

Stadtgeschichte als Auftrag Die Überlieferung der kommunalen Eigenbetriebe und GmbHs

Von ERNST OTTO BRÄUNCHE

Im Mai 2001 wird der Karlsruher Rheinhafen, derzeit noch zweitgrößter deutscher Binnenhafen, sein 100jähriges Bestehen feiern können. Obwohl gerade erst die beiden großen Erdölraffinerien Esso und Oberrheinische Mineralölwerke zur Mineralölraffinerie Oberrhein (Miro) zusammengeschlossen wurden und deshalb die Umschlagzahlen um geschätzte vier Millionen Tonnen zurückgehen, wird der Rheinhafen seinen Spitzenplatz unter den bundesdeutschen Binnenhäfen aller Voraussicht nach behalten haben. Die Position des zweitgrößten deutschen Binnenhafens nach Duisburg könnte zu diesem Zeitpunkt allerdings verloren gegangen sein. Für Karlsruhe wird der Rheinhafen aber nach wie vor die Bedeutung besitzen, die ihm der Karlsruher Oberbürgermeister Karl Schnetzler anlässlich der feierlichen Eröffnung des Rheinhafens in einer Festschrift beimaß: *Die Anlage des Kanals und Rheinhafens bei Karlsruhe stellt sich als Teil eines im Werden begriffenen großen Werkes dar, nämlich der Fortführung der Schifffahrtsstraße des Rheines von Mannheim nach Süden, zunächst bis nach Kehl. Die Bedeutung dieses Werkes für die wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Landes lässt sich in ihrem ganzen Umfang zur Zeit natürlich nicht ermessen. Dass aber tiefe, dauernde und wohlthätige Wirkungen von ihm ausgehen werden, ist nicht zu bezweifeln.*¹

Was hat der Karlsruher Rheinhafen nun mit dem Thema *Stadtgeschichte als Auftrag: Die Überlieferung der kommunalen Eigenbetriebe und GmbHs* zu tun? Der Rheinhafen – bislang noch städtischer Eigenbetrieb – wird gemeinsam mit den anderen Teilbetrieben der Stadtwerke Karlsruhe – den Versorgungsbetrieben und den Verkehrsbetrieben – noch in diesem Jahr in eine GmbH umgewandelt.²

Nicht zuletzt unter dem Druck der Finanzkrise, die in besonderem Ausmaß die Kommunen traf, aber auch durch die Notwendigkeit, flexiblere Betriebsformen zu finden, nimmt derzeit die Neigung deutlich zu, bis dahin in städtischer Regie geführte Betriebe in Gesellschaften umzuwandeln. Ein Ausgangspunkt ist die häufig anzutreffende Meinung, daß private Unternehmen stets wirtschaftlich, öffentliche stets unwirtschaftlich betrieben würden. Abgesehen davon, daß dies so nicht immer zutrifft, tritt der mit der Pflicht der Daseinsvorsorge verbundene Aspekt des Angebots der Leistungen zu sozialverträglichen Preisen eher in den Hintergrund.

Für das Archiv bedeutet Privatisierung aber auf jeden Fall, daß seine Zuständigkeit für die Archivierung der im Bereich der GmbHs entstehenden Informationsträger gefährdet ist. In einem ersten Schritt soll am Beispiel des Rheinhafens gezeigt werden,

¹ Karl Schnetzler: Vorwort. In: Der städtische Rheinhafen Karlsruhe. Festschrift zur Eröffnungsfeier 1902. Karlsruhe 1902.

² Die Umwandlung ist inzwischen mit Wirkung auf den 1. Januar 1997 erfolgt.

welche Bedeutung die Überlieferung von ehemaligen Eigenbetrieben für die Stadtgeschichte hat und welche Konsequenzen mit einem Kontinuitätsbruch der Überlieferung verbunden wären.

In einem zweiten Schritt werden dann die rechtlichen und organisatorischen Probleme skizziert. In einem dritten Schritt stehen Möglichkeiten und Grenzen im Blickfeld, Archivgut privatisierter städtischer Einrichtungen weiterhin in dem vormals zuständigen Kommunalarchiv zu archivieren.

