oberland mit Mittelpunkt Ulm. In einigen Städten Industrie, sonst agrarischer Charakter, bei Anerbenrecht und mittelbäuerlicher Struktur. Zwang zur Industrialisierung nicht so stark wie im Realteilungsgebiet auf der Alb und am Ostschwarzwald.

Zu B (Passivräume)
Entgegen Erwartung haben sich in den Passivräumen ohne natürliche Grundlagen hohe Volksdichten entwickelt. Zum Teil ist dies auf die kleinbetriebliche/Agrar-Struktur zurückzuführen, ferner auf Unternehmerinitiative, Arbeitseignung der Bevölkerung und frühzeitige Förderung durch den Staat. Die Agrarstruktur hat in Passivräumen Bevölkerung stärker ansteigen lassen als es der naturbedingten Tragfähigkeit entsprechen würde. Daher Zwang zur Industrialisierung. Dazwischen geringe Dichte in Gebieten, wo Industrialisierung wenig vorgedrungen oder Waldlandschaften nicht aufgelöst worden ist, wie im Hochschwarzwald oder zum Teil wegen mittelbäuerlicher Agrarstruktur mit Verkehrsferne am Südhang der Alb.

1. Schwarzwald
Abgesehen von günstigen Tallagen im Westen (Murgtal) und energiebedingt am Hochrhein, in der Hauptsache Industrialisierung an der Ostabflachung.
Ostabflachung des Schwarzwaldes Standort der Feinmechanik und Uhrenindustrie, d.h. leichteste Industrie, verkehrsunabhängig, jedoch ohne Schwerpunktbildung. Im nördlichen Schwarzwald Pforzheim durch Goldschmiedekunst entwickelt, anschliessend durch Uhrenindustrie - grosse Verdichtungszonen, hier in den Tälern.

2. Schwäbische Alb
ebenfalls Feinmechanik, ferner Textilindustrie leichtester Art, am wenisten am Wasser abhängig wie z.B. Wirkwarenindustrie. Auch hier auf Höhen von 8oo m. Auf der Höhe bei Ebingen grosse Verdichtung ebenso im Albvorland bei Reutlingen-Tübingen.
Auch schwäbisches Kerngebiet dringt mit Ausläufern der Industrie auf die Höhe der Alb und überwindet Verkehrshindernis Albtrauf (Geislingen). Eingestreut in dünn besiedeltes Gebiet im Osten der Alb nochmals Verdichtung im Raum Aalen-Heidenheim; durch unternehmerische Leistung, einzigartige Industrianhäufung (Turbinen, Optik, Papier, Textil ..)

IV.

Auf Grund der Natur historische und vor allem moderne Industrieentwicklung lassen sich in Baden-Württemberg etwa 12 Strukturlandschaften abzeichnen, wie in beiliegender Veröffentlichung. Trotz grosser Mannigfaltigkeit im einzelnen weist aber Baden-Württemberg einheitliche Grundzüge der Wirtschafts- und Sozialstruktur auf, die das Land deutlich von jedem anderen Land der Bundesrepublik unterscheiden.

V.

Es ist manchmal erwünscht, aber nicht immer zweckmässig, dass sich Strukturlandschaften mit Verwaltungseinheiten decken. Bei den letzteren sollte man sich mehr nach vorhandenen Schwerpunkten(zentraler Orte)und nach ihrer Erreichbarkeit richten. Diese Schwerpunkte fehlen aber wie erwähnt (IV) in einigen Strukturlandschaften. Es soll gezeigt werden, wo Schwerpunkte über Grenzendes ganzen Landes (A), und über die ehemals badisch-württembergische Grenze (B) hinausgreifen, ferner wo in dem eigenen Land bedeutende Schwerpunkte liegen (C). Schwerpunkte greifen am Rand aktiv oder passiv über Grenzen hinaus, sodass sie hier durch die Grenzen schwierige raumpolitische Probleme ergeben.

A

1.)Schwerpunkt im Norden exzentrisch: Mannheim nach der Pfalz ausgreifend und nach Nordhessen.

2.)Im Nordosten Schwerpunktlosigkeit mit dünner Besiedlung und schwacher Wirtschaftskraft, als grösseres Zentrum macht sich ausserhalb des Landes Würzburg bemerkbar.

3.)An der Rheinebene würde, wenn keine Staatsgrenze da wäre, Strassburg auf die schmalste Stelle der rechten Rheinebene ausgreifen, nämlich bei Kehl-Offenburg. Kehl war im Dritten Reich schon einmal als Vorstadt von Strassburg deklariert.

4.)Im Süden greift Basel und nordschweizerisches Industriegebiet über den Hochrhein in den Südschwarzwald u.Hegau, während Konstanz wieder etwas in die nähere Umgebung der Schweiz ausgreift. Die ganze Zone ist, wie bei IV erwähnt, engstens mit der Schweiz verflochten, wobei dies ursprünglich der aktive Teil war.

5.)Im Osten ist Ulm Mittelpunkt auch für bayerische Gebiete. Ernstestes Problem.(Eingemeindung erst 1813) da hier sich eine Stadt nicht ausdehnen kann und in ihrer Entwicklung behindert ist.

Die bayerische Seite hat sich erst unter dem Einfluss von Ulm entwickelt.

Weniger intensiv, aber immerhin bemerkbar greifen bayerische Mittelpunkte auf württembergisches Gebiet über; Kempten im Allgäu als Zentrum der Milch- und Käseproduktion, greift nach Isny und Leutkirch aus, Memmingen auf den östlichen Rand des Kreises Biberach.

Im Norden sind kleinere Überschneidungen bei Dillingen, Nördlingen, Dinkelsbühl und Rothenburg ob der Tauber.

B. Zwischen Baden und Württemberg zwar Unterschiede wegen Barriere Schwarzwald; Gegensatz zwischen Rheinebene u. Schwäb. Kerngebiet (in der mittleren Rheinebene durch Schwarzwald abgeschirmt gegen Württemberg, die wenigstens Südweststaatsstimmen).

Umso mehr engste Verflechtung am Rand

a) bei Heilbronn, Neckarsulm: Mittelpunkte und Arbeitsstätten in Württemberg, Pendler in Baden

b) bei Pforzheim: Arbeitsstätten in Baden, die meisten Pendler aus Württemberg

c) Mittlerer Schwarzwald zum Teil wieder gute Grenzen, abgesehen von Einzelfällen (Herrenalb), dagegen auf Ostabflachung des Schwarzwaldes wieder engste Verflechtung durch Uhrenindustrie und Feinmechanik, die wichtigeren Arbeitsstätten liegen auf württembergischem Gebiet. Schramberg, Schwenningen, Trossingen, Tuttlingen.

d) Von Friedrichshafen am Bodensee strahlt auf badisches Gebiet aus, hier haben aber allgemeine Staatsgrenzen (Schweiz) keinen beherrschenden Mittelpunkt aufkommen lassen.

C. Als Zentren für das eigene Land sind zu erwähnen: Mannheim, Heidelberg. Einflussgebiet läuft weit nach Nordosten aus ohne klare Trennung zum Einflussgebiet des Zentrums Heilbronn.

In der mittleren Rheinebene ist Karlsruhe beherrschend. Im östlichen Nordschwarzwald Pforzheim, in der südlichen Rheinebene Freiburg, das seinen Einfluss weit in den Schwarzwald und in das Bodenseegebiet ausdehnt, da das schweiz. Zentrum Basel wegen der Staatsgrenze nicht wirksam werden kann, ebenso wie Strassburg in Mittelbaden.

Im schwäbischen Kerngebiet hat sich Stuttgart mehr durch Industrialisierung als durch Handel und Residenzeigenschaft zum ersten Zentrum des Südwestens entwickelt. Seine Bedeutung wird nur durch Frankfurt und München überschritten. Engeres Einflussgebiet von Stuttgart deckt sich mit der Strukturlandschaft IV (Durchschnittsdichte 4oo Einw.pro qkm). Im Mittleren Neckarland sind Reutlingen und Tübingen Mittelpunkte für das Industriegebiet der Alb. Für das Oberland hat sich Ulm, obwohl schon etwas exzentrisch als zentrale Stadt behauptet.

Im übrigen fehlen im Norden wie schon erwähnt grössere Zentren allenfalls kommt Schwäb.Hall dafür in Frage. Aber auch in den Industriezonen des Südens fehlt ein beherrsdhendes Zentrum, was bei der Abgrenzung der Organisationsbereiche immer wieder Schwierigkeiten bereitet. Am Bodensee kommen Konstanz und Ravensburg als Zentren in Frage.

INNENMINISTERIUM
BADEN - WÜRTTEMBERG

Ministerialdirektor Dr. Fetzer

Das Land Baden-Württemberg als einheitliches Verkehrsgebiet

Vortrag vor der Kommission des Sachverständigenausschusses für die Neugliederung des Bundesgebietes im Land Baden-Württemberg am 28. September 1954

Mein Vortragsthema "Das Land Baden-Württemberg als einheitliches Verkehrsgebiet" enthält eine petitio principii, d.h. es wird etwas behauptet, was erst bewiesen werden soll. Diejenigen unter Ihnen, die sich schon vor dem 1. Weltkrieg mit Verkehrsfragen beschäftigt haben, werden sich der fortgesetzten Klagen aus Württemberg darüber erinnern, daß unsere lieben badischen und bayerischen Nachbarn uns von dem grossen Nord-Südverkehr nur kümmerliche Brocken zukommen liessen und auch im Ost-Westverkehr die Königl. Württ. Staatseisenbahn nur als notwendiges Übel betrachteten. Es sei deshalb doch merkwürdig, daß ein damals offensichtlich getrenntes Verkehrsgebiet heute ein einheitliches geworden sei. Andere werden vielleicht die Frage aufwerfen, ob es denn innerhalb des Bundesgebiets noch verschiedene Verkehrsgebiete gebe und ob deshalb Baden-Württemberg überhaupt ein besonderes Verkehrsgebiet sein könne. Nun spricht die künstliche Umleitung des Nord-Südverkehrs in den Zeiten der Eisenbahnhoheit der ehemaligen Bundesstaaten ebenso wenig gegen die Einheitlichkeit eines Verkehrsgebiets, wie etwa die Ableitung eines grossen Teils des Rheinstromes in den elsässischen Seitenkanal sich gegen die Tatsache der Einheitlichkeit des Rheinstromgebiets verwerten lässt. Und was die Aufteilung des Bundesgebiets in Verkehrsgebiete anlangt, so ist diese nicht die Folge irgendeiner politischen Grenzziehung, mit anderen Worten der föderalistischen

Struktur des Bundes, sondern der Verschiedenheit der Wirtschaftsgebiete. Das gilt nicht nur für das Verhältnis des wirtschaftlichen Zentralgebiets zu den Randgebieten, sondern auch für die Beziehungen der Randgebiete untereinander. Das kommt deutlich auch im Gradmesser aller Verkehrsleistungen, dem Eisenbahntarif, zum Ausdruck. Der Küstenkohlentarif ist für die norddeutschen Länder von großer Bedeutung, aber auch nur für sie. Die Wirtschaft der süddeutschen Länder ist dafür umso mehr an dem Binnenumschlagstarif für Kohle interessiert. Änderungen des Küstenkohlentarifs berühren die Wirtschaft der süddeutschen Länder höchstens indirekt, Änderungen des Kohlenumschlagtarifs für die Binnenschiffahrt dagegen sehr stark direkt. Der Eisenbahntarif ist unmittelbar und mittelbar die Preisgrundlage für alle Verkehrsleistungen. Günstigere Preisabreden für Verkehrsleistungen als sie der Eisenbahntarif bietet, kommen im allgemeinen nicht der Volkswirtschaft, sondern einem bestimmten Wirtschaftszweig zugute, der daraus eine Differentialrente erzielt, weil er bei seinen Preiskalkulationen immer den Eisenbahntarif in Rechnung stellt. Aus diesen Erwägungen heraus haben alle Teile das Landes Baden-Württemberg ein Interesse daran, daß der bestehende Eisenbahntarif nicht zu Ungunsten der bad.-württembergischen Wirtschaft verändert wird. Eine allgemeine Tariferhöhung der Bundesbahn, wie sie etwa bei Ablehnung der von der Bundesregierung vorgesehenen Gesetze zur Ordnung des Verkehrs erforderlich würde, wäre eine solche Maßnahme, weil sie das Land Baden-Württemberg als revierfernes Gebiet stärker treffen würde als Nordrhein-Westfalen, wodurch die Wettbewerbsbedingungen der bad.-württembergischen Wirtschaft verschlechtert würden. Diese Verbundenheit im Negativen zeigt sich auch in einer anderen wichtigen Tariffrage, nämlich bei dem Vorschlag der Hohen Behörde der Montan-Union für die Einführung direkter internationaler Tarife mit einheitlicher Degression und allgemeinem Geltungsbereich im Gebiet der Vertragsländer der Montan-Union. Der Vorschlag der Hohen Behörde würde z.B. dazu führen, daß sich der Transport für eine Tonne Ruhrkohle nach Stuttgart um 1.50 DM, nach Aalen um 2.70 DM, nach Ulm um 3.60 DM, nach Friedrichshafen um 5.30 DM und nach

Freiburg um 2.90 DM verteuern würde. Dafür würde sich der Bezug von Saarkohle allerdings verbilligen. Da aber die bad.-württembergische Wirtschaft auch in den Zeiten der Zugehörigkeit des Saargebiets zum deutschen Zollverband überwiegend auf Ruhrkohle eingestellt war und heute zu 71 % Ruhrkohle und 29 % Saarkohle abnimmt, so würde im Kohlenbezug durch den Kohlentarif nach den Vorschlägen der Montan-Union die bad.-württembergische Wirtschaft per Saldo etwa 8 Mio DM stärker belastet werden. Noch erheblicher wären die Verteuerungen für den Bezug von Walzeisen. Eine Tonne Ruhrwalzeisen würde künftig nach Bruchsal 4.30 DM, nach Pforzheim 5.60 DM, nach Stuttgart 7.10 DM, nach Freiburg 9.80 DM, nach Aalen 10.60 DM, nach Ulm 11.60 DM und nach Friedrichshafen 17.10 DM mehr kosten, wofür dann allerdings dieselben Erzeugnisse des Saargebiets für einen Teil des Landes sogar billiger geliefert werden könnten als bisher und auch für Friedrichshafen nur eine Verteuerung von 2.40 DM eintreten würde.

Es ist hier nicht der Ort, dieses ausserordentlich wichtige Problem der Tarifgestaltung unter dem Einfluß der Montan-Union und seine Rückwirkung auf die deutsche Wirtschaft weiter zu verfolgen. Es genügt, daß hier das gemeinschaftliche Interesse der bad.-württembergischen Wirtschaft aufgezeigt wurde. Aber mit gewissen wenn auch sehr wichtigen gemeinschaftlichen Verbindungen im Negativen lässt sich ein einheitliches Verkehrsgebiet noch nicht begründen. Vielmehr müssen hierzu auch noch sehr wesentliche Merkmale positiver Art hinzutreten. Diese positiven Merkmale bieten sich in der verkehrsgeographischen Lage des Landes von selbst an. Ich meine damit nicht die Tatsache, dass das im Westen und Süden vom Rhein und Bodensee, im Norden vom Odenwald und Main, im Osten vom fränkischen Jura und von der Iller begrenzte Land schon äusserlich ein einheitliches Gefüge aufweist. Maßgebend ist vor allem der Verlauf der beiden Verkehrsgrundlinien des Landes, der Ost-West und der Süd-Nord-Verbindung, die sich in glücklicher Weise ergänzen. Ich darf diese Behauptung an Hand der geschichtlichen Entwicklung zu beweisen suchen.

Wir Badener und Württemberger sind geneigt, die Aufteilung der alten Länder Baden und Württemberg in verschiedene Zonen und in verschiedene Verwaltungsbezirke als rein willkürlich zu bezeichnen. Aber auch für diese Maßnahme gilt das Wort des Polonius in Shakespeares Hamlet "Ist es schon Wahnsinn, hat es doch Methode" Bei der Vierteilung Deutschlands im Jahr 1945 waren die Amerikaner darauf bedacht, nur ein solches Gebiet als französische Zone zuzuteilen, das die für ein vollmotorisiertes Heer bei einem durch Freund und Feind völlig zerstörten Verkehrswesen besonders notwendige strategische Hauptverkehrslinie nicht berührte. Diese strategische Grundlinie war nun die Autobahn, die von Salzburg über München-Stuttgart-Karlsruhe-Mannheim-Frankfurt nach Kassel führt. Die Franzosen wurden deswegen auch in Württemberg und Baden auf die Gebiete südlich der Autobahn verwiesen. Nun war es für die beiden nördlichen Teile des Landes ein besonderes Glück, dass die strategische Grundlinie der Besatzungsmacht gleichzeitig die wichtigste Verkehrsader für den Zivilverkehr war. Dies galt sowohl für den gedrosselten Kraftverkehr als auch in noch stärkerem Mass für den Eisenbahnverkehr, dessen Hauptlinie von München über Stuttgart in Richtung Mannheim führte, gekennzeichnet durch die beiden grossen Verschiebebahnhöfe in Kornwestheim und Mannheim. Es war begreiflich, dass die Amerikaner aus strategischen Gründen den grössten Wert auf die rasche Instandsetzung dieser für sie wichtigen strategischen Verbindung legten. Mit jeder instandgesetzten Eisenbahn- oder Autobahnbrücke wurde aber auch gleichzeitig einem dringenden zivilen Verkehrsbedürfnis Genüge geleistet, so dass die Verkehrsentwicklung schon in Zeiten des Länderrats für die amerikanische Zone und des Wirtschaftsrats für das vereinigte Wirtschaftsgebiet erfreuliche Fortschritte machte. Dazu kam noch, dass auch die von Brücken- und Schiffstrümmern gesäuberten Wasserstrassen des Rheins und des damals bis Heilbronn kanalisierten Neckars eine weitere Verkehrszunahme gestatteten, so dass die Ausweitung der Wirtschaftskapazität jedenfalls nicht durch die Verkehrsverhältnisse behindert wurde, zumal die Instandsetzungsarbeiten

schon bald auf die Zubringerschienen- und -strassenwege und später auf die gesamten nördlichen Landesteile ausgedehnt wurden.

Ganz anders verlief die Verkehrsentwicklung in den abgetrennten südlichen Landesteilen. Der Verkehr dieser beiden Landesteile war in den alten Ländern Baden und Württemberg im wesentlichen von Norden nach Süden orientiert gewesen. Aber die Ausgangspunkte im Norden: Karlsruhe-Stuttgart-Ulm waren durch die Zonengrenzziehung abgeschnitten und der Endpunkt im Süden durch die Verriegelung des Verkehrs nach der Schweiz gesperrt. Dazu kam, dass die Franzosen für ihr Gebiet eine den Nord-Südverkehr schneidende strategische Grundlinie benötigten. Für sie war vor allem der Verkehr von Strassburg über die Schwarzwaldbahn zum Bodensee nach Vorarlberg und Tirol wichtig. Das Auseinanderklaffen der strategischen und der Grundlinie für den Zivilverkehr führte dazu, dass zwar die strategische Grundlinie möglichst rasch instandgesetzt wurde, dass aber die Verkehrsgrundlinien noch weiter beeinträchtigt wurden, indem die Franzosen auf den Strecken Offenburg-Freiburg und Horb-Tuttlingen die zweiten Gleise abbauen liessen. Diese Lähmungsmassnahmen hätten sie sicherlich auch noch auf die Strecke Biberach-Friedrichshafen ausgedehnt, wenn ihnen dazu die Zeit verblieben wäre. Es mussten also nach der Gründung der Bundesrepublik in den südlichen Landesteilen zunächst einmal die von den Franzosen gelähmten Verkehrsgrundlinien wieder leistungsfähig gemacht werden. Vor allem auf den Schwerpunkt des Nord-Südverkehrs, die Rheintallinie, wurde besonderer Wert gelegt und mit dem Wiedereinbau des 2. Gleises von Offenburg nach Freiburg begonnen, das für die Wiederaufnahme des internationalen Durchgangsverkehrs die unerlässliche Voraussetzung bildete. Für diesen Durchgangsverkehr waren in Nordbaden schon durch den raschen Ausbau der Hauptverkehrsader der nördlichen Landesteile die erforderlichen Vorarbeiten geleistet worden.

Aus dieser kurzen Darstellung ergibt sich, dass zwischen den Hauptverkehrsströmen des Landes, dem Ost-West- und dem Süd-Nordverkehr nicht nur kein Gegensatz besteht, sondern dass sie sich gegenseitig bedingen und unterstützen. Infolge dieses Zusammenhangs haben schon in den Zeiten der Trennung der Länder die wichtigsten verkehrspolitischen Massnahmen bewusst oder unbewusst der natürlichen Verkehrseinheit des südwestdeutschen Raums Rechnung getragen.

Die frühere Württ.-Bad. Regierung hat schon bald nach der Währungsumstellung ihr ganz besonderes Interesse an der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Stuttgart-Mannheim bekundet. Stuttgart war ja seit 1933 für den Fernverkehr der westliche Endpunkt des süddeutschen Eisenbahnnetzes. Die Württ.-Bad. Regierung hat aber nicht nur ihr Interesse bekundet, sondern auch Mittel und Wege gewiesen, um diesen Plan zu verwirklichen, der von der Bundesbahn dankbar begrüsst wurde. So wurde langsam aber stetig das elektrische Eisenbahnnetz von Stuttgart über Bietigheim-Mühlacker nach Bruchsal weiter vorgetrieben. Im nächsten Frühjahr wird Heidelberg erreicht sein, dessen Personenbahnhof mit Landesmitteln bis dahin als Durchgangsbahnhof eingerichtet sein wird, und im Frühjahr 1956 werden die elektrischen Züge bis Mannheim als dem vorläufigen Endpunkt des süddeutschen Eisenbahnnetzes laufen. Damit ist ein wesentliches Stück zur Modernisierung der Eisenbahn im Lande getan, die auf die Dauer die einzige Möglichkeit ist, die Bahn im Verhältnis zu dem aufstrebenden Kraftwagenverkehr konkurrenzfähig zu halten. Das liegt aber nicht nur im Interesse der Eisenbahn, der Eisenbahnbedarfsindustrie und aller Eisenbahnbenutzer, sondern ebenso in dem der Träger der Strassenbaulasten - Bund, Land, Kreisverbände, Gemeinden - an welche die Überflutung der Strassen mit Kraftfahrzeugen ungeheure Anforderungen stellt. Es liegt aber auch im Interesse der Sicherheit und Ruhe der an den Strassenzügen wohnenden und auf ihre Benützung angewiesenen Bevölkerung. Zum anderen aber bedeutet die durch den elektrischen Zugbetrieb eintretende Beschleunigung des Verkehrs eine Begünstigung der Wirtschaft und

eine wesentliche Erleichterung für die gerade in unserem Land ausserordentlich zahlreichen Pendler, deren Weg zur Arbeit zeitlich verkürzt wird. Denn jede Beschleunigung des Verkehrs dient der leichteren Überwindung des Raums. Nun bildet aber die Strecke Bruchsal-Heidelberg gleichzeitig einen Teil der Rheintalstrecke Basel-Freiburg-Karlsruhe-Heidelberg. Sie weist infolgedessen einen stärkeren Verkehr auf als der gesamte übrige Teil dieser Rheintalstrecke, der zwischen Bruchsal und Heidelberg überhaupt nur bewältigt werden kann, weil namentlich der von Kornwestheim kommende Güterverkehr zur Vermeidung der bisherigen Spitzkehre in Heidelberg von Bruchsal aus nach Graben-Neudorf geleitet wird und dort in den von Karlsruhe ausgehenden direkten Zweig der Rheintalstrecke nach Mannheim einmündet, mit dem Erfolg, dass die Strecke Graben-Neudorf-Mannheim heute noch stärker belastet ist, als die Strecke Bruchsal-Heidelberg. Es lag deswegen von Anfang an nahe, die im Zuge der Ost-West-Elektrifizierung fertigzustellende Strecke Bruchsal-Heidelberg auch für den Nord-Südverkehr auszunützen und aus bahnbetrieblichen Gründen auch die Strecke Bruchsal-Karlsruhe zu elektrifizieren. Dies war bereits in dem von der Württ.-Bad. Regierung mit der Bundesbahn abgeschlossenen Abkommen lange vor der Bildung des Südweststaats vorgesehen. Es ist aber ein besonderer Glücksfall, dass sich diese Pläne in verhältnismässig naher Zeit verwirklichen lassen. In dem auf Grund des Londoner Schuldenabkommens zwischen dem Bund und der Schweiz abgeschlossenen Vertrag wird nämlich von der Schweizer Forderung ein Betrag von 140 Mio sfrs. für die Elektrifizierung der Strecke Basel-Karlsruhe abgezweigt, von der ein kleinerer Teil bis Efringen-Kirchen schon mit einem Darlehen der badischen Regierung als Teilstück des Baseler Vorortverkehrs ausgebaut worden war. Die Elektrifizierung der Verbindungsstrecken Karlsruhe-Bruchsal, Bruchsal-Graben-Neudorf und Karlsruhe-Mannheim wird sich dann mehr oder weniger zwangsläufig anschliessen. Wenn auch noch die Verbindung zwischen Karlsruhe-Mühlacker elektrisch betrieben werden kann, so wird die Nord-Südstrecke nicht bloss im Konkurrenzkampf mit der elsässischen Rheintalverbindung Basel-Straßburg bestehen können, die übrigens mit einem schwei-

zer Darlehen in absehbarer Zeit ebenfalls elektrifiziert werden wird, sondern sie wird - und das ist für die Betrachtung des Landes als einheitliches Verkehrsgebiet besonders wichtig - auch in verstärktem Mass dem Ost-Westverkehr dienen, dessen Zunahme auf der ältesten Verbindung von Wien über Salzburg-München-Stuttgart-Karlsruhe nach Kehl-Strassburg-Paris mit Sicherheit erwartet werden darf. Nun haben sich die Verhältnisse gerade auf der Rheintalstrecke in den letzten Jahren so erfreulich entwickelt, dass in absehbarer Zeit trotz der Elektrifizierung nach einer Entlastung Umschau gehalten werden muss. In den Zeiten des Eisenbahn-Partikularismus hätte man lieber die Rheintalstrecke 4-gleisig ausgebaut, als an die bessere Bedienung des Parallelverkehrs auf der Strecke Würzburg-Heilbronn-Stuttgart-Singen-Schaffhausen-Zürich gedacht. In einem einheitlichen Verkehrsgebiet ist es selbstverständlich, dass der Überhang der Rheintalstrecke zur Verstärkung des Verkehrs auf der Parallelstrecke Würzburg-Heilbronn-Stuttgart-Zürich ausgenützt werden wird und im Zuge des hoffentlich bald wieder auflebenden Verkehrs mit Mitteldeutschland und Berlin wird auch die östliche Nord-Südstrecke von Crailsheim über Ulm nach Friedrichshafen ihre alte Bedeutung wieder erlangen. Ebenso wird der zunehmende Ost-Westverkehr auf der Hauptlinie Mannheim-Stuttgart-Ulm der in ihrem Schatten liegenden Parallelstrecke Mannheim-Heilbronn-Crailsheim-Nürnberg zugute kommen.

Ebenso deutlich wie auf der Eisenbahn zeigt sich auch auf der Autobahn das einheitliche Verkehrsgefüge des Landes. Es ist schon in anderem Zusammenhang darauf hingewiesen worden, dass das Land durchzogen wird von der grossen Autobahn, die von der österreichischen Grenze bei Salzburg über München-Ulm-Stuttgart-Mannheim nach Frankfurt und von dort weiter nach Kassel und Köln führt. Es ist zwar auch dem Bund noch nicht gelungen, alle Kriegsschäden zwischen Ulm und Mannheim zu beseitigen, so dass der ungeheuer gestiegene Verkehr immer wieder durch einspurige Strecken gehemmt wird. Der dringend notwendige Bau der bereits vor dem Krieg projektierten und in Angriff genommenen zweiten Spur am

Albaufstieg konnte aus Mangel an Mitteln bisher nicht durchgeführt werden. Er soll nach den Plänen des Bundesverkehrsministeriums erst mit Hilfe der durch das Verkehrsfinanzgesetz erhofften zusätzlichen Mittel ausgeführt werden. Von diesem Gesetz wird es auch abhängen, ob es möglich sein wird, die zur Entlastung der Bundesstrasse 3 zwischen Karlsruhe und Basel erforderliche Fortsetzung der Autobahn Mannheim-Karlsruhe in südlicher Richtung rasch weiterzuführen. Damit wäre die schon vor 20 Jahren geplante Ha-Fra-Ba in ihrem südlichen Teil hergestellt. Es wäre damit gleichzeitig auch dem Ost-Westverkehr der Weg von Karlsruhe bis Kehl gebahnt, den das Bundesverkehrsministerium für so bedeutungsvoll hält, dass es die Autobahn zunächst nur bis Offenburg ausbauen will, eine Absicht, die aber unter dem Einfluss des Landes hoffentlich zugunsten der grösseren Lösung Karlsruhe-Basel aufgegeben werden wird. Nach der Vollendung dieses Werkes wird aller Voraussicht nach der Ost-Westverkehr auch auf der Autobahn so stark geworden sein, dass seine Entlastung dringend erforderlich wird. Damit gewinnt auch die Autobahn Stuttgart-Heilbronn an Bedeutung für den Durchgangsverkehr insofern, als ihre Verlängerung in westlicher Richtung nach Heidelberg und in östlicher nach Nürnberg unter dem Ausbauplan 2. Stufe verwirklicht werden kann. Nun ist allerdings die Autobahn auch zum Maßstab für die Leistungsfähigkeit des Durchschnittskraftfahrzeugs geworden, obwohl Geschwindigkeiten und Belastungen, die auf der Autobahn durchaus normal sind, für die gewöhnlichen Strassen nicht passen. Der Erfolg ist, dass auf diesen Strassen die Abnutzung besonders gross ist, und dass dort auch die anderen Verkehrsbenutzer durch den Kraftfahrzeugverkehr besonders gefährdet sind. Ob der Gesetzgeber aus dieser Diskrepanz die notwendigen Folgen zieht, steht noch offen. Es ist aber nicht so, als ob unser jetziges Strassennetz auch nur einem beschränkten Strassenverkehr genügen würde. Der Strassenbau wird zwar den Strassenverkehr nie einholen. Aber schon die Rücksichtnahme auf die Sicherheit der Bevölkerung verlangt, dass alle Anstrengungen gemacht werden, um auch durch die Verbesserung des Strassennetzes die gesunkene Strassensicherheit wieder zu heben. Hierzu

sind allerdings gewaltige finanzielle Anstrengungen aller Strassenbaulastenträger nach Massgabe ihrer Leistungsfähigkeit erforderlich.

Bei der Bildung des Landes Baden-Württemberg traf die oberste Strassenbaubehörde des Landes in der rechtlichen Qualifikation des Landesstrassennetzes erhebliche Unterschiede an. In besonders augenfälliger Weise zeigten sich diese Unterschiede bei den Landstrassen I. Ordnung. Während das ehemalige Land Baden über 2 940 km Landstrassen I. Ordnung verfügte, betrug der Gesamtbestand an Landstrassen I. Ordnung in Württemberg 6 590 km. Baden hatte also hinsichtlich der Landstrassen I. Ordnung ein Streckennetz, das nicht einmal halb so gross wie das württembergische Streckennetz war. Diese Verschiedenheit zeigte sich auch dann, wenn man die beiderseitigen Streckenlängen zur Gebietsfläche, zur Einwohnerzahl der früheren Länder oder zur Zahl der in diesen Ländern zugelassenen Kraftfahrzeuge in Beziehung setzte. Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände musste das Netz der badischen Landstrassen I. Ordnung um etwa 1 800 km erhöht werden, wenn ein gleichmäßiges Verhältnis der beiden Strassennetze herbeigeführt werden sollte.

