

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruhe unter den großen Städten Baden-Württembergs - wirtschaftlich
gesehen

[urn:nbn:de:bsz:31-219136](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219136)

Karlsruhe unter den großen Städten Baden-Württembergs - wirtschaftlich gesehen

Dr. Hans-Theo Bauer

Wenn von „Großstädten“ die Rede ist, gilt landläufig noch die statistische Begriffsbestimmung: Es sind die Gemeinden mit 100 000 und mehr Einwohnern. Baden-Württemberg zählte beim letzten Zensus (1961) fünf solcher Großstädte, in denen 18,9 % der Bevölkerung des Landes lebten. Aber Städteplaner, Geographen, Soziologen sind sich mit den Statistikern nicht mehr einig, wo für die „großen Städte“ die untere Grenze der Einwohnerzahl zu setzen ist. Gewichtige Stimmen plädieren neuerdings dafür, erst ab 250 000 Bewohnern diesen Rang zuzuerkennen; dann sind in Südwestdeutschland nur Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe „große Städte“ im modernen Begriff. Vor allem unter wirtschaftlichen Aspekten erscheint es gerechtfertigt, die Betrachtung auf die eben genannten drei Bevölkerungszentren einzuzugrenzen; denn hinter ihnen bleiben die beiden anderen Gemeinden Baden-Württembergs mit über 100 000 Bewohnern, Freiburg und Heidelberg, hinsichtlich ihrer Wirtschaftskraft weit zurück, ja sie belegen — wenn etwa die Industriebeschäftigtenzahl zum Maßstab genommen wird — erst mit Abstand Plätze hinter „Mittelstädten“ des Landes wie Ulm, Pforzheim, Heilbronn, Reutlingen und Eßlingen. Die besondere Position, die Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe im Wirtschaftsleben Baden-Württembergs einnehmen, wird bei einer Summierung der wirtschaftlichen Energien deutlich, die dort wirksam sind: Die Gemarkungen dieser drei Bevölkerungszentren haben nur mit 1,3 % an der Gesamtfläche Baden-Württembergs Anteil, aber auf ihnen drängen sich nahezu 14 % der Bewohner des Landes; hier vollzieht sich mehr als ein Viertel des Umsatzes der baden-württembergischen Industrie (1967: 26,9 %) und des baden-württembergischen Einzelhandels (1966: 25,3 %); hier wird dem Werte nach fast die Hälfte (1966: 45,6 %) der Großhandelsgeschäfte getätigt. Rd. zwei Drittel (1967: 64,0 %) des Güterumschlages auf den Wasserstraßen des Landes erfolgt in den Mannheimer, Karlsruher und Stuttgarter Häfen. Schon dieser kleine Ausschnitt aus der Statistik vermittelt ein imponierendes Bild von den „vereinten Kräften“ dieser drei Wirtschaftszentren des Landes, auch wenn die ihnen jeweils zugeordneten „Einzugsbereiche“ — zu einem großen Teil ebenfalls Zonen hoher wirtschaftlicher Intensität — außer Betracht gelassen werden. Aber das Zusammenzählen ihrer Leistungen für Industrie, Handel, Verkehr usw. darf nicht darüber hinwegtäuschen, wie differenziert die Beiträge von Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe zu diesen Gesamtergebnissen

