

**Stadtarchiv Mannheim**

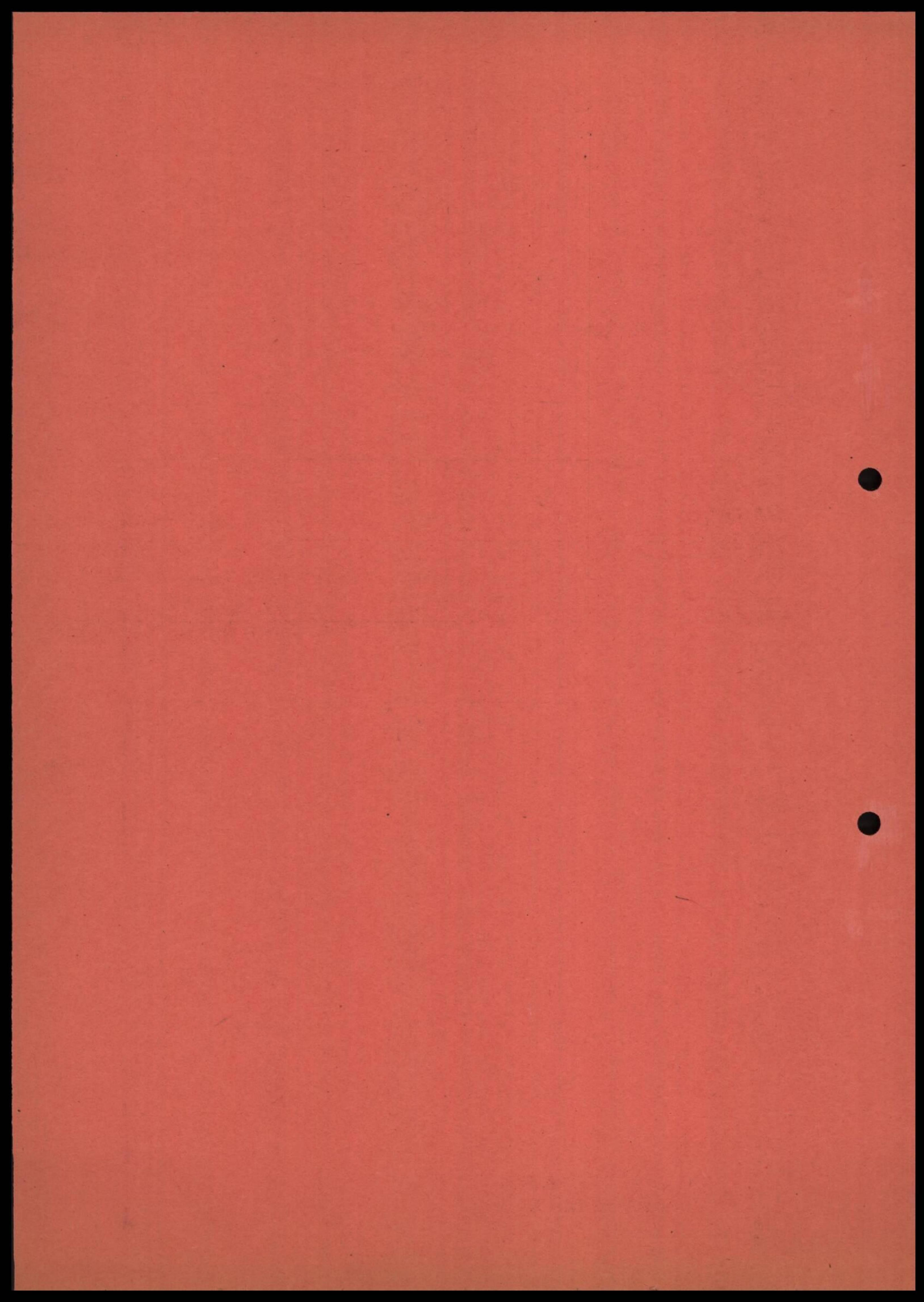
**Nachlaß**

**Hermann Heimerich**

**Zugang: 24/1972**

**312**

Aufgabe für Deutsche Zeitung



# Deutsche Zeitung

Redaktion

Köln, Apostelnstraße 13 . Telefon-Nummer **XXXX** Fernschreib-Nummer 08 881641 . Telegramm-Adresse: Dezet Köln  
20571

Köln,  
Postschließfach 490

den 12. November 1962

Herrn

Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich  
- Rechtsanwalt -

Dr. Ba/p

Mannheim  
Postfach N 14

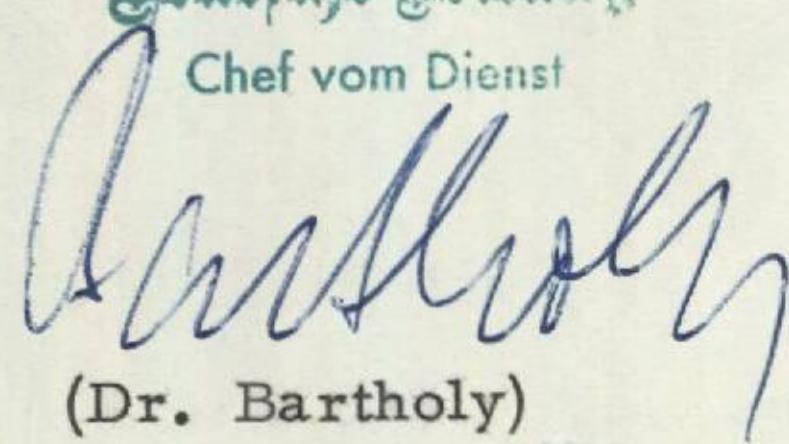
Sehr geehrter Herr Professor,

die Berechnung aller Honorare in unserer Beilage Mannheim - ein europäischer Markt erfolgte nach einem einheitlichen Schlüssel. Demnach wurde die Druckzeile mit -.66 DM berechnet. Ihr Beitrag "Mannheim - ein Beispiel politischer Vernachlässigung" umfaßte 280 Druckzeilen = 184.80 DM. Wir haben diesen Betrag auf DM 200.-- aufgerundet. Wir können schon aus Rücksicht auf die übrigen Autoren keine Sonderhonorare zahlen. Um Ihnen entgegenzukommen sind wir bereit, das Honorar auf DM 250.-- aufzustocken. Den Restbetrag von DM 50.-- haben wir an Sie überwiesen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Deutsche Zeitung

Chef vom Dienst

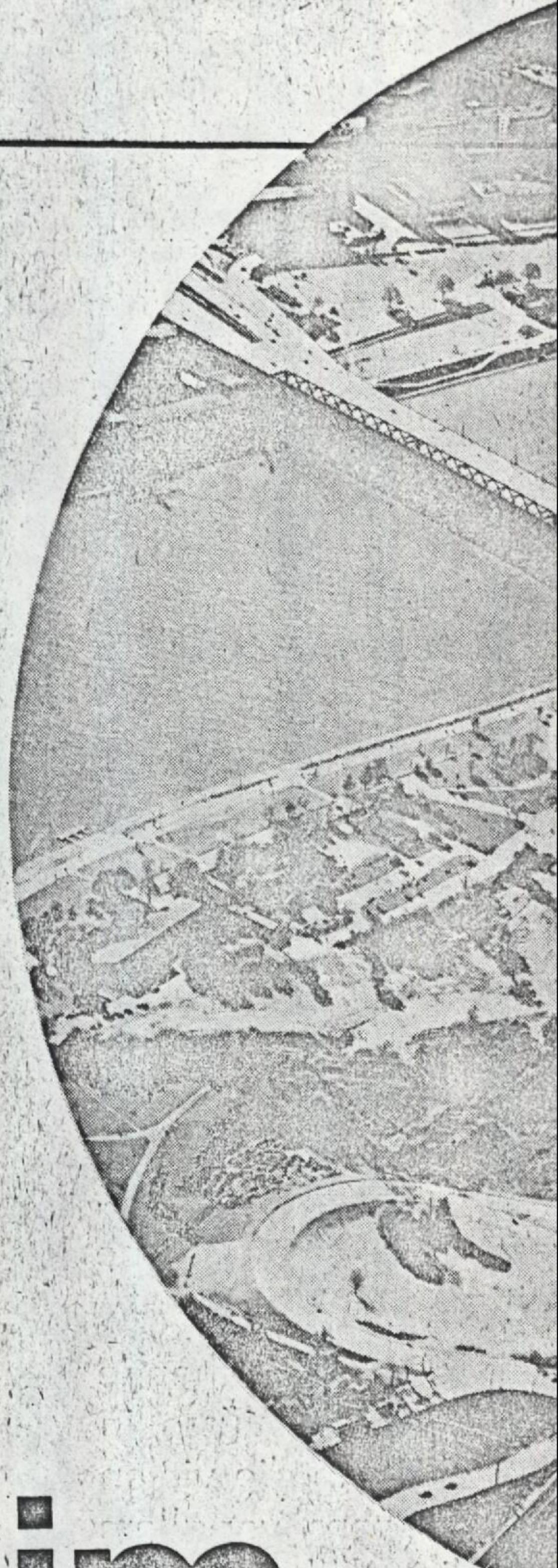


(Dr. Bartholy)

