

Das Oberamt Ludwigsburg in den Jahren der Weimarer Republik*

von Thomas Schulz

Das Oberamt Ludwigsburg hatte im Jahre 1919 etwas über 71 000 Einwohner und war damit, gemessen an der Einwohnerzahl, das nach den Oberämtern Ulm und Heilbronn drittgrößte Oberamt in Württemberg. Auffallend ist, dass das nur 171 Quadratkilometer große Oberamtsgebiet mit 416 Einwohnern pro Quadratkilometer sehr dicht besiedelt war. Zum Vergleich: Die benachbarten Oberämter Besigheim, Leonberg, Marbach, Vaihingen und Waiblingen hatten zwischen 113 (Vaihingen) und 221 (Waiblingen) Einwohner pro Quadratkilometer.¹

Fast ein Drittel der Einwohner des zwanzig Städte und Gemeinden² umfassenden Oberamtsbezirks wohnten in Ludwigsburg, das damals 23 300 Einwohner zählte und die nach Stuttgart, Ulm, Heilbronn, Esslingen und Reutlingen sechstgrößte Stadt des Landes war. Zu den 52 württembergischen Städten und Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern gehörten von den Ludwigsburger Bezirksorten außerdem noch Zuffenhausen (14 500 Einwohner) und Kornwestheim (5650 Einwohner).³ In Ludwigsburg, Zuffenhausen und Kornwestheim lebten insgesamt 43 450 Menschen oder 61 Prozent der Gesamtbevölkerung des Oberamtsgebiets.

Dieser sich seit dem späten 19. Jahrhundert abzeichnende Verdichtungsprozess entlang der Achse Zuffenhausen-Kornwestheim-Ludwigsburg setzte sich in den zwei Jahrzehnten zwischen den beiden Weltkriegen weiter fort. 1925 war die Einwohnerzahl des Oberamts Ludwigsburg auf 79 200 gestiegen, wovon 52 400 oder 66 Prozent auf die drei genannten Orte entfielen.⁴ Und 1933, zwei Jahre nachdem Zuffenhausen durch die Eingemeindung nach Stuttgart aus dem Oberamtsbezirk ausgeschieden war, lebten im Oberamt Ludwigsburg 72 138 Menschen.⁵ Lässt man Zuffenhausen außer Acht, verzeichnete das Oberamt Ludwigsburg zwischen 1919 und 1933 einen Bevölkerungszuwachs um 15 400 Menschen (= 27 Prozent). Sein Bevölkerungswachstum lag damit weit über dem Landesdurchschnitt von sieben Prozent und wies auch mit deutlichem Abstand die höchste Quote aller württembergischen Oberämter auf.⁶

Allein schon diese statistischen Daten deuten an, dass die Jahre zwischen den zwei Weltkriegen auch für das Oberamt Ludwigsburg eine Epoche voller Umbrüche und zum Teil tiefgreifender Veränderungen waren. Bevor im Folgenden einige Aspekte aus der Geschichte des Oberamts Ludwigsburg in den 1920er und frühen 1930er Jahren vorgestellt werden, sei zunächst erläutert, was unter dem Begriff »Oberamt« überhaupt zu verstehen ist.

Ein württembergisches »Oberamt« im eigentlichen Sinn war eine Behörde, genauer gesagt: eine dem Geschäftsbereich des Innenministeriums zugeordnete Behörde der staatlichen Bezirksverwaltung – so wie das Landratsamt auch heute noch Aufgaben

* Erweiterte Fassung des am 8. März 2007 vor dem Historischen Verein gehaltenen Vortrags.

als untere staatliche Verwaltungsbehörde wahrnimmt. An der Spitze des Oberamts stand der Oberamtmann, der dann 1928 nach preußischem Vorbild die Amtsbezeichnung »Landrat« erhielt.⁷ Anders als die heutigen Landräte und ihre Vorgänger seit 1946 wurde der Oberamtmann jedoch nicht gewählt, sondern als Staatsbeamter vom Innenministerium ernannt und eingesetzt.

Obwohl die Oberämter eine Vielzahl unterschiedlichster Verwaltungsgeschäfte zu erledigen hatten, war ihre personelle Ausstattung bis in die 1930er Jahre hinein noch



Von 1888 bis 1957 war das Gebäude an der Ecke Wilhelmstraße/Eberhardstraße Sitz des Oberamts bzw. seit 1934 der Kreisverwaltung.

eher bescheiden. So waren zum Beispiel im Jahre 1929 beim Oberamt Ludwigsburg, das seit 1888 seinen Dienstsitz im ehemaligen Postgebäude an der Ecke Wilhelmstraße/Eberhardstraße hatte, neben dem Oberamtsvorstand 14 weitere Beamte bzw. Angestellte tätig.⁸ Von diesem Personal zu unterscheiden sind die damals rund 30 Beschäftigten der Amtskorporation.

Mit dem Stichwort Amtskorporation kommen wir zu einer weiteren Bedeutung, die wir für gewöhnlich mit dem Terminus »Oberamt« verbinden. Hier ist nicht die Staatsbehörde selbst gemeint, sondern vielmehr ein territorial begrenzter und genau definierter Bezirk, der jene Städte und Gemeinden umfasste, die zum Zuständigkeitsbereich eines Oberamts gehörten. Streng genommen müssten wir von »Oberamtsbezirk« sprechen, die Verkürzung dieses Begriffs zu »Oberamt« war aber schon immer gebräuchlich.⁹

Die Städte und Gemeinden eines Oberamtsbezirks bildeten einen kommunalen Verband, also einen Selbstverwaltungskörper, der als Amtskorporation oder Amtskörperschaft bezeichnet wurde. Leiter der Amtskorporation war der Oberamtmann,

dem somit eine Doppelfunktion zukam. Als höchster Beamter der Amtskörperschaft und als Vorstand des Oberamts als Staatsbehörde bildete er gewissermaßen die personelle Klammer zwischen den beiden ansonsten formell voneinander unabhängigen Institutionen.

Amtsversammlung und Bezirksrat

Oberstes beschließendes Organ der Amtskorporation war die Amtsversammlung, die in der Regel einmal im Jahr, bei Bedarf auch öfter, unter dem Vorsitz des Oberamtmanns zusammentrat. Nach den Bestimmungen der württembergischen Bezirksordnung von 1906¹⁰, die auch im demokratischen Volksstaat Württemberg, also in den Jahren 1918 bis 1933, im Wesentlichen unverändert gültig blieb, setzte sich die Amtsversammlung aus mindestens 20, höchstens 30 Mitgliedern zusammen. Dabei richtete sich die Anzahl der Deputierten, die jede Gemeinde in die Amtsversammlung entsandte, nicht nach der Einwohnerzahl, sondern nach dem jeweiligen Anteil, mit dem sich eine Gemeinde aufgrund ihres Steueraufkommens am Finanzbedarf der Amtskorporation zu beteiligen hatte. Allerdings durfte keine Gemeinde mehr als zwei Fünftel sämtlicher Abgeordneten stellen. Festzuhalten ist auch, dass die Amtsversammlung noch keine politische Vertretung der Einwohnerschaft des Oberamtsbezirks war – dies wurde erst der Kreistag nach dem Zweiten Weltkrieg –, sondern eine Vertretung der Gemeinden als solche. Entsprechend wurden ihre Mitglieder auch nicht in einer Volkswahl bestimmt, sondern von den Gemeinderäten gewählt.

Die Ludwigsburger Amtsversammlung hatte die gesetzlich limitierte Maximalzahl von 30 Mitgliedern. Als Beispiel für ihre Zusammensetzung seien die Verhältnisse der Jahre 1923 bis 1925 genannt: Die Stadt Ludwigsburg stellte elf Mitglieder, Kornwestheim sieben und Zuffenhausen fünf Mitglieder, Asperg, Bissingen und Markgröningen entsandten jeweils ein Mitglied. Das Stimmrecht der noch verbleibenden vier Deputierten nahmen die übrigen 13 Gemeinden im jährlichen bzw. zweijährlichen Turnus wahr.¹¹ Die kleinen und steuerschwachen Gemeinden waren somit in der Amtsversammlung deutlich unterrepräsentiert.

Zweites beschließendes Organ der Amtskörperschaft war der durch die württembergische Bezirksordnung von 1906 geschaffene Bezirksrat. Der Bezirksrat bestand aus dem Oberamtsvorstand als Vorsitzenden und sechs weiteren, von der Amtsversammlung auf die Dauer von drei Jahren zu wählenden Mitgliedern.¹² Drei der sechs Mitglieder des Bezirksrats waren aus der Mitte der Amtsversammlung zu wählen. Die anderen drei mussten Bürger sein, die nicht der Amtsversammlung angehörten. Sie sollten, wie es 1924 hieß, die »Gewerbetreibenden, Landwirte und Arbeitnehmer«¹³ des Bezirks repräsentieren. Zur Vorbereitung der Wahl dieser drei Mitglieder forderte das Oberamt von den verschiedenen Verbänden Vorschlagslisten an, so zum Beispiel von den Gewerbe- und Handelsvereinen, von der Handwerkskammer, dem Industrieverband, dem Landwirtschaftlichen Bezirksverein und von der Vertretung der Versicherten bei den Allgemeinen Ortskrankenkassen.¹⁴

Der in der Regel einmal im Monat unter dem Vorsitz des Oberamtmanns tagende Bezirksrat besorgte die laufenden Geschäfte der Amtskörperschaft und wurde – anders als die Amtsversammlung – auch an der staatlichen Bezirksverwaltung beteiligt. De facto gab der Bezirksrat aber auch die Linien für wichtige Entscheidungen der Amtskorporation vor. Von ihm wurden alle Gegenstände, die für die Amts-

körperschaft von Belang sein konnten, vorberaten, und es kam in der Praxis nur sehr selten vor, dass die Amtsversammlung einen Beschluss fasste, der von den Empfehlungen des Bezirksrats abwich.

Wer waren die Männer, die als Mitglieder des Bezirksrats so großen Einfluss auf die Verwaltung und auch die Politik der Amtskörperschaft nehmen konnten? Wenigstens einige Namen seien genannt: die Ludwigsburger Oberbürgermeister Dr. Gustav Hartenstein (1907-1926), Dr. Erich Schmid (1927-1930) und Dr. Karl Frank (ab 1932), der Zuffenhäuser Stadtschultheiß Max Gutenkunst (1907-1929), der Kornwestheimer Schultheiß Friedrich Siller (1926-1933)¹⁵, der SPD-Landtagsabgeordnete Emil Schuler aus Zuffenhausen (1929-1931), der Sozialdemokrat und Kornwestheimer Gemeinderat Karl Joos (1919-1924), der Markgröninger Stadtschultheiß Karl August Schmalzried (1907-1926), der Ludwigsburger Ökonomierat Julius Knorpp (1919-1932)¹⁶, als Vertreter der Landwirtschaft der Gutspächter Karl Herrmann aus Beihingen (1922-1928) und der Bissinger Landwirt und Waldhornwirt Friedrich Kopp (1928-1933), als Vertreter der Arbeitnehmer der Ludwigsburger SPD-Gemeinderat Friedrich Herrmann (1922-1933) sowie als Vertreter der Gewerbetreibenden der Zuffenhäuser Fabrikant Rumold (1920-1924, 1926-1929) und der Kornwestheimer Kaufmann Karl Pracht (1924-1926, 1929-1933).



Friedrich Siller (1864-1947), 1902 bis 1930 Schultheiß von Kornwestheim, 1907 bis 1919 und 1926 bis 1933 Mitglied des Ludwigsburger Bezirksrats.

Die ersten Jahre nach dem Kriegsende

Die Revolution vom November 1918 und der Untergang der Monarchie hatten für die Oberämter und Amtskorporationen keine unmittelbaren Auswirkungen. Für ihre Arbeit und rechtliche Stellung galt vielmehr, was der bekannte Verwaltungsrechtler Otto Mayer Anfang der 1920er Jahre prägnant formuliert hat: »Verfassungsrecht vergeht, Verwaltungsrecht besteht.«¹⁷

Auch der Ludwigsburger Oberamtmann Dr. Martin Bertsch, der seit 1904 dem hiesigen Oberamt vorstand, nahm – zumindest offiziell – die epochalen Ereignisse völlig unaufgeregt zur Kenntnis. Bei der Bezirksratssitzung Ende November 1918 führte er ganz sachlich aus: »Seit dem letzten Zusammentritt des Bezirksrats am 12. Oktober sind zwei weltbewegende Ereignisse eingetreten: der Waffenstillstand für den Friedensschluss sowie die Staatsumwälzung im deutschen Reich. Wir stehen hier vollendeten Tatsachen gegenüber, mit welchen wir uns abzufinden haben.«¹⁸ Die einzige direkte Folge der Revolution war, dass bis Anfang 1920 zu den Sitzungen

des Bezirksrats und der Amtsversammlung regelmäßig auch Vertreter des Ludwigsburger Arbeiter- und Bauernrats eingeladen wurden.

Wesentlich wichtiger als der Übergang von der monarchischen zur republikanischen Staatsform war für die weitere Entwicklung der Amtskorporationen, dass ihnen und den Oberämtern neue Aufgaben zugewiesen wurden. Bereits der Erste Weltkrieg hatte ihnen eine außerordentliche Erweiterung ihres Geschäftskreises gebracht. Den Oberämtern und Amtskörperschaften oblag nun die Abwicklung der praktisch alle Bereiche des Wirtschaftslebens erfassenden Zwangswirtschaft, die – gekennzeichnet durch Marken und Bezugsscheine – bis zum Beginn der 1920er Jahre währte.¹⁹ Mit der Einrichtung von Bezirksgetreidestellen, Bezirkslebensmittelstellen, Bezirkskleiderstellen, Sammelstellen für Wert- und Rohstoffe und anderer ähnlicher Ämter sollte einerseits eine weitgehende Selbstversorgung der Bezirke auf dem Ernährungssektor und andererseits die Versorgung der Wirtschaft mit wichtigen Rohstoffen sichergestellt werden.

Zur Wahrnehmung der kriegswirtschaftlichen Aufgaben musste die Amtskorporation zwar zusätzliches Personal einstellen, doch unterm Strich belastete sie ihren Etat nicht bzw. konnte sogar ein Überschuss erzielt werden.²⁰ Ebenfalls sehr arbeitsaufwändig, aber in finanzieller Hinsicht wesentlich gravierender war, dass die Amtskörperschaft die gesetzlich vorgeschriebenen Geldhilfen für die Familien der ausgerückten Soldaten auszuzahlen hatte.²¹ Auch wenn grundsätzlich ein Anspruch gegenüber dem Reich auf Rückerstattung bestand, bedeuteten diese Familienunterstützungen für die Amtskörperschaft eine ungeheure Belastung. Denn sie musste die Geldzahlungen vorfinanzieren, und nach Lage der Dinge konnte dies nur durch Schuldenaufnahmen geschehen. Für die Kredite waren natürlich Zinsen zu zahlen. Für die Zinsbeträge gab es aber keinen Rechtsanspruch auf Erstattung durch das Reich²², d. h. die dadurch anfallenden Kosten blieben ganz an der Amtskörperschaft hängen.

