

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

145 (31.5.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 91. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

91. öffentliche Sitzung

am Mittwoch, den 28. Mai 1902.

Am Regierungstisch: Geh. Rath Zittel.

Präsident Gönner eröffnet die Sitzung um 9¹/₄ Uhr.

Abg. Gergt berichtet namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Bitte des Eisenbahnausschusses Zell a. S., den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Wiberach nach Oberharmersbach betreffend.

Die Gemeinden des Harmersbachtals erstreben schon lange eine an die Kinzigthalbahn anschließende Nebenbahn. Sie wandten sich an das Ministerium mit einem Projekt, das auf 1 210 000 M. zu stehen käme. Zugleich erklärten sich die beteiligten Gemeinden bereit, die Geländekosten in Höhe von 185 000 M. zu übernehmen. Die Petenten befürchten nun, es werde infolge der Stellungnahme einiger Mitglieder dieses Hauses zur Frage der Privatbahnen die in Landtag keine Vorlage gemacht werden, und bitten das Haus, zu beantragen, es möge im Nachtrag die betreffende Summe angefordert werden. — Die Kommission konnte wegen Mangels an Material nicht in die Prüfung des Projekts eintreten. Auf eine Anfrage nach dem Grund der Verzögerung der beabsichtigten Vorlage erklärte die Regierung, daß das Material hierzu bereit gewesen sei, der Minister habe aber von der Einbringung dieser Vorlage Umgang genommen, nachdem sich die Kammer gegen das Privatbahnsystem ausgesprochen habe. Die Kommission ist nun der Meinung, daß aus der Stellung einzelner Abgeordneter und aus Klagen über Mängel der Privatbahnen nicht gefolgert werden dürfe, daß das Haus in seiner Mehrheit Gegner des Privatbahnsystems sei. Wir sind zwar grundsätzlich für Staatsbahnen, damit ist aber nicht gesagt, daß alsbald gar keine Privatbahnen mehr gebaut werden sollen. Man soll vielmehr in jedem Einzelfall sorgfältig erwägen, ob nicht im Einzelfall eine Privatbahn auf Staatskosten zu betreiben oder einer Privatbahngesellschaft ein Staatsbeitrag zu gewähren sei. Die Kommission stellt deshalb den Antrag:

Das Haus wolle die Bitte aussprechen, die Regierung möge die betreffende Vorlage noch auf dem gegenwärtigen Landtag einbringen.

Abg. Hennig: Wenn ein Bahnprojekt baufähig und bauwürdig ist, so ist es dieses. In Zell haben wir eine große Industrie, dort theilt sich das Thal in zwei Arme, von denen das Harmersbachtal reich an Waldungen, Sägewerken zc., das Nordbrachtal wegen seiner Kurorte und seines Fremdenverkehrs von Bedeutung ist. Es fand sich auch eine Firma, die sich bereit erklärte, mit ziemlich großen Opfern das Projekt auszuführen, und die Gemeinden sind bereit, die Kosten der Geländebeschaffung mit 185 000 M. beizutragen. Die Regierung nahm sich der Sache wohlwollend an und war bereit, eine Vorlage zu machen — da kam die Sache ins Stocken, denn einige Herren dieses Hauses sprachen sich gegen das gemischte Bahnsystem aus. Das war aber nicht die Ansicht des ganzen Hauses, und man kann mit dem Bau von Privatbahnen nicht auf einmal aufhören. Es steht ein volkswirtschaftliches Interesse in Frage, und wir haben allen Grund, zu wünschen, daß das gemischte System auch in Zukunft beibehalten werde. Denn der Staat allein kann nicht alle Bahnprojekte ausführen, das Privatkapital muß diesem Zwecke nach wie vor dienstbar gemacht werden, wenn nicht viele Gegenden mit dem Anschluß an den allgemeinen Verkehr im Rückstand bleiben sollen. Die Regierung wird sich wohl entschließen, der Bitte des Hauses nachzukommen. Ich bitte Sie, den Kommissionsantrag anzunehmen.

