

Industrialisierung einer Kulturlandschaft

Das Strohgäu – Kornkammer und industrielle Vorzeigeregion des Landes*

von Herbert Hoffmann

Der unbestimmte Begriff

Das »Strohgäu« ist heute in aller Munde. Die Stuttgarter Zeitung nennt ihre Lokalausgabe »Strohgäu Extra« und deckt damit die Berichterstattung über die Orte Ditzingen, Gerlingen, Korntal-Münchingen und Hemmingen ab. Auch die Ludwigsburger Kreiszeitung widmet der Berichterstattung über das westliche Kreisgebiet täglich eine Seite unter der Überschrift »Strohgäu«.

Im jüngst erschienen Buch mit dem Titel »Die Region Ludwigsburg«¹ sind unreflektiert so viele Orte unter dem Begriff »Strohgäu« versammelt, dass zur Orientierung das Strohgäu in einen nördlichen und südlichen Teil aufgeteilt wird. Mancher Ort nennt sich »Perle des Strohgäus«, Ditzingen versteht sich munter als »Hauptstadt des Strohgäus«. Es gab vor einigen Jahren eine Initiative »Grünes Strohgäu«, durch das Strohgäu dampft und fährt die »Strohgäubahn«. Wasser liefert die »Strohgäuwasserversorgung«, und Geld verwaltet die »Volksbank Strohgäu«. Es gibt ein »Strohgäu-Sinfonieorchester«, Strohgäuhotels und Strohgäuapotheken, und in Hemmingen sind die »Strohgäunarren« unterwegs. Es ließe sich noch vieles auflisten, was unter dem Begriff »Strohgäu« dahinsegelt. Strohgäu ist also »in«. Genau verorten kann das Strohgäu über die vielen Nutzungen des Begriffs aber nicht. Sucht man die Schnittmenge der Orte, die mit dem Begriff »Strohgäu« heute über die genannten Einrichtungen verbunden sind, bleibt ein Kernbereich mit den Orten Ditzingen mit seinen Stadtteilen, Korntal-Münchingen und ein Randbereich mit Hemmingen, Schwieberdingen, Höfingen und Gerlingen.

Blick in die Geschichte

Vielleicht schafft ja ein Blick in Lexika, Geschichtsbücher und Quellen Klarheit. Lexika beschäftigen sich mit den Begriffen »Gau« oder »Gäu« in vielfältiger Weise. Mit Beschränkung auf Württemberg ist meist die Rede von einer Abgrenzung der »Gäulandschaft« zum Schwarzwald und anderen Höhenzügen. Der Begriff »Gau« (bzw. »Gäu«) kommt aus dem Mittelhochdeutschen und kann als eine Umschreibung für »gutes Ackerland« verstanden werden. Unser »Strohgäu« gehört zum »Korngäu« oder »unteren Gäu«, das sich vom Neckar nach Westen hin zum »Heckengäu« und »Schlehengäu« Richtung Schwarzwald erstreckt. Andere »Gäu-Landschaften« in

* Überarbeitete und um die Anmerkungen erweiterte Fassung des am 11. Februar 2010 vor dem Historischen Verein gehaltenen Vortrags.

Württemberg sind das »obere Gäu« bei Herrenberg oder das Zabergäu.² Das Gäu ist eine landwirtschaftlich intensiv genutzte Gegend, dessen Böden in der Hauptsache aus Löß bestehen. Hier haben wir erstmals einen konkreten Anhaltspunkt, den wir später weiter verfolgen können.

Deutliche Hinweise auf den Natur- und Kulturraum »Strohgäu« finden wir in den Beschreibungen der Oberämter Leonberg und Ludwigsburg aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. In beiden Werken wird das »Strohgäu« bei der Beschreibung der Naturräume in der Rubrik »Besonders benannte Bezirke« beschrieben. Die Leonberger Beschreibung von 1852 definiert das »sogenannte Strohgäu« wie folgt: »Zum Strohgäu zählt man die Orte Ditzingen, Münchingen, Hirschlanden, Schöckingen, Hemmingen, Heimerdingen und Höfingen; am Saume des Strohgäus liegen die Orte Leonberg, Eltingen, Rutesheim, Gebersheim, Gerlingen, Weil im Dorf und Korntal.«³

Aus Ludwigsburger Sicht wird das Strohgäu eher in seiner Ausdehnung und recht vage beschrieben: »Das sog. Strohgäu, von dem übrigens ein großer Theil in das Oberamt Leonberg fällt, greift in den südwestlichen Theil des Bezirks ein und umfaßt hier die getreidereiche, wellige Ebene, welche sich zwischen Schwieberdingen, Asperg, Ludwigsburg, Kornwestheim und Stammheim ausdehnt. Außer den genannten, am Saume des Strohgäus gelegenen Orten rechnet man Möglingen und Pflugfelden ebenfalls zu dem Strohgäu. Eine Abtheilung desselben bildet das sog. lange Feld, das sich von Pflugfelden in südwestlicher Richtung zwischen Möglingen und Stammheim hinzieht.«⁴

Hier finden wir auch den Begriff vom »Langen Feld« als einem Teil des Strohgäus. In dem von Oscar Paret im Jahre 1934 herausgegebenen Band »Ludwigsburg und das Land um den Asperg« ist aber nur vom »Langen Feld« die Rede, wenn »die üppige schwäbische Kornkammer« beschrieben wird⁵, die in der naturräumlichen Beschreibung identisch ist mit der Beschreibung des Strohgäus aus der Oberamtsbeschreibung von 1859. Erstaunlich ist auch der Befund aus der »Beschreibung des Oberamts Leonberg« von 1930.⁶ In dieser sonst gegenüber der Vorgängerversion vertiefenden Beschreibung fehlt die naturräumliche Beschreibung des Strohgäus vollständig. Der Begriff taucht in einigen Zusammenhängen bei der Beschreibung der Landwirtschaft auf, wird aber an keiner Stelle definiert oder genauer beschrieben.

Zur gleichen Zeit erscheint in Leonberg die »Strohgäu-Rundschau – Tageblatt und allgemeiner Anzeiger für das Strohgäu. Anzeigenblatt für die Gemeinden Heimerdingen, Hemmingen, Hirschlanden, Münchingen, Schöckingen, Schwieberdingen, Weissach und für die staatlichen und Gemeindebehörden« im Verlag des Leonberger Tagblatts.

Bleibt zum Schluss noch die Frage nach Belegstellen für das »Strohgäu« in den historischen Quellen und Kartenwerken. Anders als der »Glemsgau«, der bis zu seiner Übernahme durch die Grafen von Württemberg im Jahre 1308 in vielen Quellen belegt ist, schweigen die einschlägigen Quellen zum »Strohgäu«. Anders als der »Glemsgau« war das Strohgäu keine politisch-administrative Einheit, die man in Rechtsquellen wieder finden kann. Eine Recherche in den transkribierten und digital aufbereiteten Rechtsquellen zur Gemeinde Ditzingen, immerhin mehr als 8 000 Seiten⁷, ergibt keinen einzigen Treffer oder eine Belegstelle.

In den Kartenwerken des 18. Jahrhunderts ist das Strohgäu nicht zu finden. Erst in der Kartenbeilage des Oberamts Ludwigsburg aus der Mitte des 19. Jahrhunderts ist das Strohgäu deutlich markiert. In der Leonberger Karte fehlt die Bezeichnung dagegen vollständig.⁸ Der gleiche Befund gilt für die Grundlage der beiden Karten-



beilagen, die »Karte von dem Königreich Württemberg nach der allgemeinen Landesvermessung von dem K. Statistisch-topographischen Bureau« von 1840. Die Bezeichnung »Strohgäu« fehlt hier ebenso vollständig, das »Lange Feld« ist dagegen als Naturraum erfasst. Auf den aktuellen topografischen Karten des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg ist das Strohgäu im Westen bis weit in den Landkreis Böblingen hinein mit Leonberg und Rutesheim und nach Osten bis zur Grenze der Gemarkung Münchingen markiert.⁹

Die folgende Darstellung bezieht sich aus pragmatischen Erwägungen im Wesentlichen auf die Entwicklung in den Gemeinden Ditzingen, Hemmingen, Hirschlanden, Münchingen und Schöckingen. Dies sind die Kerngemeinden des »Strohgäus«. Bei Bedarf richtet sich der Blick auch auf die »Randgemeinden« Gerlingen, Schwieberdingen und Höfingen.

