

Amtsblatt Wörth *Sonderbeilage* am Rhein

 Das amtliche Bekanntmachungsorgan der Stadt Wörth am Rhein 

Sonderbeilage Amtsblatt Wörth: Verfasst von Albert Ritter, 1964 bis 1997 Geschäftsführender Beamter/Büroleiter der Gemeinde-/Stadtverwaltung Wörth, Mitautor der Ortschronik Wörth von 1983

50 Jahre Vertrag zwischen Daimler-Benz AG und Gemeinde Wörth



Der Vertrag

Am 17. November 1960 verkaufte die Gemeinde Wörth am Rhein der Firma Daimler-Benz AG in Stuttgart das in den Gewannen Knielinger Waibel (Waibel-Hof), Mittelkopf und Wörther Waibel liegende Gelände mit knapp 150 Hektar für rund 2,1 Millionen Mark zur industriellen Nutzung. Den Vertrag vor dem Notar Otto Mandel in Untertürkheim unterschrieben für die Gemeinde Wörth Bürgermeister Ludwig Börckel, für Daimler-Benz Professor Fritz Nallinger als ordentliches und Dr. jur. Hanns Martin Schleyer als stellvertretendes Vorstandsmitglied.

Diese Vereinbarung ist von enormer orts- und regionalgeschichtlicher Bedeutung. In gerade einem halben Jahrhundert brachte sie nicht nur Wörth, sondern der gesamten Region einen zuvor nie gekannten Wandel der Wirtschafts- und Sozialstruktur. Wie es zu dem Vertrag kam und wie er sich auf Wörth und die Umgebung auswirkte, soll nachfolgend verkürzt wiedergegeben werden. Ausführlich ist das Thema in der Ortschronik Wörth am Rhein von 1983 dokumentiert, auf der dieser Beitrag aufbaut.

Vom Leben in Wörth vor der Industrieansiedlung

Das idyllische Dorf

In den 50er Jahren war Wörth durch seine Lage am Rande des Bienwaldes und seiner Umgebung mit Altwassern, Schilfweihern, Baggerseen und Auwäldern ein idyllisches Dorf. Die etwas mehr als 2.500 Einwohner lebten bescheiden, aber nicht unzufrieden. Die enormen Kriegsschäden an Gebäuden, Straßen und Brücken waren ziemlich behoben, die große Wohnungsnot nach dem Bau neuer Siedlungshäuser in den Pfarrgärten, in einer Sandgrube im Bergfeld, hauptsächlich aber durch die Ein- und Zweifamilienhäuser auf dem Hochufer im Bienwald (heutige Bienwaldsiedlung) erheblich gemindert. Kamen 1950 statistisch noch 4,8 Personen auf eine Wohnung, so waren es 1960 nur noch 3,3. Dies trotz Zunahme der Einwohnerzahl zwischen 1950 und 1961 von 2.770 auf 3.500. In überschaubarer dörflicher Gemeinschaft führte man sein gewohntes Leben, pflegte die Geselligkeit, vorwiegend in den vier weltlichen und den zwei kirchlichen Gesangsvereinen sowie im Musikverein. Auch Fußballer und Handballer konnten sich in ihren Vereinen wieder sportlich betätigen. Das Erreichte machte viele Dorfbewohner stolz. Dazu trugen auch Sommeraufenthalte von Zügelschülern unter der Leitung von Max Bergmann, Zügels Meisterschüler, Anfang der 1950er Jahre bei, die an die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg erinnerten, in der Wörth den Beinamen „Malerdorf“ erlangt hatte.



Ludwigstraße 1960. Links die katholische Kirche, hinten links das Gasthaus „Zur Krone“, gegenüber die evangelische Kirche, vorne links das Gasthaus „Zum Engel“

Der Rückgang der Landwirtschaft

Noch gegen Ende der 1950er Jahre war Wörth wie die gesamte Südostecke der Pfalz ein vorwiegend kleinbäuerliches Gebiet, in dem die Bevölkerung angesichts der Strukturumwandlung

gen und der allmählich wachsenden Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft von der Landwirtschaft allein nicht dauerhaft und ausreichend leben konnte. Über Wörth belegen die statistischen Zahlen: 1950 bewirtschafteten 438 Betriebe weniger als zwei Hektar Land, 1960 waren es nur noch 253 Betriebe. Auch die Zahl derer, die zwischen zwei und fünf Hektar Land beackerten, sank im Vergleichszeitraum von 82 auf 49, und selbst die Zahl der Bauernleute mit Flächen zwischen fünf und zehn Hektar ging von 21 auf 12 zurück, dagegen kamen zwei Betriebe mit 10 bis 20 Hektar neu hinzu, während ein Großbetrieb mit über 20 Hektar bestehen blieb. Auch die Wirtschaftsweise der Landwirtschaft änderte sich grundlegend: 1950 arbeiteten in der Landwirtschaft noch 539, 1960 nur noch 281 Personen. Die Zahl der Pferde ging von 61 auf 25, die der Arbeitskühe von 188 auf 142 zurück. Das Zugvieh wurde immer mehr durch Schlepper ersetzt, von denen es 1950 nur einen, 1960 dagegen 30 gab. Diese Werte verdeutlichen die stark rückläufige Entwicklung des Kleinbauertums in den 1950er Jahren. Die meist im Nebenerwerb bewirtschafteten Klein- und Kleinstbetriebe wurden immer unrentabler. Nach damaligen Schätzungen hatten nur Betriebe mit mindestens 15-20 Hektar die Chance, ihre Produkte im EWG-Raum gewinnbringend abzusetzen. Hinzu kam, dass der arbeitsintensive Anbau von Tabak immer mehr zurück ging; schlagartig dann nach dem Auftreten der Blauschimmelkrankheit Anfang der 1960er Jahre. Kleinbäuerliche Betriebe waren kaum noch existenzfähig, selbst nebenberuflicher Ackerbau wurde ständig unrentabler; vor allem wenn Hochwässer den bestellten Feldern auf der „Wörther Insel“ immer wieder beträchtliche Schäden zufügten.

Die Allmende und ihre Bedeutung im Wandel der Zeit

Die an Daimler-Benz verkaufte Fläche bestand in der Hauptsache aus Allmendgrundstücken. Das waren Flächen, deren Nutzung seit 1871 den Bürgern zustand. Damals hatte die Gemeinde die Ländereien in „Gemeindegliedervermögen“ (Vermögen, dessen Nutzung nicht der Gemeinde, sondern sonstigen Berechtigten zusteht) umgewandelt und an „nutzungsberechtigte Wörther Bürger“ je sechs kleine Grundstücke mit zusammen 42 Ar „zur Hebung der ökonomischen Verhältnisse als Allmend“ verteilt. Satzungsgemäß stand verheirateten männlichen, verwitweten männlichen und weiblichen Bürgern mit einem eigenen Haushalt gegen geringes, jährlich zu zahlendes Entgelt das Allmendrecht zu. Insbesondere ärmere Ortsbewohner konnten so lebenslang einen Teil der benötigten Grundnahrungsmittel, vorwiegend Kartoffeln und Weizen, selbst anbauen.

Noch in den 1920er Jahren war die Bedeutung der Allmende so groß, dass bei ihrer Auflösung Unruhen befürchtet werden mussten. Drastisch formulierte - sicher übertrieben - der Eggensteiner Bürgermeister: „Wer sich unterstehen wollte, an dem alten historischen Recht der Allmendnutzung zu rütteln, hätte bei der Durchsetzung des Antrags sein Leben zu riskieren. 99 Prozent der Bevölkerung würden ihn lynchen“.