Die Summen, um die es dabei ging, waren enorm: Anfang 1919 standen in der Abrechnung der Amtskörperschaft Ludwigsburg über die während des Krieges geleisteten Familienunterstützungen den bereits erhaltenen Rückerstattungen von 1,6 Millionen Mark noch offene Forderungen an das Reich in Höhe von insgesamt 6,8 Millionen Mark gegenüber.²³ Für die hierfür aufgenommenen Darlehen waren beim damals üblichen Zinssatz von 4,5 bis 5 Prozent Zinszahlungen von jährlich rund 320 000 Mark zu leisten. Zum Vergleich und zur besseren Einordnung dieses Betrags sei erwähnt, dass der Haushalt der Amtskörperschaft in den Vorkriegsjahren ein Gesamtvolumen von rund 200 000 Mark hatte.

Die Amtskörperschaft war an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gekommen. Wie prekär die Situation war, zeigt sich auch daran, dass ein Großteil der Zinsverpflichtungen nur über die Aufnahme neuer Darlehen gedeckt werden konnte.²⁴ Die finanzielle Lage entspannte sich erst etwas, als der Oberamtspflege Ende 1921 außerordentliche Erträge aus einem lukrativen Aktiengeschäft zuflossen: Die Amtskorporation Ludwigsburg hatte Anfang des Jahres 1921 mehrere hundert Aktien der Kraftwerk Alt-Württemberg AG erworben und diese dann ein halbes Jahr später, nachdem der Kurs der Aktie kräftig gestiegen war, mit einem Reingewinn von fast zwei Millionen Mark wieder verkauft.²⁵

Das Reich sah sich, bedingt durch die eigene finanzielle Notlage, lange Zeit nicht im Stande, den Amtskörperschaften die während des Krieges ausbezahlten Familienunterstützungen zu erstatten. Ende Oktober 1922 betrugen die Forderungen der



Notgeldschein der Stadt Ludwigsburg vom 1. Oktober 1923.

Amtskorporation Ludwigsburg an das Reich immer noch 4,6 Millionen Mark, und man hatte wenig Hoffnung, die Gelder in absehbarer Zeit zu erhalten. Deshalb wurde für das Darlehen, das man über diesen Betrag bei der Oberamtssparkasse aufgenommen hatte, jetzt ein Schuldentilgungsplan aufgestellt, der eine Rückzahlung in halbjährlichen Raten bis zum Jahr 1951 vorsah.²⁶ Doch dieser Plan konnte schnell wieder zu den Akten gelegt werden: Ende Februar 1923, als das Geld infolge der galoppierenden Inflation bereits erheblich an Wert verloren hatte, zahlte das Reich die Forderungssumme in einem Betrag zurück.²⁷

Nur über eine Schuldenaufnahme konnte auch die Beteiligung der Amtskörperschaft an der 1921 gegründeten Neckar-Aktiengesellschaft finanziert werden. Das Reich und die Länder hatten den Gemeinden und Amtskörperschaften auferlegt, für insgesamt 50 Millionen Mark Aktien der Neckar-AG zu erwerben. Aufgrund eines Verteilungsplans waren hiervon 2,8 Millionen Mark vom Bezirk Ludwigsburg aufzubringen. Obwohl dem Bezirksrat dieser Anteil etwas zu hoch angesetzt erschien, erklärte er sich letztlich damit einverstanden, da es am »volkswirtschaftlichen Wert« des Neckarkanal »für Württemberg und auch für Ludwigsburg und die Bezirksorte« keinen Zweifel geben könne. Die Zustimmung fiel umso leichter, als es Überlegungen gab, bei Aldingen eine größere Hafenanlage mit Eisenbahnanschluss an den Landesgüterbahnhof in Kornwestheim zu errichten.²⁸ Aus diesem Plan ist bekanntlich nichts geworden, und auch die Arbeiten am Neckarkanal begannen im Raum Ludwigsburg nicht – wie der Bezirksrat 1921 insbesondere im Hinblick auf die zahlreichen Erwerbslosen des Bezirks gehofft hatte – »in Bälde«, sondern erst Mitte der 1930er Jahre.

Weitere große Belastungen ergaben sich für die Amtskörperschaften daraus, dass ihnen in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg eine Reihe neuer Aufgaben über-

tragen wurde. Insbesondere betraf dies nahezu den gesamten Bereich der öffentlichen Fürsorge für sozial schwache und hilfsbedürftige Menschen. Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe richtete die Amtskörperschaft Ludwigsburg zum 1. Januar 1920 ein Bezirkswohlfahrtsamt ein, dem auch die Bezirksfürsorgestelle für Kriegsbeschädigte und Kriegshinterbliebene angegliedert wurde. Zum Geschäftsbereich des neuen Amtes, zu dessen Leiter die Amtsversammlung den bisherigen Stammheimer Schultheißen Ernst Schurer wählte, gehörte außerdem noch die Fürsorge für entlassene Kriegsgefangene, die Arbeitsbeschaffung und Berufsberatung für Schwerbehinderte und die Erwerbslosenfürsorge.²⁹

Die Amtskörperschaft war nach dem Krieg zunächst auch Trägerin des Bezirksarbeitsamtes, dessen Bezirk ab 1923 sämtliche Städte und Gemeinden der Oberämter Ludwigsburg und Marbach sowie zehn Orte des Oberamts Besigheim³⁰ umfasste. Die Zuständigkeit für diesen Aufgabenbereich konnte die Amtskörperschaft jedoch wieder abgeben, als 1927 Arbeitsvermittlung wie Erwerbslosenfürsorge Reichsangelegenheit wurden.³¹

Für die Amtskörperschaft gab es in den ersten Jahren nach dem Krieg wegen der zahlreichen Lasten, die sie zu tragen hatte, und bald dann auch wegen der Inflation kaum einen Spielraum für irgendwelche Investitionen. Insbesondere wurde bedauert, dass so gut wie keine Gelder für Notstandsarbeiten und somit zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bereit gestellt werden konnten.

Selbst kleinere Anschaffungen konnten nur auf Pump finanziert werden. So diskutierte die Amtsversammlung zum Beispiel im Juni 1922 über den Kauf eines Krankentransportmittels für das Bezirkskrankenhaus. Man war sich einig, dass hierfür das »rascheste und schonendste Beförderungsmittel« zu beschaffen sei und daher die »Beschaffung eines Krankenautos den Vorzug verdiene vor der Anschaffung eines Pferdewagens«. Dies läge im Interesse nicht nur der Kranken, sondern auch des Krankenhauses, da alles unternommen werden müsse, um sicherzustellen, dass die »Kranken aus den Bezirksgemeinden Zuffenhausen und Kornwestheim nicht auswärtigen Krankenhäusern, sondern dem Bezirkskrankenhaus zugeführt werden«. Von Oberamtmann Wilhelm Ekert, der seit Januar 1920 als Nachfolger des im Juni 1919 verstorbenen Oberamtmanns Bertsch in Ludwigsburg amtierte, wurde mitgeteilt, dass ein Krankenauto rund 800 000 Mark koste, an eigenen Mitteln für diesen Zweck aber nur 300 000 Mark zur Verfügung stünden. 100 000 Mark könne man sich an Spenden von privater Seite erhoffen.³² Da die Amtsversammlung von der Notwendigkeit der Anschaffung eines Krankenautos überzeugt war, beschloss sie, dass die restlichen 400 000 Mark durch ein Darlehen, »rückzahlbar in zehn Jahresraten«, aufgebracht werden sollen.³³ Mitte Oktober 1922 konnte das Krankenauto an die Krankenhausverwaltung übergeben werden.³⁴

Schwierige Finanzlage

Auch nach dem Währungsschnitt vom Herbst 1923 blieb die finanzielle Lage der Amtskörperschaft äußerst angespannt. Namentlich die Sozialausgaben lasteten schwer auf ihr. 1925 wurde der Aufwand für das Fürsorgewesen mit 345 000 Mark beziffert, was 50 Prozent des Gesamtetats entsprach. Da der Haushalt der Amtskorporation bei Einnahmen von lediglich rund 33 000 Mark zu 95 Prozent über die von den Gemeinden aufzubringende Amtskörperschaftsumlage finanziert wurde, wirkten

sich die hohen Sozialausgaben unmittelbar auf die Gemeindekassen aus. Die Amtsversammlung sah sich daher im Oktober 1925 zu der Feststellung veranlasst, dass die innerhalb eines Jahres um 215 000 Mark auf 660 000 Mark erhöhte Umlage für die Gemeinden »eine nachgerade unerträgliche Last« bilde. Sie richtete daher an die Landesregierung die dringende Bitte, bei der Reichsregierung dahin zu wirken, dass »von Reichs wegen die Mittel für die gehobene Fürsorge zur Verfügung gestellt werden, zumal es sich um Notstände handle, deren Behebung Aufgabe des ganzen Reiches sei.«³⁵ Doch die Hoffnungen auf eine spürbare Entlastung erfüllten sich nicht. Im Gegenteil: Der Fürsorgeaufwand nahm in den folgenden Jahren noch weiter zu, 1928 betrug er rund 470 000 Mark.³⁶

Bis in die 1930er Jahre hinein verfügte die Amtskorporation, von der Amtskörperschaftsumlage abgesehen, kaum über nennenswerte Einnahmeposten.³⁷ Hierzu gehörte übrigens kurze Zeit auch eine Art Straßenbenutzungsgebühr. Nach dem vom Landtag am 19. Juli 1923 beschlossenen Gemeindesteuergesetz hatten die Gemeinden »zur teilweisen Deckung ihrer Wegunterhaltungskosten« eine Wegsteuer zu erheben. Zur Zahlung dieser Steuer war verpflichtet, wer im Gemeindegebiet Pferde, Ochsen, Esel, Maulesel oder Maultiere hielt. Zugleich war den Amtskörperschaften das Recht eingeräumt worden, ebenfalls zur teilweisen Deckung ihrer Straßenunterhaltungskosten einen Zuschlag zu der Wegsteuer bis zu 100 Prozent der Sätze zu erheben.³⁸ Die Amtskörperschaft Ludwigsburg machte von diesem Recht Gebrauch und zog seit Anfang 1924 einen Wegsteuerzuschlag in Höhe von 100 Prozent ein. Man versprach sich davon Einnahmen von rund 13 500 Mark im Jahr.³⁹

Diese Zusatzsteuer stieß jedoch überall auf heftigen Protest. So schrieb zum Beispiel ein Bauer aus Schwieberdingen im Dezember 1924 an das Oberamt: »Die hiesigen Pferdebesitzer sind zu einer Wegsteuer von 14 Mark pro Tier verurteilt worden. Für manche unter uns bedeutet das eine ungerechte Härte, da man vorher nicht weiß, wie das viele Geld zu den hunderterlei Steuern aufzubringen ist, zumal in diesem Missjahr. Ich musste schon voriges Jahr bei der Oberamtssparkasse Geld aufnehmen zu hohem Zinsfuß, um die Steuern zahlen zu können. In diesem Jahr reicht's noch weniger, zumal die Zuckerfabrik uns die Rüben beinahe umsonst abgenommen hat, ohne dass sich der Staat ins Mittel legt, wie es billig wäre. Ich habe 5 Morgen eigene Äcker, 13 Morgen Pacht und dazu zwei leichte Pferde, die ich haben muss, weil mein Vater und zwei ledige Schwestern auch Äcker haben, aber kein Zugvieh. Nun soll ich 28 Mark Steuer zahlen, während Kuhbauern mit 10-fachem Vermögen gar nichts bezahlen!« Auch die Aldinger Bauern protestierten vehement gegen den Zuschlag auf die Wegsteuer. In ihrer Eingabe an das Oberamt hieß es: »Wenn schon die Wegsteuer überhaupt als ungerecht empfunden werden muss, so ist bei ihrer Höhe der Zuschlag der Amtskörperschaft unverständlich. Es ist dies eine Sonderbesteuerung der Landwirtschaft, die überhaupt keinem anderen Beruf gegenüber besteht. In dieser Gemeinde ist die Landwirtschaft ohnehin durch die erdrückenden Weglasten der Gemeinde übermäßig belastet, so dass die Wegsteuer vollends erdrückend wirkt. Wir führen außerdem noch an, dass die Landwirte der Gemeinde Aldingen durch Hagelschlag 50 Prozent der ganzen Ernte verloren haben und ohnedies nicht wissen, wo das Geld für die vielen und hohen Steuern überhaupt hergebracht werden soll.«⁴⁰

Im Oktober 1925 befasste sich dann auch die Amtsversammlung mit diesem Thema – und zwar nicht allein wegen der eingegangenen Proteste, sondern vor allem auch vor dem Hintergrund, dass die Ausgaben der Amtskörperschaft für Straßen und Wege in, wie es im Protokoll heißt, »erschreckendem Maße« gestiegen waren. Im

aktuellen Haushaltsplan waren hierfür 146 000 Mark veranschlagt, fast 100 000 Mark mehr als noch in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg. Obwohl Oberamtmann Ekert sich explizit für eine Beibehaltung der Zusatzsteuer aussprach und betonte, dass wegen der hohen Ausgaben die »Ausschöpfung aller Einnahmequellen« unbedingt erforderlich sei, beschloss die Amtsversammlung mit knapper Mehrheit, künftig auf den Zuschlag zur Wegsteuer zu verzichten. In der Begründung hieß es, dass diese Steuer insbesondere die kleinen Landwirte sehr hart treffe und sie auch ungerecht sei. Denn es seien nicht die Pferde- oder Ochsengespanne, die den erhöhten Straßenunterhaltungsaufwand verursachen, »sondern die Kraftfahrzeuge, welche die Straßen geradezu zugrunde richten«. Deshalb wäre es nur ein »Gebot der Gerechtigkeit«, wenn das Land seinen Anteil an dem Kraftfahrzeugsteueraufkommen⁴¹ nicht länger für sich allein behielte, sondern einen Teil davon den Amtskörperschaften zukommen lassen würde. Das Staatsministerium werde »dringend gebeten, in diesem Sinn das Weitere einzuleiten«.⁴²

Erweiterung des Krankenhauses

In der gleichen Sitzung gab die Amtsversammlung auch grünes Licht für das größte Bauprojekt, das die Amtskörperschaft Ludwigsburg in den zwei Jahrzehnten zwischen den Weltkriegen in Angriff nahm: die Erweiterung des Bezirkskrankenhauses. Die Notwendigkeit, das 1903 eingeweihte und ursprünglich für die Aufnahme von 120 Patienten konzipierte Krankenhaus⁴³ auszubauen, hatte sich schon seit einer Reihe von Jahren gezeigt. Im Krankenhaus herrschte immer öfter akuter Platzmangel, nicht zuletzt auch infolge der gestiegenen Einwohnerzahl. Eine ehemalige Lazarettbaracke, die im Herbst 1914 als Stiftung der Familie Franck nordöstlich der beiden Hauptgebäude erstellt worden war⁴⁴, konnte nicht mehr als ein auf die Dauer völlig unbefriedigender Notbehelf sein.