quintag subtus

*Röim Bestand: Zeitungen II-  
113.*

# Deutsche Zeitung



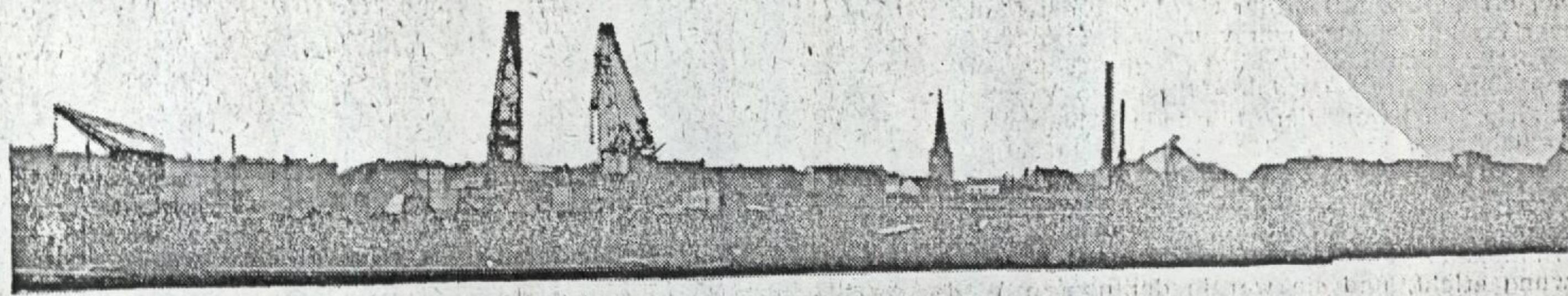
# Manheim ein europäisc



# ein europaisch

Hundert Jahre  
Mannheimer Produktenbörse  
**24. September 1962**

---





# dumont presse

## Tiefdruck · Buchdruck

Köln · Pressehaus Breite Straße 70 · Ruf 20511

Herrn Professor  
Dr. Dr. h.c. Hermann Heimerich

Tag 28. September 1962  
Hl.

Mannheim A 2,1  
Gebäude d. Rhein. Hypothekenbank  
Postfach Nr. 14

### Rechnung

62/1464

Ni.

50 Stück Sonderdrucke "Mannheim - ein Beispiel  
politischer Vernachlässigung"  
von Stehsatz "Deutsche Zeitung", DIN A 4,  
2 Seiten, Druck schwarz

DM 35.90

=====

*bezahlt 4.10.62  
DB*

Beiträge bis zu DM 50.- sind sofort  
ohne Abzug zahlbar

STATE OF ILLINOIS

RECEIVED - 1900

STATE LIBRARIES

STATE LIBRARIES

STATE LIBRARIES

STATE LIBRARIES

STATE LIBRARIES

STATE LIBRARIES

=====

den 31. 10. 1962

An die

Kaufmännische Leitung der  
Curt E. Schwab GmbH. & Co.  
Verlagsgesellschaft

5 K ö l n / Rhein

Apostelnstraße 13  
Postfach 490

Betr.: Honorar-Abrechnung für meinen Aufsatz  
"Mannheim - ein Beispiel politischer Vernachlässigung"

Sehr geehrte Herren !

Ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben an mich vom 23. ds.Mts. Mit der Höhe des an mich zur Überweisung kommenden Honorarbetrags von DM 200.-- kann ich mich keinesfalls einverstanden erklären. So gering können Sie eine geistige Leistung, die eine ganze Seite Ihrer Sonderbeilage "Mannheim - ein europäischer Markt" gefüllt hat, nicht bewerten. Ich bin auch so geringe Honorare nicht gewöhnt. Mir erscheint Ihre Honorarbemessung auch deshalb unbillig, weil Ihnen doch die Inserate in der Sonderbeilage ganz erhebliche Gewinne gebracht haben. Ich verweise nur auf das ganzseitige Inserat der Sunlicht GmbH., deren Aufsichtsrat ich angehöre.

Ich hatte für meinen Aufsatz mit einem Honorar von mindestens DM 500.-- gerechnet. Ich bin bereit, davon noch DM 100.-- abzulassen, aber weniger als DM 400.-- können Sie mir wirklich nicht anbieten.

Mit hochachtungsvoller Begrüßung!

... eln no  
rob studios. She stopped at  
CDK, and saw the same  
old outfit - no different.

Time 10:00 AM

El Gustavino's  
Dynamite Pot

Stevens Center 211 S. Main Street - 10:00 AM  
Bill and Edie at Stevens Center Inn - Stevens Center

... new with the addition of the 3rd floor penthouse  
now spectrography laboratory. Stevens Center Inn  
DC, new life, changes in old fixtures almost non-existent.  
A lab. was set up in the 3rd floor penthouse. It's a good  
time. Max Ferguson one of the best musicians in town  
and his brother, Eddie, are now running the room. Eddie  
is a natural. Eddie is a natural creation and his room  
addition the last of the grandest in Stevens Center  
Inn. Bill and Edie are always on duty visiting tourists  
and the last of the old fashioned letters. I am writing up the  
changes in the room and sending them in to the  
Inn - a two hour novel, "Loving the Inn".  
I am in love with the old rooms - and old furnishings.

: 10:00 AM

10:00 AM - 11:00 AM, 11:00 AM - 12:00 PM

Konto Nr.

807

Heimerich, Prof. Dr. Hermann, RA  
ontoauszug

Konto Nr.

807

Seite

## Kontoauszug

Seite

1

## onorargutschrif

**onorargutschrift**: Mannheim A 2 1.

50

1

Journal	19.62	Text	Belastung	Gutschrift	O
		Übertrag	*	**	
84	21.9.	Mannheim ein Beispiel	W 286	200 - S 300,-	Lehr

KÖLN  
25.10.62  
\* P Sch A d

--- 200, DM --- Pf

Curt E. Schwab  
G. m. b. H. & Co.  
Verlagsgesellschaft  
Stuttgart Leitung

5 Köln  
Apostelnstr. 13

Konto Köln 532 00

- Gegenkonto
- \*\* Skonti u. d.



den 1. 9. 1962

Herrn

Dr. Helmut Cron  
Redaktion der  
Deutschen Zeitung

S t u t t g a r t  
Silberburgstraße

Lieber Herr Dr. Cron!

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie dafür sorgen könnten, daß ich die erbetenen Sonderdrucke meines Aufsatzes etwa bis zum 14. 9. erhalten könnte. Ich will die Sonderdrucke nicht verschicken, bevor die Sondernummer der Deutschen Zeitung, in dem sich mein Aufsatz befindet, herausgekommen ist. Ich möchte aber rechtzeitig die Verschickung vorbereiten, da ich aller Voraussicht nach um die Mitte dieses Monats zu einer Kur nach Bad Mergentheim gehe.

Herzliche Grüsse von Ihrem



den 27. 8. 1962

Herrn  
Dr. Helmut Cron  
Redaktion der Deutschen  
Zeitung  
S t u t t g a r t  
Postfach 220

Lieber Herr Cron!

Ich sende Ihnen in der Anlage die Korrekturbogen für meinen Aufsatz wieder zurück. Nur ein drei Stellen mußte ich eine Korrektur vornehmen.

Der Druck ist leider sehr klein. Bitte machen Sie es wenigstens möglich, daß das doch recht interessante Bismarck-Zitat ebenso groß gedruckt wird wie die übrigen Ausführungen. In der jetzigen Druckform kann man es kaum lesen.

Mit herzlichen Grüßen verbleibe ich  
Ihr

CONFIDENTIAL

1. U. S. AIR FORCE  
HEADQUARTERS OF THE  
U.S. AIR FORCE  
WRIGHT-PATTERSON AIR FORCE BASE  
OHIO 45433

1951 MARCH 21

JOHN STONE, MEMBER

William C. McRae, Jr., former member of the Board of Directors of the Ohio State University, Columbus, Ohio, has been appointed to the Board of Directors of the Ohio State University Foundation, effective April 1, 1951. Mr. McRae is a graduate of the Ohio State University and has been a member of the Board of Directors of the Foundation since its organization. He is also a member of the Board of Directors of the Ohio State University, Columbus, Ohio, and of the Board of Directors of the Ohio State University Foundation.

JOHN STONE, MEMBER

a/c

# Deutsche Zeitung

Redaktion

Curt E. Schwab G.m.b.H. & Co. Verlagsgesellschaft, (14a) Stuttgart W, Silberburgstr. 193 · Telefon: Sa.-Nr. 77646 · Fernschr. 07 22631 · Telegr.-Adr.: Dezet Stuttgart

Stuttgart, 23. August 1962.  
Postfach 220  
c/l.

Herrn

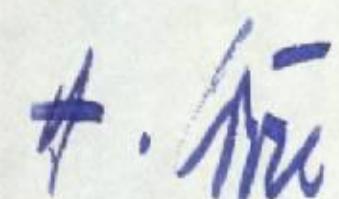
Professor Dr.Dr.h.c.Hermann Heimerich,  
Mannheim.  
A 2,1.

Lieber Herr Dr. Heimerich!

Ich schicke Ihnen hier einen Abzug Ihres Aufsatzes für die Mannheim-Beilage. Sind Sie bitte so gut, den Abzug durchzuschauen und mir korrigiert wieder herzuschicken. Falls Ihnen die Zwischenrubriken nicht passen, schreiben Sie getrost andere hinein.