Die sich aus der unterschiedlichen Länge des badischen und württembergischen Strassennetzes ergebenden finanziellen Auswirkungen liegen auf der Hand. Da auch die Landstrassen II. Ordnung in Baden einen erheblichen Fehlbestand aufwiesen, war der Bestand an nichtklassifizierten Gemeindestrassen in Baden ungleich höher als in Württemberg; m.a.W. die Strassenunterhaltungslasten waren in Baden in wesentlich stärkerem Umfang als in Württemberg auf die Gemeinden verlagert. Unter Zugrundelegung des badischen Fehlbestandes von 1 800 km und unter Berücksichtigung der für Landstrassen I. Ordnung in den letzten Jahren durchschnittlich aufgewandten Unterhaltungs- und Ausbaukosten mit rund 5000.-- DM je km ergibt sich ein Betrag von 9 Mio DM, der vom Lande Baden zum Nachteil der Gemeinden jährlich eingespart wurde und der von Baden hätte verausgabt werden müssen, wenn das badische Strassennetz dem württembergischen entsprochen hätte.

Nach Bildung des Südweststaates erschien es auch im Hinblick auf die bevorstehende Neuregelung des Finanzausgleichs zwischen dem Land und den Gebietskörperschaften als ein selbstverständliches Gebot der Gerechtigkeit, bei den Landstrassen I. Ordnung baldmöglichst eine Angleichung der unterschiedlichen Streckenlängen herbeizuführen. Die erste Phase dieses Angleichsprozesses wurde inzwischen, und zwar mit Wirkung vom 1. April ds. Js., vollzogen. In diesem Abschnitt sind in Baden rund 1 200 km früherer Landstrassen II. Ordnung und Gemeindestrassen zu Landstrassen I. Ordnung aufgestuft worden. Weitere 250 km sind im Haushaltsjahr 1955 für eine Aufstufung als Landstrassen I. Ordnung vorgesehen, so dass am 1. April 1955 das Land Baden-Württemberg die Unterhaltungslast für insgesamt 1450 km nachrangiger badischer Strassen zusätzlich übernommen haben wird. Durch diesen Übergang der Strassenbaulast werden die seitherigen Träger der Strassenbaulast, also die davon berührten badischen Gemeinden und Kreise, in Höhe von rund 7 Mio DM von ihren Unterhaltungslasten befreit; im gleichen Umfang tritt künftighin für den staatlichen Strassenbauhaushalt eine Mehrbelastung ein. Das Land hofft mit dieser Maßnahme die im Verkehrswesen so oft geforderten gleichen Startbedingungen wenigstens für den gleichmässigen Ausbau seiner Landstrassen geschaffen zu haben. Ein weiterer Versuch zur Hebung der Qualität der badischen Strassen auf das allgemeine Niveau stellt das Notstandsprogramm Hotzenwald dar. Das Notstandsgebiet der Landkreise Säckingen und Waldshut (Hotzenwald) verfügt über ein gänzlich unzureichendes Strassenverkehrsnetz. Infolge Fehlens jeglicher Eisenbahnverbindungen wirken sich die katastrophalen Strassenverhältnisse auch in wirtschaftlicher Hinsicht besonders nachteilig aus. Wenn der Hotzenwald an den durchschnittlichen wirtschaftlichen Standard des Landes einigermassen herangeführt werden soll, so wird daher durch seine verkehrsmässige Erschliessung, d.h. nach Lage der Verhältnisse durch einen großzügigen Ausbau der den Hotzenwald aufschliessenden Strassen, eine wichtige, wenn nicht die wichtigste Voraussetzung geschaffen werden müssen. In einem von der Strassenbauverwaltung des Landes ausgearbeiteten Ausbauprojekt ist vor-

gesehen, dass die wichtigen Strassen des Hotzenwaldes im Laufe von drei bis vier Jahren - ausserhalb der laufend durchzuführenden Strassenbauaufgaben - so ausgebaut werden, dass sie den Anforderungen des modernen Strassenverkehrs entsprechen. Hierdurch wird ein zusätzlicher Aufwand von 11 Mio DM entstehen.

Mit dem ersten Teil des Ausbauprogramms wurde bereits im Rechnungsjahr 1954 begonnen. Insgesamt werden nach Ablauf dieses Rechnungsjahres für den Um- und Ausbau der Strassen des Hotzenwaldes 2,5 Mio DM verausgabt sein. Für das Rechnungsjahr 1955 sind weitere 3,2 Mio DM angefordert; soweit es die Haushaltsverhältnisse zulassen, sollen die Restmassnahmen mit einem Aufwand von annähernd 6 Mio DM für die beiden anschliessenden Haushaltsjahre vorgesehen werden.

Nach Durchführung des Bauprogramms verfügt der Hotzenwald über ein ausgeglichenes und modernes Strassennetz, so dass angenommen werden kann, dass die Bemühungen um Hebung seiner Wirtschaftskraft (Ansiedlung von kleineren Industriebetrieben, Ausbau des Fremdenverkehrs) ein positiveres Ergebnis haben werden, als dies allen Versuchen ähnlicher Art bisher beschieden war. Es ist klar, dass diese Anstrengungen nur unter dem Gesichtspunkt eines einheitlichen bad.-württ. Strassenverkehrsnetzes verkehrlich zu rechtfertigen sind.

Auch die Wasserstrassen des Landes folgen den Verkehrsgrundlinien, die wir schon beim Eisenbahn- und beim Strassenverkehr feststellen konnten. Der Nord-Südverkehr wird dargestellt durch den Rhein, dessen Schiffbarmachung bis Basel allerdings in erster Linie der schweizer und der elsässischen Wirtschaft zugute gekommen ist. Die Schweiz leitet heute über Basel mehr als 40 % ihrer gesamten Ein- und Ausfuhr. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der badischen Häfen am Oberrhein hat das Land Württemberg-Baden und jetzt auch das Land Baden-Württemberg erhebliche Opfer für die Wiederherstellung der schwer kriegsbeschädigten Häfen Mannheim und Kehl gebracht. Für den Hafen Mannheim leistet

das Land ausserdem einen erheblichen Betriebszuschuß. Der West-Ostverkehr sollte über den kanalisierten Neckar und den Neckar-Donau-Kanal zur kanalisierten Donau geführt werden. Der Neckar-Donau-Kanal und die Kanalisierung der Donau von Ulm bis Regensburg sind Projekte, denen angesichts der politischen Entwicklung und der Verschliessung des östlichen Marktes kein Gegenwartswert beizumessen ist. So bleibt die West-Ost-Verbindung mit der Schiffbarmachung des Neckars bis Stuttgart im Jahr 1957 von der Gesamtkonzeption aus betrachtet ein Torso, aber ein sehr wertvoller. Sein Vorteil besteht im Augenblick darin, der einheimischen Wirtschaft eine gewisse Sicherung gegenüber den schon erwähnten Tarifplänen der Montan-Union zu geben. Die Tarifmaßnahmen der Montan-Union drohen ganz Süddeutschland vom Ruhrgebiet abzuschneiden und zwar zu Gunsten der lothringischen und der saarländischen Kohlen und Erze. Daß die Industrie Baden-Württembergs aber entgegen der Meinung der Hohen Behörde nicht auf Ruhrkohle und Ruhrstahl verzichten kann, haben eingehende Untersuchungen der Wirtschaft erwiesen. Daß das Ruhrgebiet seinerseits nicht seine Verkehrsbeziehungen nach Süddeutschland aufgeben kann, ohne schwerste Einbußen zu erleiden, ist im Ruhrgebiet neuerdings laut und deutlich betont worden. Daß die Bundesbahn durch den Ausfall der Verkehrsrelation Ruhrgebiet-Süddeutschland schwer getroffen würde, liegt auf der Hand. Durch die viel kürzeren Transporte aus Lothringen und dem Saargebiet könnte sie den Ausfall nicht entfernt ausgleichen. Die einzige Möglichkeit, die Montan-Union zu einer tragbaren Lösung des Frachtenproblems von der Ruhr nach Süddeutschland zu veranlassen, liegt z.Zt. offensichtlich auf dem Wasser. Da die Montan-Union die Binnenschiffahrtsfrachten niemals soweit herabsetzen kann, daß die Binnenschiffahrt zu Gunsten der Saar und Lothringens im südwestdeutschen Raum verschwindet, wird die Montan-Union genötigt sein, auch der Deutschen Bundesbahn ein entsprechendes Entgegenkommen zu zeigen. So ist letzten Endes die Weiterführung der Neckarkanalisierung mindestens im gegenwärtigen Augenblick sogar im Interesse der Deutschen Bundesbahn gelegen. Die zweite grosse Bedeutung liegt in der Ausnützung des Wasserstroms als Kraftstrom. Zwar ist die Wasser-

menge und das Gefälle am Neckar nicht so bedeutend wie am Rhein. Dort wird der als Hochrhein bezeichnete Teil zwischen Schaffhausen und Basel seit Jahren in deutsch-schweizer Gemeinschaftsarbeit als Kraftquelle ersten Ranges ausgebaut, während am Oberrhein zwischen Basel und Straßburg die Franzosen sich durch den Versailler Vertrag die Ableitung des Rheinstroms in den Rheinseitenkanal und die Ausnützung seines Gefälles für ihren eigenen Nutzen als zusätzliche indirekte Kriegsentschädigung ausbedungen haben. Auf diesem Vorteil bestehen die Franzosen, obwohl durch die Ableitung des Rheins dem oberbadischen Gebiet ganz erheblicher Schaden droht. Am Neckar kommt aber ebenso wie am Rhein unterhalb von Strassburg auch die Ausnützung des Wassers für die Erzeugung von Dampfkraft sehr wesentlich in Betracht, denn der kanalisierte Fluss gibt die Möglichkeit zum Bezug der Kohle auf dem Wasserweg und zur Entnahme des für den Betrieb erforderlichen Kühlwassers. Genau wie das grosse Dampfkraftwerk in Mannheim so sind Dampfkraftwerke am Neckar entstanden oder werden entstehen in Heilbronn, Marbach/N., Stuttgart-Münster und Altbach. Die Bedürfnisse der für die Gesamtwirtschaft unerlässlichen Elektrizitätswirtschaft sind also letzten Endes ebenso bestimmend für den Ausbau des Neckarkanals wie für den des Hochrheins und die Stellungnahme des Landes zum Grand Canal d'Alsace.

Die vorgeschrittene Zeit erlaubt es nicht, noch auf die noch nicht behandelten Fragen der Strassenverkehrswirtschaft, des Luftverkehrs und des Post- und Fernmeldeverkehrs, geschweige denn auf die besonderen Verkehrsprobleme des Ulmer und des Mannheimer Raumes besonders einzugehen. Es ist aber in diesem Zusammenhang auch nicht unbedingt notwendig, denn die Bedeutung der Strassenverkehrswirtschaft liegt vor allem auf dem Gebiet des Flächenverkehrs, ist also mehr lokaler Natur. Der Post und Fernmeldeverkehr geht über den regionalen Rahmen und der Luftverkehr sogar über den nationalen Rahmen hinaus. Die durch die Binnengrenzlage bedingten besonderen Mannheimer und Ulmer Verkehrsprobleme werden besser an Ort und Stelle behandelt. Das Gerippe für eine regionale Betrachtung bilden Schiene, Strasse und Wasserstrasse. Sie schlingen ein einheitliches Band um das Land Baden-Württemberg als der natürlichen Verkehrseinheit im deutschen Südwesten.

==========

INSTITUT FÜR SÜDWESTDEUTSCHE WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
Stuttgart - O Heidehofstr. 9

Fernsprecher 4o641

Stuttgart, den 16. September 1954

B e r i c h t Nr.57

(Veröffentlichung nur mit Quellenangabe bei Einsendung eines Belegexemplars gestattet)

Baden-Württemberg nach Strukturlandschaften

Für das neue Bundesland Baden-Württemberg fehlt eine zusammenfassende Darstellung der einzelnen Teilräume, aus denen sich der gesamte baden-württembergische Wirtschaftsraum zusammensetzt. Für die beiden alten Länder liegen getrennt umfangreiche Raumanalysen auf alter Tradition vor. Fast alle diese Veröffentlichungen machen aber an den früheren Landesgrenzen Halt. Die nachstehenden Ausführungen sollen einen allgemeinen Überblick über die Wirtschaftsstruktur des Landes in seiner Gliederung nach einzelnen Wirtschaftsräumen geben.

Verflechtung der einzelnen Wirtschaftsräume[1)]

Charakteristisch für den Südwestensind die Mannigfaltigkeit der Landschaft auf engem Raum und die so mitbedingte Verschiedenartigkeit der Wirtschaftsstruktur, die die einzelnen Teilräume kennzeichnet. Wenn auch die früheren dynastischen Grenzen und die Landschaftsscheide des Schwarzwaldes etwa 7o% der Badener in der Rheinebene vom württembergischen Kernraum trennten, so zeigt die Sozial- und Wirtschaftsstruktur der beiden Landesteile doch wesentlich gleichartige Züge. Ahnliche Strukturlandschaften finden sich hüben wie drüben und es ergeben sich so gleiche Aufgaben in der Gestaltung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenlebens.

In den früheren Grenzgebieten deutet ein starker, wechselseitiger Pendelverkehr der arbeitenden Menschen auf die enge Verflechtung hin; teils liegen die Beschäftigtenzentren auf württembergischem und teils auf badischem Gebiet. Heilbronn und Neckarsulm ziehen beispielsweise aus weiten Bereichen des badischen Agrarlandes Arbeitskräfte heran, Pforzheim aus den württembergischen Gebieten im Enz- und Nagoldtal und der angrenzenden Höhen.Weiter südlich in der Heimat der Uhrenherstellung liegen die Hauptstandorte wie Schwenningen und Schramberg auf württembergischem Gebiet; sie sind auf Arbeitskräfte aus Baden angewiesen, wo dieselbe industrielle Struktur mit durchschnittlich etwas kleineren Betrieben besteht. Im Boden-

1) In der nachstehenden Untersuchung werden auch die Begriffe Wirtschaftsraum und Bezirk im Sinne von Strukturlandschaft gebraucht.

seegebiet, das ohnehin eine landschaftliche und wirtschaftliche Einheit darstellt, beschäftigt Friedrichshafen gleichfalls Arbeitskräfte, die in angrenzenden badischen Gemeinden wohnen.

Insgesamt 12 Strukturlandschaften

Die Mannigfaltigkeit des Raumes wird bei einer Aufgliederung nach Strukturlandschaften (s.Anm.S.1) sichtbar, deren Elemente aus der Agrarstruktur, dem Vorherrschen bestimmter Industrie- und Gewerbezweige und dem Grad der Verflechtungen zwischen Industrie und Landwirtschaft entnommen sind. Soweit diese Strukturlandschaften beherrschende Punkte besitzen, deckt sich deren Einflussgebiet mit den Grenzen des Bezirks; sonst können sich diese Grenzen mit denen der Einzugsgebiete bestimmter zentraler Orte überschneiden. Wo sich die Abgrenzung nicht mit den Kreisgrenzen deckt, erfolgte die Zuordnung nach dem strukturellen Schwerpunkt. Wenn auch die Abgrenzung der nachstehend umrissenen 12 Strukturlandschaften (siehe beiliegende Karte)[1] relativ grob ist und auch andere Möglichkeiten der Abgrenzung denkbar sind, so dürften jedoch die verarbeiteten Unterlagen den beschrittenen Weg rechtfertigen.

I. Mannheim - Heidelberger Bezirk

(Ballungszentrum im Rhein-Neckarraum mit Einzugsgebiet Odenwald bis östlich Eberbach, Rheinebene und Kraichgau bis nördlich Bruchsal).

Wirtschaftlich beherrscht Mannheim mit einer - für den Südwesten - starken Verkehrs- und Handelsorientierung den Bezirk. Ihm gehören an - mit teilweise andersgelagerten Interessen - die Universitätsstadt Heidelberg, deren weitere Grundlagen neben der Industrie der Fremdenverkehr bildet, und Weinheim als Lederzentrum.

Die gewerblichen Schwerpunkte dieses Wirtschaftsraumes mit rund 12o ooo Industriebeschäftigten (16 auf 1oo der Bevölkerung) liegen im Maschinenbau (16 ooo), Elektrotechnik (15 ooo), Tabakverarbeitung (12 ooo), weiterhin in der Lederindustrie und im Fahrzeugbau.

Am Güterumschlagplatz Mannheim mit seinem zweitgrössten Binnenhafen finden auch Großhandel und Verkehrsgewerbe ihren bevorzugten Standort.

Demgegenüber tritt die Landwirtschaft mit etwa 4o ooo Arbeitskräften trotz der günstigen Produktions- und Verwertungsbedingungen für Obst, Gemüse (Schwetzinger Spargel), Tabak und Wein stark zurück. In der Kernzone der Industrialisierung treten neben den Heimstätten und Nebenerwerbssied-

---

1) Die Abgrenzungen stützen sich aufeinen Entwurf von Ministerialrat Dr. Isenberg

lungen auch gesunde bäuerliche Betriebe relativ häufig hervor, in der Randzone dagegen die "Grenzbetriebe" mit unzulänglicher Ackernahrung.

II. Bauland und Hohenlohe

(Verkehrsungünstiges Agrargebiet mit überwiegend befriedigenden Bodenklimaverhältnissen - "Kornkammer" - ohne industrielle Schwerpunkte).

Beschäftigt werden in den in grösseren Gemeinden ansässigen meist kleineren Industriebetrieben nur rund 2o ooo Arbeitskräfte (6 auf 1oo der Bevölkerung), darunter besonders in der Holzverarbeitung, Textilindustrie, Steine und Erden und Glasindustrie.

Demgegenüber werden in der Landwirtschaft etwa 88 ooo Arbeitskräfte hauptsächlich im Ackerbau und in der Veredelungswirtschaft beschäftigt. In den günstigeren Lagen spielt neben dem Getreidebau auch der Zuckerrübenbau, ferner Obst- und Weinbau - letztere im Main-, Tauber-, Jagst- und Kochertal- eine beachtliche Rolle.

Während das Bauland wegen der Realteilung im Erbgang und aus Mangel an leicht erreichbaren Arbeitsplätzen in der gewerblichen Wirtschaft agrarisch stark überbesetzt ist, zeigen die übrigen Teilräume eine etwas günstigere Agrarstruktur mit grösserem Anteil mittelbäuerlicher Betriebe.

Das mit Heimatvertriebenen und Flüchtlingen überdurchschnittlich besetzte Gebiet zeigt aus Mangel an einem eigenen beherrschenden Zentrum eine wirtschaftliche Orientierung nach Mannheim, Heidelberg, Heilbronn und im Nordwesten nach Würzburg.

III. Heilbronner Raum

(Mittlerer Neckarraum zwischen Lauffen und Mosbach mit Strom- und Heuchelberg und Westteil des schwäb.-fränkischen Stufenlandes).

Der dominierende Einfluss liegt bei Heilbronn mit dem zweitgrössten südwestdeutschen Binnenhafen sowie bei Neckarsulm. Beide weisen eine stark ausgeprägte Pendelarbeiterbewegung auf, die erheblich über das emgere Einzugsgebiet hinausgreift. Bei einer Industriebeschäftigung von rund 42 ooo (13 auf 1oo der Bevölkerung) sind im Fahrzeugbau etwa 8 ooo, in der Nahrungs- und Genussmittelindustrie rund 6 ooo und im Maschinenbau etwa 4 ooo Arbeitskräfte tätig.

Entsprechend den überwiegend günstigen Produktionsbedingungen und Verwertungsmöglichkeiten wird den landwirtschaftlichen Intensivkulturen, namentlich Wein und Obst, eine Vorzugsstellung eingeräumt; aber auch Gemüse, Frühkartoffeln und Zuckerrüben sind überdurchschnittliche Einnahmequellen. Beschäftigt werden in der Landwirtschaft rund 4o ooo Arbeitskräfte. Sehr groß ist neben dem hohen Anteil selbständig lebensfähiger Betriebe, besonders im Kernraum der Industrialisierung, die Zahl der auf Kosten der grösseren Ne-

benerwerbssiedlungen und Kleinstellen zunehmenden Heimstätten. Grenzbetriebe ohne hinreichende Ackernahrung finden sich in erheblichem Umfang nur noch in den Randzonen mit ungünstiger Verkehrslage.

IV. Bezirk Aalen - Heidenheim

(Östlicher Landesteil zwischen Donauniederung und Frankenhöhe mit Ostalb und Härtsfeld).

Schon vor dem Krieg, aber vornehmlich durch neue Gründungen seit 1945 hat sich die Industrieachse von Aalen - Heidenheim mit Brenz- und oberem Kochertal in einem früher rückständigen Agrargebiet mit dem entsprechenden Pendlerhinterland entwickelt. Insgesamt zählt die Industrie hier rund 42 ooo Arbeitskräfte (18 auf 1oo der Bevölkerung).

Im Rahmen der vielerlei gewerblichen Arbeitsstätten ragen mit 9 ooo Industriebeschäftigten der Maschinenbau und mit annähernd 8 ooo die Textilindustrie hervor. Mit der Ansiedlung mitteldeutscher Betriebe gewann auch die optische Industrie erhebliche Bedeutung, ferner sind innerhalb der Metallverarbeitung weiterhin die Elektrotechnik und der Fahrzeugbau stärker vertreten. Eine Sonderstellung in Baden-Württemberg nimmt die Wasseralfinger Eisenindustrie ein.

In der Landwirtschaft, die nur etwa 27 ooo Beschäftigte unter meist mässigen Produktionsbedingungen aufweist, haben die Nebenerwerbssiedlungen und Heimstätten im Zuge der Industrialisierung erheblich zugenommen. Das gilt weniger für den Kreis Aalen, wo die geschlossene Vererbung des Grundbesitzes mehr mittelbäuerliche Betriebe erhalten hat. Teils suchen die kleinbäuerlichen Betriebe durch Landzukauf oder -zupacht ihre Existenzgrundlage zu verbreitern, teils in gewerblichen Arbeitsplätzen, deren Schaffung jedoch manchmal auf wachsende Schwierigkeiten stösst.

V. Württembergischer Kernraum um Stuttgart

(Grösstes Ballungszentrum der Verarbeitungsindustrie mit Industriebändern an Neckar und Nebenflüssen).

Als Wirtschafts- und Verwaltungszentrum gibt die Landeshauptstadt diesem Raum ein besonderes Gepräge. Um Stuttgart mit Kornwestheim und Fellbach sind jedoch weitere bedeutsame gewerbliche Schwerpunkte gelagert. Zu ihnen gehören längs des Neckartales Ludwigsburg, Esslingen und Nürtingen mit Kirchheim, im Filstal Göppingen und Geislingen, im Remstal Waiblingen, Schorndorf und Schwäb. Gmünd, an der Murr Backnang und ausserdem noch im Westteil Böblingen - Sindelfingen.

Unter den vielseitigen Industrien (insgesamt rund 35o ooo Beschäftigte oder 2o auf 1oo der Bevölkerung) nimmt im Stadtbezirk Stuttgart selbst der Kraftfahrzeugbau mit Ausrüstungen und Zubehör eine beherrschende Stellung ein. Im gesamten Wirtschaftsraum treten die Textil- und Bekleidungsindustrie

mit 65 ooo, der Maschinenbau mit rund 5o ooo Beschäftigten sowie die Elektrotechnik mit insgesamt etwa 4o ooo, als besonders ausgeprägte Produktionsbereiche hervor, weiterhin auch die Leder- und Schuhindustrie, Papier und Druck, Holzindustrie, Metallwarenherstellung und viele andere. Zusammengefasst kann dieses Gebiet als eine der grössten Ballungen der verarbeitenden Industrie im Bundesgebiet angesehen werden. Daneben ist es eines der wichtig. sten Zentren des Versicherungsgewerbes und Verlagswesens. Künftig dürfte auch die Neckarkanalisierung und der Stuttgarter Hafen für den Energie-, Roh- und Grundstoffbezug Bedeutung erlangen.

Mit etwa 132 ooo Beschäftigten tritt die Landwirtschaft gegenüber der Industrie erheblich in den Hintergrund. Trotzdem dürfen ihre Leistungen, insbesondere in der Produktion von Wein, Obst, Gemüse, Zuckerrüben und Milch neben anderen Verkaufsfrüchten des Bodens und der Veredelung nicht unterschätzt werden.

Aus der landwirtschaftlichen Überbevölkerung hat die Industrie seit jeher zunehmend Fach- und Hilfsarbeiter aus Nebenerwerbssiedlungen und Kleinstellen ziehen können, die heute mehr und mehr von Heimstätten abgelöst werden. Während sich hier durch den damit verbundenen Grundstücksverkehr und dank der Intensivkulturen zahlreiche Bauern auf kleiner Nährfläche eine gesunde Existenzgrundlage verschafft haben, ist diese Entwicklung in den industrieärmeren und auch durch Pendelwanderung weniger erschlossenen Räumen selbst unter günstigen Produktionsbedingungen gehemmt.

VI. Pforzheimer Bezirk und Nordschwarzwald

Dieser Wirtschaftsraum umfasst ausgreifend in das Nagold-, Enz- und Würmtal das Einzugsgebiet von Pforzheim als Mittelpunkt der Schmuckwaren- und feinmechanischen Industrie sowie den württembergischen Teil des nördlichen Schwarzwaldes um Freudenstadt bis zum Neckar und oberen Gäu, wo in höheren Lagen Holzindustrie und Fremdenverkehr zunehmend an Bedeutung gewinnen.

In der industriellen Zusammensetzung (insgesamt rund 56 ooo Industriebeschäftigte = 17 auf 1oo der Bevölkerung) zeigt sich mit je stark 12 ooo Beschäftigten der Schmuckwarenindustrie sowie der Feinmechanik und Optik das grosse Übergewicht dieser Industriezweige. Eine gewisse Bedeutung kommt der Textilindustrie mit etwa 5 ooo Beschäftigten und dem Maschinenbau mit 4 ooo zu. In der Holzindustrie sind zwar weniger Arbeitskräfte tätig; hinzu kommt aber wie bei den Schmuckwaren die Bedeutung der in diesen Zahlen nicht erfassten handwerklichen Kleinbetriebe. Im nördlichen Schwarzwald ist der Fremdenverkehr stark entfaltet, er trägt zumeist in gewerbearmen Gegenden zur Erhöhung der Wirtschaftskraft bei.

In der Landwirtschaft mit rund 45 ooo Beschäftigten spielen Intensiv-

kulturen wegen meist weniger günstiger Produktionsbedingungen nur im Pforzheimer Raum eine gewisse Rolle. Strukturell zeichnet sich dieser Raum - vornehmlich bedingt durch die Realteilung - durch das fast völlige Fehlen gesunder selbständiger Ackernahrungen aus. Während kleinbäuerliche Familienwirtschaften ohne Nebenerwerb meist nur eine kümmerliche Existenzgrundlage besitzen, sind die relativ stärker vertretenen Arbeiterbauern (z.B. Goldschmiedbauern) und Heimstätter wesentlich besser gestellt.

VII. Mittelbadischer Bezirk mit Karlsruhe

(Mittlerer Rheingraben von Bruchsal bis Offenburg mit den Randgebieten und Zubringertälern des Schwarzwaldes).

Neben Karlsruhe als Zentrum der Verwaltung und der Industrie (insbesondere Maschinenbau und Elektrotechnik) sind auch Bruchsal mit Elektrotechnik und Tabakverarbeitung, Rastatt und Murgtal mit Fahrzeugbau und Papiererzeu. gung, Baden-Baden als Kurort, Offenburg vorwiegend mit Papier und Druck sowie Textilindustrie als grössere Gewerbezentren anzusprechen. Als Hafenstädte haben Karlsruhe und insbesondere Kehl ihre frühere Bedeutung noch nicht wieder erreicht.

Insgesamt beschäftigt die Industrie dieses Raumes etwa 1oo ooo Arbeitskräfte (11 auf 1oo der Bevölkerung), wobei der Maschinenbau (15 ooo), Elektrotechnik (11 ooo), Druck und Papier (1o ooo), Holzindustrie (8 ooo) sowie die Textilindustrie, der Fahrzeugbau und die Tabakindustrie eine vorrangige Stellung in der gewerblichen Wirtschaft einnehmen.

In der Landwirtschaft, die ebenfalls etwa 1oo ooo Arbeitskräfte beschäftigt, begünstigen Klima und Boden in der Rheinebene und Teilen des Schwarzwaldrandes den Obstbau (Bühler Zwetschgen), Wein-, Gemüse- und Tabakbau, der hier in hohem Masse auch von Arbeiterbauern betrieben wird. Nur in Kehl und Offenburg spielen selbständige mittelbäuerliche Betriebe eine grössere Rolle. Im Schwarzwaldgebiet selbst sind sie im Kreis Wolfach relativ stark vertreten, wo die geschlossene Vererbung im Gegensatz zur Rheinebene eine Zersplitterung des Grundbesitzes verhindert hat. Die teilweise entfernteren Arbeitsplätze in der gewerblichen Wirtschaft haben auch in der Rheinebene eine beträchtliche Pendelwanderung ausgelöst. Der Mangel an Arbeitsplätzen hält jedoch einen Teil der Erwerbsfähigen in der Landwirtschaft zurück, so daß die agrarische Überbesetzung erheblich ist und selbständige landwirtschaftliche Grenzbetriebe verhältnismässig häufig vorkommen.

VIII. Freiburger Bezirk

(Oberer Rheingraben und Hochschwarzwald mit Freiburg als Verwaltungs- und Wirtschaftszentrum).

Von Lahr bis Müllheim und Neustadt handelt es sich um ein abwechslungsreiches, aber überwiegend noch auf den Vorzügen von Boden, Klima und Land-

schaft beruhendes Gebiet. Während in der Ebene umfangreicher Tabak- und Gemüsebau, am Kaiserstuhl und Schwarzwaldrand ergiebige Wein- und Obstanlagen die vorherrschenden Intensivkulturensysteme mit starkem Kräftebesatz kennzeichnen, sind in den höheren Lagen des Schwarzwaldes Waldbau und Grünland mit geringem Kräftebedarf ausschlaggebend. Letzterer besitzt wegen des Systems der "Hofgüter" mit ihrer geschlossenen Vererbung eine mässige agrarische Besiedlungsdichte. Umso stärker ist diese aber in der Rheinebene. Mit insgesamt 73 ooo Beschäftigten zeigt die Landwirtschaft eine wesentlich grössere Besatzstärke als die Industrie mit 43 ooo Beschäftigten (9 auf 1oo der Bev.)

Auch die Industrie dieses Raumes basiert weitgehend auf den Erzeugnissen des Bodens. So steht in den Kreisen Lahr, Emmendingen und Freiburg-Land die Tabakindustrie weitaus an erster Stelle der gewerblichen Wirtschaft, in Müllheim sind es Steine und Erden und in Neustadt im Schwarzwald Holz- und Papierindustrie. Eine Ausnahme bildet nur die Universitätsstadt Freiburg, in der Chemie, Textil- und Metallverarbeitung überwiegen. Insgesamt werden in diesem Wirtschaftsraum in der Tabakindustrie knapp 1o ooo Arbeitskräfte, in der Textilindustrie 6 5oo und in der Druck- und Papierindustrie über 5 ooo, beschäftigt. Nächst dem Nordschwarzwald hat dieser Bezirk den höchsten Fremdenzustrom.

IX. Schwarzwälder Industriebezirk

(Ostrand des Hochschwarzwaldes bis zum Randen, Heuberg und oberen Neckar).

