Abb. 1: Rund 9000 Beschäftigte arbeiten aktuell im Regensburger BMW-Werk. Bevor es vor mehr als 35 Jahren gebaut wurde, waren hohe Hürden zu überwinden.

Rudolf Ebneth

Wie BMW nach Regensburg kam

... und welche Rolle der Landkreis dabei spielte

Obwohl das Werksgelände heute auf dem Gebiet der Stadt Regensburg liegt, hatte der Landkreis wesentlichen Anteil an der Ansiedlung. Bedenken, Geld oder Bedingungen des Autobauers sorgten mehr als einmal dafür, dass die Entstehung des Werks am seidenen Faden hing.

25. November 1982: Die Entscheidung ist gefallen. Der BMW-Vorstand gibt den Bau eines neuen Automobilwerkes bekannt. Es soll auf einem etwa 140 Hektar großen Gelände zwischen den Orten Harting und Obertraubling entstehen. Der größere Teil liegt in der Stadt Regensburg, fast ein Drittel, rund 40 Hektar, gehören zur Gemeinde Obertraubling und somit zum Landkreis Regensburg. Es wird eine interkommunale Zusammenarbeit nötig, denn BMW will mit nur einem Partner über Grunderwerb, Erschließung und Baurecht verhandeln.

Landrat Rupert Schmid hatte sich schon bald nach seinem Amtsantritt im Frühjahr 1978 als Nachfolger von Leonhard Deininger mit der Standortfrage für ein neues BMW-Automobilwerk befasst. Es war nämlich allgemein bekannt und es wurde auch breit und intensiv darüber diskutiert, dass BMW auf Standortsuche war.

Die unter dem Vorstandsvorsitzenden Eberhard von Kuenheim ab 1970 eingeleitete Internationalisierung des Unternehmens und die deutliche Erweiterung der Modellpalette führten seit Mitte der 1970er Jahre zu wesentlich höheren Absatzzahlen und zur Ausschöpfung der Produktionskapazitäten in den Werken München und Dingolfing. 1975 wurde in Rosslyn (Südafrika) ein Werk gegründet, das aber vornehmlich die Nachfrage nach BMW-Automobilen in der südlichen Hemisphäre abdecken sollte.

Der Landrat schaltete sich in die Diskussion um das dann vierte Automobilwerk von BMW ein und startete, so sein Bericht in der Kreistagssitzung im Dezember 1979, bei Wirtschaftsminister Anton Jaumann eine „Initiative zur Ansiedlung des Werkes in Regensburg“, die er aber bewusst nicht in die Öffentlichkeit getragen habe.[1] Er entwickelte diesen Gedanken weiter, vor allem über den Regionalen Planungsverband Regensburg. Als dessen Vorsitzender konnte er zunächst seine Vorstandskollegen für seine Initiative gewinnen, nämlich den Chamer Landrat Ernst Girmindl, den Neumarkter Landrat Josef Werner Bauer, den Regensburger Oberbürgermeister Friedrich Viehbacher und den Kelheimer Bürgermeister Friedrich Mathes. Anschließend plädierten in der Verbandsversammlung alle Landräte und Bürgermeister der Region für den Standort Regensburg.

Damit war die Stadt Regensburg gemeint, weil ihr die größte Chance eingeräumt wurde, den Zuschlag zu bekommen.

Unmut im Kreistag

Vielleicht waren diese Bekundungen der Anstoß, auf alle Fälle waren sie eine willkommene und bedeutende Unterstützung, als Oberbürgermeister Viehbacher am 14. November 1979 dem BMW-Vorstandsvorsitzenden Eberhard von Kuenheim die Bewerbung von Regensburg in einem Brief mitteilte, wozu am 10. Januar 1980 ein 30-seitiger Standortvorschlag für ein 150 Hektar großes Gelände nördlich von Harting nachgereicht wurde.[2]

Im Landkreis wurden Stimmen laut gegen die Verortung des Begriffs „Standort Regensburg“ in der Stadt Regensburg. Die SPD-Kreistagsfraktion, die 18 Sitze – eingeschlossen eines FDP-Kreisrats – im Kreistag hatte, legte den Antrag vor, das Werk solle „im Landkreis“ angesiedelt werden.[3] Die CSU-Fraktion, die über 42 Sitze verfügte, sprach sich in ihrem Antrag entsprechend dem Vorschlag des Landrats für die Stadt aus.

In der Sitzung des Kreistags am 17. Dezember 1979 wurden beide Anträge, die Landrat Schmid im Vorfeld mit den Fraktionsvorsitzenden Adolf Beck (CSU) und Josef Schreiner (SPD) bereits besprochen hatte, behandelt. Aus der SPD-Fraktion kamen zwar noch einige Wortmeldungen, vor allem für Neutraubling und Regenstauf, letztendlich setzte sich jedoch das Argument durch, dass eine Landkreisgemeinde, selbst mit größtmöglicher Unterstützung des Landkreises, ein derartiges Projekt nicht stemmen könne. Die SPD-Fraktion nahm die Formulierung „im Landkreis“ zurück, so dass einstimmig beschlossen wurde: „Der Kreistag unterstützt die Bemühungen von Landrat Rupert Schmid voll und ganz, ein Werk von BMW nach Regensburg zu bringen. Der Landrat wird beauftragt, seine Verhandlungen fortzusetzen.“ Aufschlussreich ist die Diskussion um den letzten Satz des Beschlusses: Der Formulierungsvorschlag, der Landrat werde beauftragt, Verhandlungen zu führen, d.h. aufzunehmen, wurde mit dem Hinweis abgelehnt, Verhandlungen seien seit einiger Zeit bereits im Gange.

Dieser Beschluss eröffnete dem Landrat Handlungsspielraum und war für ihn später ein wichtiges Argument gegen Kritik, er handle eigenmächtig, begünstige die Stadt, informiere zu wenig oder sehr spät und lasse zu, dass nicht mehr änderbare Fakten geschaffen werden.

SPD-Kreisrat Xaver Wolf, zugleich Mitglied des Bayerischen Landtags, scherte allerdings einige Wochen später aus dieser gemeinsamen Front aus. Mit seinen Landtagskollegen Christa Meier, Regensburg, und Hans Hölzl, Bruck, reichte er im Januar 1980 im Landtag den Antrag ein, das neue Automobilwerk von BMW solle in die mittlere Oberpfalz kommen. Eine ähnliche Auffassung herrschte zu diesem Zeitpunkt übrigens auch im Bezirkstag der Oberpfalz vor. Als Josef Schreiner, damals auch SPD-Bezirksrat, einen Antrag zugunsten von Regensburg eingebracht hatte, lehnte ihn die CSU-Mehrheit ab und sprach sich für eine BMW-Ansiedelung in der mittleren Oberpfalz aus.[4]

Erste Absage an Regensburg

Das Interesse an den Plänen von BMW für ein neues Automobilwerk war riesengroß. Rund 120 Bewerbungen aus dem In- und Ausland wurden eingereicht. 28 wurden genauer untersucht, 12 in die engere Wahl genommen, darunter auch Regensburg. Am 22. Januar 1980 besichtigten Vertreter von BMW, des

bayerischen Wirtschaftsministeriums, der Regierung der Oberpfalz und der Stadt – in Anwesenheit von Landrat Schmid – das Gelände nördlich von Harting. Wahrscheinlich waren Bedenken bereits erkennbar, dennoch wurden eingehendere Untersuchungen unternommen. Anfang Mai sonderte die BMW-Findungskommission die Regensburger Bewerbung jedoch aus. Hauptgründe waren die Untergrundbeschaffenheit und ein ungünstiger Geländezuschnitt.