1935 umfasste in Wörth die Allmende knapp 160 Hektar, davon waren 141 Hektar Acker- und 18,5 Hektar Wiesengelände. In den folgenden Jahren wurden wesentliche Flächen in der Gewanne Ritterhecke an ein Kieswerk zur Ausbeutung von Kies für den Westwallbau verpachtet. Weil die Gemeinde das Geld aus dem Kiesverkauf brauchte, setzte sie ab 1946 die Landverpachtung in



Wörth aus der Luft mit Blick nach Osten im August 1957. Im Vordergrund liegen der alte Ort, die Flussschleife und die Allmendinsel, auf der die einzelnen Parzellen erkennbar sind.

den Gewannen Mittelkopf und Ritterhecke fort und verpachtete für Gleisanlagen Land in der Gewanne Waibelhof.

1950 war das Allmendland derart reduziert und die Anzahl der Anspruchsberechtigten so gestiegen, dass die Zuteilung der Äcker nicht wie früher mit der Eheschließung, sondern erst 17 Jahre danach erfolgen konnte. Dies stieß in der Bevölkerung zunehmend auf Kritik, wie „Die Rheinpfalz“ schrieb. Um Abhilfe zu schaffen, reduzierte die Gemeindeverwaltung die Lose zunächst auf vier und dann auf drei Grundstücke. Doch schon 1952 übertraf das Angebot an Grundstücken die Nachfrage.

Fehlende Arbeitsplätze, steigende Pendlerzahlen

1962 bestand in Wörth das produzierende Gewerbe nur aus Handwerksbetrieben und einigen Kieswerken. Sie beschäftigten nur wenige Leute. Die in der Landwirtschaft frei gewordenen Arbeitskräfte, die arbeitsfähigen Jugendlichen und die zugewanderten Neubürger bildeten ein Potential, das im hiesigen industriearmen Raum nur unzureichend eingesetzt werden konnte. Nach einer Studie von Landrat Georg Weiß vom Dezember 1957 lag die Arbeitslosenquote im Landkreis Germersheim Ende September 1956 mit unter zwei vom Hundert der Arbeitnehmer relativ günstig, was der Landrat als Beweis für den Arbeitswillen der Bevölkerung wertete; denn das wöchentliche Durchschnittseinkommen je Einwohner betrug 1955 im Landkreis nur 21,14 DM, gegenüber 46,86 DM im Regierungsbezirk, 33,45 DM im Lande und 49,09 DM im Bundesgebiet. Die Folge waren enorm steigende Auspendlerzahlen: 1950 500, 1961 1.003. 1961 standen allein in Karlsruhe 774, in Maximiliansau 201 Wörther Arbeitnehmer in Lohn und Brot.

Viele Pendler mussten häufig lange Wegstrecken zurücklegen. Sie befürchteten, bei einer Wirtschaftskrise unter der Belegschaft als erste entlassen zu werden. Durch den Mangel an Betrieben fehlte der Gemeinde auch Geld. Während die Steuersäckel der Gemeinden mit potenten Industrieunternehmen mit Gewerbesteuer reichlich gefüllt waren, konnten reine Wohnsitzgemeinden mit dem, was sie als Ausgleichsbetrag von den Betriebsgemeinden erhielten, ihre öffentlichen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Wasserversorgung, Straßen, Kanalisation und Kläranlage kaum bezahlen. 1959/60 erreichte der Ausgleichsbetrag im Bundesgebiet nur 3,8 v. H. des Gewerbesteueraufkommens.

Die Finanzkraft einer Gemeinde wurde damals an ihrer Realsteuerkraft gemessen, die sich aus den eingenommenen Grund- und Gewerbesteuern errechnete. 1960 betrug sie je Einwohner im Durchschnitt der Gemeinden des Kreises Germersheim 76,51 DM, in Maximiliansau 212,90 DM und in Wörth nur 44,60 DM. Ausschlaggebend für die extremen Unterschiede waren die Gewerbesteuereinnahmen: 1957/58 erhielt Wörth davon 143.500 DM, dagegen Maximiliansau, wo die Deutschen Linoleumwerke, die Firma Schenck und eine Glashütte Betriebsstätten hatten, dagegen 1.209.200 DM.

„Südpfalz braucht Industrie“

Der Beitrag im Industriekurier mit der Schlagzeile „Südpfalz braucht Industrie“ vom 4. Februar 1960 mit dem Untertext: „In der Südpfalz warten viele ungenutzte Kräfte auf Mobilisierung“ verdeutlichte die Probleme mit den fehlenden Arbeitsplätzen und den vielen Pendlern in unserem Raum. Verfasser des Artikels war Dr. Hans Mohr, seit 1956 im Landesdienst Hafendirektor der Hafenbetriebe Ludwigshafen, zuvor Bundesbahnrat und Vorstand des Bundesbahnverkehrsamtes in Ludwigshafen, zu dessen Amtsbezirk auch Wörth gehörte. Aus dieser Zeit kannte Dr. Mohr die in Wörth bestehenden „sehr guten“ Standortfaktoren für die Ansiedlung von Industrie: Die große Eigentumsfläche der Gemeinde auf der „Wörther Allmend-Insel“, deren mögliche Erschließung durch die Bundesstraßen 9 und 10, die Nähe zu dem leistungsfähigen Rangierbahnhof, von dem aus Schienen in vier Himmelsrichtungen führen und der bereits während des Westwallbaus seine Bewährungsprobe bestanden hatte, die Nähe zur Rheinbrücke Maximiliansau-Karlsruhe, nicht zuletzt aber der Rheinstrom, den man einzudämmen und als „Fabrikstraße Europas“ zu nutzen gedachte. Die industrielle Nutzung des Wörther Geländes, so Dr. Mohr, setze voraus, dass man es hochwasserfrei mache und durch Straßen, Eisenbahn und einen Hafen erschließe. Hierzu entwickelte er Ideen, hielt sie in Plänen fest und arbeitete technische Einzelheiten aus. Bereits am 28. November 1957 bot Dr. Mohr der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft (DEA) in Hamburg per Telegramm ein Areal von über 300 Hektar in Wörth an; er verwies auf den Wörther Hafen, die Arbeitskraftreserven und die übrigen Standortvorteile. Wenige Tage danach ließ die DEA wissen, dass sie das Gelände unter bestimmten Bedingungen für den Bau einer Großraffinerie für geeignet halte, verlangte aber umfangreiches Kartenmaterial und die verschiedensten statistischen Angaben. Zu dieser Zeit hatte sich auch das Mainzer Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in die Sache eingeschaltet und Dr. Mohr mit der federführenden Behandlung der Industrieansiedlung in Wörth beauftragt.

Auch wenn man aufgrund inoffizieller Informationen damit rechnen musste, so war die Enttäuschung doch groß, als im September 1959 die DEA dem rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten Dr. Altmeier endgültig mitteilte, dass sie sich für den Standort Karlsruhe entschieden habe. Auch die ESSO Hamburg, mit deren Vertreter Dr. Mohr schon im Februar 1958 verhandelt hatte, schloss sich der Entscheidung der DEA an und zog das rechtsrheinische Gelände dem in Wörth vor. Unterstützung erhielt er von dem Geschäftsführenden Gemeindebeamten und späteren Bürgermeister Karl Josef Stöffler sowie von Landrat Georg Weiß.

Erste Kontakte mit Daimler-Benz und Eindeichung des Geländes

Unterstützt durch die Landesregierung, setzten Dr. Mohr, Landrat Weiß und Gemeindeoberinspektor Stöffler ihre Bemühungen um Industrie-

ansiedlung fort.