Die Geschichte des Rheinhafens

*Der Handel, den die Stadt treibt, ist freylich nicht sehr ausgebreitet; doch auch nicht ganz unbeträchtlich. Hätte der Markgraf Karl Wilhelm dafür, daß er die Stadt in einem Walde gleichsam einschloß, sie an den Rhein – etwa nach Schröck – hin verlegt; so hätte es eine der blühendsten Handelsstädte werden und besonders Mainz wegen der weit geringeren Entfernung vom gesegneten Elsaß, Lothringen und der Schweiz in Absicht auf den Speditionshandel sehr vielen Abbruch thun können.*³ So beschrieb der Hauslehrer und Publizist Friedrich Leopold Brunn in seinen Briefen über Karlsruhe im Jahr 1791 ein Problem, das die Stadt bis in unser Jahrhundert hinein beschäftigte und umtrieb: die fehlende Anbindung an den Rhein. In der Tat hatte der Karlsruher Stadtgründer Markgraf Karl Wilhelm von Baden-Durlach an viele Dinge gedacht, als er am 17. Juni 1715 den Grundstein zu seinem neuen Residenzschloß und damit zur Stadt Karlsruhe legte, aber sicher nicht an eine Anbindung an den Rhein.

Nach ersten Bemühungen bereits im 18. Jahrhundert widmete sich die Stadt nach dem Aufstieg Karlsruhes zur Haupt- und Residenzstadt des Großherzogtums Baden zu Beginn des 19. Jahrhunderts verstärkt diesem Thema. Angesichts der technischen und vor allem finanziellen Schwierigkeiten mußte man aber noch lange mit Lösungen vorlieb nehmen, die den Anforderungen der wachsenden Stadt nicht mehr gerecht werden konnten. Auch in Karlsruhe hielt die Industrie, wenn auch etwas verspätet, ihren Einzug. Eine erste Fabrik entstand 1836 mit der Maschinenfabrik Keßler & Martiensens, die 1841 die erste badische Lokomotive baute. Im Jahr 1843 erhielt Karlsruhe eine Eisenbahnverbindung nach Heidelberg.⁴ Das in Baden entstehende Eisenbahnnetz erleichterte nun den Warenverkehr erheblich. Der Wunsch nach einem Hafen verstummte allerdings nicht: das expandierende Mannheim, das seit 1828 einen Rheinhafen hatte, war hier Vorbild.

Zunächst behalf man sich mit dem kleinen Hafen des bereits von Friedrich Leopold Brunn erwähnten Dörfchens Schröck. Der 1833 anlässlich der Hafeneröffnung zu Ehren des regierenden Großherzogs in Leopoldshafen umbenannte Ort verfügte aber nur über sehr bescheidene Hafenanlagen. Die Waren mußten zudem auch noch nach der Einführung des Eisenbahnverkehrs mit Pferdefuhrwerken transportiert werden.

³ Friedrich Leopold Brunn: Briefe über Karlsruhe. Berlin 1791. S. 48–49.

⁴ Vgl. Ernst Otto Bräunche: Die Karlsruher Industrie bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges. In: Industriearchitektur in Karlsruhe (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs 6). Karlsruhe 1987. S. 12–20, S. 12 f. – Manfred Koch: Karlsruhe in der Kaiserzeit. Die Residenz im Zeichen der Industrialisierung. In: Leben in der Fächerstadt. 275 Jahre Karlsruhe (Karlsruher Beiträge 6). S. 127–143.

1862 versprach die Ausbaggerung des kleinen Hafens Maxau – heute noch bekannt durch die Wasserstandsmeldungen des Pegels Maxau bei den häufigen Hochwassern der letzten Jahre – endlich Abhilfe. Auf ihre Kosten ließ die Stadt den Altrhein bei Knielingen ausbaggern und verbesserte damit die Lage deutlich, denn Maxau war immerhin schon mit einer Bahnlinie, der Maxaubahn, direkt mit Karlsruhe verbunden. Trotz unzureichender Infrastruktur – es gab zum Beispiel nur einen Ladekran – stieg der Güterumschlag rasch an. Er vergrößerte sich von 1870 bis zum Ende des Jahrhunderts um mehr als das Zehnfache. Mit über 200 000 Tonnen war der Hafen 1899 aber an einer Kapazitätsgrenze angelangt, die ohne umfassende Ausbauten nicht mehr überschritten werden konnte. Zu diesem Zeitpunkt waren die Würfel allerdings schon in eine andere Richtung gefallen. Auch die politische Großwetterlage hatte eine nicht unwesentliche Rolle gespielt: nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 war durch die Annexion Elsaß-Lothringens ein wirtschaftlicher Großraum entstanden, dessen weitere Entwicklung einen Ausbau der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein oberhalb von Mannheim geradezu zwingend erforderte. Die Stadt Karlsruhe wehrte sich allerdings entschieden gegen Pläne, linksrheinisch einen Kanal zu erbauen, da sie dann von dem zu erwartenden Schifffahrtsaufkommen weitgehend abgeschnitten gewesen wäre. Unterstützung erhielt man von der badischen Regierung, die bei einer linksrheinischen Kanallösung auch weitgehende Nachteile für die badische Staatseisenbahn befürchtete. Deshalb vereinbarten Stadt und Staat 1896, *einen mit der Eisenbahn und der Wasserstraße des Rheins in unmittelbarer Verbindung stehenden, der Großschifffahrt dienenden Hafen in der Niederung westlich von Mühlburg* zu bauen. Nach nur zweieinhalbjähriger Bauzeit unter der Leitung des Ingenieurs Max Honsell, von dem auch die Idee stammte, wurde der Hafen am 1. Mai 1901 eröffnet.⁵