Die Kornkammer – das Strohgäu in der Mitte des 19. Jahrhunderts

Aktuelle Luftbilder oder der Blick vom Satelliten auf das Strohgäu zeigen heute wie vergleichbare Aufnahmen aus vergangenen Zeiten eine weitgehend leer geräumte Landschaft. Ackerflächen, so weit das Auge reicht, nur unterbrochen von Siedlungen und Straßen. Dazu der deutlich sichtbare Einschnitt, den die Glems in den Muschelkalk geschnitten hat.

Diese intensive Nutzung der Feldflur für den Ackerbau verdankt das Strohgäu seinen guten Böden. »Auf dem sog. Strohgäu und am Saume desselben spielt in großer Ausdehnung der Diluviallehm eine bedeutende Rolle und bildet hier einen meist tiefgründigen, äußerst fruchtbaren, milden Lehmboden«, konstatiert die Leonberger Oberamtsbeschreibung von 1852.¹⁰ Neben dem Lehm spielen die Löß- und Lößlehmschichten eine große Rolle. In der Oberamtsbeschreibung von 1930 heißt es hierzu: »Der Lößlehm aber bietet neben seinem eigenen Mineralgehalt erhöhte Aufnahmefähigkeit für zugeführte Düngung. Daher auch die auffällige Bevorzugung der Lößgebiete seit ältesten Zeiten, ihre frühe Rodung und Besiedlung und ihre Wertschätzung durch den Landwirt in der Jetztzeit.«¹¹

Die intensive Nutzung lässt sich weit in die Geschichte zurück verfolgen. Eine Auswertung des Ditzinger Fleckenbuchs von 1524¹² ergibt für die Nutzung der Gemarkung folgenden Befund: Erfasst sind etwa 3000 Morgen. Das entspricht grob dem Umfang der heutigen Gemarkung. 130 Familien bewirtschaften das Land. Etwa 2400 Morgen werden als Ackerland, 190 Morgen als Wiesen genutzt. Der Rest

verteilt sich auf die besiedelte Fläche, die Gemeinschaftsflächen der Allmende, Krautgärten und Weinberge im Glemstal. Abgesehen von der reinen Siedlungsfläche, den Wegen und dem Glemsbach ist dies auch intensiv landwirtschaftlich genutzte Fläche. Wald gibt es keinen auf der Gemarkung. Ihren Bedarf an Bau- und Brennholz haben die Ditzinger über Jahrhunderte im »Ditzinger Maierwald« auf Gerlinger Gemarkung unterhalb der Solitude gedeckt.

Wir machen einen großen Sprung ins 19. Jahrhundert. Die in der Tabelle 1 erfassten statistischen Daten aus dem Jahr 1850¹³ zeigen, dass sich an der Belegung der Ditzinger Gemarkung seit 1524 wenig verändert hat. 84 Prozent der Gemarkung sind Ackerflächen. Einen ähnlichen Wert finden wir in Hirschlanden, das mit 430 Einwohnern die kleinste der fünf Gemeinden ist. Auch in Hemmingen, Münchingen und Schöckingen sind mehr als zwei Drittel der Gemarkungsfläche mit Äckern belegt. Die drei Orte haben im Randbereich Waldflächen: Hemmingen 651 Morgen, Münchingen 711 Morgen und Schöckingen 320 Morgen. Münchingen hat die größte Gemarkung und auch die meisten Einwohner. Auf der Gemarkung liegt das Hofgut Mauer als besondere Wirtschaftseinheit. Es wird im 12. Jahrhundert erstmals als Gut des Klosters Hirsau erwähnt und seit 1318 als württembergisches Lehen geführt.

	Einwohner	Markung (Mo.)	Äcker (Mo.)	% der Markung	Wiesen/Weiden (Mo.)	Rinder	Rinder auf 100 Mo.	Schafe	Schweine
Ditzingen	1 461	3 020	2 523	84	291	554	18	690	243
Hemmingen	1 106	3 922	2 714	69	320	558	14	850	199
Hirschlanden	430	1 954	1 713	88	148	264	13	522	220
Münchingen	1 500	5 555	4 074	73	344	880	15	1 270	251
Schöckingen	552	1 870	1 255	67	140	277	14	200	96

Tabelle 1: Ausgewählte statistische Daten aus dem Jahr 1850 (Mo. = Morgen).

Was bedeutet diese landwirtschaftliche Prägung für die Menschen in den Strohdörfern? »Der Wohlstand des Bezirks darf in Vergleichung mit anderen gut genannt werden, namentlich gehören die Orte im sogenannten Strohgäu und am Saume desselben zum Theil zu den wohlhabenderen des Landes«, so die Feststellung der Oberamtsbeschreibung von 1852. Die fruchtbaren Äcker garantieren überdurchschnittliche Ernten und damit ausreichende bis gute Einkommen für die Bauern. Nur die ungleiche Verteilung des Eigentums und die andauernde Erbteilung sorgen dafür, dass sich der Wohlstand nicht in allen Bauernhäusern ausbreitet.

Die meisten Höfe sind also eher klein. Größere Hofgüter gibt es in Hirschlanden und Münchingen. Die Erträge reichen in der Regel für den eigenen Bedarf. »Eine nicht unbeträchtliche Zahl der Güterbesitzer hat von seinen Ernten über den eigenen Bedarf noch mehr oder weniger zum Verkauf übrig.«¹⁴

Einigermaßen verlässliche Zahlen über die Verteilung der Güter im Dorf enthält das Grundsteuer-Kataster. Tabelle 2 zeigt die Verteilung des Grundsteuerkapitals in Ditzingen im Jahr 1850.¹⁵ Demnach zahlt fast die Hälfte der Einwohner gar keine oder wenig Steuern. Ein Drittel verfügt über ein Steuerkapital zwischen 100 und 300 Gulden. Immerhin ein Viertel ist so begütert, dass ein Steuerkapital von 300 und

Grundsteuer- Kapital (Gulden)	Ditzingen		Berkheim
	Anzahl	%	in %
0 > 100	126	43	45
100 > 200	55	19	32
200 > 300	38	13	16
300 > 500	34	11	7
> 500	42	14	0
Gesamtzahl	295	100	100

Tabelle 2: Verteilung des Grundsteuerkapitals im Jahr 1850 in Ditzingen und Berkheim am Neckar.

mehr Gulden zu Buche schlägt. Bei drei Steuerpflichtigen stehen mehr als 2000 Gulden in den Büchern. Zu den überdurchschnittlich Begüterten gehören einige Bauern, dazu Gastwirte, Müller und auch eingessene Handwerker wie Bäcker und Metzger.