Am 18. August 1959 bot Dr. Mohr der Firma Daimler-Benz AG, Stuttgart das Gelände in Wörth an, hob dessen Vorzüge hervor und verwies auf das große Arbeitskräftepotential in der Umgebung. Schon wenige Tage später schrieb die Firma zurück: „Selten haben wir ein so gut ausgearbeitetes Angebot erhalten. [...] Wir bedauern außerordentlich, Ihnen mitteilen zu müssen, dass wir derzeit an dem Erwerb von neuem Industriegelände nicht interessiert sind.“

Doch damit gab sich Dr. Mohr nicht zufrieden. Im Februar 1960 schrieb er an den Hauptaktionär der Daimler-Benz, Dr.-Ing. e. h. Friedrich Flick, dass er „auf der pfälzischen Seite gegenüber Karlsruhe eine ähnliche Entwicklung in die Wege leiten möchte, wie sie sich im Industriegebiet Ludwigshafen während des 19. Jahrhunderts auf der linken Rheinseite in Konkurrenz zu Mannheim vollzogen hatte“.

Die von der Gemeindeverwaltung Wörth gegenüber der Landesregierung immer wieder erhobene Forderung, das hochwassergefährdete Gelände am Wörther Altrhein einzudeichen, um es für die Industrieansiedlung nutzbar zu machen, unterstützte auch der CDU-Landtagsabgeordnete Dr. Helmut Kohl. Im März 1960 erklärte sich die Landesregierung dazu bereit; Mitte Mai wurde mit dem Bau begonnen und im Oktober war der Damm nahezu fertiggestellt.

Im Juni 1960 zeigte Daimler-Benz doch Interesse. Zunächst sprachen zwei Firmenvertreter mit Landrat Weiß, dem Geschäftsführer der rheinland-pfälzischen Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, Dr. Adolf sowie mit Bürgermeister Börckel und Gemeindeoberinspektor Stöffler. Die Daimler-Leute bekundeten die Absicht, in Wörth ein Werk zu errichten und darin anfänglich 1.000 Arbeitskräfte zu beschäftigen. Etwa zeitgleich besichtigte der Vorstand der Firma Daimler-Benz AG mögliches Betriebsgelände in Dortmund und anschließend das in Wörth. Danach werteten sie das Gelände in Dortmund im Vergleich zu dem in Wörth als vorteilhafter, beurteilten aber die geringe Entfernung zwischen Wörth und Stuttgart als sehr günstig.

Im Juli 1960 sprachen Dr. Schleyer und Dr. Zahn vom Vorstand der Daimler-Benz AG sowie Dr. Adolf mit dem Regierungspräsidenten in Neustadt, danach mit Staatssekretär von Berghes vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in Mainz. Dieser sagte am 30. September Daimler-Benz schriftlich zu, die Industrieansiedlung in Wörth zu fördern; das für die Ansiedlung von Industrie vorgesehene Gelände werde auf Kosten des Landes durch einen Damm gegen Hochwasser gesichert; außerdem werde das Land eine Straßenverbindung zwischen der Bundesstraße 10 und dem Werkgelände herstellen. Auch werde man den an das Gelände angrenzenden Baggersee „Reiser und Mall“ für Umschlagzwecke ausbauen.

Schon im Juli hatte der Aufsichtsrat der Firma Daimler-Benz AG das Projekt Wörth grundsätzlich akzeptiert. Es sollte zunächst ein kleines Aggregatwerk mit rund 1.000 Beschäftigten gebaut werden. Dr. Schleyer argumentierte, dass man

die Belegschaft aus der erheblichen Zahl der ortsansässigen bzw. aus dem Pfälzer Hinterland nach Karlsruhe einpendelnden Arbeitskräfte ohne nennenswerte Schwierigkeiten und „ohne die Karlsruher Industrie zu gefährden“ gewinnen könne. Die räumliche Nähe zu den Werken Gaggenau und Mannheim würde den Start in Wörth erleichtern, vor allem wenn man die Stammbelegschaft des Karlsruher Betriebs Fahr übernehme, die das neue Personal einarbeiten könne.



Bürgermeister Börckel bei der Ansprache zur Grundsteinlegung für die Dammschule im Februar 1951

Abschließende Verhandlungen und Presse-Echo

Der umfangreiche Vertrag wurde am 2. August in einer Besprechung im Landratsamt Germersheim zwischen Landrat Weiß, Dr. Adolf, Karl Josef Stöffler und Max Wuchenauer von der Firma Daimler-Benz ausgearbeitet. Beim Grundstückspreis einigte man sich auf 1,40 DM/qm. Die Firma sollte bis zum 1. Juli 1961 mit dem Bau eines Werks beginnen und nach weiteren zwölf Monaten etwa 1.000 Arbeitskräfte beschäftigen. Außerdem vereinbarte man die Gründung einer gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft, deren Stammkapital zu 50 v. H. Daimler-Benz und zu je 25 v. H. Landkreis und Gemeinde aufbringen sollten.

Der Wörther Gemeinderat wurde offiziell erstmals in der Sitzung vom 14. September über „den Stand der Verhandlungen mit der Firma Daimler-Benz wegen Errichtung eines Zweigbetriebs“ informiert. Mit den durch die Verwaltung – „gezwungen durch die Verhältnisse“ – bereits ausgesprochenen Kündigungen der Allmend- und Pachtgrundstücke zu Martini 1960 erklärte sich der Rat nachträglich einverstanden. Dem Abschluss des Kaufvertrags stimmte der Gemeinderat am 7. Oktober einstimmig zu. Dass

der zu erwartende Vertragsabschluss mit Daimler-Benz so lange Zeit geheim gehalten werden konnte, dürfte auf das Schreiben von Dr. Mohr an Oberinspektor Stöffler vom 18. August 1959 zurückzuführen sein, in dem es hieß: „Zu Ihrer – und nur zu Ihrer Information teile ich Ihnen mit, dass ich die Ford-Werke, die Opel-Werke und die Daimler-Benz AG für das Gelände interessiert habe. [...] Auf alle Fälle bitte ich, mit keinem Menschen darüber zu sprechen“.

Erst am 27. August 1960 schrieb die „Rheinpfalz“: „Obwohl Eingeweihte schon einige Wochen lang von dem überaus begrüßenswerten Projekt ‚Daimler-Benz will nach Wörth‘ wussten, schlug die Nachricht von gestern zumindest im Germersheimer Kreisgebiet wie die berühmte Bombe ein. Sie war und ist das Tagesgespräch nicht nur für kommunalpolitisch interessierte Kreise, die den Wörthern und damit auch der Südecke des Kreises Germersheim das Gelingen der Bemühungen gönnen, profitiert dadurch doch der Kreis in seiner Gesamtheit. Auf rein Wörther Verhältnisse zugeschnitten, ergibt sich für Hunderte von Pendlern nunmehr die Möglichkeit, am Wohnort arbeiten zu können. [...] Das bedeutet für die Wörther mindestens je eine Stunde längere Nachtruhe und früheren Feierabend, von der Bahnfahrt oder der kurzen Reise mit Personenwagen, Motorrädern und Mopeds bei Wind und Wetter auf stark verkehrsmäßig frequentierten Straßen ganz abgesehen.“

Werkaufbau und Produktion

Über das, was in dem Werk in Wörth produziert werden sollte, war man sich im Vorstand des Unternehmens nicht immer einig. Zunächst war die Rede von Aggregatteilen, im November 1961 und bei Baubeginn im Januar 1962 von Großmotoren. Doch durch die Übernahme der Maybach-Produktionsstätte für schwere Diesel am Bodensee erübrigte sich ein Motorenwerk in der Südpfalz. Im April 1963 wurden die Pläne für die Fabrikgebäude so geändert, dass nach einem Jahr mit der vorläufigen Produktion von Lkw-Fahrerhäusern für die Werke Mannheim und Gaggenau begonnen werden konnte. In den nächsten drei bis vier Jahren sollte der Wörther Betrieb zum Montagewerk für Lastkraftwagen ausgebaut werden. Dazu waren acht- bis zehnmal größere Industriebauwerke erforderlich als die bis dahin stehenden Anlagen. Vorgesehen waren jetzt drei 700 m lange Montagebänder, die etwa 1965 fertig sein sollten. Außerdem wollte man Teile der Produktion aus den Betrieben Mannheim und Gaggenau nach Wörth verlagern, so dass dann etwa 5.000 Lastkraftwagen im Monat hergestellt und teilweise auf dem Wasser- und Schienen- und Straßenweg transportiert werden sollten.

