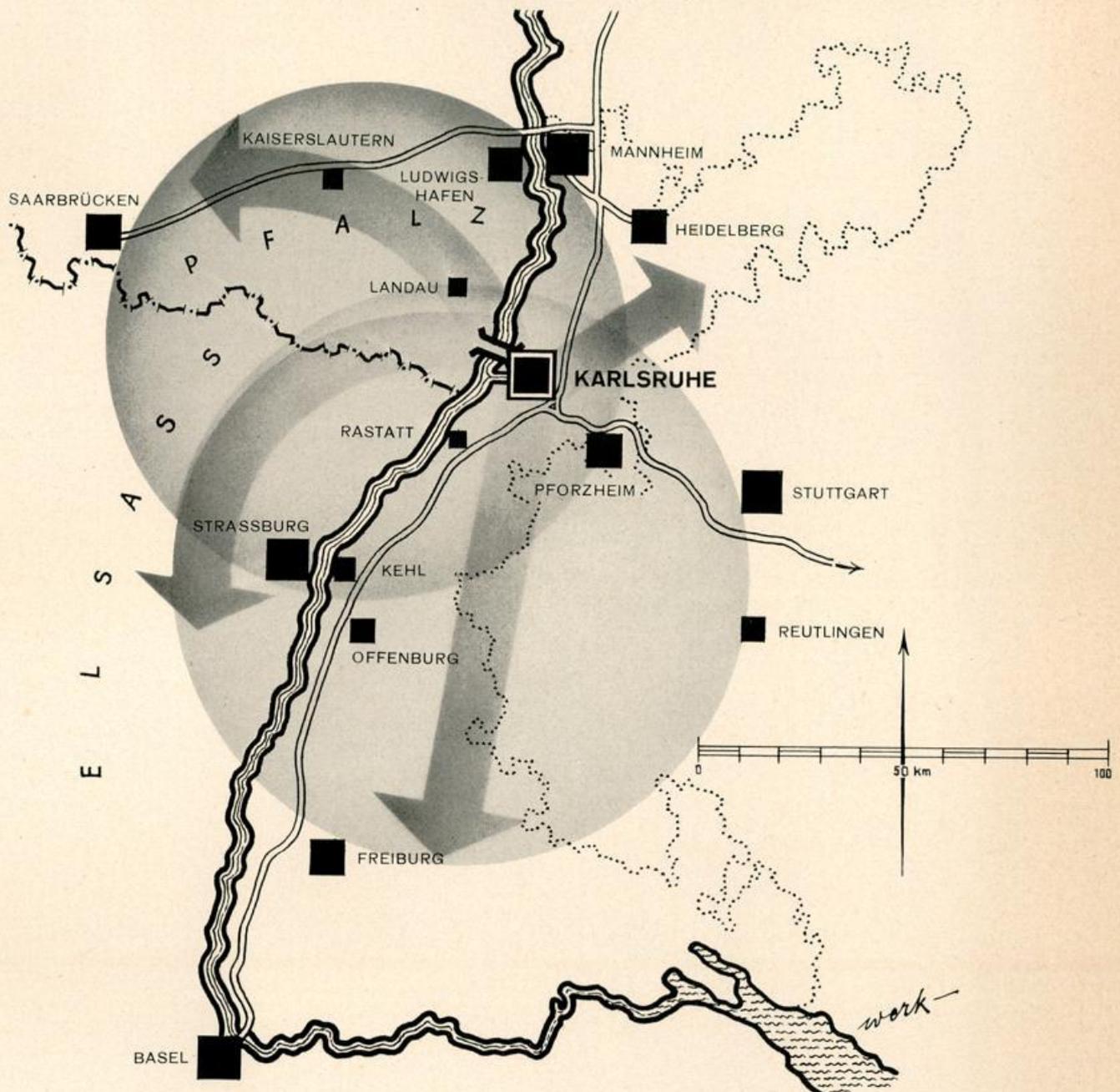


Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Wirtschaftszentrum: Karlsruhes Nahbereich - rechts und links des Rheins