Ich hoffe, daß dieser Brief Sie bei guter Gesundheit antrifft und grüße Sie herzlich

als Ihr

  
(Dr. Helmut Cron)

1 Anlage

# surviving ability

of species

The first factor influencing survival ability is the ability to withstand environmental changes.

## Ability to withstand

changes

ability

survival ability

ability

Ability to withstand environmental changes is influenced by various factors such as temperature, humidity, and light. These factors affect the growth and development of organisms, and therefore their ability to survive. For example, if an organism is unable to tolerate extreme temperatures, it may die. Similarly, if an organism is unable to withstand changes in humidity or light, it may also die.

Ability to withstand environmental changes is also influenced by the ability of the organism to adapt to changes. For example, if an organism is able to change its behavior or physiology in response to changes in its environment, it may be able to survive.

ability

more difficult)

den 31. 7. 1962

Herrn  
Landrat  
Dr. Becker-Marx  
Kommunale Arbeitsgemeinschaft  
Rhein-Neckar GmbH.

Mannheim  
Collinistraße 9

Sehr verehrter Herr Dr. Becker-Marx!

In der Anlage übersende ich Ihnen den Abdruck eines Aufsatzes, den ich für eine Sonderbeilage der Deutschen Zeitung geschrieben habe, die anlässlich des 100jährigen Jubiläums der Mannheimer Produktenbörse herauskommt. Das wird in der zweiten Hälfte September der Fall sein. Ich nehme an, daß der Inhalt dieses Aufsatzes Sie interessieren wird, da er die besondere Ungunst der Lage Mannheims und die politische Vernachlässigung dieser Stadt zur Darstellung bringt.

Mit freundlichen Grüßen verbleibe ich  
Ihr



# Deutsche Zeitung

Redaktion

Curt E. Schwab G.m.b.H. & Co. Verlagsgesellschaft, (14a) Stuttgart W, Silberburgstr. 193 · Telefon: Sa.-Nr. 77646 · Fernschr. 07 22631 · Telegr.-Adr.: Dezet Stuttgart

Stuttgart,  
Postfach 220

29. Juli 1962  
c/hr

Herrn Professor  
Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Mannheim

A 2, 1

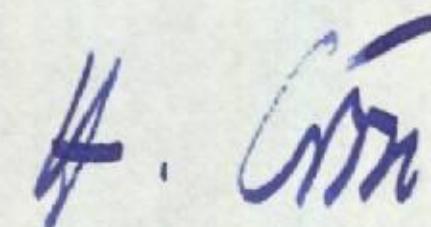
Lieber Herr Dr. Heimerich!

Am schönen Sonntagmorgen habe ich Ihren Aufsatz für unsere Beilage zum 100-jährigen Jubiläum der Produktenbörse erhalten. Ich habe mich gleich in die Lektüre vertieft und will Ihnen nur rasch sagen, dass ich den Aufsatz ganz ausgezeichnet finde. Es fehlt nicht ~~Friedrichsland~~ als Grabkreuz und auch nicht der Kummer mit der auch heute immer noch ungenügenden Grenzregelung. Der Aufsatz bringt dem, der die Dinge kennt, vieles wieder in Erinnerung und bietet dem, der die Dinge nicht kennt, ein ausgezeichnet abrundendes Bild der Mannheimer Raumprobleme.

Bevor der Aufsatz erscheint, erhalten Sie noch Korrekturabzüge; die gewünschten Sonderdrucke sollen Sie dann ebenfalls erhalten.

Haben Sie vielen herzlichen Dank für den schönen Aufsatz und lassen Sie sich bestens grüßen von

Ihrem





# Bertshausen, Tammern, Kreuznach und Lautern

Mannheim - ein Beispiel politischer Vernachlässigung.

"Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich - so oder ähnlich wird das Urteil über die ~~Pfalz~~ Mannheim, lauten müssen". Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

*Borberg und Bretten*

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis ~~Kreuznach~~ und rechtsrheinisch bis Mosbach ~~=~~ ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als ~~italienisches~~ Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor ~~die Krone~~ *Kurbayern* ~~Bayerns~~ erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Luneville hat das deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Murpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, ~~stand~~  *kam es nicht zu* einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz ~~nicht mehr zur Diskussion~~, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz mit dem Lande Bayern vereinigt; der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und "dämmerte dahin", wie der kurpfälzer Hi-



storiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Erfindungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schifffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40 000 an und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141 000 und bis 1933 auf 275 000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 ha umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14 600 ha anwuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zustande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 km, hat aber nur eine Breite von 7 km. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich. Die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt, zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt durch ihre exponierte und räumlich eingeengte Lage in das Spannungsfeld von 3 deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Lande Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Lande, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen die sonst so vorzügliche badische Bürokratie

als Ursprung



sich nicht gewachsen zeigte. "In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik" war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch ~~war~~ erschien. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843 erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1838 ~~sah~~ <sup>hatte</sup> eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten ~~geringen~~ Wege vor. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, ~~und~~ dabei von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d.h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. ~~Mannheim erlitt damals auch einen erheblichen Prestige Verlust.~~ Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnsteig mit dem Ruf "Mannem hinne" veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß 3 Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim



aneinanderstoßen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

"Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu haben, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß die Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden."  
*Idem*

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden.]

Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im 2. Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik 2 Großstädte oder Großstadt-



## Für Mannheim

teile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige, ~~rechte~~ schon wieder ~~völlig unzulänglich gewordene~~ Brücke miteinander verbunden sind.

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der im Jahre 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings 12 Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es ~~klagen~~ ~~weise~~ abgelehnt hatte, ~~das~~ Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. ~~Damit~~ wäre ~~nämlich~~ der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt u.a. auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75 jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstandes der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörsen ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörsen ~~aus~~ <sup>immer</sup> der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselseitig vollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Landesgrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem

Fürsenvon sich <sup>später</sup> eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-fabrik auf dem <sup>im</sup> stuge gesetzten Gelände



geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: "Aus eigener Kraft! - diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfeste zueignen".

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zwei Mal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch<sup>des Reiches</sup> im Südwesten - wiederum unter französischem Einfluß - zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz und in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikel 118 GG ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64% der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 GG es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraumes, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unabdingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seine Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen erfüllen soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1960 6,8 Milliarden Deutsche Mark - in Stuttgart 6,4



Milliarden DM, in Frankfurt 4,8 Milliarden DM - betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH. kann nur eine Übergangslösung darstellen und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die nur eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnten. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordwestecke ihres Landes nur mit größter Zurückhaltung und ~~halbem~~ Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft das noch an drei Stellen, dem Raum an der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm-Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu ~~lösen~~. Es besteht <sup>noch</sup> die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht



werden dürfen und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überaltete Ländergrenzen ihr auferlegt haben.

erobertas pot, elacione notisn thus der bin relato nro  
bris dictat em reh eue gtephniesebet ne hofereclit  
medes das frctu - rtf vscm - rebnl edt frcdclit

## Mannheim - ein Beispiel politischer Vernachlässigung.

"Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich - so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheim lauten müssen". Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Kreuznach und rechtsrheinisch bis Mosbach ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzische Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor die Krone Bayerns erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Luneville hat das deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, stand eine Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz nicht mehr zur Diskussion, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz mit dem Lande Bayern vereinigt; der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und "dämmerte dahin", wie der kurpfälzer Hi-



storiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Erfindungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schifffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40 000 an und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141 000 und bis 1933 auf 275 000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 ha umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1897 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14 600 ha anwuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zustande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 km hat aber nur eine Breite von 7 km. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich, die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt, zunehmend in die Gefahr nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt durch ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeild von 3 deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Lande Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Lande, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen die sonst so vorzügliche badische Bürokratie



sich nicht gewachsen zeigte. "In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik" war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch ~~war~~ erschien. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843 erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1831 ~~hatte~~ sah eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten gesehen Wege vor. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen und dabei von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d.h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnsteig mit dem Ruf "Mannem hinne" veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß 3 Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim



aneinanderstoßen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

"Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu haben, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkte eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß die Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden."

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden.

Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und <sup>endlich</sup> Bayern die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im 2. Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik 2 Großstädte oder Großstadt-



teile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige, Beute schon wieder völlig unzulänglich gewordene Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der im Jahre 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings 12 Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1861 die Badische Anilin- und Soda-fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es klugweise abgelehnt hatte, das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Damit wäre nämlich der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt u.a. auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75 jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstandes der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse <sup>aus</sup> ~~aus~~ der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselseitig vollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem



geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: "Aus eigener Kraft - diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfeste zueignen".

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zwei Mal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch im Südwesen - wiederum unter französischem Einfluß - zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz und in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwestwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikel 118 GG ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64% der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 GG es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraumes, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unabdingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seine Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen erfüllen soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1960 6,8 Milliarden Deutsche Mark - in Stuttgart 6,4



Milliarden DM, in Frankfurt 4,8 Milliarden DM - betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre <sup>1951</sup> von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH. kann nur eine Übergangslösung darstellen und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die nur eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründer, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führten. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innenstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordwestecke ihres Landes nur mit größter Zurückhaltung und *kaltem* Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft das noch an drei Stellen, dem Raum an der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm-Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu beseitigen. Es besteht <sup>nur</sup> noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht



werden dürfen und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalte~~t~~te Ländergrenzen ihr auferlegen haben.

consideration for the new policies which it has recently pub-  
lished, and upon the encouragement which it receives

from its members, the author would like to add:

den 28. 7. 1962

Herrn

Dr. Helmut Cron  
Redaktion der Deutschen Zeitung

S t u t t g a r t W

Silberburgstraße 193  
Postschließfach 220

Lieber Herr Dr. Cron!