Im Oktober 1963 begannen etwa 100 Mitarbeiter mit dem Zusammenschweißen von Lkw-Fahrerhäusern, ein Jahr später kamen alle Fahrerhäuser für Daimler-Lastwagen lackiert aus Wörth. Über das Mitte 1964 gebaute Industriestammgleis, das den Wörther Großbetrieb an den Schienenstrang der Welt anschloss, fuhren kurz danach die ersten Waggons mit den hier hergestellten Fahrerhäusern in den Export, aber auch

in die Daimler-Benz-Betriebsstätten in Gaggenau und Mannheim.

Bereits am 14. Juli 1965 rollte der erste im Werk Wörth montierte Lastkraftwagen vom Fließband. Es war der Typ 608, ein „Sechstonner“ und damit das leichteste Lkw-Modell von der Daimler-Benz-Palette. Das Ziel der Werkleitung aber war, in Wörth ein zentrales Montagewerk für schwere und mittelschwere Lastwagen zu errichten. Nach kräftiger Investition auch 1966 konnte man bereits 1967 diese Fabrikate in Wörth herstellen. Bis Ende 1968 hatte Daimler-Benz bereits 200 Millionen Mark in das Wörther Werk investiert, weitere 150 Millionen sollten folgen. Die Jahresproduktion sollte von 36.000 auf 55.000 Lkw, nach der Übernahme von Hanomag-Henschel, wo man bisher 70.000 Fahrzeuge hergestellt hatte, sogar auf 150.000 steigen.

Auch in den folgenden Jahren gingen die Investitionen und die Rationalisierung in dem Wörther Werk weiter. 1973 rangierten die Lastwagen von Daimler-Benz an der Spitze des Angebots auf dem Weltmarkt. Jeder zweite in der Bundesrepublik neu zugelassene Lastkraftwagen kam aus Wörth, und 50 Prozent der hiesigen Produktion ging ins Ausland.

Herzstück der Wörther Produktionsanlage ist die heute 1.000 Meter lange und 50 Meter breite Montagehalle, wohl die größte weltweit. Dazu gehörten auch Verwaltungsgebäude, Kantinen, Lehrlingswerkstätten sowie die Kunststoffteilefertigung, die später an die Firma Sommer-Allibert verkauft wurde.

1971 lief in Wörth der 250.000ste, 1980 der 1.000.000ste und 1991 der 1.500.000ste Lastkraftwagen vom Band. Die jährlichen Produktionszahlen waren schwankend: 1975 bis 1982 wurde die 100.000er-Marke viermal überschritten, von 1984 bis 1998 schwankte die Zahl zwischen knapp 60.000 und rund 100.000 Lastwagen (inklusive der zerlegten, für die Montage im Ausland vorbereiteten). Im Rekordjahr 2008 stieg die Produktionszahl auf 114.000, 2009 stürzte sie infolge der Wirtschaftskrise auf 45.000 ab. In „Normaljahren“, so die Werkleitung, sollen 100.000 Fahrzeuge hergestellt werden. Gebaut werden in Wörth die Modelle Actros, Atego, Axor, Econic, Unimog und Zetros. Das Mercedes-Benz-Werk in Wörth ist das weltgrößte Lkw-Montagewerk. Es hat eine Grundfläche von 2.463.186 und eine bebaute Fläche von 544.729 Quadratmeter. Bis heute wurden im Werk Wörth 3,3 Mio. Lkw gebaut.

Abholung und Versand der Fahrzeuge und Ersatzteile

Die meisten Kunden aus dem Bundesgebiet und aus den benachbarten Ländern holen ihre Lastkraftwagen in der Wagenauslieferung ab oder beauftragen dazu Spediteure.

Doch nicht alle Fahrzeuge wurden fertig montiert ausgeliefert. Schon gleich nach Beginn der Lkw-Produktion in Wörth wurden hier die Produkte auch aus den Werken Gaggenau und Mannheim in Kisten verpackt und versandt. 1971 betrug der Anteil des CKD-Versandts (Completely Knocked Down, deutsch: komplett zerleg-

te Fahrzeuge) fast die Hälfte aller exportierten Fahrzeuge. Die explodierende Nachfrage nach Lastkraftwagen in den 1970er Jahren machte in Wörth den Bau einer neuen CKD-Verpackungshalle erforderlich. Diese Halle mit einer Fläche von 24.000 Quadratmeter wurde ab 1978 genutzt; mit ihr konnte die Tageskapazität auf bis zu hundert Fahrzeuge gesteigert werden. Bis Ende der 1990er Jahre wurden die meisten Lastkraftwagen, in Komponenten oder Einzelteilen verpackt, nach Übersee in die Lkw-Montagewerke verschifft.

Schon seit den 60er Jahren erhielten die Daimler-Benz-Händler auf der ganzen Welt ihre Ersatzteile von den Werken Mannheim, Gaggenau, Düsseldorf und Kassel. Da diese Fabriken aber unterschiedliche Fahrzeuge herstellten, mussten sie auch unterschiedliche Ersatzteile vorhalten. In Wörth waren für die bis 1974 produzierten 51 Fahrzeugtypen über 86.000 unterschiedliche Ersatzteile in ausreichender Stückzahl gelagert.

Um unnötige Rückfragen, Missverständnisse und Liefer-Verzögerungen zu vermeiden, baute man in Wörth für Nutzfahrzeug-, Omnibus- und Unimog-Teile ein Zentral-Ersatzteillager, das im Juli 1972 in Betrieb genommen wurde. 1976 war ein Hochregallager fertig gestellt. Jetzt schaffte man es mit elektronischer Hilfe, täglich circa 17.000 Ersatzteile auszuliefern.

In den 1980er Jahren platzte das Lager für Pkw-Teile in Sindelfingen ebenso wie das für Lkw-Teile in Wörth aus den Nähten. Deshalb baute Daimler-Benz in Germersheim auf der Insel Grün ein zentrales Lager für Ersatzteile (GLC) für alle Nutzfahrzeuge und Pkw-Fahrzeuge der Daimler-Benz AG. Es wurde Mitte Juli 1990 in Betrieb genommen. Die sperrigen Teile für Lkw behielt man nach wie vor in Wörth. Organisatorisch blieb das Lager in Germersheim mit dem in Wörth durch gemeinsame Personal- und Betriebsratsfunktion verbunden.

