

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1894

71 (13.3.1894)

Beilage zu Nr. 71 der Karlsruher Zeitung.

Dienstag, 13. März 1894.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 10. März. 12. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer unter dem Vorsitz des Durchlauchtigsten Präsidenten, Seiner Großherzoglichen Hoheit des Prinzen Wilhelm.

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, später Ministerialdirektor Seubert und Ministerialrath Frhr. v. Bodman.

Es werden folgende Einläufe und Petitionen bekannt gegeben:

Urlaubsgeſuch des Herrn Geh. Kommerzienraths Krafft. Entschuldigungsſchreiben des Frhrn. Ferd. v. Bodman und des Prälaten D. Doll.

Zuſchrift des Präſidenten des Groß. Ministeriums des Innern, Einladung der Herren Mitglieder des Hohen Hauſes zu einer Beſichtigung des Kaiſerin-Auguſta-Bades, ſowie der übrigen Kurorten in Baden-Baden.

Petition der Stadtgemeinde Durlach um Wiedererrichtung einer Domänenverwaltung und Obereinnahme in Durlach.

Petition des pensionirten Gendarmen Gronert in Durlach um Bewilligung einer Penſionserhöhung.

Petition des Komitês für den Bahnbau Eppingen-Steinsfurt, den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Eppingen und Steinsfurt betreffend.

Petition in dem gleichen Betreff von der Handelskammer für den Kreis Heidelbergland, nebst der Stadt Eberbach, von dem Stadtrathe in Heidelberg und den Gemeinderäthen von Neckesheim, Haſſelbach, Kärnbach und Zaiſenhausen, ferner von Mosbach, Neckarbiſchofsheim und Eſchelbronn.

Petition der Stadtgemeinde Ladenburg, die Errichtung eines Bezirksamtes und die Wiederherstellung des im Jahre 1892 aufgehobenen Amtsgerichts Ladenburg betr.

Die Petition des Komitês für den Bahnbau Eppingen-Steinsfurt wird von Frhrn. E. A. v. Göler überreicht. Die Petitionen werden den betreffenden Kommissionen überwiesen.

Hierauf erſtattet Graf v. Hennin namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen Bericht über den Geſekentwurf, die Erbauung einer Nebenbahn von Krozingen über Staufen nach Sulzburg betr. Redner glaubt die Vorgeſchichte dieſes Bahnbaus als bekannt voraussetzen und ſich im Hinblick auf ſeine gedruckt vorliegenden Bericht auf wenige Bemerkungen beſchränken zu können. Zunächst müſſe er aber der Großh. Regierung Dank ausſprechen für das den Intereſſenten durch ihr Entgegenkommen bewieſene Wohlwollen. Mit der jetzt in Betracht kommenden Linie trete ein werthvolles Glied zu der ſchon vorhandenen Zahl von Nebenbahnen hinzu. Noch manche Stadt und manches Thal hätten bezüglich der Erbauung einer Bahn Wünſche, die bei dem Wohlwollen der Regierung wohl auf Erfüllung rechnen dürften. Dabei müſſe weniger auf die finanziellen, ſondern vor allem auf die volkswirthſchaftlichen Intereſſen Rückſicht genommen werden.

Auch im vorliegenden Fall hätten nicht alle Intereſſen befriedigt werden können. Dies zeige ſich in der Petition der Gemeinden Ehrenſtetten, Kirchhofen und Ambringen. Der Wunsch, die Bahn von Staufen nach Krozingen über dieſe Orte zu führen, habe von Haus aus wenig Anſicht auf Verwirklichung gehabt. Denn die Linie Sulzburg-Staufen-Krozingen beruhe ſchon auf einer Kombination zweier Projekte. Sulzburg habe in Heitersheim, Staufen in Krozingen den Anſchluß an die Hauptbahn erreichen wollen. Da aber dieſe beiden Linien einzeln nicht lebensfähig geweſen ſeien, ſo habe man ſich auf das vorliegende Projekt geeinigt. Der Umweg über Kirchhofen habe Nachteile zur Folge, die außer Verhältnis zu den Vortheilen ſeien, welche die Bahn für Kirchhofen bringe. Es ſei deſhalb auch eine Gegenpetition der Städte Sulzburg und Staufen eingereicht worden; dieſelben erklärten ebenſo wie die Bauſirma, daß wenn die Bahn über Kirchhofen geführt werde, ſie von dem Vertrag zurücktreten. Für die Kirchhofener Petition ſei Niemand eingetreten, die Petition von Sulzburg und Staufen erledige ſich mit der Annahme des Geſekentwurfs.