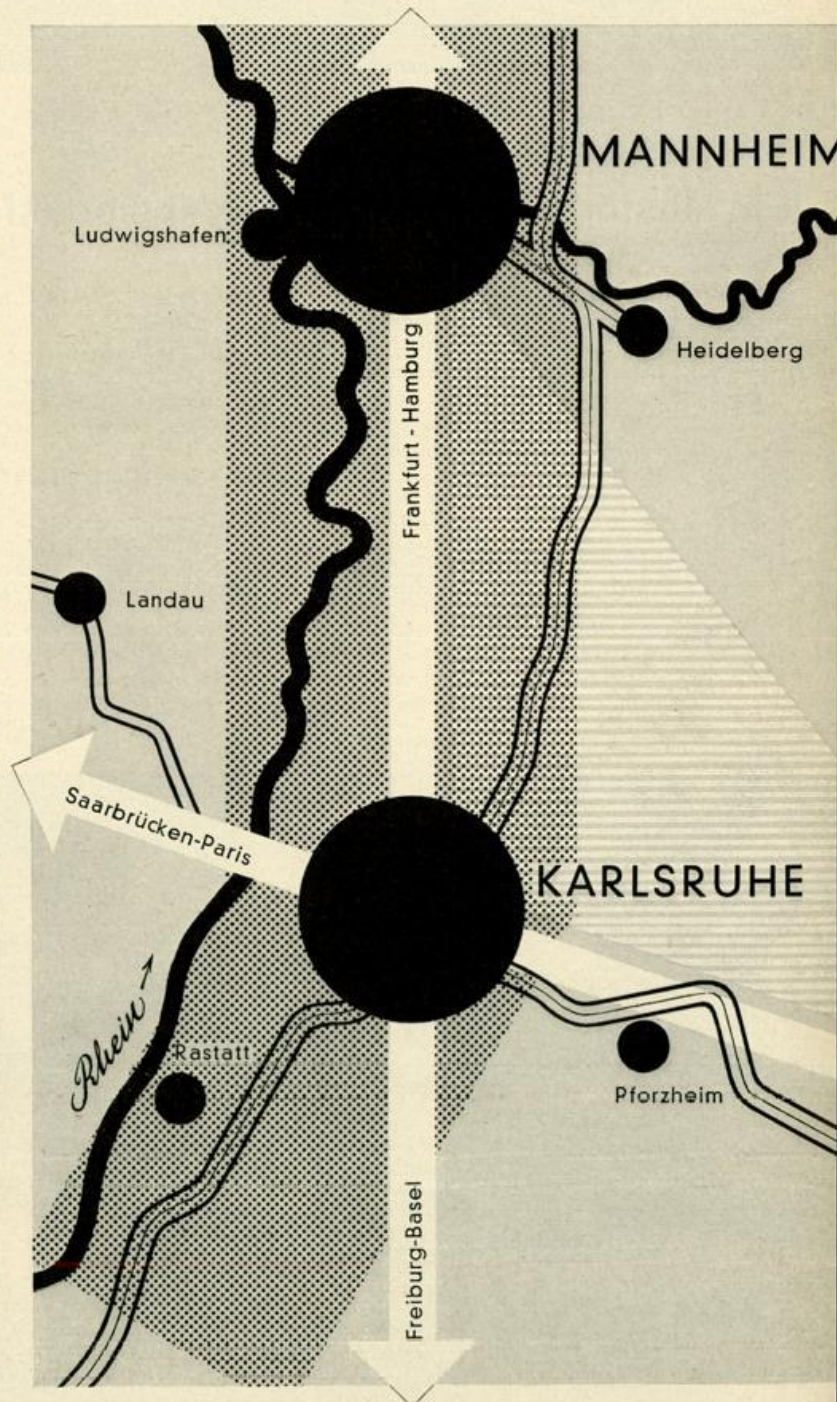


Stadt, Rheinhäfen Karlsruhe

sind. Neben Übereinstimmungen und Gemeinsamkeiten, durch die die drei Städte der gleichen Kategorie von Großgemeinden zugehörig sind, treten ganz wesentliche Unterschiede hinsichtlich ihrer wirtschaftsgeographischen Gegebenheiten, ihrer historischen Entwicklung zu Wirtschaftszentren, ihrer Größe, ihrer Wirtschafts- und Sozialstruktur sowie ihrer Zukunftschancen hervor.

Karlsruhe ist der „Benjamin“ unter den dreien, was das Alter betrifft. Als man in Karlsruhe noch in seinem Gründungsjahr daranging, „Gewerbe, Manufakturen und Handthierungen allda einzuführen“, waren schon mehr als hundert Jahre vergangen, daß Mannheim Stadtrecht erhalten hatte; lag es schon mehr als 4 1/2 Jahrhunderte zurück, daß Stuttgart Stadt geworden war. Ähnlich wie ihre Altersunterschiede stufen sich die heutigen Bewohnerzahlen: Zu Jahresende 1967 zählte Karlsruhe 253 000 Einwohner, Mannheim 70 000 mehr als Karlsruhe, Stuttgart 290 000 mehr als Mannheim.