Präsident Gönner bittet, die Erörterung der allgemeinen Fragen des Staatsbahnsystems und des gemischten Systems auf die Berathung des Eisenbahnbudgets zu verschieben.

Abg. Gerd: Ich bin einverstanden mit dem Vorschlag, daß diese Frage der Regierung zur Erledigung überwiesen wird, und daß diese Erledigung so bald als möglich erfolgt. Ich theile die Ansicht des Vorredners über die Nothwendigkeit dieser Bahn, denn ich kenne die Verhältnisse genau. Wenn aber eine solche Nothwendigkeit besteht, so liegt es nahe, daß der Staat sich dieser Gelegenheit annehmen und den Bahnbau nicht in private Hände übergehen lassen soll. Wenn die Gemeinden jetzt schon so hohe Opfer zu bringen bereit sind, so werden sie nicht anstehen, ihre Opferwilligkeit noch zu erhöhen, wenn sie überzeugt sein können, daß dadurch die Herstellung einer Staatsbahn möglich wird, die allen Be-

bedürfnissen genügt. Die Bahn entspricht thatsächlich einem volkwirtschaftlichen Verkehrsinteresse. In Zell theilt sich das Thal in zwei Thäler, die beide von hoher wirtschaftlicher Bedeutung sind: das Harmersbachtal wegen seines Holzhandels und seiner Sägemühlen, das Nordrachthal wegen seiner Kuranstalten mit dem großen Fremdenverkehr. Der Staat wird besser in der Lage sein, die Bahn von Zell aus in die beiden Thäler weiterzuführen als eine Privatgesellschaft. In diesem Sinn befürworte ich den Antrag der Kommission und empfehle der Regierung, daran zu denken, daß nicht das privatkapitalistische Interesse befürwortet werden soll, sondern daß es sich um die Frage handelt, ob mit staatlicher Hilfe einer weiteren Gegend unseres Landes die Wohlthat einer Bahnverbindung geschenkt werden soll.

Abg. Sergt stellt in seinem Schlußwort fest, daß die Kommission gar nicht beabsichtigte, in den Gegenstand (Bitte des Eisenbahnausschusses Zell a. S., den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Wiberach nach Oberharmersbach betr.) einzutreten. Die Kommission wollte lediglich bezwecken, daß die Regierung den Ständen die Vorlage zugehen lasse, vorbehaltlich der weiteren Berathung des Gegenstandes nach Eintunft der Vorlage. Eine weitere Erörterung erscheint darum hier überflüssig. Ich bitte nochmals, den Kommissionsantrag anzunehmen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Köhler berichtet über die Bitte der Gemeinde Reichenbach bei Gengenbach um Erstellung einer Haltestelle. Die Rücksicht auf die Lage, Bedeutung und die besonderen Verhältnisse der Gemeinde sollen nach den Ausführungen der Petition, die Bitte um Errichtung einer Haltestelle, rechtfertigen, die nicht nur dem 1000 Seelen zählenden Orte selbst, sondern auch noch zahlreichen Nachbargemeinden zum Vortheil gereichen würde. Die Regierung erklärte, nach Erstellung des zweiten Gleises könne diese Frage einer näheren Prüfung unterzogen werden. Die Kommission hält die Bitte für begründet, sie glaubt auch, daß die Regierung nach Erstellung des zweiten Gleises die Angelegenheit wohlwollend prüfen wird und stellt dementsprechend den Antrag:

Die Petition der Großh. Regierung in diesem Sinne empfehlend zu überweisen.