[urn:nbn:de:bsz:31-219051](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219051)

Karlsruhes Nahbereich-
rechts und links des Rheins

Großstädte sind nicht ohne Beziehung zu ihrer Umgebung zu denken, sie sind vielmehr im allgemeinen im engen Wechsel mit ihrem Nahbereich gewachsen. Sie ziehen Kräfte aus ihrer Landschaft und üben zugleich bedeutende Anziehung auf den sie umgebenden Raum. Großstädte besitzen somit einen erheblichen Strahlungsbereich — so auch das oberrheinische Wirtschaftszentrum Karlsruhe.

Die Entwicklung der Bevölkerungszahl und der örtlichen Wirtschaft sind wesentliche Kennzeichen für die Schwerkraft einer Großstadt. Daß Karlsruhe das letzte Jahrzehnt im besonderen Maß für die Festigung und Ausweitung seines Nahbereiches nutzen konnte, läßt sich dementsprechend statistisch belegen. Von 199 000 Einwohnern im Jahre 1950 ist Karlsruhe bis 1961 auf rd. 1/4 Mio. Bewohner gewachsen; die Zahl der im Stadtkreis industriell Beschäftigten hat sich in derselben

Zeit von 25 000 auf 43 000 erhöht! Der Einzelhandelsumsatz — ein wichtiger Maßstab für das Gewicht einer Stadt als Einkaufszentrum — ist von 185 Mio. DM im Jahre 1950 auf 513 Mio. DM im Jahre 1959 gewachsen, nicht nur durch die gesteigerte Kaufkraft und Kauflust der Karlsruher selbst, sondern durch den noch immer wachsenden Sog, in den die Karlsruher Handelsgeschäfte auch die Käuferschichten der Umgebung der Stadt ziehen.

Das Verhältnis der Großstadt zu ihrem Nahbereich charakterisiert kein einseitiges „Nehmen“. Zwar kommen viel mehr Arbeitskräfte aus der Nahzone in die Stadt als umgekehrt Karlsruher Arbeitsplätze in der Umgebung aufsuchen. Karlsruhe zieht zum Einkauf an, aber Karlsruhe ist wesentlich auch Markt, Absatzgebiet für die Produkte der regionalen Landwirtschaft; den Gemeinden seines Umkreises ist der Gewerbesteuer-



ausgleich, der für die in Karlsruhe arbeitenden „Pendler“, an deren Wohnorte zu zahlen ist, eine nicht unbeachtliche Finanzquelle. Die waldreiche Umgebung der Stadt Karlsruhe bildet ein Erholungsgebiet der Großstadt, in das die Karlsruher manche Mark ihrer Einkünfte tragen.