Bereits die ungleichen Bevölkerungsgewichte bedingen Unterschiede in der Wirtschaftskraft, wie sie u. a. in den jeweiligen absoluten Umsatzwerten für die einzelnen Wirtschaftsbereiche, in den Verkehrsleistungen, in den Beschäftigtenzahlen usw. zum Ausdruck kommen. Unter übergeordneten landesplanerischen Gesichtspunkten stellt sich allerdings wieder ein gewisses Gleichgewicht insofern her, als die beiden Oberheinstädte Karlsruhe und Mannheim zusammen genommen hinsichtlich Bevölkerung, Erwerbspersonenzahl, Arbeitsergebnissen in Industrie und Handel usw. ungefähr den entsprechenden, für Stuttgart allein errechneten Daten gleichkommen. Mit



insgesamt 577 000 Bewohnern halten die beiden Oberrheinstädte der Landeshauptstadt mit 614 000 Einwohnern (Ende 1967) in etwa die Waage. 148 000 Industriebeschäftigten in Groß-Stuttgart stehen (Jahresdurchschnitt 1967) 121 000 in Mannheim/Karlsruhe gegenüber. Die Einzelhandels- und Großhandelsumsätze (1966) der beiden oberrheinischen Zentren sind mit 2,24 bzw. 5,5 Mrd. DM den Stuttgarter Werten (2,45 bzw. 5,7 Mrd. DM) noch stärker angenähert.

Die Gegenüberstellung von Mannheim/Karlsruhe einerseits und Stuttgart andererseits ist keineswegs ein theoretisch-planerisches Zahlen-spiel ohne praktische Bedeutung. Die unterschiedlichen Entwicklungsbedingungen, die einerseits für den Vorort des Mittleren Neckarbeckens, andererseits für Mannheim/Karlsruhe maßgebend sind, lassen sich mit „Punkt“ und „Linie“ als Symbolen kennzeichnen. „Zentrum des Mittleren Neckarraumes“ zu sein, nennt die amtliche Landesplanung die wirtschaftliche Hauptfunktion des Verdichtungskerns Stuttgart, dessen Ausstrahlungs- und Anziehungskraft radial auf die württembergischen Gebiete, speziell auf die nordwürttembergischen, wirkt. Hingegen werden Mannheim (mit Heidelberg) und Karlsruhe gemeinsam einer „europäischen Entwicklungsachse am Rhein“ zugeordnet; sie werden sozusagen zu Markierungspunkten einer in Nord-Süd-Richtung durch Nordbaden ziehenden Linie, die das Rückgrat der oberrheinischen Wirtschaft bildet.

Daß Karlsruhe und Mannheim für ihre künftige wirtschaftliche Entwicklung nunmehr im Landesentwicklungsplan in einem Gebiet, dem

„Nördlichen Oberrhein“-Gebiet zusammengeordnet sind, entspricht unter diesen Umständen aufs beste den Bedürfnissen. Nur wenn Mannheim und Karlsruhe beim Ausbau der von diesen Städten gekennzeichneten „Entwicklungsachse“ eng kooperieren, wird für den nördlichen Oberrheinbereich und darüber hinaus für den gesamten deutschen Teil des Oberrheingrabens bis Basel hin die von allen Experten konstatierte hervorragende wirtschaftsgeographische Lage dieses Gebietes auch in Zukunft voll zur Geltung zu bringen sein. Das gilt umso mehr, als die Landeshauptstadt dabei ist, sich zur Gunst ihrer zentralen Position im Mittleren Neckarraum noch unter Überwindung orographischer und sonstiger Hindernisse einen zusätzlichen Standortvorteil durch eine „Nord-Süd-Achse“ von Stuttgart zum westlichen Bodensee und zu den Pässen der Ostschweiz zu verschaffen. Auch in Hinsicht auf den Verkehr von den Nordseehäfen und von der Ruhr nach Italien wird Stuttgart dann mit den oberrheinischen Städten gleichziehen versuchen und dadurch seinen Wettbewerb mit Mannheim und Karlsruhe bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung noch verschärfen.