Abg. Hennig: Ich danke der Kommission und der Regierung für die wohlwollende Behandlung dieser Petition, die nach jeder Richtung vollauf begründet ist. Ich bitte Sie, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Abg. Fischer berichtet über die Bitte der Gemeinde Gundelfingen um Errichtung eines Aborts bezw. einer Kursstation. Zum vierten Male wird uns diese Petition vorgelegt. Auf dem letzten Landtag wurde die Petition, soweit sie sich auf Erstellung eines Aborts bezieht, der Regierung zur Kenntniznahme mitgeteilt, soweit sie aber Einrichtung einer Kursstation bezweckt, wurde zur Tagesordnung übergegangen. Die abermalige Petition wird begründet mit der Vergrößerung des Ortes. Die Grundbesitzer beschwerten sich darüber, daß ihre in der Nähe der Haltestelle belegenen Grundstücke als Abort benützt werden. Aus der Nachweisung über die Erledigung der der Regierung vom letzten Landtag überwiesenen Petitionen sehen wir, daß die Erstellung eines Aborts sich nicht als empfehlenswerth erwies, ein solcher sei bei keiner Lokalsugstation vorhanden und wenn man dem Drängen der Gundelfinger nachgäbe, so wäre zu erwarten, daß dasselbe Verlangen auch seitens der übrigen Lokalsugstationen gestellt würde. Für

eine ausnahmsweise Behandlung Gundelfingens liege aber kein genügender Grund vor, zumal ja auch in den Lokalsügen ein Abort mitgeführt werde. Die Einrichtung einer Kursstation aber sei aus Gründen des öffentlichen Verkehrs, wegen der Weltlinie, unzulässig. Die Kommission konnte sich diesen Erwägungen nicht verschließen und kam demgemäß zu dem Antrag:

über die Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Abg. Frhr. v. Stockhorn: Die Stellungnahme der Kommission und der Regierung scheint mir ganz unbegründet zu sein: die Gundelfinger bekommen keine Kursstation wegen des großen Verkehrs an der Weltlinie, und sie bekommen keinen Abort, denn andere Lokalsugstationen bekommen auch keinen. Diesen Standpunkt kann ich durchaus nicht als begründet anerkennen, und ich würde einen Gegenantrag stellen, wenn ich Aussicht hätte, ihn durchzubringen. So aber begnüge ich mich damit, meinen Widerspruch konstatirt zu haben.

Abg. Fischer führt in seinem Schlußwort aus: Schon zum dritten Mal behandle ich die Sache und habe mich genau informiert. Es ist aber in der That kein wirkliches Bedürfnis vorhanden. In nächster Nähe der Haltestelle befindet sich ein Wirthshaus, in dem Jeder seine Nothdurft verrichten kann, und außerdem führen die Lokalsüge einen Abort mit. In der Frage der Kursstation kann jetzt gar nichts geschehen, und eine Güterstation haben die Gundelfinger, sobald der Freiburger Güterbahnhof fertiggestellt ist, in allernächster Nähe. Ich bitte Sie darum nochmals, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

Der Kommissionsantrag wird hierauf mit allen gegen zwei Stimmen angenommen.

Abg. Franz berichtet über die Bitte der Gemeinde Oberweiler u. a., die Anlage einer Haltestelle zwischen Kuppenheim und Rothfels betreffend. Ein früheres Gesuch der Petenten wurde abschlägig beschieden. Sie machen aber geltend, daß sich die Verhältnisse seitdem geändert hätten. Eine Haltestelle sei u. a. für die Steinbruchindustrie und den Obstverland eine Nothwendigkeit. Die Großh. Regierung wies in der Kommission darauf hin, daß die Bahn voraussichtlich in Staatsbesitz übergehen werde. Sie erkannte das Bedürfnis einer Haltestelle an und stellte die Errichtung einer solchen nach der Verstaatlichung in Aussicht. Die Kommission war der Ansicht, daß die Kosten der Errichtung geringe sein würden. Sie hielt die zur Begründung des Bedürfnisses vorgebrachten Gründe auch für stichhaltig. Eine Haltestelle wäre besonders für den Verland von Fröhobst, den Arbeiterverkehr nach Raftatt und den Schülerverkehr nach Raftatt und Gernsbach von Wichtigkeit. Die Kommission gelangte deshalb zu dem Antrag:

