

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1888

116 (27.4.1888)

Beilage zu Nr. 116 der Karlsruher Zeitung.

Freitag, 27. April 1888.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 21. April. 46. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Lamey.

Ausführlicher Bericht (vergl. Samptblatt Nr. 111.)
Referat des Abg. Müller über die Petitionen 1. der Stadt Ueberlingen um Erstellung einer Eisenbahn mit Anschluß an die Linie Radolfzell-Stockach, 2. der Stadtgemeinde Meersburg um Erstellung der Bodenseegürtelbahn.
Antrag der Kommission ad 1 auf Ueberweisung an Großh. Regierung zur Kenntnisaufnahme, ad 2 auf Uebertragung zur Tagesordnung.

Abg. v. Schmidtsfeld: die Namen Ueberlingen, Meersburg, Ludwigshafen, Stockach, Stahringen und Wahlwies seien zufolge der in Petitionen und auf anderem Wege so oftmals zu Tage getretenen Wünsche der Bewohner jener Gegend nach einer Eisenbahn jedem Mitgliede dieses Hauses bekannt und geläufig. Nicht so bekannt dürften vielleicht die Verhältnisse dieser Gegend sein. Es gebe aber kaum eine andere Stadt von der Bedeutung und Ausdehnung Ueberlingens in Baden und in den Nachbarländern, welche ohne Eisenbahn wäre, es stehe dieses vielmehr als Unikum da. Der früher bedeutende Getreidemarkt habe mit dem Mangel einer Bahn seine Bedeutung verloren, wenn der Bezirk jetzt ansehe, gleich den übrigen Bezirken der Gegend seine Viehzucht zu heben, so stehe dem wieder der Mangel der Bahn entgegen, welcher die Händler fernhalte und den Transport der Zuchtthiere nach entfernteren Absatzgebieten ausschließe. Ein hervorragender Luftkur- und Badeort werde Ueberlingen auch in dieser Beziehung durch den Mangel einer Eisenbahn geschädigt. Das Hinterland von Ueberlingen weise eine ganz namhafte Produktion an Früchten, Obst und Wein auf, allein das frühere Hauptabgabegebiet, die Schweiz, sei zufolge des Baues der Gottardt- und Arlbergbahn dieser Produktion verschlossen, die inländischen Händler aber wendeten sich lieber Ravensburg denn Ueberlingen zu, da dieses eine Eisenbahn habe, so daß ein Theil der landwirtschaftlichen Produkte des Bezirks nicht verwerthet werden könne, ein Theil, so die gewaltigen Massen von Obst, mit großen Kosten nach Ravensburg geschafft werden müßte.

Aus dieser Darstellung ergebe sich aber mit Gewißheit, daß die Erstellung einer Eisenbahn für Ueberlingen und den ganzen Amtsbezirk ein absolut notwendiges Bedürfnis sei. Nun habe das Eisenbahnkomitee in Ueberlingen ein größeres Projekt anfertigen lassen und habe sich ergeben, daß mit einer Staatssubvention von 20 000 M. per km als Maximum die Bahn überhaupt nicht ausführbar sei, ja sie sei dies nicht einmal wenn das zuletzt ausgearbeitete einfachere auf 1 1/2 Millionen veranschlagte Müller'sche Projekt ausgeführt werden wollte, käme doch auch danach der Kilometer der Bahn auf 100 000 M., so daß bei einem Staatszuschusse von 20 000 M. den Interessenten 80 000 M. pro km zu Lasten bleiben würden. Diese Zuzahlung sei aber unter den gegebenen Verhältnissen schlechterdings unmöglich. Die Schuld an dem hohen Bauaufwand treffe die Schwierigkeiten des Terrains und insbesondere die bei der Führung der Bahn am See entlang bestehende Nothwendigkeit der Ausführung großer Uferstrebungen, eine Nothwendigkeit, die gleichermaßen eintrete, ob man die Bahn als Normalspur- oder als Schmalspurbahn oder aber als Straßenbahn baue. Uebrigens sei Redner versichert worden, daß der Kostenunterschied zwischen einer Normal- und Schmalspurbahn ein wesentlicher nicht sein werde.