Karlsruhe kommt für den weiteren Ausbau der Wirtschaft im Oberrheintal, für die regionale Wahrnehmung der ökonomischen Chancen in den kommenden Jahrzehnten — man kann es ohne Übertreibung sagen — eine zentrale Bedeutung zu. Karlsruhe bildet das Verbindungsglied zwischen der Ballung wirtschaftlicher Kraft am Rhein-Neckar-Zusammenfluß und den ökonomisch noch nicht voll entwickelten Bereichen der deutschen Rheinseite südlich der Murg. Auch für das wirtschaftliche Zusammen- und Weiterwachsen der oberrheinischen Gebiete rechts des Stromes mit den linksrheinischen hält Karlsruhe eine Schlüsselposition. Dabei ist nicht nur an die Wechselbeziehungen mit der Südpfalz gedacht, für die gerade jenseits des Karlsruher Rheinuferes neuerdings ein erstaunliches Wachstum ihrer Wirtschaftskraft zu konstatieren ist, sondern auch an die im Zeichen der EWG immer enger werdende Tuchfühlung Karlsruhes mit dem Elsaß und vor allem mit dessen Hauptstadt Straßburg.

Werden diese Besonderheiten seiner Lage berücksichtigt, dann verwundert es nicht, daß Karlsruhe seit Kriegsende zur wachstumskräftigsten Großgemeinde, verglichen mit seinen zwei Wettbewerberinnen, geworden ist. Die Entwicklung des Industrieumsatzes gibt dafür den augenfälligsten Beleg: Von 1950 bis 1968 hat sich der Umsatz der in Karlsruhe ansässigen Industriebetriebe von 341,6 Millionen DM auf 3,315 Milliarden DM erhöht und damit nahezu verzehnfacht (+ 870,3%). In Stuttgart hat er sich in der gleichen Zeit indessen nur mit 6,4, in Mannheim nur mit 4,4 multipliziert. Karlsruhe ist demnach seit Ende des Zweiten Weltkrieges beim Ausbau seiner örtlichen Industrie nicht im traditionellen Abstand hinter den beiden anderen großen Städten des deutschen Südwestens hergelaufen, es hat vielmehr bedeutend aufgeholt können. Vor achtzehn Jahren erreichte der Umsatz der Karlsruher Industrie nur etwas mehr als ein Viertel des Mannheimer Wertes, jetzt macht er bereits zwei Drittel aus.

Bemerkenswert dabei ist, daß die Entwicklungskurve des Karlsruher Industrieumsatzes nicht etwa nur in den 1950er Jahren, in der Ära des Wirtschaftswunders, einen steilen Aufstieg zeigt, um in der Folgezeit wesentlich flacher zu werden. Das 1950 bis 1961 praktizierte „System“ der Verdreifachung wurde auch in den Jahren 1961 bis 1968 beibehalten, in denen eine Umsatzausweitung von 1,1 Mrd. DM auf 3,3 Mrd. erzielt wurde, während Stuttgart und Mannheim im laufenden Jahrzehnt mit + 48,9% bzw. 24,5% sehr viel gemächlicher vorangingen. Karlsruhe ist somit bei der Stärkung seiner Position als Industriestandort keineswegs — wie dies bei Bemühungen um einen Wandel der örtlichen Sozialstruktur anderwärts oft zu gehen pflegt — nach einiger Zeit „die Luft weggeblieben“; es hat bis heute das nach 1945 angeschlagene Tempo durchhalten können, dank einer Industrieförderungspolitik, die die Ansiedlung und den Ausbau arbeitsintensiver und kapitalintensiver Industriezweige mischte bzw. hintereinanderschaltete.



Industriehafen Mannheim



Im Dreieck der großen Städte Südwestdeutschlands:

die „europäische Entwicklungsachse am Oberrhein“ zwischen Karlsruhe und Mannheim

das mittlere Neckarbecken mit Stuttgart als Zentrum

der südliche Eckpunkt in der Kreuzung großer Verkehrswege: das wachstumskräftige Karlsruhe