Die Zweite Kammer wolle die Petition der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Abg. Schuter unterstützt den Antrag der Kommission. Es liegt in der That ein wirkliches Bedürfnis für eine Haltestelle vor. Ich weise nochmals auf den Fröhobst- und Steinverland, den Arbeiter- und Schülerverkehr hin. Die in Frage kommenden Orte würden durchweg 2 bis 3 Kilometer näher an die Bahn kommen. Da jetzt schon eine Blockstation vorhanden ist, würde die Errichtung einer Haltestelle keine erheblichen Schwierigkeiten machen. Da die Bahn nach ihrem vollständigen Ausbau voraussichtlich verstaatlicht wird, könnte der Staat, der die Bahn jetzt im Pachtverhältnis hat, die erforderlichen Gebäulichkeiten auf seine Kosten erstellen, falls die Murgthalbahngesellschaft sich weigern sollte, dies zu thun. Jedenfalls

Bitte ich die Regierung, dem Wunsche der Petenten möglichst Rechnung zu tragen.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlusswort.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Eichhorn berichtet über die Bitte der Gemeinde Dilsberg um Errichtung einer Haltestelle und Einführung des Lokalzugsverkehrs. Es handelt sich bei diesem Gesuch eigentlich um Zukunftsmusik, da die Petenten eine Haltestelle (auf der linken Neckarseite kurz vor der Neckarbrücke) erst nach dem Ausbau der Bahn Neckar- gemünd-Neckarzell zu einer zweigleisigen Bahn, für den im jetzigen Budget eine erste Rate eingestellt ist, wünschen. Die Großh. Regierung erklärte, daß es mit diesem Ausbau nicht so rasch gehen werde, wie die Petenten meinen. Die Kommission stellt den Antrag:

die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnismahme zu überweisen.

Abg. Mampel betont, daß man, wenn es sich darum handle, Gemeinden in den modernen Verkehr hereinzu- beziehen, nicht vor den (geringen) Kosten zurückzureden solle. Das Verlangen der Gemeinde Dilsberg und der andern beteiligten Gemeinden ist ein durchaus berechtigtes. Mit einer Haltestelle auf der rechten Neckarseite wäre den Gemeinden weniger gedient, als mit einer solchen in der Nähe der Brücke auf der linken Seite. Für den Bau eines zweiten Gleises ist eine erste Rate eingestellt. Nach Fertigstellung desselben wird hoffentlich dem Wunsche der Petenten entsprochen werden. Ich empfehle den Kommissionsantrag zur Annahme.

Abg. Armbruster bittet die Großh. Regierung, nach Erbauung eines zweiten Gleises von sich aus die Errichtung einer Haltestelle in Erwägung zu ziehen. Es liegt ein wirkliches Bedürfnis für eine Haltestelle vor.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlusswort.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Abg. Zehner berichtet über die Bitte der Bürgermeister von Poppenhausen, Unter- und Oberwittighausen um Einlegung eines Nachmittagszuges von Würzburg nach Lauda.

Bis jetzt verkehren in dieser Richtung 3 Nachmittagszüge. Die Petenten wünschen nun schon lange einen weiteren Zug zwischen 4 und 5 Uhr Nachmittags. Sie begründen diesen Wunsch eingehend. Schon im Dezember v. J. haben sich 35 an diesem Zug interessierte Gemeinden mit 20—25000 Einwohnern an die Generaldirektion gewendet. Ihr Begehren ging damals dahin, daß der um 10 Uhr Nachts in Würzburg abfahrende Zug auf den Nachmittag verlegt werden möchte. Die Petition ist damals von der Generaldirektion an die Betriebsinspektion in Lauda zur Aeußerung abgegeben worden. Die Inspektion verhielt sich ablehnend gegenüber dem Wunsche der Petenten, machte aber den Vorschlag, einen der zwei Nachmittags Schnellzüge in einen Personenzug bis Lauda umzuwandeln. Die Generaldirektion hat auch diesen Vorschlag wegen der Nothwendigkeit des Anschlusses in Mannheim abgelehnt und demgemäß den Petenten eröffnet, daß ihrem Wunsche nicht entsprochen werden könne. Die Petenten haben sich nummehr an den Landtag ge-