Für die Verwaltung des Rheinhafens war das neu geschaffene städtische Hafenamt zuständig. Bis zum Jahresende waren bereits nahezu 130 000 Tonnen Güter umgeschlagen. Die feierliche Einweihung fand im folgenden Jahr 1902 statt und zwar anlässlich des 50jährigen Regierungsjubiläums Großherzog Friedrichs I. Karlsruhe hatte auf dem langen Weg zum Rhein sein Ziel erreicht. Kommunalpolitisch ist der Bau des Rheinhafens im Zusammenhang zu sehen mit den seit der Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzenden Anstrengungen der Kommunen im Zuge der Daseinsvorsorge. Die Kommunen waren damit wichtige Wegbereiter für das Sozialstaatsprinzip. Unter anderem im Bereich der Ver- und Entsorgungswirtschaft sowie des Nahverkehrs übernahmen sie im Interesse ihrer Bürger neue Aufgaben, die aufs engste mit dem Wachstum der Städte verbunden waren.⁶ Die in den meisten Städten explosionsartig zunehmende Bevölkerung mußte mit Wasser und Lebensmitteln sowie mit Energie versorgt werden. Abwässer und Abfälle waren zu entsorgen. Im Verkehrsbereich transportierten zunächst Pferdebahnen, dann elektrische Straßenbahnen die Menschen innerhalb der Stadt und in die umliegenden Dörfer. Zu diesem Zweck entstanden wirtschaftliche Unternehmen, die inzwischen oftmals auf eine mehr als 100jährige Geschichte zurückschauen können. Viele dieser städtischen Betriebe sind inzwischen in Gesellschaften umgewandelt oder stehen kurz davor.

⁵ Zur Geschichte des Rheinhafens vgl.: 75 Jahre städtische Rheinhäfen Karlsruhe 1901–1976. Karlsruhe 1976.

⁶ Vgl. Hendrik Gröttrup: Die kommunale Leistungsverwaltung. Grundlagen der gemeindlichen Daseinsvorsorge. Stuttgart u.a. 1973. S. 12.

Anläßlich der Internationalen Ausstellung für Rettungswesen und Gesundheitspflege in Brüssel im Jahr 1876 publizierte die Stadt Karlsruhe einen Überblick über die seit 1860 zur Versorgung der Bevölkerung entstandenen städtischen Einrichtungen: 1866 war die regelmäßige Dünger- und Müllabfuhr eingeführt worden, 1869 das bis dahin privat betriebene Gaswerk aufgekauft und in den folgenden Jahren erweitert worden. 1869–1872 entstand ein neues leistungsfähiges Wasserwerk.⁷ Als sich die Stadt sechs Jahre später wiederum an einer Ausstellung, diesmal in Berlin, beteiligte, erschien eine aktualisierte Publikation, in der als eine wesentliche Neuerung die seit 1877 betriebene städtische Pferdebahn von Karlsruhe nach Mühlburg und die 1881 eröffnete Dampfbahn nach Durlach vorgestellt wurden. Im Jahr 1900 fuhr die erste elektrische Straßenbahn. Die Pferde- und Dampfbahn wurde zunächst allerdings noch privat betrieben, erst 1903 ging sie in städtischen Besitz über.

Generell achteten die Kommunen auch in besonderem Maß auf die Entwicklung ihrer Wirtschaftsstruktur, für die der optimale Ausbau vorhandener Wasserstraßen oder der Anschluß über Kanäle natürlich besonders wichtig war. Eine Umfrage des Deutschen Städtetags im Jahr 1911 ergab, daß von 113 Städten 27, darunter Karlsruhe, besondere Anstrengungen unternahmen oder unternommen hatten, Hafenanlagen zu errichten.⁸ 1930 waren von 47 Häfen die meisten in städtischem Besitz, es gab allerdings auch schon die Form der GmbH, zum Beispiel in Magdeburg, wo die Stadt aber sämtliche Anteile der dortigen Hafen- und Lagerhaus-GmbH hielt, oder in Königsberg und Wanne-Eickel.⁹