Hafen Stuttgart

Es ist abzusehen, daß auch Karlsruhes industrielle Expansion nun in etwas ruhigeres Fahrwasser gerät. Aber wenn nicht alles täuscht, werden sich die Karlsruher Zuwachsraten auch im nächsten Jahrzehnt deutlich über jenen der Landeshauptstadt und des alten Industriezentrums am Rhein-Neckar-Zusammenfluß halten. Diese Voraussage kann sich auf die Analyse zahlreicher Faktoren, die die weitere wirtschaftliche Entwicklung Karlsruhes bestimmen werden, stützen. Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang u. a., daß Karlsruhe seit 1965 eine exorbitante Ausweitung seines Industrieumsatzes bei gleichzeitig merklich vermindertem Einsatz menschlicher Arbeitskraft erreicht hat. Auch in Stuttgart und Mannheim ist zwar 1968, verglichen mit 1965, ein Rückgang der Zahl der Industriebeschäftigten um 6,5 bzw. 10,9 % zu verzeichnen gewesen, aber in Stuttgart ist der industrielle Umsatz zur selben Zeit nur um 11,4 % gewachsen bzw. in Mannheim sogar um -1,8 % geringer geworden, während Karlsruhe bei einer Verringerung der Beschäftigtenzahl um 10,6 % einen Umsatzzuwachs um + 45,6 Prozent zeigt.

Hier wird schon die ausschlaggebende Bedeutung erkennbar, die der Industriebereich „Mineralölverarbeitung/Chemie“ in den 1960er Jahren für die industrielle Entwicklung Karlsruhes gewonnen hat. Noch 1960 trug diese Industriegruppe mit 2200 Beschäftigten zum Gesamtumsatz der Karlsruher Industrie nur den zehnten Teil (10,5 %) bei; 1967 — nachdem sich die Zahl der hier industriell Tätigen auf 4100 knapp verdoppelt hatte — belief sich der Anteil auf fast die Hälfte (45,6 %). Die immense Ausweitung des Umsatzwertes war also mit der geringstmöglichen Belastung des Arbeitsmarktes bewerkstelligt worden. Der Löwenanteil an diesem Erfolg ging — wenn auch die nach 1945 in Karlsruhe angesiedelten chemisch-pharmazeutischen und kosmetischen Werke einiges beisteuerten — auf Konto einer bisher in Karlsruhe nicht vertretenen Produktion, der Mineralölverarbeitung. Karlsruhe wurde innerhalb weniger Jahre für ganz Baden-Württemberg zum Zentrum einer — aller Voraussicht nach auf lange Zeit — besonders wachstumsbegünstigten Industrie. Und das ohne Beeinträchtigung des bislang örtlich dominierenden Industriebereiches, der Metallverarbeitung.

Noch immer liegt der Anteil der in der Metallindustrie — vor allem im Maschinenbau und in der elektrotechnischen Fertigung — Tätigen in der Nähe von zwei Dritteln der Gesamtzahl der Karlsruher Industriebeschäftigten. Statt 29 100 Arbeitsplätzen 1960 waren allerdings 1968 in der Karlsruher Metallverarbeitung nur noch 24 600 besetzt, jedoch bei gleichzeitiger Steigerung des Umsatzwertes der Metallverarbeitung um immerhin ein Viertel (+ 24,2 %). Soweit nicht die Umsatzzunahme den inzwischen eingetretenen Preissteigerungen zuzurechnen ist, kann sie teilweise Rationalisierungserfolgen in gewissen Zweigen des örtlichen Maschinenbaues und der Elektrotechnik gutgeschrieben werden.

Im ganzen ergibt sich aus der näheren Untersuchung des Arbeitskräfteeinsatzes in der Karlsruher Industrie, daß die für die letzten Jahre festzustellende Verringerung der Industriebeschäftigtenzahl ausschließlich aus Veränderungen bei der Metallverarbeitung resultiert. Vom kommunalen Standpunkt gesehen sind diese Vorgänge gerade im Hinblick auf die wirtschaftliche Zukunft der Stadt durchaus positiv zu bewerten. Jede Steigerung des Umsatzes je Beschäftigten auch in den arbeitsintensiven Industriezweigen ist als weiterer Beitrag zur Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Situation Karlsruhes zu betrachten. Wenn die metallverarbeitenden Fertigungen in Karlsruhe am Rationalisierungsprozeß überdurchschnittlichen Anteil nehmen und sich dabei immer mehr auf wachstumsbegünstigte Produktionen ausrichten bzw. solche hinzugewinnen, sind neben den Wirkungen des Sektors Mineralölverarbeitung/Chemie auf die Verbreiterung der industriellen Basis der Stadt zusätzliche Vorbedingungen dafür gegeben, daß Karlsruhe mit den Wachstumsraten seines Industrieumsatzes gegenüber den beiden anderen großen Städten Südwestdeutschlands auch in den 1970er Jahren die Spitze hält.