In der Anlage sende ich Ihnen den von Ihnen gewünschten und von mir zugesagten Aufsatz für die Sonderveröffentlichung, die die Deutsche Zeitung aus Anlaß des 100jährigen Jubiläums der Mannheimer Produktenbröse herausbringt. Ich glaube nicht, daß der Aufsatz zu lang geraten ist. Er wurde von Dr. Reschke mit Zustimmung gelesen und von dem Mannheimer Archivdirektor Dr. Jakob auf die Richtigkeit der historischen Angaben kontrolliert.

Ich muß es Ihnen überlassen, mit welchen Attributen Sie den Verfasser des Aufsatzes bezeichnen wollen. Jedenfalls dürfte es in diesem Falle zweckmäßig sein, den Oberbürgermeister a.D. zu nennen.

Bitte machen Sie es möglich, daß ich von dem Aufsatz etwa 30 bis 40 Sonderdrucke erhalte.

Mit herzlichen Grüßen verbleibe ich

Ihr



DER OBERBÜRGERMEISTER  
DER STADT MANNHEIM

68 MANNHEIM, den 26. Juli 1962  
POSTFACH 2203 · RATHAUS E 5

Fernruf:  
Durchwahl-Nr. 293-2241  
Zentrale 2931

Herrn

Professor  
Dr.Dr.h.c. Hermann Heimerich

68 Mannheim

Postfach 1830

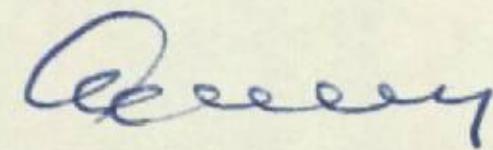
Lieber Herr Doktor !

Ich danke Ihnen für die Übersendung Ihres Artikels, gegen den ich natürlich keine Einwendungen zu machen habe.

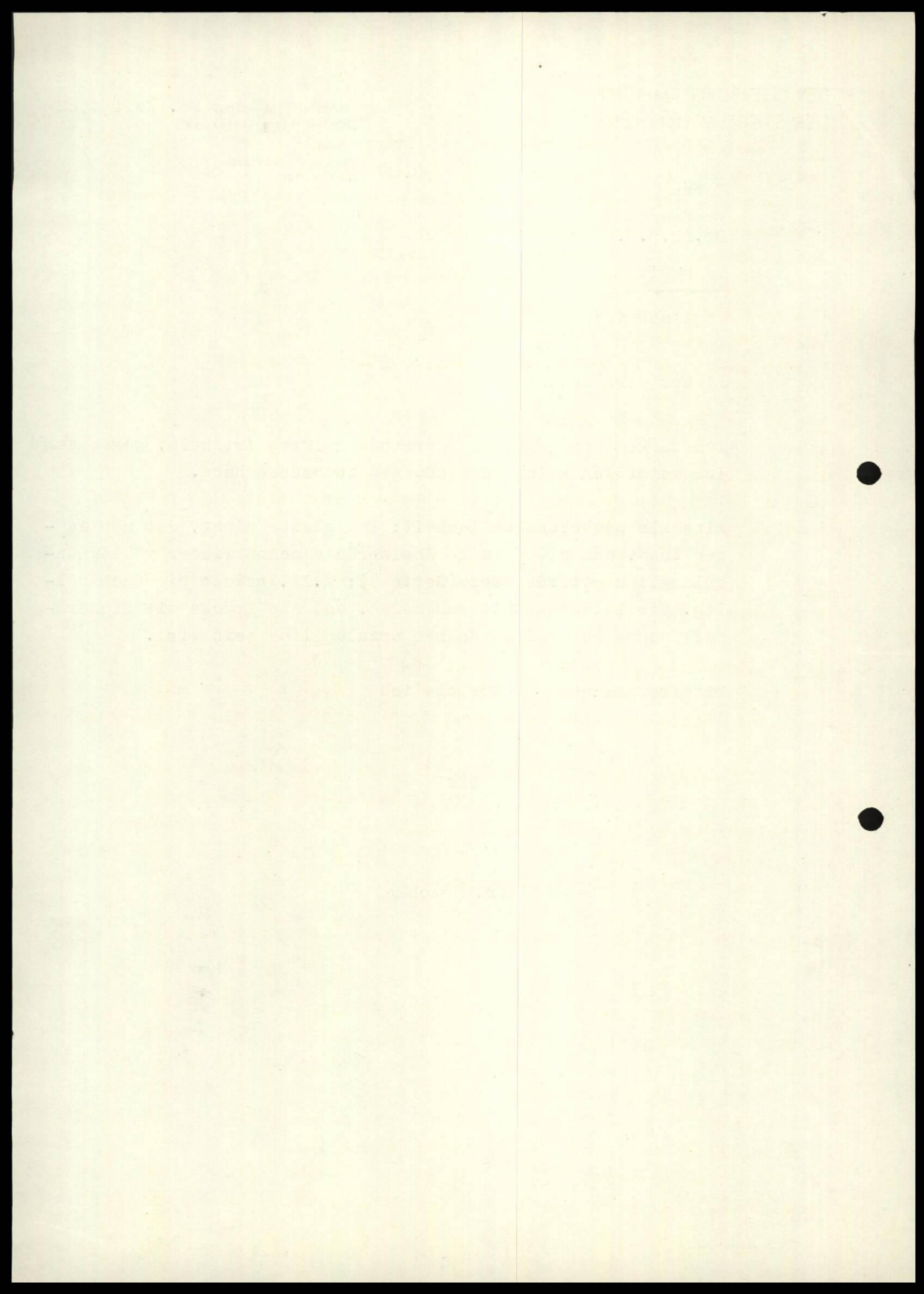
Eine kleine Nebensächlichkeit: Ich glaube nicht, daß man sagen kann, daß die jetzige Rheinbrücke „schon wieder völlig unzulänglich geworden sei“ (Seite 5); z.Zt. reicht sie noch völlig. Vielleicht könnte man sagen, daß die Brücke „mit Sicherheit schon in wenigen Jahren unzulänglich sein wird.“

Mit freundlichen Grüßen bin ich

Ihr



Dr. Reschke



S.1 : Mannheimer Schrift für den Reichsrat 1929, Zitat "... wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen".  
Die Kurpfalz erstreckte sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern, rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten. Der Ausdruck "Krone Bayerns" ist etwas mißverständlich; glücklicher wäre "Kurhut Bayerns", am besten wohl "Kuryern <sup>a</sup>erbte". Man kann nicht sagen, daß 1814/15 die "Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz nicht mehr zur Diskussion" stand; Verhandlungen in dieser Richtung fanden durchaus statt, aber ohne Erfolg.

S.2 : Der Eingemeindungsprozess setzte schon 1895, nicht erst 1897 ein.

Das 19.Jahrhundert war nicht "das erste Jahrhundert" des Bestehens des badischen Staates, wohl aber des badischen Großherzogtums. (vielleicht: "seines Bestehens als Großherzogtum").

S.3 : Der badisch-hessische Staatsvertrag über den Bahnbau datiert vom Jahre 1838, nicht 1831.

S.4: Bismarck-Zitat aus dem Jahre 1858, (an Manteuffel). . Zeile 4 v.o. "an die der Nachbarstaaten". Zeile 9 v.o. "4. Mai 1858 Abgesehen von dem allgemeinen deutschen Interesse". Zeile 3 v.u. "daß diese Stadt rückwärtsgehen muß".

S.5 : Verlegung der Badischen Anilin- und Soda-fabrik nach Ludwigshafen 1865, nicht 1861. Von einer Ablehnung des Mannheimer Projekts der BASF durch den Bürgerausschuß kann man in dieser Form nicht sprechen. Es ging lediglich um die Höhe des Gebots; gegen die Sache an sich hatte der Bürgerausschuß nichts einzuwenden.

S.6 : Wundt-Zitat, "Aus eigener Kraft!" - diesen Wahlspruch . . ."

p.s. Nachträglich wurde noch die "Friedrichsruher Ausgabe" der Werke Bismarcks herangezogen, um für das Bismarck-Zitat (S.4) den authentischen Text zu bekommen; dabei ergab sich, daß Prof. Walter in seiner Wiedergabe einige kleinere Versehen unterlaufen sind. Es wären demnach weiter abzuändern: Z.8 v.o. ("bei Mannheim" . Gesperrt!), Z.10 v.o. ("eine Brücke da zu besitzen", nicht "haben"!), Z.4 v.u. ("zum Mittelpunkt", nicht "-punkte"). Hingegen muß es Z.9 v.o. doch heissen "allgemeine deutschen Interesse" (nicht, wie Walter schreibt, "allgemeinen").



Mannheim, den 24. Juli 1962  
Postfach 1830

Lieber Herr Reschke!