Als Kernraum der schwarzwälder Uhrenindustrie und Feinmechanik nimmt er eine Sonderstellung im Bundesgebiet überhaupt ein. Diese arbeitsintensivsten Leichtindustrien, die am wenigsten auf Verkehrsgunst und Rohstoffnähe angewiesen sind, verdanken ihre Entstehung dem aus der Realteilung in der Landwirtschaft bei ungünstigen Produktionsbedingungen entstandenen Zwang zu einer gewerblichen Haupt- oder Nebenbeschäftigung. So hat sich aus handwerklichen Anfängen heraus mit starker staatlicher Förderung schon früh ein qualifizierter Facharbeiterstand herausgebildet. In der Epoche der Industrialisierung wurden Schwenningen, Villingen und Schramberg Hauptsitz der deutschen Uhrenindustrie, Trossingen zu einem Zentrum der Musikinstrumentenherstellung; in Tuttlingen entstand neben der feinmechanischen Industrie ein Schwerpunkt der Schuhfabrikation und im Westteil mit Villingen die Elektrotechnik. Nur in Rottweil und Oberndorf hat die überkommene Industriestruktur durch den Fortfall der Waffen- und Munitionserzeugung neuerdings eine gewisse Verlagerung zur Textilindustrie erfahren. In den genannten Städten konzentrieren sich heute bestimmte Großbetriebe, während Filial- und Zulieferbetriebe weit ins Land hinausgreifen. Trotz der strukturellen Verschiedenheiten ist der gesamte Industriebezirk jedoch infolge des Übergewichtes der Uhrenindustrie und der

übrigen Feinmechanik im Prinzip sehr einseitig und konjunkturell anfällig.

Von den 67 ooo Industriebeschäftigten - das sind 21 auf 1oo der Einwohnerzahl - sind rund 2o ooo Arbeitskräfte in der Uhrenindustrie und Feinmechanik tätig, zwischen 6 ooo und 3 ooo beschäftigen Elektrotechnik, Maschinenbau, Textil-, Musikinstrumenten- und Schuhindustrie.

In der Landwirtschaft sind rund 41 ooo Arbeitskräfte - weit überwiegend arbeiterbäuerliche Familien - unter meist ungünstigen Produktionsbedingungen tätig. Landwirtschaftliche Betriebe mit selbständiger angemessener Existenzgrundlage sind nur im Kreis Villingen wegen der geschlossenen Vererbung der Hofgüter und im Kreis Donaueschingen häufiger anzutreffen.

X. Hochrhein mit Südschwarzwald

(Grenzraum zwischen Lörrach und Konstanz mit einer stark von schweizer Kapital beeinflussten Industrialisierung).

Mit der Erstellung der Gemeinschaftswerke der Energieerzeugung am Hochrhein und des Schluchseespeicherwerkes haben sich hier energieabhängige Industrien wie die Aluminiumproduktion und die chemische Industrie entwickeln können. Weiterhin wurden im östlichen Teilgebiet die Gründungen grösserer Betriebe in der Nahrungs- und Genussmittelindustrie (mit Singen als Schwerpunkt) sowie im Maschinenbau in hohem Masse von der Schweiz angeregt.

Die Entwicklung der arbeitsintensiven Textilindustrie des Wiesentales, um Säckingen, Waldshut und um Konstanz ist daneben von der mit der Realteilung in der Landwirtschaft bewirkten Freisetzung von Arbeitskräften gefördert worden. Insgesamt umfasst die Industrie etwa 61 ooo Beschäftigte (16 auf 1oo der Bevölkerung), wobei die Textilindustrie mit ca. 22 ooo weitaus an der Spitze steht. Es folgt die Nahrungs- und Genussmittelindustrie mit knapp 7 ooo, die Chemie mit 6 ooo, der Maschinenbau mit 5 4oo und weiter die NE-Metallindustrie. Ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor ist sodann der Fremdenverkehr, für den der Bodensee und der Schwarzwald besondere Anziehungskraft besitzen.

In der Landwirtschaft sind die etwa 43 ooo Beschäftigten überwiegend in selbständigen kaum lebensfähigen Kleinbetrieben tätig. Nur im Westteil spielen die mittelbäuerlichen Familienwirtschaften unter der Gunst der Produktionsbedingungen eine grössere, in Teilen des Waldshuter und Konstanzer Raumes eine gewisse Rolle. Im Kreis Säckingen hat sich im Hotzenwald unter der Ungunst der Ertrags- und Verkehrslage und der fehlenden Industrie ein Notstandsgebiet entwickelt. In der weiteren Umgebung des Bodensees mit dem Hochrhein bis Waldshut sind Obst, Wein und auch Gemüse (Reichenau) neben den üblichen Verkaufsfrüchten zu Hause.

XI. Industriebezirk des mittleren Albrandgebietes

(Alb- und Albvorland zwischen Erms und Ayach, Heuberg bis zum Schönbuch und oberen Gäu).

Ausgeprägtes industrielles Kerngebiet ist der Raum um Reutlingen mit Metzingen und Urach und Industrieband bis Tübingen - Rottenburg. Zunehmend wächst dieser Schwerpunkt über die Industrieorte des Steinlach-, Starzel- und Killertales mit dem zweiten Industriezentrum, dem Balinger Bezirk mit Ebingen - Tailfingen als Schwerpunkt der Wirkwarenindustrie, zusammen. Während im Reutlinger Bezirk neben der Textilindustrie (insbesondere Weberei, Strickerei und Wirkerei) auch Maschinenbau, sodann Bekleidung, Papier und Druck u.a. stärker hervortreten, wird im Balinger Raum Maschinenbau, Holz- und Metallverarbeitung weit überwogen von der Trikotagenindustrie, die bei vornehmlicher Frauenarbeit dieses Gebiet etwas einseitig und daher krisenempfindlich macht.

Der gesamte Bezirk mit rund 85 ooo Beschäftigten in der Industrie und stärkstem Frauenanteil im Bundesgebiet weist bei etwa 22 Industriebeschäftigten auf 1oo Einwohner arbeitsmässig den höchsten Industrialisierungsgrad aller Wirtschaftsräume auf. Die besondere Bedeutung als Textilzentrum (über 43 ooo Beschäftigte) äussert sich darin, daß hier etwa ein Drittel der Wirkwarenproduktion des Bundesgebietes vereinigt ist. Erst mit rund 13 ooo Beschäftigten folgt der Maschinenbau, mit je knapp 5 ooo die Bekleidungs- und die Holzindustrie, sodann Papier und Druck, Leder- und Schuhindustrie und verschiedene Zweige der Metallverarbeitung.

Noch mehr als in den anderen Teilen hat sich im Balinger - Ebinger Raum unter dem Einfluss der agrarischen Überbesiedlung - wiederum eine Folge der Realteilung unter ungünstigen Bodenklimaverhältnissen - die Industrialisierung in besonders stark dezentralisierter Form entwickeln können, wobei durch Filialen, Kleinbetriebe und Heimarbeit selbst die entlegensten Gemeinden erfasst wurden.

Typisch für die Landwirtschaft mit etwa 44 5oo Beschäftigten ist auch hier die auf dem Arbeiterbauerntum basierende Agrarstruktur mit stark parzellierten Grundstückslagen und gewerblichem Haupt- und Nebenerwerb in fast allen landwirtschaftlichen Betrieben. Im bedenklimatisch begünstigten Albvorland ist der Obstbau in Streulagen, an Hängen und in Baumstücken besonders ausgeprägt, wobei die Doppelnutzung des Bodens gleichzeitig Ausdruck für die schmale Nährfläche ist. Um Metzingen wird auch noch Weinbau betrieben.

XII. Schwäbisches Oberland

(Südöstlicher Landesteil zwischen südlicher Alb und Bodensee - Allgäu vom Hegau bis zur Iller).

Charakteristisches Merkmal dieses überwiegend geschlossenen Anerbengebietes ist die weitgehend gesunde Agrarstruktur (rund 142 ooo Beschäftigte) mit hohem Anteil mittlerer und grösserer bäuerlicher Betriebe. Dieses günstige Bild blieb auch in der Nachkriegszeit erhalten, weil im Gegensatz zu anderen agrarischen Gebieten der Bundesrepublik der Zustrom von Heimatvertriebenen relativ gering war. Nur auf der Albhochfläche, in der die Realteilung noch überwiegt, stellen die Grenzbetriebe in der Landwirtschaft vielfach ein soziales Problem dar. Im Vordergrund der landwirtschaftlichen Produktion stehen neben Zucht- und Schlachtvieh, im nördlichen Teil auch Getreide und Kartoffeln und im südlichen die Milch- und Molkereierzeugnisse, im Bodenseegebiet ausserdem Obstanlagen, Hopfen-, Gemüse- und Weinbau. Im Zusammenhang damit haben sich vor allem im Allgäu zahlreiche Käsereien und im Bodenseegebiet obstverwertende Betriebe entwickelt.

Dem oberschäbischen Wirtschaftsraum fehlt aber auch nicht ein bedeutender gewerblicher Faktor. Insbesondere gilt dieses für die industriellen Schwerpunkte Ulm, Ravensburg - Weingarten - Friedrichshafen, sowie für die Städte Biberach und Wangen. Zusammen stellen diese Städte mehr als die Hälfte der industriellen Arbeitsplätze, die im gesamten Wirtschaftsraum gegenwärtig rund 75 ooo Personen (= 1o auf 1oo der Bevölkerung) Beschäftigung bieten, d.h. immerhin halb soviel wie in der Landwirtschaft. Neben den genannten Schwerpunkten konzentriert sich die Industrie auf meist örtlich begrenzte kleinere Zentren, die in einer gewissen Streulage in Erscheinung treten. Das industrielle Schwergewicht liegt bei der Textilindustrie (15 ooo Beschäftigte), Maschinenbau (12 ooo) und Fahrzeugbau (1o ooo). Weiter haben Steine und Erden sowie die Holz- und die Nahrungsmittelindustrie an der Beschäftigtenzahl gemessen noch grössere Bedeutung.

Bevölkerung und Erwerbspersonen in Baden-Württemberg nach Strukturlandschaften [1]

Strukturlandschaften		Wohnbevölkerung	Erwerbspersonen insgesamt	darunter in vH in Industrie und Handwerk	darunter in vH in Land- und Forstwirtschaft
Mannheim	Stadt	245 634	115 274	53,4	2,1
Mannheim	Land	136 335	63 146	55,o	12,2
Heidelberg	Stadt	116 488	52 129	36,o	4,2
Heidelberg	Land	127 283	6o 923	54,o	18,5
Sinsheim		83 772	41 o83	41,o	41,o
I		7o9 512	332 555	49,6	12,1
Buchen		65 861	31 981	29,7	53,1
Tauberbischofsheim		8o 491	4o 656	52,1	29,6
Mergentheim		41 819	21 415	24,o	5o,1
Künzelsau		3o 432	15 845	28,7	55,1
Crailsheim		62 29o	32 o15	26,5	53,9
Schwäb.Hall		56 674	28 23o	31,4	44,4
II		337 567	17c 142	34,o	46,o
Mosbach		61 748	28 898	39,4	38,3
Heilbronn	Stadt	64 643	29 932	53,3	5,3
Heilbronn	Land	139 332	72 o72	41,8	4o,3
Öhringen		42 o21	21 379	33,2	49,6
III		3c7 744	152 281	42,5	34,4
Aalen		125 918	59 697	46,3	32,o
Heidenheim		91 847	45 971	6o,8	2o,9
IV		217 765	1o5 668	52,6	26,2
Stuttgart		497 677	249 oo6	49,o	2,3
Backnang		76 o63	38 1o4	48,1	34,2
Ludwigsburg		186 oo7	91 8o2	53,6	18,7
Leonberg		65 275	33 o71	51,9	23,9
Böblingen		93 694	48 4o5	55,3	25,1
Esslingen		145 189	7o o86	58,8	11,3
Nürtingen		1o7 535	56 262	6o,9	21,o
Göppingen		169 836	85 358	63,2	14,7
Schwäb. Gmünd		88 39o	43 17o	54,o	23,8
Waiblingen		141 269	69 925	5o,5	24,6
Vaihingen		63 455	33 5o8	48,o	34,5
V		1 634 39o	818 697	53,5	15,6
Pforzheim	Stadt	54 143	26 63o	62,1	2,7
Pforzheim	Land	55 942	3o 339	6o,2	24,1
Calw		1oo 484	53 323	43,o	33,7
Freudenstadt		5o 964	26 51o	38,7	36,9
Horb		38 838	21 6oo	33,7	5o,8
VI		3oo 371	158 4o2	47,6	29,6

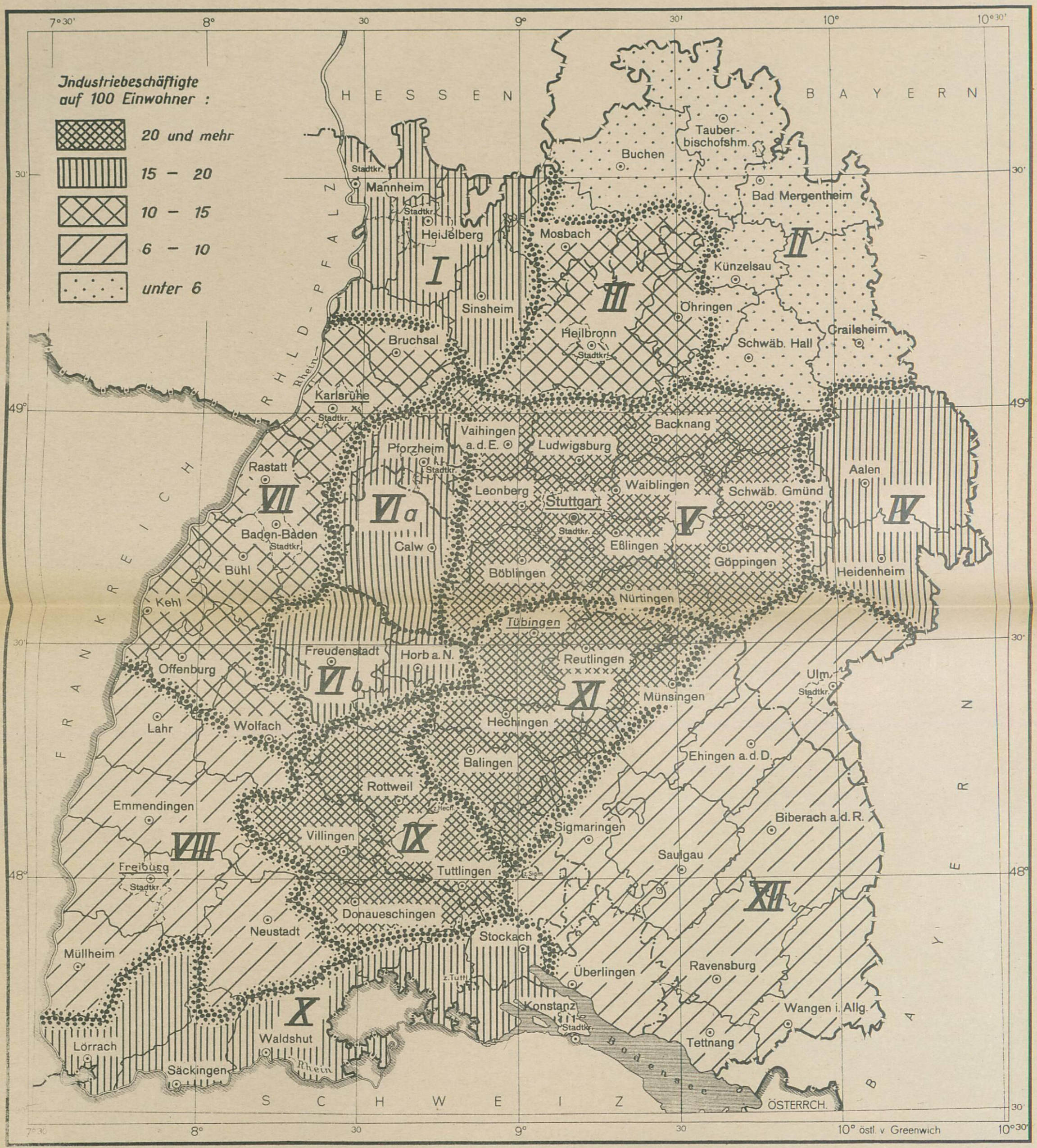
1) Stand vom 13.9.195o

Bruchsal		1o4 344	53 42o	49,4	28,3
Karlsruhe	Stadt	198 84o	85 67o	41,7	2,2
Karlsruhe	Land	141 642	68 578	48,3	27,2
Rastatt		93 o41	45 616	48,7	24,6
Baden-Baden		36 582	17 755	28,o	5,4
Bühl		72 532	37 967	32,o	43,7
Kehl		42 o39	23 441	24,7	52,2
Offenburg		84 232	43 o32	34,9	33,3
Wolfach		47 164	24 138	4o,8	4o,3
VII		82o 416	399 617	41,4	25,2
Lahr		72 251	4o 2o2	46,2	34,7
Emmendingen		87 871	47 572	43,3	38,9
Freiburg	Stadt	1o9 717	47 976	34,7	2,8
Freiburg	Land	64 425	36 176	24,7	59,1
Neustadt		39 7o3	2o 864	28,4	43,3
Müllheim		47 o68	25 271	29,5	44,8
VIII		421 o41	218 o61	35,8	34,6
Rottweil		1o3 588	53 616	53,3	24,9
Villingen		6o 84o	32 o63	5o,4	24,3
Donaueschingen		54 277	28 947	37,9	41,5
Tuttlingen		64 526	35 172	59,o	24,1
IX		283 231	149 798	51,o	27,8
Lörrach		1o7 1o1	56 o94	51,4	23,9
Säckingen		5o 263	26 946	52,5	29,3
Waldshut		54 4o7	29 423	39,2	41,3
Konstanz	Stadt	42 934	2o 137	42,9	5,5
Konstanz	Land	8o 276	41 139	45,3	29,8
X		334 981	173 739	47,1	26,9
Tübingen		1oo 583	51 o54	41,7	27,6
Reutlingen		121 261	62 951	59,6	16,7
Hechingen		43 93o	26 2oo	47,8	38,6
Balingen		82 32o	48 752	63,4	22,2
XI		348 o94	188 957	54,1	24,1
Ulm	Stadt	71 132	32 682	49,4	2,9
Ulm	Land	74 827	38 91o	43,9	4o,5
Münsingen		37 o91	2o 565	3o,5	56,4
Ehingen		39 469	2o 784	34,1	49,8
Biberach		89 397	46 469	33,[illegible]	48,o
Saulgau		61 361	32 123	31,[illegible]	49,7
Sigmaringen		42 1o9	23 12o	33,2	46,6
Stockach		4o 793	23 4o5	31,o	52,5
Überlingen		51 1o7	26 469	25,5	5o,6
Ravensburg		91 319	44 688	36,8	34,2
Tettnang		52 368	25 242	37,7	31,o
Wangen		64 345	34 122	32,5	46,7
XII		715 318	36o 579	36,2	42,3

Weiter aufgegliedertes Zahlenmaterial (u.a.über Agrarstruktur, Pendlerbewegung, Wirtschaftskraft) kann Interessenten auf Anforderung zur Verfügung gestellt werden.

Das Land Baden-Württemberg

nach Strukturlandschaften



Beilage zu Bericht Nr. 57 „Baden-Württemberg nach Strukturlandschaften"

Herausgegeben vom Institut für Südwestdeutsche Wirtschaftsforschung
am 16. 9. 1954

Das soziale Gefüge Baden-Württembergs

Referat gehalten von Ministerialdirektor

Dr. H e s s e l

anlässlich der Tagung des Lutherausschusses
am 28. September 1954 in Stuttgart

Zunächst ein kurzer Überblick über die allgemeine bevölkerungspolitische Situation des Landes.

Baden-Württemberg hat z.Zt. rd. 6,8 Millionen Einwohner und ist damit das drittstärkste Bundesland. Mit einer Bevölkerungsdichte von 192 Einwohnern pro qkm ist es nahe an den Bundesdurchschnitt herangekommen. Diese starke Bevölkerungszunahme ist zweifellos massgeblich auf die starke Zuwanderung insbesondere von Heimatvertriebenen und Flüchtlingen in den letzten Jahren zurückzuführen.

Der Anteil der Heimatvertriebenen und Flüchtlinge beträgt rd. 1,3 Millionen, das sind rd. 20% der Gesamtbevölkerung. Jeder 5. Einwohner des Landes ist also Heimatvertriebener oder Flüchtling. Baden-Württemberg liegt mit dieser Quote über dem Bundesdurchschnitt und an der Spitze der Aufnahmeländer des Bundes. Aber auch der Zustrom nach Baden-Württemberg von Nichtflüchtlingen und -heimatvertriebenen im Rahmen der normalen innerdeutschen Binnenwanderung hat in den letzten Jahren stetig zugenommen.

Mehr als 3/4 der Bevölkerungszunahme des Landes seit September 1950 stammt aus Zuwanderungsüberschüssen und nur weniger als 1/4 entfällt auf den Geburtenüberschuss des Landes. Im Jahre 1953 sind allein rd. 132 000 Personen nach Baden-Württemberg zugewandert. Das sind rd. 2/5 des gesamten west-

deutschen Zuwanderungsüberschusses. Nach Nordrhein-Westfalen hat Baden-Württemberg damit die höchste Aufnahmequote an Zuwanderern im Bundesgebiet überhaupt. Die bekannte Tatsache wird damit wieder bestätigt, dass gerade die Länder mit Vollbeschäftigung die stärkste Anziehungskraft ausüben. Offenbar gilt Baden-Württemberg immer noch als das Land, wo Milch und Honig fliesst.

Der Anteil der vier Landesteile an der Gesamtbevölkerung beträgt

Nordwürttemberg	38%
Nordbaden	22,2%
Südbaden	21,4%
Südwürttemberg-Hohenzollern	18,4%.

Die soziale Struktur der Bevölkerung wird wesentlich bestimmt durch die wirtschaftliche Ordnung des Landes. Da Baden-Württemberg ein ausgesprochenes Land der Bearbeitungs- und Veredelungs-Industrie ist, kommt der menschlichen Arbeitskraft eine besondere Bedeutung zu. Diese drückt sich in einer grossen Arbeitsintensität der Bevölkerung aus. Baden-Württemberg zählt z.Zt. rd. 2,5 Millionen Arbeitnehmer. Das bedeutet, gemessen an der Gesamtbevölkerung, einen Prozentsatz von 37 v.H. gegenüber einem Bundesdurchschnitt von 30%. Der Anteil der arbeitenden Frauen an der Gesamtzahl der Arbeitnehmer beträgt rd. 900 000 = 36% und erreicht damit den höchsten Satz im Bund überhaupt. Der sprichwörtliche Fleiss der Einwohner dieses Landes wird schon durch diese Zahlen dokumentiert.

Demgegenüber beträgt der Anteil der Sozialrentner in Höhe von rd. 709 000 Menschen 28% der Arbeitnehmerschaft und liegt damit beachtlich unter dem Bundesdurchschnitt mit z. Zt. rd. 33%. Der prozentual hohe Arbeitsstand einerseits und der relativ niedere Anteil der Sozialrentner andererseits, ist zweifellos eine der Grundlagen dafür, dass die Sozialversicherungseinrichtungen unseres Landes sich in wirtschaftlich und finanziell geordneten Verhältnissen befinden. Baden-Württemberg gehört zu den 3 Ländern der Bundesrepublik, deren Landesversicherungsanstalten noch Überschüsse abwerfen. So erfreulich diese Tatsache an sich ist, wird sie von uns doch mit einem lachenden und einem weinenden Auge vermerkt. Sie kostet dem Land bezw. unseren Rentenversicherungsanstalten jährlich 30 - 40 Millionen DM, die zur Unterstützung der leistungsschwachen Anstalten der übrigen Bundesländer abgeführt werden müssen.

Betrachtet man die soziale Struktur der Bevölkerung etwas eingehender, so sind es insbesondere drei Tatbestände, die als typisch festgehalten werden müssen:

1.) Baden-Württemberg ist ein ausgesprochenes Land der Mittel- und Kleinbetriebe. 96% aller industrieller und gewerblicher Betriebe fallen auf die Grössenklasse von 1 - 19 Arbeitnehmer. Diese beschäftigen zusammen rd. 900 000 Arbeitskräfte, das sind 45% der Gesamtzahl der Arbeitnehmer überhaupt. Schon die Betriebe in der Grössenklasse von 100 - 1000 Arbeitnehmer machen nur noch rd. 1% aller Betriebe aus und beschäftigen zusammen 25% der Gesamtzahl. Betriebe mit über 1000 Beschäftigten hat es

in Baden-Württemberg z.Zt. nur rd. 90, die rd. 9% aller Arbeitnehmer beschäftigen.

Diese entscheidende Vorrangstellung der Mittel- und Kleinbetriebe wirkt sich in einem relativ grossen Anteil der mittätigen selbständigen Unternehmer aus. Wir zählen z.Zt. rd. 300 000 selbständige Unternehmer als Träger industrieller oder gewerblicher Unternehmungen. Gerade das ist von grosser Bedeutung für das sozialpolitische Klima des Landes. Die Tatsache, dass die anonyme Kapitalgesellschaft als Unternehmensform zahlenmässig weitaus in den Hintergrund tritt gegenüber dem persönlich noch selbst arbeitenden und verantwortlichen Unternehmer, ist sicherlich massgeblich mitbestimmend dafür, dass die sozialen Auseinandersetzungen in unserem Land sich bis jetzt noch immer in erträglichen und loyalen Formen abspielen.

2.) Die Produktions- und Arbeitsstätten sind in Baden-Württemberg stark dezentralisiert. Obwohl das Land nach der Zahl der in der Industrie und Handwerk Beschäftigten das zweitstärkste Industrieland nach Nordrhein-Westfalen ist (62% aller Arbeitnehmer sind in Industrie und Handwerk tätig) finden wir hier nicht die sonst für Industrieländer so typische Massierung der Arbeiterschaft in wenigen grossen Wirtschaftszentren. Die Arbeitnehmerschaft ist vielmehr relativ gleichmässig auf das gesamte Land verteilt. Das gilt zunächst schon für die vier Landesteile untereinander. Der Anteil der Landesteile an der gesamten Arbeitnehmerzahl des Landes steht ungefähr in ziemlich

gleichem Verhältnis zum Anteil dieser Landesteile an der Gesamtbevölkerung. Lediglich in den beiden nördlichen Landesteilen Nordwürttemberg und Nordbaden ist der prozentuale Anteil der Arbeitnehmerschaft grösser als der prozentuale Anteil an der Einwohnerschaft, in den beiden südlichen Landesteilen Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern entsprechend geringer.

Betrachten wir die einzelnen Wirtschaftsgebiete innerhalb Baden-Württembergs hinsichtlich der Verteilung der Beschäftigten auf Industrie und Handwerk einerseits und die Landwirtschaft andererseits, so ergibt sich folgende interessante Feststellung:

Ausgesprochene Industriezentren, in denen die Industriearbeiterschaft gegenüber den in der Landwirtschaft Tätigen wesentlich überwiegt, sind nur die Bezirke Mannheim-Heidelberg, Stuttgart und Reutlingen-Tübingen. Überwiegend landwirtschaftliche Gebiete, in denen die Zahl der in der Landwirtschaft Tätigen gegenüber der Industrie wesentlich überwiegt, sind die Bezirke des Baulandes Hohenlohe, Freiburg sowie das Schwäbische Oberland. Alle übrigen Wirtschaftsräume des Landes weisen dagegen eine ziemlich gleichmässige Verteilung der Beschäftigten zwischen Industrie einerseits und Landwirtschaft andererseits auf.

Die so viel gerühmte Krisenfestigkeit Baden-Württembergs liegt in dieser Vorherrrschaft der Mittel- und Kleinbetriebe und in der glücklichen Mischung von Industrie und

Landwirtschaft begründet. Sie hat den Typ des sogen."Arbeiterbauern" geschaffen, jenes Arbeitnehmers, dessen Existenz nicht ausschliesslich auf der Beschäftigung in der Industrie beruht, sondern zusätzlich durch ländliche Siedlung und Grundeigentum gesichert ist. Das wird ganz besonders deutlich, wenn wir kurz die Verhältnisse in der Landwirtschaft betrachten. Rd. 405 000 Land- und Forstbetriebe mit 0,5 und mehr Hektar beschäftigen insgesamt 880 000 Arbeitskräfte. Davon entfallen auf Familienmitglieder rd. 88% und nur 12% auf fremde Arbeitskräfte. Diese gesunde Wirtschafts- und Sozialstruktur hat übrigens eine weitere, sehr bedeutsame Auswirkung:

Es gibt eigentlich in unserem Land keine Landflucht. Wohl herrscht in der Landwirtschaft teilweise ein empfindlicher Mangel an landwirtschaftlichen Arbeitskräften, aber eine Landflucht im Sinne einer Entvölkerung der Provinz besteht nicht. Im Gegenteil hält die Tendenz zur Industrialisierung der ländlichen Gebiete in den letzten Jahren ständig an. Ganz besonders interessant ist hierbei, dass gerade die Gemeinden zwischen 2000 und 5000 Einwohner die prozentual stärkste Erhöhung der Industriearbeitsplätze aufzuweisen haben.

Diese starke Verbindung von industrieller gewerblicher Tätigkeit und ländlicher Siedlung findet einen augenfälligen und äusserst ineressanten Niederschlag in der Vermögensbildung und Besitzverteilung. Es ist wohl wenig bekannt, dass von den Hausbesitzern in Baden-Württemberg auf

Selbständige r. 48%

auf Beamte, Angestellte, Arbeiter, Rentner rd. 40%

entfallen. Der Anteil der Arbeiter allein beträgt 16%.

Der Anteil der Pensionäre und Sozialrentner allein 17%.

Es ist wohl auch kein Zufall, dass die erste und heute grösste deutsche Bausparkasse in diesem Land gegründet worden ist, in dem das Streben nach dem Eigenheim so ausgeprägt ist.

3.) Baden-Württemberg ist das geradezu klassische Land der Arbeitspendler. Die Zahl der Beschäftigten, die sich täglich von ihrem Wohnort an einen anderen Arbeitsort begeben, ist in Südwestdeutschland gemessen an den Verhältnissen im Bund überdurchschnittlich gross.

Die Gesamtzahl an Pendlern in Baden-Württemberg beträgt z.Zt. rd. 600 000 Personen. Das sind, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner 11%, bezogen auf die Gesamtzahl der Arbeitnehmer 26%. Jeder 4 Arbeitnehmer in Baden-Württemberg ist demnach ein Pendler.

Die stärkste Ausbreitung des Pendelverkehrs liegt nicht nur absolut sondern auch prozentual im Landesteil Nordwürttemberg. Hier sind rd. 400 000 Pendler beschäftigt, das sind, gemessen an der Einwohnerzahl 12% und gemessen an der Arbeitnehmerzahl 31%.

Die Haupteinzugsgebiete der Pendler decken sich mit den Hauptwirtschaftszentren des Landes. Als wichtigste Bezirke greife ich nur heraus:

Den Bezirk Ulm entlang der Industriestrasse des Fils- und Neckartales

den Wirtschaftsraum Gross-Stuttgart bis Heilbronn

den Raum Pforzheim bis Karlsruhe und die Rheinebene bis Mannheim-Ludwigshafen

das Bodenseegebiet mit dem Wirtschaftszentrum Friedrichshafen sowie

die Wirtschaftsgebiete entlang des Schwarzwaldes: Villingen, Schwenningen, Schramberg und Oberndorf.

Interessant und beachtlich ist gerade in diesem Zusammenhang die Feststellung, dass die Wirtschaftsgebiete entlang der früheren Landesgrenzen zwischen Baden und Württemberg durch wechselseitigen Pendelverkehr sehr eng verflochten sind. Die Bezirke Heilbronn, Neckarsulm, Schwenningen, Schramberg und Friedrichshafen sind beispielsweise starke Einzugsgebiete für Arbeitskräfte aus den badischen Bezirken, während Pforzheim umgekehrt starkes Einzugsgebiet von Arbeitskräften aus den umliegenden württembergischen Gebieten ist.