Neben dem steuerbaren Kapital aus Haus- und Grundbesitz spielt der Viehbestand eine gewisse Rolle bei der Einschätzung des Wohlstandes einer Landschaft. Der Wert des Viehbestandes trägt mit 50 Gulden für ein Pferd, 25 Gulden für ein Rind, 6 Gulden für ein Schaf und 8 Gulden für ein Schwein zum allgemeinen Wohlstand des Strohgäus bei.¹⁶

Der Ackerbau wird in den Strohgäudörfern eher traditionell betrieben. »Die Dreifelderwirtschaft mit theilweise eingebauter Brache ist das gewöhnliche Betriebssystem; Fruchtwechselwirtschaft wird auf dem Gut des Freiherrn von Varnbüler zu Hemmingen [...] und auf dem Hofgut Mauer in 7-schlägiger Rotation getrieben.« Man erntet hauptsächlich Dinkel und Hafer, wenig Gerste und Roggen. Raps, Mohn, Hopfen und Futterpflanzen ergänzen die Produktpalette. »Die Erbsen und Linsen des Strohgäus haben wegen ihrer Güte einen besonderen Ruf erlangt und werden in großer Ausdehnung abgesetzt; Hemmingen hat z. B. in günstigen Jahren schon 5-6000 Gulden aus Erbsen und Linsen erlöst.«¹⁷ Von den übrigen Feldfrüchten wird in erster Line der Dinkel verkauft. »Hauptsächlich sind es die Bäcker von Stuttgart, welche Dinkel in den Orten selbst aufkaufen [...] und in die benachbarten Mühlen bringen.«¹⁸

Neben den Äckern sind noch die Obstwiesen von gewisser wirtschaftlicher Bedeutung. Man erntet Mostobst für den eigenen Gebrauch. Höherwertige Sorten für den Handel spielen noch keine Rolle. Nur in Hemmingen ist es wieder das Varnbülersche Gut, das auf 58 Morgen gerodetem Wald am Rohrsberg auf systematischen Obstbau von hoher Qualität setzt.¹⁹ In den Gemeinden, die Waldflächen besitzen, spielt natürlich die Vermarktung von Holz eine gewisse Rolle. Noch wichtiger ist aber der Eigenbedarf an Bau- und Brennholz. In Ditzingen und Hirschlanden muss man sich auf dem Markt versorgen. In Schöckingen wird bis 1920 nicht nur keine Bürgersteuer erhoben, vielmehr erhielt jeder Einwohner eine kostenlose Gabe aus dem Wald.²⁰

Das Strohgäu ist also zur Mitte des 19. Jahrhunderts eine blühende, von der Landwirtschaft geprägte Landschaft. Für das Strohgäu gelten aber die für die Landwirtschaft in Württemberg typischen Restriktionen. »Württemberg ist bekannt und

vielberufen als das Land der Zwergenwirthschaften und Güterzerstücklung«, so eine Beschreibung aus dem Jahre 1863.²¹ Die Teilung der Güter ist das eine Übel. Die Überschuldung das andere. Viele Bauern versuchen durch Ausbezahlung des Erbes den eigenen Anteil auf einer überlebensfähigen Größe zu halten. Die ausbezahlten Geschwister versuchen sich als Dorfhandwerker oder verlassen das Dorf.

Tabelle 3 verdeutlicht am Beispiel Ditzingen die Vielzahl und Vielfalt der Handwerksberufe.²² Und nicht nur für Ditzingen gilt, dass die vielen Dorfhandwerker von ihrem Gewerbe so wenig leben können wie viele kleine Landwirte. Sie alle sind auf Zuerwerb angewiesen, wollen sie ihre immer größer werdenden Familien durch die Zeiten bringen. Auswanderung heißt für die 50er und 60er Jahre des 19. Jahrhunderts die neue Perspektive. Die Zahlen für das Strohgäu sind hoch, aber nicht wirklich ermittelt. Viele gehen aber auch in die Städte. Sie suchen Arbeit in den neuen Manufakturen und Fabriken. Oder sie warten auf den Zug, der sie in eine bessere Zeit bringt.

Jahr	1886	1905	1917	1925	1939
Gesamtzahl	159	113	110	81	76
Bäcker	12	7	7		
Kübler	3	2	2		
Maurer	16	12	9	4	2
Schmied	8	5	4	2	3
Schneider	13	13	8	7	6
Schuhmacher	18	14	9	10	5
Seiler	1	2	1	1	
Wagner	6	3	3	2	1
Weber	23	1			

Tabelle 3: Handwerker in Ditzingen (Auswahl).

Eisenbahnbau

Der 13. August 1865 sollte in den Annalen des Strohgäus einen besonderen Platz bekommen. An diesem Tag wird das »Gesetz betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1866/67« veröffentlicht. Im vierten Absatz des Artikels 3 wird darin der Bau einer »Schwarzwaldbahnlinie von Stuttgart (Feuerbach) über Leonberg und Weilderstadt nach Calw und von da südlich im Nagoldtal über Wildberg nach Nagold« verkündet.²³

Vorausgegangen ist eine jahrelange, vehement geführte Debatte über den Verlauf der Strecke, mit der die nördlichen Schwarzwaldregionen an das württembergische Eisenbahnnetz angeschlossen werden sollen. Die Regierung, vertreten durch den Außenminister und Beauftragten für das Eisenbahnwesen, Karl Freiherr von Varnbüler aus Hemmingen, schlägt in ihrem Gesetzentwurf u.a. die Erschließung des nördlichen Schwarzwaldes über eine Eisenbahnlinie Stuttgart–Leonberg–Calw vor. Dagegen hat sich eine starke Fraktion aus Vertretern der Städte Böblingen, Herrenberg und Tübingen gebildet, die auf die Verwirklichung einer Trasse von Stuttgart über Böblingen, Herrenberg nach Calw drängt.²⁴

Vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung ist die Verwirklichung der Böblinger Trasse wegen der starken Steigungen und der längeren Wegstrecke und der damit verbundenen höheren Kosten die weniger attraktive Lösung. Zudem beinhaltet die Böblinger Trasse den Bau eines zweiten Bahnhofs in Stuttgart in Höhe des Feuersees, der das Projekt zusätzlich verteuert hätte. Dem Antrag, beide Trassen parallel zu verwirklichen, kann die Regierung aus finanziellen Gründen nicht zustimmen, sollten nicht andere wichtige Projekte in Frage gestellt werden. So bleibt am Ende also nur



Bahnhof Ditzingen, 1912.

eine Kampfabstimmung, bei der sich beide Fraktionen einen selten erbitterten Kampf liefern. Entscheidend für die Mehrheitsbildung zugunsten der Leonberger Trasse ist neben den finanziellen und technischen Argumenten mit Sicherheit das Votum der Regierung, in der Sache vertreten vom Freiherrn von Varnbüler. Und der ist nicht nur der zuständige Minister. Er selbst und seine Familie vertreten auch seit jeher die Interessen der Landwirtschaft des Strohgäus, wo die Familie auch die eigene wirtschaftliche Basis besitzt. Den daraus entspringenden Interessenkonflikt versuchen die Befürworter der Böblinger Trasse zum Anlass für persönliche Angriffe gegen den Minister umzumünzen.

In der Sache läuft die Argumentation der Regierung darauf hinaus, dass die wirtschaftliche Bedeutung der Landwirtschaft des Strohgäus mit ihrer wachsenden Produktion durch den Anschluss an das Eisenbahnnetz Vorrang habe gegenüber der erst entstehenden Industrieproduktion im Böblinger Raum. Der Freiherr von Varnbüler führt hierzu im Landtag aus: »Sodann ist es Mode geworden, daß man sagt: der Bezirk hat kein Gewerbe und bloß Landwirtschaft, er braucht daher keine Eisenbahn; ich behaupte, die Landwirtschaft ist wichtiger für die Eisenbahn als die Industrie; die Landwirtschaft liefert Rohprodukte und die sind schwerer als die verfeinerten Produkte der Industrie.«²⁵ Die Versorgung der städtischen Bevölkerung und des Heeres mit landwirtschaftlichen Produkten ist zu dieser Zeit angesichts der Erfahrungen ernster Versorgungskrisen im 19. Jahrhundert noch das entscheidende Argument für den Bau der Leonberger Trasse, die den Anschluss des Strohgäus an das allgemeine

Verkehrsnetz mit sich bringt. Dass dann noch die Streckenführung über Ditzingen und nicht – wie von den Technikern befürwortet – über Gerlingen läuft, hat Ditzingen starken Fürsprechern in der Regierung zu verdanken. Für die Bahnstrecke sind 1,5 Millionen Gulden bereit zu stellen. Zuständiger Finanzminister ist Andreas Renner, geboren und aufgewachsen in Ditzingen.

