

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1882

92 (19.4.1882)

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 17. April. 54. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Lamey.

Am Regierungstisch: Präsident des Finanzministeriums Geheimrath Ellstätter, Ministerialrath Zittel.

Die Diskussion (cf. Hauptblatt Nr. 91) über nachstehende Petitionsberichte nahm folgenden Verlauf:

a. Bitte einer Anzahl Gemeinden am Bodensee: die Erstellung der Bodensee-Gürtelbahn betreffend. — Bericht erstatter ist der Abg. Burg.

Der Kommissionsantrag geht, wie bereits mitgetheilt, dahin, die betreffende Petition Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.

Großh. Regierungskommissär Ministerialrath Zittel: Die Großh. Regierung könne sich mit dem Antrage der Kommission einverstanden erklären. — Redner wolle nur auf einzelne in dem Kommissionsbericht berührte Punkte kurz eingehen. — Es sei zunächst in diesem Bericht erwähnt, daß die in dem Staatsvertrag mit Württemberg vom Jahre 1873 vorgesehene achtjährige Frist, innerhalb welcher Württemberg die Bahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze bauen müsse, falls Baden die von ihm übernommene Strecke baue, bereits im Juli dieses Jahres ablaufe. Dies sei nicht richtig. — Die Ratifikation des Staatsvertrags habe erst am 22. Mai 1875 stattgefunden und deshalb erreiche die erwähnte Frist erst im Mai 1883 ihr Ende. — In der Sache ändere dieser Umstand allerdings nichts, denn bis zu dem letztgenannten Zeitpunkte werde die badische Strecke jedenfalls nicht gebaut sein und damit die Verpflichtung Württembergs hinfällig. Eine Verständigung über eine Verlängerung der Frist werde indessen wohl herbeigeführt werden können. Dadurch würden die Interessen der badischen Eisenbahn-Verwaltung und des betreffenden Landesheiltes vorerst genügend gewahrt sein. Man werde jedenfalls nicht zum Baue der Bahn schreiten, so lange nicht eine Weiterführung derselben von Friedrichshafen nach einer Richtung, welche eine ausreichende Alimentation verprieche, sichergestellt sei. Eine solche Sicherstellung sei aber zur Zeit noch keineswegs vorhanden, deshalb sei auch die Frage über die Einwirkung der Arlbergbahn auf die Bodensee-Gürtelbahn zunächst nur eine akademische. Es habe sich die Großh. Regierung mit derselben bereits beschäftigt, sei aber zu der Ansicht gekommen, daß man von der Arlbergbahn keinen großen Verkehr für die Bodensee-Gürtelbahn erwarten könne.

Abg. Lohr: Seit vielen Jahren petitionire man bereits um Erbauung dieser Bahn, allein vergeblich. In Folge davon sei in den beteiligten Bezirken große Verstimmlung eingetreten. (Abg. Bär: Bange machen gilt nicht!) Das Bedürfnis nach einer Bahn sei groß, denn die Dampfschiffahrts-Verbindung nütze nichts, wenn keine Bahn zur Weiterbeförderung sich anschließe. Viele Orte am Bodensee, namentlich Konstanz, Friedrichshafen und Romanshorn hätten großen Aufschwung erfahren, weil man ihnen Bahnen gegeben habe. Ueberlingen sei hintangefahren. Man höre deshalb auch manchmal die Aeußerung, daß die Bahn wohl schon gebaut sein würde, wenn jene Gegend württembergisch geworden wäre. (Zwischenruf des Abg. Bär.) — Die Bodensee-Gürtelbahn habe internationale und — wie Wolke selbst ausgesprochen habe — strategische Bedeutung. Der Mangel der Bahn sei theilweise Schuld an den vielen Sauten im Bezirk Ueberlingen. Die finanziellen Bedenken, welche dieser zweifellos rentablen Bahn im Jahr 1876 entgegengestanden hätten, seien beseitigt, denn heute lasse sich der Bau mit erheblich geringeren Kosten ausführen. Wenigstens sollte man bis Ueberlingen bauen. — Er bitte um Annahme des Kommissionsantrages und ersuche die Großh. Regierung, recht bald mit dem Baue der Bahn zu beginnen.