Dieser starke Pendelverkehr überschneidet aber auch die Landesgrenzen von Baden-Württemberg. So zählt z.B. Ulm z.Zt. rd. 21 000 Pendler, von denen rd. 6 300 aus Bayern hereinpendeln, dagegen nur rd. 1400 nach Bayern auspendeln.

Der Raum Mannheim beschäftigt rd. 45 000 Pendler, von denen aus der Rheinpfalz (Ludwigshafen) rd. 19 000 Arbeitskräfte hereinpendeln, dagegen nur rd. 10 000 nach Rheinland-Pfalz hinauspendeln.

Der Vergleich mit den früheren Jahren zeigt, dass die Pendelwanderung in Baden-Württemberg überall weiter ausgreift, bedingt auch durch die Schwierigkeiten in der Wohnraumbeschaffung der grösseren Industriegebiete.

Dieser starke Pendlerverkehr mag im übrigen mit ein Grund dafür sein, dass das Land Baden-Württemberg in der Haltung von Kraftfahrzeugen an der Spitze im Bund steht. Bezeichnenderweise betrug der Anteil der Arbeitnehmer am Erwerb neuer und gebrauchter Motorräder im Jahre 1953 80%. Jeder 5. Arbeiter besitzt ein Motorrad.

Diese stetige Ausbreitung des Pendlerverkehrs in Baden-Württemberg zeigt uns aber auch sehr deutlich die Problematik dieser Entwicklungstendenz. Die Ausdehnung der Einzugsgebiete des Pendlerverkehrs hat hinsichtlich der Fahrzeiten und Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsort bereits vielfach das sozial und volkswirtschaftlich vertretbare Optimum erreicht oder bereits überschritten. Als Beispiel darf ich nur darauf hinweisen, dass allein nach Stuttgart täglich rd. 80 000 Pendler zur Arbeit kommen aus einem Einzugsgebiet bis zu 40 km.

Die Grenzen einer weiteren Beschäftigungsausweitung auf dem Weg über eine Verstärkung des Pendlerverkehrs dürften vor allem im Bezug auf die Aufnahmemöglichkeit und Eingliederung weiterer Heimatvertriebener erreicht sein.

Zum Abschluss noch ein kurzer Blick auf die Arbeitsmarktlage des Landes. Baden-Württemberg ist seit Jahren das Land mit der geringsten Arbeitslosigkeit im Bundesgebiet. Die Zahl der Arbeitslosen beträgt z.Zt. rd. 52 000. Das sind 2% der Arbeitnehmerzahl gegenüber einem Bundesdurchschnitt von 5% und einem Durchschnitt von

10% in Hamburg
10,3% " Schleswig-Holstein
7,1% " Bremen
6,6% " Bayern.

Der Schwerpunkt der Arbeitslosigkeit liegt in dem Bezirk Nordbaden mit einem Durchschnittssatz von 3,5%. Über dem Bundesdurchschnitt liegen dort die Bezirke Heidelberg mit 6,1 und Mosbach mit 6,2% Arbeitslosigkeit. Es handelt sich hier im wesentlichen um die sogen. nordbadischen Förderbezirke, bei denen es im Grunde genommen nicht mehr um saisonmässige sondern um strukturell bedingte Arbeitslosigkeit geht.

Diese günstige Arbeitsmarktlage Baden-Württembergs, die zweifellos wesentlich durch die geschilderte gesunde wirtschaftliche und soziale Struktur bedingt ist, hat es bis jetzt auch möglich gemacht, die Heimatvertriebenen und Flüchtlinge in das Arbeitsleben befriedigend einzugliedern, sei es als Arbeitnehmer oder als selbständige Unternehmer und Bauern.

Wir zählen z.Zt. im Lande rd. 570 sogen. Vertriebenenbetriebe, die rd. 46 000 Arbeitnehmer beschäftigen. Der Schwerpunkt dieser Flüchtlingsbetriebe liegt in den Wirtschaftsräumen Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Heidenheim und den eben erwähnten nordbadischen Förderbezirken.

Von den 52 000 Arbeitslosen in Baden-Württemberg entfallen etwa 20 000 auf die Heimatvertriebenen und Flüchtlinge = 35%. Diese Zahl darf allerdings nicht zu Trugschlüssen verleiten:

Misst man die Zahl der arbeitslosen Heimatvertriebenen und Flüchtlinge an deren Gesamtzahl in Baden-Württemberg, so ergibt sich, dass nur rd. 2% arbeitslos sind. Die Arbeitslosigkeit ist also auf Einheimische und Flüchtlinge nahezu gleichmässig verteilt.

Zusammenfassend darf also gesagt werden, dass Baden-Württemberg eine soziale Struktur aufzuweisen hat, die in sich eine Geschlossenheit bildet und als eine der gesündesten der Bundesrepublik bezeichnet werden kann.

Erklärung des Heimatbundes Badenerland vor der Kommission des Sachverständigenausschusses für die Neugliederung des Bundesgebiets in der Sitzung vom 28. September 1954 in Stuttgart.

Der Heimatbund Badenerland dankt der Kommission des Sachverständigenausschusses für die Neugliederung des Bundesgebiets für die Einladung.

Er spricht diesen Dank mit um so grösserer Verbindlichkeit aus, als laut ausdrücklicher Mitteilung des Herrn Ausschussvorsitzenden der Besuch des Teilausschusses in Stuttgart noch nicht dem Anliegen des badischen Volkes auf Wiederherstellung seiner staatlichen Selbständigkeit gemäss Art.29 und 118 GG dienen soll, der Heimatbund aber dennoch von Anfang an zugezogen wird.

Wegen der besonderen Zwecksetzung des derzeitigen Besuchs, der sich nur mit dem Südweststaat als solchem befasst, enthält sich der Heimatbund einer Stellungnahme zu den einzelnen Ausführungen. Denn den Badenern geht es allein um den Nachweis der Lebensfähigkeit eines wiederhergestellten, staatlich selbständigen Baden, die nicht in Zweifel gezogen werden kann; die Frage der Lebensfähigkeit des Südweststaates als derzeitiger Gegebenheit und seiner besonderen Problematik ist für sie kein Diskussionsgegenstand.

Indem der Heimatbund Badenerland sein Bedauern darüber ausspricht, dass den Badenern aus dem heutigen Anlass das ihnen nach Art. 29 GG zustehende verfassungsmässige Recht auf gleiches Gehör noch nicht verwirklicht werden konnte, bittet er den Ausschuss dringend, diese Gelegenheit in kürzester Frist zu schaffen, damit dem badischen Volk, das unter dem von höchsten zuständigen Stellen der Bundesrepublik zugegebenen Unrecht leidet, möglichst bald Gerechtigkeit widerfährt.

Der Heimatbund Badenerland behält sich vor, dem Ausschuss die erforderlichen Unterlagen zu unterbreiten.

Die Bezirke der Zweiganstalten der Landeszentralbank von Baden-Württemberg

(Stand am 1. April 1954)

Wirtschaftsgeographische Organisationsprobleme des Zentralbanksystems im Raume von Baden-Württemberg

Wiedergabe der Ausführungen des Präsidenten der Landeszentralbank von Baden-Württemberg, Dr. Otto Pfleiderer, in der Sitzung des Sachverständigen-Ausschusses für die Neugliederung des Bundesgebiets in Stuttgart am 28.9.1954.

I.

Der Zustand bis zum Zusammenbruch 1945.

In der Organisation der Reichsbank bestanden im damaligen Lande Württemberg (einschliesslich Hohenzollern) die drei selbständigen Reichsbankanstalten Stuttgart, Ulm und Reutlingen, im damaligen Lande Baden die vier selbständigen Reichsbankanstalten Mannheim, Karlsruhe, Freiburg und Pforzheim. Die Geschäftsbezirke dieser Anstalten deckten sich im wesentlichen mit den Gebieten der beiden Länder mit folgenden Ausnahmen:

1. Der Geschäftsbezirk der Reichsbankstelle Pforzheim umfasste neben der badischen Stadt Pforzheim und dem Landkreis Pforzheim auch einige wirtschaftlich stark nach Pforzheim orientierte württembergische Gebietsteile, nämlich den Bezirk des ehemaligen württembergischen Oberamts Neuenbürg (Nordteil des Kreises Calw) und einen kleinen Teil des Landkreises Vaihingen an der Enz (um Mühlacker).

2. Die Reichsbanknebenstelle Wertheim, deren Bezirk den Kreis Tauberbischofsheim umfasste, war mit Rücksicht auf die Tatsache, dass dieser Bezirk stark nach Würzburg tendiert und insbesondere die Verkehrsverbindungen zwischen Wertheim und Würzburg sehr viel günstiger sind als die zwischen Wertheim und Mannheim, der benachbarten Reichsbankstelle Würzburg unterstellt.

3. Zum Geschäftsbezirk der Reichsbankstelle Ulm, der auf württembergischem Boden das ganze Gebiet entlang der Ostgrenze des Landes zwischen Mergentheim und Friedrichshafen umfasste, gehörten auch die mit Ulm und dem württembergischen

zu 179

Gebiet links der Iller wirtschaftlich eng verbundenen bayrischen Kreise Neu-Ulm, Illertissen und Memmingen; daraus ergab es sich, dass der Reichsbankstelle Ulm auch die Reichsbanknebenstelle Memmingen unterstellt war. Der engere, von der Reichsbankstelle Ulm unmittelbar betreute Bankbezirk umfasste an bayrischen Gebietsteilen die Stadt Neu-Ulm sowie die angrenzenden Teile des Landkreises Neu-Ulm.

II.
Übergangslösungen in der Zeit von 1945 bis 1952.

Der organisatorische Zustand während der Zeit der Zonentrennung nach 1945 hat die im vorhergehenden geschilderte Organisation der Reichsbank in verschiedener Hinsicht betroffen.

1. Einmal durchschnitt die Grenze zwischen der amerikanischen und der französischen Besatzungszone im ehemaligen Baden den Geschäftsbezirk der Reichsbankstelle Karlsruhe, indem die ihr bis dahin unterstellten Reichsbanknebenstellen Rastatt, Baden-Baden, Bühl, Offenburg und Lahr in die französische Zone fielen, und im ehemaligen Land Württemberg in ganz ähnlicher Weise den Geschäftsbezirk der Reichsbankstelle Ulm, deren oberschwäbische Nebenstellen Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen ebenfalls in die französische Zone fielen.

2. Sodann wurde es durch die stärkere Betonung der Landesgrenzen, zuerst durch die Gründung von getrennten Reichsbankleitstellen für die Länder Bayern und Württemberg-Baden und im folgenden durch die Gründung der Landeszentralbanken, unmöglich, die Unterstellung von Wertheim unter Würzburg und von Memmingen unter Ulm beizubehalten. Demzufolge musste in der Organisation der ehemaligen Landeszentralbank von Württemberg-Baden die Zweigstelle Wertheim zunächst der/ Hauptstelle Mannheim unterstellt werden, während von der Landeszentralbank von Bayern die Zweigstelle Memmingen mit Einschluss des Kreises Neu-Ulm -Weissenhorn zum Geschäftsbezirk ihrer Zweiganstalt Augsburg geschlagen wurde.

3. Infolge der Zonentrennung wurde andrerseits zum Bereich der damaligen Landeszentralbank für Württemberg und Hohenzollern auch die Zweigstelle Lindau zugeschlagen, die als Reichsbanknebenstelle der Reichsbankstelle Augsburg unterstanden hatte. Unmittelbar vor der Vereinigung der Landeszentralbank für Württemberg und Hohenzollern mit den Landeszentralbanken von Baden und von Württemberg-Baden hat die Landeszentralbank für Württemberg und Hohenzollern durch einen mit der Landeszentralbank von Bayern geschlossenen Vertrag die Zweigstelle Lindau mit sämtlichen Aktiven und Passiven auf die Landeszentralbank von Bayern übertragen.

4. Für die Stadt Neu-Ulm konnte schon frühzeitig durch eine Vereinbarung zwischen den Vorständen der Landeszentralbank von Bayern und der ehemaligen Landeszentralbank von Württemberg-Baden erreicht werden, dass sie als sogenannter Einzugsplatz von Ulm praktisch zu einem Teil des Bankplatzes Ulm wurde und damit der Betreuung durch die Hauptstelle Ulm der Landeszentralbank von Württemberg-Baden unterlag.

III.

Nach der Gründung der Landeszentralbank von Baden-Württemberg

Nach dem Zusammenschluss der drei Landeszentralbanken von Baden, von Württemberg-Baden und für Württemberg und Hohenzollern im Zuge der Gründung des Landes Baden-Württemberg wurden von der neuen Landeszentralbank von Baden-Württemberg u.a. folgende organisatorische Maßnahmen getroffen:

1. Die Hauptstelle Karlsruhe umfasst wieder wie in der Zeit vor der Zonentrennung sowohl nord- wie südbadisches Gebiet. Nur die Zweigstelle Lahr wurde dem Geschäftsbezirk der ihr wesentlich näher liegenden Hauptstelle Freiburg zugeschlagen.

2. Entsprechendes gilt für den Bezirk der Hauptstelle Ulm, der ebenfalls wieder wie vor der Zonentrennung sowohl nordwürttembergisches wie südwürttembergisches Gebiet umfasst.

3. Im Norden des Landes wurden der schon von der Landeszentralbank von Württemberg-Baden zur Hauptstelle erhobenen Zweig-

anstalt Heilbronn die zum Heilbronner Wirtschaftsraum tendierenden und von Heilbronn wesentlich leichter als von Mannheim zu erreichenden Zweigstellen Mosbach und Wertheim unterstellt, wobei zum Bezirk der nordbadischen Zweigstelle Wertheim auch der nordwürttembergische Kreis Mergentheim geschlagen wurde.

4. Im Süden des Landes, in dem bis dahin östlich des Schwarzwalds und südlich der Donau ein weiter Bereich ohne eine eigene selbständige Landeszentralbank-Zweiganstalt war, wurde die Zweigstelle Konstanz in eine Hauptstelle umgewandelt. Ihr wurden neben der südbadischen Zweigstelle Radolfzell die südwürttembergischen Zweigstellen Friedrichshafen und Tuttlingen unterstellt.

5. Der Bezirk der Hauptstelle Pforzheim wurde durch Hinzunahme nordwürttembergischer und südwürttembergischer Gebiete (Maulbronn und Calw) entsprechend dem Ausstrahlungsbereich des Industriezentrums Pforzheim abgerundet.

Die organisatorische Gliederung des Netzes der Zweiganstalten der Landeszentralbank von Baden-Württemberg geht aus anliegender Landkarte hervor.

IV.
Spezifische Probleme der grenznahen Zweiganstalten.

1. Im Bereich Ulm -Neu-Ulm wurde die durch die oben (unter II,4) erwähnte Übereinkunft zwischen den Landeszentralbanken von Bayern und von Württemberg-Baden begründete de-facto-Einbeziehung der Stadt Neu-Ulm in den Bankplatz Ulm beibehalten und ausgebaut. Die Kreditinstitute in Neu-Ulm können über ihre bei der Hauptstelle Ulm der Landeszentralbank von Baden-Württemberg unterhaltenen Konten nicht nur ihren Bargeldbedarf decken, am Überweisungs-, Scheckeinzugs- und Abrechnungsverkehr teilnehmen und Wechsel rediskontieren, sondern auch Lombardkredit in Anspruch nehmen auf der Grundlage der Verpfändung ihrer gegen das Land Bayern gerichteten Ausgleichsforderungen an die Landeszentralbank von Baden-Württemberg. Damit sind die in Neu-Ulm ansässigen

Kreditinstitute in vollem Umfang genau so gestellt, als wenn statt der beiden Städte Ulm und Neu-Ulm eine einzige Stadt bestünde.

2. Zwischen Mannheim und Ludwigshafen wurde durch Übereinkunft zwischen den beteiligten Landeszentralbanken ein sogenannter Platzverkehr eingerichtet, der darin besteht, dass täglich in der Mittagszeit zwischen der Hauptstelle Mannheim der Landeszentralbank von Baden-Württemberg und der Hauptstelle Ludwigshafen der Landeszentralbank von Rheinland-Pfalz die für die jeweils andere Landeszentralbankanstalt bestimmten Überweisungsträger ausgetauscht werden, sodass die Überweisungsbeträge bei der Empfangszweiganstalt noch am gleichen Tage gutgeschrieben werden können, an dem sie bei der Absendezweiganstalt belastet werden. Damit ist insoweit (aber nur insoweit, also wesentlich weniger weitgehend als im Verhältnis Ulm - Neu-Ulm) zwischen den beiden Städten derselbe Zustand hergestellt, wie wenn es sich um Überweisungen am Platz handeln würde.

3. Durch ein Übereinkommen mit der Landeszentralbank von Bayern wurde erreicht, dass die Bargeldversorgung der Zweigstelle Wertheim der Landeszentralbank von Baden-Württemberg von der Landeszentralbank von Bayern übernommen wurde, sodass die Geldversorgung von Wertheim im Zusammenhang mit der Geldversorgung der benachbarten bayrischen Zweigstelle Miltenberg durchgeführt werden kann. Dadurch werden erhebliche Transportkosten, die sonst für die Landeszentralbank von Baden-Württemberg anfallen würden, eingespart. Die der Landeszentralbank von Bayern durch die Geldversorgung von Wertheim erwachsenden Kosten werden ihr durch die Landeszentralbank von Baden-Württemberg vergütet.

4. Für die grenznahen hessischen Gemeinden Viernheim, Neckarsteinach und Hirschhorn, die zum Bezirk der Zweigstelle Bensheim der Landeszentralbank von Hessen gehören, aber mit Weinheim bezw. Heidelberg ungleich günstigere Verkehrsverbindungen haben, ist bis jetzt an die Landeszentralbank von Baden-Württemberg noch nicht der Wunsch nach Mitbetreuung

durch eine Zweiganstalt der Landeszentralbank von Baden-Württemberg herangetragen worden. Dies mag damit zusammenhängen, dass diese drei Orte kreditwirtschaftlich und im Zahlungsverkehr nur von verhältnismässig geringer Bedeutung sind.

Anlage: 1 Landkarte

Neugliederungsfrage Ulm / Neu-Ulm

Referat Oberbürgermeister Pfizer vor der Kommission des Sachverständigenausschusses zur Neugliederung des Bundesgebiets

am 29. September 1954

Herr Reichskanzler,
meine Herren Minister,
sehr geehrte Herren!

Die Frage, die heute zur Erörterung steht und die der Kommission des Sachverständigenausschusses vorgetragen werden soll, ist Jahrzehnte alt und hat die Menschen diesseits und jenseits der Donau im Raum von Ulm und Neu-Ulm, die Regierungsstellen in Stuttgart und München und andere Institutionen, die mit der Gliederung des deutschen Landes sich befaßten, immer wieder beschäftigt.

Wenn bisher alle Lösungsversuche zu keinem Erfolg geführt haben, so kann und darf das kein Grund sein, der heutigen Erörterung und den aus ihr sich ergebenden Folgerungen von vornherein das Wort "unlösbar" entgegenzustellen oder von dem "heißen Eisen" zu sprechen, das niemand anfassen will.

1. Der Sachverständigenausschuß unter Ihrem Vorsitz, Herr Reichskanzler, ist dazu da, diese Fragen unvoreingenommen und sachlich kennenzulernen, zu prüfen, und dann - dem ihm gegebenen Auftrag entsprechend - der Bundesreg. entsprechende Vorschläge zu machen.
   Dies darf betont werden, weil - seit Ihr Besuch uns angekündigt wurde - Äußerungen in der Presse zu lesen waren, daß offene Fragen im Raum Ulm / Neu-Ulm nicht bestünden und deshalb der Sachverständigenausschuß keine Betätigungsmöglichkeit habe.
   Wir alle aber, die wir an diesem Tisch versammelt sind, haben gewiß den Wunsch, daß die Angelegenheit in aller Offenheit und Gründlichkeit, aber auch ohne Polemik behandelt werde,

d.h. ohne bestehende Gegensätze der Interessen und Ansichten durch diese Erörterung zu vertiefen.

Es ist mir von manchen Seiten nahegelegt worden, in Kundgebungen, Bürgerversammlungen, Resolutionen zu der Frage Stellung zu nehmen, um v o r dem Besuch des Sachverständigenausschusses eine bestimmte "Atmosphäre" zu schaffen im Sinne der Beeinflussung der zu behandelnden Fragen.
Ich habe das deutlich abgelehnt, weil ich mich, wie ich mir erlaubte, zu sagen, dieser schwierigen Frage gegenüber nicht demagogisch, sondern sachlich verhalten möchte und weil die Beratungen heute und die, welche ihr später folgen, ein Appell an die im höchsten und verantwortlichsten Sinn politische Vernunft sein soll und nicht an politisch-taktische Erwägungen.

Und ich darf wohl davon ausgehen, daß mindestens h e u t e behandelt werden sollen nicht die Rechtsfragen, wie sie sich vielleicht nach Art. 129 des Grundgesetzes ergeben, über die nicht w i r hier, sondern andere Gremien zu entscheiden haben, sondern die praktischen Fragen, wie sie sich aus dem Sachverhalt ablesen lassen.

2. Wir alle wissen, wie stark Menschen, Städte, Staaten versucht sind, das einmal Gegebene als unveränderlich zu betrachten, wie es nicht leicht ist, statisch-konservatische Auffassungen von der Dynamik durchbluten zu lassen;
wie vielfach auch die Staatsbürokratie die Ruhelage jeder Neukonstruktion, auch wenn sie noch so dringend und sinnvoll wäre, vorzieht,
wie viel nicht nur Einsicht, sondern auch mutige Entschlossenheit nötig ist, um sich dazu zu bekennen, daß das Bessere der Feind des Guten ist.

So war es sicher auch vor 1937 in Altona, Hamburg und Harburg, in Wilhelmshafen und Rüstringen, in Geestemünde und Lehe, in Elberfeld und Barmen, in Duisburg und Ruhrort,

um nur wenige Beispiele zu nennen, wo durch großzügigen Zusammenschluß von konkurrierenden und rivalisierenden Nachbarstädten eine Neuordnung erreicht wurde gegen die Stimmen derer, die am Bestehenden festhalten wollen, aber zum Segen des Ganzen.
Kein vernünftiger Mensch wird heute im früheren Altona, Rüstringen oder im einst preußischen Gebiet von Bremerhaven den Wunsch nach Auflösung der neuen Ordnung haben, weil sie sich a l s n i c h t m e h r w e g z u d e n k e n bewährt hat.

Wenn also im vergangenen Regime trotz seiner sonst so furchtbaren Aspekte Hamburg, Wilhelmshafen und Bremerhaven zu raummäßig, wirtschaftlich, politisch und soziologisch ausgewogenen Städten geformt wurden, obwohl in jeden Fall Landesgrenzen übersprungen werden mußten, so blieben zwei parallel liegende Neugliederungsfragen ungelöst:
Mannheim / Ludwigshafen, dessen Problematik im Zusammenhang mit der Kurpfalz Sie am nächsten Samstag kennenlernen, und Ulm / Neu-Ulm. In beiden Fällen standen dem Land Baden bzw. Württemberg das Land Bayern gegenüber, in dem offenbar starke Gauleiter herrschten, denen sich der Diktator beugen mußte. Die Diktatur ist beseitigt und wir haben nun als in der Freiheit und Selbstverantwortung lebende Demokraten die Möglichkeit, die Entscheidungen, die nötig sind, nachzuholen.

3. Die Frage ist - das darf gesagt werden - eine R a u m -Frage, nicht eine Frage der Macht, nicht eine Frage, wie groß Ulm werden soll, nicht das Schielen nach der Großstadt, auf die wir gar keinen Wert legen, nicht etwa persönlicher Egoismus. Im Gegenteil - wie sehr mir nur die Sache und nicht irgend etwas anderes am Herzen liegt, das mögen Sie daraus entnehmen, daß ich, obwohl ich gerade vor wenigen Monaten durch das Vertrauen der Ulmer Bürgerschaft auf 12 Jahre wiedergewählt wurde, dieses Amt sofort niederlegen würde, wenn dadurch eine für beide Städte gute Lösung gefunden werden kann.

Wie sehr es sich um eine Raumfrage handelt, geht aus der bewußt knapp gehaltenen, mit wenigen Anlagen und einer Karte versehenen Denkschrift hervor, die Sie auf Ihrem Platz vorfinden, und noch mehr aus den Darlegungen von Herrn Professor Guther, der bis vor wenigen Tagen als Stadtbaudirektor der verantwortliche gestaltende Planer für unsere Stadt und für die zwischen Neu-Ulm und Ulm und den beiden benachbarten Landkreisen ins Leben gerufene Planungsgemeinschaft tätig war.
So kann ich mich auf wenige ergänzende Darlegungen beschränken und darauf hinweisen, daß zwei durch knapp 100 m von einander getrennte Städte, die wirtschaftlich, ethnographisch, kulturell, soziologisch eine Einheit bilden, so sehr, daß jeder ferner Stehende es nicht begreift, ja nicht einmal glauben will, daß es sich um zwei verschiedene Gemeinwesen handelt, in dieser Lage eine Fülle von dauernden Reibungsquellen bedeuten mit einem großen, in Geld oder wirtschaftlichen Zahlen nicht leicht zu messenden Kräfteverbrauch - einem Kräfteverbrauch, der auch bei noch so guten persönlichen Beziehungen, wie sie etwa zwischen den Oberbürgermeistern der beiden Städte bestehen, nicht gemindert wird.

Ich darf auf das Schaubild 2 hinweisen, wo Sie das ökonomisch schwer vertretbare unmittelbare Nebeneinander zweier Stadtverwaltungen mit allen Ämtern und Einrichtungen, zweier Sparkassen, zweier Arbeitsämter, zweier Amtsgerichte und Bezirksnotariate, zweier Finanzämter und entsprechender paralleler Dienststellen der Bundesbahn und Bundespost sehen,
aber auch in der 3. Kolonne, wie heute der Bürger von Neu-Ulm zum Landgericht und zur Staatsanwaltschaft nach Memmingen, zum Sozial- und Arbeitsgericht nach Augsburg, zu wichtigen Dienststellen der Bundesbahn und Bundespost ebenfalls nach Augsburg, zum Wasserwirtschaftsamt und zur Ortskrankenkasse nach Günzburg, zur Industrie- und Handelskammer und Handwerkskammer wiederum nach Augsburg gehen muß -
obwohl er alle diese Einrichtungen wenige 100 m entfernt in Ulm vorfinden würde.

Es wird vielleicht Aufgabe des Sachverständigenausschusses und einer von ihm besonders eingesetzten Kommission sein, nüchtern zu berechnen, w a s an Ersparnissen durch Zusammenlegungen, durch Wegfall von Überschneidungen, durch Abbau von Sonderzuständigkeiten unmittelbar für Bund, Länder und die beiden Städte, was an Reisen, Wegen, Zeit und Umständlichkeiten mittelbar für die Bürger beider Städte gewonnen werden könnte. Diese Zahlen werden für sich selbst sprechen.

4. Die Lage wird für Ulm erschwert, für Neu-Ulm nach dem jetzigen Stand entsprechend erleichtert, wenn Sie sich anhand des Schaubildes 3 klarmachen, welche Einrichtungen schulischer und kultureller Art, aber ebenso solche auf dem Gebiet des Gesundheitswesens und der Sorge für die Jugend und andere mit wirtschaftlichen Vorzeichen von der Stadt Ulm getragen werden, aber jedem Neu-Ulmer Bürger genau so zur Verfügung stehen, wie dem Ulmer.
Neu-Ulm konnte sich nicht zuletzt dadurch so gut entwickeln, daß es für alle diese Einrichtungen keine Aufwendungen übernimmt, sie also erspart, und Oberbürgermeister Grimmeiß hat mit Recht darauf hingewiesen, daß die Stadtverwaltung Neu-Ulm auf diese Weise in eine sehr angenehme Nutznießerschaft von Ulm getreten sei.

So beteiligt sich Neu-Ulm nicht an dem großen Betriebsabmangel der von der Stadt Ulm für beide Städte betriebenen Obus- und Omnibuslinien, der für den Streckenanteil von Neu-Ulm jährlich mindestens 50 - 60 000 DM beträgt,
so zahlt Ulm an Neu-Ulm entsprechend eines Gaslieferungsvertrags ein Konzessionsentgelt nebst einer angemessenen Pacht für das in Neu-Ulmer Besitz befindliche Rohrwerk,
so hat Neu-Ulm bei den seit 1810 insgesamt 7 Brücken (einschließl. der zerstörten) zum Teil keine, zum Teil sehr bescheidene Beiträge zu dem jeweils von Ulm betriebenen Bau zugesteuert,
so hat es - was auf Seite 4 der Denkschrift besonders erwähnt ist - im Zuge der gemeinsam geplanten Sammelkläranlage

jetzt schon 750 000 DM erspart, die Ulm in Verbindung mit dem Kraftwerksbau übernommen hat,
so spart es jährlich etwa 70 000 DM an Kosten für die Schulkinder, die Ulmer Schulen besuchen.

Dem stehen der freiwillige, aber ja sehr bescheidene Betrag von jetzt 10 000 DM im Jahr für das Ulmer Stadttheater und ein kleiner Beitrag für die Volkshochschule in Ulm gegenüber.

Wenn man diese Fragen kennt in ihren wirtschaftlichen Auswirkungen und Folgen, so versteht man, daß Ulm im Verhältnis der beiden Städte immer mehr der Gebende war und daß Neu-Ulm es sich leisten konnte, einen exobitant niederen Gewerbesteuerhebesatz von nur 230 % durchzuhalten, weil es im Sinne des Gesagten große Ersparnisse zu machen in der Lage ist.

5. Aber alles das kann nicht darüber täuschen, daß beide Städte aufs engste verflochten sind trotz der künstlichen, nur historisch-politisch bedingten Grenze, die sie durchschneidet.

Die Bevölkerung ist eine Einheit, Schwaben wohnen hüben wie drüben, sind familienmäßig, verwandtschaftlich in vielen Fällen und in immer stärkerem Maße verzahnt und verwachsen, gehören ungefähr im gleichen Anteil den beiden religiösen Bekenntnissen an.

Was die wirtschaftlichen engen Beziehungen betrifft, so darf ich darauf hinweisen, daß es sich in beiden Städten um e i n e Käuferschaft handelt, die hüben und drüben einkauft, daß beide Städte z u s a m m e n für einen weiten Radius in Bayern und Baden-Württemberg e i n e n Einkaufsplatz bedeuten, daß die Ulmer Märkte verschiedenster Art von Bayern genau so, ja zum Teil - etwa bei Schlachtvieh - noch mehr beschickt werden als aus Baden-Württemberg, daß zahlreiche Ulmer und Neu-Ulmer Gewerbebetriebe Zweigeinrichtungen in der Nachbarstadt unterhalten, die teilweise aus steuerlichen oder anderen Gründen zwar selbständig firmieren, aber Stücke des Ganzen sind, daß zahlreiche Neu-Ulmer Betriebe aus Werbe-

überlegungen "Ulm / Neu-Ulm" firmieren, daß - wie aus dem Schaubild 4 ersichtlich ist - arbeitsmarktpolitisch durch eine außerordentlich starke Pendlerbewegung es sich um ein e i n h e i t l i c h e s Gebiet handelt, weshalb auch ein gemeinsames Arbeitsamt - ob es in Ulm oder Neu-Ulm steht, ist völlig gleichgültig - zum allerdringendsten gehört, daß eine Fülle wirtschaftlich freier Organisationen und Genossenschaften für b e i d e Städte tätig ist.