Uebrigens ſei die erſtgenannte Petition nur dem andern Hohen Hauſe zugegangen. Er müſſe ſich darüber ebenſo wundern, wie über die Thatſache, daß die beteiligten Gemeinden, ohne die Entſcheidung dieſes Hohen Hauſes abzuwarten, die Annahme des Geſekentwurfs in der Zweiten Kammer mit Jubel und Böllerſchüſſen gefeiert hätten. Er habe ſich damals gefragt, ob er ſeinen Bericht, an dem er gerade gearbeitet, überhaupt noch erſtatten ſolle.

Uebrigens wolle er doch für Kirchhofen ein gutes Wort einlegen und bitten, bei Umbau des Schallſtädter Güterbahnhofs die Wünſche dieſer Gemeinde nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Redner macht ſodann noch einige Bemerkungen über die von dem andern Hohen Hauſe beſchloſſene Einſchaltung „nach Maßgabe der von Unſerer Regierung feſtgeſetzten Pläne“ in Art. 6, durch welche die Möglichkeit gegeben ſein ſoll, die im Vertrag ausgeſprochene Verpflichtung der Gemeinden zur Stellung des Schottermaterials wieder aufzuheben. Die Kommission könne nach der ihr gewordenen Aufklärung dieſer Verpflichtung keine ſo große Belaftung der Gemeinden finden, zumal es ſich nicht um dauernde Verpflichtungen, ſondern um einmalige Ueber-

laſſung eines Geländestücks zur Entnahme des Schottermaterials handle. Die Kommission habe auch bezweifelt, daß es den Bemühungen der Regierung gelingen werde, eine Aenderung im Vertrag zu bewirken. Uebrigens enthalte die Einſchaltung nichts Neues, ſondern betone nur nochmals das ſelbſtverſtändliche ſtaatliche Oberauſichtsrecht. Da aber die Großh. Regierung dieſen Paſſus in dem Geſekentwurf über Erbauung der Bahn Bruchſal-Odenheim ſich zu eigen gemacht habe, ſei der Strich nicht beantragt.

Redner bittet namens der Kommission, dem Geſekentwurf in der von der Zweiten Kammer angenommenen Faſſung zuzustimmen.

Seine Großherzogliche Hoheit Prinz Karl möchte nicht zu dieſem ſpeziellen Gegenſtand ſprechen, ſondern ergreife das Wort, weil er glaube, daß, entgegen dem bisherigen Verfahren, größere Vorſicht zu walten habe gegenüber den vielen Wünſchen nach Eisenbahnen. Nach der Vorlage der Regierung ſollen noch über zwölf Millionen zu Eisenbahnbauten verwendet werden, die ſchon zu dieſem Zweck bewilligt ſeien. Soweit ihm dies bei dem kleinen Material möglich, habe er verſucht, ſich klar zu machen, wieviel der Staat ausgeben müſſe, wenn alle die heute vorliegenden Wünſche erfüllt würden. Er ſei dabei auf eine zwölf Millionen weit überſchreitende Summe gekommen. Da er aber zuverläſſige Daten nicht angeben könne, ſo wende er ſich im Einverständnis mit dem Vorſitzenden der Budgetkommission an das Präſidium mit der Bitte, die Eisenbahnkommission zu erſuchen, daß ſie unter Einladung des Herrn Regierungskommiſſärs, oder noch beſſer des Herrn Miniſters in Berathung darüber eintrete, mit welchen Summen man zu rechnen habe, wenn alle in den vorliegenden Petitionen enthaltenen Wünſche erfüllt würden. Er glaube, daß man mit Rückſicht auf die finanziellen Verhältnisse alle Urſache habe, vorſichtig vorzugehen und nicht einfach poſtenweiſe alles zu bewilligen, um dann am Schluſſe des Landtages vor einer erſchreckenden Geſamtſumme zu ſtehen.