Transportwege Straßen, Schienen und Wasser

Mercedes-Benz Werk Wörth ist über die Bundesstraßen 9 und 10 und seit 1980 durch das Wörther Kreuz über die Autobahn 65 gut zu erreichen. Es bestehen damit Verbindungen in alle Richtungen. Dies gilt auch beim Schienenverkehr. Durch ein Industriestammgleis ist das Werk direkt an den nahen Güterbahnhof angeschlossen, in dem sich die Strecken Ludwigshafen - Lauterburg - Straßburg und Neustadt/Weinstraße - Karlsruhe treffen.

Die wohl wichtigste Rolle beim Versand der Daimler-Produkte spielt der Wörther Landeshafen. Ihn ließ die Landesregierung in der ersten Hälfte der 1960er Jahre durch Ausbau des Baggersees Reiser & Mall herstellen. Am 20. April 1967 übergab Ministerpräsident Dr. Peter Altmeier den Staatshafen seiner Bestimmung.

In der Folgezeit wurde der Hafen immer wieder erweitert und mit modernen Anlagen bestückt. Heute ist er der größte Binnenhafen des Landes Rheinland-Pfalz und wird von den Hafenerbetrieben Rheinland-Pfalz GmbH in Ludwigshafen verwaltet. Den Umschlag in Wörth betreiben: Contargo Wörth

GmbH; Heidelberger Sand und Kies GmbH, BLG Autoterminal Wörth GmbH & Co. KG sowie die Papierfabrik Palm GmbH & Co. Das Hafengebiet erstreckt sich auf eine Fläche von 186 Hektar, die Kailänge beträgt 1.900 Meter, die Hafenstraße 5,1 Kilometer und die Lagerfläche 15,3 Hektar. Zu den Umschlagsanlagen gehören drei Containerverladebrücken, die stärkste mit einer Tragkraft von 47 Tonnen.

Zum Güterumschlag tragen vorwiegend die Fahrzeug- und - seit 2002 - die Papierindustrie (Daimler-Benz und Palm) bei. Weitere Umschlaggüter sind Kies, Sand und Split. Die Großschiffahrtsstraße Rhein ermöglicht es, dass der Wörther Hafen sogar von „seegängigen“ Küstenmotorschiffen angelaufen werden kann. So werden z. B. regelmäßig Papierprodukte im Kurzstreckenseeverkehr verschifft. In dem mit flexiblen Umschlagmöglichkeiten (z. B. vom Lkw auf die Bahn oder aufs Schiff oder umgekehrt) aufgestellten Hafen zählt das leistungsfähige Containerterminal zu den wichtigsten an der Rheinschiene; in seinem Umschlagvolumen wird es im Bundesgebiet nur noch von dem in Duisburg übertroffen.

Entwicklungs- und Versuchszentrum

Eine wesentliche Stärkung erhielt der Lkw-Industriestandort Wörth durch den Bau eines „Entwicklungs- und Versuchszentrums“ (EVZ) Daimler-Benz. Es wurde zwischen 2005 und 2008 für 80 Millionen Euro nahe beim Lkw-Montagewerk auf einem 52,6 Hektar großen Areal gebaut. 30,5 Hektar mussten von 180 Grundstückseigentümern, der Rest von der Stadt Wörth erworben werden.

Das EVZ besteht aus der inneren Fläche mit mehreren Schlechtwetterstrecken und vierzehn verschiedenen Fahrbahnprofilen, den äußeren Fahrbahnen mit unterschiedlichen Neigungswinkeln, die der Funktionserprobung wie zum Beispiel Bremsstests dienen, und einem Werkstatt- und Bürogebäude. In dem Zentrum sind 300 Mitar-

beiter beschäftigt.

Das EVZ ist besonders wichtig für die Vernetzung der verschiedenen Marken und Produkte der Nutzfahrzeugsparte von Daimler-Benz, ebenso für deren Verbund mit Entwicklung und Produktion.

Die Belegschaft

Am 1. Oktober 1961 begannen in einem zweigeschossigen „Riesenbau“ die ersten 100 Arbeiter ihre Beschäftigung. Die meisten von ihnen waren Hilfs- und Landarbeiter. Kaum einer hatte bisher mit Metallteilen hantiert. Blechner und Schweißer waren in der Südpfalz rar. So mussten erfahrene Meister aus anderen Daimler-Benz-Betrieben die künftigen Automobilbauer anleiten, wie man die Einzelteile bearbeitet und wie man mit größeren Karosseriestücken umgeht. Mit Erfolg, wie sich später zeigte. Schon im Mai 1964 zählte die Belegschaft rund 1000 Mitarbeiter. Darunter waren aber lediglich 50 aus Wörth. Das ärgerte Bürgermeister Stöffler. Er schrieb etwa 100 Auspendler persönlich an, lud sie zu einer Versammlung in den Saal des Gasthauses „Zum Rössel“ ein und warb für eine Beschäftigung am Wohnort. In der gleichen Versammlung informierte der Leiter der Sozialabteilung der Daimler-Benz, Zechiel, über die Verdienstmöglichkeiten und Sozialleistungen seiner Firma. Auch in den Nachbargemeinden, selbst im Elsass, warb Daimler-Benz durch Anzeigen und Informationsveranstaltungen sowie Spenden an Vereine um Arbeitskräfte. Nicht ohne Erfolg: Ende September 1965 zählte die Belegschaft 2100 Personen. In Wörth wohnten 374, davon waren 228 Arbeiter und 146 Angestellte. Letzteres deutet darauf hin, dass viele Meister und Führungskräfte bereits in Wörth sesshaft waren. Aus dem Elsass kamen 172 und von außerhalb Rheinland-Pfalz pendelten 140 Arbeitnehmer nach Wörth.

Anfang 1969 montierten etwa 6.600 Beschäftigte täglich 200 Lkw-Einheiten. In jener Zeit klagte



Wörth 1984

die Werkleitung oft über Personalengpässe. Um abzuwehren, veranstaltete sie einen „Tag der offenen Tür“. Zu dieser Großveranstaltung strömten 35.000 Menschen. Danach waren die offenen hundert Stellen sofort besetzt. Ende 1971 betrug der Personalstand 6.737, acht Jahre später waren es bereits 9.800; etwa 2.600 davon wohnten in Wörth, Jockgrim, Maximiliansau und Hagenbach, 4.800 in anderen Orten der Pfalz, 3.800 hatten Anfahrtswege unter und etwa 1.000 von über 20 km; 1.600 Arbeitnehmer kamen aus dem Elsass, 800 aus Baden-Württemberg. Etwa 80 Prozent der Wörther Einpendler wohnten weniger als 30 km Luftlinie vom Arbeitsort entfernt. Wie die meisten Großbetriebe in jener Zeit, kam auch Daimler-Benz in Wörth nicht ohne Gastarbeiter aus. Anfang 1979 besaßen von der Wörther Wohnbevölkerung 502 (5,26 v. H.) die türkische, 176 (1,84 v. H.) die jugoslawische, 98 (1,03 v. H.) die spanische und 87 (0,9 v. H.) die italienische Staatsangehörigkeit.