Besonders verdient erwähnt zu werden, daß für b e i d e Städte die Hauptstelle Ulm der Bad.-Württ. Landeszentralbank zuständig ist auf Grund der verständnisvollen, weitsichtigen Überlegungen der beiden Landeszentralbankpräsidenten in München und Stuttgart. Hier gab es keine Landesreservate und politische Machtfragen, sondern es siegte zum Wohle der Doppelstädte die wirtschaftliche Vernunft, sodaß Ulm und Neu-Ulm auch im Wechsel- und Scheckverkehr ein Platz ist.

Dieses Bild wird ergänzt durch die starken soziologischen Verflechtungen, die sich ganz besonders im geselligen und Vereinsleben, in kulturellen Bemühungen äußert.
Eine nicht geringe Zahl von Vereinen nennt sich ausdrücklich "...Verein Ulm / Neu-Ulm", in keinem der anderen sind nicht Bürger beider Städte als Mitglieder, zum Teil in sehr grossem Umfang, vielleicht mit der einzigen Ausnahme des Trachtenvereins "Almrausch", der eine ausgesprochen bayerische Note darstellt.

6. Diese Tatsachen, die in diesen Darlegungen ja nur angedeutet und keineswegs erschöpfend behandelt werden konnten, zwingen zu der Frage, ob im Zusammenleben der beiden Städte nicht eine grundsätzlich neue Form, ein neuer, von bisherigen Voreingenommenheiten und geschichtlichen Bedingtheiten freier Weg gefunden werden kann.
Man könnte denken an eine kommunale Arbeitsgemeinschaft, an weitere öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Verträge über einzelne Aufgaben -

ein freilich mühsamer, von Auslegungsfragen und -streitigkeiten nicht freier Weg -, an einen kommunalen Zweckverband, was sorgsam geprüft werden sollte und was vielleicht, wie es in anderen Städten der Fall war, eine brauchbare Vorstufe zu einer späteren engeren Verbindung darstellen würde.

Natürlich stehen dem immer wieder Kräfte und Ansichten entgegen. Auf Seite 8 - 10 der Denkschrift haben wir ganz offen auf solche von Bayern oder offiziellen Neu-Ulmer Stellen immer wieder hingewiesenen Sorgen aufmerksam gemacht. Sie sind, wenn man bereit ist, sachlich die Dinge zu prüfen, in allen Punkten zu widerlegen;
denn darüber muß man sich klar sein: bei einem organischen Zusammenschluß beider Städte würde Neu-Ulm nicht zum bedeutungslosen Anhängsel, erhielte nicht den Charakter einer Vorstadt, sondern könnte nun g e r a d e im Zuge einer freien, von Grenzen und politischen Hemmungen nicht mehr belasteten Gesamtplanung ein organischer Teil der Gesamtstadt werden mit Industriegelände und Wohnsiedlungen, Erholungsflächen, aber ebenso auch mit Geschäfts- und Behördenstrassen.

Was jetzt in der Enge des Raums beide Städte mühsam sich gegenseitig abringen müssen, würde dann frei und ungehemmt sich entfalten können.

Daß die Wirtschafts- und Steuerkraft und das Vermögen beider Städte der Gesamtbevölkerung, den für sie nötigen Aufgaben und Einrichtungen weit wirksamer zur Verfügung steht, ist selbstverständlich.

Daß darüber hinaus, vom Bund und Land ganz zu schweigen, auch in der Stadtverwaltung selbst durch Vermeidung von Doppelarbeit, durch das Zusammenfassen bisher getrennter Ämter so bedeutende Ersparnisse und Vereinfachungen erzielt werden können, daß sie geeignet sind, die Steuersätze nach unten zu revidieren, liegt auf der Hand. Man braucht kein Prophet zu sein, um dieser neuen Stadt, ganz einerlei, ob sie ein von den staatlichen Bindungen einigermaßen abgelöster Zweck-

verband, ob sie im Bereich des Landes Bayern oder im Bereich des Landes Baden-Württemberg liegen würde, eine glückliche Zukunft, eine erstaunliche wirtschaftliche Festigung und Entfaltung vorauszusagen.

7. Denn d a r a u f kommt es an, daß etwas Besseres geschaffen wird, als was bisher bestand, daß sich jeder Bürger und jeder für die Geschicke dieser Städte Verantwortliche klar ist, daß es sich nicht darum handelt, daß unter allen Umständen das Bisherige bleibt, daß das eine oder andere Land nicht vergrößert und verkleinert werden darf, daß politische Macht- und Prestigefragen hier zur Debatte stehen,
sondern daß es um das Wohl und die Zukunft b e i d e r Städte geht, um ein Ganzes, und daß wir heute, wo um Europa gerungen wird, alle die beschämen müssen, die an überholten Grenzen festhalten, auch wenn sie längst ihren Sinn verloren haben;
daß es gilt, mit der Kenntnis über die Fragen im einzelnen den M u t zur E n t s c h e i d u n g zu paaren;
daß es gilt, der in politischen Dingen oft und nicht ohne Grund so skeptischen Jugend ein gutes Vorbild zu geben, auf das sie wartet. Denn nicht für uns und unsere Generation denken, planen und handeln wir, sondern für die, die nach uns kommen, denen wir ein besseres Deutschland schenken wollen.

Wir bitten Sie, meine Herren vom Sachverständigenausschuß, wir bitten insbesondere Sie, Herr Reichskanzler, diese Frage zu der Ihren zu machen, und wir bitten alle in Regierung und Verwaltung verantwortlichen Männer in Ulm und Neu-Ulm, in Stuttgart, Augsburg und München, Ihnen dabei zu helfen.

Neugliederungsfrage Ulm / Neu-Ulm

Referat Oberbürgermeister Pfizer vor der Kommission des Sachverständigenausschusses zur Neugliederung des Bundesgebiets

am 29. September 1954

Herr Reichskanzler,
meine Herren Minister,
sehr geehrte Herren!

Die Frage, die heute zur Erörterung steht und die der Kommission des Sachverständigenausschusses vorgetragen werden soll, ist Jahrzehnte alt und hat die Menschen diesseits und jenseits der Donau im Raum von Ulm und Neu-Ulm, die Regierungsstellen in Stuttgart und München und andere Institutionen, die mit der Gliederung des deutschen Landes sich befaßten, immer wieder beschäftigt.

Wenn bisher alle Lösungsversuche zu keinem Erfolg geführt haben, so kann und darf das kein Grund sein, der heutigen Erörterung und den aus ihr sich ergebenden Folgerungen von vornherein das Wort "unlösbar" entgegenzustellen oder von dem "heißen Eisen" zu sprechen, das niemand anfassen will.

1. Der Sachverständigenausschuß unter Ihrem Vorsitz, Herr Reichskanzler, ist dazu da, diese Fragen unvoreingenommen und sachlich kennenzulernen, zu prüfen, und dann - dem ihm gegebenen Auftrag entsprechend - der Bundesreg. entsprechende Vorschläge zu machen.
   Dies darf betont werden, weil - seit Ihr Besuch uns angekündigt wurde - Äußerungen in der Presse zu lesen waren, daß offene Fragen im Raum Ulm / Neu-Ulm nicht bestünden und deshalb der Sachverständigenausschuß keine Betätigungsmöglichkeit habe.
   Wir alle aber, die wir an diesem Tisch versammelt sind, haben gewiß den Wunsch, daß die Angelegenheit in aller Offenheit und Gründlichkeit, aber auch ohne Polemik behandelt werde,

d.h. ohne bestehende Gegensätze der Interessen und Ansichten durch diese Erörterung zu vertiefen.

Es ist mir von manchen Seiten nahegelegt worden, in Kundgebungen, Bürgerversammlungen, Resolutionen zu der Frage Stellung zu nehmen, um v o r dem Besuch des Sachverständigenausschusses eine bestimmte "Atmosphäre" zu schaffen im Sinne der Beeinflussung der zu behandelnden Fragen.
Ich habe das deutlich abgelehnt, weil ich mich, wie ich mir erlaubte, zu sagen, dieser schwierigen Frage gegenüber nicht demagogisch, sondern sachlich verhalten möchte und weil die Beratungen heute und die, welche ihr später folgen, ein Appell an die im höchsten und verantwortlichsten Sinn politische Vernunft sein soll und nicht an politisch-taktische Erwägungen.

Und ich darf wohl davon ausgehen, daß mindestens h e u t e behandelt werden sollen nicht die Rechtsfragen, wie sie sich vielleicht nach Art. 29 des Grundgesetzes ergeben, über die nicht w i r hier, sondern andere Gremien zu entscheiden haben, sondern die praktischen Fragen, wie sie sich aus dem Sachverhalt ablesen lassen.

2. Wir alle wissen, wie stark Menschen, Städte, Staaten versucht sind, das einmal Gegebene als unveränderlich zu betrachten, wie es nicht leicht ist, statisch-konservatische Auffassungen von der Dynamik durchbluten zu lassen;
wie vielfach auch die Staatsbürokratie die Ruhelage jeder Neukonstruktion, auch wenn sie noch so dringend und sinnvoll wäre, vorzieht,
wie viel nicht nur Einsicht, sondern auch mutige Entschlossenheit nötig ist, um sich dazu zu bekennen, daß das Bessere der Feind des Guten ist.

So war es sicher auch vor 1937 in Altona, Hamburg und Harburg, in Wilhelmshafen und Rüstringen, in Geestemünde und Lehe, in Elberfeld und Barmen, in Duisburg und Ruhrort,

um nur wenige Beispiele zu nennen, wo durch großzügigen Zusammenschluß von konkurrierenden und rivalisierenden Nachbarstädten eine Neuordnung erreicht wurde gegen die Stimmen derer, die am Bestehenden festhalten wollen, aber zum Segen des Ganzen.
Kein vernünftiger Mensch wird heute im früheren Altona, Rüstringen oder im einst preußischen Gebiet von Bremerhaven den Wunsch nach Auflösung der neuen Ordnung haben, weil sie sich a l s n i c h t m e h r w e g z u d e n k e n bewährt hat.

Wenn also im vergangenen Regime trotz seiner sonst so furchtbaren Aspekte Hamburg, Wilhelmshafen und Bremerhaven zu raummäßig, wirtschaftlich, politisch und soziologisch ausgewogenen Städten geformt wurden, obwohl in jeden Fall Landesgrenzen übersprungen werden mußten, so blieben zwei parallel liegende Neugliederungsfragen ungelöst:
Mannheim / Ludwigshafen, dessen Problematik im Zusammenhang mit der Kurpfalz Sie am nächsten Samstag kennenlernen, und Ulm / Neu-Ulm. In beiden Fällen standen dem Land Baden bzw. Württemberg das Land Bayern gegenüber, in dem offenbar starke Gauleiter herrschten, denen sich der Diktator beugen mußte. Die Diktatur ist beseitigt und wir haben nun als in der Freiheit und Selbstverantwortung lebende Demokraten die Möglichkeit, die Entscheidungen, die nötig sind, nachzuholen.

3. Die Frage ist - das darf gesagt werden - eine R a u m -Frage, nicht eine Frage der Macht, nicht eine Frage, wie groß Ulm werden soll, nicht das Schielen nach der Großstadt, auf die wir gar keinen Wert legen, nicht etwa persönlicher Egoismus. Im Gegenteil - wie sehr mir nur die Sache und nicht irgend etwas anderes am Herzen liegt, das mögen Sie daraus entnehmen, daß ich, obwohl ich gerade vor wenigen Monaten durch das Vertrauen der Ulmer Bürgerschaft auf 12 Jahre wiedergewählt wurde, dieses Amt sofort niederlegen würde, wenn dadurch eine für beide Städte gute Lösung gefunden werden kann.

Wie sehr es sich um eine Raumfrage handelt, geht aus der bewußt knapp gehaltenen, mit wenigen Anlagen und einer Karte versehenen Denkschrift hervor, die Sie auf Ihrem Platz vorfinden, und noch mehr aus den Darlegungen von Herrn Professor Guther, der bis vor wenigen Tagen als Stadtbaudirektor der verantwortliche gestaltende Planer für unsere Stadt und für die zwischen Neu-Ulm und Ulm und den beiden benachbarten Landkreisen ins Leben gerufene Planungsgemeinschaft tätig war.
So kann ich mich auf wenige ergänzende Darlegungen beschränken und darauf hinweisen, daß zwei durch knapp 100 m von einander getrennte Städte, die wirtschaftlich, ethnographisch, kulturell, soziologisch eine Einheit bilden, so sehr, daß jeder ferner Stehende es nicht begreift, ja nicht einmal glauben will, daß es sich um zwei verschiedene Gemeinwesen handelt, in dieser Lage eine Fülle von dauernden Reibungsquellen bedeuten mit einem großen, in Geld oder wirtschaftlichen Zahlen nicht leicht zu messenden Kräfteverbrauch - einem Kräfteverbrauch, der auch bei noch so guten persönlichen Beziehungen, wie sie etwa zwischen den Oberbürgermeistern der beiden Städte bestehen, nicht gemindert wird.

Ich darf auf das Schaubild 2 hinweisen, wo Sie das ökonomisch schwer vertretbare unmittelbare Nebeneinander zweier Stadtverwaltungen mit allen Ämtern und Einrichtungen, zweier Sparkassen, zweier Arbeitsämter, zweier Amtsgerichte und Bezirksnotariate, zweier Finanzämter und entsprechender paralleler Dienststellen der Bundesbahn und Bundespost sehen,
aber auch in der 3. Kolonne, wie heute der Bürger von Neu-Ulm zum Landgericht und zur Staatsanwaltschaft nach Memmingen, zum Sozial- und Arbeitsgericht nach Augsburg, zu wichtigen Dienststellen der Bundesbahn und Bundespost ebenfalls nach Augsburg, zum Wasserwirtschaftsamt und zur Ortskrankenkasse nach Günzburg, zur Industrie- und Handelskammer und Handwerkskammer wiederum nach Augsburg gehen muß -
obwohl er alle diese Einrichtungen wenige 100 m entfernt in Ulm vorfinden würde.

Es wird vielleicht Aufgabe des Sachverständigenausschusses und einer von ihm besonders eingesetzten Kommission sein, nüchtern zu berechnen, w a s an Ersparnissen durch Zusammenlegungen, durch Wegfall von Überschneidungen, durch Abbau von Sonderzuständigkeiten unmittelbar für Bund, Länder und die beiden Städte, was an Reisen, Wegen, Zeit und Umständlichkeiten mittelbar für die Bürger beider Städte gewonnen werden könnte. Diese Zahlen werden für sich selbst sprechen.

4. Die Lage wird für Ulm erschwert, für Neu-Ulm nach dem jetzigen Stand entsprechend erleichtert, wenn Sie sich anhand des Schaubildes 3 klarmachen, welche Einrichtungen schulischer und kultureller Art, aber ebenso solche auf dem Gebiet des Gesundheitswesens und der Sorge für die Jugend und andere mit wirtschaftlichen Vorzeichen von der Stadt Ulm getragen werden, aber jedem Neu-Ulmer Bürger genau so zur Verfügung stehen, wie dem Ulmer.
Neu-Ulm konnte sich nicht zuletzt dadurch so gut entwickeln, daß es für alle diese Einrichtungen keine Aufwendungen übernimmt, sie also erspart, und Oberbürgermeister Grimmeiß hat mit Recht darauf hingewiesen, daß die Stadtverwaltung Neu-Ulm auf diese Weise in eine sehr angenehme Nutznießerschaft von Ulm getreten sei.

So beteiligt sich Neu-Ulm nicht an dem großen Betriebsabmangel der von der Stadt Ulm für beide Städte betriebenen Obus- und Omnibuslinien, der für den Streckenanteil von Neu-Ulm jährlich mindestens 50 - 60 000 DM beträgt,
so zahlt Ulm an Neu-Ulm entsprechend eines Gaslieferungsvertrags ein Konzessionsentgelt nebst einer angemessenen Pacht für das in Neu-Ulmer Besitz befindliche Rohrwerk,
so hat Neu-Ulm bei den seit 1810 insgesamt 7 Brücken (einschließl. der zerstörten) zum Teil keine, zum Teil sehr bescheidene Beiträge zu dem jeweils von Ulm betriebenen Bau zugesteuert,
so hat es - was auf Seite 4 der Denkschrift besonders erwähnt ist - im Zuge der gemeinsam geplanten Sammelkläranlage

jetzt schon 750 000 DM erspart, die Ulm in Verbindung mit dem Kraftwerksbau übernommen hat,
so spart es jährlich etwa 70 000 DM an Kosten für die Schulkinder, die Ulmer Schulen besuchen.

Dem stehen der freiwillige, aber ja sehr bescheidene Betrag von jetzt 10 000 DM im Jahr für das Ulmer Stadttheater und ein kleiner Beitrag für die Volkshochschule in Ulm gegenüber.

Wenn man diese Fragen kennt in ihren wirtschaftlichen Auswirkungen und Folgen, so versteht man, daß Ulm im Verhältnis der beiden Städte immer mehr der Gebende war und daß Neu-Ulm es sich leisten konnte, einen exobitant niederen Gewerbesteuerhebesatz von nur 230 % durchzuhalten, weil es im Sinne des Gesagten große Ersparnisse zu machen in der Lage ist.

5. Aber alles das kann nicht darüber täuschen, daß beide Städte aufs engste verflochten sind trotz der künstlichen, nur historisch-politisch bedingten Grenze, die sie durchschneidet.

Die Bevölkerung ist eine Einheit, Schwaben wohnen hüben wie drüben, sind familienmäßig, verwandtschaftlich in vielen Fällen und in immer stärkerem Maße verzahnt und verwachsen, gehören ungefähr im gleichen Anteil den beiden religiösen Bekenntnissen an.

Was die wirtschaftlichen engen Beziehungen betrifft, so darf ich darauf hinweisen, daß es sich in beiden Städten um e i n e Käuferschaft handelt, die hüben und drüben einkauft, daß beide Städte z u s a m m e n für einen weiten Radius in Bayern und Baden-Württemberg e i n e n Einkaufsplatz bedeuten, daß die Ulmer Märkte verschiedenster Art von Bayern genau so, ja zum Teil - etwa bei Schlachtvieh - noch mehr beschickt werden als aus Baden-Württemberg, daß zahlreiche Ulmer und Neu-Ulmer Gewerbebetriebe Zweigeinrichtungen in der Nachbarstadt unterhalten, die teilweise aus steuerlichen oder anderen Gründen zwar selbständig firmieren, aber Stücke des Ganzen sind, daß zahlreiche Neu-Ulmer Betriebe aus Werbe-

überlegungen "Ulm / Neu-Ulm" firmieren, daß - wie aus dem Schaubild 4 ersichtlich ist - arbeitsmarktpolitisch durch eine außerordentlich starke Pendlerbewegung es sich um ein e i n h e i t l i c h e s Gebiet handelt, weshalb auch ein gemeinsames Arbeitsamt - ob es in Ulm oder Neu-Ulm steht, ist völlig gleichgültig - zum allerdringendsten gehört, daß eine Fülle wirtschaftlich freier Organisationen und Genossenschaften für b e i d e Städte tätig ist.

Besonders verdient erwähnt zu werden, daß für b e i d e Städte die Hauptstelle Ulm der Bad.-Württ. Landeszentralbank zuständig ist auf Grund der verständnisvollen, weitsichtigen Überlegungen der beiden Landeszentralbankpräsidenten in München und Stuttgart. Hier gab es keine Landesreservate und politische Machtfragen, sondern es siegte zum Wohle der Doppelstädte die wirtschaftliche Vernunft, sodaß Ulm und Neu-Ulm auch im Wechsel- und Scheckverkehr ein Platz ist.

Dieses Bild wird ergänzt durch die starken soziologischen Verflechtungen, die sich ganz besonders im geselligen und Vereinsleben, in kulturellen Bemühungen äußert.
Eine nicht geringe Zahl von Vereinen nennt sich ausdrücklich "...Verein Ulm / Neu-Ulm", in keinem der anderen sind nicht Bürger beider Städte als Mitglieder, zum Teil in sehr grossem Umfang, vielleicht mit der einzigen Ausnahme des Trachtenvereins "Almrausch", der eine ausgesprochen bayerische Note darstellt.

6. Diese Tatsachen, die in diesen Darlegungen ja nur angedeutet und keineswegs erschöpfend behandelt werden konnten, zwingen zu der Frage, ob im Zusammenleben der beiden Städte nicht eine grundsätzlich neue Form, ein neuer, von bisherigen Voreingenommenheiten und geschichtlichen Bedingtheiten freier Weg gefunden werden kann.
Man könnte denken an eine kommunale Arbeitsgemeinschaft, an weitere öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Verträge über einzelne Aufgaben -

ein freilich mühsamer, von Auslegungsfragen und -streitigkeiten nicht freier Weg -, an einen kommunalen Zweckverband, was sorgsam geprüft werden sollte und was vielleicht, wie es in anderen Städten der Fall war, eine brauchbare Vorstufe zu einer späteren engeren Verbindung darstellen würde.

Natürlich stehen dem immer wieder Kräfte und Ansichten entgegen. Auf Seite 8 - 10 der Denkschrift haben wir ganz offen auf solche von Bayern oder offiziellen Neu-Ulmer Stellen immer wieder hingewiesenen Sorgen aufmerksam gemacht. Sie sind, wenn man bereit ist, sachlich die Dinge zu prüfen, in allen Punkten zu widerlegen;
denn darüber muß man sich klar sein: bei einem organischen Zusammenschluß beider Städte würde Neu-Ulm nicht zum bedeutungslosen Anhängsel, erhielte nicht den Charakter einer Vorstadt, sondern könnte nun g e r a d e im Zuge einer freien, von Grenzen und politischen Hemmungen nicht mehr belasteten Gesamtplanung ein organischer Teil der Gesamtstadt werden mit Industriegelände und Wohnsiedlungen, Erholungsflächen, aber ebenso auch mit Geschäfts- und Behördenstrassen.
Was jetzt in der Enge des Raums beide Städte mühsam sich gegenseitig abringen müssen, würde dann frei und ungehemmt sich entfalten können.
Daß die Wirtschafts- und Steuerkraft und das Vermögen beider Städte der Gesamtbevölkerung, den für sie nötigen Aufgaben und Einrichtungen weit wirksamer zur Verfügung steht, ist selbstverständlich.
Daß darüber hinaus, vom Bund und Land ganz zu schweigen, auch in der Stadtverwaltung selbst durch Vermeidung von Doppelarbeit, durch das Zusammenfassen bisher getrennter Ämter so bedeutende Ersparnisse und Vereinfachungen erzielt werden können, daß sie geeignet sind, die Steuersätze nach unten zu revidieren, liegt auf der Hand. Man braucht kein Prophet zu sein, um dieser neuen Stadt, ganz einerlei, ob sie ein von den staatlichen Bindungen einigermaßen abgelöster Zweck-

verband, ob sie im Bereich des Landes Bayern oder im Bereich des Landes Baden-Württemberg liegen würde, eine glückliche Zukunft, eine erstaunliche wirtschaftliche Festigung und Entfaltung vorauszusagen.

7. Denn d a r a u f kommt es an, daß etwas Besseres geschaffen wird, als was bisher bestand, daß sich jeder Bürger und jeder für die Geschicke dieser Städte Verantwortliche klar ist, daß es sich nicht darum handelt, daß unter allen Umständen das Bisherige bleibt, daß das eine oder andere Land nicht vergrößert und verkleinert werden darf, daß politische Macht- und Prestigefragen hier zur Debatte stehen,
sondern daß es um das Wohl und die Zukunft b e i d e r Städte geht, um ein Ganzes, und daß wir heute, wo um Europa gerungen wird, alle die beschämen müssen, die an überholten Grenzen festhalten, auch wenn sie längst ihren Sinn verloren haben;
daß es gilt, mit der Kenntnis über die Fragen im einzelnen den M u t zur E n t s c h e i d u n g zu paaren;
daß es gilt, der in politischen Dingen oft und nicht ohne Grund so skeptischen Jugend ein gutes Vorbild zu geben, auf das sie wartet. Denn nicht für uns und unsere Generation denken, planen und handeln wir, sondern für die, die nach uns kommen, denen wir ein besseres Deutschland schenken wollen.

Wir bitten Sie, meine Herren vom Sachverständigenausschuß, wir bitten insbesondere Sie, Herr Reichskanzler, diese Frage zu der Ihren zu machen, und wir bitten alle in Regierung und Verwaltung verantwortlichen Männer in Ulm und Neu-Ulm, in Stuttgart, Augsburg und München, Ihnen dabei zu helfen.

Ulm/Neu-Ulm

Eine Frage

im Rahmen der Neugliederung des Bundesgebietes

U L M / N E U - U L M

Eine Frage im Rahmen der Neugliederung des Bundesgebiets

I. Doppelstadt Ulm/Neu-Ulm, beispielloser Fall in Deutschland

Neu-Ulm auf dem wertvollsten Teil und Erweiterungsgebiet der ehemaligen Markung Ulm angelegt.

Andere Doppelstädte auf überkommenem Grund und Boden entstanden; Zusammenwachsen regelmäßig Folge der natürlichen Entwicklung und der Bevölkerungszunahme.

Verwaltungsmäßiges Zusammenfassen von Städten und überstaatliche Flurbereinigungen überall bewährt: Städte im Ruhrgebiet (Elberfeld-Barmen, Duisburg-Ruhrort usw.)
Groß-Hamburg (Hamburg-Altona, Harburg-Wilhelmsburg), Wilhelmshafen-Rüstringen, Wesermünde.

Bis heute ungelöste Probleme Mannheim-Ludwigshafen und Ulm/-Neu-Ulm, in beiden Fällen bayerische Wettbewerbsgründungen gegenüber Nachbarstadt. Bei Mannheim-Ludwigshafen im Gegensatz zu Ulm/Neu-Ulm unbeschränktes Erweiterungsgebiet nach Osten bzw. Westen vorhanden.

II. Wie kam es zur Teilung des Ulmer Stadtgebiets?

Schwäbisch-alemannisches Gebiet westlich Lech und südlich Donau im Gefolge der Koalitionskriege und der Rheinbundgründung durch Napoleon aufgeteilt zwischen Bayern, Württemberg und Baden. Dabei Ulm, bisher Reichsstadt, zweimal Handelsobjekt:

1803 geschlossen an Bayern, dort Hauptstadt der Provinz Schwaben und später des Kreises Oberdonau,

1810 Stadtgebiet zwischen Württemberg und Bayern aufgeteilt:
Gebiet links der Donau mit der Stadt an Württemberg,
rechts der Donau (rund die Hälfte der Markung) an Bayern.

III. Folgen der Teilung

Bis Beginn der Industrialisierung Teilung ohne besondere Bedeutung; verfügbarer Raum genügt.

Fehlentwicklung setzt ein, als Ulm die mittelalterlichen Festungsmauern sprengt.

1. Organische und wirtschaftliche Raumnutzung unmöglich, Ulm vom natürlichen Erweiterungsgebiet gegen Süden abgeriegelt. Für Industrieansiedlung nur Dreieck Blau-Donau, Albhänge nur für Wohnungsbau geeignet. Im engen Raum zwischen Steilabfall der Alb und Donau entstehen ungeordnet Wohnungen, Kasernen, Fabriken, Verkehrsanlagen. Bahn und Bahnhofsanlagen folgen nicht der bisherigen Hauptverkehrsrichtung (Ost-West), hemmen Ausdehnung nach Westen und hindernisfreie Verlängerung der Hauptverkehrsstraßen. Neuer Raum kann nur in "falscher" Richtung im Blautal gewonnen werden. Dort Baugrund schlecht wie in Ulm; große Gebäude erfordern Pfahlgründung.

2. Ausnützung der Iller- und Donauwasserkräfte innerhalb des ehemaligen Stadtgebiets erschwert und verteuert. Verhandlungen in den letzten Jahren zwischen den beiden Städten und den Ländern Baden-Württemberg und Bayern wegen des von Ulm errichteten neuen Donaukraftwerks sind dafür ein beredtes Zeugnis.

3. Zwei eng benachbarte, politisch und verwaltungsmäßig getrennte Städte schaffen eine Quelle dauernder Interessengegensätze, ständigen Mißtrauens und nie endenden Zwangs zu Verhandlungen.

Ungehinderte Entwicklung Neu-Ulms, keine Raumsorgen; guter Baugrund. Entwicklung der Einwohnerzahlen siehe Schaubild 1. Nachbarschaft Ulms begünstigt Ansiedlung in Neu-Ulm; alle Vorzüge und Annehmlichkeiten städtischen Lebens bietet Ulm "umsonst".

Schaubild 1

4. Bayern fördert bewußt Neu-Ulm, hebt es aus vergleichbaren Städten heraus und gibt ihm schon früh Sonderstellung:

1842 (bei rund 6 000 Einwohnern!) Landgericht, 1848 Garnison, 1862 Bezirksamt, 1869 Stadtverfassung, 1891 unmittelbare Stadt (bei 7 900 Einwohnern!). Es begünstigt Neu-Ulmer Wohnungsbauprogramme, gibt Staatsbeiträge zu öffentlichen städtischen Bauten; steuerliche Vergünstigungen, um Industrien anzuziehen, verkauft aus dem früheren Reichsvermögen Wehrmachtsgelände zu billigen Preisen.

5. Zielbewußte Wettbewerbspolitik Neu-Ulms gegen Ulm: billige Industriebauplätze in bester Lage, niedriger Gewerbesteuerhebesatz (heute noch 230 % und damit weit unter dem Landesdurchschnitt).

   So wandern lediglich wegen günstigerer Bedingungen von Ulm wichtige Industriebetriebe nach Neu-Ulm ab.

6. Nebeneinander gleicher Behörden für Bundes-, Landes- und Gemeindeaufgaben in Ulm und Neu-Ulm mit oft unverständlichen Auswirkungen: z.B. Arbeitsämter Ulm und Neu-Ulm für dasselbe arbeitsmarktpolitische Gebiet je mit eigenem Gebäude, Fernsprechamt in Ulm und Neu-Ulm gleichfalls je mit Dienstgebäude, vergleiche Schaubild 2.

Schaubild 2

IV. Bisheriges Zusammenleben der beiden Städte

Fülle von Wechselbeziehungen und Interessengegensätzen. Bemühungen um Lösungen und Ausgleiche führen lediglich zu Verträgen über Einzelfragen; nur e i n Vertrag, der sogenannte Illerkanalvertrag von 1899, versucht, alle damals offenen Fragen zu regeln; er enthält auch das gegenseitige Versprechen, wirtschaftliche Gesamtinteressen beiderseits zu fördern.
(Abtretung von Grundflächen der Stadt Ulm auf der Markung Neu-Ulm, Brückenbau und Unterhaltung, Nahverkehrsfragen, Gasversorgung, Besuch Ulmer Schulen durch Neu-Ulmer Schüler usw.)

Schaubild 3

Gemeinsame Benützung von Ulmer öffentlichen Anstalten und Einrichtungen nicht beschränkt auf die vertraglich geregelten. Fast alle übrigen Anstalten und Einrichtungen stehen auch den Neu-Ulmern ohne besondere Abmachung offen. Neu-Ulm entrichtet

lediglich freiwillig zum Ulmer Stadttheater einen Jahresbeitrag, ab 1954 jährlich 10 000 DM (vorher 5 000 DM) - bei einem Gesamtzuschußbedarf von rund 500 000 DM - u. einen kleinen Beitrag zur Volkshochschule, erspart aber andererseits, wenn es nach dem Verhältnis der Einwohnerzahl oder bei den Schulen nach der Zahl der Schüler am Zuschußbedarf beteiligt würde, einige hunderttausend DM.

Neues Donaukraftwerk (erbaut 1950/53) bringt Neu-Ulm mittelbar große Vorteile: Neu-Ulmer Abwasserkanäle von bisheriger Endstelle bis zum Unterwasser des neuen Kraftwerks verlängert. Neu-Ulm erspart Verlängerung bis zu der Stelle der geplanten Sammelkläranlage, rund 750 000 DM.

Ulm insgesamt immer mehr der Gebende als der Nehmende.