Abg. Schmidt: Die Bodensee-Gürtelbahn könne höchstens den Verkehr nach dem südlichen Baden und nach der Gegend von Straßburg in Anspruch nehmen. Dieser sei nicht bedeutend. Auch die Arlberg-Bahn werde, wie bereits von Seiten der Großh. Regierung ausgesprochen sei, der Bodensee-Gürtelbahn keinen großen Verkehr bringen, und in gleicher Weise werde es sich bezüglich der Gotthardbahn verhalten. Unter diesen Umständen reichten geringere Verkehrsmittel, insbesondere eine Trajektanstalt, vollständig aus. Zudem würde die Rente der Bodensee-Gürtelbahn gering sein und kaum die Betriebskosten decken. — Wenn die Trajektanstalt bisher nicht vollständig rentirt habe, so liege dies darin, daß man nicht zeitig genug mit der bayrischen Regierung Vereinbarungen über dieselbe getroffen habe und in Folge dessen später genöthigt gewesen sei, auf einen unvorteilhaften Vertrag einzugehen. Ein weiterer Grund für die nicht ausreichende Rentabilität der Trajektanstalt sei der, daß die Eisenbahn-Verwaltung derselben keine genügenden bez. gar keine Zuschüsse zuwende. — Ein Bedürfnis, wie es der Abg. Lohr betont habe, sei auch für die Erbauung jener Bahn nicht vorhanden. — Vorerst sei also an die Ausführung des Projekts nicht zu denken. — Zum Schlusse erklärt Redner, er werde für den Kommissionsantrag stimmen.

Der Abg. Kist erklärt es für ein Gebot der Billigkeit, die Bodensee-Gürtelbahn zu erbauen, da auch die jener Bezirke zu dem an die Eisenbahn-Schuldentilgungskasse zu zahlenden Zuschuß von 1,750,000 M. beitragen.

Abg. Blum: Er begreife nicht, wie man für die Pe-

titionen durch Drohung und Hinweis auf Abminderung des Patriotismus eintreten könne. — Die Kommission sei der Ansicht gewesen, daß es sich um eine Lokalbahn handle, habe aber gleichwohl nicht den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung gestellt, weil sie die Entwicklung eines durchgehenden Verkehrs auf dieser Linie für die Zukunft nicht ausgeschlossen erachte. — Jedenfalls existire eine Pflicht der Gerechtigkeit, jedem Städtchen von 4000 Einwohnern eine Eisenbahn zu bauen, nicht. — Der Abg. Lohr habe die Vorteile des Dampfschiffahrts-Verkehrs zu gering angeschlagen und mit Unrecht die Bemerkung gemacht, die Bahn würde wohl schon erbaut sein, wenn jene Gegend württembergisch wäre. — Wollte man etwa, daß Baden durch den Eisenbahn-Bau finanziell ebenso herunterkomme, wie Württemberg? — Redner sei der Ansicht, man solle nicht mit Drohungen und übertriebenen Forderungen auf Befriedigung lokaler Interessen hinwirken. Trotz der Ausführungen des Abg. Lohr stimme er für den Kommissionsantrag.

Abg. Bär: Auch ihn hätten die Aeußerungen des Abg. Lohr unangenehm berührt und er habe seiner Mißstimmung durch Zwischenrufe Ausdruck gegeben. — Drohungen würden das Hohe Haus fühl lassen bis an's Herz hinein. Wenn er dem Kommissionsantrage trotz der Ausführungen des Abg. Lohr zustimme, so geschehe es, weil er den Bezirk nicht für dieselben büßen lassen wolle. Redner habe weiter die Bemerkung eingeworfen, wenn die Bewohner jener Gegend Württemberger werden wollten, so sollten sie es thun. Dies habe er in der Ueberzeugung gethan, daß Leute mit solcher Gemüthsart keine guten Staatsbürger sein könnten. — Ferner hätte man sich nicht darauf berufen sollen, daß der Bezirk Ueberlingen seinen Antheil zum Eisenbahn-Schuldentilgungs-Kassenzuschuß beitrage, denn auch für jene Gegenden seien, wie für jede Gegend, die exportire, die Bahnen von Bedeutung. — Endlich sei es ungerechtfertigt, für jeden Ort eine Staats-Eisenbahn zu verlangen.

Der Abg. Junghans nimmt die Ausführungen des Abg. Lohr gegen den Tadel, welchen dieselben seitens der Abgg. Blum und Bär erfahren, in Schutz.

Abg. Edelmänn: Man unterschätze die Tragweite der Bodensee-Gürtelbahn. Der Trajektverkehr erzeuge den Eisenbahn-Verkehr nicht. In Ueberlingen sei ein bedeutender Fruchtmarkt. Den Käufern sei es Bedürfnis, die Frucht sofort auf die Bahn verladen und ohne kostspieliges Umladen dem Bestimmungsorte zuführen zu können. Außerdem werde die Bahn nicht für das Städtchen Ueberlingen, sondern für die ganze Gegend gebaut. — Die Bahn sei ein entscheidendes Bedürfnis jener Gegend und darum sollte die Großh. Regierung schon jetzt der Ausführung des Projektes näher treten, um so mehr, als der zu erwartende Verkehr keineswegs so gering sei, wie der Abg. Schmidt annehme.