Nach dieser Absage begann sofort die Suche nach einem neuen Standort. Bereits am 30. Mai 1980 wurde bei einer Absprache zwischen Oberbürgermeister Friedrich Viehbacher, Landrat Rupert Schmid, dem Obertraublinger Bürgermeister Hermann Zierer und dem Neutraublinger Bürgermeister Herbert Scholz ein 140 Hektar großes Gelände südlich von Harting in Richtung Ortschaft Obertraubling festgelegt.[5] Die Stadtverwaltung Regensburg erarbeitete unter Federführung von Günter Stöberl und Hans Schaidinger einen neuen Standortvorschlag, den Oberbürgermeister Viehbacher im März 1982 dem BMW-Vorstandsvorsitzenden Eberhard von Kuenheim in München vorstellte.

Standortentscheidung 1982

Die Lage entwickelte sich für Regensburg allerdings ungünstig. Hirschaid im Landkreis Bamberg hatte eine schlüssige, entscheidungsreife Bewerbung ausgearbeitet. Zudem beschloss der BMW-Vorstand Maßnahmen zur Mobilisierung von Kapazitätsreserven in den bestehenden Werken, speziell die Erweiterung des Werkes Dingolfing, so dass die Diskussion aufkam, ob ein neues Werk überhaupt erforderlich sei. Andererseits hatten die BMW-Planer Regensburg nicht aus den Augen verloren, hauptsächlich wegen der geringeren Entfernung zu den Automobilwerken in München und Dingolfing, zum Komponentenwerk in Landshut und zum Motorenwerk in Steyr (Oberösterreich). Mitte 1982 wurde Regensburg aufgefordert, ein umfassendes Standortkonzept einzureichen.[6] Dieses wurde sehr gut aufgenommen, und Eberhard von Kuenheim sowie Aufsichtsratsvorsitzender Hans Graf von der Goltz kamen im September zu einem „Blitzbesuch“ nach Regensburg, um das Gelände zu besichtigen, aber auch um die Forderung von BMW nach nur einem Verhandlungspartner, nämlich der Stadt, deutlich zu machen.[7] Viehbacher zog deshalb zu diesem Termin spontan Landrat Schmid hinzu.[8]

Der BMW-Vorstand drängte auf eine rasche Entscheidung und übte gehörigen Druck aus. Am 26. Oktober 1982 wurde die Stadt Regensburg aufgefordert, binnen einer Woche eine Grobplanung der Erschließungsmaßnahmen sowie eine Kostenschätzung für die Baureifmachung des geplanten Werksgeländes nachzuliefern.[9] Auf dieser Grundlage wurden zwischen BMW, Freistaat und Stadt Finanzierungsregelungen vereinbart. Regensburg setzte sich in letzter Minute gegen die rund 8000 Einwohner zählende Gemeinde Hirschaid durch. Der BMW-Vorstand entschied sich am 25. November 1982 für Regensburg „mit dem Vorbehalt, dass die bisher in den Verhandlungen erzielten Ergebnisse in rechtlich verbindliche Verträge umgesetzt werden können.“

Grundlage der Entscheidung für den Standort Regensburg war ein umfangreicher Kriterienkatalog. Er ist in fünf Abschnitte gegliedert, die innerhalb der Gesamtbewertung (100) unterschiedlich gewichtet sind.[10]

Grundstück (26)

– Grundstücksform, Bebaubarkeit, Größe, Erweiterungsmöglichkeit, Niveauunterschiede, Bodentragfähigkeit, Grundwasserspiegel, Anzahl der Grundstücksbesitzer, Flächennutzungsplan, Zeitraum bis Planungssicherheit, Geländeeinschränkungen (elek-

Abb. 2:
Die Fluren zwischen Harting (im Vordergrund) und Obertraubling um 1980

trische Leitungen, Straßen, Wassergräben, Teiche), Grundstückspreis, Entfernung zur nächsten Wohnbebauung

Arbeitskräftepotential (25)

– Gesamtbeschäftigte, Beschäftigte im produzierenden Gewerbe, Beschäftigte in der metallverarbeitenden Industrie, Arbeitskräftereserve, Arbeitslose, offene Stellen, Auspendler

Infrastruktur (22)

– Entfernung zum nächsten Güterbahnhof, Entfernung zum nächsten Autobahnanschluss, Entfernung zum nächsten Flughafen, Sozialer Bereich, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, Nähe zu einer größeren attraktiven Stadt (Oberzentrum), Stromversorgung (Art, Entfernung, Leistungsgrenze), Wasser (Stadtwasser, Leistungsgrenze, eigene Brunnenversorgung), Abwasserbeseitigung (Kläranlage), Müllbeseitigung (Normalmüll, Sondermüll)

Externe Logistik (15)

– LKW-Verkehr (Transportzeit nach Dingolfing, München, Landshut, Steyr), Bahnverkehr (Transportzeit wie eben), Transportkosten (Zwischenwerksverkehr, Materialanlieferung, Fahrzeugversand), PKW-Reisezeit nach München

Präferenzen (12)

– Investitionshilfen, direkte Zuschüsse, Sonderabschreibungen, Steuerart/Hebesatz

Die Abschnitte „Arbeitskräftepotential“ und „Infrastruktur“ brachten deutliche Vorteile für Regensburg. Hirschaid dagegen lag ganz klar bei den Kriterien unter „Präferenzen“ vorn.