Bei dieſem Anlaß wolle er auch hervorheben, daß es ihm ſcheine, als ob man die Ausſtattung der Gebäude der Bahnverwaltung minder luxuriös als bisher machen könne. Man ſolle ſich bemühen, Bahnhofsgebäude, Güterschuppen u. ſ. w. lediglich ihrem dienſtlichen Zwecke entſprechend zu bauen. In anderen Ländern ſei dies auch der Fall. Er wolle nur auf eine jetzt verſtaatllichte Geſellſchaftsbahn in Deſterreich hinweiſen, deren Gebäude ebenſo einfach als zweckmäßig ſeien.

Dabei ſei er aber vollſtändig damit einverſtanden, daß den Wünſchen der Bewohner von Ortschaften, welche an der Bahn liegen, nach Errichtung von Halteſtellen, Güterschuppen, Anlegung von Zufahrtswegen möglichſt entſprochen werde.

Der Durchlauchtige Redner ſchließt, indem er ſeine Bitte an das Präſidium wiederholt. Er glaube, daß es im einzelnen Fall vielleicht geboten ſei, zu ſagen, daß das, was heute nicht geſchehe, auf eine ſpättere Zeit verſchoben werden könne. Wir ſeien beſtimmt veranlaßt, vorſichtig und ſparſam zu ſein, um ſo mehr, als ſehr wichtige Fragen im Reichstag noch nicht entſchieden ſeien, von welchen wir im Land direkt abhängen.

Minister v. Brauer: Der Durchlauchtige Herr Vorredner habe darauf hingewieſen, daß bei der gegenwärtigen Finanzlage gegenüber den zahlreichen Wünſchen nach Erbauung von Bahnen Vorſicht geboten ſei, und den Wunsch ausgeſprochen, es möchte eine Ueberſicht zuſammengeſtellt werden, aus welcher hervorgehe, welche Geſamtſumme für Bauzwecke aufgewendet werden ſollten. Demgegenüber könne er darauf hinweiſen, daß eine Ueberſicht über die in Ausſicht genommenen Bauten im Eisenbahnbudget enthalten ſei, an welches die Regierung ſich binden müſſe. Es ſei daraus zu erſehen, was in jedem Jahr für Eisenbahnbauten ausgegeben werde. Es betreffe dies allerdings nur die vom Staat ſelbſt gebauten Bahnen. Bezüglich der Privatbahnen, die mit Staatszuſchuß gebaut würden, laſſe ſich der erforderliche Aufwand nicht immer im voraus aus dem Budget entnehmen; es handle ſich aber dabei auch nur um verhältnißmäßig unbedeutende Beträge, die gegenüber den großen Summen des Bau- und Betriebsbudgets kaum in Betracht kämen.

Der Vorwurf, daß Gebäude der Bahnverwaltung vielfach zu luxuriös ausfallen, habe ihn einigermaßen über-raſcht. Denn oft müſſe er Klagen darüber hören, daß man zu ſparſam geweſen ſei. Es gelte eben auch hier, die richtige Mitte zu halten. Die Zeiten, in denen man monumentale Bahnbauten errichtet habe, ſeien vorüber. Da-gegen ſtrebe man auch jetzt noch dahin, den Gebäuden ein geſälliges Aeußere zu geben, ſoweit dies ohne zu große Koſten möglich ſei.

In einem gewiſſen Widerſpruch mit der Mahnung zur Sparſamkeit ſtehe die Anſicht des Durchlauchtigen Herrn Vorredners, daß Wünſche auf Errichtung von Halteſtellen, Güterschuppen, Zufahrtswegen u. ſ. w. möglichſt berücksichtigt werden ſollen. Dieſe Wünſche ſeien oft in ihrer Geſamtſumme von großer finanzieller Tragweite, wenn auch der einzelne Poſten unbedeutend ſei. Er ſei inſeſſen bei aller Sparſamkeit ſtets beſtrebt, den berechtigten Wünſchen der Gemeinden und ſonſtigen Intereſſenten nach Möglichkeit entgegenzukommen.