Ob Zufall oder Plan, die Eisenbahnstrecke Zuffenhausen–Ditzingen wird am 23. September 1868 eröffnet. Schon nach kurzer Zeit redet der Volksmund vom »Milchbähnle«. Am Ditzinger Bahnhof wird die frische Milch aus dem Strohgäu gesammelt und nun per Zug nach Stuttgart gebracht. Der Milch folgen schon bald die Rüben und andere Handelsfrüchte. Die Landwirtschaft im Strohgäu strebt neuen Zeiten entgegen.

Strohgäu – Zuckerrübenland

Treibende Kraft des Strukturwandels ist die Zuckerfabrik Böblingen. Seit Beginn der 60er Jahre sucht die Fabrik Lieferanten für den begehrten Rohstoff für das neue Modeprodukt, den Zucker. 1861 liefert die Varnbülersche Gutsverwaltung 20 000 Zentner Rüben auf dem beschwerlichen direkten Weg nach Böblingen. Zehn Gespanne, zum Teil mit Vorspann, waren 50 Tage damit beschäftigt, je 30 Kilometer hin und zurück zu pendeln. Auch einige Münchinger Bauern liefern Rüben nach Leonberg, von wo sie ebenfalls wieder mit Ochsespannen nach Böblingen transportiert werden.

Schon vor der Eröffnung der Bahnstrecke hatte die Zuckerfabrik Böblingen auf dem Bahnhofsgelände in Ditzingen ein größeres Areal für die Lagerung und den Umschlag von Zuckerrüben aus dem Strohgäu erworben. Die »Rübenstation Ditzingen«



Milchverladung.



Rübenverladung in Schwieberdingen.

wird im Februar 1869 eröffnet. Man erhofft sich schon im ersten Betriebsjahr einen Umsatz zwischen 80 000 und 100 000 Zentner Rüben. In den folgenden Jahren rechnet man mit einer Vergrößerung der Anbauflächen für Zuckerrüben in Münchingen von 100 auf 300 Morgen, in Schwieberdingen von 100 auf 200 Morgen, in Weilimdorf von 80 auf 160 Morgen, in Hirschlanden und Schöckingen erwartet man den Ertrag von 60 bis 80 Morgen, in Gerlingen von 30 Morgen zum Umschlag in Ditzingen. Allein die Ditzinger Bauern sind bis dahin eher sehr zurückhaltend. »Unter allen Orten des Bezirks hat Ditzingen selbst am wenigsten zum Rübenbau beigetragen, indem dort nur 6 bis höchstens 18 Morgen Feld gepflanzt worden sind, seine große Markung könnte wohl 150 Morgen Rüben vertragen. [...] Die Schwierigkeiten, die man seit 12 Jahren mit dem Rübenbau gehabt hat, werden durch die Station Ditzingen beseitigt sein.«²⁶

Noch ist die Fabrik selbst nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Das ändert sich, als 1872 die »Gäubahn« nach Böblingen in Betrieb geht. Nun rollen die Rübenzüge aus dem Strohgäu direkt in die Böblinger Fabrik. Deren Geschichte endet mit einem folgenschweren Brand im Jahre 1906, mit dem Konkurs im folgenden Jahr und der Übernahme der Geschäfte durch die im Jahre 1903 gegründete Zuckerfabrik Stuttgart. Die Zuckerrüben aus dem Strohgäu werden nun nach Stuttgart-Münster gebracht und dort verarbeitet. Die Zuckerfabrik Stuttgart geht 1926 in die »Süd-deutsche Zucker-Aktiengesellschaft« mit Sitz in Mannheim auf, wird aber noch bis 1970 mit Zuckerrüben aus dem Strohgäu beliefert.

Die Eisenbahn löst in den Gemeinden Zuffenhausen, Korntal, Ditzingen und Leonberg grundlegende Entwicklungsschübe aus. Dagegen bleiben die Gemeinden des westlichen Strohgäus und des Heckengäus von diesen Entwicklungen weitgehend unberührt. Deshalb ist es verständlich, wenn auch diese Orte den Anschluss an das Eisenbahnnetz einfordern.

Ein wolkenloser Himmel spannt sich über die weiten, abgeernteten Felder des Strohgäus, als sich am 13. August 1906 eine große Festgemeinde in Korntal zur festlichen Eröffnungsfahrt der gerade fertig gestellten Strohgäubahn versammelt. »Groß sind die Erwartungen und Hoffnungen, welche die Insassen des Strohgäus an diese Bahn knüpfen – mögen sie in reichem Maß in Erfüllung gehen.« So kommentierte die »Glerns- und Würmgau-Zeitung« aus Leonberg dieses Ereignis. Und ein Zeitgenosse dichtete: »Willkommen bist Du, Eisenbahn, / Wie gut sind wir doch jetzt daran!«²⁷

Eine erste Initiative zum Bau einer Eisenbahnlinie von Zuffenhausen durch das Strohgäu und Heckengäu bis nach Pforzheim stammt aus den Jahren 1889/90. Treibende Kräfte sind die Schultheißen von Weissach und Heimerdingen, die zu Recht eine Abkoppelung ihrer Gemeinden vom allgemeinen wirtschaftlichen Fortschritt fürchten. Als Ausdruck ihres starken Willens, das Bahnprojekt voranzutreiben, drängen sie einen Stuttgarter Investor, am geplanten, aber durchaus noch nicht sicheren Standort des Heimerdinger Bahnhofs ein großes Hotel zu errichten. Die Jagdfreunde träumen von Wochenendgästen, die mit der neuen Bahn nach Heimerdingen fahren, dort übernachten und in den Wäldern jagen. Das Hotel »Jägerheim« wird schon im Jahre 1904 gebaut. Es erweist sich als Fehlinvestition und führt den Investor schon nach wenigen Jahren in den Ruin.

Im Blickpunkt des wirtschaftlichen Interesses steht aber durchaus nicht der Tourismus, sondern der Wald, dessen Holztertrag über die neue Strecke zu vermarkten wäre. Es folgen weitere Initiativen und eine weitere Denkschrift im Jahre 1896 für eine normalspurige Eisenbahnstrecke, deren Trasse nun von Kornwestheim nach Pforzheim führen sollte. Alternativ plant eine Gruppe von Gemeinden eine Trassenführung von Ludwigsburg über Möglingen, Schwieberdingen nach Heimerdingen und Weissach. Da die Staatsregierung keine zweite Strecke nach Pforzheim bauen und eine solche auch nicht bezuschussen will, suchen die planenden Gemeinden nach einem privaten Betreiber. Am 1. September 1900 können mit der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, Köln, die notwendigen Verträge für den Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Zuffenhausen durch das Strohgäu bis Niefern bei Pforzheim unterzeichnet werden. Am 4. Mai 1901 erteilt die württembergische Regierung eine »Konzession für die eingleisige Nebenbahn Korntal-Weissach mit Dampflokbetrieb für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr« an die Badische Lokaleisenbahn AG, eine Tochter der Westdeutschen-Eisenbahngesellschaft. Diese Konzession wurde zum 11. August 1905 an die durch Namensänderung neu geschaffene Württembergische Nebenbahnen AG übertragen.

So kommt es tatsächlich zur verkehrsmäßigen Erschließung des Strohgäus. Nicht alle Anliegergemeinden sind jedoch für die Idee der Bahn zu begeistern. Vor allem in Münchingen gibt es anhaltenden Widerstand gegen die Bahnpläne. Die Bauern möchten ihr wertvolles Ackerland nicht für das technische Bahnprojekt zur Verfügung stellen. Außerdem müssen die Gemeinden eine Menge Geld für die »kosten- und lastenfreie Gestellung des Grund und Bodens für den Bau der Nebeneisenbahn Korntal-Weissach« und für einen hohen Betriebskostenzuschuss in die Hand nehmen. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass die bettelarmen Gemeinden des Heckengäus gleich aussteigen und die Bahnlinie in Weissach endet.