Kritische Stimmen

In Stadt und Region Regensburg wurde die Entscheidung von BMW erleichtert, erfreut und zum Teil begeistert aufgenommen. Dennoch waren, vor allem in den Medien, auch kritische und ablehnende Stimmen zu vernehmen: Das Werk werde auf besten landwirtschaftlichen Böden errichtet. Es erzeuge Lärm, Verkehr und Emissionen. Heimische mittelständische Betriebe würden Arbeitskräfte verlieren. Die regionale Wirtschaftsstruktur könne eher durch neue, kleinere und mittlere Betriebe gestärkt werden, wodurch auch die Gefahr einer Monostruktur vermieden werde. Eigentlich müsse das Werk angesichts der großen strukturellen Probleme in der mittleren Oberpfalz angesiedelt werden.[11]

Ähnlicher Meinung war übrigens (zunächst) auch Ministerpräsident Franz Josef Strauß. Er hätte die Ansiedlung gerne in Nordbayern gesehen, stellte sich aber unverzüglich und nachdrücklich hinter die Entscheidung für Regensburg, war sie doch zumindest für Bayern positiv ausgegangen. Die Standortfrage war einige Wochen zuvor sogar in den Wahlkampf zur Landtagswahl am 10. Oktober 1982 eingeflossen. Es wurden Zweifel an der Ernsthaftigkeit des Projekts und an den Erfolgsaussichten für Regensburg geäußert. In einer Wahlzeitung wurde BMW mit „B(itte) M(ehr) W(arten)“ gedeutet und gemutmaßt, die Ansiedlung in Regensburg sei eines der Projekte, „die nach dem Wahltag als Seifenblasen zerplatzen.“[12]

Die Einwände und Bedenken störten Landrat Schmid und ließen bei ihm die Sorge aufkommen, BMW könne seine Entscheidung überdenken. Deshalb schrieb er Mitte Dezember 1982 an Eberhard von Kuenheim, die kritischen Stimmen, die in der Presse zu lesen seien, seien nicht „repräsentativ“. Vielmehr herrsche in der Region deutliche Zustimmung und große Dankbarkeit. Sogar der Bauernverband begrüße die Ansiedelung, obwohl beste landwirtschaftliche Flächen verloren gingen. Gleichzeitig bemühte Schmid sich um positive Äußerungen aus dem kommunalpolitischen Umfeld. Er aktualisierte die Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes von Mitte 1979. Alle Bürgermeister und Landräte der Region, besonders nachdrücklich die Landräte von Kelheim, Cham und Neumarkt, begrüßten Mitte Dezember 1982 die Entscheidung für Regensburg.

Um Bedenken und Vorbehalte abzubauen und um deutlich zu machen, dass die Werksansiedlung nicht nur neue Arbeitsplätze, sondern viele andere und breit gestreute Vorteile für die Region bringe, wurde BMW in der Öffentlichkeit häufig mit den Begriffen „Bäcker, Metzger, Wirte“ gleichgesetzt. BMW selber lud ab Ende 1982 interessierte Bürgerinnen und Bürger, vor allem aus dem räumlichen Umfeld, zu Informationsabenden ein. Diese Veranstaltungen sollten dazu beitragen, die positive Grundstimmung in der Bevölkerung und in den Medien aufrecht zu erhalten bzw. zu erzeugen.

Die Umgemeindung als Voraussetzung

Im Zusammenhang mit der bereits geschilderten Absprache im Mai 1980, ein Areal zwischen Harting und Obertraubling als BMW-Werksgelände anzubieten, stand die Umgliederung der 40 Hektar, die in der Gemeinde Obertraubling lagen, in die Stadt schon im Raum. Konkret wurde sie aber, als das Blatt sich ab Mitte 1982 zugunsten Regensburgs wendete. BMW forderte, und dies schon in Sondierungsgesprächen, lediglich einen Ansprechpartner für Grunderwerb, Erschließung und Baurecht. Obwohl nicht immer und überall eigens betont, zielte diese Forderung stets auf die Stadt als alleinigen Ansprechpartner ab. Die Umge-

meindung der Obertraublinger Fläche war unabdingbare Voraussetzung für den späteren Ansiedlungsvertrag.[13] Diese wurde in mehreren Schriftstücken klar und eindeutig dargelegt. So teilte die BMW-Rechtsabteilung am 9. Dezember 1982 Oberbürgermeister Viehbacher mit, seit Beginn der Verhandlungen über das angebotene Grundstück im Jahre 1981 sei BMW von einer Eingemeindung des Obertraublinger Teils in die Stadt ausgegangen – zumal dieser das kleinere Areal sei: „Insoweit war der Landkreis in die Verantwortung miteinbezogen."[14]

Noch deutlicher war die Formulierung von BMW an Landrat Schmid vom 15. Dezember 1982: BMW wolle nochmals „unmißverständlich zum Ausdruck bringen", dass das Werk nicht auf Regensburger und Obertraublinger Gebiet entstehen könne. In früheren Gesprächen sei die Umgliederung als Voraussetzung einer Ansiedlung besprochen, entsprechende Optionen seien gegeben worden. Es werde daran erinnert, dass „ohne die Kooperation zwischen der Stadt Regensburg und dem Landkreis Regensburg eine Entscheidung in dieser Form noch nicht getroffen wäre". Es werden rasche Beschlüsse von Gemeinde und Landkreis angemahnt, „damit die Ansiedlung unseres Werkes in Regensburg nicht noch in Frage gestellt wird". Auch Eberhard von Kuenheim machte den Landrat am 22. Dezember nochmals auf die „unabdingbare Forderung nach Umgemeindung" aufmerksam, zumal Schwierigkeiten beim Grunderwerb absehbar seien.

Die BMW-Forderung war also bekannt – und zwar schon seit Beginn der Standortverhandlungen. Deshalb stellte Landrat Schmid bereits Anfang November 1982 mit den Vorsitzenden der Kreistagsfraktionen und mit Leo Graß, Bürgermeister von Obertraubling, Einvernehmen bezüglich der Umgemeindung her und signalisierte dieses am 7. November Oberbürgermeister Viehbacher. Dieser informierte sofort BMW und ebnete so wohl den Weg für den Beschluss des BMW-Vorstandes am 25. November 1982. Einen Tag danach teilte Viehbacher dem Landrat mit, die Stadt rechne „fest" mit der Hilfe des Landkreises bei der Umgemeindung und bitte außerdem um einen „angemessenen Finanzierungsbeitrag" bei den Grundstückskosten.[15]

In der Kreistagssitzung am 17. Dezember 1982 wurde die Umgemeindung ausführlich diskutiert. Ungeachtet der Tatsache, dass die Fraktionsvorsitzenden im Voraus eingebunden waren und Zustimmung schon signalisiert hatten, wurde anfänglich besonders aus der SPD-Fraktion kritisiert, dass der Landkreis die Umgemeindung gewissermaßen bereits zugesagt und vollendete Tatsachen geschaffen habe.[16] Es wurde die Frage aufgeworfen, ob BMW diese tatsächlich gefordert habe, und wenn ja, ob die BMW-Bedingungen nicht auch ohne Umgemeindung hätten erfüllt werden können, auch wenn dies vielleicht schwieriger und zeitaufwendiger gewesen wäre.

Der Landrat machte deutlich, dass die Standortentscheidung unter fachlichen Aspekten erfolgt sei, dass BMW immer die Umgemeindung vorgetragen habe und dass sie unverzichtbar sei für einen mit der Stadt Regensburg abzuschließenden Ansiedlungsvertrag. BMW erwarte rasche Beschlüsse. Diese seien schon deshalb sinnvoll, damit Firmen in der Region bereits im Jahr 1983 Aufträge zur Geländeerschließung bekommen könnten.