Wie Sie wissen, hat mich Herr Dr. Cron gebeten, für die Sonderausgabe der Deutschen Zeitung, die zum 100jährigen Jubiläum der Mannheimer Produktenbörse im Herbst erscheint, einen Aufsatz zu schreiben, der sich mit "den versäumten Gelegenheit <sup>en</sup> im Mannheimer Raum" beschäftigen soll.

Ich sende Ihnen heute den Entwurf dieses Aufsatzes mit der Bitte, ihn zu überprüfen und mir zu sagen, ob er mit Ihren Intentionen übereinstimmt.

Ich glaube, daß ein solcher Aufsatz auch nicht ganz ohne Wirkung auf die Stuttgarter Regierung sein könnte, die' wie ich gestern las, im Herbst einen Staatsbesuch in Mannheim machen will. Wenn von ihr auch keine kräftigere Initiative auf dem Gebiet der Neugliederung zu erwarten ist, so sollte sie doch wenigstens einsehen, daß auch auf anderen Gebieten für Mannheim einiges getan werden müßte. An drastischen Argumenten sollte es dabei nicht fehlen.

Mit freundlichen Grüßen bin ich  
Ihr

CONFIDENTIAL - 14 SEP 1968, 0800Z  
REF ID: A6512

...and operation of first command. He will come up to camp about 1000 hours this morning and attend briefings this evening. He will be available for all work and will be fully operational by 0800 hours tomorrow morning. He has been successful in his role as a liaison between the two units.

Major General John S. Smith, Major General, USAF, and his wife, General Mrs. Smith, have been invited to attend the ceremony and will be seated in the front row. General Smith is the Commandant of the Air Force Academy and is the father of the author's wife. Major General Smith is also the Commandant of the Air Force Academy and is the father of the author's wife. Major General Smith is also the Commandant of the Air Force Academy and is the father of the author's wife.

Major General Smith is the father of the author's wife.

**Zehn Jahre Baden-Württemberg:****Mannheimer Hoffnungen nicht erfüllt**

Seit fast 150 Jahren gehen Baden und Württemberg gemeinsame Wege. Beide Länder wurden im Jahre 1806 Großherzogtum bzw. Königreich von Napoleons Gnaden. Großherzog Karl Friedrich sowie König Friedrich I. erwiesen sich hierfür dem großen Korsen gegenüber dankbar und sagten sich im gleichen Jahre noch vom Reiche los. Gleichzeitig mit Bayern und Sachsen gründeten sie unter dem Protektorat Napoleons den Rheinbund, um schließlich an der Seite Frankreichs gegen Preußen und Rußland zu kämpfen. Erst im Jahre 1813 drehten bekanntlich die süddeutschen Verbündeten den Spieß herum und halfen das französische Heer über den Rhein zurückzuwerfen. Napoleon hatte ausgespielt. Das von ihm geschaffene Großherzogtum Baden sowie das Königreich Württemberg aber blieben bestehen. Nicht nur das, auch der Code Napoléon blieb in Kraft und bildet für viele Gesetze heute noch die Grundlage. Untertänigst übernahm man auch für das Wort Großherzog die französische Schreibweise, die auf den Fünf-Mark-Stücken noch bis zum ersten Weltkrieg beibehalten wurde. Hier war klar und deutlich „Großherzog“ mit rundem Schluß-s zu lesen, was jeder Münzsammler heute noch nachprüfen kann.

Baden pflegte mit Württemberg immer eine gute Nachbarschaft, wenn auch der Nordbadener des ehemaligen Kurpfälzer Gebiets auf die „Schwobe“ schimpfte. Andererseits war der Nordbadener mit den „Schwobe“ auch durchaus einig, wenn es ans Schimpfen gegen die „Preiße“ ging. Das „Schenne“ war eben das besondere Hobby des rechtsrheinischen Pfälzers, der sich nicht so rasch mit der neuen Ländereinteilung abfinden konnte. Er wäre lieber selbständiger Pfälzer geblieben mit seinen linksrheinischen Brüdern, ein Wunsch, dem er insgeheim auch heute noch nachhängt. Sei es aber wie es wolle, schlimm gemeint war das Geschimpfe nie. Das wußten auch die „Schwobe“ so gut wie die „Preiße“. Sie kamen allezeit gerne nach dem sich rasch entwickelnden Mannheim, das reichlich Arbeit zu bieten hatte. Man sagt auch nicht umsonst, daß die meisten Mannheimer aus Schwaben stammen. Vereinigungen von Württembergern bestätigen diese Behauptung vollauf. Und erfreulich ist es auch, daß sich die Württemberger in unserer Rhein-Neckar-Stadt stets wohl fühlten. Ihre Kinder sind zum größten Teil schon „verpfälzert“, d. h. sie haben sich akklimatisiert.

Bei aller Freundschaft und Nachbarlichkeit zwischen beiden Ländern, konnte es natürlich zu

einer Vereinigung nie kommen, da eine solche das Krönchen mindestens eines Landesfürsten gekostet hätte. Auch spätere Regierungen hüteten sich wohl, „nur“ wegen eines Länderzusammenschlusses auf Präsidententhron oder Ministersessel zu verzichten. Da auch das Volk kaum an einen Zusammenschluß dachte, blieb alles wie es Napoleon einst schuf und für seine Zwecke gut fand, bis abermals nach fremdem Willen eine neue, wenn auch noch provisorische Ländereinteilung vorgenommen wurde.

Sofort nach Beendigung des zweiten Weltkrieges wurden die Länder Baden und Württemberg durch Vereinbarung der amerikanischen und französischen Besatzungsmacht geteilt. Am 19. September 1945 erließ die amerikanische Militär-Regierung ihre Proklamation Nr. 2. Hiernach wurden die nördlichen Teile von Baden und Württemberg entsprechend der Zoneneinteilung vereinigt. Eine ähnliche Verfügung ließ Frankreich für Südbaden, Südwestwürttemberg und Hohenzollern folgen. Schon am 24. November 1946 wurde durch Volksabstimmung die Verfassung für Württemberg-Baden angenommen. Bald darauf erfolgte auch die Verfassungsannahme für den von den Franzosen besetzten Teil.

Nach mancherlei Beratungen, Planungen und einer informatorischen Volksbefragung sowie auch einigen Rückschlägen ergab am 9. Dezember 1951 eine Volksabstimmung die nach dem Gesetz für den Zusammenschluß der Länder erforderliche Mehrheit. Genau ein Vierteljahr später konnte die Wahl der Verfassungsgebenden Landesversammlung durchgeführt werden.

Endlich schlug am 25. April 1952, also vor genau zehn Jahren, die Geburtsstunde für das heutige Land Baden-Württemberg. Dr. Reinhold Maier wurde zum ersten Ministerpräsidenten des Südweststaats gewählt. Gleichzeitig wurde die Bildung der vorläufigen Regierung vollzogen.

Die Bevölkerungen zweier bisher selbständiger Staaten setzten auf den neuen Bundesstaat große Hoffnungen. Teilweise wurden sie erfüllt, aber in den zehn Jahren seines Bestehens gab es in unserem Bundesland auch mancherlei Enttäuschungen; auch in Mannheim, dessen Wünsche bisher nicht immer genügend berücksichtigt wurden. Leider hatte die zweitgrößte Stadt des Landes, die ohnehin unglücklicherweise in die Nordwestecke gedrängt ist, häufig Grund, sich zu beklagen. Besonders bei Vergabe von bedeutenderen Behördenstellen sind Mannheimer Hoffnungen vielfach nicht in Erfüllung gegangen. K. S.

FESTIVAL

STORY BOOK

1942

Book

# Deutsche Zeitung

Redaktion

Curt E. Schwab G.m.b.H. & Co. Verlagsgesellschaft, (14a) Stuttgart W, Silberburgstr. 193 · Telefon: Sa.-Nr. 776 46 · Fernschr. 07 22631 · Telegr.-Adr.: Dezet Stuttgart

Stuttgart, 8.2.1962  
Postfach 220 c/h

Herrn  
Professor Dr. Hermann Heimerich  
Mannheim A 2,1  
=====

Lieber Herr Dr. Heimerich!

Damit nicht in Vergessenheit gerät, was wir am Mittwoch miteinander besprochen haben, darf ich kurz noch einmal folgendes festhalten: Für die Mannheim-Beilage, die wir zum hundertjährigen Jubiläum der Produktenbörse im Herbst herausgeben, schreiben Sie uns einen Aufsatz, der sich mit den versäumten Gelegenheiten im Mannheimer Raum beschäftigen soll. Der Umfang des Aufsatzes soll Ihrem Wunsch entsprechend 200 bis 250 Druckzeilen (die Druckzeile mit 55 Anschlägen gerechnet) betragen. Als Ablieferungstermin kommt Ende Juli in Frage.

Ich danke Ihnen vielmals, daß Sie sich zur Mitarbeit an dieser Beilage entschlossen haben. Ich glaube nach den bisherigen Vorbereitungen und Zusagen, daß sich die Beilage sehen lassen kann und auch Ihnen Freude macht. Auch für Ihre freundlichen Ratschläge, Herrn Professor Brecht und andere Herren zur Mitarbeit aufzufordern, danke ich Ihnen bestens.

Es war reizend, wieder mit Ihnen zusammen zu sein. Ich freue mich heute schon auf Ihren Vortrag im März.