Im September 1924 beschäftigte sich der Bezirksrat erstmals intensiver mit der Krankenhausfrage. Dabei wurde konstatiert, dass in früheren Jahren normalerweise rund 100 Betten, in den Sommermonaten häufig sogar weniger als 90 Betten belegt gewesen seien. Jetzt stelle sich die Situation aber völlig anders dar. Seit Januar sei die Belegungsziffer nie unter 140 und nur selten unter 150 gesunken. Bei dieser starken Belegung müssten »alle Räume bis aufs äußerste ausgenützt« und etliche Patienten in Räumen untergebracht werden, die keinesfalls als Krankenzimmer bezeichnet werden könnten.⁴⁵

Die Einschätzung des Bezirksrats, dass die starke Belegung nicht bloß eine vorübergehende Erscheinung sei, sondern »einen Dauerzustand bildet«, bestätigte sich. Anfang März 1925 hieß es, die Belegung sei in den letzten Monaten auf 180 bis 190 gestiegen. Spätestens jetzt war klar, dass man ohne eine bauliche Erweiterung nicht länger auskommen konnte. Der Bezirksrat beschloss deshalb, ein 44,5 Ar großes, unmitttelbar nördlich an das Krankenhausareal angrenzendes Grundstück zu erwerben. Der Kaufpreis betrug 7 Mark je Quadratmeter, außerdem waren an den Verkäufer, den Landwirt Christian Haug, noch 4000 Mark für die auf dem Grundstück stehenden Obstbäume zu bezahlen.⁴⁶

Doch das Bauprojekt geriet schnell ins Stocken bzw. kam zunächst gar nicht richtig aus den Startlöchern. Zwar wurde noch im Verlauf des Frühjahrs 1925 von Oberamtmann Ekert in Abstimmung mit den leitenden Ärzten des Krankenhauses ein

Bauprogramm entworfen, das einen zweiten Bau für die Innere Abteilung, namentlich zur separaten Unterbringung von tuberkulösen und akut ansteckend Kranken, sowie eine Aufstockung des Chirurgischen Baus und die Erstellung eines Wöchnerinnenheims vorsah. Allein es fehlte an den Geldmitteln, um das Projekt, dessen Kosten Oberamtsbaumeister Fränkel auf rund 1 Million Mark bezifferte, konkret angehen zu können. Denn infolge der Stabilisierungspolitik nach der Währungsreform von 1923 herrschte eine allgemeine Geldknappheit. Darlehen waren, wenn überhaupt, nur zu einem sehr hohen Zinssatz zu bekommen. So musste Oberamtmann Ekert im Mai dem Bezirksrat berichten, dass die Bemühungen um Gewährung von Darlehen bei nahezu allen Geldinstituten erfolglos geblieben seien. Lediglich die Württembergische Girozentrale habe 100 000 Mark zu 13 Prozent in Aussicht gestellt.⁴⁷ Es blieb daher vorerst nichts anderes übrig, als alle nur möglichen Vorbereitungen zu treffen und im übrigen auf bessere Zeiten zu hoffen. Daraus erklärt sich auch, dass die Amtsversammlung im Oktober 1925, ungeachtet der ungeklärten Finanzierungsfrage, den Grundsatzbeschluss für die Krankenhausweiterung fasste.⁴⁸ Der Bezirksrat sollte sofort handeln können, sobald sich die Gelegenheit dazu bot.

Die totale Überbelegung des Krankenhauses warf mancherlei Probleme auf. So konnten zum Beispiel Patienten mit ansteckenden Krankheiten nur unzureichend von den übrigen Kranken getrennt werden, so dass permanent die Gefahr drohte, dass eine Hausepidemie ausbrach. Wiederholt kam es vor, dass das Krankenhaus Patienten abweisen musste, weil kein Bett mehr frei war, oder dass Patienten vorzeitig entlassen wurden, um Platz zu schaffen. Und der Vorstand des Medizinischen Landesuntersuchungsamts, Ministerialrat Dr. v. Scheuerlen, konstatierte in einem Gutachten ohne jegliche Umschweife, dass das Krankenhaus »in einer Art und Weise überbelegt ist, die jedem hygienischen Grundsatz ins Gesicht schlägt«.⁴⁹ Für den Bezirksrat war die dauernde Überbelegung allerdings auch ein deutliches Zeichen dafür, dass das Krankenhaus in hohem Ansehen stand. Sein guter Ruf, so hieß es im Dezember 1925, gehe weit über den Bezirk hinaus. Dies beweise nicht zuletzt die Tatsache, dass es sehr viele Patienten – aktuell rund 20 Prozent der Gesamtzahl – aus Orten außerhalb des Oberamtsbezirks habe.⁵⁰

Anfang 1926 gab es die vage Aussicht, zur Lösung der drängenden Raumprobleme eine Alternative zu den Baumaßnahmen finden zu können. Oberamtmann Ekert berichtete dem Bezirksrat, er habe erfahren, dass das hiesige Standortlazarett sehr wesentlich eingeschränkt und ein großer Teil nach Stuttgart verlegt werden soll. Da das Standortlazarett Raum für etwa 300 Betten biete und somit für die Zwecke des Bezirkskrankenhauses ausreichend groß sei, habe er sofort Kontakt zum Intendanten des Wehrkreises V aufgenommen und mit ihm erörtert, ob ein Tausch von Standortlazarett und Bezirkskrankenhaus in Frage komme. Obwohl der Intendant dies als unmöglich bezeichnet hatte, da inzwischen in das Standortlazarett das Sanitätsdepot des Wehrkreises verlegt worden war, wollte Oberamtmann Ekert an der Idee festhalten und die Vermittlung des Innenministeriums anrufen. Denn der angestrebte Tausch, so die Begründung Ekerts, »hätte eben den Vorteil, dass der Raumnot sicher abgeholfen würde, während der Neubau beim Bezirkskrankenhaus bei der Kapitalknappheit doch sehr in Frage gestellt sei«. Vom Innenministerium kam jedoch postwendend ein abschlägiger Bescheid: Es verspreche sich »unter den zur Zeit bestehenden Verhältnissen keinen Erfolg von einer Verhandlung mit der Heeresverwaltung«.⁵¹

Da inzwischen am Geldmarkt eine gewisse Besserung eingetreten war, entschloss

man sich, das vorgesehene Bauprogramm etappenweise umzusetzen und als ersten Schritt den dringend notwendigen Bau eines Infektionskrankenbaus zu realisieren. Im März 1926 legte Oberamtsbaumeister Fränkel hierzu Entwurfspläne für einen Neubau mit 79 Betten vor.⁵² Wenige Wochen später konnte zur Arrondierung des Krankenhausareals von Christian Haug noch ein weiteres, 21 Ar großes Grundstück erworben werden und erhielt jetzt die Amtskörperschaft von der Girozentrale die Zusage für ein Darlehen von 500 000 Mark zu 7 Prozent Zins.⁵³ Im Juni wurde der Ludwigsburger Architekt Karl Hammer mit der Planfertigung und der Bauleitung beauftragt.⁵⁴

Die Arbeiten an dem neuen Infektionskrankenbau kamen rasch voran. Bereits im Dezember 1926 war der Rohbau fertig gestellt. Der Bezirksrat machte sich deshalb Gedanken über das weitere Vorgehen. Nach eingehender Beratung wurde beschlossen, der Amtsversammlung zu empfehlen, vom ursprünglichen Bauprogramm abzuweichen und auf die Erstellung eines separaten Wöchnerinnenheims zu verzichten, dafür aber den alten Chirurgischen Bau um zwei Stockwerke statt nur um ein Stockwerk zu erhöhen und in dem weiteren Stockwerk die geburtshilfliche Station einzurichten.⁵⁵

Dieser Vorschlag stieß in der Amtsversammlung allerdings auf einigen Widerspruch. Insbesondere aus finanziellen Erwägungen gab es Vorbehalte. Dies umso mehr, als es beim Infektionskrankenbau zu gravierenden Kostensteigerungen gekommen war. Hatte man im Frühjahr 1926 noch mit rund 770 000 Mark gerechnet, so zeichneten sich jetzt Gesamtkosten von 950 000 Mark ab. Namentlich die Ludwigsburger Deputierten lehnten den Vorschlag des Bezirksrats ab. Zwar räumte auch Oberbürgermeister Dr. Schmid ein, dass im Krankenhaus »unhaltbare Zustände« herrschten, die schleunigst behoben werden müssten. Doch nach seiner Überzeugung – und auch nach Ansicht des Ludwigsburger Gemeinderats – reichte dafür zunächst der neue Infektionsbau aus. Wenn sich in einigen Jahren zeigen würde, dass nach wie vor Raumbedarf bestehe, könnten immer noch bauliche Erweiterungen beschlossen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt seien sie aber abzulehnen, denn die finanzielle Situation der Stadt »mache eine neue Belastung, wie sie durch die Stockaufbauten erforderlich würde, nicht tragbar«.⁵⁶ Bereits in der Bezirksratssitzung hatte Ökonomierat Knorpp betont, dass die Haushaltslage der Stadt Ludwigsburg keine weiteren Belastungen mehr erlaube. Die Stadt stehe vor der Notwendigkeit, für rund eine halbe Million Mark ein neues Schulhaus zu erstellen, und die allgemeine Wirtschaftslage sei alles andere als rosig. Die Zahlungsfähigkeit der Steuerzahler sei so schlecht geworden, dass »in Fällen, wo man früher nie daran gedacht hätte, Zahlungs- und Vollstreckungsbefehle ausgegeben werden müssten«.⁵⁷

Oberamtmann Ekert sprach sich hingegen mit Nachdruck für die sofortige Ausführung der Stockaufbauten aus. In der gegenwärtigen Zeit müsse ohne Zweifel äußerste Sparsamkeit geübt werden. Diese Sparsamkeit dürfe aber nicht dazu führen, dass »dringende Aufgaben der öffentlichen Verwaltung zum Schaden der Allgemeinheit zurückgestellt werden«. Wer die Ansicht vertrete, nach Fertigstellung des Infektionsbaues gäbe es genügend Platz im Krankenhaus, verkenne die wirkliche Lage. Die Innere Abteilung habe bei normaler Belegung 72 Betten, tatsächlich sei sie aber mit 134 Betten belegt, und die Chirurgische Abteilung weise diesbezüglich ein Verhältnis von 43 zu 94 Betten auf. Der neue Infektionsbau schaffe aber nur Platz für 80 Betten, d. h. es würden immer noch 33 Betten fehlen. Vor allem aber käme ein Verzicht auf die Stockaufbauten die Amtskorporation und damit auch die Stadt

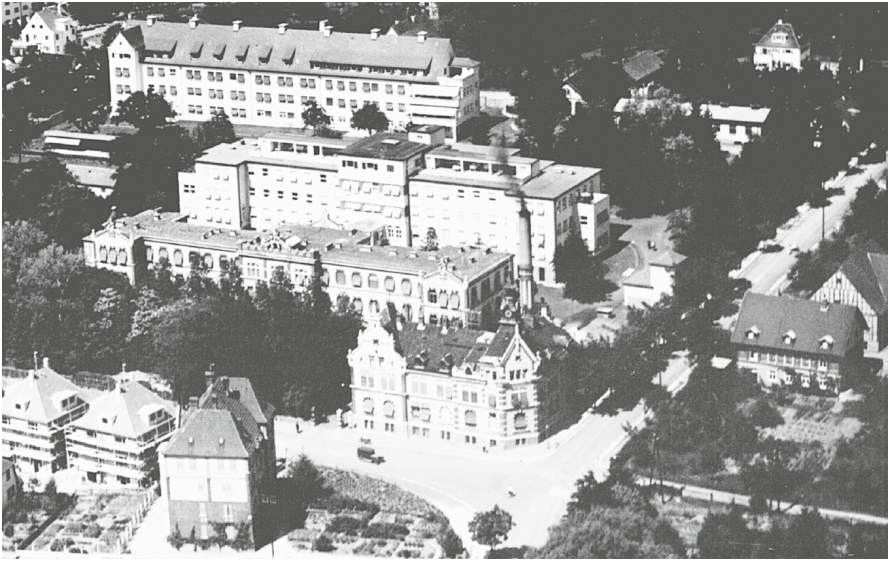
Ludwigsburg auf längere Sicht gesehen wesentlich teurer zu stehen. Denn bei laufendem Betrieb der Chirurgischen Abteilung könnten die Stockaufbauten unmöglich ausgeführt werden. Jetzt bestehe jedoch die Möglichkeit, die Chirurgische Abteilung vorübergehend in dem neuen Infektionsbau unterzubringen. Lasse man diese Chance ungenutzt, so könne der für die Chirurgie und die von allen Seiten geforderte Neu-einrichtung einer geburtshilflichen Station dringend benötigte zusätzliche Raum später nur durch wesentlich kostenaufwändigere Neubauten geschaffen werden. Im übrigen würde der Haushalt der Stadt Ludwigsburg durch die auf rund 770 000 Mark zu beziffernden Kosten für die Stockaufbauten nicht so stark belastet, wie dies Oberbürgermeister Dr. Schmid und sein Gemeinderat befürchteten. Nach Berechnungen der Oberamtspflege betrage der über die Amtskörperschaftsumlage aufzubringende Anteil der Stadt an den Finanzierungskosten jährlich rund 10 000 Mark. Oberamtmann Ekert schloss seinen Appell an die Amtsversammlung, dem Vorschlag des Bezirksrats zuzustimmen, mit den Worten: »Eine Amtskörperschaft, die sich außerstande erklärt, ihr Krankenhaus in geordneten Zustand zu versetzen, für eine geordnete Unterbringung ihrer Kranken zu sorgen, gibt sich selber auf. Ein Bezirk, der vor den Toren Stuttgarts liegt, kann und darf so etwas nicht tun.«⁵⁸

Nach einer teilweise geradezu leidenschaftlich geführten Diskussion beschloss die Amtsversammlung am 3. Mai 1927 in geheimer Abstimmung und bei acht Gegenstimmen, die Stockaufbauten auf den Chirurgischen Bau ausführen zu lassen. Die Bauleitung wurde erneut dem Architekten Karl Hammer übertragen.⁵⁹

Einige Probleme bereitete wiederum die Mittelbeschaffung. Im Juni 1927 erklärte die Girozentrale, sie sehe sich »bei der auf dem Geldmarkt zur Zeit herrschenden Undurchsichtigkeit außerstande«, die Finanzierung der Stockaufbauten zu garantieren und die Gewährung des benötigten Darlehens »in bestimmte Aussicht zu stellen«.⁶⁰ Verhandlungen mit der Städtischen Sparkasse in Stuttgart und der Landessparkasse blieben ebenfalls erfolglos.⁶¹ Erst Ende Oktober 1927 war die Finanzierungsfrage geklärt, nachdem der Amtskörperschaft vier Darlehen über insgesamt 750 000 Mark fest zugesagt worden waren: 150 000 Mark kamen von der Girozentrale, jeweils 200 000 Mark von der Landesversicherungsanstalt, von der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin und von der Salamander AG in Kornwestheim.⁶²

Der Infektionsbau war Ende 1927 bezugsfertig. Im Januar 1928 erfolgte die vorübergehende Verlegung der Chirurgischen Abteilung in den Neubau, so dass im Februar die Stockaufbauten in Angriff genommen werden konnten. Gut drei Jahre nach Beginn der Bauarbeiten war die Erweiterung des Bezirkskrankenhauses abgeschlossen. Am 15. Oktober 1929 wurde im Beisein von Staatspräsident Eugen Bolz die offizielle Einweihung gefeiert.⁶³ Bei der Einweihungsfeier schmerzlich vermisst wurde Oberamtmann Ekert, der als der eigentliche Motor der Krankenhauserweiterung gelten kann. Er war Ende 1928 als Oberregierungsrat zur Ministerialabteilung für den Straßen- und Wasserbau versetzt worden und im Juni 1929 auf einer Dienstreise bei Oberkirchberg in der Iller ertrunken.⁶⁴

Nach dem Ausbau hatte das Ludwigsburger Bezirkskrankenhaus 400 Betten. Es war damit jetzt das größte Krankenhaus in Württemberg außerhalb Stuttgarts. In der Folge musste natürlich auch die Zahl der Ärzte und Pflegekräfte⁶⁵ erhöht werden. Noch 1929 genehmigte der Bezirksrat sowohl für die Chirurgische Abteilung als auch für die Innere Abteilung auf Antrag der Chefärzte Dr. Magenau und Dr. Welsch jeweils eine dritte Assistenzarztstelle, so dass nunmehr am Krankenhaus acht Ärzte fest angestellt waren.⁶⁶