Zustimmung in allen Gremien

Im Grunde war sich der Kreistag einig. Ein Beschluss wurde jedoch nicht gefasst, weil die Entscheidung des Gemeinderates Obertraubling abgewartet werden sollte. CSU-Fraktionsvorsitzender Adolf Beck äußerte aber die Auffassung, der Kreistag solle seine positive Haltung kundtun, und gab folgende bemerkenswer-

te Erklärung ab: Seine Fraktion habe bisher mit aller Entschiedenheit Gebietsansprüche der Stadt Regensburg abgelehnt und werde dies auch künftig tun. Bei den jetzt zur Umgemeindung anstehenden 30 Hektar sei die Sachlage jedoch völlig anders. Hier sei die Umgliederung sinnvoll und sollte vom Kreistag gebilligt werden, zumal auch keine Einwohner betroffen seien. Der Landrat werde gebeten, die Gemeinde Obertraubling unterstützend zu beraten.

Bewegung in das Verfahren brachte vor allem auch die Regierung der Oberpfalz mit Regierungspräsident Karl Krampol. Sie erklärte am 23. Dezember 1982, der BMW-Forderung zum 1. Februar 1983 entsprechen zu wollen, und leitete ein Raumordnungsverfahren ein. [17] Abgabeschluss für Stellungnahmen war der 27. Januar 1983. Am 12. Januar 1983 beschloss der Gemeinderat Obertraubling einstimmig die Umgemeindung, genauer gesagt eine Umgliederung. Obertraubling gab zwar 40 Hektar an die Stadt ab, bekam von dieser aber 45 Hektar aus der Gemarkung Burgweinting. Im Beschluss des Gemeinderates ist ferner enthalten, dass für alle Flächen, auch für Feldwege usw., ein einheitlicher Preis bezahlt wird, dass alle praktizierenden Landwirte im Rahmen des Grunderwerbs einen vollen Wertausgleich erhalten und dass die Gemeinde Obertraubling ein Mitspracherecht bei der Neutrassierung der B15 bekommt.

Die Weichen für die Zustimmung auch des Kreistags waren gestellt. In der Sondersitzung am 17. Januar 1983 wurde die Expertise des Landratsamtes zum Raumordnungsverfahren begrüßt, aber ergänzend darauf hingewiesen, dass für alle betroffenen Bereiche der Gemeinde Obertraubling ein ausreichender Immissionsschutz zu gewährleisten sei und dass insgesamt gesehen die Werksansiedlung die Entwicklung der Gemeinde nicht beeinträchtigen dürfe. Vorbehaltlich des Einvernehmens zwischen Stadt und Gemeinde billigte das Gremium einstimmig die „Änderung des Gebiets der Gemeinde Obertraubling sowie des Landkreises Regensburg und der Stadt Regensburg aus Anlaß der Ansiedlung eines BMW-Werkes in Regensburg“. Entsprechend dem Plan der Regierung wurde die Umgliederung am 1. Februar 1983 wirksam.

Wie zügig und trotz mancher Diskussionen und Einwendungen einvernehmlich sie abgewickelt wurde, war eine „kleine Sensation“.[18] Die Auseinandersetzungen zwischen Stadt und Landkreis Regensburg im Zusammenhang mit der Gebietsreform 1972 – 1978 und der Streit um den Osthafen, der mit Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes am 1. Januar 1978 in die Stadt eingegliedert wurde, lagen nämlich nur wenige Jahre zurück.

Finanzierungsbeteiligung des Landkreises

War das Umgliederungsverfahren ziemlich reibungslos und rasch abgewickelt worden, so gestalteten sich die Grundstücksverhandlungen weitaus schwieriger und zeitaufwendiger. Die Stadt war bereits Eigentümerin von nahezu der Hälfte des vorgesehenen Werksgeländes. Den Rest musste sie aus Privateigentum erwerben. Oberbürgermeister, Landrat und BMW-Unterhändler trafen sich mit den Grundstückseigentümern am 27. Dezember 1982 in Obertraubling und am 28. Dezember in Regensburg. Hinzugezogen wurde auch ein Fachanwalt für Steuerfragen.[19] Es prallten sehr unterschiedliche Preisvorstellungen aufeinander. BMW war nicht bereit, mehr als die von Anfang an zugesagten 19,50 DM pro Quadratmeter zu bezahlen. Die Eigentümer forderten jedoch ein Mehrfaches. In einer breiten öffentlichen Diskussion wurde nicht mehrheitlich, aber doch sehr deutlich, die Meinung laut, die Stadt dürfe wegen der BMW-Ansiedlung ihre Leistungsfähigkeit nicht gefährden. Andererseits

wurde Besorgnis geäußert, die schleppenden Grundstücksverhandlungen könnten die Werksgründung „in Gefahr bringen“ und das Projekt hänge sogar „am seidenen Faden“.[20] Tatsächlich geriet es im Frühjahr 1983 in eine kritische Phase.

Es war immer klar, dass die Grundstücksfrage für die Stadt eine hohe Belastung sein würde. Mit dem Hinweis auf die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen des Werkes auch auf den Landkreis hatte Landrat Schmid schon im November 1982 mit den Vorsitzenden der beiden Kreistagsfraktionen einen Zuschuss von 2 Mio. DM besprochen.[21] Oberbürgermeister Viehbacher bat, wie bereits geschildert, einen Tag nach der BMW-Standortentscheidung um einen „angemessenen Finanzierungsbeitrag des Landkreises“. In seiner Sitzung am 25. März 1983 stellte der Kreistag eine finanzielle Beteiligung des Landkreises zwar in Aussicht, fasste jedoch keinen Beschluss.[22]

Die Lage spitzte sich zu, vor allem als bekannt wurde, dass die im Herbst 1982 für Erschließung und Grunderwerb berechneten Kosten von 215 Mio. DM auf fast 300 Mio. DM angestiegen waren. Von den Mehrkosten von rund 85 Mio. DM entfielen 45 Mio. DM auf Erschließungsmaßmahnen und 40 Mio. DM auf den Grunderwerb. Kreiskämmerer Walter Rimsl erläuterte am 22. Juli 1983 im Kreistag diese Zahlen und berichtete von einer Art Krisensitzung Anfang Juni im bayerischen Wirtschaftsministerium, an der er als Vertreter des Landkreises teilgenommen hatte. In dieser Zusammenkunft sei ein aktualisiertes Finanzkonzept mit 136 Mio. DM für den Freistaat, 73 Mio. DM für BMW und 87 Mio. DM für die Stadt Regensburg vorgelegt worden. Gegenüber früheren Berechnungen erhöhe sich der Finanzierungsanteil für den Staat um 20 Mio. DM, für BMW um 35 Mio. DM und für die Stadt um 27 Mio. DM. Allerdings sei festgestellt worden, die Stadt könne diese Kostenmehrung nicht mehr alleine übernehmen, das Innenministerium halte eine weitere Verschuldung der Stadt für nicht tragbar, und da der Freistaat aufgrund rechtlicher Erwägungen den Grunderwerb nicht fördern dürfe, sollten auf Vorschlag des Finanz- und des Wirtschaftsministers Stadt und Landkreis Regensburg gemeinsam die einschlägigen Mehrkosten finanzieren. Der Landkreis solle 10 Mio. DM aufbringen.[23]