Sei somit nur bei einer entsprechenden Ueberschreitung des bisher festgehaltenen Subventionsmaximums die Ausführbarkeit der Bahn gesichert, so solle Redner nicht ein, weshalb einem Bezirk von 26 000 Einwohnern, einer Stadt von der Größe und Bedeutung Ueberlingens, das Verkehrsmittel der Bahn noch auf Jahrzehnte hinaus bloß um deswillen vorenthalten bleiben sollte, weil man sich in den Kopf gesetzt habe, dieses Maximum nicht zu überschreiten. Dieses Prinzip ließe sich auf die Dauer überhaupt nicht aufrecht erhalten und wolle Redner der Erwägung der Regierung dringend empfohlen wissen, ob nicht ein ähnlicher Grundsatz wie der im Straßengesetz aufgestellte auch bei der Anlage von Lokalbahnen zur Anwendung gebracht werden könnte, so daß von dem Gesamtbauaufwand die einer gewissen vorausgesetzlichen Route entsprechende Summe von dem Unternehmer aufgebracht werden müßte, der Restbetrag aber vom Staat und den betheiligten Gemeinden in einem fest bestimmten Verhältnisse zu tragen wäre. Was die Petition der Stadtgemeinde Meersburg betreffe, so schloße sich Redner angelehnt der großen Eisenbahnschuldenmasse der Anschauung an, daß in nächster Zeit Staatsbahnen nicht gebaut werden sollten, könnte aber doch die Thatsache, daß die Bodenseegürtelbahn überhaupt einmal gebaut werden müsse, bestimmend sein, die Strecke von Ueberlingen jetzt schon als Normalspurbahn in Aussicht zu nehmen.

Abg. Müller-Radolfzell bestätigte die von dem Abgeordneten v. Schmidtsfeld gegebene Darstellung der Verhältnisse der Stadt und des Bezirks Ueberlingen, welche den Anschluß dieser Gegend durch eine Bahn an die Linie Radolfzell-Mengen als dringendes Bedürfnis erscheinen ließen. Was den Anschlußpunkt anlangte, so wäre unter der Annahme, daß der Hauptverkehr des Ueberlinger

Bezirktes in der Richtung nach Basel-Offenburg sich bewege, der Anschluß in Stahringen geboten, während derselbe, wenn festgestellt würde, daß der Hauptabsatz, wie dies z. B. bei Obst und Wein thatsächlich der Fall sei, nach Norden, nach Mengen sich vollziehe, in Stockach gesucht werden müßte. Der Anschluß in Wahlwies würde die Fortsetzung der Bahn nach Engen und somit die Erstellung einer Parallellinie zur Linie Radolfzell-Singen in der Breite ein und desselben Thales voraussetzen, woran die Regierung, wie Redner glaube, im Grundsatz wohl nicht denken werde. Redner empfiehlt die Annahme der Kommissionsanträge.

Abg. Roder tritt entschieden für den Anschluß in Stockach ein, da dieser volkswirtschaftlich der einzig richtige sei. Stockach, seiner Lage nach der natürliche Mittel- und Knotenpunkt der Städte des Seekreises und vorzugsweise geeignet, ihren Verkehr unter einander und nach auswärts auf sich zu vereinigen, habe sein hervorragendes Interesse an der Erlangung des Anschlusses durch das Anerbieten der Abtretung sämtlichen Geländes und eines Baarbeitrags von 50 000 M. bewiesen. Auch als Amtssitz, als die größte der in Betracht kommenden Gemeinden und Sitz einer ganzen Reihe gewerblicher Unternehmungen, einiger Mühlen, Fabriken und Sägereien, dürfe es hinter Stahringen und Wahlwies nicht zurückgesetzt werden. Für das Hinterland, für die Weßlinger Gegend sei aber der Anschluß in Stockach, weil für den Verkehr mit Ueberlingen und den Gemeinden am See günstiger, unzweifelhaft vorzuziehen.

Geh. Referendar Zittel: Als vor zwei Jahren die Petition der Gemeinde Ueberlingen um die Erbauung einer Staatsbahn mit dem Hintergedanken, daß die Bodenseegürtelbahn doch noch einmal gebaut werden müsse, in diesem hohen Hause verhandelt worden sei, habe die Regierung sowohl wie die verehrliche Kommission und dieses Haus der Anschauung unzweideutig Ausdruck gegeben, daß die Interessenten diesen Gedanken endgültig fallen lassen sollten und daß nur von dem Unternehmen einer Lokalbahn nach den Grundsätzen, wie sie hierfür zur Zeit in Geltung stünden, die Rede sein könne. In Ueberlingen sei man diesem Winkte nachgekommen und seien zunächst durch das Bezirksamt Erhebungen über die Größe des zu erwartenden Verkehrs veranstaltet worden. Diefelben hätten ergeben, daß sich voraussichtlich ein Güterverkehr von 20 bis 22 000 Tonnen auf der Bahn bewegen werde. Die Generaldirektion habe hierauf ein Projekt für eine den gegebenen Verhältnissen entsprechende Lokalbahn ausarbeiten lassen und habe man für dieselbe die Normalspur deshalb gewählt, weil man einen durchgehenden Betrieb nach Radolfzell ohne die Nothwendigkeit der Güterumladung für wünschenswert erachtete. Der Kostenübertrag der Generaldirektion sei aber sehr hoch ausgefallen, indem er einen Aufwand von durchschnittlich 145 000 M. pro Kilometer ergeben habe. Die Interessenten hätten hierauf durch Ingenieur Müller eine Revision des Projektes vornehmen lassen, welches auf eine Redner nicht näher bekannte Weise den Bauaufwand auf ungefähr 1 Million reduzierte. Allein auch diese Summe sei noch zu hoch, um die Verwirklichung des Unternehmens in Aussicht stellen zu können, wie denn auch die finanzielle Ertragsfähigkeit der Bahn eine so unsichere sei, daß sich auf dieser Grundlage bis jetzt ein Unternehmer nicht gefunden habe.