*Das Bezirkskrankenhaus Ludwigsburg nach der Erweiterung von 1926/29.
Vorne der alte »Innere Bau«, in der Mitte der um zwei Stockwerke erhöhte
»Chirurgische Bau«, hinten der neue »Infektionskrankenbau«. Im Vordergrund
das heute noch stehende Verwaltungsgebäude.*

Die Assistenzärzte waren übrigens verpflichtet, im Krankenhaus zu wohnen. Für jeden von ihnen war hierfür ein besonderes Zimmer vorgesehen. Da die Assistenzärzte in aller Regel ledig waren, ergaben sich aus dieser »Wohnpflicht« im Allgemeinen auch keinerlei Probleme. Es war daher für den Bezirksrat durchaus etwas Neues, als er sich im März 1930 mit einem Gesuch des Assistenzarztes Dr. Heinrich Pohrille befassen musste, der ein halbes Jahr zuvor vom Israelitischen Spital in Wien an die Chirurgische Abteilung in Ludwigsburg gewechselt war und nun darum bat, in dem ihm zustehenden Zimmer mit seiner Frau wohnen zu dürfen. Auf Antrag des Ludwigsburger Oberbürgermeister Dr. Schmid wurde diese Bitte »der Folgen wegen« zunächst abgelehnt und dem Arzt bei Gewährung eines Mietzuschusses gestattet, ausnahmsweise außerhalb des Krankenhauses eine Wohnung zu nehmen.⁶⁷

Doch Dr. Pohrille ließ nicht locker und wandte sich drei Wochen nach der Ablehnung seiner Bitte erneut an den Bezirksrat. Auch Chefarzt Dr. Magenau setzte sich nun mit großem Nachdruck für seinen Assistenzarzt ein. Vor dem Bezirksrat führte er aus, dass es mit einer »ordnungsmäßigen Versorgung der Kranken nicht vereinbar« sei, wenn der Assistenzarzt außerhalb des Krankenhauses wohne; er müsse »jederzeit rasch erreichbar sein, bei Tag und Nacht«, selbst wenn er keinen Dienst habe. Außerdem bestehe die Gefahr, dass Dr. Pohrille auf den nächsten Termin seinen Dienst kündigt, wenn seinem Wunsch nicht entsprochen würde. Dies könnte aber für das Krankenhaus negative Folgen haben. Denn Dr. Pohrille sei ein kenntnisreicher, gewissenhafter und geschickter Arzt und wäre, »zumal bei der heutigen Schwierigkeit, gute Assistenzärzte zu bekommen, nicht leicht wieder zu ersetzen«.

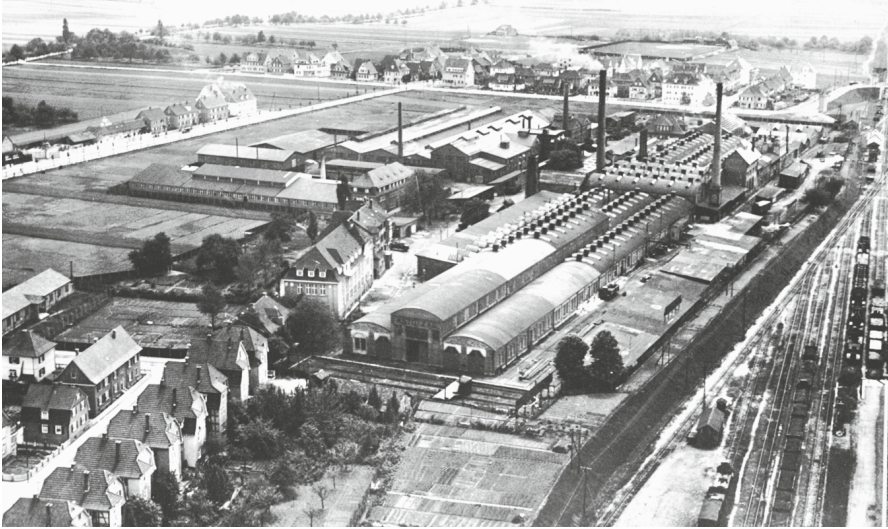
Die Ausführungen Dr. Magenaus machten auf den Bezirksrat offensichtlich Eindruck, denn jetzt wurde beschlossen, der Frau des Dr. Pohrille »probeweises Wohnenlassen in dessen Assistenzarztzimmer in stets widerruflicher Weise« zu gestatten. Einzig Oberbürgermeister Dr. Schmid blieb bei seiner ablehnenden Haltung: Dr. Pohrille hätte bei seiner Bewerbung um die Assistenzarztstelle angeben müssen, dass er verheiratet sei. Auf seinen Antrag hin fasste der Bezirksrat dann auch gleichzeitig den Beschluss, »bei künftigen Bewerberaufufen um Assistenzärzte ausdrücklich hervorzuheben, dass die Bewerber ledig sein müssen«. ⁶⁸

Durch die Erweiterungsbauten hatten sich die allgemeinen Verhältnisse am Krankenhaus grundlegend verbessert. Als wahrer Segen erwies sich insbesondere die jetzt gegebene Möglichkeit zur Einrichtung einer geburtshilflichen Station, die in den ersten Jahren von dem Ludwigsburger Frauenarzt Dr. Wilhelm Briem als Belegarzt geleitet wurde. Namentlich für Frauen aus weniger bemittelten Familien war es bedeutend sicherer, im Krankenhaus entbinden zu können als zu Hause, wo häufig – wie es einmal im Bezirksratsprotokoll heißt – »missliche Wohnungsverhältnisse« herrschten. ⁶⁹ Es lässt sich sicherlich mit auf die neue Station zurückführen, dass die Säuglingssterblichkeit im Oberamtsbezirk innerhalb kurzer Zeit deutlich zurückging: von 7,5 Prozent im Jahr 1926 auf 5 Prozent acht Jahre später. ⁷⁰ Die Station verfügte anfangs über 19 Betten, wurde aber auf Betreiben von Dr. Briem kontinuierlich erweitert und hatte Ende 1934 als geburtshilflich-gynäkologische Abteilung bereits 52 Betten. ⁷¹

Die 1929 herrschende Freude über das ausgebaute Krankenhaus schlug allerdings schnell in Sorge um. Denn es erwies sich schon bald als zu groß, und entsprechend stieg der von der Amtskörperschaft zu tragende Abmangel des Krankenhausbetriebs. Verantwortlich hierfür war nicht etwa, dass man die Krankenhauserweiterung zu großzügig geplant hätte. Im Gegenteil: In den ersten zwei Jahren war das Krankenhaus stets gut belegt und zeigte sich täglich, wie notwendig der Ausbau war. Einen gewaltigen Strich durch die Rechnung machte aber die zum 1. April 1931 erfolgte Eingemeindung Zuffenhausens nach Stuttgart, wodurch die Einwohnerzahl des Oberamtsbezirks um rund 15 500 ⁷² vermindert wurde und das Krankenhaus auf einen Schlag eine große Zahl potentieller Patienten verlor. Wie gravierend sich dies auswirkte, zeigt sich daran, dass in den Jahren 1933 bis 1936 im Durchschnitt lediglich 240 der insgesamt 400 Betten belegt waren und die Höchstbelegung bei 323 Betten lag. ⁷³ Das Ausscheiden Zuffenhausens aus dem Oberamtsbezirk wog im Hinblick auf die Belegung des Krankenhauses umso schwerer, als ab 1931 die Krankenkassen und namentlich die AOK Ludwigsburg sich aus Kostengründen mit Einweisungen von Kranken in das Krankenhaus zurückhielten. ⁷⁴ Hinzu kam noch die Konkurrenz der Stuttgarter Krankenhäuser. So erklärte Kornwestheims Bürgermeister Alfred Kercher 1937 im Kreistag, es sei vielfach die Meinung zu hören, dass sich nur diejenigen Kranken in das Ludwigsburger Krankenhaus aufnehmen ließen, »welche aus wirtschaftlichen Gründen eine Stuttgarter Anstalt nicht aufsuchen können«. ⁷⁵

Straßenbau und Verkehr

Ein weiteres wichtiges Thema, das die Amtskörperschaft und ihre Organe in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre stark beschäftigte, war der Ausbau der Verkehrswege und damit verbunden die Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahver-



Werksanlage der Eisengießerei und Maschinenfabrik Stotz in Kornwestheim. Die Firma hatte um 1930 rund 1000 Beschäftigte und trug neben der Eisenbahn und der Salamander-Schuhfabrik wesentlich zum Wandel des alten Bauerndorfes zur Stadt bei.

kehr. Man trug dabei der Tatsache Rechnung, dass die Zahl der Berufspendler seit Beginn des 20. Jahrhunderts ständig zugenommen hatte.⁷⁶ Immer mehr Menschen – vor allem aus den Gemeinden des Oberamtsbezirks, in denen es noch keine Industriebetriebe gab – arbeiteten außerhalb ihres Wohnortes und mussten jeden Werktag längere Wegstrecken zurücklegen, um zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen. Namentlich die Großbetriebe – zum Beispiel in Ludwigsburg die Firma Bleyle und die Zichorienfabrik Heinrich Franck Söhne, in Kornwestheim die Salamander-Schuhfabrik und die Eisengießerei Stotz oder außerhalb des Bezirks etwa die Werke von Bosch in Feuerbach und Stuttgart – beschäftigten zahlreiche Pendler. Wer in einer Gemeinde mit Anschluss an das Eisenbahnnetz wohnte, konnte den auswärtigen Arbeitsplatz relativ schnell und bequem erreichen. Alle anderen aber mussten lange Zeit noch sehr beschwerliche und zeitraubende Fußmärsche auf sich nehmen oder konnten bestenfalls das Fahrrad benutzen.

Es bedeutete daher für sehr viele Arbeitnehmer eine große Erleichterung, als man ab 1925 das bis dahin noch überaus spärliche Angebot an öffentlichen Omnibusverbindungen kontinuierlich erweiterte und von der Post, aber auch von der Stadt Ludwigsburg und von Privatunternehmen mehrere neue Buslinien eingerichtet wurden.⁷⁷ Eine wesentliche Voraussetzung hierfür war allerdings, dass sich die Straßen in einem baulichen Zustand befanden, der ein Befahren mit schweren und großen Fahrzeugen erlaubte. Dies war freilich längst nicht bei allen Straßen der Fall. Etliche der im Zeitalter der Postkutschen und Pferdefuhrwerke angelegten Straßen waren für Kraftomnibusse und Lastkraftwagen viel zu eng. Auch die Qualität der Fahrbahnen galt es zu verbessern. Es genügte nicht mehr, sie wie bisher üblich mit weichem Muschelkalkschotter aus den nahen Steinbrüchen einzudecken und zu walzen. Für

die Decklagen war jetzt Hartschotter nötig, der in Württemberg nicht vorkommt und daher für teures Geld herangeschafft werden musste⁷⁸, und die Straßen mussten asphaltiert werden.

Wollte man das Busnetz ausbauen, war also zuerst Geld in den Ausbau der Straßen zu investieren. Unter anderem aus diesem Zusammenhang erklärt sich dann auch, weshalb die Amtskörperschaft ab Mitte der 1920er Jahre wesentlich mehr Mittel für den Straßenbau aufwenden musste als in früheren Zeiten. Denn von den insgesamt rund 132 Kilometer Nachbarschaftsstraßen, die es im Oberamtsgebiet gab, standen 50 Kilometer unmittelbar in der Baulast der Amtskorporation und bei Baumaßnahmen an den übrigen 82 Kilometer, deren Unterhaltung den Gemeinden oblag, gewährte sie in der Regel einen Zuschuss in Höhe von einem Drittel der Baukosten (ohne Grunderwerbskosten).⁷⁹ Mit der Asphaltierung der Amtskörperschaftsstraßen wurde 1925 begonnen.⁸⁰ Anfang der 30er Jahre waren dann die meisten Straßen im Oberamtsbezirk mit Hartschotter eingedeckt und asphaltiert.⁸¹

Die Zahl der Kraftfahrzeuge hatte seit Anfang der 20er Jahre deutlich zugenommen. Mitte 1936 waren bei der Kraftfahrzeugstelle des Oberamts Ludwigsburg 3235 Fahrzeuge registriert: 1567 Krafräder, 1299 PKW, 28 Kraftomnibusse und 341 Lastkraftwagen.⁸² Im Vergleich zu heute erscheint dies natürlich verschwindend gering. Die Zeitgenossen sprachen jedoch von »fast durchweg vielbefahrenen Straßen«⁸³ und die Amtskorporation beklagte Jahr um Jahr die hohen Ausgaben für das Straßenwesen. Im Haushaltsjahr 1936/37 musste sie hierfür 190 000 Mark in den Etat einstellen, das waren immerhin rund 20 Prozent des Gesamtetats. Landrat Feuerer meinte fast schon fatalistisch, dieser hohe Aufwand sei nicht verwunderlich »angesichts der starken Abnützung, welcher gerade unsere Straßen in der verkehrsreichen Landesmitte und durch ihre starke Beanspruchung durch schwere und schwerste Fahrzeuge, insbesondere auch der Wehrmacht, in steigendem Maße ausgesetzt sind«. Er rechnete auch nicht »mit einer nennenswerten Absenkung dieser Lasten in absehbarer Zeit, jedenfalls nicht, ins solange nicht die Reichsautobahn einen großen Teil des Schwerverkehrs aufnimmt«.⁸⁴

Eine Straßenbahn von Feuerbach nach Ludwigsburg?