Ebenso wie der gegenwärtige Stand und die Aussichten auf die weitere Entwicklung der Karlsruher Industrie hiernach zu den besten Hoffnungen berechtigen, zeigt sich die Stadt auch als Handelszentrum und Verkehrsknotenpunkt — verglichen mit Stuttgart und Mannheim — bezüglich der erreichten Positionen bzw. der Entwicklungsmöglichkeiten in einem sehr günstigen Licht. Auch hier ist Karlsruhe in den beiden letzten Jahrzehnten „schneller gelaufen“ als die älteren und größeren Städte Stuttgart und Mannheim.

Mit einer beeindruckenden Erfolgsmeldung kann der Karlsruher Einzelhandel aufwarten; sein Umsatz war wertmäßig schon 1966, im letzten Jahr, für das eine entsprechende Regionalstatistik vorliegt, mehr als sechsmal so groß (+ 513 %) wie 1950; in Stuttgart und Mannheim hielt sich das Wachstum mit + 353 % bzw. 355 % in merklich engeren Grenzen. Das führte dazu, daß der Einzelhandel Karlsruhes mit 1,135 Mrd. DM auch absolut das wesentlich bevölkerungsstärkere Mannheim, das nur 1,106 Mrd. DM Gesamtumsatz melden konnte, hinter sich ließ. Karlsruhe steht somit bereits heute als Einkaufszentrum an zweiter Stelle unter allen Städten Baden-Württembergs. Dabei ist der „Plafond“ seiner Möglichkeiten in Hinsicht auf den Einzelhandel bei weitem noch nicht erreicht. Während der Mannheimer Einzelhandel ganz offensichtlich die nahe Nachbarschaft von Ludwigshafen und Heidelberg als Konkurrenz um den Käufer empfindlich zu spüren bekommt,

stößt Karlsruhe als großstädtisches Einkaufszentrum weit nach Süden in der Rheinebene wie auch im nördlichen Schwarzwald auf keinen großstädtischen Wettbewerber. Wenn Karlsruhe zuversichtlich sein kann, seine Stellung neben Stuttgart und Mannheim wirtschaftlich relativ und absolut weiter zu stärken, dann gründen sich diese Erwartungen wesentlich auf einen Ausbau der Kombination von Industriestandort und Einkaufszentrum.

Als Großhandelsplatz näher an Stuttgart und Mannheim, wo sich insgesamt 40 % der Großhandelsumsätze in Baden-Württemberg konzentrieren, heranzukommen, kann hingegen Karlsruhe trotz eines erheblichen Geschäftszuwachses wohl nicht gelingen. Andererseits ist es in puncto „Verkehr“ unter den Binnenhäfen des Landes mit einem Güterumschlag (1967) von 6,6 Mio t hinter Mannheim (7,6 Mio t) unbestritten die Nummer zwei; Stuttgart (3,1 Mio t) ist von Heilbronn (4,7 Mio t) auf den vierten Platz verwiesen. Karlsruhe, schon (1966) zum neuntgrößten Binnenhafen im Bundesgebiet geworden, hat sein Potential auch in dieser Hinsicht noch nicht voll erschlossen. Noch steht für eine Erweiterung des Hafengeländes zur wirtschaftlichen Nutzung bedeutendes Areal zur Verfügung — ein Trumpf, den die kommunale Wirtschaftsförderung bei geeigneten Ansiedlungsinteressenten im Rahmen ihrer Bemühungen um eine optimale Steigerung der Wirtschaftskraft der Stadt auszuspielen hat.

Es ist nur einer unter den zahlreichen Trümpfen, die Karlsruhe als eine der drei größten Städte Baden-Württembergs betreffend Verkehrslage und Verkehrseinrichtungen vorweisen kann. Wenn von seinen Standortvorteilen die Rede ist, wird immer wieder mit Recht von Karlsruhe als „Schnittpunkt bedeutender Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrswege“ gesprochen. Hier hat die Stadt in der Tat, auch an Stuttgart und Mannheim gemessen, ein bemerkenswertes Gewicht in die Waagschale zu werfen. Ein Gewicht, das immer noch im Zunehmen begriffen ist. Der linksrheinische Verkehrsweg vom Hunsrück nach Süden wird in den 1970er Jahren bei Karlsruhe in das rechtsrheinische deutsche Verkehrsnetz münden, zugleich aber auch in Richtung Straßburg verlängert werden. Für Karlsruhe bildet sich hier ein weiterer Lagevorteil aus, der gegenüber Stuttgart und Mannheim zur Geltung gebracht werden kann.