In Karlsruhe ist die Anlage des Hafens Teil des städtischen, seit den 1870er Jahren verstärkt verfolgten Konzepts, die Ausrichtung der Residenzstadt auf die Verwaltung und die Dienstleistungsbereiche abzuschwächen und unter anderem neue Industrien anzusiedeln. Nicht zufällig wuchs in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts am Rheinhafen ein drittes großes Industrieviertel.¹⁰

Im Rheinhafen selbst entstanden schon im zeitlichen Umfeld der Hafeneröffnung einige der heute noch charakteristischen Bauten: die Werfthallen, das Getreidelagerhaus und das Wohnhaus des Hafenvorstands prägen bis heute das Erscheinungsbild des Rheinhafens. Sie gehören zu den herausragenden Beispielen Karlsruher Industriearchitektur.¹¹

Ausgelegt war der Hafen auf zunächst 300 000 Tonnen jährlich, die bereits im dritten Betriebsjahr erreicht waren. 1913 war mit knapp 1,5 Millionen Tonnen die vorläufige Höchstmarke erreicht.¹² Hauptumschlagsprodukt war die Kohle mit 53 Prozent, gefolgt von Holz mit 20 Prozent und Getreide mit neun Prozent. Versorgt

⁷ Vgl. Die Großherzoglich Badische Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe in ihren Massregeln für Gesundheitspflege & Rettungswesen. I. Abtheilung. Karlsruhe 1876, S. VI.

⁸ Vgl. Wolfgang R. *Krabbe*: Kommunalpolitik und Industrialisierung. Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Fallstudien zu Dortmund und Münster. Stuttgart u.a. 1985. S. 293.

⁹ Vgl. August *Busch*: Binnenhäfen. In: Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. 26. Jahrgang, Neue Folge 5. Jena 1931. S. 447–468, S. 447.

¹⁰ Vgl. *Bräunche*, wie Anm. 4, S. 17f.

¹¹ Vgl. Jürgen *Güddler* und Birgit *Peters*: Foto- und Textdokumentation Karlsruher Industriebauten. Der Städtische Rheinhafen. In: Industriearchitektur in Karlsruhe, wie Anm. 4, S. 176–182.

¹² Vgl. Emil *Pfeiff*: Karlsruhe als Rheinhafen. Ein Ausschnitt aus der oberrheinischen Verkehrsgeschichte. In: Karlsruhe. Das Buch der Stadt. Stuttgart 1926. S. 256–262, S. 259.

wurde nicht nur Baden, sondern auch Württemberg, wo 28 Prozent der Güter hingingen, und die Schweiz mit 14 Prozent.¹³ Die Zahl der angekommenen Schiffe verzehnfachte sich innerhalb von zehn Jahren nahezu, so daß Erweiterungen bald erforderlich waren. 1916, mitten im Ersten Weltkrieg, ging ein weiteres Becken, das Nordbecken, in Betrieb. Der Umschlag erreichte im Ersten Weltkrieg allerdings nicht mehr den Vorkriegshöchststand und sank nach der Kapitulation rapide ab. 1920 fiel er gar wieder unter die Millionengrenze, wegen einer *seit der Entstehung der Großschifffahrt noch nicht beobachteten Wasserknappheit*.¹⁴ Im Jahr 1922 erholte sich der Umsatz zwar wieder, um 1923 dann aber wegen der Ruhrkrise und der Besetzung des Karlsruher Rheinhafens durch französische Truppen wieder stark zurückzugehen. Am 3. März 1923 besetzten französische Truppen für rund 18 Monate den Hafen, der damit zu einem Politikum zwischen Frankreich und Deutschland wurde. Durch zahlreiche restriktive Verordnungen ging der Umsatz wiederum deutlich zurück. Erst 1924 setzte ein erneuter Aufschwung ein, der erst gegen Ende des Zweiten Weltkriegs abrupt unterbrochen wurde. Selbst in den Weltwirtschaftskrisenjahren 1929–1932 blieb der Aufwärtstrend erhalten, was nicht zuletzt an der 1930 abgeschlossenen Rheinregulierung der Strecke Mannheim–Sondernheim lag. 1928 war Karlsruhe nach Duisburg, Mannheim, Ludwigshafen und Köln der fünftgrößte deutsche Rheinhafen.¹⁵ Die Expansion war in erster Linie zu Lasten des Mannheimer Rheinhafens erfolgt, der 1904 noch fast drei Viertel des Schiffsverkehrs auf dem Oberrhein abwickelte, in den 20er Jahren aber nur noch ein Drittel.¹⁶ Beschäftigt waren in diesem Jahr beim Städtischen Hafenamts im Durchschnitt 130 Arbeiter und 35 Beamte. Dieser Personalstand wurde auch in den folgenden Krisenjahren gegen den allgemeinen Trend im wesentlichen gehalten.