Ein äußerst ehrgeiziges Ziel verfolgte die Amtskorporation ab Mitte der 20er Jahre, als sie ältere Pläne zum Bau einer Straßenbahn von Feuerbach über Zuffenhausen, Stammheim und Kornwestheim nach Ludwigsburg wieder aufgriff. Auf Initiative und unter der Leitung von Oberamtmann Ekert gründeten 1926 die fünf an der projektierten Straßenbahn gelegenen Kommunen den Gemeindeverband »Elektrobahnen Feuerbach-Ludwigsburg«. Der Verband sollte, wie es in der Satzung hieß, »um die Konzession zum Betrieb einer elektrischen Bahn nachsuchen und mit den Stuttgarter Straßenbahnen wegen Gründung einer Gesellschaft zwecks Bau und Betrieb der elektrischen Bahn in Verhandlungen eintreten«. Diese Verhandlungen führten dann im Frühjahr 1928 zur Gründung der »Straßenbahn Feuerbach-Ludwigsburg GmbH«. Sitz der Gesellschaft war Ludwigsburg. Ihr Stammkapital betrug 500 000 Mark und war von beiden Vertragsparteien je hälftig einzubringen.⁸⁵

Das Projekt, für das der Wiesbadener Ingenieur Hecker 1927 detaillierte Pläne und Kostenberechnungen aufgestellt hatte, war jedoch nicht unumstritten. Grundsätzlicher Einspruch kam insbesondere von der Reichsbahn, die seit Ende November 1926



*Straßenasphaltierung in Kornwestheim.
Ab Mitte der 20er Jahre erhielten die meisten Straßen im Oberamtsbezirk einen Teerbelag.*



Straßenbau bei Schwieberdingen, 1928.

die Strecke zwischen Stuttgart und Ludwigsburg mit schnellen Dieseltriebwagen bediente⁸⁶ und außerdem gerade im Begriff war, diese Strecke viergleisig auszubauen. Anfang Juli 1928 machte die Reichsbahndirektion Stuttgart in einem Schreiben an das für die Erteilung der Straßenbahn-Konzession zuständige Wirtschaftsministerium ihren Standpunkt deutlich: Gegen eine Straßenbahn von Zuffenhausen über Stammheim nach Kornwestheim habe man zwar nichts einzuwenden, aber die Verlängerungen nach Feuerbach bzw. Ludwigsburg müssten strikt abgelehnt werden. Denn das Gebiet zwischen Stuttgart und Ludwigsburg sei »nicht so dicht besiedelt, dass ein sich lohnender Straßenbahnbetrieb und ein neuzeitlicher Eisenbahnvorortsbetrieb nebeneinander bestehen könnten«. Im Hinblick auf den viergleisigen Ausbau der Strecke Stuttgart-Ludwigsburg wäre es volkswirtschaftlich nicht vertretbar, wenn »daneben eine Wettbewerbslinie geschaffen würde, die der Reichsbahn zweifellos in erheblichem Umfang Verkehr entziehen würde«. ⁸⁷

Die Reichsbahn sah also die geplante Straßenbahn nicht als sinnvolle Ergänzung des bestehenden Verkehrsnetzes, sondern in erster Linie als Konkurrenzunternehmen, das ihr selbst Fahrgäste wegnimmt und somit wirtschaftliche Einbußen beschert. Entsprechend massiv fiel ihre Reaktion aus. Die Reichsbahndirektion beließ es nicht bei Protesten. Sie drohte vielmehr weit reichende Konsequenzen an und ließ das Wirtschaftsministerium unmissverständlich wissen: »Für den Fall, dass die Straßenbahnlinie trotz unserer Bedenken genehmigt werden sollte, müssten wir uns vorbehalten, nicht nur von einer weiteren Ausgestaltung des Vorortverkehrs zwischen Stuttgart und Ludwigsburg abzusehen, sondern auch den Zugverkehr auf dieser Strecke erheblich einzuschränken.« ⁸⁸

Auch die Stuttgarter Presse machte Stimmung gegen das Projekt. Namentlich das »Neue Tagblatt« nahm wiederholt negativ Stellung zu den Straßenbahnplänen. So war dort zum Beispiel am 24. August 1928 zu lesen: »Es ist ein Unding, von Feuerbach nach Ludwigsburg eine Straßenbahn zu bauen. Darüber sind sich die meisten Verkehrstechniker einig. Dies muss einmal mit aller Deutlichkeit gesagt werden. Der Gedanke der langsam und schwerfällig sich fortbewegenden Straßenbahn ist rückschrittlich in einer Zeit, in der mit jeder Minute zu geizen ist. Es scheint an gewissen Stellen nicht bekannt zu sein, dass die Großstädte immer mehr dazu übergehen, den Straßenbahnverkehr zu »automobilisieren«, um diesen wendiger und vor allem schneller zu machen. Von der ästhetischen Seite ganz zu schweigen, denn die Überspannung und Belegung unserer Straßen mit Fahrdrähten und Masten passt in das heutige Städtebild nicht mehr herein.« Der Kommentator empfahl, statt auf die Straßenbahn auf Omnibusse zu setzen. Die führenden Automobilfirmen würden »Omnibusse bis zu 100 Personen Fassungsvermögen« bauen, was »der Besetzung eines Straßenbahnmotorwagens einschließlich einem Anhänger« entspreche. Der Omnibus sei nicht nur schneller und flexibler einsetzbar als die schienengebundene Straßenbahn, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht die sinnvollere Lösung. Denn der Omnibus bringe »von der ersten Stunde der Inbetriebstellung Geld ein, während die Erbauung einer Straßenbahn Unsummen zunächst unproduktiven Geldes verschlingt«. ⁸⁹

Die Befürworter der Straßenbahn sahen dies freilich ganz anders. Omnibusse, die bis zu 100 Personen fassten, seien Ungetüme, deren Einsatz zwangsläufig die Straßen ruinieren und somit den Gemeinden hohe Folgekosten verursachen würde. Auch die Argumentation der Reichsbahndirektion sei nicht stichhaltig. Die projektierte Straßenbahn stelle keineswegs ein Konkurrenzunternehmen zur Reichsbahn dar. Sie

solle vielmehr in erster Linie ein schnelles und bequemes Verkehrsmittel für all jene Menschen sein, die weiter entfernt von den Bahnhöfen wohnten und deshalb bisher die Eisenbahn nicht benutzten.⁹⁰ Man verwies darauf, dass zwischen Ludwigsburg und Kornwestheim täglich 250 Arbeiter den Weg zwischen ihrer Wohn- und Arbeitsstätte zu Fuß oder auf dem Fahrrad zurücklegen würden, zwischen Zuffenhausen und Stammheim seien es 450, zwischen Stammheim und Kornwestheim 550 und zwischen Feuerbach und Zuffenhausen sogar fast 700 Arbeiter. Der Ludwigsburger Bezirksrat bat daher das Wirtschaftsministerium, den Einspruch der Reichsbahndirektion zurückzuweisen. Er tat dies freilich nicht allein im Interesse zahlreicher Pendler. Nach seiner Auffassung wäre die geplante Straßenbahn zugleich auch »ein wirksames Bindemittel zwischen Ludwigsburg und Kornwestheim, das einer Abwanderung des Wirtschaftsverkehrs von Kornwestheim nach Stuttgart entgegenwirkt«.⁹¹

Auch Ludwigsburgs Oberbürgermeister Dr. Schmid setzte sich mit Nachdruck beim Wirtschaftsministerium für eine Genehmigung der Straßenbahnpläne ein. Er



Dr. Erich Schmid (1887-1930), 1927 bis 1930 Oberbürgermeister von Ludwigsburg.

betonte, dass die Straßenbahn nicht nur die Verkehrsverbindung zwischen den einzelnen Anliegergemeinden, sondern ebenso den Ludwigsburger Innerortsverkehr deutlich verbessern würde. Ludwigsburg sei bekanntlich »weitläufig gebaut« und die Stadt werde sich »in Zukunft noch weiter ausdehnen«. Eine bessere verkehrstechnische Erschließung des Stadtgebiets sei dringend geboten.⁹² Die Straßenbahn hätte hierzu ohne Zweifel einen ganz wesentlichen Beitrag leisten können, da der projektierte Streckenverlauf zwischen Kornwestheim und dem Bahnhof Ludwigsburg mehrere Haltepunkte vorsah, so etwa an der Hohenzollernstraße, am Salon, Stuttgarter Tor und Karlsplatz sowie an der Wilhelmstraße und Schillerstraße.⁹³

Aber auch der Ludwigsburger Rathauschef sah die Straßenbahnpläne nicht ausschließlich unter dem Aspekt einer zweckmäßigen Verbesserung des Verkehrsangebots. Nach seiner Überzeugung standen überdies »wichtige Bezirksinteressen auf dem Spiel«. Bei einer Besprechung im Wirtschaftsministerium

am 19. Februar 1929 führte Dr. Schmid dazu aus: »Wenn die Straßenbahn von Feuerbach oder Zuffenhausen nur bis Kornwestheim gebaut würde, so wäre die Bezirksstadt Ludwigsburg von verschiedenen Gemeinden ihres Bezirks abgeschlossen und es wäre zu befürchten, dass sich diese Gemeinden mit der Zeit vom Bezirk Ludwigsburg abwenden und an Stuttgart anschließen würden. In dieser Beziehung sei es durchaus begründet, schwarz zu sehen.« Sein Gesprächspartner, Staatsrat Edmund

Rau, wusste ihn zu beruhigen: »Die Regierung werde das wohl kaum verantworten können, da es im allgemeinen Landesinteresse liege, die Lebensfähigkeit einer Stadt wie Ludwigsburg in Schutz zu nehmen.«⁹⁴

Wie wichtig dem Ludwigsburger Oberbürgermeister und dem gesamten Bezirksrat die Verwirklichung der Straßenbahnpläne war, zeigte sich unter anderem auch bei Verhandlungen, in denen es ebenfalls um ein Verkehrsprojekt ging – konkret: um die Beteiligung der Amtskörperschaft an den Kosten für den zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Osterburken-Stuttgart-Immendingen-Hattingen. Das Land hatte sich im Februar 1927 vertraglich verpflichtet, für den auf 84 Millionen Mark veranschlagten Ausbau dieser Strecke der Reichsbahn eine Anleihe von 35 Millionen Mark zu günstigen Konditionen zu gewähren.⁹⁵ Von diesen 35 Millionen Mark sollten die an der Strecke gelegenen Amtskörperschaften und Gemeinden insgesamt 5 Millionen aufbringen, und zwar in der Weise, dass sie dem Staat auf zehn Jahre ein Darlehen in dieser Höhe gewährten, das zu 4 Prozent verzinst werden sollte. Der Anteil der Amtskörperschaft Ludwigsburg wurde auf 5 Prozent, also 250 000 Mark festgesetzt.⁹⁶

Der Bezirksrat Ludwigsburg verhielt sich zunächst ablehnend mit der Begründung, der zweigleisige Ausbau dieser Bahnstrecke bringe dem Oberamtsbezirk Ludwigsburg keinerlei Vorteile. Erst als ihm klar gemacht wurde, dass der zweigleisige Ausbau Teil eines Gesamtpakets sei, zu dem auch der viergleisige Ausbau der Strecke Stuttgart-Ludwigsburg gehöre, zeigte er sich zugänglicher, zumal die finanzielle Belastung sich in Grenzen hielt. Diese bestand eigentlich nur in der Zinsdifferenz, die sich daraus ergab, dass die vom Staat angebotene Verzinsung des Darlehens unter dem aktuellen Zinssatz lag, d. h. die Amtskörperschaft bekam weniger Zinsen gutgeschrieben als sie selbst für die Aufbringung der Darlehenssumme an Schuldzinsen bezahlen musste.



Anfang November 1928 verlegte die Bausparkasse »Gemeinschaft der Freunde Wüstenrot« Teile ihres Betriebs von Wüstenrot nach Ludwigsburg. Im April 1930 bezog sie ihr neues Verwaltungsgebäude an der Hohenzollernstraße.

Im Endeffekt ging es um den vergleichsweise bescheidenen Beitrag von jährlich 1250 Mark.⁹⁷ Doch der Bezirksrat erkannte sehr schnell, dass man die Frage der Darlehensgewährung als Druckmittel bei den Verhandlungen über das Straßenbahnprojekt einsetzen und sogar ein förmliches Junktim formulieren konnte. Erst nachdem das Wirtschaftsministerium am 23. Oktober 1929 der »Straßenbahn Feuerbach-Ludwigsburg GmbH« die Genehmigung »zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen elektrischen Straßenbahn« von Feuerbach nach Ludwigsburg erteilt hatte⁹⁸, erklärte sich die Amtskörperschaft Ludwigsburg als letzte der beteiligten Amtskorporationen bereit, dem Staat das geforderte Darlehen zu gewähren.⁹⁹

Wer gedacht hatte, jetzt werde der Bau der Straßenbahn rasch in Angriff genommen, sah sich jedoch getäuscht. Während der langwierigen, sich über fast drei Jahre hinziehenden Verhandlungen war der allgemeine Bauindex wesentlich gestiegen¹⁰⁰, so dass das Projekt erheblich teurer werden musste als ursprünglich vorgesehen und berechnet. Hätte allein dies schon die Realisierung der Straßenbahnpläne deutlich erschwert, kam noch hinzu, dass ein Tag nach Erteilung der Konzession mit dem Kurssturz an der New Yorker Börse die Weltwirtschaftskrise einsetzte und diese bekanntlich sehr schnell die wirtschaftlichen Verhältnisse und damit auch die finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand in Deutschland dramatisch veränderte. Mit einem Wort: Man hatte jetzt zwar endlich die Genehmigung zum Bau der Straßenbahn, aber es fehlte am Geld, um davon Gebrauch machen zu können.

Die »Straßenbahn Feuerbach-Ludwigsburg GmbH« hielt trotzdem noch eine Zeit lang an ihren Plänen fest. Ende Dezember 1930 zeigte sie sich optimistisch, im Laufe des nächsten Jahres die Finanzierungsfrage klären und mit dem Bau beginnen zu können.¹⁰¹ Mit Blick auf die steigenden Arbeitslosenzahlen und mit dem Argument, durch die Bauarbeiten könnten Arbeitsplätze gesichert bzw. zahlreiche Arbeitslose wieder in Lohn und Brot gebracht werden¹⁰², rechnete man mit namhaften Staatszuschüssen. Doch Anfang Mai 1931 stellte Wirtschaftsminister Reinhold Maier klar, dass als »wertschaffende Notstandsarbeit« allenfalls der Bau der Strecke Zuffenhausen-Stammheim-Kornwestheim anerkannt werden könne, nicht aber die Weiterführung nach Ludwigsburg bzw. Feuerbach. Er schlug daher vor, sich zunächst auf den Bau der genannten Teilstrecke zu beschränken und vielleicht später – in wirtschaftlich besseren Zeiten – die beiden Anschlussstrecken zu bauen.¹⁰³

Dieser Vorschlag stieß jedoch auf Vorbehalte. So stimmte ihm der Kornwestheimer Gemeinderat nur unter der Voraussetzung zu, dass das für diese Teilstrecke zu erwartende jährliche Betriebsdefizit von rund 100 000 Mark vom gesamten Gemeindeverband »Elektrobahnen Feuerbach-Ludwigsburg«, also anteilig auch von Feuerbach und Ludwigsburg, übernommen würde.¹⁰⁴ Für die Städte Ludwigsburg und Feuerbach, die von dieser Teilstrecke ja keinerlei unmittelbaren Nutzen gehabt hätten, war dies allerdings inakzeptabel. Damit musste das Projekt endgültig ad acta gelegt werden. In Ludwigsburg scheint man darüber nicht allzu traurig gewesen zu sein. Oberbürgermeister Dr. Karl Frank, der Nachfolger des am 14. Dezember 1930 verstorbenen Oberbürgermeisters Erich Schmid, erklärte im August 1932 vor der Amtsversammlung, »man dürfe froh sein, dass die Straßenbahn nicht gebaut wurde, denn sie wäre ein Zuschussbetrieb ersten Ranges geworden.«¹⁰⁵ Ein Jahr später wurde der Gemeindeverband aufgelöst.¹⁰⁶

Eine Frage, die einst Oberbürgermeister Schmid zum vorbehaltlosen Befürworter der Straßenbahnpläne hatte werden lassen, war freilich nach wie vor ungelöst, nämlich die Frage, wie sich die Verkehrsverbindung zwischen Ludwigsburg und Korn-



Omnibus in Stammheim, um 1930.

westheim verbessern ließ. Wenn es keine Straßenbahn sein konnte, sollte es wenigstens eine Omnibuslinie sein. Zwar gab es inzwischen eine Kraftfahrzeuglinie, die von Kornwestheim über Stammheim nach Zuffenhausen führte, und da die Konzession für diese Strecke den 1926 gegründeten »Ludwigsburger Verkehrslinien« erteilt worden war, starteten die Autobusse in Ludwigsburg und fuhren sie auch wieder nach Ludwigsburg zurück. Doch auf Verlangen der Reichsbahn war in der Konzession ausdrücklich bestimmt worden, dass die Busse zwischen Ludwigsburg und Kornwestheim und umgekehrt keine Fahrgäste befördern durften.¹⁰⁷ Alle Versuche, diese unsinnigen Leerfahrten abzustellen, scheiterten am Widerstand der Reichsbahn, die einer Verlängerung der Buslinie mit den gleichen Argumenten ihre Zustimmung verweigerte, die sie seinerzeit auch gegen die Straßenbahnpläne vorgetragen hatte. Durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke von Stuttgart bis Ludwigsburg und die zum 15. Mai 1933 erfolgte Aufnahme des elektrischen Vorortverkehrs zwischen Stuttgart und Ludwigsburg¹⁰⁸ ergaben sich aber immerhin bessere Verkehrsverbindungen zwischen den Bahnhöfen Ludwigsburg und Kornwestheim.¹⁰⁹