Zum Bahnknotenpunkt und Straßenkreuz ist das „Ölkreuz“ gekommen, zu dem Karlsruhe durch die Pipeline von Marseille und durch die Rhein-Donau-Olleitung geworden ist. Auf dem Gebiet des Luftverkehrs ist eine Kooperation Karlsruhes über die Bundesgrenzen hinweg mit Straßburg zur Schaffung eines gemeinsamen leistungsfähigen Flugplatzes bei Hagenau im Gespräch. Die Realisierung dieses Planes würde eine merklige Aufwertung der bescheidenen Position Karlsruhes im Netz der westeuropäischen Landeplätze mit sich bringen, mit Konsequenzen auch für die wirtschaftliche Anziehungskraft der Stadt.

Die Abwägung von Karlsruhes ökonomischer Stellung im Städtedreieck mit Stuttgart und Mannheim muß sich hier auf einige wenige Gesichtspunkte beschränken. Obgleich der erreichte Entwicklungsstand und die Besonderheiten der örtlichen Wirtschaftsstruktur in ihrer Bedeutung für das weitere Wachstum der Wirtschaftskraft nur mit flüchtigen Strichen skizziert und die vorhandenen Wachstumsreserven nur unzulänglich gekennzeichnet werden konnten, dürfte dennoch deutlich geworden sein: Karlsruhe ist in jeder Hinsicht die jugendlichste der drei Großgemeinden Baden-Württembergs.

Der Beweisführung kann auch die Bevölkerungsstatistik dienen: Karlsruhes Einwohnerschaft ist seit 1961 bis Jahresmitte 1968 um + 5,0 % gewachsen und hat damit relativ stärker als im nördlichen Kristallisationspunkt der oberrheinischen Entwicklungsachse, in Mannheim, zugenommen (+ 3,3 %); die Zahl der Stuttgarter verminderte sich im selben Zeitraum um -3,7 %. Allgemein ist der Zug zu den großen Städten rückläufig und nur noch in 8 von 21 Gemeinden der Bundesrepublik mit 250 000 und mehr Einwohnern ist die Bevölkerungszahl heute höher als bei der letzten Volkszählung; in allen anderen hat sie sich verringert. Karlsruhe gehört zu diesen acht und steht unter ihnen mit seiner Zuwachsrate an vierter Stelle hinter München, Bremen und Köln.

Die Bevölkerungsentwicklung — auch wirtschaftlich ein wichtiges Indiz — läuft bei den großen Städten des Landes in Richtung auf eine noch bessere „Ausgewogenheit“ im Dreieck Stuttgart—Mannheim—Karlsruhe: Die beiden Zentren am Rhein verbessern ihr Gesamtgewicht gegenüber der Landeshauptstadt, und innerhalb der oberrheinischen „Entwicklungsachse“ gewinnt Karlsruhe zunehmend Gleichrangigkeit mit dem einst weit überragenden Wirtschaftsplatz Mannheim. Der Rhein-Neckarstadt sind durch die nahe benachbarten Großstädte nach Westen, Norden und Osten Wirkungsgrenzen gesetzt, Karlsruhe hat indessen, vor allem nach Süden, noch erheblichen Bewegungsspielraum.

Bei abwägendem Überblick über die Situation der drei Städte als Wirtschaftszentren ist es wohl gerechtfertigt, festzuhalten: Für Stuttgart und Mannheim gilt es zwar auch, an der rasanten Expansion teilzunehmen, die im Bereich der westdeutschen Wirtschaft im Gange ist; aber im wesentlichen stehen diese Städte doch vor der Aufgabe, ihren Besitzstand zu wahren. Karlsruhe hingegen ist noch im Kommen, seine Zukunft hat, wirtschaftlich gesehen, wohl erst begonnen.