Der im Vergleich mit der Gesamtentwicklung des Rheinschiffahrtsverkehrs, der 1929 einbrach und 1932 nur noch rund 65 Prozent des Stands von 1929 umfaßte, relativ stabile Umschlag im Karlsruher Rheinhafen nahm dafür in den Jahren 1933–1936 nur unwesentlich zu, während der Rheinschiffahrtsverkehr insgesamt wieder stärker anstieg. Die Eröffnung des Hafens in Heilbronn im Jahr 1935 und die Angliederung des Saarlandes, das nun verstärkt den südwestdeutschen Raum mit Kohle versorgte, dämpfte den Aufwärtstrend zusätzlich.¹⁷

In den 30er Jahren erhielt der Rheinhafen auch seine heutige Größe. 1934 konnte das Südbecken eingeweiht und die Verbreiterung des Stichkanals zum Rhein abgeschlossen werden, 1935 folgte die Erweiterung des Ölbeckens. Obwohl das Rheinhafengebiet im Zweiten Weltkrieg immer wieder das Angriffsziel alliierter Bombenangriffe war und auch erhebliche Schäden davontrug, wurde 1948 bereits beim Güterumschlag wieder die Millionengrenze erreicht. Zehn Jahre später waren die Vorkriegsergebnisse mit mehr als drei Millionen Tonnen übertroffen. 275 Jahre nach der Stadtgründung wurde gar ein neuer Rekord mit nahezu zwölf Millionen Tonnen auf-

¹³ Vgl. 250 Jahre Karlsruhe. Städtische Rheinhäfen Karlsruhe. Karlsruhe 1965. S. 17.

¹⁴ Ebenda, S. 260.

¹⁵ Vgl. Verwaltungsbericht der Landeshauptstadt Karlsruhe für das Wirtschaftsjahr 1928 (1. April 1928–31. März 1929). Karlsruhe 1929. S. 110. Vgl. dort auch zum Folgenden, S. 108.

¹⁶ Vgl. Verwaltungs- und Rechenschaftsbericht der Landeshauptstadt Karlsruhe für das Wirtschaftsjahr 1934 (1. April 1934–31. März 1935). Karlsruhe 1929, S. 176.

¹⁷ Vgl. Verwaltungsbericht der Landeshauptstadt Karlsruhe für das Wirtschaftsjahr 1937 (1. April 1937–31. März 1938). Karlsruhe 1938, S. 136 f.

gestellt. Zu diesem Ergebnis hatte der 1961 nördlich von Maxau eröffnete Ölhafen wesentlich beigetragen. Heute ist der Karlsruher Rheinhafen zweitgrößter europäischer Binnenhafen und größter Ölbinnenhafen. Andere Rheinhäfen, wie das eingangs zitierte Mainz, hat er längst hinter sich gelassen, eine Entwicklung, die Friedrich Leopold Brunn allerdings wohl hatte voraussehen können.

Die Archivalien

Die Geschichte des Rheinhafens ist bis heute in einer Vielzahl von Beständen des Stadtarchivs überliefert. In dem Bestand Hauptregistratur mit den Unterlagen der Bürgermeisterämter und der Referate findet sich vor allem Schriftgut zur Vorgeschichte des Rheinhafens und seiner Vorgänger sowie zum Bau und zur Erweiterung der Hafenanlagen. Der Bestand Tiefbauamt enthält erwartungsgemäß vor allem Archivalien zur baulichen Entwicklung und Unterhaltung, der Bestand Personalamt zur Personalverwaltung des Rheinhafens. In den Rechnungsbeständen finden sich die Rechnungsbücher bis 1918, unter den Amtsbüchern enthalten die Bürgerausschußvorlagen zahlreiche den Rheinhafen betreffende Vorlagen aus den Jahren 1893–1933. Darüber hinaus befindet sich in den Sammlungsbeständen des Stadtarchivs, vor allem in der Plan- und Bildersammlung, den stadtgeschichtlichen Sammlungen und der Druckschriftensammlung, umfangreiches Material zum Rheinhafen. Von den genannten Beständen werden nach einer Privatisierung möglicherweise nur noch in der Hauptregistratur und in den Sammlungsbeständen Unterlagen weiterhin zu erwarten sein.