Mit herzlichen Grüßen

wie immer

Ihr

*H. Cron*

(Dr. Helmut Cron)

United States

### Liste

derjenigen Personen, die den Aufsatz über die Mannheimer Produktenbörse  
( Sonderbeilage in der "Deutsche Zeitung" erhalten sollen :

✓ O B & Renkhe.

✓ Ministerialdirektor Schäfer, Bonn

✓ Landesrat Kühl

✓ Oberbürgermeister Dr. Hahn, Frankenthal  
Professor Leibholz

✓ Professor Dr. Gustav Hartlaub, Heidelberg-Schlierbach

✓ Präsident des Bundesverfassungsgerichts Dr. Gebhard Müller, Karlsruhe

✓ Vizepräsident Justizrat Dr. Friedrich Wilhelm Wagner

✓ Oberbürgermeister Klotz, Karlsruhe

✓ Professor Partsch

✓ Professor Peters

✓ Präsident Walltz, Heidelberg  
Senator Landau

✓ Ministerpräsident Zinn, Wiesbaden

✓ Ministerialdirektor Dr. Speng, Stuttgart

✓ Verein Kurpfalz, Ludwigshafen am Rhein

Richard Freudenberg

✓ Betriebsratvorsitzender der BASF Lorenz, Ludwigshafen am Rhein

✓ Direktor Bauer, Ludwigshafen am Rhein

✓ Landrat Lommel

Ursula Hoffmann, Rheinpfalz, Ludwigshafen am Rhein

✓ Kruttschnitt, Bonn

✓ Willy Erdmann, Mannheim, Leibniz-Strasse 6

✓ Oberbürgermeister Meye, Heilbronn

Professor Brecht

Professor Willecke

Professor Marx

✓ Generaldirektor Frey

✓ Oberbürgermeister Pfitzer, Ulm

Justizminister Haussmann

✓ Direktor Tridon, Pfälzische Hypothekenbank Ludwigshafen am Rhein

✓ St. Othen ✓ St. Castellien

✓ St. Böhm ✓ St. Mengelberg

✓ Landrat Hammes

✓ O B & Klüher



Mannheim, den 25. 4. 1962

Lieber Herr Dr. Cron!

Besten Dank für Ihren Brief vom 24. ds.Mts. und die Übersendung des Prospektes der geplanten Beilage "Mannheim ein europäischer Markt. Die gut gelungene Südweststaat-Beilage ~~hatte~~ ich bereits in meinem Besitz.

Den Ihnen zugesagten Beitrag für die Herbstbeilage ~~hatte~~ ich nicht vergessen. Sie werden diesen meinen Beitrag bis Ende Juli erhalten.

Mein Vortrag über den sozialistischen Menschen, den ich im Rahmen des akademischen Winters gehalten habe, hat Beifall gefunden und ein gewisses Echo gehabt. Sogar eine Ortsgruppe der SPD hat mich auf Grund der Zeitungsberichte über meinen Vortrag aufgefordert, ihn in dieser Ortsgruppe zu wiederholen. Ob sich die Leute nicht falschen Erwartungen hingeben. Eine ähnliche Aufforderung habe ich seltsamerweise von der Kreisgruppe Heidelberg des Verbandes deutscher Soldaten erhalten. Oberbürgermeister Dr. Reschke hat mich aufgefordert, ihm den Vortrag für das nächste Mannheimer Heft zur Verfügung zu stellen. Das war wirklich ein großzügiges Angebot, denn, wie ich höre, ist die Mannheimer Klerisei über das, was ich gesagt habe, sehr ungeholt. Aber sie hat sich wohl nur aus Zeitungsberichten orientiert. Der Vortrag wird also innerhalb der nächsten 3 Wochen im Druck erscheinen und Sie sollen ihn dann gleich bekommen.

Wegen einer Grippe, die mit einer leichten Rippenfellentzündung verbunden war, konnte ich an der Fahrt des Weikersheimer Kreises nach Büdingen und Gellnhausen nicht teilnehmen, was ich sehr bedauert habe.

Mit herzlichen Grüßen verbleibe ich  
Ihr

Б. Б. БОРИСОВА. «Любовь и смерть»

и оправдание любви к жизни. И в этом смысле я не могу не отметить то, что в романе Бориса Смирнова есть нечто общее с романом Федора Достоевского «Братья Карамазовы».

Но это не значит, что Борис Смирнов и Федор Достоевский одинаково любят жизнь. Их любовь к жизни различна.

Федор Достоевский любит жизнь потому, что любит людей, потому что любит свою страну, потому что любит свою семью.

Борис Смирнов любит жизнь потому, что любит свою жену, потому что любит свою семью, потому что любит свою страну.

Федор Достоевский любит свою жену потому, что любит ее как женщину, потому что любит ее как супружескую жену.

Борис Смирнов любит свою жену потому, что любит ее как женщину, потому что любит ее как супружескую жену, потому что любит ее как мать.

Федор Достоевский любит свою семью потому, что любит ее как семью, потому что любит ее как родную семью.

Борис Смирнов любит свою семью потому, что любит ее как семью, потому что любит ее как родную семью, потому что любит ее как свою семью.

Это и есть основное различие между романами Бориса Смирнова и Федора Достоевского.

# Deutsche Zeitung

Redaktion

Curt E. Schwab G.m.b.H. & Co. Verlagsgesellschaft, (14 a) Stuttgart W, Silberburgstr. 193 · Telefon: Sa.-Nr. 776 46 · Fernschr. 07 22631 · Telegr.-Adr.: Dezet Stuttgart

Stuttgart, 24.4.1962  
Postfach 220  
c/h

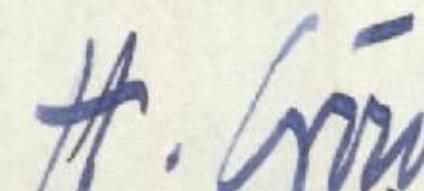
Herrn  
Professor  
Dr.Dr.Hermann Heimerich  
Rechtsanwalt  
M a n n h e i m A 2,1  
=====

Lieber Herr Dr.Heimerich!

Ich weiß nicht, ob Sie unsere Südweststaatbeilage schon gesehen haben. Der Einfachheit halber schicke ich Ihnen noch ein Exemplar zu. In ähnlicher Weise wie dort wollen wir auch die mit Ihnen schon besprochene Mannheim-Beilage aufziehen. Den Prospekt dazu lege ich Ihnen zur persönlichen und vertraulichen Orientierung hier bei. Vielleicht dient er dazu, Sie daran zu erinnern, daß wir Ihren Beitrag gern bis Ende Juli hier in der Redaktion hätten. Es ist zwar bis dahin noch ein Vierteljahr Zeit, aber es ist Ihnen sicher willkommen, sich zeitig auf diesen Termin einzurichten.

Mit besten Grüßen

Ihr



(Dr. Helmut Cron)

2 Anlagen

# Ruhrgebiet

heute noch viele alte Städte und Dörfer mit historischen Gebäuden und Sehenswürdigkeiten.

Sehr viele  
davon

heute noch viele alte Städte und Dörfer mit historischen Gebäuden und Sehenswürdigkeiten.  
Die wichtigsten sind:  
- Bochum  
- Dortmund  
- Düsseldorf  
- Essen  
- Gladbeck  
- Gelsenkirchen  
- Hagen  
- Hamm  
- Hattingen  
- Herne  
- Mülheim an der Ruhr  
- Neuss  
- Recklinghausen  
- Solingen  
- Witten

Die wichtigsten Städte im Ruhrgebiet sind:  
- Bochum  
- Dortmund  
- Düsseldorf  
- Essen  
- Gladbeck  
- Gelsenkirchen  
- Hagen  
- Hamm  
- Hattingen  
- Herne  
- Mülheim an der Ruhr  
- Neuss  
- Recklinghausen  
- Solingen  
- Witten

Die wichtigsten Städte im Ruhrgebiet sind:  
- Bochum  
- Dortmund  
- Düsseldorf  
- Essen  
- Gladbeck  
- Gelsenkirchen  
- Hagen  
- Hamm  
- Hattingen  
- Herne  
- Mülheim an der Ruhr  
- Neuss  
- Recklinghausen  
- Solingen  
- Witten

(Foto: Jürgen Müller)

negative

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerte dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Errindungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schiffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40 000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141 000 und bis 1933 auf 275 000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14 600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zustande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometer. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitskräfte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannem hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### **Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen**

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr auf erlegen.

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerete dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Errundungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schiffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40 000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141 000 und bis 1933 auf 275 000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14 600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zu stande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometer. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannem hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### **Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen**

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr auferlegen.

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerte dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Errundungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schifffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40 000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141 000 und bis 1933 auf 275 000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14 600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zustande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometer. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannem hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wieder aufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergeben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### **Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen**

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bunde und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr aufzuerlegen.

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerte dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Erfindungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schiffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40.000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141.000 und bis 1933 auf 275.000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14.600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zu stande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometer. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannem hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### **Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen**

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwestwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr auferlegen.

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerte dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Erfindungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schiffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40.000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141.000 und bis 1933 auf 275.000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14.600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zustande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometer. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannem hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### **Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen**

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr auferlegen.