Weil sich der notwendige Grunderwerb in Zuffenhausen als schwierig erweist, verlegt man den Anschluss der neuen Bahn an das staatliche Eisenbahnnetz nach



Blick auf den weit außerhalb des Ortes gelegenen Bahnhof Schwieberdingen kurz nach der Fertigstellung der Strohgäubahn im Jahr 1906.

Korntal. Aus Kostengründen wird die Trasse weitgehend der Landschaft angepasst. Auf Kunstbauwerke wird weitgehend verzichtet. Das führt zu einem kurvenreichen Streckenverlauf und drosselt erheblich die Geschwindigkeit der Züge.

Der Bau der mehr als 22 Kilometer langen Bahnlinie verläuft zügig und ohne Komplikationen. Deshalb kann die Strecke am 13. August 1906 weit vor dem vereinbarten Termin festlich eingeweiht werden.

Am 14. August 1906 wird der fahrplanmäßige Verkehr auf der neuen »Strohgäubahn« aufgenommen. Im ersten Betriebsjahr benutzen 180 000 Menschen die Bahn und es werden 50 000 Tonnen Güter transportiert. Steine aus dem Weissacher Steinbruch, Holz aus dem Heimerdinger Wald, Getreide und Schlachtvieh aus Schwieberdingen, Hemmingen und Münchingen werden nach Stuttgart und Düngemittel, Kohlen, Baumaterial und Stückgut zurück in die Orte an der Strecke gebracht.

Eine besondere Rolle spielt auch hier der Rübenanbau. In Heimerdingen erwirbt die Zuckerfabrik Böblingen schon vor Baubeginn der Bahn ein Grundstück beim zukünftigen Bahnhof und baut 1906 ein Waaghaus. Gleiches geschieht an den Bahnhöfen entlang der Strecke bis Korntal. 15 000 Zentner, das sind ca. 60 Waggons, werden in jedem Herbst allein in Hemmingen verladen. »Ein fester Preis für die Zuckerrüben und die Auszahlung des Geldes bis Martini haben bewirkt, dass im Jahr 1912 auch jeder Kleinbauer (ganz wenige »Nebenerwerbslandwirte« ausgenommen) Rüben pflanzte.«²⁸

Trotz der Erfolgsbilanz im Güterverkehr gerät die Bahn schon bald in die Kritik. 1931 konkretisieren die Anliegergemeinden in einer umfangreichen Denkschrift, gerichtet an das württembergische Staatsministerium, nochmals die verschiedenen Kritikpunkte. Mit Hinweis auf den stetigen Überschuss, den die Bahn für den Betreiber, die Württembergische Nebenbahnen AG, erwirtschaftet, wird die Abstellung der immer wieder genannten Mängel gefordert: 1) die Preise für die Personen- und

Güterbeförderung sind zu hoch; 2) die Fahrzeiten sind zu lang; 3) die Zugfolge ist zu gering; 4) der Wagenpark ist zu klein; 5) die Wagen sind zum Teil zu schlecht und zu alt, Aborte fehlen; 6) Heizung und Reinigung der Wagen ist ungenügend; 7) auf den Bahnhöfen fehlen geeignete und geheizte Warteräume.²⁹

Die Strohgäubahn hat in den 100 Jahren ihres Bestehens die in sie gesetzten Erwartungen nur zum Teil erfüllt. In den Orten entlang der Strecke kommt es nicht zu der erwarteten raschen wirtschaftlichen Entwicklung. Parallel zu den Bauplänen der Eisenbahn wird in Heimerdingen ein Ortsentwicklungsplan mit Baulinien beim Bahnhof und nördlich der Straße nach Hemmingen entwickelt. Hier sollen sich wie



Bahnhotel in Münchingen, Postkarte von 1907.

in anderen Bahnstandorten Pendler und Industriebetriebe ansiedeln.³⁰ Als die Pläne im Jahre 1910 vom württembergischen Ministerium des Innern wegen eines Einspruchs der Eisenbahnbetreiber aufgehoben werden³¹, sieht sich der Heimerdinger Gemeinderat außer Stande, die Pläne weiter zu verfolgen. Es liegt kein Bauantrag vor, der die Kosten für eine Erschließung des Geländes rechtfertigen würde. Die Einwohnerzahl von Heimerdingen sinkt im Zeitraum von 1850 bis 1933 von 954 auf 875 Einwohner. Ähnlich verläuft die Entwicklung in Hemmingen und Schwieberdingen. Die Orte verlieren im gleichen Zeitraum etwa ein Zehntel der Einwohner.³²

Wichtig ist die Strohgäubahn über lange Zeit für den Gütertransport und den Personenverkehr zwischen Hemmingen und Korntal und die Schüler aus den übrigen Gemeinden, die bis in die 70er Jahre die weiterführenden Schulen in Korntal besuchen. Als Zubringer für die S-Bahn hat sie heute wieder einen Stellenwert.

Nicht zufällig in den gleichen Zeitabschnitt wie der Bau der Strohgäubahn fällt die Gründung der Strohgäuwasserversorgung. Der lebenswichtige Grundstoff Wasser ist im Strohgäu seit jeher Mangelware. Die Glems und die Bäche, die Wasser von

den Höhen der Solitude sammeln, sind die einzigen Oberflächengewässer. Verlässliche, das heißt, auch in heißen Sommern laufende Brunnen, sind überall Mangelware. Niederschläge versickern schnell in den Spalten des Muschelkalks und treten an anderen Stellen an die Oberfläche.

Schon verhältnismäßig früh versucht man im Strohgäu, Lösungen für eine zentrale Wasserversorgung zu finden. So errichtet 1874 die Gemeinde Heimerdingen ein Wasserwerk im Strudelbachtal bei der Haldenwaldmühle. Aus den Spalten des Muschelkalks austretendes Wasser wird in einem Schachtbrunnen gefasst und mit einem Dampfpumpwerk zu einem Hochbehälter auf der Hohen Warte bei Heimerdingen gefördert.

Diese technisch aufwendige Lösung führt im Jahr 1907 zur Gründung des Zweckverbandes Strohgäuwasserversorgung durch die Gemeinden Heimerdingen, Korntal, Schöckingen und Weilimdorf. Später kamen weitere Gemeinden aus dem Strohgäu hinzu.

Das Strohgäu zur Jahrhundertwende

Im Laufe des 19. Jahrhunderts haben sich die landwirtschaftlichen Produktionsverhältnisse nachhaltig verändert. Die traditionelle Fruchtwechselwirtschaft mit der Dreifelderwirtschaft wird durch moderne Anbauformen und regelmäßige Düngung langsam verdrängt. Das Übergewicht des Getreideanbaus wird durch neue Früchte wie Zuckerrüben, Ölsaaten, Hopfen oder Zichorie und durch den Ausbau der Viehwirtschaft reduziert. Während die Preise für Weizen und Roggen bis zum Ersten Weltkrieg sich am Weltmarkt orientieren und trotz staatlicher Subventionen immer wieder sinken, können Handelsfrüchte am Markt zu guten Preisen verkauft werden. So kommt Geld in die Dörfer. Das wird für den Ausbau der kleinen Höfe, für die Ausstattung mit technischen Geräten und nicht zuletzt für den Konsum ausgegeben.³³

Die Menschen erleben eine fortschrittsgläubige Aufbruchstimmung. Fließendes Wasser und elektrischer Strom erobern die Haushalte. Am 3. November 1900 brennt im Schöckinger Schloss zum ersten Mal eine elektrische Lampe. Der elektrische Strom stammt aus der Münchinger Mühle, die Friedrich von Gaisberg mit dem Münchinger Müller Graf zu einem Elektrizitätswerk umgebaut hatte.³⁴ Ausdruck für die gestiegene Lebensqualität ist auch die Gründung von Vereinen, die sich der Gestaltung der Freizeit annehmen.