In dieser Situation trete nun die Stadt Ueberlingen mit einer erneuten Petition des Inhalts an die hohe Kammer heran, daß der Staat die Bahn dennoch als Staatsbahn (unter entsprechender Beitragsleistung der interessierten Gemeinden) bauen oder aber zu dem Unternehmen einen so hohen Beitrag leisten solle, daß sich dasselbe verwirklichen lasse. Dem gegenüber sei Redner zu erklären in der Lage, die Regierung beabsichtige nicht, die Bahn als Staatsbahn zu bauen, und vermöge auch auf den Eventualvorfall nicht einzugehen, hoffe aber, daß sich in fortgesetzter Bemühung ein Projekt finden werde, welches die Ausführung des Unternehmens möglich mache. Was die Frage des Anschlusses betreffe, so machte Redner dieselbe noch nicht für spruchreif. Nicht ganz korrekt sei jedenfalls, wenn in der Petition der Gemeinde Stockach gesagt werde, das Finanzministerium verweigere unbedingt den Anschluß in Stockach, es werde die Regierung vielmehr nur von der Anschauung geleitet, daß der Anschluß in Stahringen den Verkehrsbedürfnissen von Ueberlingen besser entspreche, und es handle sich hier darum, Ueberlingen in Verkehr zu setzen, nicht aber darum, von Stockach aus eine Bahn zu bauen. Die Interessenten in Ueberlingen hätten sich in erster Linie schlußig zu machen, wohin sie anschließen wollten, wählten sie Stockach, so werde dem die Regierung nicht entgegenzutreten.

Abg. Gönner befragt ebenfalls, unter Bestätigung des im Bezirke Ueberlingen hervortretenden Bedürfnisses nach einer Bahn, mit dem Abg. Roder warum den Anschluß in Stockach. Der Verkehr jener Seegegend sei heute wie von jeher nach Stockach gerichtet. Stockach habe früher den größten Postverkehr, die bedeutendste Poststationen im ganzen Lande gehabt, weil von hier aus der Verkehr eines großen Bezirks nach allen Seiten hin sich vollzog. Es wäre aber unrichtig, wenn jetzt unter Außerachtlassung einer natürlichen und alten Verkehrsrichtung eine Verbindung künstlich neu geschaffen werden wollte, wie der Anschluß nach Stahringen-Radolf-

zell dies bedeutete. Werde der Anschluß nach Stockach gewählt, dann habe man den richtigen Knotenpunkt getroffen. Auch mit Rücksicht auf die etwaige Fortsetzung der zu erbauenden Linie empfehle sich der Anschluß in Stockach und halte Redner entgegen dem Abg. Müller die Fortsetzung der Bahn nach Engen, weil eine direkte Verbindung mit der Schwarzwaldbahn herstellend und der Bevölkerung eines breiten Landstrichs die Segnung der Eisenbahn gewährend, nur für wünschenswert.

Abg. Riefer schließt sich in der Frage des Anschlusses den Abg. Roder und Gönner an. Auch er befürworte die Ueberweisung der Petition der Stadt Ueberlingen an die Regierung zur Kenntnisaufnahme, damit die Regierung dringlicher noch wie zuvor prüfe, ob sich die Erbauung einer Bahn nicht ermöglichen lasse, welche als Bedürfnis allseits anerkannt werde.