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerte dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Erfindungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schiffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40 000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141 000 und bis 1933 auf 275 000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14 600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zustande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometern. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannheim hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergeben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### **Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen**

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr auferlegen.

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerte dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Erfindungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schiffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40.000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141.000 und bis 1933 auf 275.000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14.600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zustande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometer. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannem hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwestwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr auferlegen.

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerte dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Errindungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schiffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40 000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141 000 und bis 1933 auf 275 000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14 600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zu stande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometer. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannem hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### **Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen**

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr auferlegen.

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerte dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Errundungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schiffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40 000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141 000 und bis 1933 auf 275 000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14 600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zustande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometer. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannem hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### **Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen**

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr auferlegen.

# Mannheim — ein Beispiel politischer Vernachlässigung

Von Oberbürgermeister a. D. Professor Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich

Sonderdruck aus „Mannheim — ein europäischer Markt“, Beilage der Deutschen Zeitung  
zum 100jährigen Bestehen der Mannheimer Produktenbörse, 24. September 1962

„Auf der physikalischen Landkarte glänzend, auf der politischen aber recht unglücklich — so oder ähnlich wird das Urteil über die Lage Mannheims lauten müssen.“ Diese Worte leiteten eine Schrift ein, die die Mannheimer Stadtverwaltung im Jahre 1929 den Mitgliedern des deutschen Reichsrats bei einem Orientierungsbesuch in Mannheim überreichte.

Es war nicht immer so. Die junge Stadt Mannheim, die erst 1607 die Stadtrechte erhielt, wurde durch die Verlegung des kurpfälzischen Hofes und seiner Regierungsstellen von Heidelberg nach Mannheim der politische und geistige Mittelpunkt des Kurfürstentums Pfalz, das sich linksrheinisch bis Bacharach, Simmern, Kreuznach und Lautern und rechtsrheinisch bis Mosbach, Boxberg und Bretten ausdehnte. In den Jahren von 1720 bis 1778 erfreute sich diese Stadt durch fürstliche Munifizenz einer ungewöhnlichen Entwicklung, vor allem auf kulturellem Gebiet. Man bezeichnete Mannheim als Neckar-Athen und als pfälzisches Florenz. Das gewaltige Schloß am Rhein und die Sommerresidenz der Kurfürsten in Schwetzingen wurden gebaut, eine Akademie wurde errichtet, Gelehrte und Künstler gaben der Stadt ein hohes geistiges Gepräge. Aber es war nur eine kurze Blütezeit, die ihr Ende fand, als der pfälzische Kurfürst Karl Theodor Kurbayern erbte und seine Residenz nach München verlegte. Vorläufig blieb Mannheim wenigstens noch der Mittelpunkt der Kurpfalz und der Sitz eines kurpfälzischen Statthalters. Erst das Jahr 1803 brachte für Mannheim die entscheidende Schicksalswende. In dem Frieden von Lunéville hat das Deutsche Reich das linke Rheinufer von Holland bis zur Schweiz an Frankreich abgetreten; bald darauf wurde unter der Protektion Napoleons der rechtsrheinische Teil der Kurpfalz mit der Markgrafschaft Baden vereinigt. Als nach den Befreiungskriegen die linksrheinische Pfalz Frankreich wieder abgenommen wurde, kam es nicht zu einer Wiedervereinigung der getrennten Teile der Kurpfalz, vielmehr wurde die linksrheinische Pfalz dem Lande Bayern zugeschlagen, der Rhein wurde endgültig Grenzfluß. Mannheim verlor seine Bedeutung und „dämmerte dahin“, wie der kurpfälzer Historiker Friedrich Walter sich ausdrückte.

## Absonderliche Stadtform

Eine große Stunde kam für Mannheim erst wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, gefördert durch technische Errundungen, Verkehr und Wirtschaft in Deutschland sich großzügig zu entwickeln begannen. Jetzt zeigten sich die Vorteile der physikalischen Lage der Stadt. Mannheim wurde ein bedeutender Ort der Schiffahrt, des Handels und später auch der Industrie. Die nach Abzug des kurpfälzischen Hofes gesunkene Einwohnerzahl stieg bis 1871 auf 40 000 und vermehrte sich dann stürmisch bis 1900 auf 141 000 und bis 1933 auf 275 000 Einwohner. Das Stadtgebiet, das nicht einmal 2400 Hektar umfaßte, war zu klein geworden, so daß zwischen 1895 und 1930 zahlreiche Eingemeindungen erfolgen mußten, durch die die Fläche der Stadt auf 14 600 Hektar wuchs. Aber diese Eingemeindungen, die Mannheim zu einer Stadt mit zahlreichen Trabanten machten, erfolgten in einer unnatürlichen Richtung. Sie waren in der Hauptsache nur im Osten und Süden der Stadt möglich, da im Westen der Rhein eine Barriere bildete und im Norden und Nordosten Mannheim an die hessische Landesgrenze stieß. So ist eine absonderliche Stadtform zustande gekommen. Mannheim erreichte entlang dem Rheinufer eine Länge von 25,3 Kilometer, hat aber nur eine Breite von sieben Kilometer. Der Stadt fehlt also die gesunde Rundung, woraus sich zahlreiche Nachteile ergeben haben. Ein langer Streifen macht lange und kostspielige Verkehrswege erforderlich; die Trennung von Industrie- und Wohngebieten ist erschwert, und die Stadt gerät, wie sich das heute deutlich zeigt,

zunehmend in die Gefahr, nur noch die Arbeitsstätte für zahlreiche außerhalb des Stadtgebiets wohnende Personen zu sein. Eine besonders große Schwierigkeit hat sich für Mannheim daraus ergeben, daß die Stadt in ihrer exponierten und räumlich eingeengten Lage in das Spannungsfeld von drei deutschen Ländern geraten ist. Schließlich war Mannheim in dem neu gebildeten Land Baden geradezu ein Fremdkörper. Diesem Land, das freundliche Fürsten hatte und in dem ersten Jahrhundert seines Bestehens als Großherzogtum noch überwiegend in kleinen und patriarchalischen Verhältnissen lebte, war die werdende Großstadt an Rhein und Neckar unheimlich. Die Stadt brachte zwar dem badischen Staat hohe Steuererträge, gab aber Probleme auf, denen sich die sonst so vorzügliche badische Bürokratie nicht gewachsen zeigte. „In Karlsruhe ist die Residenz, in Mannheim die Fabrik“ war ein geflügeltes Wort. Die Konflikte zwischen Mannheim und Karlsruhe rissen nicht ab. Als auf der linken, bayrischen Rheinseite bei der ehemaligen Rheinschanze ein Aus- und Einladehafen von unternehmungslustigen Kaufleuten errichtet wurde, konnte sich die badische Regierung dem Drängen der Stadt Mannheim, auch auf dem Mannheimer Ufer einen größeren Hafen mit Kränen, Lagerhäusern und Freihafenrecht zu errichten, nicht mehr entziehen, so unpopulär eine solche Maßnahme in Karlsruhe auch war. Die Weihe dieses Hafens fand im Jahre 1840 statt. Kurz darauf, im Jahre 1843, erwarb der bayrische Staat den Hafen an der Rheinschanze und gab ihm den Namen Ludwigshafen. Die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Häfen arbeiten heute noch in getrennter Verwaltung, obwohl ihr riesiger Umschlag, der im Jahre 1961 über 14,5 Millionen Tonnen betragen hat, dem Umschlag des größten deutschen Binnenhafens in Duisburg-Ruhrort schon recht nahe gekommen ist. Ein sehr ernster Konflikt entstand zwischen Mannheim und den Karlsruher Regierungsstellen hinsichtlich der Main-Neckar-Bahn, die nach Basel weitergeführt werden sollte. Ein badisch-hessischer Staatsvertrag aus dem Jahre 1938 hatte eine Verbindung von Mannheim mit Darmstadt und Frankfurt auf dem kürzesten Wege vorgesehen. Im September 1842 mußten nun die Mannheimer aus den Zeitungen erfahren, daß die badische Kammer in geheimer Sitzung die Regierung ermächtigt habe, die Main-Neckar-Bahn gemeinsam mit Hessen und Frankfurt auf Staatskosten zu erbauen, dabei aber von der Einmündung bei Mannheim abzusehen, d. h. die Bahnlinie nach Heidelberg zu führen und Mannheim nur durch eine Seitenstrecke zu bedienen. Es entstand das für Mannheim so nachteilige Eisenbahnkreuz von Friedrichsfeld, von dem man mit Recht gesagt hat, daß es das Grabkreuz Mannheims im Durchgangsverkehr geworden ist. Wer auf dem Bahnhof in Frankfurt einen Zug nach Mannheim besteigen wollte, wurde von den Schaffnern auf dem Bahnhof mit dem Ruf „Mannem hinne“ veranlaßt, in die hinteren Wagen des Zuges einzusteigen, die in Friedrichsfeld abgekoppelt und gesondert nach Mannheim geleitet wurden. Später hat die Tatsache, daß drei Reichsbahndirektionen, die ihren Sitz in Karlsruhe, im hessischen Mainz und im bayrischen Ludwigshafen hatten, im Stadtgebiet Mannheim aneinanderstießen, eine einheitliche Eisenbahnverkehrsplanung für Mannheim stark behindert. Auch heute ist die Riedbahn, die von Frankfurt nach Mannheim führt, noch nicht so ausgebaut, daß das Kopfmachen der Züge im Mannheimer Bahnhof verhindert wird.