Rimsl führte des Weiteren aus, der Landrat habe einen Zuschuss abgelehnt, eine rückzahlbare Zuweisung, d. h. ein zinsloses Darlehen, in Höhe von 10 Mio. DM sei aber denkbar. Nach der positiven Aufnahme im Wirtschaftsministerium habe sich der Landrat mit den Vorsitzenden der Kreistagsfraktionen auf diese Lösung verständigt und dem Ministerium dieses Übereinkommen mitgeteilt, natürlich vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen politischen Gremien. Am 10. Juni stimmte der Kreisausschuss zu und empfahl dem Kreistag die Genehmigung. Das Darlehen des Landkreises war also de facto gesichert, die Stadt konnte somit die Grundstückskäufe abschließen und mit BMW den Ansiedlungsvertrag ausarbeiten.

Die Brisanz der Situation wird deutlich einerseits durch die Befürchtung in der erwähnten Sitzung im Wirtschaftsministerium, die BMW-Ansiedlung drohe zu scheitern, andererseits durch die Zeitleiste: Das bayerische Kabinett hatte zum 7. Juni ein aktualisiertes Finanzierungskonzept gefordert, und die Stadt Regensburg konnte nur bis zum 16. Juni von abgeschlossenen Kaufverträgen zurücktreten.

Der Kreistag hatte am 22. Juli 1983 im Grunde gar keine andere Wahl, als der Empfehlung des Kreisausschusses zu folgen und das Darlehen zu genehmigen. Dennoch entstand eine intensive und zum Teil sehr kontrovers geführte Diskussion. Landrat Schmid verwahrte sich gegen die Vermutung, nicht das Wirt-

schaftsministerium, sondern er habe die Finanzierungsbeteiligung des Landkreises ins Gespräch gebracht. Er stellte erneut klar, dass die Mehrkosten beim Grunderwerb allein auf die erhöhten Forderungen der privaten Eigentümer zurückzuführen seien. Josef Schreiner, der SPD-Fraktionsvorsitzende, gab zu bedenken, dass die Stadt den Landkreis nicht immer wohlwollend behandelt habe, während nun dem Landkreis allein schon wegen der Gebietsumgliederung anteilige Gewerbesteuereinnahmen verloren gingen. Aus seiner Fraktion kamen auch Anregungen zu Gegenleistungen für die Darlehensgewährung, z.B. dass im BMW-Werk als Energieträger ausschließlich umweltfreundliches Gas eingesetzt werde oder dass die Stadt dem Landkreis beim Projekt Sinzinger Nahverkehrsbrücke und bei Verbesserungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entgegen kommen müsse.

Ausführlich diskutiert wurde über den auch vom Landrat erwogenen Gedanken, der Stadt einen Zuschuss von 3 Mio. DM zu gewähren, also 1 Mio. DM mehr als früher bereits erörtert. Diese Idee wurde jedoch rasch aufgegeben, denn der Kreiskämmerer zeigte auf, dass der Landkreis bei einem zehnjährigen, kreditfinanzierten zinslosen Darlehen von 10 Mio. DM sogar etwas weniger belastet werde, nämlich bei Zinssätzen von 6,5 bis 7,5 Prozent mit 3,5 bis 4,0 Mio. DM, als bei einem verlorenen, aber ebenfalls kreditfinanzierten Zuschuss von 3 Mio. DM. Sehr förderlich für die Darlehenslösung war auch der Hinweis, dass auf diese Weise der Stadt viel stärker geholfen werden könne. Letztendlich ging es um die Absicherung der Darlehensrückzahlung. Nach zufriedenstellenden Aussagen von Landrat und Kreiskämmerer erteilte der Kreistag der Kreisverwaltung schließlich einstimmig den Auftrag, „mit der Stadt eine vertragliche Regelung hinsichtlich der Bereitstellung und Rückzahlung eines Finanzierungsanteiles des Landkreises von 10 Mio. DM für die BMW-Ansiedlung in Regensburg zu treffen. Hinsichtlich der Tilgung ist festzulegen, dass diese jährlich in Höhe von mindestens 20 % des Gewerbesteuer-Bruttoaufkommens der Stadt Regensburg aus dem BMW-Werk zu leisten ist und daß die Tilgungsrate ab dem Haushaltsjahr 1989 bis zur Darlehenstilgung jährlich mindestens 2 Mio. DM betragen muß. Der Finanzierungsanteil von 10 Mio. DM ist im Haushaltsjahr 1984 bereitzustellen.“

Das Darlehen wurde im Jahr 1984 ausgezahlt. Bereits im Jahr 1987 setzte die Tilgung ein, sie endete im Jahr 1992.[24] Die kürzere Laufzeit ergab für den Landkreis eine geringere Zinsbelastung. Sie erreichte rund 1 Mio. DM, die der Landkreis der Stadt, wie Landrat Schmid es einmal formulierte, „quasi geschenkt“ hat.[25]

Ansiedlungsvertrag

Am 21. Juli 1983 wurde im Alten Rathaus zu Regensburg der Ansiedlungsvertrag zwischen Stadt und BMW unterzeichnet.[26]

In den ersten 15 Paragraphen werden die Verpflichtungen der Stadt, vor allem hinsichtlich Bereitstellung, Erschließung und Baureifmachung des Grundstücks, beschrieben. Dann folgen die Zusagen von BMW, nämlich bis Ende 1986 mit einem Investitionsaufwand von rund 650 Mio. DM etwa 600 Stellen und bis Ende 1991 mit rund 1,2 Mrd. DM Investitionsvolumen (jeweils auf Preisbasis 1982) 3500 Dauerarbeitsplätze bei einer Tagesproduktion von 400 Fahrzeugen zu schaffen. Sollte BMW von 1992 bis 1999 diese Zahlen bzw. eine Produktion gleich hoher Wertschöpfung nicht erreichen, müsste das Unternehmen Anfang 2000 der Stadt 60 Mio. DM (samt