Gebietsreform und Eingemeindung Zuffenhausens nach Stuttgart

Kommunalpolitisches Thema Nummer eins im Land waren Ende der 20er, Anfang der 30er Jahre die Überlegungen zur Neueinteilung der Oberamtsbezirke. Pläne hierfür wurden schon seit 1909 regelmäßig erörtert, 1924 sogar so intensiv, dass ihr Scheitern die Regierung Hieber zum Rücktritt veranlasste.¹¹⁰ In Ludwigsburg konnte man diese Diskussionen allerdings gelassen verfolgen, denn eine Auflösung oder Aufteilung des Oberamts Ludwigsburg stand nicht zur Debatte. Im Gegenteil: In Ludwigsburg durfte man, anders als etwa in Besigheim, Marbach¹¹¹ oder Vaihingen¹¹²,

davon ausgehen, dass man zu den Gewinnern und nicht zu den Verlierern einer Gebietsreform gehören würde. Und man blieb auch relativ gelassen, als im Frühjahr 1930 der Reichssparkommissar Moritz Saemisch in seinem von der württembergischen Regierung in Auftrag gegebenen Gutachten¹¹³ empfahl, aus dem Stamm der Oberämter Ludwigsburg, Besigheim, Vaihingen und Maulbronn sowie Teilen der Oberämter Marbach, Waiblingen, Leonberg, Brackenheim und des Amtsoberamts Stuttgart ein neues großes Oberamt zu bilden und zur Oberamtsstadt des 106 Gemeinden und 187 000 Einwohner zählenden Bezirks nicht Ludwigsburg, sondern Bietigheim zu bestimmen.¹¹⁴ Landrat Schlör hielt diesen Vorschlag für völlig abwegig, und nach Ansicht von Oberbürgermeister Dr. Schmid war er überhaupt nicht



Siegerehrung beim Markgröninger Schäferlauf 1930. Hinter dem Königspaar Landrat Friedrich Schlör (re.) und Bürgermeister Heinrich Zillhardt (li. mit Brille). Friedrich Schlör (1872-1934) war von 1928 bis 1933 Landrat in Ludwigsburg.

ernst zu nehmen, denn – so seine Begründung – »ein gesundes Zusammenleben eines Bezirks« sei nur dann gewährleistet, wenn »die Oberamtsstadt mit ihren Einrichtungen und ihrer Bedeutung auch wirklich den Mittelpunkt« bilde. In dieser Hinsicht halte aber »Bietigheim keinen Vergleich mit Ludwigsburg aus«. ¹¹⁵

Das Gutachten des Reichssparkommissars verschwand freilich sehr schnell wieder in den Aktschränken, und auch andere Pläne zu einer durchgreifenden Verwaltungsreform erwiesen sich als politisch nicht durchsetzbar und wurden daher von der Regierung unter Staatspräsident Eugen Bolz nicht weiterverfolgt. ¹¹⁶ Die Frage einer sinnvollen Neueinteilung der Oberamtsbezirke bzw. der Landkreise, wie die Oberämter seit 1934 hießen, wurde bekanntlich erst 1938 gelöst – jetzt aber unter völlig anderen Vorzeichen, nicht auf der Grundlage eines parlamentarisch-demokratischen Entscheidungsprozesses, sondern basierend auf der Machtfülle eines totalitären Regimes. ¹¹⁷

Wesentlich sorgenvoller als die Diskussion über die künftige Oberamtsinteilung verfolgte man in Ludwigsburg die Politik im Stuttgarter Rathaus. Die Landeshauptstadt hatte seit Beginn der 20er Jahre mehrere Nachbarorte eingemeindet ¹¹⁸ und es war klar, dass in absehbarer Zeit weitere Gemeinden ihre Selbständigkeit aufgeben und sich Stuttgart anschließen würden. Zwar betonte Oberbürgermeister Lautenschlager, dass Stuttgart keine Eingemeindungen um jeden Preis wolle, aber im Umland blieb man skeptisch. Was alles für denkbar gehalten wurde, zeigt sich unter anderem daran, dass 1929 sogar in Neckargröningen darüber nachgedacht wurde, wie man sich verhalten solle, wenn aus Stuttgart ein Eingemeindungsangebot käme. ¹¹⁹ Selbst im Ludwigsburger Rathaus schloss man offensichtlich nichts mehr aus. Oberbürgermeister Schmid sprach Ende 1929 offen von der »Gefahr, zur Vorstadt der Großstadt herunterzusinken«. ¹²⁰

Eine weitere Expansion Stuttgarts in Richtung Norden musste zwangsläufig das Ludwigsburger Oberamtsgebiet tangieren. Hatte der Ludwigsburger Bezirksrat 1923 bei der Auflösung des Oberamts Cannstatt noch auf eine Gebietsvergrößerung gehofft – man spekulierte, allerdings vergebens, auf Mühlhausen, Zazenhausen und Münster ¹²¹ –, so sah man sich jetzt mit der Gefahr konfrontiert, einen Teil des Oberamtsgebiets zu verlieren. Ganz konkret wurde diese Gefahr, als Zuffenhausen unter dem Druck größter finanzieller Probleme zunächst eine Fusion mit der Nachbarstadt Feuerbach erwog, dann aber schon bald umschwenkte und den Anschluss an Stuttgart suchte. ¹²² In Ludwigsburg war man fassungslos und auch hilflos. Der Amtsversammlung blieb als einziges Mittel, die Staatsregierung inständig zu bitten, »einem Vertrag, der die Loslösung von Zuffenhausen aus dem Amtskörperschaftsverband Ludwigsburg zum Inhalt hat, die Genehmigung zu versagen«. Als Begründung führte man unter anderem an, dass ein Ausscheiden Zuffenhausens für die übrigen Gemeinden des Bezirks eine steuerliche Mehrbelastung von mindestens 75 000 Mark jährlich zur Folge hätte. ¹²³ Die Fakten wurden jedoch in Zuffenhausen geschaffen, wo die Bevölkerung in einer Abstimmung am 10. November 1929 zu 95 Prozent für die Eingemeindung nach Stuttgart votierte. ¹²⁴ Für Ludwigsburg konnte es jetzt nur noch darum gehen, eine möglichst hohe finanzielle Entschädigung für den Verlust von Zuffenhausen zu erhalten. Nach langwierigen Verhandlungen erklärte sich die Stadt Stuttgart schließlich bereit, der Amtskörperschaft Ludwigsburg als »einmalige Abfindung« 400 000 Mark zu zahlen. ¹²⁵ Die Eingemeindung Zuffenhausens erfolgte zum 1. April 1931. ¹²⁶ Am gleichen Tag wurde übrigens Kornwestheim, das in den Jahren zuvor nochmals stark gewachsen war und nun fast 10 000 Einwohner hatte, zur Stadt erhoben. ¹²⁷

Überschattet wurde dies alles von der wachsenden wirtschaftlichen und sozialen Not. Obwohl Württemberg im Vergleich zu anderen Ländern des Reiches noch verhältnismäßig gut dastand und als eine »Insel im Krisenmeer«¹²⁸ galt, stellten die Rezession und der daraus resultierende starke Anstieg der Arbeitslosenzahlen auch die hiesigen Kommunen zunehmend vor große Probleme.¹²⁹ Denn Arbeitslose erhielten nur für relativ kurze Zeit Arbeitslosenunterstützung und anschließend für eine Übergangsfrist noch die so genannte Krisenunterstützung, von der die Kommunen ein Fünftel der Leistungen zu tragen hatten. Wer danach immer noch ohne Arbeit war,



Notstandsarbeiter in Kornwestheim, 1931.

geriet in die Wohlfahrtsunterstützung, deren Last ganz auf den Kommunen lag. Eine Zunahme der Langzeitarbeitslosigkeit bedeutete daher automatisch, dass es immer mehr Menschen gab, die aus der staatlichen Unterstützung herausfielen und auf die Wohlfahrtsunterstützung angewiesen waren.

Diese für die Gemeinden und Amtskörperschaften ohnehin prekäre Situation verschärfte sich zusätzlich, als Anfang Oktober 1931 im Zuge der rigorosen Spar- und Deflationspolitik der Regierung Brüning die Höchstdauer der Arbeitslosenunterstützung von 26 auf 20 Wochen gekürzt wurde. Unter anderem als Reaktion darauf forderte der »Landesverband Württembergischer Amtskörperschaften« im November 1931 seine Mitglieder nachdrücklich dazu auf, bei der Aufstellung des Haushaltsplans für 1932 einen strikten Sparkurs zu fahren: Der Aufgabenkreis der Amtskörperschaft sei notgedrungen auf die gesetzlichen Aufgaben zu beschränken, daher sollten alle freiwilligen Leistungen abgebaut oder ganz eingestellt werden. Empfoh-

len wurde zum Beispiel, sämtliche Beiträge an Anstalten, Vereine, Verbände und Museen zu streichen. Auch sollte »ernstlich« geprüft werden, »ob die Richtsätze der gehobenen Fürsorge nicht den gesenkten Lebenshaltungskosten entsprechend herabgesetzt werden« könnten, so wie dies in Preußen bereits geschehen sei.¹³⁰

Letzteres lehnte der Leiter des Ludwigsburger Bezirkswohlfahrtsamtes, Georg Fiesel¹³¹, ganz entschieden ab. Eine Reduzierung der Richtsätze, schrieb er Ende November 1931 in einer Stellungnahme zu den Empfehlungen des Landesverbandes, würde »in der heutigen gesteigerten Not und zumal in der Winterzeit nur eine unnötige Erbitterung in die Kreise der Fürsorgebedürftigen tragen«. ¹³² Fiesel wusste jedoch nur zu gut, dass es auch andere Meinungen gab. In seinen schriftlichen Erläuterungen zum Haushaltsplan 1932 hielt er deshalb ganz neutral fest: »Über die Höhe der Unterstützungen gibt es verschiedene Urteile, je nach der persönlichen oder politischen Einstellung. Der eine wird eine sparsame Fürsorge im Hinblick auf die Steuerzahler begrüßen, während der andere eine gute Fürsorge darin erblickt, dass möglichst viel gegeben wird. Die beste Fürsorge läge wohl in der Zuweisung von Arbeit. Leider ist dies aber nicht möglich.«¹³³

Nach eingehenden Beratungen und zum Teil äußerst kontrovers geführten Diskussionen folgte man letztlich auch in Ludwigsburg den Empfehlungen des Landesverbandes. Im Februar 1932 beschloss der Bezirksrat, die freiwilligen Beiträge an Vereine, Anstalten usw. deutlich zu reduzieren.¹³⁴ Und zum 1. April 1932 wurden bei der Fürsorge für Kriegsbeschädigte, Kriegshinterbliebene, Kleinrentner und Sozialrentner die Richtsätze um 10 Prozent herabgesetzt. Man erhoffte sich davon eine Entlastung des Etats um 23 000 Mark.¹³⁵ Weitere Einsparungen brachte eine nochmalige Kürzung der Gehälter um 10 bis 15 Prozent, so dass die Beamten und Angestellten nun rund ein Viertel weniger Einkommen hatten als noch 1928.¹³⁶ Darüber hinaus gab es ein größeres Einsparpotential nur noch beim Straßenbau bzw. bei der Straßenunterhaltung. Da in den vorangegangenen Jahren viel Geld in diesem Bereich investiert worden war und die Straßen sich daher in einem guten Zustand befanden, hielt man es für vertretbar, den Etatansatz, der 1931 noch 120 000 Mark betragen hatte, auf 85 000 Mark zu reduzieren.¹³⁷

Durch die verschiedenen Sparmaßnahmen gelang es, die Amtskörperschaftsumlage für das Haushaltsjahr 1932 um 100 000 Mark auf 800 000 Mark zu senken, was zwar die Gemeindekassen entlastete, aber den vielen Arbeitslosen nichts nützte. Wie viele Arbeitslose es damals im Oberamt Ludwigsburg gab, ließ sich leider nicht genau ermitteln.¹³⁸ Einen gewissen Anhaltspunkt liefert die 1935 vom Statistischen Landesamt herausgegebene »Württembergische Gemeinde- und Bezirksstatistik«, die jedoch lediglich die Daten nach dem Stand vom 16. Juni 1933 mitteilt, also für einen Zeitpunkt, als der Höhepunkt der Massenarbeitslosigkeit bereits überschritten war. Demnach gab es damals, viereinhalb Monate nach der Machtübernahme Hitlers, im Oberamtsbezirk Ludwigsburg 34 834 hauptberuflich Erwerbstätige und 3914 Arbeitslose.¹³⁹ Dies entsprach einer Arbeitslosenquote von rund 10 Prozent, gut ein Prozent mehr als im Landesdurchschnitt.¹⁴⁰ Die höchste Quote wies Stammheim mit 14,9 Prozent auf, gefolgt von Ludwigsburg (12 %) und Asperg (11,1 %). Die niedrigsten Quoten hatten Neckargröningen mit 3 Prozent, Schwieberdingen mit 4,5 und Geisingen mit 4,9 Prozent.¹⁴¹

Die soziale Not, die Unzufriedenheit und Hoffnungslosigkeit vieler Menschen, nicht nur der Arbeitslosen, fanden ihren deutlichen Ausdruck bei den beiden Reichstagswahlen des Jahres 1932. Auch im Oberamtsbezirk Ludwigsburg votierte fast jeder

Wahl am	SPD				KPD				NSDAP			
	14.9. 1930	31.7. 1932	6.11. 1932	5.3. 1933	14.9. 1930	31.7. 1932	6.11. 1932	5.3. 1933	14.9. 1930	31.7. 1932	6.11. 1932	5.3. 1933
Ludwigsburg	24,2	18,8	17,0	15,7	10,7	13,6	16,4	11,3	13,2	39,0	27,6	45,0
Aldingen	30,0	24,8	21,3	23,6	9,5	14,5	18,3	11,5	6,4	33,3	23,4	42,2
Asperg	31,5	31,7	27,1	26,3	16,8	14,8	20,0	14,7	7,7	35,0	30,3	41,4
Beihingen	30,2	27,3	21,1	24,8	25,3	28,7	35,5	25,7	3,8	25,3	22,4	30,5
Benningen	42,4	38,6	35,7	39,3	22,2	27,5	34,0	23,5	0,9	16,6	13,0	22,1
Bissingen	17,5	15,0	11,3	12,6	33,0	34,4	38,4	31,9	4,3	32,4	26,0	39,5
Geisingen	24,9	19,4	17,1	16,8	38,8	48,4	53,6	44,6	0,7	16,9	7,5	19,9
Heutingsheim	22,6	17,8	14,2	16,6	29,3	33,6	35,6	29,7	4,3	26,0	20,9	35,1
Kornwestheim	44,3	37,0	29,3	32,3	11,0	11,4	20,3	11,4	4,6	26,2	21,4	32,6
Markgröningen	20,2	26,4	17,0	14,2	16,2	14,2	21,9	15,1	4,2	23,2	21,5	41,2
Möglingen	16,1	17,5	12,7	10,7	4,2	3,4	10,7	2,8	1,4	33,4	15,8	36,3
Neckargröningen	31,7	16,0	10,9	16,4	1,9	6,2	14,5	3,6	4,9	44,9	19,2	49,8
Neckarweiningen	40,5	28,3	22,7	26,5	18,2	28,7	36,1	29,5	1,3	15,7	10,2	19,8
Poppenweiler	26,3	30,7	22,5	27,6	15,2	13,1	21,0	10,7	1,1	19,9	14,4	27,6
Schwieberdingen	13,5	12,8	12,7	14,5	5,5	8,6	11,3	6,7	3,7	29,2	20,8	37,5
Stammheim	42,2	36,3	31,4	33,2	25,1	31,3	35,6	27,0	2,9	17,8	16,5	28,2
Tamm	24,0	16,5	12,7	14,4	9,6	13,3	24,5	9,8	4,8	39,3	26,7	45,1
Oberamt LB	30,3	24,3	20,6	20,8	14,3	16,5	21,4	14,5	9,0	32,3	24,0	39,2
Württemberg	20,1	17,6	15,2	14,7	9,4	11,0	14,5	9,2	9,4	30,3	26,2	42,0
Reich	24,5	21,6	20,4	18,2	13,1	14,5	16,9	12,3	18,3	37,4	33,1	43,9