Nachdem der Abg. Schmidt kurz auf die Ausführung der Abgg. Edelmänn und Kist erwidert, auch der Abg. Lohr sich gegen den Vorwurf vertheidigt hat, als habe er Drohungen ausgesprochen, schließt die Diskussion.

Berichterstatter Abg. Burg: Der Abg. Edelmänn habe die Bedeutung der Arlberg-Bahn für die Bodensee-Gürtelbahn zu sehr betont, dagegen den Dampfschiffahrts-Verkehr unterschätzt. — Den Abg. Lohr müsse er ermahnen, dem Prinzip der Sparsamkeit, das er bei anderen Gelegenheiten, namentlich bei der Frage der Besoldungserhöhung der Oberförster, so sehr betont habe, auch dann treu zu bleiben, wenn es sich um seine eigenen Interessen handle. — Im Uebrigen habe sich die Kommission zu den Petitionen so günstig gestellt, als es nur möglich gewesen sei nach Lage der Verhältnisse, und darum bitte er um Annahme ihres Antrages.

Der Präsident bringt hierauf den Antrag der Kommission zur Abstimmung. — Derselbe wird angenommen.

Es folgt die Beratung des Berichts der Kommission für Straßen und Eisenbahnen über: „die Bitte der Gemeinde Buchen u. a. Orte, die Erbauung einer Eisenbahn von Amorbach nach Sedach betreffend“.

Der Abg. Förster verliest als Berichterstatter den Bericht der Kommission. Der Antrag geht dahin:

„Großh. Regierung zu bitten, zunächst über die angezogenen Verhältnisse eingehende Vorarbeiten zu machen und die drei eingegangenen Petitionen derselben zur Kenntnissnahme zu überweisen.“

Präsident des Finanzministeriums Geh. Rath Ellstätter: Er wolle vor Beginn der Diskussion die Stellung bezeichnen, welche die Großh. Regierung der vorliegenden Frage gegenüber einnehme. Es handle sich hier um eine durch Staatsvertrag mit Bayern festgestellte Bahn, welche Baden nach dem Vertrage bis Sedach bzw. Osterburken innerhalb 10 Jahren von der Ratifikation an gerechnet weiterzuführen verpflichtet sei. Seit Abschluß des Vertrages hätten sich aber die Anschauungen über die Bedeutung der in Rede stehenden Linien für den durchgehenden Verkehr geändert, namentlich auch mit Rücksicht auf inzwischen erbaute Konkurrenzbahnen. — Das Gleiche sei bezüglich der ebenfalls durch den Vertrag vorgesehenen Linie Ralzenbach-Bergzabern eingetreten. Nachdem nun die übrigen durch den Staatsvertrag vorgesehenen Bahnen erstellt gewesen seien, habe man sich neuerlich darüber verständigt, daß der Bau der beiden mehrerwähnten Bahnlücken vorerst zu vertagen sei. — Dieser tatsächliche Zustand bestehe noch heute. Auf Weiteres könne Redner hier nicht

eingehen. Die Großh. Regierung erkenne aber, daß ein Bedürfnis vorhanden sei, wenigstens Buchen und Waldbühl in das Bahnnetz hineinzuziehen. — Die Großh. Regierung sei nun der Ansicht, daß mit wesentlich geringeren Kosten eine sekundäre Zweigbahn von Sedach nach Buchen und Waldbühl geführt werden könne, wenn die Beteiligten sich bereit fänden, das erforderliche Gelde aneignungsgelich zu stellen und einen angemessenen Baarzuschuß zu leisten. — Wann zur Ausführung des Baues geschritten werden könne, lasse sich noch nicht sagen, da die demnächstigen finanziellen Verhältnisse noch nicht gestattet, dem Projekte näher zu treten. In einiger Zeit werde es dagegen wohl möglich werden. Redner empfehle darum den Beteiligten, sich zunächst über die Opfer, welche sie zu leisten im Stande seien, schlüssig zu machen und ihr Bestreben nicht auf Durchführung der Bahn von Sedach nach Miltenberg, sondern auf Erbauung einer Sekundärbahn von Buchen nach Waldbühl zu richten.