Frhr. E. A. v. Göler ſpricht Seiner Großherzoglichen Hoheit dem Prinzen Karl ſeinen Dank aus für die von ihm gegebene Anregung. Vor vier Jahren habe er denſelben Gegenſtand erörtert. Auch ſein Wunsch ſei, es

möge ein überſichtliches Bild gegeben werden von den in den Petitionen enthaltenen Wünſchen. Dabei müſſe man unterſcheiden zwischen den Bauten, welche der Staat unmittelbar ausführe und den Bahnen, zu denen der Staat nur einen Zuſchuß gewähre. Unſer Verfahren ſei für dieſen, die nicht Mitglieder der Eisenbahnkommission ſeien, nicht überſichtlich. Wenn man immer von Fall zu Fall entſcheide, ſo ſei man ſehr geneigt, den ausgeſprochenen Wünſchen entgegenzukommen. Sei dann die Summe, die man für Eisenbahnbauten ausgeben wolle, erſchöpft, ſo müſſe man notwendig weiteren Wünſchen gegenüber Einhalt thun. Infolge dieſes Verfahrens bekämen die Gegenden, in denen rührige Männer ſeien, die eine Petition zu Stande bringen, leicht einen Vorſprung vor anderen, namentlich denen mit einer vorzugsweiſe bäuerlichen Bevölkerung. Er ſei ſich dabei wohl bewußt, daß die Großh. Regierung die ihr vorgetragenen Wünſche ſiehe und die am meiſten berechtigten heranzufuche. Er wiſſe, daß die Großh. Regierung eine Ueberſicht über das Ganze habe, nicht aber die einzelnen Mitglieder dieſes Hohen Hauſes. Es ſei daher eine dankbare Arbeit für die Eisenbahnkommission, alle Petitionen zuſammenzuſtellen. Er glaube auch nicht, daß ſie zu ſchwerig ſein werde. Früher habe er den Wunsch geäußert, die Großh. Regierung möge ein Projekt ausarbeiten über alle noch zu erbauenden Linien.

Er könne ſich dem ausgeſprochenen Wunſche nach größerer Sparſamkeit bei Ausſtattung der Gebäude anſchließen. Er müſſe dabei anerkennen, daß man jetzt ſparſamer verfare, als früher. Als Beiſpiel einer wenig ſparſamen Bauweiſe führt Redner die von ihm oft befahrene Strecke Karlsruhe-Eppingen an. Auf dieſer ſeien Bahnhöfe, von denen man nicht wiſſe, was man mit ihnen anfangen ſolle. (Schluß folgt.)

Karlsruhe, 10. März. 48. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Gönner.

Am Regierungstisch: Geh. Legationsrath Zittel, Ministerialrath Dr. Glodner, später Ministerialrath Becherer.

Nach Mittheilung einiger Petitionen wird in die Tagesordnung eingetreten.

Abg. Breitner berichtet namens der Kommission für Eisenbahn und Straßen über die Petition, betreffend die Fortführung der ſtrategiſchen Bahn von Raſtatt nach Rehl. Der Petition iſt zu entnehmen, daß die vorgeschlagene Bahnſtrecke ſeit langem herbeigewünſcht werde. Höre die Thalbahn bei Raſtatt auf und gehe der kürzeſte Weg nach Straßburg über Köſchwoog, ſo müſſe mit der Zeit der größte Theil des Verkehrs mit Straßburg von den badiſchen auf die elſäſſiſchen Bahnen übergehen. Rehl ſei für die badiſche Thalbahn der natürliche Endpunkt und durch die Lage am Rhein berufen, der Haſen- und Stapelplatz für alle Güter zu werden, welche bei Straßburg den Rhein heraufkommen, und auch für Waaren, welche vom badiſchen Oberland aus verſchifft werden ſollen. Durch die Errichtung der Bahn würden aber auch Orte wie Iſſezheim, Stollhofen, Hügelsheim dem Verkehr eröffnet. Die Kommission, ſo wird ausgeführt, ſei zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Petition von irigen Vorausſetzungen ausgehe. Falsch ſei, daß die Bahnſtrecke Karlsruhe-Appenweier-Straßburg 17 Kilometer länger ſei, als die Strecke Karlsruhe-Köſchwoog, die Differenz ſei eine viel geringere. Bei dem Güterverkehr werde die Hauptlinie ſtets als die Durchgangslinie in Betracht kommen. Die zu erzielenden Vortheile ſeien verſchwindend gegenüber den Laſten, die der Staat durch die neue Bahnſtrecke zu tragen habe. Auch die lokalen Vortheile ſeien um ſo geringer, als die Lokalbahn Bühl-Rehl den Lokalverkehr der Hauptorte vermittele. Die angeführten Orte, die in Betracht kämen, lägen jetzt ſchon in der Nähe der Bahn. Die Bewegung für dieſe Bahn ſei aber auch keine natürliche, ſondern von dem Eisenbahnerverein in die Gegend hineingetragen worden. Die Kommission komme aus dieſen Gründen zu dem Antrag, über die Petition zur Tagesordnung überzugeben.