Wahl am	BWB*				DDP und DVP				DNVP			
	14.9. 1930	31.7. 1932	6.11. 1932	5.3. 1933	14.9. 1930	31.7. 1932	6.11. 1932	5.3. 1933	14.9. 1930	31.7. 1932	6.11. 1932	5.3. 1933
Ludwigsburg	4,2	2,3	2,7	2,2	14,8	5,2	8,4	4,1	6,3	7,0	13,4	11,6
Aldingen	36,5	21,2	28,3	18,0	7,1	1,9	2,4	2,2	1,0	0,6	2,4	1,7
Asperg	4,8	2,3	2,6	2,1	8,4	2,7	3,8	2,2	2,4	2,9	4,5	4,1
Beihingen	23,5	12,2	11,2	11,1	4,2	0,5	1,1	0,9	2,2	1,4	2,5	2,8
Benningen	12,5	6,2	6,2	5,4	6,8	1,3	1,5	2,8	0,1	0,4	1,1	1,1
Bissingen	15,6	7,4	9,2	6,8	7,7	3,8	6,6	3,7	1,4	1,8	2,2	1,3
Geisingen	18,0	9,0	14,5	12,1	1,2	1,4	1,2	0,7	0,5	1,4	0,9	1,4
Heutingsheim	21,7	14,5	16,8	11,5	4,4	1,3	1,7	2,1	0,4	1,9	2,6	0,5
Kornwestheim	7,6	4,2	4,6	3,9	12,1	4,5	5,5	3,9	1,5	2,1	4,0	3,4
Markgröningen	27,5	19,5	21,0	16,6	7,8	3,9	4,6	2,5	3,6	4,6	6,0	5,2
Möglingen	54,8	36,0	46,7	39,9	4,2	2,7	2,2	1,2	0,3	1,6	3,9	4,8
Neckargröningen	44,1	28,0	51,3	26,7	7,5	1,6	1,6	1,4	0,7	0,8	1,5	1,8
Neckarweiningen	25,0	17,2	17,8	16,6	2,5	1,0	1,7	2,2	0,3	0,5	1,4	1,9
Poppenweiler	46,7	30,4	35,2	29,5	2,5	0,4	1,2	1,1	0,6	1,3	2,5	1,7
Schwieberdingen	65,6	43,1	49,0	36,2	2,5	0,8	1,2	0,3	0,9	1,6	2,5	2,3
Stammheim	3,8	2,3	2,4	1,6	9,9	3,3	2,8	2,1	1,7	2,5	1,5	1,7
Tamm	29,3	19,8	20,5	18,8	4,3	1,6	3,1	1,2	2,4	2,1	3,6	5,0
Oberamt LB	9,7	7,2	8,3	6,9	11,7	4,0	5,9	3,3	3,7	4,4	7,9	6,9
Württemberg	12,8	6,9	8,0	5,3	9,7	3,3	4,5	2,9	3,9	4,0	5,3	5,1
Reich					8,5	2,2	2,8	1,9	7,0	6,2	8,8	8,0

* Bauern- und Weingärtnerbund

*Ergebnisse der Reichstagswahlen 1930-1933 im Oberamt Ludwigsburg.
Angaben in Prozent der gültigen Stimmen.*

zweite Wähler entweder für die radikale Rechte oder die extreme Linke.¹⁴² Die NSDAP, die 1930 noch bei 9 % gelegen hatte, kam bei der Wahl am 31. Juli auf 32,3 %, fiel aber am 6. November auf 24 % zurück. Die Kommunisten erhielten bei der ersten Wahl 16,5 % und im November 21,4 %. Für die SPD, die 1930 mit 30,3 % alle anderen Parteien noch weit hinter sich gelassen hatte, stimmten im Juli noch 24,3 % und im November nur noch 20,6 % der Wähler. Bei der Juli-Wahl waren Hochburgen der Nazis, mit Stimmenanteilen zwischen 35 und 40 %, die Städte Ludwigsburg (39 %) und Asperg (35 %) sowie die Gemeinde Tamm (39 %). Ihr bestes Ergebnis erzielten sie mit 45 % in Neckargröningen, also ausgerechnet in dem Ort, der die niedrigste Arbeitslosenquote im gesamten Oberamtsbezirk aufwies. Bei der Wahl am 6. November kam die NSDAP allerdings nur noch in Asperg ganz knapp über 30 %, während die KPD in sechs Bezirksorten zwischen 30 und 40 % der Wähler für sich gewinnen konnte und in Geisingen sogar einen Stimmenanteil von 53,6 % verzeichnete.

Bereits im Sommer 1930 hatte Heinrich Burkhardt, der Schultheiß von Roßwag bei Vaihingen, zu seinen Gemeinderäten gesagt: »Die Fruchtlosigkeit der Arbeit der Parlamente erfüllt jeden denkenden Staatsbürger mit ernster Sorge. Man braucht nicht Pessimist oder politisch extrem eingestellt sein, um nachgerade zu der Überzeugung zu kommen, dass ein Ausweg aus unseren zerfahrenen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen mit parlamentarischen Mitteln nicht mehr zu finden ist.«¹⁴³ Der Schultheiß des kleinen Bauern- und Weingärtnerdorfes sollte leider Recht behalten.

Anmerkungen

- 1 Statistisches Handbuch für Württemberg, 23. Ausgabe, Jahrgang 1914 bis 1921, Stuttgart 1923, S. 15.
- 2 Nach der unter König Friedrich um 1810 vollzogenen Neuorganisation der württembergischen Oberämter waren es ursprünglich 22 Städte und Gemeinden gewesen: Ludwigsburg, Aldingen, Asperg, Beihingen, Benningen, Bissingen, Eglosheim, Geisingen, Heutingsheim, Hoheneck, Kornwestheim, Markgröningen, Möglingen, Neckargröningen, Neckarweihsingen, Oßweil, Pflugfelden, Poppenweiler, Schwieberdingen, Stammheim, Tamm und Zuffenhausen. Durch die Eingemeindungen von Eglosheim (1901) und Pflugfelden (1903) nach Ludwigsburg hatte sich die Zahl der selbständigen Städte und Gemeinden auf 20 verringert.
- 3 Statistisches Handbuch 1923 (wie Anm. 1) S. 16.
- 4 Statistisches Handbuch für Württemberg, 24. Ausgabe, Jahrgang 1922 bis 1926, Stuttgart 1928, S. 18 und 22.
- 5 Württembergische Gemeinde- und Bezirksstatistik 1933, Stuttgart 1935, S. 90.
- 6 Statistisches Handbuch für Württemberg, 25. Ausgabe, Jahrgang 1927 bis 1933, Stuttgart 1937, S. 21.
- 7 Die Amtsvorsteher der Oberämter, Bezirksamter und Landratsämter in Baden-Württemberg 1810 bis 1972, hrsg. von der Arbeitsgemeinschaft der Kreisarchive beim Landkreistag Baden-Württemberg, Stuttgart 1996, S. 24.
- 8 Staatsarchiv Ludwigsburg (StAL) F 181 III Bü 503.
- 9 In den Gesetzestexten wurde allerdings immer streng zwischen dem Oberamt als Behörde und dem Bezirk des Oberamts unterschieden. Hingegen haben zum Beispiel die bekannten Oberamtsbeschreibungen auf diese Unterscheidung zumindest im Titel verzichtet (»Beschreibung des Oberamts Ludwigsburg« und nicht, was eigentlich korrekt gewesen wäre, »Beschreibung des Oberamtsbezirks Ludwigsburg«).

- 10 Die Bezirksordnung vom 28. Juli 1906 ist abgedruckt im Regierungsblatt für das Königreich Württemberg 1906, S. 442-497. Sie trat zum 1. Dezember 1907 in Kraft.
- 11 StAL F 181 III Bü 521.
- 12 Die 1919 beschlossene Vergrößerung der Bezirksräte auf acht Mitglieder wurde 1924 wieder zurückgenommen; Regierungsblatt 1919, S. 321, und Regierungsblatt 1924, S. 195.
- 13 Regierungsblatt 1924, S. 196.
- 14 Kreisarchiv Ludwigsburg (KrALB), Amtsversammlungsprotokolle 17. November 1924, 18. Mai 1926, 27. September 1929.
- 15 Friedrich Siller blieb auch nach seinem 1930 erfolgten Eintritt in den Ruhestand Mitglied des Bezirksamts.
- 16 Von 1924 bis 1931 war Knorpp stellvertretendes Mitglied des Bezirksamts.
- 17 Otto Mayer: Deutsches Verwaltungsrecht, Bd. 1, 3. Auflage, Berlin 1924, S. VI.
- 18 StAL F 181 II Bd. 20, Bezirksamtsprotokoll 30. November 1918.
- 19 Im Oberamt Ludwigsburg wurden noch bis Mitte Dezember 1923 Mehl- und Brotmarken ausgegeben; StAL F 181 II Bd. 21, Bezirksamtsprotokoll 10. Dezember 1923.
- 20 So wies zum Beispiel die Rechnung des Kommunalverbands Ludwigsburg für 1915/16 bei der Selbstwirtschaft mit Getreide einen Überschuss von fast 41 000 Mark aus; StAL F 181 II Bd. 19, Bezirksamtsprotokoll 15. Dezember 1916.
- 21 »Gesetz betreffend die Unterstützung von Familien in den Dienst eingetretener Mannschaften« vom 28. Februar 1888; Reichsgesetzblatt 1888, S. 59-61.
- 22 Im Protokoll der Bezirksamtsratssitzung vom 30. November 1918 (StAL F 181 II Bd. 20) heißt es: »In einem Erlass des Reichskanzlers (Reichsamt des Innern) vom 13. Juli 1917 ist u. a. ausgeführt, dass mehrfachen Anträgen von Lieferungsverbänden [Amtskörperschaften] auf Erstattung von Zinsen, die ihnen durch die Beschaffung der notwendigen Gelder für Zahlung der reichsgesetzlichen Familienunterstützungen erwachsen sind, nicht habe entsprochen werden können. Der Anspruch finde im Wortlaut des Gesetzes (§ 12 des Familienunterstützungsgesetzes vom 28.2.1888 bzw. 4.8.1914) keine Stütze. Es könnte sich also bei Übernahme der Zinspflicht durch das Reich nur um eine freiwillige Leistung handeln. Ob das Reich zu dieser bereit sein werde, darüber könne z. Zt. keine Erklärung abgegeben werden. Die Entscheidung werde von der künftigen Gestaltung der Reichsfinanzen abhängig gemacht werden müssen.«
- 23 StAL F 181 II Bd. 20, Bezirksamtsprotokoll 1. März 1919.
- 24 StAL F 181 II Bd. 21, Bezirksamtsprotokoll 25. Januar 1922.
- 25 StAL F 181 II Bd. 20, Bezirksamtsprotokoll 7. Dezember 1921.
- 26 StAL F 181 II Bd. 21, Bezirksamtsprotokoll 1. November 1922.
- 27 StAL F 181 III Bü 466.
- 28 StAL F 181 III Bü 525.
- 29 StAL F 181 II Bd. 20, Bezirksamtsprotokolle 10. Dezember 1919 und 2. Februar 1920. In vielen anderen Oberämtern sind die Amtskörperschaften in den frühen 1920er Jahren auch Träger der Jugendämter geworden. In Ludwigsburg hingegen blieb das Jugendamt noch lange Zeit eine städtische Einrichtung, zu deren Unterhaltung die Stadt Ludwigsburg und die übrigen Gemeinden des Oberamtsbezirks einen besonderen Zweckverband gebildet hatten. Erst 1936 wurden die Aufgaben des Jugendamts vom Kreisverband übernommen; StAL F 181 II Bd. 34, Kreisratsprotokoll 16. Juni 1936.
- 30 Besigheim, Bietigheim, Erligheim, Freudental, Großingersheim, Hessigheim, Kleiningersheim, Löchgau, Metterzimmern und Walheim.
- 31 StAL F 181 II Bd. 22, Bezirksamtsprotokolle 8. April 1927 und 12. Dezember 1927; »Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung« vom 16. Juli 1927, Reichsgesetzblatt 1927, S. 187-220.
- 32 Größte Einzelspende waren 50 000 Mark von der Firma Siegle, Schuhfabriken AG in Kornwestheim; StAL F 181 II Bd. 21, Bezirksamtsprotokoll 7. Juli 1922.
- 33 KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 14. Juni 1922.
- 34 Das von den Süddeutschen Karosseriewerken Schebera AG in Heilbronn produzierte Fahrzeug kostete 785 000 Mark; StAL F 181 II Bd. 21, Bezirksamtsprotokoll 20. Oktober 1922.
- 35 KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 5. Oktober 1925.