Abb. 3: Die Unterzeichnung des Ansiedlungsvertrags im Alten Rathaus Regensburg
sitzend (v.l.n.r.): Hans Koch (BMW-Produktionsvorstand), Eberhard von Kuenheim (BMW-Vorstandsvorsitzender), Friedrich Viehbacher (Oberbürgermeister), stehend (v.l.n.r.): Dieter Hendel (Leiter BMW-Werksplanung, von Dezember 1984 bis Januar 1992 technischer, danach bis 1994 alleiniger Leiter des BMW-Werkes Regensburg), Alfons Schneider (Stadtrat, halbverdeckt), Günther Jacobi (BMW-Rechtsabteilung), Horst Eifler (3. Bürgermeister), Karl Krampol (Regierungspräsident), Dieter Brielmeier (Stadtrat), Rupert Schmid (Landrat), Hans Schaidinger (Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Regensburg), Günter Stöberl (Planungs- und Baureferent der Stadt Regensburg)

anteiliger Zinsen) erstatten. Darüber hinaus steht der Stadt das Wiederkaufsrecht zu. Auch an den Freistaat müsste BMW zurückzahlen, sollte der Vertrag nicht eingehalten werden. Das Unternehmen musste sich außerdem zur Mitfinanzierung der Kosten für Stromversorgung und Geländeerschließung verpflichten und zusagen, bei Bau und Betrieb des Automobilwerkes – soweit möglich – Aufträge an Firmen mit Sitz in der Region und vor allem im Stadtgebiet von Regensburg zu vergeben und darüber „die Stadt auf Verlangen in angemessenem Umfang zu unterrichten."

Rascher Aufbau des Werkes

BMW wollte das Werk so schnell wie möglich erbauen. Schon wenige Tage nach Unterzeichnung des Ansiedlungsvertrages begann auf dem Werksgelände ein umfangreicher Bodenaustausch. Rund 4 Mio. Kubikmeter Humus und Löß wurden durch Kies ersetzt, um die für die Produktionsanlagen erforderliche Untergrundfestigkeit zu erreichen. Sofern geeignet und brauchbar wurde das Aushubmaterial auf Flächen im Umfeld des Werksgeländes ausgebracht, z. B. in dem Gebiet, das im Zuge der Umgliederung von der Stadt Regensburg an die Gemeinde Obertraubling gefallen war.[27]

Den zügigen Fortgang der Erschließungsmaßnahmen behinderten auch flächendeckende archäologische Ausgrabungen nicht, die in dem seit jeher fundträchtigen Gebiet zu erwarten und aufgrund von aktuellen Luftbildaufnahmen angeordnet worden waren.

Am 2. April 1984 wurde Grundsteinlegung gefeiert. Eberhard von Kuenheim äußerte in seiner Festrede die Auffassung[28], Kostenniveau und starre Arbeitszeitregelungen sprächen eigentlich gegen den Standort Deutschland. Allerdings schlügen die hervorragende Facharbeiterausbildung, die hochentwickelte Zulieferindustrie und die leistungsfähige Infrastruktur positiv zu Buche. Ausdrücklich dankte er den Repräsentanten von Staat, Regierungsbezirk, Stadt und Landkreis für die wirksame Unterstützung. Respekt zollte er den beteiligten Behörden und Ämtern für die zügige und kompetente Sachbearbeitung.

Am 8. Mai 1985 war Richtfest. Am 17. November 1986 wurde das Werk offiziell mit einer kleinen Feier in Betrieb genommen. Zu dieser waren aus dem öffentlichen Leben nur Regierungspräsident, Oberbürgermeister und Landrat sowie die lokalen Medien eingeladen. Von BMW-Seite hingegen waren alle 1300 Beschäftigte, die zu diesem Zeitpunkt bereits im Werk

Abb. 4: Das Ausmaß der Erdarbeiten beim Bodenaustausch war enorm.

Abb. 5: Landrat Schmid im Gespräch mit Peter Klein von der BMW-Bauleitung, November 1983

Abb. 6: Kommunalpolitiker, darunter Landrat Rupert Schmid (2.v.l.) und der Obertraublinger Bürgermeister Leo Graß (2.v.r.), auf der Baustelle mit dem technischen Werkleiter Dieter Hendel (r.) und dem kaufmännischen Werkleiter Bernd Kalthegener (3.v.l.), September 1985

tätig waren, dabei. Die offizielle Werkseinweihung in großem Rahmen fand am 22. Mai 1987 statt.

Wirtschaftliche Auswirkungen des Werkes

Das BMW-Werk hat wesentlich zur dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung der Region seit den 1980er Jahren beigetragen und die Hoffnungen und Erwartungen weit übertroffen. Bereits in der Bauphase entstanden nicht nur beachtliche Beschäftigungsimpulse, sondern auch Gewerbesteuereffekte. Wegen der Zerlegung der Gewerbesteuer nach Lohnsummen mussten auch auswärtige Firmen, die länger als sechs Monate am Werksaufbau beteiligt waren, Gewerbesteuer an die Stadt zahlen. Erstmals im März 1984 und danach mindestens einmal im Jahr lieferte BMW eine Auflistung über die Auftragsvergaben. Je mehr es um spezifische Produktionsanlagen ging, desto höher war naturgemäß der Anteil auswärtiger Firmen. Ende 1988 lag das Auftragsvolumen bei rund 1,2 Mrd. DM. Davon war etwa ein Viertel, also rund 300 Mio. DM, an Firmen aus Regensburg und dem Umkreis gegangen. Insgesamt gesehen hat BMW im Werk Regensburg bis 2020 rund 5 Mrd. Euro investiert.

Die Beschäftigtenzahlen entwickelten sich weit besser als erwartet bzw. vertraglich festgelegt. Die Verpflichtung, bis Ende 1991 3500 Dauerarbeitsplätze zu schaffen, wurde schon Ende 1989 erreicht. In den Folgejahren stieg die Mitarbeiterzahl ständig an. Aktuell (und schon seit vielen Jahren) liegt sie – bei einer Tagesproduktion von rund 1000 Fahrzeugen – bei rund 9000. Etwa 3200 Beschäftigte wohnen im Landkreis Regensburg, 1500 in der Stadt Regensburg und weitere 2900 in den unmittelbar angrenzenden Landkreisen. Zu dieser Stammbelegschaft kommen noch Arbeitskräfte, die über Zeitarbeitsfirmen und mit Werkverträgen tätig sind. Sie ermöglichen die Flexibilität, die aufgrund von Nachfrage- und Produktionsschwankungen erforderlich ist. In Zulieferbetrieben und Dienstleistungsfirmen, die für das BMW-Werk arbeiten, sind weitere rund 15.000 Arbeitsplätze entstanden, davon etwa 2000 im Innovationspark Wackersdorf, der ab 1989 von BMW aufgebaut wurde.[29]

Nicht übersehen werden dürfen die Kaufkrafteffekte aus den Lohn- und Gehaltszahlungen von BMW und den mit dem Werk verbundenen Unternehmungen. Die Lohn- und Gehaltssumme von BMW Re-

gensburg beträgt derzeit etwas mehr als 600 Mio. Euro im Jahr. Davon fließen entsprechend den Wohnorten der Beschäftigten etwa 200 Mio. Euro in den Landkreis Regensburg. Nach Abzug von Steuern, Abgaben, Sparquote usw. werden etwa 400 Mio. Euro im Jahr als Kaufkraft in der Region insgesamt und ungefähr 140 Mio. Euro im Landkreis Regensburg wirksam, d.h. für Mieten, Bau/Kauf von Eigenheimen und Wohnungen, für Lebenshaltung (siehe „Bäcker, Metzger, Wirte"), Freizeit, Sport und Kultur, wodurch wiederum Einkommen entstehen. Somit führt das Werk zu einem Einkommenseffekt von insgesamt etwa 1 Mrd. Euro jährlich. Berücksichtigt man alle Multiplikatoren, so steigen die Einkommenseffekte in der Region auf etwa 1,4 Mrd. Euro. Ungefähr 45.000 Menschen in Ostbayern sind direkt oder indirekt vom BMW-Werk Regensburg abhängig.