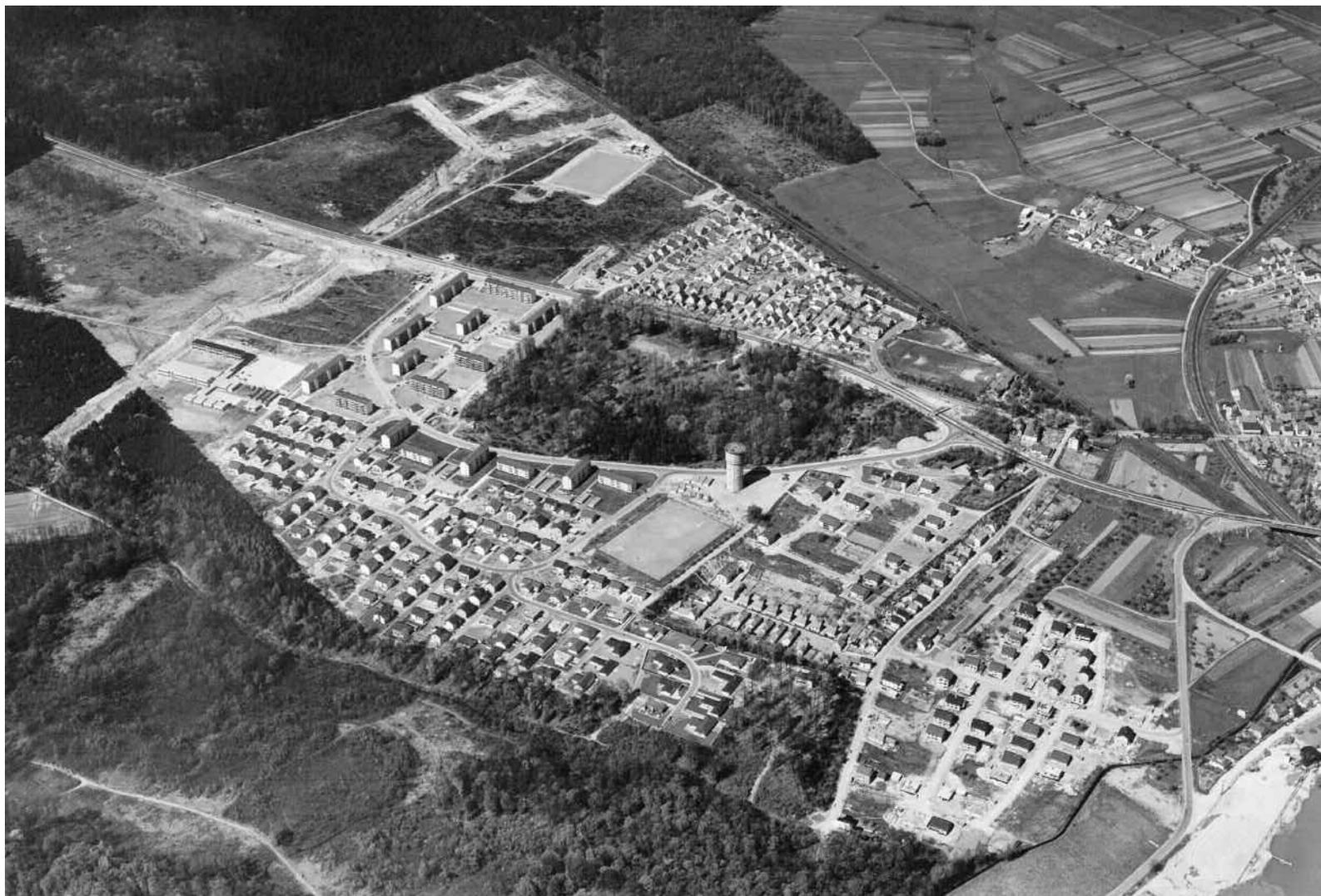
Dass Daimler-Benz innerhalb weniger Jahre die Beschäftigtenzahl derart steigern konnte, geht zwar auch zurück auf Kräfte aus der Landwirtschaft, viel entscheidender jedoch war, dass Arbeitnehmer bereit waren, wegen der bei Daimler-Benz gebotenen besseren Verdienstmöglichkeiten zu höherwertigen Arbeitsplätzen und den guten sozialen Leistungen den seitherigen Arbeitsplatz aufzugeben und zu Daimler-Benz zu wechseln. Das blieb nicht ohne Folgen: die Firmen Schenck AG und die Glashütte Rheinpfalz GmbH in Maximiliansau gingen 1973 bzw. 1974 in Konkurs, und die Deutschen Linoleumwerke (DLW) verlagerten Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre ihre Produktion in weit entfernte Betriebe. Viele DLW-Beschäftigte urteilten nach dem Wechsel: „Mer verdient in de Mercedes zwar wesentlich mehr als in de Linol, es werd aber ach mä verlang.“ Beklagt wurde oft die Arbeit am Fließband, der „Drei-Schicht-Betrieb“ rund um die Uhr und bei Bedarf auch an Wochenenden.

Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen ist stark konjunkturabhängig. Der Werkleitung war ebenso wie dem Betriebsrat sehr daran gelegen, Entlassungen zu vermeiden. Oft behalf man sich mit der Ausleihe von unterbeschäftigten Lastwagenmonteuren in Pkw-Werke. Bewährt haben sich auch Arbeitszeitkonten, in denen in „guten“ Zeiten Überstunden gesammelt wurden, die in „schlechten“ Zeiten abgefeiert werden konnten. Im Krisenjahr 2009 führte man anstelle von Entlassungen sogar Kurzarbeit ein und schickte Ar-

beitnehmer zu Fortbildungslehrgängen.

1991 war mit 15.035 Arbeitnehmern in den beiden Standorten Wörth und Germersheim ein absoluter Rekord erreicht. Im Werk Wörth arbeiteten im Jahr 2000 9.400 Leute, danach variierten die Beschäftigtenzahlen bis 2009 zwischen 9.000 und 11.000. Wie Werkleiter Yaris Pürsün in der Feierstunde zum 50-jährigen Bestehen des Vertrags zwischen Daimler-Benz und der Stadt Wörth am 19. November in der Festhalle sagte, sehe er für sich den „Wörther Geist als Verpflichtung“, dafür zu sorgen, „dass im Werk Wörth weitere Arbeitsplätze möglich sind“. Schon seit Jahrzehnten ist Daimler-Benz in Wörth nach der BASF in Ludwigshafen der größte Arbeitgeber des Landes Rheinland-Pfalz. An der Spitze des Werkes standen:

1963 – 1971 Richard Stahl (technischer Werkleiter), 1965 – 1984 Dr. Hans Seifert (kaufmännischer Werkleiter), 1972 – 1992 Manfred Hartung (technischer Werkleiter), 1984 – 1990 Prof. Dr. Ralf Winnes (kaufmännischer Werkleiter), 1991 – 1996 Dieter Lackmann (kaufmännischer Werkleiter), 1992 – 1996 Dr. Werner Beumelburg als technischer, von 1997 – 2000 als Werkleiter, 2000 – 2006 Dr. Michael Dostal, 2006 – 2009 Martin Daum und seit 2009 Yaris Pürsün, alle als Werkleiter.



Blick auf das Siedlungsgebiet 1967. Im Westen sind die Dorschbergsschule und der Hartplatz mit Klubhaus zu erkennen. Die Wohnbauten enden mit der Bienwaldsiedlung und den Wohnblocks in der Keltensstraße.