Geh. Legationsrath Zittel hält es für zweckmäßig, die Stellung der Regierung ſofort darzulegen, die wohl eine Abkürzung der Debatte zur Folge haben dürfte. Er könne namens der Regierung die Erklärung abgeben, daß die Anſchauung der Regierung mit derjenigen des Kommiſſionsberichts übereinstimme. Die Regierung ſtimme auch mit dem Schlußantrag überein und halte es für wünschenswerth, wenn auch das Hohen Hauſe ſich dieſem Antrag anſchließe, ſchon um einer Agitation die Spitze zu bieten, die durchaus nicht von der Bevölkerung ausgegangen, ſondern künstlich in dieſelbe hineingetragen worden ſei. Wenn ſich ſpäter einzelne Gemeinden der Petition angeſchloſſen hätten, ſo ſei dies erſt nach einigen Verſammlungen geſchehen, in denen dieſelben dazu überredet worden ſeien. Eine weitere Frage ſei aber, ob die Geſamtgemeinden reſp. die Bürgerauſchüſſe ſich der Petition anſchließen würden, wenn von ihnen verlangt würde, ſich an den Koſten zu beteiligen. In der Ein-gabe des Eisenbahnervereins befinde ſich ein Satz, der inſofern von Intereſſe ſei, als er die Fachkenntniß und Urtheilsgabe der Verfaſſer der Petition ins hellſte Licht ſtelle. Derſelbe laute: „die Linie nicht von ſtaatswegen ausbauen, hieße unſer Eisenbahnbudget in ſeinen Grundlagen erſchüttern“. Wenn dieſer Satz richtig wäre, dann würde unſer Eisenbahnbudget auf ſchwachem Fundament beruhen und die Regierung würde einen un-