Viele Kommunen profitieren von den Lohn- und Einkommensteuerzahlungen der BMW-Beschäftigten, weil ihnen 15 Prozent des bei der Lohn- und der veranlagten Einkommensteuer erzielten Aufkommens als Gemeindeanteil zugewiesen werden. Insgesamt dürften dies derzeit ungefähr 35 Mio. Euro sein. Entsprechend den Wohnorten fließt davon ungefähr ein Drittel in den Landkreis Regensburg.

Für die Stadt Regensburg ist die Gewerbesteuer als weiterhin bedeutendste Gemeindesteuer sehr wichtig. Sie hängt von der gesamtwirtschaftlichen Lage und dem zu versteuernden Ertrag der einzelnen Unternehmen ab. Das BMW-Werk ist trotz der aktuellen Anpassungen weiterhin der größte Gewerbesteuerzahler der Stadt. Es hat die meisten Jahre über die Schätzungen und Berechnungen hinaus und insgesamt gesehen entscheidend dazu beigetragen, dass deren Gewerbesteueraufkommen (auf Euro umgerechnet) von 47 Mio. Euro im Jahr 1986 über 106 Mio. Euro im Jahr 2000 auf den Rekordwert von 252 Mio. Euro im Jahr 2012 gestiegen ist. 2018 wurden 224 Mio. Euro erreicht, 2019 jedoch nur noch 166 Mio. Euro.[30]

Abb. 7: Vorstandsvorsitzender Eberhard von Kuenheim hielt beim offiziellen Produktionsbeginn am 17. November 1986 eine Ansprache.

In Studien über die wirtschaftlichen Auswirkungen der Werksansiedlung wurde die anfangs verschiedentlich geäußerte Meinung widerlegt, die öffentliche Hand habe sich zu stark engagiert.[31] Es konnte aufgezeigt werden, dass die Aufwendungen der Stadt Regensburg bereits Anfang der 1990er Jahre durch Gewerbe- und Grundsteuereinnahmen sowie durch den Gemeindeanteil an den Lohn- und Einkommen-

Abb. 8: In der Fahrzeugendmontage am 17. November 1986 (v.r.n.l.): Produktionsvorstand Hans Koch (halbverdeckt), Vorstandsvorsitzender Eberhard von Kuenheim, Landrat Rupert Schmid, Oberbürgermeister Friedrich Viehbacher, Regierungspräsident Karl Krampol (halbverdeckt), technischer Werkleiter Dieter Hendel, kaufmännischer Werkleiter Bernd Kalthegener

steuerleistungen ausgeglichen waren. Betrachtet man die staatliche Förderung, einerseits an die Stadt für Erschließungsmaßnahmen, andererseits an BMW in Form von steuerpflichtigen Zuschüssen und steuerfreien Zulagen, so betrug sie, gemessen an den Gesamtinvestitionen bis 1990 schon weniger als zehn Prozent. Nach ungefähr zehn Jahren Produktionsbetrieb war sie durch das induzierte Steueraufkommen bereits kompensiert.

Ein positiver Aspekt des Werksaufbaus, besonders für die Wirtschaft, war die A93. BMW setzte sich in Verhandlungen mit dem Freistaat erfolgreich für die Weiterführung dieser Autobahn nach Regensburg und in die Oberpfalz ein. Rechtzeitig zum Produktionsbe-

ginn im BMW-Werk im November 1986 war das gesamte Teilstück Holledau-Regensburg fertiggestellt.

Kooperation von Landkreis und Stadt

Die Ansiedelung des BMW-Werkes war ein zentraler Punkt in der 24-jährigen Amtszeit von Landrat Rupert Schmid.[32] Er brachte Regensburg sehr früh ins Gespräch und startete eine entsprechende Initiative.[33] Vielleicht war diese sogar der Zündfunke für die Bewerbung, wobei er immer an die Stadt als Standort dachte. Die Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Stadt war entscheidend für die Ansiedelung. Die Umgliederung eines Teils des Werksgeländes in die Stadt und die Beteiligung des Landkreises an den Grunderwerbskosten standen dabei im Mittelpunkt. Grundlage waren die sehr guten persönlichen Kontakte zwischen Schmid und Oberbürgermeister Viehbacher. Beide waren Juristen, kannten sich aus der Studienzeit und bauten nach ihrer Wahl zum Landrat und Oberbürgermeister im Frühjahr 1978 „konkurrenzlose Kontakte“ auf, d.h. unter vier Augen ohne Einbindung anderer Personen, auf kürzestem Weg und mit einer direkten Telefonverbindung, gewissermaßen einem „roten Telefon“.[34] Dieses nutzte der Oberbürgermeister zum Beispiel, als er den Landrat spontan zu dem erwähnten „Blitzbesuch“ von Eberhard von Kuenheim in Regensburg im September 1982 bat.

Rückblickend erwähnte Rupert Schmid auch die nachdrückliche und wirkungsvolle Unterstützung besonders durch Leo Graß, den Bürgermeister von Obertraubling, und Senator Richard Koch, den Präsidenten des Oberpfälzer Bauernverbandes. Diese war wichtig, weil im bäuerlichen Bereich die Ansiedlung auf dem geplanten Werksareal überwiegend negativ betrachtet wurde, die beteiligten Grundstückseigentümer zumeist ausgenommen.

Im Wissen um die Bedeutung auch sogenannter weicher Standortfaktoren führte der Landrat den BMW-Repräsentanten, u.a. durch Rundfahrten, landschaftliche und kulturelle Schwerpunkte des Landkreises vor Augen. In diesem Zusammenhang versuchte er auch, BMW zu einem Engagement im Schloss Alteglofsheim zu bewegen, dessen endgültige Nutzung damals noch nicht geklärt war – in Form eines Umbaus zu einem Gäste- und Schulungshauses des Unternehmens.[35] Dieses Ansinnen blieb erfolglos, andere Anfragen auf Unterstützung waren jedoch erfolgreich. Zum Beispiel stiftete BMW schon in der Anfangszeit einen Notarztwagen und trug mit einem ansehnlichen Zuschuss zur Errichtung einer Atemschutzübungsstrecke in Neutraubling für die Freiwilligen Feuerwehren des Landkreises bei.