V. Die heutige Lage

das Ergebnis einer Entwicklung, zu der Ulm - vielfach wider Willen - unter dem Zwang der Verhältnisse beitragen mußte.

1. Die Raumfrage für Ulm nach Erschließung des Industriegebiets Donautal grundsätzlich gelöst; Gelände für Wohnungsbauten reichlich vorhanden.

   Neu-Ulm nach wie vor in besserer Lage, kann vorteilhaftere Industrieplätze anbieten.

2. Die Bevölkerung der beiden Städte wächst etwa im selben Verhältnis. In Struktur und Altersgliederung ihrer Einwohner zwischen Ulm und Neu-Ulm keine wesentlichen Unterschiede.

3. Die Wirtschaftskraft Neu-Ulms nähert sich der Ulms. Wachstumszahlen in Neu-Ulm höher als in Ulm.

4. Verflechtungen zwischen Ulm und Neu-Ulm und zwischen Ulm und dem bayerischen Hinterland auf allen Gebieten: wirtschaftlich, kulturell, soziologisch; besonders weitreichend auf wirtschaftlichem Gebiet:

   a) Die Käuferschaft Ulms und Neu-Ulms wechselt zwischen den beiden Städten, wertvollere (Dauer-) Waren werden auch

von Neu-Ulmern vorwiegend in Ulm eingekauft. Im Einzelhandel haben Ulm und Neu-Ulm große Anziehungskraft für Umgebung, bilden Handelszentrale mit Radius von mindestens 20 km. Innerhalb dieses Gebiets württ. Verbraucherschaft 80 000 Einwohner, bayerische 60 000.

b) Ulmer Märkte für landwirtschaftliche Erzeugnisse stark von Bayern beschickt, so die Wochenmärkte mit 40 - 50 %, Schlachtviehmärkte 50 - 80 %.

c) Zahlreiche Ulmer und Neu-Ulmer Betriebe unterhalten Zweigbetriebe in der Nachbarstadt, teilweise als selbständige Betriebe ausgebildet, viele N e u - Ulmer Betriebe firmieren "Ulm/Neu-Ulm".

Schaubild 4

d) Außerordentlich enge Berufspendlerverflechtung siehe Schaubild 4, deshalb gemeinsames Arbeitsamt für beide Städte unentbehrlich.

e) Hauptstelle Ulm der Bad.-Württ. Landeszentralbank hat Aufgaben der Bayerischen Landeszentralbank für Neu-Ulm auf Grund einer Vereinbarung zwischen den beiden Landeszentralbanken übernommen.

f) Im Wechsel- und Scheckverkehr gelten Ulm und Neu-Ulm als untereinander benachbart.

g) Während gesetzliche Wirtschaftsorganisationen (Innungen, Kammern) Landesgrenze respektieren müssen, setzen freie sich darüber hinweg: Genossenschaften, Berufs- und Interessenvereinigungen jeder Art überschreiten Stadt- und Landesgrenze, so Konsumgenossenschaft, Milchversorgung, Elektrogemeinschaft, Verkehrsverein, Braunviehzuchtverein, Mieterschutzverein, zahlreiche Sportorganisationen und -Vereine und kulturelle Vereinigungen. Darüber hinaus kein Ulmer Verein, der nicht auch Mitglieder aus Neu-Ulm hätte, besonders zahlreich bei den Turn- und Sportvereinen. In Einzelfällen haben sich auch Ulmer Neu-Ulmer Vereinen angeschlossen, bemerkenswert: fast die Hälfte der Mitglieder der Sektion Neu-Ulm des Alpenvereins sind Ulmer.

5. Im Wiederaufbau ist Neu-Ulm nach der Statistik Ulm voraus. Ende 1953 Wohnungsbestand in Neu-Ulm 121 % von 1939, in Ulm 93 %. Dies zeigt die besondere Berücksichtigung Neu-Ulms durch Bayern bei der Zuweisung öffentlicher Wohnungsbaumittel.

6. Die Stadthaushalte Ulm und Neu-Ulm
Vergleich erschwert durch verschiedene Aufgabenverteilung in den Ländern Bayern und Baden-Württemberg und deshalb auch durch abweichende Finanzausgleichsgesetze.

Folgende Gegenüberstellungen gründen sich auf die Ansätze in den Haushaltsplänen 1954:

	Ulm	Neu-Ulm
	DM je Kopf der Bevölkerung	
Zuschußbedarf im ordentlichen Haushalt aus allgemeinen Dekkungsmitteln (einmalige Bauausgaben nicht eingerechnet)	155	107
Aus eigenen Steuern und Finanzzuweisungen gedeckt		
a) Eigene Steuern nach den tatsächlichen (in Ulm und Neu-Ulm überwiegend verschiedenen) Hebesätzen berechnet	132 (85 %)	94 (88 %)
b) Eigene Steuern für Ulm nach den Neu-Ulmer Hebesätzen berechnet	121 (78 %)	94 (88 %)
c) Eigene Steuern für Neu-Ulm nach den Ulmer Hebesätzen berechnet	132 (85 %)	106 (114 %)
Aus eigenen Steuern und den wichtigsten anderen allgemeinen Dekkungsmitteln ausgeglichen		
bei a)	148 (96 %)	107 (100 %)
bei b)	136 (88 %)	107 (100 %)
bei c)	148 (96 %)	119 (111 %)
und wenn in die allgemeinen Dekkungsmittel 2 Mill. Notstockszuweisungen eingerechnet werden	172 (111 %)	107 (100 %)

Gegenüberstellung könnte Anschein erwecken, Steuerkraft Neu-Ulms sei höher als die Ulms; tatsächlich liegt sie wesentlich hinter der Ulms; auf den Kopf der Bevölkerung kommen in Ulm 123 DM Steuerkraftsumme, in Neu-Ulm 98 DM - die Zuweisung

aus dem Notstock für Ulm n i c h t eingerechnet; diese berücksichtigt ist das Verhältnis 147 zu 98.

Wesentlichste Ursachen der unterschiedlichen Belastung (155 : 107): persönliche und sächliche Ausgaben in Neu-Ulm fast durchweg geringer, als dem Verhältnis der Bevölkerungszahlen entspräche; eine große Zahl kostspieliger Einrichtungen und Anstalten kann Neu-Ulm durch die Nachbarschaft Ulms entbehren, besonders auf kulturellem und hygienischem Gebiet (Schulen, Theater, Krankenhäuser u.a.).

VI. Muß es beim jetzigen Zustand bleiben?

1. Problematik schon seit vielen Jahrzehnten erkannt, an ernsthaften Lösungsvorschlägen fehlte es nicht. Jeder Weitblickende empfindet die Trennung als widernatürlich und allen Gesetzen der Vernunft, der Wirtschaft und des echten politischen Lebens widersprechend. Aber alle Fühlungnahmen und Gespräche scheiterten letztlich an politischen Überlegungen.

a) Bayern betrachtete bisher Vereinigung Ulms und Neu-Ulms als eine hochpolitische Frage.

b) Stadtverwaltung Neu-Ulm handelt im engsten Einvernehmen mit der bayerischen Regierung und gab nie Erklärungen ab, die nicht von dieser vorher gebilligt waren.

c) Vermutlich in Bayern sofort Bereitschaft zur Zusammenfassung beider Städte, wenn Ulm in den bayerischen Staatsverband einverleibt würde.

Vorschläge, Ulm/Neu-Ulmer Frage im Austausch zwischen Bayern und Württemberg zu lösen, fanden bisher kein offizielles Echo. Allerdings äußerte Ministerpräsident Dr. Ehard im Frühsommer 1948, daß im Wege eines Gebietsaustausches die Frage lösbar sei und erwähnte dabei nordwürttembergische Gebiete im Raum von Mergentheim.

2. Das Bedürfnis nach engster Zusammenarbeit der beiden Städte mehr als je vorhanden. Klarste, wirksamste und auf die Dauer für die Einwohner beider Städte genau wie in Hamburg, Wilhelmshaven oder Bremerhaven allein befriedigende Lösung: Zusammenschluß zu einer Stadt.

   Aber wenn das nicht sofort möglich, dann verstärkte Zusammenarbeit bei gleichen öffentlichen Aufgaben mit entsprechenden Kostenanteilen beider Städte (Krankenhäuser, Bäder, Schlachthof, Energieversorgung, Straßenreinigung, vor allem auch kulturelle Einrichtungen, Theater, Bibliotheken, Museum).
   Durchaus möglich auch für Fürsorgeeinrichtungen, Bestattungs- und Friedhofwesen, Ausstellungshallen, Sportanlagen usw.

   Dies denkbar in Form

   a) einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft, etwa nach dem Vorbild der Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar; diese würde aber wahrscheinlich zu wenig Bindungen und gegenseitige Verpflichtungen bedeuten,

   b) von öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Verträgen über einzelne Aufgaben. Sehr mühsam, wirkt Gesamtlösung im Grunde entgegen und birgt Gefahr in sich, daß solche Verträge gekündigt, einseitig ausgelegt oder nicht respektiert werden.

   c) eines Zweckverbands; wäre genau zu prüfen und vielleicht brauchbare Vorstufe für spätere Endlösung. Voraussetzung unvoreingenommene Behandlung der Frage durch beide Städte und beide Länder.

3. Auswirkungen eines etwaigen Zusammenschlusses:
   Bayerische und Neu-Ulmer offizielle Stellen - nicht die Bevölkerung - vertreten die Auffassung, Zusammenschluß bringt Neu-Ulm keine Vorteile, gibt Neu-Ulm Charakter einer Vorstadt, belastet Neu-Ulmer Einwohner höher als bisher; Entwicklungstendenzen weisen ohnehin mehr und mehr nach Neu-Ulm. Diese Darstellung sehr einseitig. Neu-Ulm hätte bei Vereinigung mindestens dieselben Vorteile wie Ulm:

   a) Weiterentwicklung der beiden Städte, namentlich der Industrie, verschiebt sich auf die rechte Donauseite, also

Neu-Ulmer Gebiet. Interesse an Ausbau Industriegelände Donautal fällt weg. Anziehungskraft der neuen Großstadt Ulm zur Niederlassung größer, als die der einzelnen Stadt. Im Ulmer Raum im wesentlichen nur noch Wohnungsbau; in Neu-Ulm vermutlich noch mehr, da Wohnungen für gewerbliche Bevölkerung den Produktionsstätten folgen müssen.

b) Gesamte Stadtplanung, insbesondere der Flächennutzungsplan kann auf Gesamtinteressen abgestellt werden. Weg wird frei für großzügiges und "richtiges" Planen, das trotz der jetzigen Planungsgemeinschaft der beiden Städte und der beiden dazugehörigen Landkreise nicht immer möglich war. Eingliederung von Nachbarorten wie Pfuhl und Talfingen leicht und organisch möglich. Talfingen hat übrigens jetzt schon den dringenden Wunsch nach Anschluss nach Ulm. Interessengegensätze innerhalb des einzigartigen Verkehrsknotenpunktes Ulm/Neu-Ulm künftig nicht mehr möglich.

Schaubild 5

c) Nahverkehr auf Neu-Ulmer Gebiet wird erweitert; Anschluß von Offenhausen und Pfuhl an Obus-Linie und Ausbau Omnibuslinie nach Wiblingen zur Ringlinie über Ludwigsfeld eine der nächsten Aufgaben.

d) Wirtschafts- und Steuerkraft sowie Vermögen der beiden Städte zusammen weit wirkungsvoller als bei der einzelnen Stadt. Auswertung des großen Grundbesitzes beider Städte leichter und vorteilhafter. Falls Vereinigung im Bad.-Württ. Staatsverband: wahrscheinlich immer günstigerer Finanzausgleich für Neu-Ulm als bisher.

Schaubild 6

e) Alle öffentlichen Einrichtungen gleichen sich einander an und stehen unter gleichen Bedingungen den Einwohnern beider Städte offen; nicht rationelle und unzweckmässige Einrichtungen könnten aufgegeben oder verbessert werden.

Schaubild 2

f) Bedeutende Einsparungen durch Zusammenlegung der Verwaltungen sowohl bei den beiden Städten wie bei den beiden Ländern, beim Bund und auch bei anderen öffentlichen Körperschaften. Zahlenangabe dafür schwierig; Süddeutsche Zeitung

(eine b a y e r i s c h e Zeitung) schätzt im Mai 1951 etwa 1 Million, eigene v o r s i c h t i g e Berechnungen und Schätzungen kommen auf etwa 800 000 DM im Beharrungszustand. Kraft und Geld fordernde Wettbewerbsmaßnahmen zwischen den beiden Städten nicht mehr nötig. Nicht gerechnet sind dabei die Einsparungen und Erleichterungen, die bei der Einwohnerschaft entstünden.

g) Ganz abwegiger Gedanke: Neu-Ulm erhält Charakter einer Vorstadt. Hauptzug der Ulmer Geschäftsstraßen Bahnhof - Hirschstraße - Münsterplatz - Herdbruckerstraße fände natürliche Fortsetzung in Insel - Marienplatz - Augsburger Strasse. Anreiz zu Handelsniederlassungen in Neu-Ulm erhöht, keine Wettbewerbsmaßnahmen Ulms zu erwarten. Viele öffentliche Einrichtungen und Anstalten der Gesamtstadt kämen nach Neu-Ulm, schon aus Raumgründen.

h) Steuerliche Belastung der Neu-Ulmer nur teilweise höher, zum Teil auch niedriger; Ulmer Steuersätze höher mit Ausnahme der für die Grundsteuer. Rd. 1 600 Neu-Ulmer Grundsteuerschuldner zahlten künftig 1/4 weniger als bisher, allerdings rund 1 200 Gewerbesteuerschuldner rund 30 % mehr; aber vorauszusehen, daß Neu-Ulm auf die Dauer bisherigen Gewerbesteuerhebesatz nicht halten kann (selbst bayerische Aufsichtsbehörde verlangt Erhöhung!).

i) Gleiche steuerliche Belastung schafft auch gleiche Wettbewerbsbedingungen. Geschäftswelt beider Städte künftig zu allen öffentlichen Aufträgen zugelassen.

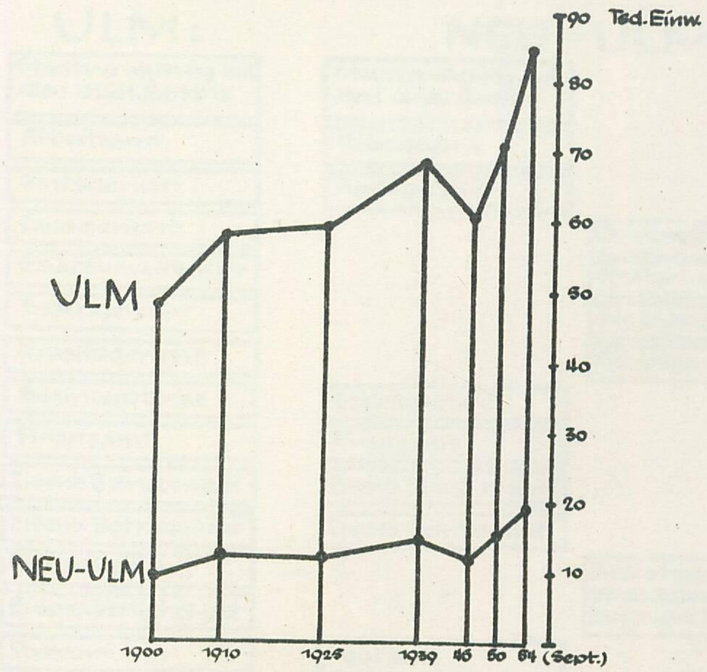
Unterschiedliche Regelung der Fest- und Feiertage fällt weg. Wirtschaftliche und sonstige Interessenvertretungen sind ein und dieselben für das Ulm/Neu-Ulmer Wirtschaftsgebiet. Für Lohn- und Gehaltsempfänger keine Unterschiede mehr. Erschwernisse für Bevölkerung aus dem Nebeneinander gleicher Behörden und Gefahr unterschiedlicher Behandlung diesseits und jenseits der Donau hören auf.

VII. Schluß

Diese kurzen Darlegungen nur Abriß des Fragenkomplexes. Sorgfältige, freimütige und unvoreingenommene Untersuchungen durch paritätische Sachverständigenkommission, von beiden Ländern und beiden Städten beschickt, wären nötig, würden aber insgesamt das Bild bestätigen.

Es ist nicht Aufgabe dieser Betrachtung, Lösungsvorschläge zu bringen, sondern auf die Sinnwidrigkeit des jetzigen Zustandes, auf seine wirtschaftliche und politische Unzweckmässigkeit hinzuweisen, besonders in einer Zeit, in der Deutschland ein Stück von Europa werden muß, wenn es am Leben bleiben will, und in einer Zeit, in der Völker und Regierungen über europäische Grenzen hinaus zu denken sich bemühen.

Schaubild 1



Die Entwicklung der Ulmer und Neu-Ulmer Bevölkerungsziffer von 1900 – 1954

Schaubild 2

Wo finden die Bürger von Ulm und Neu-Ulm ihre Behörden und Körperschaften?

ULM:	NEU-ULM:	
Stadtverwaltung mit allen städt. Ämtern	Stadtverwaltung mit allen städt. Ämtern	
Arbeitsamt	Arbeitsamt	
Amtsgericht	Amtsgericht	
Landgericht		Landgericht Memmingen
Staatsanwaltschaft		Staatanwaltsch. Memmingen
Sozialgericht		Sozialgericht Augsburg
Arbeitsgericht		Arbeitsgericht Augsburg
Bezirksnotariat	Bezirksnotariat	
Finanzamt	Finanzamt	
Eisenb. Betriebswerk	Eisenb. Betriebswerk	
Eisenb. Betriebsamt	Eisenb. Betriebsamt	
Eisenb. Masch. Amt		Eisenb. Masch. Amt Augsbg.
Eisenb. Verkehrsamt		Eisenb. Verk. Amt Augsburg
Postamt	Postamt	
Fernmeldeamt		Fernmeldeamt Ulm
Fernmeldebauamt		Fernmeldebauamt Augsbg.
Hauptzollamt		Hauptzollamt Memmingen
Wasserwirtsch. Amt		Wasserw. Amt Günzburg
Deutscher Wetterdienst		D. Wetterdienst Augsburg
Allg. Ortskr. Kasse		Allg. Ortskr. Kasse Günzburg
Ind. u. Handelskammer		Ind. u. Handelsk. Augsburg
Handwerkskammer		Handwerksk. Augsburg
43 Innungen	17 Innungen	
Kreis u. Stadtsparkasse	Kreis u. Stadtsparkasse	

Schaubild 3

Diese öffentlichen Einrichtungen werden von Ulm getragen, stehen aber den Neu-Ulmer Bürgern ebenso zur Verfügung

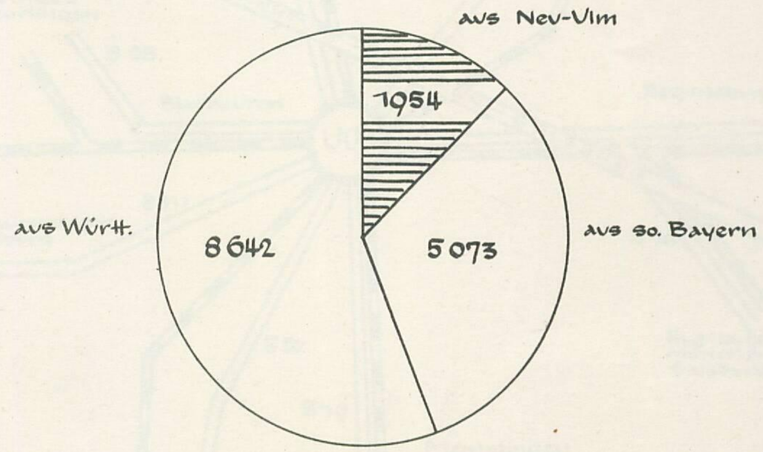
- Hochschule f. Gestaltung
- Humanist. Gymnasium
- Mädchen-Gymnasium
- Mittelschulen
- Wirtschafts-Obersch.
- Höhere Handelsschule
- Meisterschule
- Frauenarbeitsschule
- Landwirtsch. Schule
- Volkshochschule
- Städt. Bühne
- Stadtbibl. m. Archiv
- Volksbücherei
- Museum
- Konzertorganisation (Meisterkonzerte)
- Filmkunsttheater
- Stadtbad
- Flussbäder
- Stadion
- Jugendherberge
- Jugendsozialwerk
- Schülerhort
- Chirurg. Klinik
- Frauenklinik
- Urologische Klinik
- Säuglingsklinik
- Tbc - Abteilung
- Haut - Abteilung
- Röntgen-Abteilung
- Frauenwohnheim
- Gaswerk
- Strassenbahn
- Ausstellungshallen
- Fleckviehmärkte

Schaubild 4

Die Berufspendler von Ulm und Neu-Ulm

(Stand: Sept. 1983)

a) Einpendler nach Ulm



b) Auspendler aus Ulm

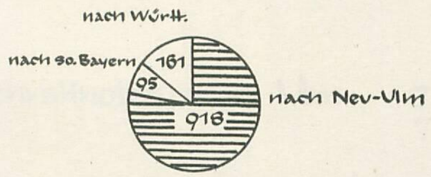
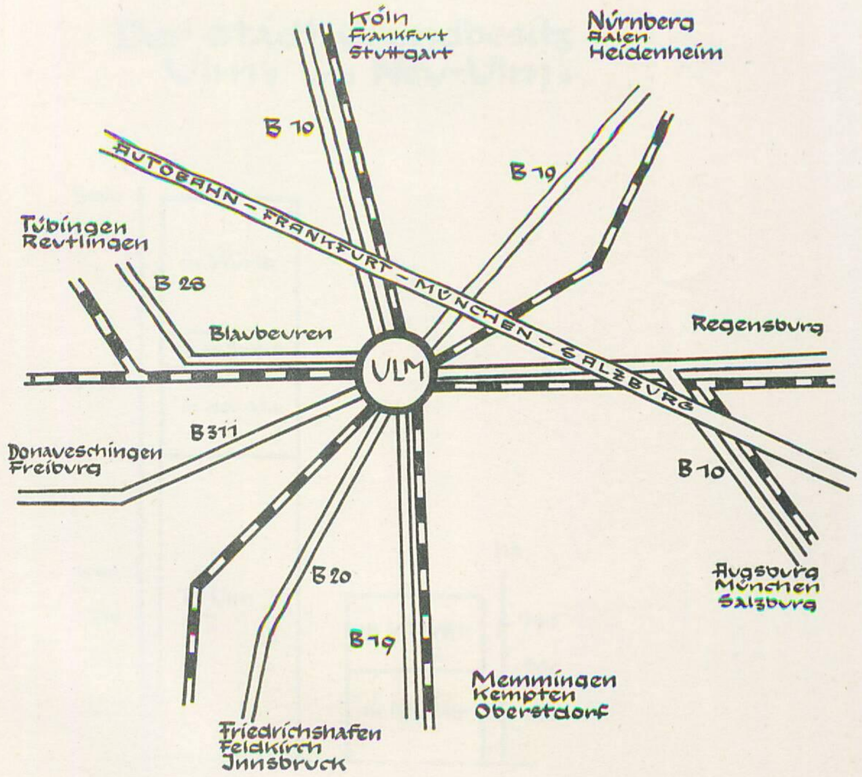


Schaubild 5

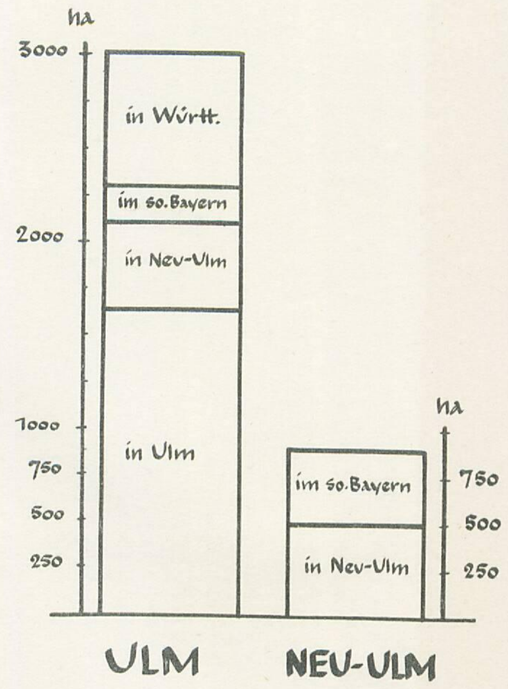


Verkehrsknotenpunkt Ulm

7 Bundesstrassen u.
7 Bundesbahn-Hauptlinien

Schaubild 6

Der städt. Grundbesitz Ulm's und Neu-Ulm's



LANDESGRENZE

FRÜHERES REICHSSTADTGEBIET
AUF JETZIGEM BAYR. GEBIET

MARKUNGSFLÄCHE ULM IM JAHRE 1810

LANDESGRENZE

GRUNDBESITZ DER STADT ULM
IM JAHRE 1954
AUF GEMARKUNG NEU-ULM

GRUNDSTÜCKSABTRETUNGEN
DER STADT ULM AUF
GEMARKUNG NEU-ULM
SEIT DEM JAHR 1810

FRÜHERES REICHSSTADTGEBIET
AUF JETZIGEM BAYR. GEBIET

MARKUNGSGRENZE ULM 1810

STADTKREISGRENZE ULM 1954

M. 1:25 000

R e f e r a t

von Oberbürgermeister Engelbrecht
Weinheim

vor der Kommission des Sachverständigenausschusses für die Neugliederung des Bundesgebietes im Land Baden-Württemberg am 1. Oktober 1954 in Weinheim an der Bergstrasse.

Meine Herren!

Wenn ich als Oberbürgermeister der Stadt Weinheim die Ihren Ausschuss interessierenden Fragen vom Blickwinkel der Stadt Weinheim noch kurz streifen darf, dann möchte ich mich dabei auf ganz lokale Gesichtspunkte beziehen, da die politischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte des Gesamtraumes von meinen Herren Vorrednern schon ausgiebig gewürdigt worden sind.

Ich kann die Stadt Weinheim in der Frage des Verhältnisses zu ihrem hessischen Hinterland, wohl mit Fug und Recht als das kulturelle Zentrum des ganzen Gebietes bezeichnen und darf darum wohl auf alle mit der kulturellen Förderung zusammenhängenden Fragen kurz eingehen.

Hinsichtlich der Schulen ist ganz besonders auf das Gymnasium Weinheim hinzuweisen. Von altersher und zwar seit dem Bestehen seines Vorgängers, des alten Benderinstituts, war das Gymnasium Weinheim für die Gemeinden des vorderen Odenwalds, sowohl bis hinauf nach Fürth als auch für das Gorxheimertal und dem zwischen beiden Tälern liegenden Überwald, der beliebte Schulort.

Es sind sehr viel später als die Weinheimer Schule, dann auch in Viernheim, Rimbach und schliesslich auch in Waldmichelbach höhere Schulen entstanden, und dabei waren für ihr Entstehen und Fortbestehen sicher die misslichen Konsequenzen aus der Gesetzgebung zweier verschiedener Länder ausschlaggebend. Wenn diese hessischen Schulen von einzelnen Schülern aus unserem Lande besucht werden, dann handelt es sich hierbei mehr darum, dass Schüler sich aus individuellen Verhältnissen der Schüler oder des Elternhauses nach einer anderen Schulgemeinschaft orien-

tieren wollten, als dass die Anziehungskraft wirklich schulischer Zentren vorliegen würde. Dass das Weinheimer Gymnasium heute noch von nahezu 100 hessischen Schülern besucht wird, ist ein deutliches Zeichen dafür, dass nach wie vor die Weinheimer Schule für diese hessischen Gemeinden von grösster Bedeutung ist.

Ich darf nun bei diesem Fragenkomplex darauf hinweisen, dass ein besonderes Problem aus der ungleichmässigen Behandlung der Schulgeldfrage in beiden Ländern entstanden ist, weil sich die Länder Baden-Württemberg und Hessen bislang nicht zu einer Abstimmung in dieser Materie zusammenfinden konnten.

Wir haben den hessischen Kindern bezw. den Erziehungsberechtigten die gleichen Schulgelder in Rechnung gestellt, wie sie nach den inzwischen eingeführten Schulgeldermässigungen den Erziehungsberechtigten unserer Kinder angerechnet worden sind. Dieses Vorgehen ist vom Rechnungshof unseres Landes beanstandet worden, wobei wir gezwungen werden sollten, die Differenz ~~vom~~ zum vollen Schulgeldbetrag von den Erziehungsberechtigten des hessischen Kinder nachzufordern, obwohl in Hessen völlige Schulgeldfreiheit gilt.

Gleiche Verhältnisse liegen auch für die in Weinheim vom Landkreis Mannheim betriebenen Schulen vor, d.h. für die Handels-und Höhere Handelsschule und für die Gewerbeschule.

Sie mögen den Eindruck haben, dass es sich hier lediglich um eine administrative Kleinigkeit handelt, die durch eine zweckmässige Ländervereinbarung aus der Welt geschafft werden kann. Es ist jedoch nicht ganz so. Denn, wenn Weinheim schon in dieser einen Frage wirkliches Zentrum für ein über die Landesgrenze hinausgehendes Einzugsgebiet ist, dann ist es sehr schwer verständlich, warum das Einzugsgebiet selbst nicht auch zum selben Land gehört wie das ihm natürlicherweise gegebene Zentrum.

Aber darüber hinaus sind auch die Finanzfragen von Bedeutung, wobei ich nur zu erwähnen brauche, dass wir in diesem Frühjahr einen Erweiterungsbau des Gymnasiums vollendeten, der DM 800 000.-- benaspruchte, ohne dass wir einen Zuschuss hessischer Gemeinden oder Kreise auch nur erwarten konnten.

Nicht unähnlich sind die Verhältnisse in der Gesundheitsverwaltung, d.h. auch hier ist Weinheim mit seinem Städt. Krankenhaus ein wirkliches Zentrum für die von mir bezeichneten Gebiete.

Weinheim hat z.Zt. noch ein Krankenhaus mit 85 Betten und dieses Krankenhaus ist im Grunde für die Grösse der Stadt und der Einwohnerzahl des Einzugsgebietes deshalb klein geblieben, weil wohl die nahe gelegenen Universitätskliniken von Heidelberg und Krankenanstalten von Mannheim sich besonders auswirken. Jedoch haben die letzten zwei Jahrzehnte immer mehr gezeigt, dass trotz des Vorhandenseins der genannten grossen Anstalten ein steigendes Bedürfnis nach weiteren Betten in Weinheim selbst vorhanden ist und zwar sehr wesentlich auch durch die Anforderungen vom vorderen Odenwald her. Die Stadt Weinheim hat sich deshalb vor Jahresfrist entschlossen, ihr Krankenhaus auf 150 Betten zu erweitern. Der Bau geht Ende des Jahres seiner Vollendung entgegen.

Auch hier liegen die Verhältnisse so, dass ein wirkliches Zentrum für die Betreuung der Kranken des Gebietes in Weinheim gegeben ist und die Trägerin der Anstalt, die Stadt Weinheim, unter den Grenzverhältnissen deshalb leidet, weil weder der hessische Staat noch die Landkreisselbstverwaltung des Kreises Bergstrasse sich irgendwie verpflichtet fühlen können, an den Kosten des Krankenhaus-erweiterungsbaues oder auch zu den allgemeinen Kosten der Führung des Krankenhauses ihren Beitrag zu leisten. Die Stadt Weinheim muss dies, abgesehen von der staatlichen Beihilfe des Landes Baden-Württemberg und einem Zuschuss des Landkreises Mannheim völlig aus eigener Kraft bestreiten. Dass ausserdem noch durch die Ländergrenzen besondere Schwierigkeiten bezüglich der landesrechtlich verschiedenen Bestimmungen über Pflegesätze usw. bestehen, sei nur am Rande bemerkt.