Abg. v. Buol: Er freue sich darüber, daß seitens der Großh. Regierung eine so befriedigende Erklärung abgegeben worden sei, und wolle nicht weiter gehen, als die Kommission, deren Antrag ihm ganz besonders um deswillen sachgemäß erscheine, weil derselbe Gewicht darauf lege, daß baldig Vorarbeiten für diese Bahn in's Werk gesetzt würden. — Durch die Erklärung der Großh. Regierung sei die Sachlage eine neue geworden. Der Bau der Linie Heidelberg-Wirzburg bilde die Grundlage für die heutige Verhandlung. Jetzt sehe man den Fehler ein, den man damit begangen habe, daß man die alte Heerstraße über Mosbach, Buchen, Waldbühl, Tauberbischofsheim verlassen habe. — Das Bedürfnis nach der in Rede stehenden Bahn sei auch heute noch vorhanden. Die Rentabilität werde voraussichtlich nicht ausbleiben, denn Landwirtschaft, Handel und Gewerbe seien in jener Gegend nicht unbedeutend. Auch die Kosten würden sich nicht erheblich hoch stellen. Er bitte darum, den Kommissionsantrag anzunehmen.

Abg. Blum: Durch die Erklärung der Großh. Regierung sei eine neue Sachlage geschaffen worden, vermöge deren zunächst von der Weiterführung der Bahn nach Miltenberg Umgang genommen, dagegen eine Sekundärbahn von Sedach nach Buchen und Waldbühl in's Auge gefaßt werden solle. Redner sei zweifelhaft, ob man nicht den Beteiligten, deren Kapitalkraft gering sei, durch Zuzahlung eines Baarzuschusses außer der unentgeltlichen Geländestellung nicht die Ausführung der Bahn unmöglich mache. — Jedenfalls wäre es für die Interessenten vorteilhafter gewesen, wenn früher bereits eine Einigung zu Stande gekommen wäre. — Ihm sei es Hauptfrage, die Großh. Regierung zu bestimmen, daß sie den aufrecht erhaltenen Kredit zur Verwendung bringe, dem bevorstehende Untersuchungen ange stellt werden sollen, ohne man nicht mit den Interessenten in Verhandlung über die Bedingungen eintreten. Er befürworte den Kommissionsantrag, damit Untersuchungen vorgenommen würden. Es werde sich dann zeigen, daß man auch jetzt noch die Kosten des Baues zu hoch veranschlage.

Der Abg. Klein wendet sich gegen den Abg. v. Buol, der einen Fehler darin erblicke, daß man nicht feinerzeit die Bahn über Buchen und Waldbühl geführt habe. Der Handel an den letztgenannten Orten sei nicht größer als der in den Bezirken, welche die Bahn nicht durchläufe. Gleichwohl wünsche Redner, daß die Linie Buchen-Waldbühl gebaut werde. Zweifelhaft sei ihm, ob die Interessenten die gestellten Bedingungen zu erfüllen im der Lage sein würden. — Da die Kommission beantragt habe, den aufrecht erhaltenen Kredit zur Anstellung genauer Untersuchungen zu verwenden, so bitte er namentlich zu erwägen, ob man nicht den Anschluß Waldbühl-Osterburken vorziehen sollte, weil dort bevölkertere Ortschaften lagen.

Der Abg. Roschirt begrüßt den Kommissionsantrag sowie die Erklärung der Großh. Regierung mit Freuden und hofft, es werde die Bahn zu Stande kommen, wenn man unter Berücksichtigung der Verschiedenheit der Verhältnisse ähnliche Bedingungen stelle, wie die für die Erbauung der Hölenthal-Bahn gestellten. Zum Schlusse wendet sich Redner gegen eine von dem Abg. Blum in der letzten Sitzung gethane Aeußerung über Inkonsequenz der Partei des Redners in dem Bestreben nach Sparsamkeit.

Der Abg. Frech spricht sich für Erbauung der Linie Waldbühl, Buchen, Sedach aus, weil er von ihrer Rentabilität erwartet, bittet dann mit Rücksicht auf die ökonomischen Verhältnisse jener Gegend möglichst billige Bedingungen zu stellen und ersucht um Annahme des Kommissionsantrages.

Der Abg. Edelmänn betont gleichfalls, daß man nicht mehr als unentgeltliche Geländestellung von den Beteiligten verlangen könne, und spricht sich weiter für baldige Ausführung der Bahn aus. — Die finanziellen Bedenken nicht im Wege ständen.

Großh. Regierungskommissär Ministerialrath Zittel: Von mehreren Rednern sei darauf hingewiesen worden, daß 200,000 M. für diese Bahn im Budget vorgesehen seien und daß man dieses Geld zur Anstellung genauer Untersuchungen verwenden solle. Die vorhandenen Ueberschläge über eine Sekundärbahn seien allerdings nur formaler Natur und detaillirte Kostenvoranschläge erstatten nicht, allein es seien in früheren Jahren in ähnlichen Untersuchungen angestellt worden, daß das vorhandene Material genüge, um den Kostenaufwand für eine Sekun-