Bei BMW wurden die energischen und wirksamen Bemühungen von Rupert Schmid um die Werksansiedlung sehr wohl zur Kenntnis genommen. Bei einer Sitzung des Kreistags am 6. November 1987 im Bildungszentrum des Werkes wies der kaufmännische Werkleiter Bernd Kalthegener auf „das mitentscheidende Zusammenwirken der beteiligten Körperschaften“ hin. Er dankte dem Landkreis für den „Mut zur Zustimmung zur Gebietsumgliederung“ und für die Gewährung des zinslosen Darlehens an die Stadt. Somit habe der Landkreis auf die Standortentscheidung entscheidend Einfluss genommen.[36]

Die gute Zusammenarbeit von Landrat und Oberbürgermeister zeigte sich im Übrigen auch bei anderen regionalen Themen und Aufgaben, beispielsweise bei der Fusion von Kreis- und Stadtsparkasse am 15. Juli 1982 sowie bei der Gründung der öffentlich-rechtlichen Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsverbund Regensburg“ im Jahr 1981 und in Folge davon der RVV GmbH am 2. Dezember 1983.

Abb. 9: Übergabe eines Notarztwagens an das Rote Kreuz
im Vordergrund (v.r.) Landrat Rupert Schmid, Bürgermeister Alfred Hofmaier (Regensburg), und Gerhard Bihl, Personalchef im Werk Regensburg, November 1985

Nachbemerkung des Autors in eigener Sache

Als im Jahre 1978 erstmals gewählter CSU-Kreisrat war die BMW-Ansiedlung und die hierfür unabdingbare Mitwirkung des Landkreises natürlich auch für mich ein wichtiges Thema. Auch in meiner Fraktion, der Mehrheitsfraktion, wurde intensiv und manchmal kontrovers diskutiert. Ab und an machte sich das Gefühl breit, es sei alles ohnehin schon entschieden, und die Mitwirkung bzw. Zustimmung des Kreistags sei nur noch Formsache. Allerdings waren die Komplexität und die Eilbedürftigkeit gewisser Themen und Anforderungen mehrfach erst im Nachhinein offenkundig. Die Brisanz, dass das Projekt auch hätte scheitern können, war sicher vielen Kolleginnen und Kollegen nicht geläufig. Dass es immer zu einstimmigen Beschlüssen gekommen ist, habe ich befriedigt zur Kenntnis genommen. Nicht geahnt habe ich deren Bedeutung und die der Ansiedelung des BMW-Werkes für meinen persönlichen und beruflichen Lebensweg. Denn nach fast zwölfjähriger Tätigkeit an den Universitäten Augsburg (Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Fach Bayerische Landesgeschichte) und Regensburg (Pressereferent/Persönlicher Referent des Präsidenten) konnte ich im Februar 1986 zu BMW wechseln und im Werk Regensburg – ab 1989 auch am Standort Wackersdorf – bis 2008 als Leiter der Presse-/Öffentlichkeitsarbeit und Mitarbeiterkommunikation tätig sein. (Rudolf Ebneth)

Anmerkungen

1 Landratsamt Regensburg Registratur (künftig: LRAR), Protokoll Kreistagssitzung 17. Dezember 1979.
2 LRAR, BMW nach Standortentscheidung/Vorlage zur Sitzung des Stadtrats Regensburg am 16. Dezember 1982.
3 LRAR, Protokoll Kreistagssitzung (wie Anm. 1).
4 LRAR, Protokoll Kreistagssitzung 22. Juli 1983.
5 LRAR, BMW (wie Anm. 2)
6 Dieter Hendel, mündliche Mitteilung, März 2021.
7 LRAR, BMW (wie Anm. 2)
8 Rupert Schmid, mündliche Mitteilung, Oktober 2020.
9 Hier und im Folgenden LRAR, BMW (wie Anm. 2).
10 Archiv BMW Group Werk Regensburg (künftig: BMWAR).
11 BMWAR, Presseberichte.
12 LRAR, BMW nach Standortentscheidung.
13 Hendel, Mitteilung (wie Anm. 6).
14 LRAR, BMW (wie Anm. 2).
15 Ebd.
16 LRAR, Protokoll Kreistagssitzung 17. Dezember 1982.
17 LRAR, Protokoll Kreistagssitzung 17. Januar 1983.
18 Joachim Merk (damals Pressesprecher, dann Leiter des Sachgebiets Regionalentwicklung bei der Regierung der Oberpfalz), mündliche Mitteilung, April 2021.
19 LRAR, BMW nach Standortentscheidung (wie Anm. 12).
20 BMWAR, Presseberichte; LRAR, Presseberichte.
21 LRAR, BMW nach Standortentscheidung.
22 LRAR, Protokoll Kreistagssitzung 25. März 1983.
23 LRAR, Protokoll Kreistagssitzung 22. Juli 1983 (gerundete Zahlen).
24 Petra Grimm (Kreiskämmerin), schriftliche Mitteilung im Juli 2021.
25 O.V., Der Weichensteller, in: Unser Land. Zeitung des Landkreises Regensburg 2/2012, S. 38.
26 BMWAR.
27 Hendel, Mitteilung (wie Anm. 6).
28 Im Folgenden BMWAR (wie Anm. 26).
29 Gerhard D. Kleinhenz – Stephan Heblich – Robert Gold, Das BMW Werk Regensburg. Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region, Passau 2006, S. 51–66.
30 Stadt Regensburg, Statistisches Jahrbuch 2020, S. 445.
31 Kleinhenz et al., BMW Werk (wie Anm. 29); Gerhard Kleinhenz – Bernd-Felix Hoffmann – Rainer Schmidt, BMW in Ostbayern. Strukturelle Veränderungen eines Agrarraumes durch Industrieansiedlung, Passau 1991; Joachim Möller, Der Strukturwandel in der Oberpfalz, in: Joachim Möller – Walter Oberhofer, Universität und Region, Regensburg 1997, S. 165–182; Rudolf Ebneth, Die Autostadt. Die BMW-Ansiedlung in Regensburg. Neue Perspektiven für Stadt und Region, in: Peter Schmid (Hg.), Geschichte der Stadt Regensburg Band 1, Regensburg 2000, S. 517–532.
32 Unser Land (wie Anm. 25).
33 LRAR, Protokoll Kreistag (wie Anm. 1).
34 Hier und im Folgenden Schmid, Mitteilung (wie Anm. 8).
35 Hendel, Mitteilung (wie Anm. 6).
36 LRAR, Protokoll Kreistagssitzung 6. November 1987; Im Oktober 2021 wiederholte Dr. Bernd Kalthegener in einem Gespräch diese anerkennenden Worte in Bezug auf die Person Rupert Schmid.