Mit dem Ersten Weltkrieg wird die dynamische Entwicklung jäh gebremst. Die Anforderungen der Kriegswirtschaft an die Landwirtschaft wirken lähmend auf die Produktion. »Mangel an Dünge- und Futtermitteln, an Arbeitskräften, Zugvieh und landwirtschaftlichem Gerät führte zu einem allmählichen Absinken der Roherträge, zum Rückgang der Viehhaltung sowie zur Ausdehnung der Brache und des Grünlandes. Eine verfehlte, zu niedrig angesetzte Hochpreispolitik nahm der Landwirtschaft den materiellen Leistungsanreiz.«³⁵ In den Krisenjahren der Weimarer Republik wird die Zwangswirtschaft weiter fortgeführt. Mit billigen Agrarimporten versucht die Regierung Engpässe in der Versorgung mit Lebensmitteln zu beseitigen. Die traditionell sparfreudigen Bauern verlieren ihr Kapital in der Megainflation des Jahres 1923. Für Saatgut und Maschinen müssen Kredite aufgenommen und zurückgezahlt werden. So entsteht eine Spirale nach unten, die auch in den Dörfern des Strohgäus zu spüren ist.



Männergesangverein Hemmingen im Jahr 1900 am Kaiserstein.

Industrielle Erschließung des Strohgäus

Trotz der guten Agrarkonjunktur sinkt seit Mitte des 19. Jahrhunderts der Anteil der in der Landwirtschaft Beschäftigten beständig ab. In der Ditzinger »Bürger-Liste« von 1860 finden wir vier Fabrikarbeiter. Im Jahre 1933 zählt man 592 unselbständige Industriearbeiter in Ditzingen. Im Oberamt Leonberg übertrifft im Jahr 1925 erstmals die Zahl der gewerblich Beschäftigten die Zahl der in der Landwirtschaft beschäftigten Personen.

Im Jahr 1925 pendeln von Ditzingen 449 Personen (19,2 % der EW), von Kornthal 163 Personen (7,6 % der EW), von Münchingen 353 Personen (17,4 % der EW), von Hemmingen 112 Personen (11,1 % der EW), von Hirschlanden 66 Personen (13,7 % der EW) und von Schöckingen 67 Personen (12,8 % der EW) regelmäßig

	Einwohnerzahl	Landwirtschaft	Industrie Handwerk	Handel	Sonstige	Arbeitslose	auswärts beschäftigt
Ditzingen	2 615	477	1 301	260	387	190	359
Hemmingen	1 004	392	347	59	138	68	74
Hirschlanden	501	271	123	13	64	30	42
Münchingen	2 035	773	689	170	242	161	277
Schöckingen	537	280	124	23	80	30	38

Tabelle 4: Berufliche Gliederung (Erwerbstätige und Familie) im Juni 1933.

Quelle: Württembergische Gemeinde- und Bezirksstatistik nach dem Stand von 1933, Stuttgart 1935, S. 82 ff.

nach außerhalb. Die Menschen verlassen täglich das Dorf, um beim Bosch oder in einer der neuen Fabriken in Feuerbach oder Stuttgart zu arbeiten.³⁶ Hier ist der Verdienst nicht hoch, aber regelmäßig. Ein gelernter Arbeiter verdient im Jahr 1900 bei den Württembergischen Staatseisenbahnen im Durchschnitt 1 256 RM im Jahr, ein ungelernter Arbeiter 910 RM und ein Tagelöhner kommt noch auf 871 RM im Jahr.³⁷ Der Mietpreis für eine 2–3-Zimmer-Wohnung beträgt in Stuttgart 388 RM.³⁸ Ein Umzug aus dem Dorf in die Nähe des Arbeitsplatzes verbietet sich angesichts der hohen Mieten. Man wohnt weiter im eigenen Haus im heimatlichen Dorf. Mietwohnungen sind hier noch weitgehend unbekannt. Deshalb wird der Wohnraum immer knapper. In den 1920er Jahren ist die Wohnungsnot das beherrschende sozialpolitische Thema in den Gemeinderäten.

In der Landwirtschaft sind feste Arbeitsplätze Mangelware. Vorherrschend ist immer noch der Taglohn. Auch die Zahlung in Naturalien ist immer noch weit verbreitet. Bauernhöfe sind Familienbetriebe. Feste fremde Arbeitshilfen werden im Strohgäu bei Höfen über 6 ha beschäftigt. Zur Ernte werden Tagelöhner und Saisonarbeiter gegen Stundenlohn beschäftigt. Der Taglohn für einen erwachsenen männlichen Landarbeiter beträgt ca. 2 RM, für weibliche Arbeitskräfte 1,30 RM.³⁹ Die Saisonarbeiter kommen aus höher gelegenen Teilen des Landes, wo die Ernte auf den kleinen eigenen Höfen deutlich später als im Strohgäu eingebracht werden kann.⁴⁰

»Die zunehmende Verwandlung zahlreicher Volksschichten in Bargeldlohnempfänger bei gleichzeitig erfolgter Erhöhung dieser Barlöhne und -gehälter hat dem Verteilungsgewerbe als solchem einen ungeheuren Markt eröffnet.«⁴¹ Diese etwas

umständlichen zeitgenössischen Zeilen beschreiben zutreffend den Einzug des Handels in die Strohgäudörfer, wo erste »Kaufhäuser« um die Gunst der Kunden buhlen. Wo Kleidung, Schuhe, Möbel, aber auch Nahrungsmittel und der sonstige häusliche Bedarf in großen Mengen nachgefragt werden, entstehen Fabriken. Zwar dominiert bis zum Zweiten Weltkrieg in den Orten des Strohgäus das dörfliche Handwerk. Fast 1 400 Handwerksbetriebe sind im Oberamt Leonberg angemeldet. Aus Handwerksbetrieben entwickeln sich aber nach der Jahrhundertwende schnell erste Industriebetriebe. Für das Strohgäu nennt die Oberamtsbeschreibung von 1930 die Vereinigte



Ditzingen, Luftaufnahme von 1926.

Wachwarenfabrik (LOBA) in Ditzingen mit ca. 50 Beschäftigten. Der Betrieb wird nach der Jahrhundertwende in den Räumen eine Fabrikation von Stoffschuhen am Bahnübergang in der Leonberger Straße eingerichtet. Man fertigt Wasserglas und Schmierseife, die von den kaiserlichen Werften als Gleitmittel für Stapelläufe von Kriegsschiffen verwendet wird.⁴² Die aus einer Gerberei im Jahre 1885 entstandene Schuhfabrik Dobelmann entwickelt sich bis 1930 zu einer Fabrik mit 50 Arbeiterinnen und Arbeitern.⁴³ Als ältester Ditzinger Betrieb beschäftigt das Ziegelwerk seit der Jahrhundertwende mehr als 70 Beschäftigte, darunter viele italienische Wanderarbeiter für die harte Arbeit an den Brennöfen. In Ditzingen wird südlich des Bahnhofs in den 20er Jahren ein kleines Industriegebiet mit Fabrikhallen und Bahnanschlüssen erschlossen. Die dort angesiedelten Fabriken, darunter eine Strickwarenfabrikation, geraten in den Strudel der Weltwirtschaftskrise und müssen aufgeben.