Auch die Überlieferung der Rheinhafenverwaltung selbst ist inzwischen im Stadtarchiv und wird derzeit bearbeitet. Der Bestand kam 1996 ins Archiv. Ausgangspunkt war dabei nicht in erster Linie die Erfüllung der in der städtischen Dienstanweisung festgelegten Verpflichtung der städtischen Ämter, *in regelmäßigen Abständen – mindestens alle 5 Jahre – zu überprüfen, welche Unterlagen für die laufenden Dienstgeschäfte nicht mehr benötigt werden und diese Unterlagen ... in ein Aussonderungsverzeichnis einzutragen und dem Archiv vollständig anzubieten*.¹⁸ Die Umsetzung dieser Bestimmung ist ja erfahrungsgemäß schon mit städtischen Ämtern nicht immer einfach – häufig ist eintretender Platzmangel die pragmatische Antriebsfeder. Städtische Eigenbetriebe zur Ablieferung mit dem Hinweis auf die entsprechende Dienstanweisung zu nötigen, erweist sich in der Praxis als besonders schwer. Im Fall des Rheinhafens war aber eine Aktion hilfreich, für die die Hilfe des Stadtarchivs benötigt wurde. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Rheinhafens war mit einem großen Karlsruher Herrenausstatter eine Präsentation des Rheinhafens in dessen Geschäftsräumen unter dem Motto *Hiller holt den Hafen in die City* vereinbart worden. Der Rheinhafen selbst und die im Hafengebiet ansässigen Firmen stellten sich mit Informationsmaterial und Ausstellungsobjekten vor. Es lag nahe, auch eine kleine Ausstellung zur Geschichte des Karlsruher Rheinhafens zusammenzustellen, für die der Rheinhafen um Unterstützung bat. Im Zuge der Vorbereitung dieser Ausstellung kristallisierte sich der Plan heraus, zum 100jährigen Jubiläum des Rheinhafens eine Ausstellung im Stadtmuseum mit dem Arbeitstitel *Karlsruhe und der Rhein* zu pla-

¹⁸ Dienstanweisung der Stadt Karlsruhe für das Archivwesen und den Einsatz von Zellstoffpapier und Recycling-Papier vom 1. Dezember 1992. § 2 Abs. 1.

nen. Es war leicht, den Rheinhafendirektor und seinen Verwaltungschef von der Notwendigkeit zu überzeugen, die Altregistratur an das Stadtarchiv abzuliefern, damit die vorhandenen Akten verzeichnet und erschlossen werden können. Der rund zwölf Regalmeter umfassende Bestand ist derzeit zu etwa 75 Prozent bearbeitet und wird voraussichtlich noch in diesem Jahr zur Auswertung zur Verfügung stehen. Die Aufgaben des Stadtarchivs, die historische Überlieferung der Stadt sicherzustellen, die Bestände auszuwerten und die Forschungsergebnisse zu vermitteln, gingen also Hand in Hand. Die Erfahrung, daß Publikationen, Vorträge oder, in diesem Fall, Ausstellungen häufig dazu führen, daß dem Archiv Unterlagen aus Privatbesitz angeboten werden, bestätigte sich damit auch innerstädtisch.¹⁹ Der Hinweis auf die Dienst-anweisung wäre mit großer Wahrscheinlichkeit weniger wirkungsvoll gewesen als die Aussicht, eine attraktive und fundierte Darstellung der Geschichte des Rheinhafens zum Jubiläum zu erhalten.

Die Akten dokumentieren die Tätigkeit der Hafenverwaltung und den Hafenbetrieb. Sie liefern zum Beispiel Informationen über die im Hafen ansässigen Firmen und Wassersportvereine, aber auch über im Rheinhafen beschäftigte Zwangsarbeiter, womit unsere spärlichen Unterlagen über Zwangsarbeit ergänzt werden. Der Bestand stellt, soviel ist jetzt schon sicher, einen unverzichtbaren Bestandteil der Überlieferung zur Geschichte des Rheinhafens und damit zur Karlsruher Wirtschaftsgeschichte dar.

Einen ähnlichen Weg wie beim Rheinhafen ist das Stadtarchiv im übrigen auch bei den Karlsruher Verkehrsbetrieben gegangen. Auch sie können bald ein Jubiläum feiern, und zwar im Jahr 2000 die Elektrifizierung der Straßenbahn vor 100 Jahren. Auch hier war dieses anstehende Jubiläum ein zusätzliches Argument, die Altregistratur bis zum Jahr 1960 dem Archiv zur Übernahme anzubieten. Wir haben die Akten bewertet und bereits ins Archiv übernommen. Die Überlieferung der Rheinhäfen und der Verkehrsbetriebe ist damit also vorerst gesichert. Doch wie geht es weiter? Wie sieht die Rechtslage aus, vor deren Hintergrund die Kommunalarchive agieren müssen?