## Schon Bismarck hat gewarnt

Kein geringerer als Bismarck hat schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die schlechte Behandlung Mannheims im Verkehr erkannt und getadelt. Er legte seine Auffassung in einer Denkschrift nieder, die er im Jahre 1858 als Bundestagsgesandter an den preußischen Ministerpräsidenten richtete:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende (badische) Minister die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, welches den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde man vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintenan gesetzt werden.“

Mannheim und Ludwigshafen waren nur durch eine Schiffsbrücke verbunden. Im Jahre 1862 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern endlich die Errichtung einer stehenden Brücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen vereinbart. Diese im Jahre 1868 vollendete Brücke diente zugleich dem Eisenbahn- und Straßenverkehr. Erst 1932 gelang es, den Bau einer gesonderten Eisenbahnbrücke durchzusetzen, die neben die Straßenbrücke gestellt wurde. Nach der Zerstörung dieser Brücke im zweiten Weltkrieg mußte eine von der Besatzungsmacht erstellte Behelfsbrücke den Straßenverkehr aufnehmen, bis schließlich die alte Straßenbrücke wiederaufgebaut und im Jahre 1959 durch eine großzügige, moderne Straßenbrücke ersetzt werden konnte. Wo gibt es aber in der Bundesrepublik zwei Großstädte oder Großstadtteile, die sich am Rhein gegenüberliegen und nur durch eine einzige in Kürze schon wieder unzulängliche Brücke miteinander verbunden sind?

Während die Länder ihre Grenzen ängstlich hüteten und für jede, auch noch so geringfügige Gemeinschaftsregelung einen Staatsvertrag benötigten, zögerten die Mannheimer Kaufleute nicht, ihren Wirkungskreis auf das linksrheinische Gebiet auszudehnen. Ludwigshafen, das heute ebenbürtig neben Mannheim steht, hat diesen Mannheimer Unternehmern viel zu verdanken. Es war ein Mannheimer, der 1808 an der Rheinschanze das erste Geschäft eröffnete, das allerdings zwölf Jahre später von Speyerer Kaufleuten übernommen und schließlich vom bayrischen Staat erworben wurde. Bedeutende Mannheimer Kaufleute waren es auch, die im Jahre 1865 die Badische Anilin- und Soda-Fabrik in Ludwigshafen erbauten, nachdem der Mannheimer Bürgerausschuß es abgelehnt hatte, zu den geforderten Bedingungen das Gelände zwischen dem Gewann Rosengarten und dem Rennplatz für eine chemische Fabrik zur Verfügung zu stellen. Dies erwies sich später als eine kluge Entscheidung, denn bei einer Ansiedlung der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik auf dem ins Auge gefaßten Gelände wäre der Stadt Mannheim auch die Ausdehnung nach Osten abgeschnitten worden. Wie über die Landesgrenze hinweg wirtschaftliche Verflechtungen verschiedenster Art sich ergaben, zeigt unter anderem auch eine vor kurzem erschienene Darstellung der 75jährigen Geschichte der Pfälzischen Hypothekenbank, die 1886 unter Beteiligung hervorragender Mannheimer Persönlichkeiten gegründet worden war und in deren Vorstand bis 1901 eine Personalunion mit Mitgliedern des Vorstands der Rheinischen Hypothekenbank in Mannheim bestand. Wenn in diesen Tagen die Mannheimer Produktenbörse ihr 100jähriges Jubiläum feiert, so ist daran zu denken, daß das Hauptkontingent der Besucher der Mannheimer Produktenbörse immer aus der linksrheinischen Pfalz und angrenzenden hessischen Gebieten kam.

#### **Mannheim und Ludwigshafen gehören zusammen**

Man muß sich wundern, daß die Stadt Mannheim trotz ihres wechselvollen politischen Schicksals, trotz ihrer Einengung durch Ländergrenzen und trotz des politischen Unverständes, mit dem das Land Baden dieser ihm zugewachsenen Stadt begegnete, zu dem geworden ist, was sie schließlich darstellte. Der Philosoph Wilhelm Wundt hat im Jahre 1907 bei dem 300jährigen Stadtjubiläum den Grund hierfür angegeben, als er seine Geburtsstadt mit den Worten grüßte: „Aus eigener Kraft!

— diesen Wahlspruch darf sich wohl vor anderen die Stadt Mannheim bei ihrem Jubelfest zueignen.“

Aber die durch politische Vernachlässigung hervorgerufenen Sorgen belasteten nicht nur die Mannheimer Vergangenheit, sie sind auch in der Gegenwart nicht erloschen. Nach dem zweiten Weltkrieg mußte Mannheim noch zweimal seine Landeszugehörigkeit wechseln. Es kam nach dem Zusammenbruch des Reiches im Südwesten — wiederum unter französischem Einfluß — zu ganz unnatürlichen Länderbildungen. Während die Franzosen links des Rheins das Land Rheinland-Pfalz, in den von ihnen rechtsrheinisch besetzten Gebieten die Länder Südbaden und Südwestwürttemberg-Hohenzollern schufen, blieb den Amerikanern nichts anderes übrig, als das Land Württemberg-Baden zu bilden. Auf Grund des Artikels 118 des Grundgesetzes ist dann schließlich doch ein einheitlicher rechtsrheinischer Südweststaat, das Land Baden-Württemberg, entstanden. Die Entscheidung für diesen Südweststaat ist im Raum Mannheim-Heidelberg gefallen, da sich hier nahezu 64 Prozent der Abstimmenden für das neue Land entschieden. Es geschah dies in der Überzeugung, daß, wie Artikel 29 des Grundgesetzes es ausgedrückt hat, durch die Neugliederung Länder geschaffen werden sollen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben erfüllen können; es geschah dies aber auch in der bestimmten Hoffnung, daß bei der Fortsetzung der Neugliederung der Rhein als Landesgrenze beseitigt, und die wirtschaftlich zusammenhängenden Teile der ehemaligen Kurpfalz in einem Bundesland wieder vereinigt würden. Die verwaltungsmäßige Zusammenfassung des großen Wirtschaftsraums, der sich an der Neckarmündung um die Städte Mannheim und Ludwigshafen gebildet hat, ist eine unbedingte Notwendigkeit geworden, wenn dieser Raum seiner Aufgabe für die deutsche Gesamtheit und für die in ihm wohnenden Menschen gerecht werden soll. Der Industrieumsatz hat in Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1961 6,9 Milliarden Deutsche Mark — in Stuttgart 7,1 Milliarden DM, in Frankfurt 5,1 Milliarden DM — betragen. Schon ein solches Wirtschaftspotential läßt gemeinsame Regelungen und einheitliche Verwaltungsgrundsätze unabdingbar erscheinen. Die im Jahre 1951 von den Städten Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Frankenthal, von den gleichnamigen Landkreisen und dem hessischen Landkreis Bergstraße gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft Rhein-Neckar GmbH kann nur eine Übergangslösung sein und genügt nicht, um Aufgaben zu erfüllen, die allein eine öffentliche Körperschaft kommunalen Charakters, die unter einem einheitlichen Landesrecht steht, zu leisten imstande ist. Die Erwartungen, die die Mannheimer auf eine Fortsetzung der Neugliederung im mittel- und südwestdeutschen Raum haben konnten, haben sich bisher aber nicht erfüllt. Wiederum sind es politische Gründe, die zu einer erneuten Vernachlässigung dieses Raumes führen. Sie heißen: Länderegoismus und parteitaktische Erwägungen. Im Bund ist man immer nur zögernd an die im Grundgesetz vorgeschriebene Neugliederung herangegangen. Man fürchtet einen nachteiligen Kräfteeinsatz für ein angeblich nicht vordringliches innerstaatliches Problem, aber man denkt auch an eine eventuelle Veränderung der Stimmenverteilung im Bundesrat, die sich bei einer solchen Neugliederung ergeben könnte. Den härtesten Widerstand leistet das Land Rheinland-Pfalz, das seinen Gebietsumfang unberührt erhalten will. Aber auch die Stuttgarter Regierung unterstützt die notwendige Flurbereinigung in der Nordweststecke ihres Landes nur mit großer Zurückhaltung und halbem Herzen. Während man in Westeuropa von der Wiederaufrichtung eines Reichs Karls des Großen träumt, findet man in der Bundesrepublik nicht die Entschlußkraft, das noch an drei Stellen, dem Raum der Neckarmündung, dem Raum an der Mainmündung und dem Raum Ulm—Neu-Ulm vorhandene Problem der binnendeutschen Grenzgemeinden zu lösen. Es besteht nur noch die Hoffnung, daß bei dem Versagen der zu einer Initiative berufenen Regierungsstellen in Bund und Ländern die Parteien des Bundestags, dem die letzte Entscheidung zusteht, die Einsicht gewinnen möchten, daß sachliche Bedürfnisse einzelner Landesteile nicht parteitaktischen Erwägungen zum Opfer gebracht werden dürfen, und daß damit endlich auch die großstädtische Agglomeration an der Neckarmündung aus der Enge befreit wird, die überalterte Ländergrenzen ihr auferlegen.