- 36 KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 19. September 1928.
- 37 Zu den Finanzbeziehungen zwischen Reich, Land, Amtskörperschaften und Gemeinden vgl. Eugen Frick: *Finanzielle Grundlagen*, in: *Vogteien, Ämter, Landkreise in Baden-Württemberg* Bd. 2, Stuttgart 1975, S. 57-102.
- 38 *Regierungsblatt* 1923, S. 317 f.
- 39 StAL F 181 III Bü 467.
- 40 Ebd.
- 41 Gemäß § 18 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 8. April 1922 wurde die Hälfte des Ertrags dieser Reichssteuer den Ländern überwiesen; *Reichsgesetzblatt* 1922, S. 396 ff.
- 42 KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 5. Oktober 1925. Diese Forderung wurde dann 14 Jahre später erfüllt: Das »Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich zwischen dem Land und den Gemeinden« (Finanzausgleichsgesetz) vom 15. Mai 1939 bestimmte in Artikel 8, dass die Stadt- und Landkreise »als Träger der Straßenbaulast für die Landstraßen II. Ordnung« 20 Prozent des Gesamtlandesanteils an der Kfz-Steuer erhalten; *Regierungsblatt* 1939, S. 62.
- 43 Thomas Schulz: *Vom Privatkrankenhaus zum Kreiskrankenhaus. Das Krankenhauswesen in Ludwigsburg bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts*, in: *Hie gut Württemberg* 40 (1988) S. 28 f.
- 44 StAL F 181 II Bd. 18, Bezirksratsprotokoll 31. Oktober 1914.
- 45 StAL F 181 II Bd. 21, Bezirksratsprotokoll 17. September 1924.
- 46 Ebd., Bezirksratsprotokoll 2. März 1925.
- 47 Ebd., Bezirksratsprotokoll 22. Mai 1925.
- 48 KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 5. Oktober 1925.
- 49 KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 3. Mai 1927.
- 50 StAL F 181 II Bd. 21, Bezirksratsprotokoll 2. Dezember 1925.
- 51 StAL F 181 II Bd. 22, Bezirksratsprotokolle 9. Februar 1926 und 25. März 1926.
- 52 Ebd., Bezirksratsprotokoll 25. März 1926.
- 53 Ebd., Bezirksratsprotokoll 20. April 1926.
- 54 Ebd., Bezirksratsprotokoll 7. Juni 1926.
- 55 Ebd., Bezirksratsprotokoll 2. Dezember 1926.
- 56 KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 3. Mai 1927.
- 57 StAL F 181 II Bd. 22, Bezirksratsprotokoll 14. April 1927.
- 58 KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 3. Mai 1927.
- 59 StAL F 181 II Bd. 22, Bezirksratsprotokoll 2. Juni 1927.
- 60 Ebd., Bezirksratsprotokoll 28. Juni 1927.
- 61 Ebd., Bezirksratsprotokoll 16. September 1927.
- 62 Ebd., Bezirksratsprotokoll 31. Oktober 1927.
- 63 StAL F 181 III Bü 532.
- 64 Amtsvorsteher (wie Anm. 7) S. 234.
- 65 Seit der Eröffnung des Krankenhauses 1903 versahen Olgaschwestern den Pflegedienst. 1937 wurden sie von freien Schwestern abgelöst; StAL F 181 II Bd. 34, Kreisratsprotokoll 13. April 1937. Das männliche Pflegepersonal bestand bis 1914 und dann wieder ab 1921 aus Lehrbrüdern von der Karlsruhöhe; StAL F 181 II Bd. 20, Bezirksratsprotokoll 25. April 1921.
- 66 StAL F 181 II Bd. 22, Bezirksratsprotokolle 30. August und 29. November 1929.
- 67 Ebd., Bezirksratsprotokoll 7. März 1930.
- 68 Ebd., Bezirksratsprotokoll 28. März 1930.
- 69 Ebd., Bezirksratsprotokoll 30. Dezember 1927.
- 70 *Statistisches Handbuch* 1928 (wie Anm. 4) S. 68 und *Statistisches Handbuch* 1937 (wie Anm. 6) S. 69.
- 71 StAL F 181 II Bd. 34, Kreisratsprotokoll 17. Januar 1935.
- 72 *Statistisches Handbuch* 1937 (wie Anm. 6) S. 12.
- 73 KrALB, Kreisratsprotokoll 3. Mai 1937. Die Zahl der Verpflegungstage ging zwischen 1930 und 1935 von 96 000 auf 62 000 zurück; StAL F 181 II Bd. 34, Kreisratsprotokoll 13. April 1937. Dass dieser Rückgang unmittelbar mit dem Ausscheiden Zuffenhausens aus dem Oberamtsbezirk zusammenhing, belegt unter anderem auch die Statistik für alle württembergischen Krankenhäuser, die für die Jahre 1931 bis 1935 einen leichten Zuwachs bei der Zahl der Verpflegungstage verzeichnet; *Statistisches Handbuch* 1937 (wie Anm. 6) S. 239.

- 74 StAL F 181 II Bd. 34, Kreisratsprotokoll 18. Februar 1937. Im Juli 1936 wurde konstatiert, dass die AOK »ihre Versicherten nur in den dringendsten Fällen und meist für sehr kurze Zeit einweist«; KrALB, Kreistagsprotokoll 17. Juli 1936.
- 75 KrALB, Kreistagsprotokoll 3. Mai 1937.
- 76 Vgl. hierzu Adolf Heller: Die wirtschaftlichen Verhältnisse, in: Ludwigsburg und das Land um den Asperg, hrsg. von Oskar Paret, Ludwigsburg 1934, S. 225-280, hier S. 267 f.
- 77 StAL F 181 II Bde. 21 und 22, Bezirksratsprotokolle (passim).
- 78 Eduard Theiner: Als Ludwigsburg gleislos fuhr. Die Oberleitungsbahnen nach Aldingen und Hoheneck 1910-1926, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 54 (2000) S. 151-173, hier S. 158.
- 79 Die Regelung, dass die Amtskörperschaft den Gemeinden bei »neuen Straßenanlagen als auch Korrekturen von Nachbarschaftsstraßen« ein Drittel der Baukosten erstattete, war seit der Mitte des 19. Jahrhunderts Observanz und galt seit 1904 statutarisch; KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 4. Juni 1904. Angaben zur Länge der Nachbarschaftsstraßen und die Verteilung der Baulast zwischen der Amtskörperschaft und den Gemeinden aus StAL F 181 II Bd. 34, Kreisratsprotokoll 22. August 1935.
- 80 KrALB, Amtsversammlungsprotokoll 18. Mai 1926.
- 81 Heller (wie Anm. 76) S. 271; vgl. auch die Bemerkungen zum »Voranschlag für die Straßenbauverwaltung der Amtskörperschaft Ludwigsburg im Rechnungsjahr 1931« in StAL F 181 III Bü 523.
- 82 Statistisches Handbuch 1937 (wie Anm. 6) S. 186.
- 83 Heller (wie Anm. 76) S. 271.
- 84 KrALB, Kreistagsprotokoll 3. Mai 1937.
- 85 StAL F 181 III Bü 860; vgl. auch Eberhard Pfeil: Die Straßenbahn nach Kornwestheim, in: Kornwestheimer Geschichtsblätter 14 (2004) S. 28-35.
- 86 Detaillierte Angaben hierzu bei Pfeil (wie Anm. 85) S. 29.
- 87 StAL F 181 III Bü 860, Schreiben vom 5. Juli 1928.
- 88 Ebd.
- 89 StAL F 181 III Bü 860, Neues Tagblatt 24. August 1924.
- 90 Die Reichsbahn hatte die seinerzeit wiederholt gemachte Anregung, zwischen Kornwestheim und Ludwigsburg einen zusätzlichen Haltepunkt einzurichten, stets mit der Begründung abgelehnt, dass dies zu einer von niemandem gewünschten Verlängerung der Fahrzeiten von und nach Ludwigsburg führen würde.
- 91 StAL F 181 III Bü 860, Neues Tagblatt 22. August 1928; StAL F 181 II Bd. 22, Bezirksratsprotokoll 21. August 1928.
- 92 StAL F 181 III Bü 860, Protokoll vom 19. Februar 1929.
- 93 Pfeil (wie Anm. 85) S. 33.
- 94 StAL F 181 III Bü 860, Protokoll vom 19. Februar 1929.
- 95 Andreas M. Rantzsch: Stuttgart und seine Eisenbahnen. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Raum Stuttgart, Heidenheim 1987, S. 310.
- 96 StAL F 181 II Bd. 22, Bezirksratsprotokoll 18. März 1927.
- 97 Das Darlehen wurde durch eine mit 4,5 Prozent zu verzinsende Geldaufnahme bei der Oberamtssparkasse finanziert; StAL F 181 III Bü 523.
- 98 Regierungsblatt 1929, S. 333 ff.
- 99 StAL F 181 III Bü 526.
- 100 StAL F 181 III Bü 860, Neckar-Post 8. März 1930.
- 101 Ebd., Neues Tagblatt 29. Dezember 1930.
- 102 Die Stuttgarter Presse drehte dieses Argument ins Gegenteil um. Es sei der letzte verzweifelte Versuch, ein unsinniges und in Anbetracht eines erwarteten Betriebsdefizits von jährlich 350 000 Mark wirtschaftlich nicht vertretbares Projekt doch noch zu retten. Am 10. Februar 1931 schrieb das »Neue Tagblatt«: »Das einzige, womit man die Bahn vor der Öffentlichkeit entschuldigen zu können glaubt, ist die Aussicht, dass Arbeitslose daran beschäftigt würden. Das ist jedoch die teuerste und verkehrteste Art, Sozialpolitik zu treiben. Wer ein unnötiges Werk unternimmt, um Arbeitslose zu beschäftigen, der schafft dadurch viel mehr neue Arbeitslose bei denen, die die Kosten zahlen müssen.«
- 103 StAL F 181 III Bü 526, Schreiben vom 5. Mai 1931.

- 104 Ebd., Kornwestheimer Zeitung 8. Juni 1931.
- 105 KrALB, Amtsversammlungprotokoll 6. August 1932.
- 106 StAL F 181 III Bü 860. Wenigstens ein kleiner Teil der Pläne wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von der Stuttgarter Straßenbahnen AG wieder aufgegriffen und dann auch realisiert. Die am 13. Mai 1950 eröffnete Straßenbahnverbindung von Zuffenhausen nach Stammheim war die erste Neubaustrecke in der Nachkriegsgeschichte der SSB.
- 107 KrALB, Amtsversammlungprotokoll 18. März 1931; StAL F 181 II Bd. 23, Bezirksratsprotokoll 4. März 1932.
- 108 Rantzsch (wie Anm. 95) S. 310 f.
- 109 Zur Finanzierung der Kosten für die Elektrifizierung trug die Amtskörperschaft Ludwigsburg, wie schon beim viergleisigen Ausbau der Strecke Stuttgart-Ludwigsburg, durch die Gewährung eines Darlehens bei. In langwierigen Verhandlungen gelang es, die ursprünglich geforderte Darlehenssumme (400 000 Mark) zu halbieren. Der Versuch, die Hingabe des Darlehens von der Genehmigung für eine Buslinie zwischen Ludwigsburg und Kornwestheim abhängig zu machen, scheiterte jedoch; StAL F 181 III Bü 826.
- 110 Vgl. hierzu Paul Sauer: Die Kreisreform der zwanziger und dreißiger Jahre in Württemberg, in: Landkreisnachrichten Baden-Württemberg 27 (1988) S. 127-132; Wolfram Angerbauer: Vom Oberamt zum Landkreis Heilbronn. Der lange Weg zur Kreisreform am Beispiel des württembergischen Unterlandes, Heilbronn 1988; Karl Moersch: Der Größte war's im ganzen Land. Anmerkungen zur fünfzigjährigen Geschichte des Kreises Ludwigsburg, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 43 (1989) S. 111-126.
- 111 Hermann Schick: Werden und Vergehen des Oberamts Marbach, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 53 (1999) S. 133-152, bes. S. 144 ff.
- 112 Zu Vaihingen vgl. die Akten im KrALB, VAI 010.11 und HStAS E 130b Bü 995.
- 113 Gutachten des Reichssparkommissars über die Landesverwaltung Württembergs, Stuttgart 1930 (Exemplar in der Landesbibliothek Stuttgart, Signatur AHa 34).
- 114 In dem Gutachten heißt es hierzu (Anlagenband zu § 3, S. 15): »Durch die weite Ausdehnung des Bezirks nach Westen hin, wie sie durch den Verlauf der Landesgrenze notwendig wird, ist die Stadt Ludwigsburg, die größte Stadt des Bezirks, an die südöstliche Peripherie gerückt. Sie würde daher, wenn sie Oberamtsstadt des neuen Bezirks würde, von dem gesamten westlichen Teil des Bezirks weiter abgelegen sein, als es auch unter heutigen Verkehrsverhältnissen für eine Oberamtsstadt angemessen erscheint. [...] Vor allen übrigen Gemeinden des Bezirks würde die Stadt Bietigheim als Oberamtsstadt des neuen Bezirks den Vorzug haben, dass sie der ausgesprochene Verkehrsmittelpunkt des gesamten Bezirksgebiets ist.«
- 115 KrALB, Amtsversammlungprotokoll 12. Mai 1930.
- 116 Sauer (wie Anm. 110) S. 129 f.
- 117 Vgl. Paul Sauer: Württemberg in der Zeit des Nationalsozialismus, Ulm 1975, S. 115 ff.; zu Ludwigsburg Moersch (wie Anm. 110).
- 118 1922 Obertürkheim, Hedelfingen, Kaltental und Botnang, 1929 Hofen.
- 119 StAL F 181 III Bü 522, Ludwigsburger Zeitung 11. Oktober 1929 (Bericht über eine Gemeinderatssitzung in Neckargröningen am 27. September 1929).
- 120 Albert Sting: Geschichte der Stadt Ludwigsburg, Bd. 2, Ludwigsburg 2004, S. 223.
- 121 StAL F 181 II Bd. 21, Bezirksratsprotokoll 16. Juli 1923.
- 122 Zu den Hintergründen vgl. Frank Raberg: Zuffenhausen zwischen Reichsgründung und NS-Diktatur (1871-1931), in: Zuffenhausen. Dorf, Stadt, Stadtbezirk, hrsg. von Albrecht Gühring, Stuttgart 2004, S. 339-410, bes. S. 394 ff.
- 123 KrALB, Amtsversammlungprotokoll 27. September 1929.
- 124 Raberg (wie Anm. 122) S. 396.
- 125 StAL F 181 II Bd. 23, Bezirksratsprotokoll 17. März 1931; KrALB, Amtsversammlungprotokoll 18. März 1931.
- 126 Regierungsblatt 1931, S. 228.
- 127 Willi A. Boelcke: Kornwestheim. Vom Alemannendorf zur Industriestadt, Kornwestheim 1972, S. 95, 160.
- 128 Manfred Scheck: Unter dem Diktat der Weltgeschichte. Vaihingen im 20. Jahrhundert, in: Geschichte der Stadt Vaihingen an der Enz, Vaihingen 2001, S. 457-634, hier S. 492.

- 129 Thomas Schnabel: Württemberg zwischen Weimar und Bonn 1928 bis 1945/46, Stuttgart 1986, S. 148 ff.
- 130 StAL F 181 III Bü 523.
- 131 Georg Fiesel (1880-1962) war von 1907 bis 1923 Schultheiß in Aldingen, von Januar 1924 bis Oktober 1936 Vorstand des Bezirkswohlfahrtsamtes und anschließend bis 1945 Verwaltungsdirektor des Kreiskrankenhauses Ludwigsburg.
- 132 StAL F 181 III Bü 523, Schreiben 24. November 1931.
- 133 Ebd., Schreiben 10. Februar 1932.
- 134 StAL F 181 II Bd. 23, Bezirksratsprotokoll 12. Februar 1932.
- 135 KrALB, Amtsversammlungprotokoll 6. August 1932.
- 136 Beispiel: Oberamtsbaumeister Fränkel hatte 1928 ein Gehalt von 9333 RM. 1929 waren es 8868 RM, 1930 8779 RM, 1931 8336 RM und 1932 7096 RM; StAL F 181 III Bü 523 und 524.
- 137 KrALB, Amtsversammlungprotokoll 6. August 1932.
- 138 Die vom Statistischen Landesamt veröffentlichten Zahlen bezogen sich immer auf den Bezirk des Arbeitsamts Ludwigsburg, der wesentlich umfassender war als der des Oberamts Ludwigsburg; vgl. zum Beispiel Statistisches Handbuch 1937 (wie Anm. 6) S. 165.
- 139 Gemeinde- und Bezirksstatistik (wie Anm. 5) S. 90 f.
- 140 Ebd. S. 206.
- 141 Ebd. S. 90 f.
- 142 Ergebnisse der Reichstagswahlen von 1930 und 1932, jeweils aufgeschlüsselt nach den einzelnen Städten und Gemeinden des Oberamtsbezirks, in StAL F 181 III Bü 18.
- 143 StAL F 181 III Bü 522, Enzbote 23. Juni 1930.