Folgen der Ansiedlung von Daimler-Benz

„Motor einer ganzen Region“ titelte „Die Rheinpfalz“ Ende Dezember 1999. Redakteur Uli Rempel bezog sich in seinen Bericht vorwiegend auf die bei Daimler-Benz für die gesamte Südpfalz in dem Werk gebotenen zahlreichen Arbeitsplätze; die Überschrift traf aber auch auf die rasante Bevölkerungsentwicklung in unserer Region zu. Dazu einige statistische Angaben: Im Kreis Gernersheim stieg die Einwohnerzahl zwischen 1961 und 2009 von 84.125 auf 125.715 an, was einem Mehr von 41.590 Personen, also knapp 50 v. H. entspricht. Im gleichen Zeitraum stieg im einstigen Wörth die Bevölkerungszahl von 3.508 auf 9.320, also ein Plus von 5.722 (163 v.H.). Rechnet man die seit 1979 zur Stadt Wörth als Einheitsgemeinde gehörenden Einwohner zusammen, so ist die Zahl von 8.651 um 8.726 auf 17.377 gestiegen, hat sich somit mehr als verdoppelt. Dabei hat Maximiliansau, wo die Einwohnerzahl von 2.730 auf 7.720 um rund 4.490 stieg, prozentual im gleichen Umfang zugenommen wie das frühere Wörth. Im benachbarten Jockgrim stieg die Einwohnerzahl sogar um 191 v. H. (von 2.408 auf 7.014), in Hagenbach um knapp 100 v. H. (von 2.729 auf 5.420). Die Zuzüge in den umliegenden Gemeinden dürften wohl damit zusammenhängen, dass Daimler-Benz-Beschäftigte nach Feierabend Abstand vom Betrieb und deshalb auch von Arbeitskollegen haben wollten, was nicht heißt, dass man im Kreis der Kollegen nicht auch zu feiern wusste. Die Kameradschaft sei sogar außerordentlich gut gewesen, berichtete Hermann Weiler, dem die Anfänge

des Werkes als Assistent des kaufmännischen Direktors Hans Seifert noch gut in Erinnerung sind, wie er in seiner Rede bei der Feierstunde am 19.11.2010 in der Festhalle Wörth sagte. Ähnliches dürfte auch der Grund für viele Zuzüge aus der benachbarten Stadt Karlsruhe gewesen sein.

In Wörth waren zu Beginn der 1960er Jahre Wohnungen und erst recht Bauplätze rar. Solche für die Werkangehörigen bereitzustellen, hatte sich die Gemeinde beim Vertragsabschluss mit Daimler-Benz verpflichtet. Das Land Rheinland-Pfalz hatte versprochen, dafür Flächen aus dem Bienwald an die Gemeinde zu verkaufen. Das der Gemeinde 1962 verkaufte Waldgelände südlich der B 10 umfasste knapp 33 ha; es war aber durch das etwa 10 ha große US-Lager gemindert. Trotzdem konnten dort noch 145 Eigenheime für 280 Haushalte und mehrere Geschossbauten für 315 Haushalte - 84 davon durch die 1963 gegründete Wohnbau Wörth a. Rh. GmbH - geschaffen werden. 1964 verkaufte das Land der Gemeinde 30 ha Bienwaldgelände westlich der Bienwaldsiedlung und dem sogenannten Vogelviertel. Als diese Flächen gerodet waren und Bebauungspläne erstellt werden sollten, prognostizierten Gutachter für Wörth das Anwachsen auf 30.000 Einwohner. Das war für Baudirektor Wirth von der Bezirksregierung Anlass, die Gemeinde anzuhalten, für das gesamte Baugebiet Bienwald von drei namhaften Städteplanern Entwürfe für die „künftige Kleinstadt“ einholen zu lassen. Die Vorschläge wurden von einer siebenköpfigen Kommission begutachtet. Sie sprach sich für den Entwurf von Dipl.-Ing. Albert Speer (Frankfurt) aus und empfahl der Gemein-

de, die weitere Bebauung entsprechend der Konzeption von Speer zu verwirklichen. Gegen Ende November 1965 nahm der Gemeinderat die Empfehlung der Kommission an, obwohl Speer auf der gerodeten Fläche ein Einkaufs-, Verwaltungs-, Schul- und Sportzentrum vorgesehen hatte, jedoch keine Baugrundstücke, wie von vielen Interessenten erwartet. Deren Nachfrage konnte erst erfüllt werden, nachdem das Land 1967 der Gemeinde weitere 32,5 Hektar Bienwald verkauft und die Bebauungspläne rechtskräftig hat werden lassen.

Wörth darf die Bezeichnung Stadt führen

Die in der Planung Speers vorgesehenen öffentlichen Einrichtungen wurden hinsichtlich ihrer Verwirklichung zunächst mit viel Skepsis betrachtet und oft belächelt. Wer sollte das bezahlen? 1966 und 1967 flossen in das Gemeindegeld 1,8 Mio. und rund 3 Mio. DM Gewerbesteuer. Erst als in den folgenden Jahren diese Einnahme immer mehr anstieg (1968 5,4 Mio., 1969 8,9 Mio. DM) und 1968 Mobil Oil mit dem Bau der Raffinerie begonnen hatte, begann man, die Bauwerke im Stadtzentrum zu verwirklichen. Die Dorschbergschule mit einem Erweiterungsbau für das Gymnasium (der Unterricht hatte im August begonnen) wurde bereits im September 1967 eingeweiht. Schon 1966/67 wurden der Hartplatz mit Klubhaus und die Tennisplätze gebaut, 1970/71 waren das Rathaus mit Tiefgarage, die Brücke über die Mozartstraße, das Hallenbad, der Bürgerpark und 1973 auch die Konzert- und Festhalle fertiggestellt. Für den Bau von Kindergärten der beiden großen Kirchengemeinden gab die Gemeinde Zuschüsse, der Kuratie St. Theodard auch für den Bau des Gotteshauses. Zwischen 1974 und 1977 wurde die Bienwaldhalle gebaut, die für Sportzwecke ebenso geeignet ist wie für sonstige Großveranstaltungen. Überhaupt waren zu dieser Zeit schon viele Einrichtungen für den Sport vorhanden. Auch das Angebot an verschiedenen Schularten war groß. Dieses lag zentral zu den Neubaugebieten, zu denen auch die zwischen 1968 und 1977 westlich des Stadt- und Schulzentrums erschlossenen Baugebiete zählen. Allein die Wohnbau Wörth GmbH, deren Geschäfte jahrzehntelang Hermann Weiler führte, errichtete zwischen 1968 und 1975 in den Hochhäusern beim Wasserturm sowie in Blocks in der Mozart- und Richard-Wagner-Straße 382 Miet- und 64 Eigentumswohnungen; außerdem baute sie entlang der Bahnlinie Wörth-Kandel die Reihenhäuser und rechts der Richard-Wagner-Straße die Reihengrundstücke. Mit dem Anstieg der Bevölkerung wuchs der Bedarf nach Gütern des täglichen Bedarfs und Dienstleistungen. So siedelten außer Ärzten und Fachärzten auch Geschäfte und Betriebe sowie Banken, Sparkasse und andere Behörden an. Dies alles, zusammen mit der Einwohnerzahl, der Siedlungsform und dem Gebietsumfang erfüllte nach der rheinland-pfälzischen Gemeindeordnung die Voraussetzungen für die Führung



Bürgermeister Karl Josef Stöffler und Dr. Hans Mohr mit der Urkunde, in der Wörth die Bezeichnung „Stadt“ verliehen wurde. Dr. Mohr wurde im Mai 1969 für seine Verdienste bei der Industriean siedlung zum Ehrenbürger ernannt, Karl Josef Stöffler im April 1980 für seine knapp 35-jährige kommunale Tätigkeit, während der er einen enormen Strukturwandel eingeleitet und fleißig mitgeholfen hat, die damit verbundenen Probleme zu lösen.

der Bezeichnung Stadt. Ministerpräsident Dr. Helmut Kohl hatte bereits 1972 die Gemeinde Wörth als „Visitenkarte Rheinland-Pfalz“ bezeichnet.