Wie bei den Schulen wäre es deshalb wohl angebracht, wenn das natürliche Hinterland auch in der Gesundheitsverwaltung zum gleichen Land gehören würde, wie das genannte Zentrum selbst.

Ich darf nun auch noch den Hinweis geben, dass Weinheim in den letzten Jahren ein bedeutendes Zentrum in kultureller Hinsicht für das gesamte genannte Gebiet durch die Tätigkeit der Kulturgemeinde Weinheim geworden ist.

Diese Kulturgemeinde veranstaltet in der Stadthalle, die über eine volle Bühneneinrichtung verfügt, im Laufe der jeweiligen Saison ungefähr 25 Theateraufführungen wirklich allerersten Ranges und zwar dadurch, dass unsere Bühne von folgenden Theatern bespielt wird:

Nationaltheater Mannheim
Städtische Bühne Heidelberg
Theater der Stadt Baden-Baden
Staatstheater Karlsruhe
Staatstheater Stuttgart
Hessisches Landestheater Darmstadt und
Kleines Theater am Zoo (Rémond) Frankfurt.

In dieser Tätigkeit stützt sich die Kulturgemeinde Weinheim auf eine Abonnentenzahl von ungefähr 1100 festen Abonnenten, von denen 240 aus hessischen Gemeinden regelmässig zu uns kommen, wofür Omnibusverbindungen von der Kulturgemeinde Weinheim hergestellt worden sind. Dass über die Abonnenten hinaus natürlich auch noch Einzelbesucher aus den hessischen Gemeinden zu uns kommen, bedarf wohl kaum der Erwähnung.

Dass es mir als Oberbürgermeister und Vorsitzender der Kulturgemeinde Weinheim eine Freude ist, hin und wieder Herrn Landrat Dr. Lommel des hessischen Landkreises Bergstrasse bei unseren Veranstaltungen begrüssen zu dürfen, sei, wenn dies auch eine Pointe, ~~so doch~~ ohne Spitze bemerkt. In einer Theaterpause des vergangenen Frühjahrs fanden wir in freundnachbarschaftlichem Gespräch eine Formulierung für die schwierige Lage, in der wir uns hinsichtlich aller Fragen befinden, die Ihren Ausschuss, Herr Reichskanzler Luther, interessieren: "Wir müssen beide versuchen unseren Rand zu halten, ohne dabei unseren Rand zu halten".

Nun wird aber eine solche Kulturgemeinde keineswegs durch die Beiträge der Abonnenten und durch das Aufkommen an frei verkauften Karten getragen, sondern die Stadt Weinheim hat in stets steigendem Masse Zuschüsse zu leisten. Diese Zuschüsse sind deshalb nicht unerheblich, weil wir es in Weinheim als unsere Aufgabe ansehen auch ein sogenanntes Kleines Abonnement aufzulegen, in dem Schüler und sozial Schwächere nahezu für Eintrittspreise der Lichtspieltheater bestes Theater zu sehen bekommen. Von dem Nutzen dieser Aufwendungen der Stadt Weinheim haben nun, wie ich aufzeigte, auch die kulturell interessierten Bewohner der hessischen Gemeinden Anteil.

Vielleicht darf ich abschliessend noch auf die Wasserwirtschaft und auf den Strassenbau hinweisen.

Bezüglich des Strassenbaues sei erwähnt, dass allein die Bundesstrasse 38, die von Weinheim über hessisches Gebiet nach Mannheim führt, in ihrem Ausbau und ihrer Unterhaltung deswegen immer ein besonderes Sorgenkind ist, weil die Strassenbauverwaltungen zweier Länder für diese selbe Strasse abschnittsweise zuständig sind. Es handelt sich aber nicht nur um diese Bundesstrasse, sondern ein Teil der Kreisstrassen unseres Gebietes führen teilweise wieder über hessische Landesteile und auch dort wo diese Strassen sich dann ganz auf hessischem Gebiet weiter erstrecken, entstehen dadurch Unstimmigkeiten, dass ohne Abstimmung der Ämter Reparaturarbeiten an den Strassen vorgenommen werden, wobei nicht für die notwendigen Umleitungen gesorgt wird.

Es geht eben der ganze Apparat der Verwaltung in einem grenzmässig so zerklüfteten Gebiet, wie es in unserer Weinheimer Ecke gegeben ist, unendlich viel schwerer, wenn die Verwaltungen zweier verschiedener Länder an der gleichen Aufgabe teilhaben.

Dies trifft ganz besonders bei der Wasserwirtschaftsverwaltung zu.

Das hessische Grenzgebiet im Bereich des Landratsamtes Mannheim ist ein Musterbeispiel für eine Grenzziehung ohne Rücksicht auf die natürlichen wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten. Die sogenannte Einheit der Wasserwirtschaft ist hier gestört, was seit Jahrzehnten, ja schon seit Jahrhunderten zu Schwierigkeiten im Hinblick auf eine klare wasserwirtschaftliche Regelung geführt hat.

Der Weinheimer Raum wird von der Weschnitz durchflossen, die ihr grosses Einzugsgebiet in Hessen hat und nach Durchfliessen des Weinheimer Raumes wieder hessisches Gebiet erreicht. Das baden-Württembergische Gebiet ist also mehr oder weniger Durchflussgebiet. Eine Hochwasserregelung zum Schutz des Weinheimer Raumes etwa durch Rückhaltungen im Einzugsgebiet zu versuchen, ist darum erschwert , weil, wie genannt, das Einzugsgebiet hessisches Staatsgebiet darstellt. Das höchste Hochwasser durch das Weinheimer Gebiet hindurchzuführen - als zweite Lösungsmöglichkeit des Hochwasserproblems - setzt geregelte Vorflutver-

hältnisse auf hessischem Gebiet voraus. Die hierin in Erscheinung tretenden Schwierigkeiten haben zu unzähligen Versuchen geführt, zu Regelungen und Absprachen zwischen den beiden Ländern zu kommen. Es blieb jedoch bei den vorgenannten Versuchen. Ein durchschlagender Erfolg war nicht beschieden. Es resultierten vielmehr daraus überwiegend einseitige Anstrengungen im badischen Raume, die Verhältnisse örtlich zu regeln und sich mit der Tatsache der Landesgrenze abzufinden. Es wurden u.a. die beiden Weschnitzarme ausgebaut und in die Verwaltung des Badischen Staatsflussbauverbandes übernommen. Leider bestehen auf hessischem Gebiet, sowohl ober- als auch unterhalb, keine ähnlichen Einrichtungen, sodass sich hier das eigenartige Bild ergibt, dass ein Fluss zwar in seinem Mittellauf geregelt und in Ordnung ist, in seinem Ober- und Unterlauf jedoch nur eine spärliche Unterhaltung erfährt. Es sei in diesem Zusammenhang an die grossen Dammbrüche des Jahres 1947 hingewiesen, die durchaus zu vermeiden gewesen wären, wenn die von badischer Seite schon vor dem Kriege stärkstens verlangten Hochwasserrückhaltungen im hessischen Einzugsgebiet der Weschnitz gebaut worden wären. So aber mussten rund 250 000.-- DM aufgewendet werden, um die seinerzeitigen Dammbrüche wieder zu schliessen.

Ähnlich ist die Situation mit der Niederwasserregelung. Auch hier verhinderte bislang die Landesgrenze eine befriedigende Bereitstellung von Gewässer-und Beregnungswasser für die Landwirtschaft.

Die Situation im gefällsarmen Niederungsgebiet der Weschnitz ist dergestalt, dass auch hier die Vorflut in Hessen liegt. Eine geregelte Entwässerung im badischen Raume setzt geordnete Verhältnisse auf hessischem Gebiet voraus. Teilweise hat sich das badische Gebiet durch Bau von Schöpfwerken bislang selbst geholfen und sich damit von der hessischen Vorflut unabhängig gemacht. Dies, um vernässte Flächen von mehreren hundert Hektar einer höchst erwünschten besseren landwirtschaftlichen Nutzung zuführen zu können. Die beiden Weinheimer Bauernsiedlungen, die im genannten Gebiet angelegt wurden, sind beredetes Zeugnis dieser Bemühungen. Der Landgrabenausbau, der in diesem Jahre mit einem Aufwand von DM 300 000.-- vorgenommen wurde, hat es wiederum gezeigt, dass die vom Landgraben berührten hessischen Gemein-

den, wie Viernheim und Lorsch, einfach beteiligt werden müssen, wenn dieser Massnahme ein voller Erfolg beschieden sein soll.

Durch die willkürliche Grenzziehung im Weinheimer Bereich erschweren sich, wie oben dargestellt, alle wasserwirtschaftlichen Massnahmen, was bei einer vernünftigen Grenzregelung durchaus zu vermeiden wäre. Im Bereich Viernheim-Hüttenfeld-Hemsbach-Laudenbach-Lorsch überschneiden sich die Grenzverhältnisse dermassen, dass die Bach- und Grabensysteme immer wieder abwechselnd von dem einen bezw. anderen Landesteil betreut werden müssen. Es ist anzustreben, dass bei einer Neuregelung der Grenzverhältnisse der jahrhundertalte Streit um eine sinnvolle wasserwirtschaftliche Regelung im Weschnitzgebiet zu Grabe getragen wird. Man hat zwar in alter Zeit an der Gemarkungsgrenze (=Landesgrenze) Laudenbach in der Weschnitzebene einen sogenannten "Friedensdamm" errichtet, wohl in der Meinung, man hätte damit eine friedliche Lösung im alten Wasserstreit der beiden Länder erreicht, allein es blieb bis heute bei den Schwierigkeiten und der Friedensdamm vermochte den "Frieden" nicht zu bringen.

Ähnlich wie im Gebiet Weinheim-Viernheim-Lorsch ist die Situation im Gebiet Sandhofen-Lampertheim. Das sogenannte Sandtorfer Bruch im badischen Bereich, das zur Staatsdomäne Kirchgartshausen gehört, kann darum keiner intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden, weil die Vorflut in Hessen liegt und man dort am Ausbau des entsprechenden Vorfluters desinteressiert ist. Eine versuchte unabhängige Lösung durch künstliche Wasserhebung (Schöpfwerk) scheitert an den hohen Kosten. Auch hier wäre ein wertvolles Gelände dann in Kultur zu bringen, wenn die Schwierigkeiten einer recht unglücklich verlaufenden Landesgrenze einer wasserwirtschaftlichen Regelung nicht im Wege stehen würden.

Neben den obengenannten Pro-blemen treten noch weitere dadurch auf, dass beispielsweise die hessische Gemeinde Viernheim in ihrer Abwasserangelegenheit ebenso wie die Stadt Weinheim und die Lederwerke Freudenberg auf dauernde Schwierigkeiten wegen der unglücklichen Grenzverhältnisse stossen müssen. Dasselbe gilt für die gesamte Grundwasserwirtschaft des Grossraumes Mannheim, der im Norden durch die hessische Landesgrenze flankiert wird.

Es kann deshalb festgestellt werden, dass der Raum Mannheim - Weinheim auch in wasserwirtschaftlicher Hinsicht ein angemessen grosses Hinterland erfordert. Erst dadurch gewinnt die Wasserwirtschaft diejenige Bewegungsfreiheit, die sie zur Förderung der aufstrebenden Wirtschaft dieses Raumes bedarf.

Meine Herren, lassen Sie mich mit der Bemerkung schliessen, dass nicht nur in Weinheim grösstes Erstaunen herrschte, als Herr Regierungspräsident Arnoul, Darmstadt, vor einigen Monaten von einer völligen Abhängigkeit Weinheims von Hessen sprach, wo es doch tatsächlich so ist, dass Weinheim als engerer Lebenskreis und erst recht der weitere Mannheimer Lebens- und Wirtschaftskreis für das erwähnte Hinterland im hessischen Ried und im hessischen Odenwald lebensbestimmend sind.

-.-.-.-

R e f e r a t

des Hauptgeschäftsführers der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar,

Dr. Hans R e s c h k e ,

bei dem Besuch des Sachverständigen-Ausschusses

für die Neugliederung des Bundesgebietes

am 2.10.1954 in Mannheim

über

Möglichkeiten und Grenzen zwischengemeindlicher Zusammenarbeit.

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar verdankt ihr Entstehen der Tatsache, dass ein wirtschaftlich, kulturell und sozialpolitisch eng miteinander verflochtenes Gebiet von etwa 1,2 Millionen Einwohnern von zahlreichen verwaltungsorganisatorischen Grenzen durchzogen ist, und der aus dieser Tatsache hervorgegangenen Erkenntnis, dass dieser Zustand einen Ausgleich erfordere durch ein Instrument, das über diese Verwaltungsgrenzen hin zugunsten einheitlicher Regelungen wirksam zu werden in der Lage ist.

Diese Ausgangssituation besteht nicht nur im Rhein-Neckar-Gebiet. Sie ist an verschiedenen anderen Stellen in gleicher oder ähnlicher Weise gegeben und wird in zunehmendem Masse zum Gegenstand verwaltungspolitischer Erwägungen über die Ausgestaltung von Rechts- und Verfahrensformen, die über Verwaltungsgrenzen hinübergreifen können. Es handelt sich um den Versuch, Grenzen, die das Leben geschaffen hat, mit den abstrahierten Grenzlinien, die ja letztenendes nur Behelfe für die Schaffung überschaubarer Organisationsräume sind, in Einklang zu bringen.

Die Bedeutung dieser abstrahierten Grenzziehungen ist unterschiedlich. Fast alle Verwaltungsgrenzen, mit Ausnahme der Gemeindegrenzen, d.h. also die Grenzen bestimmter Ressortbezirke - Finanzämter, Arbeitsämter -, die Kreis- und Regierungsbezirksgrenzen und weitgehend auch die Ländergrenzen sind organisatorischen Ursprungs. Lediglich Gemeindegrenzen sind ihrem Ursprung nach organische Grenzen.

III/8

Zu 179

Beide aber - organische und organisatorische Grenzen - sind Grenzen für die Macht und die Zuständigkeit der von ihnen umrissenen Verwaltungsstellen, deren Wirkungsbereich an ihnen endet. Je mehr nun die Erweiterung der öffentlichen Tätigkeit immer neue Lebensbereiche in ihre Auswirkung einbezieht, desto stärker werden sie für den Ablauf des bürgerlichen Lebens spürbar. Alle Verwaltungsstellen umfassen stets nur einen Teil der Lebensäusserungen der von ihnen betreuten Bevölkerung; andere Lebensäusserungen werden von ihnen nicht erfasst, entziehen sich deshalb den verwaltungsmässigen Grenzziehungen und drängen über sie hinaus.

Nun ist es weder notwendig noch möglich, ständig mit Verwaltungsgrenzen hinter jeder dieser Entwicklungen herzulaufen und sie dem Fluss des Lebens anpassen zu wollen. "Jenseits der Berge wird auch Brot gebacken" - und innere Verwaltungsgrenzen sind weder Zollschranken noch sind sie mit Befestigungswerken bewehrt. Ein gewisses Mass von Inkongruenz der Lebens- und Verwaltungsgrenzen muss in einem modernen Verkehrs- und Wirtschaftsstaat als schlechthin unvermeidlich und unschädlich in Kauf genommen werden. Es wird auch nie möglich sein, die räumlichen Ausprägungen der häufig voneinander abweichenden politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Lebenskreise überall durch e i n e Grenzziehung zusammenzufassen.

Wenn jedoch der Strom des zusammenflutenden, zueinander drängenden und voneinander abhängigen Lebens in einem Gebiet einen bestimmten Grad von Intensität erreicht hat, wenn vor allen Dingen gerade diejenige Verwaltungseinrichtung, zu der jeder Bürger, ob er will oder nicht, ganz bestimmte und höchst intensive Lebensbeziehungen unterhält, wenn die G e m e i n d e ihre eigentliche Aufgabe, dem Bürger möglichst für die Gesamtheit seiner Verhaltungsweisen Heimat zu sein, nicht mehr füllen kann, weil die Befriedigung der Lebensbedürfnisse der Bürger die Gemeindegrenzen fast überall überspült, dann ist die Forderung nach einem Ausgleich unabweisbar gestellt.

Diese Forderung kann nur in wenig Fällen durch gemeindliche Grenzänderungen sinnvoll erfüllt werden. Gemeindegrenzen sind ihrem Ursprung nach organische Grenzen. Man kann sie nicht beliebig verändern und dann mit Sicherheit damit rechnen, dass der Bürgersinn ihnen zu folgen und den neu geschaffenen Raum als seine Heimatgemeinde mit echter Kraft anzufüllen und mitzutragen bereit wäre. Die Erfahrungen mit den Eingemeindungswellen der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts lehren das eindeutig. Es gibt zweifellos Fälle echter Eingemeindungen. Grundsätzlich aber ist die Eingemeindung das letzte und nicht das erste Mittel verwaltungsmässiger Anomalien. Gestellt ist vielmehr die Forderung nach einer ausgleichenden, aber nicht gleichschaltenden, nach einer zusammenfassenden, aber nicht nivellierenden großräumigen Einrichtung. Hier, wo Gemeindegrenzen dem Willen des einzelnen Gemeinwesens eine Grenze setzen, wo aber seine Betätigung und die Lebensbeziehungen seiner Bürger in entscheidenden Punkten über die Grenze hinaus wirken und wo andererseits für die Bildung eines einheitlichen Willens die Organisation fehlt, hier ist der Standort der zwischengemeindlichen Zusammenarbeit.

Die Formen, in denen man versucht hat, diese Entwicklung aufzufangen, sind mannigfaltig. Sie reichen von der Rheinischen Grünflächenkommission im Jahre 1910 in Form eines Vereins über die großen Genossenschaften für Be- und Entwässerungen und die handelsrechtlichen Gesellschaften für Gas- und Stromversorgungen bis zu den zwischenstaatlichen Vereinbarungen der Hamburgisch-Preussischen Hafen- und Planungsgemeinschaften und weiter bis zu den öffentlich-rechtlichen Gruppierungen nach dem Zweckverbandsgesetz und finden ihre stärkste Ausprägung in dem durch Staatsgesetz geschaffenen Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, als öffentlich-rechtliche Körperschaft über zwei Provinz-, drei Regierungsbezirks- und zahlreiche Kommunalgrenzen hin errichtet und einer Gebietskörperschaft sehr nahe kommend. Allen diesen Einrichtungen ist nun zweierlei gemeinsam: Erstens: sie wurden jeweils geschaffen für die Erfüllung eines ganz bestimmten Zwecks; die Verwaltungsaufgabe, die es überräumlich zu lösen galt, war mit Präzision gestellt. Selbst die umfassendste Einrichtung un-

ter ihnen, der Ruhrsiedlungsverband, hat bestimmt begrenzte Aufgaben. Und zum zweiten: Mit Ausnahme der spezifisch zwischenstaatlichen Vereinbarung Preussen-Hamburg, die übrigens, wie sich später zeigte, doch nur ein Vorläufer für die staatliche und kommunale Einheit war, mit Ausnahme dieser und einiger handelsrechtlicher Figuren spielte sich die Lösung der Aufgabe innerhalb e i n e s Landes, d.h. in einem e i n h e i t l i c h e n Rechtsgebiet, unter e i n e r Landesfinanzhoheit und e i n e r höchsten Aufsichtsstelle ab.

Wenn nun aber diese beiden Voraussetzungen nicht gegeben sind, wenn keine Einzelaufgabe mit exakter Umgrenzung gestellt ist, wenn vielmehr die ganze Buntheit und Fülle des Inhalts der Universalität des gemeindlichen Bereiches zur Wanderung über die Grenzen in Bewegung geraten ist, wenn das Leben in den verschiedensten Gestalten zu gemeinsamen Lösungen drängt und wenn sich dieser Vorgang nicht unter einer einheitlichen innerstaatlichen Rechtsordnung abspielt, dann entrollt sich die spezifische Problematik einer Einrichtung wie der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar.

Nehmen wir zunächst die erste Gegebenheit: nicht eine bestimmte, sondern viele wechselnde, sich stets erneuernde und wandelnde Aufgaben drängen zu gemeinsamer Lösung. Hiermit steht die Arbeitsgemeinschaft gewiss nicht allein. Man kann vielmehr sagen, dass es diese Aufgabenstellung ist, die sich unter den bekannten und erwähnten zwischengemeindlichen Aufgabenstellungen in den Vordergrund geschoben hat. Man hat dafür neuerdings den Namen des "Stadt-Umland-Problems" oder des Problems der "Stadtregion", des "Wirtschafts- und Lebensraums", des "Agglomerationsgebietes" geprägt. Auch dieses Problem hat bereits eine gewisse Verwaltungsgeschichte. Hugo Preuss hat es bereits vor einem Menschenalter angesprochen, wenn er sagte, dass unsere tatsächliche Entwicklung durch großstädtische Agglomerationen charakterisiert sei, dass jedoch demgegenüber unsere Verwaltungsorganisation einen anti-urbanen Zug aufweise und der Gesetzgeber der tatsächlichen Entwicklung der Städte organisatorisch nicht einmal nachhinke. Und das große Neugliederungsgesetz des rheinisch-westfälischen

Industriegebiets (1929) hat die Form von Arbeitsgemeinschaften benachbarter Städte, Kreise und Gemeinden für diese Aufgabe vorgesehen. Es ist bezeichnend, dass selbst der Schöpfer dieses Gesetzes, der durch die Beachtung kommunaler Imponderabilien nicht sonderlich gehemmte und im Zugriff nicht eben zarte Ministerialdirektor v.Leyden anerkannt hat, dass vollständige Zusammenschlüsse nicht überall möglich und deshalb derartige Arbeitsgemeinschaften s u b s i d i ä r erforderlich seien. Er hat jedoch diesen Arbeitsgemeinschaften, wenn er sie auch mit einem öffentlich-rechtlichen Charakter ausstattete, bereits damals eine schwere Zukunft prophezeit, da sie ohne Organisation und Kompetenz auf Grund vernünftiger Übereinkunft Gemeinschaftsarbeit leisten sollten. Zwischenzeitlich haben sich die Probleme verschärft. Es hat eine wirtschaftlich und siedlungsmässig weit engere Zuordnung zwischen Stadt und Land Platz gegriffen. Kriegs- und Nachkriegsfolgen haben die Bebauungsgrenzen über die Stadtgrenzen hinausgetrieben. Agglomerationen sind gewachsen unabhängig von verwaltungsmässigen und politischen Grenzen. Siedlungs- und Wirtschaftsräume sind durch unmittelbare Einwirkung der Städte erkennbar strukturell verändert. Verschiedenartigste eigengesetzliche Sogwirkungen prägen das Gefüge eines Gebietes über die Verwaltungsgrenzen hin. Es ist ein Wettlauf eingetreten zwischen der normativen Kraft des tatsächlich Faktischen und der normativen Kraft des administrativ Faktischen.

So beschäftigen sich denn heute die berufenen Kommunalpolitiker im Raume Bonn-Beuel-Godesberg, in Bielefeld-Stadt und -Land, in der Umgebung Frankfurts und der Umgebung Stuttgarts, in Hamm und Marl - um nur einige zu nennen -, ja, sogar in großen Gemeinden innerhalb des gleichen Landkreises mit dieser Frage. Und das Bayerische Statistische Landesamt ist dazu übergegangen, seine Statistiken als Grundlage für Überlegungen über Verkehr, Parkplätze, Krankenhäuser usw. nicht mehr nur nach den herkömmlichen Grenzziehungen auszurichten, sondern nach den Begriffen "Kernstadt" und "Stadtregion". Die geltende Rechtsordnung bietet keine geeignete Rechtsform an. Aber das Suchen nach einer solchen ist aufgebrochen. Vorarbeiten unter der Federführung der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsvereinfachung haben in

einem Kreis von Sachverständigen begonnen. Das Institut zur Förderung öffentlicher Angelegenheiten wird diese Arbeiten auf breiterer Basis fortsetzen und zur Diskussion stellen. Der Gesetzgeber wird sich dieser Frage nicht verschliessen können. Angesprochen sein wird bei der fehlenden kommunalen Kompetenz des Bundes in erster Linie der Landesgesetzgeber. Das birgt die Gefahr in sich, dass auch eine neue Rechtsform das Überwinden von Landesgrenzen nicht erleichtern wird.

Zunächst bleibt der Notweg der bestehenden Rechtsordnung, und zwar der des zivilen Rechts. Als sich die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar vor heute genau drei Jahren auf dem Schauplatz zwischengemeindlicher Zusammenarbeit einfand, wählte sie zwischen den beiden Möglichkeiten des eingetragenen Vereins und der GmbH. die letztere Rechtsform. Eine andere als diese beiden bot sich in der Tat nicht. Ein Zweckverband war einmal, wie bereits erwähnt, schon deshalb nicht möglich, weil es sich nicht um die Erfüllung einer bestimmten, fest umrissenen Einzelaufgabe handelt, zum andern aber deshalb nicht, weil - und damit stiess die Arbeitsgemeinschaft bereits bei ihrer Gründung an die Staatsgrenzen - die Bildung eines Zweckverbandes über Landesgrenzen hin bei der damaligen und auch wohl heute noch im wesentlichen unveränderten Rechtslage vor ausserordentliche Schwierigkeiten gestellt ist. Der Standort der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft konnte aus diesen Gegebenheiten heraus primär nur ein zwischen g e m e i n d l i c h e r , d.h. ein kommunaler, und nicht ein zwischenstaatlicher sein.

Mit der Annahme des zivilrechtlichen Gewandes übernahm die Arbeitsgemeinschaft gleichzeitig und unabdingbar als ihr Lebensgesetz das der Freiwilligkeit. Sie übt nicht nur, was selbstverständlich ist, keinerlei territoriale Herrschaftsgewalt wie eine Gebietskörperschaft aus; es mangelt ihr, von gewissen innerorganisatorischen Begriffen abgesehen, auch an einer eigentlichen Verbandsgewalt. Sie arbeitet ohne eine für alle Gesellschafter bindende Beschlussmöglichkeit. Die Willensfreiheit des Einzelnen zur Durchführung und Ausgestaltung gemeinsamer Vorhaben bleibt völlig unangetastet. Der Verwaltungsrat der Kommuna-

len Arbeitsgemeinschaft, dessen Beschlüsse, um eine Majorisierung der Kleinen durch die Großen zu vermeiden, einstimmig sein müssen, absorbiert auf keinem Gebiet auch nur einen Teil der Entscheidungshoheit der Organe der Gemeindeverfassungsgesetze. Die Arbeitsgemeinschaft bleibt in jedem Falle in der Rolle einer Planungs-, Überlegungs- und Aussprachegemeinschaft.

Damit ist nun freilich nicht wenig umrissen. Es ist ohne Zweifel möglich und auch gelegentlich gelungen, die gebietliche Starre der administrativen Gliederung auf einigen Gebieten durch Vereinbarungen zu lockern. Es ist zweifellos möglich, die invidia communalis, die keine ganz seltene Erscheinung des öffentlichen Lebens sein soll, als beherrschendes Element durch wachsendes gegenseitiges Vertrauen zu ersetzen - wenn dies auch ein langwieriger Prozess ist. Es ist möglich, zusammenfliessende Kräfte zu gemeinsamen Lösungen zu einigen, auch wenn deren Durchführung jeweils im freien Ermessen der einzelnen Gesellschafter bleibt. Es ist möglich, zur Behebung vermeintlicher oder vielleicht auch echter Interessengegensätze gemeinsame Plattformen zu entwickeln. All das ist möglich und auch nützlich, jedoch um Enttäuschungen unter den Mitgliedern selbst und in der Öffentlichkeit, die mit einem fast naturhaften Instinkt der Einrichtung der Arbeitsgemeinschaft erwartungsvoll und positiv gegenübersteht, zu vermeiden, ist es notwendig, sich ihrer Grenzen klar bewusst zu sein.

Vollends gilt das da, wo sich die inneren Grenzen, die den Rhein-Neckar-Raum durchziehen, am deutlichsten als Machtausdruck ausprägen, nämlich an den Ländergrenzen. Der Standort der Arbeitsgemeinschaft - ich sagte es schon - ist in erster Linie ein kommunaler. Dort, wo sich die G e m e i n d e n als Träger der Entwicklung des Gebietes an den Ländergrenzen reiben, stösst sich die Sache der Arbeitsgemeinschaft ebenso hart im Raume. Erleichterungen vermag sie zu geben, solange die Gedanken leicht beieinander wohnen, d.h. im gemeinsamen Planen und Denken, in dem Ringen um ein klein bisschen mehr Vertrauen untereinander. Aber da, wo sich die Ländergrenzen mit den Lebensbereichen nicht decken, wo sich in den Grenzziehungen die Staats-

tätigkeit bewusst und abgrenzend manifestiert, wo die Rechtsungleichheit zwischen drei Ländern zu spüren ist, sodass nicht einmal Inspektorenanwärtern des Raumes in einer einheitlichen Verwaltungsschule ein über die Grenzen anzuerkennendes Examen abgenommen werden kann, dort wo das Gefälle des Wohlstandes zwischen den Ländern auch den Gemeinden verschiedene Entwicklungsgesetze auferlegt, dort wo grundlegende organisatorische Unterschiede etwa im Polizeiaufbau gleichlautende Verordnungen fast unmöglich machen, dort wo bundeseigene Verwaltungen, die wie Bahn-, Post- und Arbeitsverwaltungen wirtschaftlichen Zusammenhängen besonders Rechnung tragen sollten, die Landesgrenzen auch zu ihren Bezirksgrenzen machen und ihnen dadurch auf Gebieten ein Gewicht geben, auf denen sie als Landesgrenzen kein Gewicht zu haben brauchten, dort wo die verschiedene Terminierung kommunaler und staatlicher Wahlen fast ständig wenigstens einen Teil des einheitlichen Gebietes zeitweilig verwaltungsmässig lahmlegt, dort wo die Verschiedenheit der Schulgeldregelungen die Bewohner in der Auswahl ihrer Schulen an die Grenzen bindet, dort wo in weisungspflichtigen Aufgaben sich verschiedene Ausführungsanweisungen aus allen drei Ländern im hiesigen Raume ein Stelldichein geben, dort wo die ländermässig organisierten kommunalen Spitzenverbände das gleiche Problem in jedem Lande verschieden behandeln, dort wo sich am selben Strom einander gegenüber zwei Staaten in die Hafenverwaltung teilen, dort wo statistische Daten jeweils an den Ländergrenzen haltmachen, als existiere überhaupt keine gemeinsame Lebensäusserung desGebietes: dort hat auch die Kommunale Arbeitsgemeinschaft ihre Möglichkeiten verloren.

Zusammengefasst:

1. Die Möglichkeiten zwischenverwaltungsmässiger Zusammenarbeit sind ihrer Natur nach begrenzt.
2. Die eigentliche Materie ist die der <u>weisungsungebundenen</u> Selbstverwaltungsangelegenheiten.
3. Eine verpflichtende Willensbildung mit Zwang zur Ausführung kann nicht ausgeübt werden.

4. Soweit in Ländergrenzen eine starre Manifestation des Staatswillens zum Ausdruck kommt, kann sie durch eine kommunale Arbeitsgemeinschaft nicht überwunden werden.

5. Wenn in voller Kenntnis dieser Schwierigkeiten und Begrenzungen der Gedanke der kommunalen Arbeitsgemeinschaft aufgetreten ist und sich behauptet, so ist dies ein sichtbares Zeichen für die Stärke des Gefühls der Zusammengehörigkeit.

Die Gebietsordnung im Rhein-Neckarraum

unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Zweckmässigkeit

Referat

gehalten am 2.10.1954 vor dem "Luther-Ausschuß" in Mannheim

von

Professor Dr. Adolf Schüle
Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Mannheim
Stadtrat in Mannheim

zu 179

I.