Im Norden und Osten der Stadt ist der Einzugsbereich Karlsruhes durch die Nahzonen von Mannheim, Heidelberg und Pforzheim ziemlich eindeutig festgelegt und infolge der geringen Distanz zu den nächstgelegenen Großstädten kaum mehr erweiterungsfähig. Die Grenzen des Karlsruher Einflusses decken sich dort weitgehend mit den Nord- bzw. Ostgrenzen der Kreise Bruchsal und Karlsruhe-Land. Im Süden und Westen sind die nächsten Großstädte nicht so nahe gelegen: Nach Freiburg im Süden sind es rd. 140 km; westlich des Rheins konkurriert zwar im Norden Ludwigshafen um die Arbeitskräfte und den Käuferstrom des Germersheimer Kreises, aber sonst fehlt es bis hin nach Saarbrücken an einer Großstadt. Vor allem rechtsrheinisch wirkt Karlsruhes wirtschaftliche Schwerkraft nach Süden auf eine viel weitere Entfernung als in der Mannheimer und in der Pforzheimer Richtung. Seit jeher tendiert Karlsruhe wirtschaftlich dazu, den südlichen Teil Mittelbadens in seine regionale Sphäre zu ziehen. Weniger hinsichtlich des Arbeitereinzuges; Rastatt und das untere Murgtal besitzen selbst eine beachtliche Industrie, die den Bewohnern dieses Gebietes Arbeitsplätze gibt. Aber ein wesentlicher Teil Mittelbadens ist dem Verkehrsbereich des Karlsruher Rheinhafens zugehörig. Karlsruhe mit seiner Technischen Hochschule, mit seinem Staatstechnikum, mit den Spezialklassen der Gewerbeschulen ist auch im weiteren Sinne Ausbildungszentrum für den Nachwuchs Mittelbadens. Die Geschäftsbeziehungen der Karlsruher Banken greifen weit nach Süden. Bis in die Offenburger Gegend ist Karlsruhe als Einkaufszentrum attraktiv. Das Wort „Karlsruhe — Tor zum Schwarzwald“ — hat seine Berechtigung; von hier fächert der Fremdenverkehr ins Alb- und ins Murgtal, nach Baden-Baden, auf die Schwarzwaldhochstraße aus. Durch den Bau der Autobahn das Oberrheintal hinauf ist die Ausdehnung des Karlsruher Einzugsbereichs nach Süden im letzten Jahrzehnt bedeutend gefördert worden. Diese große neue Verkehrsstraße zieht Mittelbaden immer stärker an Karlsruhe heran, und es ist ein Anachronismus aus der Besatzungszeit, daß die verwaltungsorganisatorische Grenze zwischen dem Bezirk des Regierungspräsidiums Nordbaden, dessen Hauptstadt Karlsruhe ist, und dem Freiburger Bezirk noch immer wenige Kilometer südlich Karlsruhe bei Durmersheim verläuft.

Indessen geographisch betrachtet, liegt nur die Hälfte des Karlsruher Einzugsbereichs rechts des Rheins. Der vielleicht zukunftsreichste Teil des Karlsruher Raumes befindet sich auf der linken Rheinseite. Schon kommen täglich ca. 6000 Pendler bei Maxau über den Strom in die Fächerstadt. Es könnten noch viel mehr sein bei entsprechender Verbesserung der Nahverkehrsverhältnisse. Allerdings sind auch Kräfte am Werk, die den Zug der Südpfälzer nach Karlsruhe nicht nur stoppen, sondern gern rückbilden möchten. Eine Industriensiedlung in den bisher oft noch recht ländlichen Orten der südlichen Pfalz konnte die Pendler vor der Maxauer Brücke abfangen und die Arbeitskräfte an ihren Wohnsitzen nutzbar machen. Die Maxauer Behelfsbrücke genügt nicht mehr, um den oben erwähnten Tendenzen entgegenzuwirken und der Intensivierung der Nahverkehrsbeziehungen Karlsruhes zur Pfalz gerecht zu werden. Die kürzliche Zusage einer neuen Maxauer Brücke mit einem 2. Eisenbahngleis und breiter Verkehrsstraße kam gerade zur rechten Zeit. Die schnelle Verwirklichung des Projektes ist dringlich. Die erhöhte Verkehrsdurchlässigkeit des neuen Verbindungsgliedes über den Strom wird nicht nur die Beziehungen Karlsruhes zum bundesrepublikanischen Teil seines linksrheinischen Nahbereichs weiter verdichten helfen, auf längere Sicht wird auch der Konnex zum

Unterelsaß durch eine leistungsfähige Brücke enger. Denn diese Brücke wird die projektierte und im Mittelrhein bereits im Bau befindliche linksrheinische Autoschnellstraße sehr wahrscheinlich bis auf die Höhe von Wörth ziehen und bei Maxau den Anschluß an das rechtsrheinische deutsche Straßennetz und bei Lauterburg oder Weißenburg an das elsäßische Straßennetz finden lassen. Karlsruhes Bedeutung als Drehscheibe internationaler Verkehrswege wird auf diese Weise weiter wachsen. Aber auch der Zug aus dem Unterelsaß zur Arbeit in Karlsruhe dürfte von dieser engeren Verflechtung der Verkehrswege profitieren. Die deutschsprechenden Bewohner des industriell noch weniger entwickelten Unterelsaß bilden ein noch bei weitem nicht voll erschlossenes Arbeitskräftereservoir für Karlsruhe, auch wenn neuerdings die Zahl der Grenzgänger von jenseits der Lauter und jenseits des Weintores nach Karlsruhe in der jüngsten Zeit stark angewachsen ist.