wendet. Sie führen aus, daß der wirtschaftliche Mittelpunkt jener Gegend Würzburg sei, daß deshalb eine günstige Rückfahrgelegenheit vorhanden sein müsse. Sie wünschen neuerdings wenigstens die Umwandlung eines der Nachmittags verkehrenden Güterzüge in einen gemischten (Personen- und Güter-) Zug. Die Generaldirektion hob auf Anfrage der Kommission hervor, daß, wie der Herr Eisenbahnminister bereits wiederholt erklärt habe, bei der gegenwärtigen Finanzlage an eine Vermehrung der Züge überhaupt nicht gedacht werden könne, daß man sich vielmehr begnügen müsse, den gegenwärtigen Stand zu erhalten. Bei gemischten Zügen sei es auf dieser Strecke schwierig, auf den Stationen so anzufahren, daß die Personen auf dem Perron aussteigen könnten. Ein Aussteigenlassen auf freier Strecke sei aber mit der Gefahr von Unfällen verbunden.

Die Kommission war der Meinung, daß es sich um ein dringendes Bedürfnis handle und daß die Schwierigkeiten nicht unüberwindliche seien. Sie war der Ansicht, daß der Wunsch nach Einlegung eines weiteren Nachmittagspersonenzuges zwischen den Zügen 1 Uhr 58 Minuten und 7 Uhr 20 Minuten wohl begründet sei. Wirtschaftlicher Mittelpunkt jener Gegend ist in der That Würzburg. Der Zug 1 Uhr 58 Minuten liegt aber für die Landleute zu früh, um zur Rückfahrt benutzt werden zu können, der Zug 7 Uhr 20 Minuten zu spät. Haushalt und Wirtschaft leiden Noth, wenn die Leute bei Geschäften in Würzburg nicht rechtzeitig Nachmittags nach Hause zurückkehren können. Der Lokalverkehr wird von der Generaldirektion im Vergleich zum Durchgangsverkehr ungünstig behandelt. Die Wünsche der Gegend wurden immer mit Rücksicht auf den Fernverkehr abgelehnt. Der Lokalverkehr in der Nähe großer Städte muß aber auch geeignet eingerichtet sein. Die Kommission wünscht daher mögliche Berücksichtigung des Wunsches der Petenten, dessen Erfüllung ihrer Ansicht nach unüberwindliche Schwierigkeiten nicht entgegenstehen. Die Kosten würden nicht erhebliche sein. Die Kommission schlägt vor, den Güterzug um 2 Uhr auf den Nachmittag zu verlegen und in einen gemischten Zug zu verwandeln oder den Güterzug 5 Uhr 42 Minuten als gemischten Zug einzurichten. Sie meint, daß es auch möglich sein würde, mit diesen Zügen auf den Stationen so anzufahren, daß auf dem Perron ausgestiegen werden kann und stellt den Antrag, die Petition der Großh. Regierung in dem vorstehenden Sinne empfehlend zu überweisen.

Abg. Köhler: Das Bedürfnis eines solchen neuen Nachmittagszuges ist offenkundig. Ich bitte den Kommissionsantrag anzunehmen, und möchte der Regierung dringend nahelegen, in irgend einer Weise die Wünsche der Petenten zu erfüllen.

Geh. Rath Bittel sagt nochmalige genaue Prüfung der Vorschläge der Kommission zu.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlusswort.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen und sodann die Sitzung nach einer geschäftlichen Mittheilung des Vicepräsidenten Lauck um 10¹/₄ Uhr geschlossen.