Die Rechtslage

Seit dem Erlaß des Archivgesetzes in Baden-Württemberg im Jahr 1987 ist die auch schon zuvor nicht bestrittene Zuständigkeit der Kommunalarchive für das kommunale Schriftgut per Gesetz festgeschrieben. § 7 Landesarchivgesetz regelt die Übernahme des kommunalen Archivguts und schreibt den Kommunen den Erlaß einer Archivsatzung vor.²⁰ Damit ist die Archivierung der Unterlagen aller städtischen Ämter

¹⁹ Vgl. Ernst Otto *Bräunche: Lust am Erinnern*. Zum Stellenwert historischer Jahrestage und Jubiläen in der Arbeit der Kommunalarchive. In: *Archiv und Öffentlichkeit. Aspekte einer Beziehung im Wandel*. Zum 65. Geburtstag von Hansmartin Schwarzmaier. Hg. von Konrad *Krimm* und Herwig *John* (Werkhefte der Staatlichen Archivverwaltung Baden-Württemberg A 9). Stuttgart 1997. S. 293–304.

²⁰ Vgl. Gesetz über die Pflege und Nutzung von Archivgut (Landesarchivgesetz – LArchG) vom 27. Juli 1987 in der geänderten Fassung vom 12. März 1990 in Hermann *Bannasch: Archivrecht in Baden-Württemberg*. Texte, Materialien, Erläuterungen (Werkhefte der Staatlichen Archivverwaltung Baden-Württemberg A 1). Stuttgart 1990. S. 21 f.

und auch der rechtlich unselbständigen Unternehmen, das heißt der städtischen Regiebetriebe und der Eigenbetriebe de jure gesichert. Daß in der Praxis auch Probleme auftauchen können, Eigenbetriebe zur Aktenablieferung zu veranlassen, wurde schon erwähnt. Es handelt sich bei diesen Problemen auch durchaus nicht um Karlsruher Sonderprobleme, wie viele Kommunalarchivare und -archivarinnen bestätigen werden. Dennoch bleibt festzuhalten, daß ein städtischer Eigenbetrieb archivisch wie ein Amt oder eine vergleichbare Institution zu behandeln ist.

Kritisch wird es aus archivischer Sicht, wenn rechtlich selbständige Unternehmen gebildet werden, das heißt in der Praxis vor allem Kapitalgesellschaften in Form der Aktiengesellschaft (AG) und der Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). In Karlsruhe ist bislang nur die Form der GmbH gewählt worden. Der Paderborner Stadtarchivar Rolf Dieter Müller hat auf dem Archivtag in Hamburg 1995 eine archivrechtliche Regelung als wünschenswert bezeichnet.²¹ So wünschenswert diese in der Tat wäre, ist es aber zu bezweifeln, daß sie sich realisieren läßt. Das Land wird zurecht darauf verweisen, daß dies eine Angelegenheit ist, die die Kommunen innerhalb ihres durch die Selbstverwaltung gegebenen Gestaltungsspielraums regeln können, und auch die Kommunen werden wohl kaum eine entsprechende Änderung herbeiführen wollen.

Vielleicht hilft aber ein Gutachten weiter, das der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft der niedersächsischen Kommunalarchive ANKA, Jürgen Bohmbach, von dem Rechtsamt der Stadt Stade in dieser Angelegenheit hat erstellen lassen. Der Gutachter stellt zunächst fest, daß das Niedersächsische Archivgesetz (NArchG) keine Regelung zur Sicherung des Archivguts privatrechtlich ausgestalteter Einrichtungen der kommunalen Körperschaften enthält. Daß keine differenziertere Regelung getroffen wurde, liege daran, daß das kommunale Archivwesen zum eigenen Wirkungskreis der Kommunen gehöre. Die Ablieferungspflicht des Archivguts der privatrechtlichen Eigengesellschaften der Kommunen könnten diese daher selbst regeln. Die Dienstanweisung für das Stadtarchiv Stade enthält allerdings die Aufgabenzuweisung an das Stadtarchiv, auch Archivgut privater Herkunft zu übernehmen. Dieses Verfahren hält der Gutachter allerdings nicht für ausreichend. Er kommt vielmehr zu dem Schluß, daß vertragliche Verpflichtungen zwischen Stadt und der privatrechtlichen Gesellschaft eingegangen werden müssen, die die Archivierung des archivwürdigen Schriftguts der Gesellschaft im Stadtarchiv sicherstellen. Die Begründung lautet: *Die Verpflichtung zur Sicherung von Archivgut aus § 7 Abs. 1 Satz 1 NArchG entfällt nicht, wenn die Kommune ihre Aufgaben durch privatrechtliche Eigengesellschaften erfüllt, sofern dies auch dann möglich ist. Es muß gewährleistet bleiben, daß die öffentlich rechtliche Pflicht zur Sicherung von Archivgut erfüllt wird, wenn die Kommune im Rahmen ihrer Organisationshoheit öffentliche Einrichtungen privatrechtlich betreibt.* Soweit das juristische Gutachten des Rechtsamts Stade, das dem Auftrag der Stadtarchive, Stadtgeschichte zu überliefern, durchaus gerecht wird. Da es sich aber um ein Gutachten handelt, das aufgrund der niedersächsischen Rechtslage erstellt worden ist, muß auf jeden Fall zunächst einmal die Übertragbarkeit auf andere