Wenn wir wieder die Steuern zum Indikator für den Wohlstand der Strohgäugemeinden nehmen, so liegen im Jahre 1933 Hirschlanden mit einer Steuereinnahme von 68 RM je Einwohner, Münchingen mit 61 RM/Einwohner, Ditzingen mit 60 RM/Einwohner, Schwieberdingen mit 52 RM/Einwohner weit über dem Durchschnitt des Oberamtes Leonberg mit 36 RM/Einwohner. Dass es noch reichere Gemeinden gibt, zeigt das Beispiel Kornwestheim mit Steuereinnahmen von 103 RM je Einwohner.⁴⁴

Die Wirtschaftskrise am Ende der 20er Jahre beendet vorerst den weiteren Ausbau von Industriebetrieben im Strohgäu. Viele industrielle Neugründungen überstehen die Krisenjahre nicht. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs und darüber hinaus ändert sich wenig. Anders als die Landwirtschaft sind die industriellen Kleinbetriebe nicht »kriegswichtig«. Sie erhalten kein Kapital, keine Rohstoffe und keine Arbeitskräfte.

Erst das »Wirtschaftswunder« der 50er Jahre bringt eine ungeahnte Dynamik in die industrielle Entwicklung des Strohgäus. Die maßgeblichen Standortfaktoren haben sich aber verändert. Nun ist nicht mehr allein die Eisenbahn wichtig. Sie transportiert zwar nach wie vor Arbeitskräfte in großer Zahl nach Stuttgart. Entscheidend wird jedoch der Anschluss an das neue System der Fernstraßen. Die schon 1936 gebaute Autobahn A 8 und die Bundesstraße 10 erschließen das Strohgäu in alle Himmelsrichtungen.

Dass die Entwicklung nicht direkt und gradlinig verläuft, zeigt eine einstimmig gefasste Resolution des Ditzinger Gemeinderates vom 4. April 1949. Es geht dabei um die Anlegung eines Autobahnanschlusses auf Ditzinger Gemarkung in Höhe der Kreuzung mit der Bundesstraße 295. Der Ditzinger Gemeinderat beschließt, »gegen das Vorhaben Autobahn-Anschlussstelle Ditzingen Einspruch zu erheben, da dadurch der hiesigen Landwirtschaft ein empfindlicher Schaden zugefügt wird und die kleinbäuerlichen Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden. Die verkehrsmäßige Notwendigkeit einer solchen Anschlussstelle kann hier nicht anerkannt werden. [...] Im Interesse unserer Landwirtschaft werden die zuständigen Stellen dringend gebeten, den Bau der geplanten Anschlussstelle in Ditzingen nicht durchzuführen.«⁴⁵

Der neue Autobahnanschluss »Stuttgart-Feuerbach« auf Ditzinger Gemarkung wird im Jahr 1952 eröffnet.⁴⁶ Hier entstehen bis Ende der 60er Jahre drei große Gewerbegebiete. Die Zahl der »Betriebe mit vorwiegend industrieller Produktion« steigt in Ditzingen von zwölf im Jahr 1939 auf 24 im Jahr 1954 und 46 im Jahr 1964. Auch der Bereich »Handel« expandiert von 58 steuerpflichtigen Betrieben im Jahr 1939 auf 166 Betriebe im Jahr 1964.⁴⁷

Viele Stuttgarter Betriebe, allen voran die expandierenden Firmen Bosch und Siemens, suchen Erweiterungsflächen im Westen Stuttgarts. In den Gemeinderäten der Strohgäugemeinden wird erbittert über den Zielkonflikt »Bauland contra Landwirtschaft« gestritten. Die Überbauung des fruchtbaren Strohgäus mit Fabriken, Straßen und Wohnsiedlungen ist für manchen frommen Bauern ein Frevel wider die Schöpfung.

Abseits der Hauptverkehrsadern verläuft die Entwicklung weniger dramatisch. In Hirschlanden werden erste überschaubare Gewerbeflächen Ende der 60er Jahre erschlossen. In Hemmingen gelingt es dem Bürgermeister im Jahr 1961, den Gemeinderat davon zu überzeugen, dass im Gewann »Schlosshalde« ein Gewerbegebiet erschlossen werden soll.⁴⁸ In Schöckingen wird im Jahr 1961 mit dem Bebauungsplan »Erweiterung Junge Weingärten und Industriegebiet« Bauland für die Industrieansiedlung und 1970 ein kleines Industriegebiet ausgewiesen. Beide Gebiete werden heute erneut überplant mit dem Ziel »Verlagerung von bestehenden Industrie- und Gewerbebetrieben sowie Nachnutzung der frei werdenden Flächen im Sinne der nachhaltigen Innenentwicklung für Wohnzwecke«.⁴⁹

Die Ausweitung der Wohn- und Gewerbegebiete geht einher mit einer erneuten gravierenden Veränderung der landwirtschaftlichen Produktionsweise. Letztlich sind es die Anforderungen an eine moderne, mechanisierte Landwirtschaft, die dazu

führen, dass der Zielkonflikt zwischen Landwirtschaft und industrieller Entwicklung eindeutig zu Gunsten der expandierenden Industrie entschieden wird. Die Neuordnung der landwirtschaftlichen Basis in den Feld- und Flurbereinigungen, verbunden mit den Aussiedlungen der verbliebenen Höfe, bedeutet nämlich eh das Ende des alten Dorfes. Um die neuen Höfe mit den teuren Maschinen bezahlen zu können, werden die Hofstellen im Ort aufgegeben und an bauwillige Investoren verkauft. Die kapitalintensive Produktion verlangt nach immer neuen Investitionen, die nicht aus der Produktion erwirtschaftet werden können. So wird der Verkauf von Bauland zu einer notwendigen Einnahmequelle.

Das Strohgäu wird ein bevorzugtes Siedlungsgebiet im Ballungsraum Stuttgart. Die in den 70er Jahren errichteten Wohnanlagen »Wohnpark Schlossgut« in Hem-



Ackerlandschaft vor dem »Wohnpark Schlossgut« in Hemmingen, 1989.

mingen und die markante Hochhausbebauung in Hirschlanden prägen heute die Strohgäulandschaft ebenso wie die ausgedehnten Wohngebiete, die sich wie Ringe um die alten Dorfkerne der Strohgäu-Gemeinden gruppieren. Heute sind in Ditzingen 23 Prozent, in Korntal-Münchingen 27 Prozent und in Hemmingen 17 Prozent der Gemarkungsfläche durch Siedlungs- und Verkehrsflächen belegt. In den Ortskernen errichten Banken und Einzelhandelsbetriebe, Ärzte, Anwälte und andere »Dienstleister« Neubauten im Stil der Zeit.

Die Einwohnerzahlen steigen unaufhaltsam (vgl. Tabelle 6). Aus Dörfern werden Städte mit ausgewachsenen Infrastrukturen. Vor allem das verarbeitende Gewerbe

	1979	2007
Ditzingen (Gesamtstadt)	92	30
Hemmingen	45	16
Korntal-Münchingen	72	22

Tabelle 5: Landwirtschaftliche Haupterwerbsbetriebe.

	1871	1963	1976	1989	2008
Ditzingen (Gesamtstadt)	3 149	14 327	21 726	22 653	24 403
Hemmingen	1 101	2 246	6 847	7 078	7 363
Kornal-Münchingen	2 665	14 259	16 787	16 848	18 542

Tabelle 6: Entwicklung der Einwohnerzahlen (bezogen auf die heutige Gemarkung).

bietet eine Vielzahl qualifizierter Arbeitsplätze. In Ditzingen finden im Jahre 2000 in 30 Betrieben des verarbeitenden Gewerbes 4 150 Beschäftigte Arbeit, in Hemmingen sind es in sieben Betrieben 416 Beschäftigte und in Kornal-Münchingen in 16 Betrieben 1 478 Beschäftigte.⁵⁰

Neben der wirtschaftlichen Stärke ist auch heute noch die einzigartige Kulturlandschaft mit ausgedehnten Ackerflächen und dem Biotop der Glerns das Kennzeichen des Strohgäus. Hohe Wohnqualität im überschaubaren Umfeld mit einer großen Dichte an wirtschaftlicher, verkehrlicher und kommunaler Infrastruktur und ein großer Freizeitwert sind die Pfunde, mit denen die alte Kulturlandschaft heute punkten kann. Der Blick in die Geschichte zeigt das herausragende Potential dieser Landschaft, die sich erfolgreich von der Kornkammer Württembergs zu einer Industrieregion ersten Ranges entwickelt hat.