Das Recht, diese Bezeichnung zu führen, wurde Wörth am 14. Mai 1977 durch eine Urkunde, die Staatsminister Kurt Böckmann an Bürgermeister Karl Josef Stöffler überreichte, verliehen. Bei diesem Anlass würdigte der Minister die Verdienste von Bürgermeister Stöffler und Hafendirektor Dr. Mohr, denen die Industrieansiedlung in Wörth besonders zu verdanken sei. „Was das ‚Wunder von Wörth‘ genannt wird“, so Böckmann, „war die harte Arbeit von Männern, welche die Chancen erkannten und mit Zähigkeit ihr Ziel verfolgten.“ Landrat Joachim Stöckle bezeichnete Bürgermeister Stöffler als den Baumeister des neuen Wörth.

Von der Verbandsgemeinde zur Einheitsgemeinde

Die rheinland-pfälzische Verwaltungsreform sah Ende der 60er Jahre die Bildung größerer Gebiets-einheiten vor. Nach den ersten Zielplänen der Kreisverwaltung Germersheim sollten Wörth und Maximiliansau selbstständig bleiben, Büchelberg war der Verbandsgemeinde Hagenbach und Schaidt der Verbandsgemeinde Kandel zugeordnet. Doch damit waren Schaidt und Büchelberg nicht einverstanden. Sie beantragten die Zuordnung zur Verbandsgemeinde Wörth „mit dem Ziel einer frühest möglichen Eingemeindung“. Dieses Verlangen war in der Öffentlichkeit und unter Kommunalpolitikern sehr umstritten. Trotzdem entsprach das Innenministerium im März 1970 in seiner vorläufigen, am 1. März 1971 auch die Landesregierung in ihrer endgültigen Zielplanung diesen Wünschen. Weil Wörth und Maximiliansau die Zustimmung verweigerten, also ein freiwilliger Zusammenschluss nicht zustande kam, wurde die Verbandsgemeinde Wörth per Landesgesetz vom 1. März 1972 aus den Orten Büchelberg, Maximiliansau, Schaidt und Wörth zum 22. April 1972 gebildet.

Der am 23. April gewählte Verbandsgemeinderat wählte Karl Josef Stöffler zum Bürgermeister der Verbandsgemeinde. Diese hatte ab 1. Oktober für die ihr angehörenden Ortsgemeinden die Verwaltungsgeschäfte zu führen. In den Bürgermeisterämtern residierte nur noch der Ortsbürgermeister, aber ohne Verwaltung.

Zunächst hatte die Verbandsgemeindeverwaltung nur die sogenannten Auftragsangelegenheiten, wie Standesamt, Orts- und Gewerbepolizei, Feuerwehrwesen zu erledigen; als Selbstverwaltungsaufgabe oblag ihr nur die Trägerschaft für die Hauptschule. Erst ab 1974 gingen wesentliche Selbstverwaltungsaufgaben von den Ortsauf die Verbandsgemeinden über. Den Ortsgemeinden blieben meist nur noch der Bau und die Unterhaltung von Straßen, Friedhof und Dorfgemeinschaftshaus. Allerdings mussten sie über die Verbandsgemeindeumlage (sie richtete sich nach den eigenen Steuereinnahmen) die Ausgaben der Verbandsgemeinde mitfinanzieren, auch

wenn dies Investitionen in anderen Gemeinden betraf. Hinzu kam, dass die Finanzkraft der Gemeinden recht unterschiedlich war. Die von Wörth überstieg die der anderen Gemeinden um ein Vielfaches. Deren gute Finanzlage hing auch damit zusammen, dass wesentliche und teure Aufgaben, wie die Hauptschule, von der Verbandsgemeinde bezahlt werden mussten, die wiederum zur Aufnahme von Schulden gezwungen war. Da die relativ hohen Zinsen über die Umlage finanziert werden mussten, die Ortsgemeinde Wörth davon aber den Löwenanteil zu tragen hatte, gewährte sie 1976 aus Rücklagen der Verbandsgemeinde zu einem niedrigen Zinssatz ein Darlehen in Höhe von 3,6 Mio. Mark. Dies als Beispiel für die enge finanzielle Verzahnung zwischen der Orts- und Verbandsgemeinde. Hinzu kam, dass der Bürger die Zuständigkeiten zwischen Orts- und Verbandsgemeinde kaum noch zu unterscheiden wusste. Außerdem war das Nebeneinander der beiden Gebietskörperschaften mit einem enormen Verwaltungsaufwand verbunden, der ökonomisch wenig Sinn machte.

Über all die Unzulänglichkeiten und die Möglichkeit der Bildung einer Einheitsgemeinde informierte Ende Oktober die Verbandsgemeindeverwaltung die Mandatsträger aller Gemeinden. Das gleiche geschah auch in Bürgerversammlungen. Zur großen Überraschung gab es kaum Proteste oder Widerstände. Dazu hat sicher auch beigetragen, dass sich die Ratsgremien in verschiedenen Gesprächen über ein umfangreiches Investitionsprogramm geeinigt hatten, das in den Ortsgemeinden teure öffentliche Einrichtungen vorsah. Und sicherlich wollte man durch die Aufgabe der Selbständigkeit auch an den sehr hohen Gewerbesteuererträgen der Gemeinde Wörth partizipieren, die zwischen 1976 und 1978 stets über 30 Mio. Mark betragen. So wurde dann im Dezember 1978 von allen Rats-

gremien (nahezu einstimmig) beschlossen, die Verbandsgemeinde in eine verbandsfreie Gemeinde umzuwandeln. Diesen Beschlüssen trug die Bezirksregierung mit Bescheid vom 5. März 1979 in der Weise Rechnung, dass sie die Ortsgemeinde Büchelberg zum 8. Juni 1979 in das Gebiet von Wörth eingemeindete (Büchelberg bekam dafür einen Landeszuschuss von 100.000 DM) und die Verbandsgemeinde Wörth sowie die Ortsgemeinden Maximiliansau, Schaidt und die Stadt Wörth auflöste und ab 10. Juni 1979 (Tag der Kommunalwahl) zur verbandsfreien Gemeinde vereinte. Dieser neu gebildeten Gemeinde verlieh der Ministerpräsident auf Beschluss der Landesregierung vom 24. April die Bezeichnung Stadt.

Der große Nachteil der Gewerbesteuer ist ihre Konjunkturanfälligkeit. Um dem Rechnung zu tragen, hatte man in Wörth unter dem seit 1980 amtierenden Bürgermeister Harald Seiter mit der Bildung von Rücklagen vorgesorgt. Als jedoch im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends in einigen Jahren die Gewerbesteuererträge nahezu völlig weggebrochen waren, mussten Investitionen für die Sanierung von Gebäuden zurückgestellt und begonnene Maßnahmen mit Schulden bezahlt werden, 2008 konnte noch nicht einmal der Verwaltungshaushalt ausgeglichen werden. Ende 2008 prophezeite Bürgermeister Seiter: „Wir laufen in eine Krise“, und Stadtkämmerer Reinhold Vogel befürchtete, dass die bisher schuldenfreie Stadt ab 2010 „wahrscheinlich jährlich zweistellige Millionenbeträge als Kredite aufnehmen muss“. Es war demnach äußerste Sparsamkeit angesagt. Doch damit taten sich vor allem Ortsbeiräte nicht nur mit ihren Ansprüchen für Investitionen im Ortsbezirk schwer; sondern auch bei dem Verwaltungsvorschlag, nachts die Straßenlampen ausgeschaltet zu lassen.



Übergabe Landeshafen