Die Zweckmässigkeit einer staatsrechtlichen oder verwaltungsmässigen Gebietsordnung in wirtschaftlicher Hinsicht kann von verschiedener Warte aus beurteilt werden. Der Wirtschaftsgeograph wird sich vor allem an die naturgegebenen Fakten halten; die allgemeine Wirtschaftswissenschaft wird nach Standortbedingungen, Bezugsquellen, Absatzgebieten und ähnlichem fragen, der Verkehrswissenschaftler nach Straßen, Bahnen, Wasserläufen oder Lufthäfen, und der Wirtschaftsstatistiker wird ihnen allen dazu die nötigen Zahlen liefern. Derartiges soll in folgendem nicht geboten werden, wenigstens nicht in der Hauptsache- einmal der Zeit wegen, denn man kann in zwei Viertelstunden nicht die Struktur eines ganzen Wirtschaftsgebietes auseinanderlegen, und ferner, weil darüber schon genügend Arbeiten vorhanden sind. Ich sehe meine Aufgabe, da ich ja als Hauptgeschäftsführer der Mannheimer Industrie- und Handelskammer hierher gebeten worden bin, in etwas anderem: nämlich auszugehen von dem Blickwinkel der praktischen Wirtschaft, d.h. der Betriebsleitung der Fabriken, des Kaufmanns im Handelskontor, des Reeders, Spediteurs, Bankiers, Vertreters usw. Wie wirkt sich die gegenwärtige Gebietseinteilung im Rhein-Neckarraum auf das tägliche Geschäft all dieser Unternehmen aus, wo ergeben sich Schwierigkeiten oder Hindernisse, welches sind ihre Wünsche, falls an dieser Einteilung etwas geändert werden soll.

Bekanntlich ist nichts schwieriger, als "die" Meinung "der" Wirtschaft zum Ausdruck zu bringen, zumal in einer so komplizierten und zudem noch politischen Angelegenheit. Denn es gibt kaum einen Bereich, der nach der Art seiner Menschen und ihrer Tätigkeit so heterogen zusammengesetzt ist wie der wirtschaftliche; kaum einen, bei dem es so viele einzelgängerische Meinungen gibt;

daher auch kaum einen, bei dem die Meinungen so schwer auf einen Nenner zu bringen sind. Gleichwohl, es finden sich Erscheinungen, die sich häufen und deswegen als repräsentativ angesehen werden dürfen, auch Erfahrungen, die sozusagen gebündelt werden können, und schließlich psychologische Grundstimmungen, die man zwar nicht zählen und wiegen kann, die aber dennoch greifbar sind. Auf all dies kann ein Urteil gegründet werden.

In <u>geographischer Hinsicht</u> werden wir im wesentlichen die Pfalzfrage ins Auge fassen. Unser Kammerbezirk (der Stadt- und der Landkreis Mannheim), räumlich klein, aber wirtschaftlich ebenso vielseitig wie kräftig, grenzt bekanntlich im Norden noch an ein weiteres Land, an Hessen. Nachdem aber die hiermit zusammenhängenden Probleme schon gesondert behandelt worden, nachdem Weinheim, auch der Landkreis, vor diesem Ausschuß schon zu Wort gekommen sind - wobei vor allem die Grenzfragen nach dem Norden erörtert wurden - ist von uns der Blick mehr nach dem Westen zu richten. Den Kern der Überlegungen über eine etwaige Neuordnung in unserem Bereich bildet sowieso die Frage, wie die ländermässige Einteilung der links- und rechtsrheinischen Gebiete der ehemaligen Kurpfalz gestaltet werden soll.

II.

Es ist eine <u>unbestreitbare Tatsache</u>, daß unsere rechtsrheinische Wirtschaft mit der in der Rheinpfalz gelegenen in ebenso engen wie vielfältigen Beziehungen steht, in etwas lockereren allerdings, was die westlichen Randbezirke betrifft, die bekanntlich eher nach der Saar hin tendieren. Die viel-

hundertjährige politische Geschichte der alten Kurpfalz hat dazu das ihrige beigetragen, außerdem bewirkt räumliche Nachbarschaft immer zugleich auch wirtschaftliche Verflechtung, was besonders für das frühindustrielle Zeitalter gilt, in dem die Wirtschaft noch mehr lokalen Charakter hatte, es gilt aber auch heute noch. Diese Verflochtenheit ist so handgreiflich, daß sie hier nicht im einzelnen dargestellt zu werden braucht. Nur wenige Beispiele aus der hiesigen Perspektive seien zur Illustration angeführt. Auf dem Gebiet der Agrarwirtschaft: Tabak, eines der für unseren Landstrich typischen Bodenerzeugnisse, wird in der ganzen kurpfälzischen Rheinebene angebaut, in Wiesloch und Schwetzingen ebenso wie in zahlreichen Orten auf der anderen Rheinseite. Pfälzer Wein wird nirgends mehr als in Mannheim getrunken, er hat unseren Handel mit deutschen Weinen zu allen Zeiten stark befruchtet. Auf dem industriellen Gebiet ist weithin bekannt, daß die "Badische Anilin" in Ludwigshafen ihren Ausgang von Mannheim genommen hat. Die Weinheimer Lederindustrie beliefert seit jeher die Pirmasenser Schuhfabriken, gegenwärtig mit einem ganzen Viertel ihrer Produktion. Ein großes keramisches Werk im weiteren Mannheimer Stadtbezirk bezieht einen Teil seiner Erden aus der sogenannten Steinpfalz. Die "Südzucker" mit Sitz in unserer Stadt hatte bis 1945 allein 3 ihrer Werke in der Pfalz. Auf dem Gebiet des Handels, etwa mit Kohle, ragt das Mannheimer "Kohlenkontor", ehemals Untergesellschaft des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats, stark hervor mit wesentlichem Absatz in der Rheinpfalz, allerdings auch weit darüberhinaus. Die Mitglieder der Mannheimer Produktenbörse, einer der führenden Westdeutschlands,

auf welcher Getreide, Futtermittel und ähnliches gehandelt werden, stammen gegenwärtig zu 33 % aus unserem Kammerbezirk, zu 21 % aus dem übrigen Nordbaden und zu 25 % aus dem Regierungsbezirk Pfalz, während der Rest auf das sonstige Baden-Württemberg, Hessen usw. entfällt. Bei den größeren Kreditbanken geschehen die Betreuung der Pfälzer Niederlassungen und damit die wichtigeren Gelddispositionen großenteils von Mannheim aus. Die beiden Hypothekenbanken, die Pfälzische in Ludwigshafen und die Rheinische in Mannheim, gehen auf denselben Gründer zurück. Das Großkraftwerk Mannheim stellt eine der wichtigsten Energiequellen für den pfälzischen Raum dar. Vertreterbezirke erstrecken sich häufig auf Nordbaden und Rheinpfalz gemeinsam. Der Mannheimer Einzelhandel wird seit je von einem breiten, zum Teil von weither kommenden Käuferstrom aus der Pfalz frequentiert, der nur in den Zeiten der Zonensperre am Rhein ausgeblieben ist. Hinzu kommen die vielseitige Verbindung durch Unterhaltung von Filialen oder ähnlichen Niederlassungen, wechselweise entsandt in das jeweilig andere Gebiet, durch Aufsichtsratsbesetzungen, persönliche Beziehungen und anderes mehr. Dies alles - und vieles andere, was beiseite gelassen werden musste - beweist, daß die früher und heute von so vielen verschiedenartigen Beurteilern getroffene Feststellung, es handle sich bei dem alten kurpfälzischen Raum um ein stark miteinander verflochtenes Wirtschaftsgebiet, richtig ist. Von der pfälzischen Seite müsste Ihnen gleiches berichtet worden sein.

Allerdings erfordert es die Objektivität, dieses Bild noch zu ergänzen. Es wäre nämlich unrichtig anzunehmen, unsere rechtsrheinische Wirtschaft sei derart auf die Pfalz ausgerichtet,

daß alle sonstigen wirtschaftlichen Verflechtungen, gleichgülti
ob man Bezug, Absatz, Kapitalversorgung, Arbeitskräfte oder ähnliches ins Auge fasst, daneben verblassen müssten. Die Mannheimer Industrie z.B., die, ungeachtet der wirtschaftliche Bedeutung des Landbezirks und der übrigen Gewerbezweige, der Wirtschaft in unserer Länderecke das Gepräge gibt, ist in der Hauptsache verarbeitende Industrie, die Metallverarbeitung (Maschinen, Fahrzeuge, Elektrotechnik) steht dabei im Vordergrund. Eisen und Stahl, Kohle, metallische Halbfabrikate usw. kommen aber im großen gesehen aus dem Ruhrgebiet; ebenso das Mineralöl und ein Teil der Vorprodukte für die bei uns gleichermaßen stark vertretene chemische und pharmazeutische Industrie. Das Getreide für unsere Mühlen wird im wesentlichen aus Übersee und nur zu einem kleinen Teil aus den landwirtschaftlichen Gebieten Süddeutschlands bezogen. Häute für die Weinheimer Lederfabrikation können auf der Bezugsseite gleichfalls nicht mit der Rheinpfalz in Verbindung gebracht werden. Und auf der Absatzseite der Industrie steht es nicht anders. Die moderne Großindustrie ist eben in jeder Hinsicht großräumig orientiert, die Reichweite ihrer Lieferungen ist theoretisch unbegrenzt, i Export geht in alle Welt. Bei der mittleren Industrie, soweit nicht Spezialerzeugnisse herstellt, und ebenso bei der Kleinindustrie ist das natürlich anders, d.h. der Radius ihres wirtschaftlichen Wirkungsbereiches ist aus naheliegenden Gründe kleiner. - Ähnliche Feststellungen sind bezüglich des bedeutsamen Mannheimer Importhandels zu machen. Getreide, Öle und Fette, Treibstoff sowie Holz, um nur einige wichtigere Güter zu nennen, kommen zu beachtlichen Teilen aus Übersee -

viele unserer Firmen haben deshalb auch Niederlassungen in deutschen Nordseehäfen - oder sie kommen aus entfernteren Gegenden unseres Vaterlandes. Bei dem Binnengroßhandel, der sozusagen an der Wiege der Mannheimer Wirtschaft gestanden hat und der auch heute noch eine gewichtige Rolle für ganz Süddeutschland spielt, ist allgemein die Potenz des Unternehmens für dessen räumliche Reichweite maßgebend, es sei denn, daß dieser Reichweite durch ungünstige Frachttarife oder ähnliches Grenzen gezogen werden. In vielen Sparten des Binnengroßhandels ist allerdings der Anteil des Pfalzgeschäftes bedeutsam. Auch unser Einzelhandel mit seinen qualifizierten Fachgeschäften und großen Häusern zieht, wie schon gesagt, wesentliche Impulse aus der pfälzischen Käuferschaft. Schiffahrt und Spedition hingegen greifen wieder räumlich weiter, und für Banken und Versicherungen dürfte, abgesehen von den lokalen Instituten, das gleiche gelten.

Wird all dies in Rechnung gezogen, so bleibt zwar die eingangs hervorgehobene Tatsache, daß uns mit der Rheinpfalz starke wirtschaftliche Fäden verbinden. Es bleibt auch, daß es sich, über das Ganze gesehen, bei dem alten kurpfälzischen Gesamtgebiet - insbesondere der Rheinebene zwischen dem pfälzischen Haardtgebirge einerseits, dem Westrand des badischen Kraichgaus und des Odenwalds andererseits - um eine räumlich geschlossene, vielseitig ausgebildete "Wirtschaftsprovinz" handelt, Um Frankfurt, um Stuttgart, um München - wir nennen nur die vergleichbaren süddeutschen Zentren - findet sich entsprechendes. Man wird aber den wirtschaftlichen Gegebenheiten keineswegs gerecht, wenn man behaupten wollte, die Wirtschaft dieseits und jenseits unserer Rheinstrecke sei in einer spezifischen Weise aufeinander

angewiesen oder miteinander verzahnt, wenn man nicht auch berücksichtigen würde, mit welchen anderen Wirtschaftsgebieten das unsrige gleichermaßen wichtige Verflechtungen aufweist. Das nahe Frankfurt, das Gebiet des weiteren Baden-Württemberg, das Neckartal mit dem Bauland, der Rhein abwärts und aufwärts bieten der Wirtschaft unseres Kammerbezirks ebenso bedeutsame Möglichkeiten, wie sie der Pfalz gegenüber gegeben sind. Es wäre wirtschaftspolitisch eine Krähwinkelei, dies etwa nicht anerkennen zu wollen.

III.

Auf dem Hintergrund dieser allgemeinen Feststellungen wird nunmehr die Frage wichtig, welche Bedeutung die Ländergrenze am Rhein für die praktische Tätigkeit unserer Unternehmen besitzt. Denn der gemeinsame Wirtschaftsraum, von dem wir gesprochen haben, wird von einer staatsrechtlichen Grenze durchzogen, die mannigfache Konsequenzen auf dem Gebiet der Regierung und Verwaltung hat, vor allem in Bezug auf die Verwaltungsorganisation, die Behördenzuständigkeit, die Verfahrensregelungen, das Wirtschaftsrecht und was dergl. mehr ist. Um das Gesamturteil vorweg zu nehmen: diese Ländergrenze wird von der praktischen Wirtschaft, im großen ganzen gesehen und abgestellt auf die heutige Situation, kaum als Hindernis empfunden. Was die Industrie braucht, sind ausreichende Bezugsmöglichkeiten für Rohstoffe, Vorprodukte, Strom und Gas, sind weiterhin Arbeitskräfte und vor allem Aufträge. All dies wird durch das Bestehen einer Ländergrenze gegenüber der Rheinpfalz kaum berührt. Für den Großhandel darf entsprechendes gelten. Bei dem Einzelhandel, der eben stärker örtlich radiziert ist, liegen die Dinge allerdings anders. Drüben in der Pfalz, einem Teil der französischen Besatzungszone, besteht für den

Einzelhandel noch Zulassungspflicht, wenn auch die Prüfung der Bedürfnisfrage entfallen ist. Das Auftreten neuer Konkurrenten ist damit auf der anderen Rheinseite etwas abgeschirmt, während auf unserer Seite bekanntlich lediglich Anmeldungspflicht besteht. Das bedeutet einen gewissen Unterschied in der Konkurrenzlage. Doch ist hier das Ende abzusehen, da eine neue bundeseinheitliche Berufsordnung für den Handel zu erwarten steht. Weitere Verschiedenheiten finden sich, insbesondere an der Nahtstelle Mannheim-Ludwigshafen, auf dem Gebiet der Ladenschlußzeiten und der verkaufsfreien Sonntage vor Weihnachten. Diese Dinge mögen unbedeutend erscheinen, sie sind es aber tatsächlich nicht bei einem Gewerbezweig, dem die tägliche Versorgung großer Menschenmassen als volkswirtschaftliche Aufgabe gestellt ist. Schließlich leidet unser Einzelhandel unter der, sehr stark auch mit landsmannschaftlichen Gefühlen genährten Gegenwirkung pfälzischer Kreise, die das Einkaufen in Mannheim verhindern soll.

Auf dem Verkehrsgebiet ist es die Zweiteilung der Hafenverwaltungen in Mannheim und in Ludwigshafen, die immer wieder Kummer bereitet. (Auf der Mannheimer Seite kommt noch ein städtischer Hafenteil dazu, was hier aber vernachlässigt werden kann.) Der Doppelhafen ist das Kernstück der gesamten kurpfälzischen Wirtschaftsansiedlung, seine Zweiteilung bedeutet Überschneidung der Aufgaben und damit unnötige Konkurrenz. Daß alle Versuche, die beiden Hafenverwaltungen organisatorisch einander näherzubringen, schon in den Ansätzen gescheitert sind, wird von der Wirtschaft nicht verstanden. Schuld daran ist keineswegs nur die, wie anzuerkennen ist, nicht ganz übereinstimmende Interessen-

gegenüber den "Hinterländern", die von den beiden Häfen bedient werden, sondern vor allem die Eigenwilligkeit der Ministerialverwaltungen in Stuttgart und in Mainz, ein Thema grundsätzlicher Art, auf das ich noch zurückkommen werde. Für die Schiffahrt ist es weiterhin unpraktisch, daß für die rechtsrheinische Strecke unseres Raumes das Wasser- und Schiffahrtsamt in Mannheim, für die linksrheinische die entsprechende Behörde in Speyer zuständig ist. Ein gemeinsames Amt für diese Strecke wäre bestimmt besser.- Daß bei der Bundesbahn über unseren Raum drei Bahndirektionen (Karlsruhe, Mainz und Frankfurt) bestimmen, deren Bezirke übrigens mit den Ländergrenzen nicht ganz zusammenfallen, ist verkehrspolitisch-allgemein sicherlich ein erheblicher Nachteil, aber unsere Unternehmen beklagen sich kaum darüber. Die für die Wirtschaft entscheidenden Fragen des Güter- und Personentarifs sowie des Fahrplans werden zentral behandelt. Hingegen ist es bei der Elektrifizierung, eine uns gegenwärtig stark berührende Angelegenheit, ein wenig befriedigender Zustand, daß die Weiterführung der elektrifizierten Strecken von Mannheim-Heidelberg nach Norden und später auch nach der Pfalz zum Teil von Krediten seitens der beteiligten Landesregierungen an die Bundesbahn abhängt, die jeweils einzeln ausgehandelt werden müssen und daher das Fortschreiten des großen Werkes sehr erschweren.- Beim Straßenverkehr finden sich, infolge der lokalen Gebundenheit und Ausrichtung dieses Verkehrsträgers, ebenfalls gewisse Ungereimtheiten, vor allem wenn man an die Frage der Rheinbrücken denkt; die Mitwirkung allzu vieler örtlicher und ländermässiger Instanzen hat hier sehr hemmend gewirkt. Auf weitere Einzelheiten muß verzichtet werden. Im ganzen gesehen liegen aber auch bei den

Straßen keine Verhältnisse vor, die es vom Standpunkt der verladenden oder der verkehrstreibenden Wirtschaft unbedingt nahelegen würden, die Ländergrenze zu beseitigen.

Schließlich noch ein Wort über das Thema der Arbeitskräfte, insbesondere die Pendlerfrage. Sie bereitet betrieblich wegen des durch die Anmarschwege verursachten Kräfteverzehrs gewisse Schwierigkeiten, und sie bildet weiter ein Verkehrsproblem von besonderen Ausmaßen. Mannheim allein hat heute mehr als 45.000 Einpendler, 1948 waren es ca. 34.000. Der Fluß der im Rhein-Neckarraum wohnenden Arbeitnehmer, die täglich zweimal den Rhein überqueren, ist jedoch nicht so groß, wie zuweilen angenommen wird. Von den auf unserer Seite, d.h. im Stadt- und Landkreis Mannheim Arbeitenden kommen nur 20 % aus Rheinland-Pfalz - von Ludwigshafen nach Mannheim sind es 3.700 Menschen - 35 % aus Nordbaden, insbesondere der weiteren Heidelberger Gegend, dagegen 45 % aus den südhessischen Gemeinden, insbesondere aus Viernheim, Lampertheim und dem Odenwald. Umgekehrt pendeln von Mannheim nach Ludwigshafen täglich nur etwa 2100 Arbeitnehmer bei einer Gesamtbeschäftigtenzahl von Ludwigshafen Stadt und Land plus Frankenthal von mehr als 85.000. Die Wirtschaft Mannheims einerseits und diejenige Ludwigshafens andererseits fangen also den weitaus größten Teil der auf sie von Norden und Osten bezw. von Westen zupendelnden Arbeitskräfte ab und machen damit für diese den Rheinübergang entbehrlich. Im übrigen arbeiten bei der Vermittlung von Kräften die Ämter hier und drüben reibungslos zusammen, so daß insoweit vom Standpunkt der Wirtschaft aus an dem jetzigen Zustand nichts Wesentliches

auszusetzen ist. Anders liegen allerdings die Dinge bezüglich der südhessischen Randgemeinden. Diese stellen, wie gesagt, über 45 % der Einpendler nach Mannheim Stadt und Land, aus welchem Grunde die weitergezogene Abgrenzung unseres Arbeitsamtsbezirks nach Norden, wie sie vor 1943 bestanden hat, unbedingt wiederhergestellt werden sollte. Das kann jedoch, mindestens theoretisch, von der Nürnberger Bundesanstalt allein geordnet werden.

IV.

Bewertet man die vorgetragenen Einzeltatsachen in ihrer Gesamtheit, so kommt man zu dem Ergebnis, daß zwar eine Anzahl fühlbarer Schwierigkeiten aus der gegenüber der Rheinpfalz bestehenden Ländergrenze erwachsen, daß sie aber doch nur mehr oder weniger peripherer Natur sind und daß sie vor allem den Gesamtablauf des wirtschaftlichen Geschehens in unserem Raum nicht entscheidend beeinträchtigen. Allerdings muß hier eine wesentliche Einschränkung gemacht werden: unser Urteil gilt lediglich für die Jetztzeit, d.h. solange das gegenwärtig gehandhabte, im grundsätzlichen freie Wirtschaftssystem besteht. Je freier die Wirtschaft vom Staat, desto geringer die Einwirkung der Verwaltung, vor allem auch die Einwirkung durch Landesbehörden; in entsprechendem Maße vermindert sich auch die Bedeutung einer Ländergrenze für die Wirtschaft und alles, was von einer solchen Grenze abhängt. Nicht vergessen bei uns ist aber aus jüngerer Zeit die Zonentrennung nach 1945, während der - für Menschen ebenso wie für Verkehrsmittel, für Waren ebenso wie für Kapital - unsere Welt am Rhein, gleich hinter dem

Mannheimer Schloß, aufgehört hat; unvergessen auch die Zeit der innerdeutschen Bewirtschaftung, der wenig ruhmvollen Herrschaft der Landeswirtschaftsämter und ihrer örtlichen Trabanten. Damals ist wirklich ein klaffender Riss durch die Wirtschaft der kurpfälzischen Lande gegangen und sind unzählige natürlich gewachsene Verbindungen zwischen der Wirtschaft dieseits und jenseits des Rheins zerrissen worden, zu einem Teil noch mit Nachwirkungen bis heute. Wer einen geographischen Raum nach seiner wirtschaftlichen Zweckmässigkeit neu zu gliedern hat, der darf sich nicht nur auf die Gegenwart beschränken, sondern der muß anhand der Erfahrungen der Vergangenheit auch die Möglichkeiten der Zukunft ins Auge fassen, und das heißt hier: die Möglichkeit der Wiederkehr eines bewirtschaftenden Staatssystems.

Übrigens finden sich auch heute noch, im Rahmen einer überwiegend freien Wirtschaftsordnung, zahlreiche Beispiele, bei denen die Ländergrenze und die aus ihr resultierende Verschiedenheit der Behördenpraxis als wirtschaftstrennendes Moment deutlich zu Tage tritt: etwa bei der Verteilung von Landesmitteln für den Wohnungsbau, woran in erster Linie die Bauwirtschaft stark interessiert ist; bei der staatlichen Mithilfe an der Vergebung der großen öffentlichen Aufträge, sei es seitens der Bonner Zentralinstanzen, sei es durch die Besatzungsmächte - ein Tummelplatz ländermässigen Wirtschaftsegoismus, der nur in der Kirchturmspolitik bei der Vergebung <u>örtlicher</u> öffentlicher Aufträge seine Parallele hat; weiter bei dem vielverzweigten Kapitel der staatlichen Finanzhilfe für die Wirtschaft in Form von Staatskrediten, -bürgschaften oder -zuschüssen für die Zwecke der Gewerbeförderung.

(Wer kann sich in diesem Zusammenhang nicht eines Lächelns erwehren, wenn er hört, daß die Regierung in Wiesbaden eine Kreditaktion für die "hessische Neckarschiffahrt" vom Stapel lässt!). Auch die Bankenaufsicht, etwa bei der allerdings selten gewordenen Zulassung neuer Filialen von Bankinstituten der jeweils anderen Rheinseite, strömt bisweilen von landespolitischen Erwägungen über. Selbst bei der Steuerverwaltung, deren Gesetze doch großenteils bundeseinheitlich sind, zeigen sich beim Vollzug fühlbare Unterschiedlichkeiten zwischen der Praxis der Finanzämter hüben und drüben. Das Gebiet aber, auf welchem die Länder noch heute besonders einflußreich sind, ist der Ernährungssektor. Ich fühle mich für ihn weniger kompetent - aber wo er sich mit dem gewerblichen berührt, wird fast immer von Mainz und von Stuttgart aus ein eigenes Garn gesponnen. Die Misere der in Mannheim-Ludwigshafen ansässigen Mühlenindustrie hätte niemals so weit kommen können, wenn die Ernährungsministerien der verschiedenen Länder das oberrheinische Mühlenzentrum einheitlich gesehen und nicht jeweils eine eigene und damit gesamtwirtschaftlich abwegige Politik getrieben hätten.

Wo immer also die Länderbürokratie der Wirtschaft gegenüber noch mitzubestimmen hat, ist die Ländergrenze ein wesentliches Hindernis. Wirtschaftspolitik muß stets das Ganze umgreifen, wenigstens die gesamte nationale Wirtschaft; vor allem darf sie nicht an Ländergrenzen haften, und diejenigen, die sie betreiben oder beeinflussen, besonders also die Landesbürokratie, darf nicht so tun, als ob das wirtschaftliche Geschehen außerhalb des eigenen Landes sie nichts angehe. Leider ist das aber großenteils

der Fall. Insofern kann nur gehofft werden, daß die Wirtschafts-politik sich zunehmend weiter von den Ländern weg auf den Bund verlagert.

V.

Den größten Nachteil, der aus der ländermässigen Zweiteilung des Rhein-Neckarraumes erwächst, sehen wir schließlich in der Schwierigkeit, wenn nicht gar Unmöglichkeit, gemeinsame wirtschaftspolitische Anliegen des Gesamtraums nach aussenhin wirksam zu vertreten. Das bedeutsame stromübergreifende Wirtschaftspotential, etwa nur der Schwesterstädte Mannheim und Ludwigshafen, konnte wegen der Ländergrenze, wegen der durch sie verhinderten Gesamtschau nicht annähernd so in das Bewusstsein der Allgemeinheit oder der politischen Instanzen treten, wie es bei der Zugehörigkeit beider Städte zu dem gleichen Land unzweifelhaft der Fall gewesen wäre. Hamburg etwa und ebenso Bremen sind nicht nur in staatsrechtlicher Hinsicht, sondern auch wirtschaftspolitisch fest eingeprägte Begriffe; der Frankfurter und der Stuttgarter Wirtschaftsraum ragen in entsprechender Weise hervor. Hätten wir einen gemeinsamen Hafen Mannheim-Ludwigshafen - er wäre das natürliche, ebenbürtige Gegenstück zu Duisburg-Ruhrort und unbestrittenermaßen der große Oberrheinhafen. Von dem Mühlenproblem dieseits und jenseits des Rheins und den Folgen seiner ländermässig verschiedenen Behandlung wurde schon gesprochen. Auch im Kampf des Oberrheins gegenüber den Seehafenplätzen, deutschen wie ausländischen, ständen unsere

bezirklichen Importeure ganz anders da, müssten sie nicht erst mühsam Bundesgenossen von der anderen Seite herbeiholen, um als Einheit in Erscheinung treten zu können. Die Schwierigkeiten solcher Vertretung nach aussen bewirkten Schwäche, geringere Erfolgsaussichten und unmittelbare Schädigungen der beteiligten Wirtschaft.

Schon bei den statistischen Zahlen, vielfach den am meisten beweiskräftigen Unterlagen für ein wirtschaftspolitisches Verlangen, macht es sich sehr nachteilig bemerkbar, daß sie großenteils getrennt ermittelt werden, verschiedenartig aufgebaut sind und daß dabei jeweils nur die eine Seite berücksichtigt wird. Erst kunstvoll abgestimmt, können sie zusammengefügt werden und ergeben sie den der Wirklichkeit entsprechenden Gesamteindruck. Des weiteren ist die Organisation der gewerblichen Wirtschaft durch die Ländergrenze unnatürlich auseinander geschnitten. Das gilt nicht nur für die Industrie- und Handelskammern, bei denen - als bezirklichen Zusammenfassungen - der jetzige Zustand besonders unbefriedigend ist, sondern auch für die Fachorganisationen und die Arbeitgeberverbände. Dem Aufbau der letzteren entspricht zumeist das Anwendungsgebiet der Lohn- und Gehaltstarife. Hieraus entstehen entsprechende "Gefälle", eine merkwürdige sozialpolitische Fernwirkung unseres föderalistischen Staatsaufbaus, die aber praktisch sehr ins Gewicht fällt.

Die ländermässig getrennte Schau, die mangelnde Fähigkeit der Ministerialbürokratie, das Gemeinsame zu begreifen, die Zweiheit der nachgeordneten Verwaltung - sie alle wirken sich natürlich dort besonders aus, wo es gilt, ein unserem Raum gemeinsames

wirtschaftspolitisches Ziel in Bonn zu erreichen. Das geht bekanntlich nicht ohne Unterstützung durch die Landeszentralen. Also begeben sich die beteiligten Wirtschaftskreise dieseits des Rheins nach Stuttgart und diejenigen jenseits des Rheins nach Mainz, um zu antichambrieren, aber auch die Erfahrung zu machen: andere Länder, andere Beamten, andere Auffassungen, möglicherweise eine ganz anders geartete politische Konstellation. Wer sich vor Augen hält, was es dann bedeutet, die verschiedenen Instanzen unter einen Hut zu bringen, die Querverbindung zwischen ihnen herzustellen, ihre Stellungnahme im Bundesrat und seinen Ausschüssen einigermaßen zu koordinieren, der wird begreifen, warum die Möglichkeit einer gemeinsamen politischen Repräsentanz des gesamten Rhein-Neckargebietes dringend zu wünschen ist bezw. warum deren Fehlen - in der Vergangenheit ebenso wie in der Gegenwart - der Wirtschaft dieses Gebietes vielfach Nachteile gebracht hat. Das dürfte in der Zukunft kaum anders sein, es sei denn, man änderte die Ländergrenze am Rhein. Würde sie aufgehoben werden, so ist mit Sicherheit anzunehmen, daß sich das auf die Wirtschaft günstig auswirken würde. Es würde sehr wahrscheinlich auch von weiten Kreisen unserer Wirtschaft begrüsst werden, gleichgültig wie sie im einzelnen zu der "Pfalzfrage" stehen. Denn die Wirtschaft ist nach meiner Kenntnis ganz allgemein gegen entbehrliche Ländergrenzen, um welche es sich auch handeln möge, da diese Grenzen zu einem erheblichen Teil die staatsrechtliche Grundlage bilden für die Behörden- und Beamtenhypertrophie, dessen Alimentierung über die Steuern im wesentlichen wieder von der Wirtschaft aufgebracht werden muß.

VI

Damit komme ich zum Ende. Ich habe mich bemüht, wenigstens in groben Zügen ein Bild über die Zweckmässigkeit der Gebietsordnung in unserem Raum vom Standpunkt der Wirtschaftspraxis aus zu zeichnen. Es konnte nur unvollkommen sein, und es gibt selbstverständlich auch noch andere Gesichtspunkte, von denen man hätte ausgehen können. Vor allem habe ich von realen Dingen und konkreten Erfahrungen gesprochen, weil es mir nicht zu genügen scheint, nur mit dem Finger auf der Landkarte ein zusammenhängendes Wirtschaftsgebiet zu umreissen, um daraus summarisch den Schluß zu ziehen, es müsse auch dem gleichen Bundesland angehören. Bewusst bin ich mir auch, daß die wirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht allein dafür maßgebend sein können, wie ein Gebiet politisch geordnet werden soll. Aber ich habe mich, entsprechend meiner beruflichen Aufgabe, nur auf das beschränkt, was von seiten der Wirtschaft etwa zu dem Thema zu sagen ist. Die weiteren, gleichermaßen ins Gewicht fallenden Momente sind schon von anderer Seite dargelegt worden.