Überblickt man den Nahbereich Karlsruhes im ganzen, so läßt sich feststellen, daß sich seit 1945 nicht allein in der Stadt, sondern auch in ihrem Umkreis vor allem rechts des Rheins das wirtschaftliche, speziell das industrielle Leben wesentlich verdichtet hat und daß auch die Gebiete links des Stromes dabei sind, Industrie vermehrt heranzuziehen. Diese Entwicklung ist an sich durchaus erfreulich, denn keine Großstadt kann — wie eingangs ausgeführt — auf einen wirtschaftsintensiven Nahbereich und auf den Austausch mit diesem Umkreis verzichten. Aber das Wachstum der Industrie im Karlsruher Raum verlangt auch von der zentral gelegenen Großstadt neue Anstrengungen bei ihrer Wirtschaftsförderung, wenn sie wirklich Schwerpunkt ihres Gebiets bleiben will. Die Stadt darf sich nicht als wirtschaftlich gesättigt betrachten und den weiteren Zuwachs ganz dem Nahbereich überlassen. Man muß im „Wettbewerb“ bleiben, d. h. man muß mit dem Umkreis der Stadt um weiteren wirtschaftlichen Zuwachs konkurrieren, und zwar derart, daß auch im Zentrum des Karlsruher Raumes, in der Großstadt selbst, weiterhin erschlossenes, geeignetes und verkehrsgünstig gelegenes Baugelände geboten wird. Die Stadtverwaltung muß durch ihre Wirtschaftsförderung für zinsgünstige Darlehen sorgen. Sie muß dem Pendler durch entsprechenden weiteren Wohnungsbau die Möglichkeit der Alternative bieten, entweder im rein ländlichen Wohnort zu bleiben und dann die tägliche Fahrt zum Arbeitsplatz in Kauf zu nehmen, oder in die Stadt, an den Ort seiner beruflichen Betätigung zu ziehen.

Die Stadt braucht eine gesunde Wirtschaftsstruktur mit einem gesunden Verhältnis zwischen kleineren, mittleren und größeren Betrieben, wie es von der Wirtschaftsförderung der Stadt im letzten Jahrzehnt erfolgreich angestrebt wurde.

Wichtig ist im jetzigen Stadium der Entwicklung, daß die kommunale Wirtschaftsförderung besonderen Augenmerk auf eine verstärkte innere Wechselbeziehung zwischen der Wirtschaft der Stadt und der Wirtschaft ihres Umkreises richtet. Auch allgemeine volkswirtschaftliche Überlegungen sprechen hierfür: Wenn Unternehmen des Stadtgebietes nun infolge der allgemeinen Intensivierung des regionalen wirtschaftlichen Lebens Zulieferer im Karlsruher Raum, anstelle bisher weit entfernter Zulieferanten finden können, dann wirkt dies verkehrsentlastend und kostensparend. Es bedarf einer Bestandsaufnahme, was jetzt — nach einem Jahrzehnt rascher Industrialisierung — im engeren Umkreis produziert wird. Jedem Unternehmer muß dieser Katalog dann zugänglich gemacht werden — zur Überprüfung des eigenen Einkaufs und des eigenen Verkaufs. Manchmal mögen die „Imponderabilien“ bei den Lieferanten- und Kundenbeziehungen stärker sein als die nüchterne Rechnung, daß der Bezug aus der näheren Umgebung bequemer und billiger ist. Aber in vielen Fällen ließen sich doch bei eingehender Kenntnis der wirtschaftlichen Potenzen des Karlsruher Nahbereichs in diesem Raum die wirtschaftlichen Verflechtungen enger gestalten.