²¹ Vgl. Rolf-Dietrich Müller: Privatisierung kommunaler Aufgaben. In: Archive und Gesellschaft. Referate des 66. Deutschen Archivtages 1995 in Hamburg (Der Archivar. Beiband 1). Siegburg 1997. S. 174–187. – Rolf-Dietrich Müller: Öffentliches Archivgut privatisierter Verwaltungseinrichtungen. In: Archivpflege in Westfalen und Lippe 45 (1997) S. 23–27.

Landesarchivgesetze geprüft werden, die aber wohl alle in dieser Frage nicht weit voneinander abweichen.

Welche Möglichkeiten gibt es nun, auf vollzogene oder anstehende Privatisierungen zu reagieren, um den Auftrag umzusetzen, die Stadtgeschichte zu überliefern?

Lösungsmöglichkeiten

Als Sofortmaßnahme empfiehlt es sich, mit den zur Privatisierung anstehenden Eigenbetrieben eine Aktenaussonderung und -bewertung noch vor der Umwandlung in eine GmbH zu vereinbaren.

Als zweite Maßnahme sollte man versuchen zu vereinbaren, daß das Archiv auch nach der Privatisierung noch alle Unterlagen bekommt, die bis zur Umwandlung in eine GmbH entstanden sind. Es gibt gute Gründe für die Auffassung, daß die gesetzlich geregelte Archivierungspflicht der Kommunen – wenn überhaupt – erst mit den Unterlagen endet, die nach der Privatisierung entstehen.

Als dritte und umfassende Maßnahme sollte auf der Basis des niedersächsischen Rechtsgutachtens versucht werden, die Archivierungspflicht auch auf die nach der Privatisierung entstehenden Unterlagen auszudehnen. Wie diese Regelung dann von der finanziellen Seite aussieht, ob die Kommune kostenpflichtig ist oder die GmbH die Archivierung bezahlt, muß offenbleiben. Es ist aber ohne Zweifel nach wie vor eine kommunale Aufgabe, die Stadtgeschichte so umfassend wie möglich zu überliefern. Insofern ist es geradezu eine Verpflichtung, eine vertragliche Lösung anzustreben und zu erreichen.

Eine andere Lösung wäre es, die Archivierung der Unterlagen der GmbHs so zu behandeln wie bisher schon die Archivierung von nichtstädtischem Archivgut, die mit der Archivsatzung in § 1 Abs. 2 geregelt ist: *Das Archiv sammelt außerdem die für die Geschichte und Gegenwart der Stadt bedeutsamen Dokumentationsunterlagen und unterhält eine Archivbibliothek. Es kann fremdes Archivgut aufnehmen.*²² Daß es sich bei den Unterlagen städtischer GmbHs um *für die Geschichte und Gegenwart der Stadt bedeutsame Dokumentationsunterlagen* handelt, kann nicht bezweifelt werden, so daß eine Übernahme unter Berufung auf die Archivsatzung auf jeden Fall möglich ist. Bei diesem Verfahren besteht aber kein Rechtsanspruch, und es käme auf das Verhandlungsgeschick und die Überzeugungskraft im Einzelfall an.

Deshalb ist der niedersächsische Weg auf jeden Fall vorzuziehen, zumal mit guten Gründen bezweifelt werden kann, daß es sich hier überhaupt um *fremdes Archivgut* handelt. Die Argumentation des niedersächsischen Gutachtens legt ja auch nahe, daß es sich um Archivgut handelt, das mit den nach wie vor in den städtischen Dienststellen und Eigenbetrieben entstehenden Unterlagen auf einer Stufe steht, und entsprechende Regelungen der Archivierungspflicht in dem Umwandlungsvertrag des Eigenbetriebs zur GmbH zwingend sind.

Wenn es gelingen sollte, solche vertraglichen Regelungen zu schaffen, die die Archivierung der Überlieferung privatisierter städtischer Betriebe sichern, würden die Kommunalarchive ihrem Auftrag, Stadtgeschichte zu überliefern, auch in diesem Bereich nachkommen.

²² Archivordnung der Stadt Karlsruhe. In: Ernst Otto Brünche, Angelika Herkert und Angelika Sauer: Geschichte und Bestände des Stadtarchivs Karlsruhe (Veröffentlichungen des Karlsruher Stadtarchivs 11). Karlsruhe 1990. S. 202–204.