Abg. Klein-Wertheim anerkennt das Bedürfnis des Bezirks Ueberlingen nach einer Bahn; wohin dieselbe anzuschließen habe, darüber sich schlußig zu machen sei wesentlich Sache der Stadt Ueberlingen. Der Abg. v. Schmidtsfeld habe heute gemeint, man solle für die Bahn die Normalspur beibehalten, dieselbe koste nur unbedeutend mehr wie die Schmalspur, während neulich in diesem Hause versichert worden sei, die Normalspur sei unbedingt theurer. Demgegenüber möchte nun Redner, nachdem kürzlich die Eisenbahnkommission die Straßenbahn Mannheim-Weinheim befahren und von der zweckmäßigen Einfachheit eines solchen Unternehmens sich überzeugt habe, an die Regierung die Bitte richten, sie möge die Frage der Schmalspurbahnen durch ihre Techniker insbesondere an der Hand der Erfahrungen, welche man in andern Ländern mit einem bereits ausgedehnten Schmalspurbahnnetz gemacht habe, einer eingehenden Prüfung unterziehen und das Resultat dieser Forschungen in einer Broschüre zusammenstellen lassen, welche den Mitgliedern dieses Hauses die erforderliche Aufklärung über das Verhältniß der Normal- und Schmalspurbahnen gebe. Die Ueberlinger Interessenten seien aber ganz bestimmt darauf hinzuweisen, daß von dem Projekte der Bodenseegürtelbahn ein für allemal abgesehen werden müsse und daß sie nur auf dem Wege der Schmalspurbahn ihre Zwecke erreichen könnten.

Abg. Ziefer befindet sich mit dem Herrn Regierungskommissär und den Ausführern des Vorstandes der Eisenbahnkommission im Einklang. So wie der Abgeordnete des Bezirks Ueberlingen dessen Sache vertreten habe, werde zwar den Hoffnungen der Ueberlinger geschmeichelt, würden deren Pläne aber nicht weitergebracht. Man könne es den Interessenten in Ueberlingen nicht deutlich genug sagen, daß es, nachdem der Arlberg durchstochen und damit als der natürliche Verkehrsweg nach Westen derjenige durch die Schweiz gegeben, mit der Bodenseegürtelbahn für alle Zeiten vorbei sei. Wollten aber die Interessenten ihr Eisenbahnprojekt ausgeführt wissen, so könne dies nur auf dem Wege der Schmalspurbahn geschehen, und auch der Regierung wolle Redner das Projekt einer Schmalspurbahn angelegentlich empfohlen wissen. Auch Redner wünsche, daß unsere Staatstechniker den Schmalspurbahnen eingehendes Studium zu Theil werden ließen, und könne er seine Befürchtung nicht unterdrücken, als ob dieselben es etwas unter ihrer Würde hielten, mit so geringen Maschinen zu arbeiten.

Geh. Referendar Zittel verwahrt sich dagegen, als ob die Regierung gegen die Schmalspurbahnen eine Aversion hätte. Es seien schon eine Reihe von Lokalbahnen als Schmalspurbahnen zur Ausführung gebracht oder zur Ausführung beschlossen, so die Straßenbahnen bei Mannheim, die Bahnen Rehl-Lichtenau und Todmanzell, und werde die Regierung auch künftig, wo nicht aus besonderen Gründen die Normalspur den Vorzug verdiene, das Schmalspursystem zur Anwendung bringen.

Abg. Scholl: Wenn die Regierung angegangen worden sei, über die Schmalspurbahnen Studien zu machen und dieselben behufs Orientierung dieses Hauses über die Materie in einer Broschüre zusammenzufassen, so glaube Redner nicht, daß das Haus aus einer solchen Broschüre ein derartiges Bild gewinnen werde, daß es sagen könne, diese Bahn müsse als Schmalspurbahn gebaut werden und diese nicht. Die in Württemberg diesbezüglich angestellten Untersuchungen hätten ergeben, daß bei Außerachtlassung von Tunnels und sonstigen außerordentlichen Terrainschwierigkeiten der Kilometer einer Bahn koste im günstigsten Falle: bei Normalspur 35 bis 38 000 M., bei 1 m Spurweite 30 bis 37 000 M., bei 75 cm Spurweite 28 bis 35 000 M., im ungünstigsten Falle: bei Normalspur 72 bis 80 000 M., bei 1 m Spurweite 58 bis 72 000 M., bei 75 cm Spurweite 48 bis 62 000 M., im Durchschnitt: bei Normalspur 52 bis 56 000 M., bei 1 m Spurweite 44 bis 53 000 M., bei 75 cm Spurweite 37 bis 45 000 M. Aus diesen Zahlen und dem Zueinanderstellen der Kostengrenzen der Systeme ergebe sich aber, daß aus der Wahl eines bestimmten Systems auf den Bauaufwand der Bahn nicht mit Sicherheit geschlossen werden könne und daß die Vorstellung dieser Verhältnisse in einer Broschüre so einfach nicht sei. In der Frage der Schramberger Bahn habe man sich z. B. für die Normalspur entschieden, weil der Bauaufwand einer Bahn mit 1 m Spurweite nur ein unbedeutend geringerer gewesen wäre, die Normalspur