Anmerkungen

- 1 Rita Falkenburg: Die Region Ludwigsburg. Kultur erleben – Natur genießen, Clenze 2009.
- 2 Beispielhaft die Aufzählung in: Das Königreich Württemberg. Eine Beschreibung von Land, Volk und Staat, Bd. 1, Stuttgart 1882, S. 240: »Das ›Gäu‹ schlechweg (einfach pagus, pays im Sinne von Land, flaches Land, Ackerland, im Gegensatz zum Wald, hier dem Schwarzwald) oder das obere Gäu bei Herrenberg, das untere oder Stroh-Gäu bei Leonberg, Markgröningen und Ludwigsburg; das Uffenheimer und Würzburger-Gäu, die nördlichen Theile des Oberamtes Mergentheim; das Zabergäu um das Zaberflüßchen.«
- 3 Beschreibung des Oberamts Leonberg, hrsg. von dem Königlichen statistisch-topographischen Bureau, Stuttgart 1852, S. 2 [OAB Leonberg 1852].
- 4 Beschreibung des Oberamts Ludwigsburg, hrsg. von dem Königlichen statistisch-topographischen Bureau, Stuttgart 1859, S. 2 f. [OAB Ludwigsburg].
- 5 Oscar Paret (Hg.): Ludwigsburg und das Land um den Asperg. Ein Heimatbuch für den Bezirk Ludwigsburg, Ludwigsburg 1934, S. 43.
- 6 Beschreibung des Oberamts Leonberg, hrsg. vom Statistischen Landesamt. Zweite Bearbeitung, Stuttgart 1930 [OAB Leonberg 1930].
- 7 Rainer Heinz: Ditzinger Quellentranskripte, 1399–1807, mit weiteren Transkripten von Karl Otto Müller und Wolfgang Irtenkauf. CD, Ditzingen 2004.
- 8 OAB Leonberg 1852, Anlage; OAB Ludwigsburg, Anlage.
- 9 Topografische Karte 1 : 50 000, Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, digitale Ausgabe, 1997.
- 10 OAB Leonberg 1852, S. 12.
- 11 OAB Leonberg 1930, S.43.
- 12 Stadtarchiv Ditzingen: Weltliches Lagerbuch (Fleckenbuch, »Rotes Buch«) 1524, mit Ergänzungen von 1534–1698.

- 13 OAB Leonberg 1852, Tabellenanhang. 14 Ebd. S. 38.
- 15 Stadtarchiv Ditzingen: Grund-Steuer-Cataster der Inngesessenen Steuer Contribuenten, 1828-1900. – Es gibt leider wenige vergleichbare Auswertungen. Die Angaben für den Ort Berkheim am Neckar stammen aus Wolfgang von Hippel: Industrieller Wandel im ländlichen Raum. Untersuchungen im Gebiet des mittleren Neckar 1850–1914, in: Archiv für Sozialgeschichte 19 (1979) S. 43-122.
- 16 OAB Leonberg 1852, S.34. 17 Ebd. S. 40.
- 18 Ebd. S. 41. 19 Ebd. S. 43.
- 20 OAB Leonberg 1930, S. 1015.
- 21 Das Königreich Württemberg. Eine Beschreibung von Land, Volk und Staat, Stuttgart 1863, S. 430.
- 22 Stadtarchiv Ditzingen, Bestand Ditzingen: Rechnungen und Amtsbücher; Protokoll über die Änderungen im Gewerbesteuerkataster 1849 ff.; Gewerbesteuerkataster 1905 ff.
- 23 Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, Jg. 1865, S. 206. – Das von der Regierung eingebrachte Eisenbahngesetz war in der 166. Sitzung der Kammer der Abgeordneten mit 76 gegen 2 Stimmen angenommen worden.
- 24 Georg von Morlok: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835–1889, Stuttgart 1890 (ND 1986), S. 143 ff.; vgl. auch die laufende Berichterstattung im »Glemsboten, Amtsblatt für die Oberamtsbezirke Leonberg und Stuttgart«.
- 25 164. Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 23. Juni 1865.
- 26 Glems- und Filderbote, Nr. 16, 6. Februar 1869, S. 63.
- 27 Zur Strohgäubahn vgl. Hermann Bürnheim: Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft. Die Geschichte einer bedeutenden Privatbahn, Stuttgart 1986, S. 299-321; 100 Jahre Strohgäubahn, Waiblingen 2006.
- 28 Heimatbuch Hemmingen, Horb am Neckar 1991, S. 134 f.
- 29 Stadtarchiv Ditzingen, Bestand Heimerdingen: Eisenbahnbau; 100 Jahre Strohgäubahn (wie Anm. 27) S. 17.
- 30 Stadtarchiv Ditzingen, Bestand Heimerdingen: Reg. Akten Nr. 3005.
- 31 Ebd.: Schreiben des Innenministeriums an die Gemeinde Heimerdingen, 15. Dezember 1910; Gemeinderatsprotokoll Heimerdingen, 25. März 1911, § 1.
- 32 Hemmingen von 1107 auf 1004 und Schwieberdingen von 1577 auf 1478; OAB Leonberg 1852, Beilage; OAB Ludwigsburg, Beilage; Württembergische Gemeinde- und Bezirksstatistik nach dem Stand von 1933, Stuttgart 1935, S. 86 und 90.
- 33 Hans Ulrich Wehler: Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 3, München 1995, S. 685 ff.
- 34 Friedrich Freiherr von Gaisberg-Schöckingen: Schöckingen, 1983, S. 173.
- 35 Willi A. Boelke: Wirtschaftsgeschichte Württembergs von den Römern bis heute, Stuttgart 1987, S. 319.
- 36 OAB Leonberg 1930, S. 515 ff.
- 37 Statistisches Handbuch für das Königreich Württemberg, Jahrgang 1901, Stuttgart 1902, S. 146.
- 38 Das Königreich Württemberg. Eine Beschreibung nach Kreisen, Oberämtern und Gemeinden, Bd. 1, Stuttgart 1904, S. 117.
- 39 Ebd. S. 116. 40 OAB Leonberg 1930, S. 541.
- 41 Das Königreich Württemberg (wie Anm. 38) S. 112.
- 42 Heinz Kiefer: Wirtschaftliche Entwicklung. Vom Bauerndorf bis zur Stadterhebung, in: Heimatbuch Ditzingen, 1966, S. 162-174, hier S. 166 f.
- 43 OAB Leonberg 1930, S 561 ff.
- 44 Württembergische Gemeinde- und Bezirksstatistik 1933 (wie Anm. 32) S. 86 ff.
- 45 Stadtarchiv Ditzingen, Bestand Ditzingen: Gemeinderatsprotokolle 1949, S. 115 f.
- 46 Die Firma Bosch in Stuttgart-Feuerbach forderte vehement den neuen Autobahnanschluss. Der Ditzinger Gemeinderat lehnte ihn ebenso vehement ab. Daraufhin wird der Anschluss gegen den Willen Ditzingens gebaut. Er ist bis heute »Stuttgart-Feuerbach« benannt.
- 47 Kiefer (wie Anm. 42) S. 169.
- 48 Heimatbuch Hemmingen (wie Anm. 28) S. 221.
- 49 Stadt Ditzingen: Bauleitplanung »Daimlerstraße« Nr. 34.3, 2010.
- 50 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Struktur- und Regionaldatenbank, Stuttgart 2010.