verzeihlichen Fehler begehen, wenn sie dem Hause nicht sofort eine Vorlage machte, um diese Bahn sozusagen mit Schnellzugsgeschwindigkeit zur Ausführung zu bringen. Doch die Regierung wie die Kommission sei anderer Ansicht. Weber die Interessen der Eisenbahnverwaltung noch das wirtschaftliche Interesse der Gegend lasse diese Bahn als ein Bedürfnis erscheinen, während die dem Staat entstehenden Lasten von dem Umfang wären, daß deren Uebernahme vom Standpunkt einer rationellen Staatswirtschaft nicht verantwortet werden könnte. Er wolle den Versuch machen, dies zu beweisen. Wie in dem Kommissionsbericht ausgeführt, werde die neue Rößwooger Linie den Verkehr von Rastatt über Zabern nach Metz, Nancy, Paris ablenken, und zwar unwiederbringlich. Dieser Verkehr gehe künftig überhaupt nicht mehr über Straßburg und könnte auch durch eine direkte Linie nach Rastatt nicht erhalten werden. Anders verhalte es sich mit dem Verkehr zwischen Straßburg und Rastatt—Karlsruhe und dem südlichen Elsaß. Die Einnahmen auf der Appenweierer Linie aus diesem Verkehr seien auf 160 000 Mark veranschlagt, von diesen würde ebenfalls ein Theil verloren gehen, denn die Rößwooger Linie bilde künftig die kürzeste Verbindung zwischen Straßburg und Rastatt, und zwar noch eine kürzere als eine direkte Linie über Rastatt. Den Verkehr über Appenweier nach Straßburg habe aber Baden in der Hand, derselbe werde daher erhalten werden können, da die Längendifferenz nicht von der Bedeutung sei, um die Konkurrenz mit der Rößwooger Linie nicht aufnehmen zu können. In erster Linie werde die strategische Bahn für Militärzwecke gebaut und habe nicht den Zweck einer Konkurrenzbahn. Man könne also mit vollem Recht verlangen, daß uns der Verkehr, den wir noch mitbedienen können, verbleibe, wobei allerdings selbstverständlich die Gütertagen mit denjenigen über Rößwoog gleichgestellt werden müßten. Eine solche Gleichstellung müßte aber auch auf der von den Petenten geplanten Route stattfinden, so daß die Linie für den Güterverkehr also nutzlos wäre. Anders sei es bei dem Personenverkehr. Hier bestimme jeder Reisende seine Route selbst und hierbei seien drei Momente in Betracht zu ziehen: 1. die landschaftlichen Schönheiten der Gegend, 2. die Bedeutung der Orte, an welchen die Bahn liegt, und 3. die Ausrüstung des Fahrplans, die Zahl und Lage der Züge. Bezüglich des ersten Momentes sei die Appenweierer Linie der Rößwooger weit überlegen, sie führe an dem schönsten landschaftlichen Theile Badens vorüber, an der Appenweierer Linie liege Baden-Baden, Bühl, Achern, während auf der Rößwooger Linie kein Ort von Bedeutung sei, endlich sei der Fahrplan über Appenweier ein so reichhaltiger, wie kaum auf einer Linie in Deutschland. Ganz ähnlich würde aber auch das Verhältnis sein auf einer direkten Linie zwischen Rastatt und Rastatt. Auch dieser gegenüber seien die Vortheile der Appenweierer Linie vorhanden. Man werde doch wohl zugeben müssen, daß es unmöglich sei, die Schnellzüge statt über Baden-Baden über Stollhofen zu führen. Wollte man z. B. jetzt einen Schnellzug von Basel nach Frankfurt über Schwegeningen einlegen, dann komme sofort eine Beschwerde des Stadtraths von Heidelberg, ganz Ähnliches wäre von Baden-Baden zu erwarten, wollte man einen Schnellzug über Stollhofen führen. Es sei andererseits nicht wahrscheinlich, daß die elsässische Eisenbahnverwaltung sich veranlaßt sehen würde, die Züge von Rastatt—Rastatt direkt nach Straßburg durchzuführen. Sie habe daran gar kein Interesse, sondern würde einfach sagen, die Reisenden möchten in Rastatt warten, bis der Durchgangszug von Appenweier komme. Der jetzt bedauerliche Aufenthalt in Appenweier würde daher einfach nach Rastatt verlegt werden. Man habe dann hervorgehoben, daß es von großem Werth sei, die Linie über Appenweier zu entlasten. Würde der Verkehr auf der Appenweierer Linie einmal so groß, daß er nicht mehr zu bewältigen sei, so wäre das sehr gut, doch liege dieser Zeitpunkt noch sehr fern, namentlich aber dann, wenn die drei Bahnhöfe in Karlsruhe, Rastatt und Appenweier die geplante Vergrößerung erfahren hätten. Mit diesen Bahnhöfen könne man einen bedeutend größeren Verkehr bewältigen, als er jetzt vorhanden sei. Was die lokalen Verhältnisse betreffe, so komme zunächst in Betracht, daß der Verkehr zwischen Karlsruhe, Rastatt und Straßburg durch zwei Linien gesichert sei, es könne sich also nur um den Verkehr für das Hanauerland handeln. Hierbei ignore die Petition die Lokalbahn Bühl—Rastatt vollkommen, weil dieselbe keine Schnellzüge führe, das sei insofern eine eigne Anschauung, als es eine ganze Reihe von Bahnen ohne Schnellzüge gebe. Die Beziehungen des Hanauerlandes gravitiren aber andererseits nach Straßburg, eine versuchte Ablenkung nach Karlsruhe wäre vergebliche Mühe, wenn man auch noch mehr Bahnen bauen würde. Die Böhler Lokalbahn sei aber auch mit Staatsunterstützung gebaut worden und der Staat habe thatsächlich nicht unerhebliche Opfer gebracht. Von einem größeren Durchgangsverkehr auf der geplanten Rastatter Linie könne keine Rede sein, sie würde wesentlich auf den Lokalverkehr angewiesen sein. Nun habe die Bahn Bühl—Rastatt eine jährliche Roheinnahme von ca. 120 000 M. gegenüber einer Ausgabe von 80—90 000 M., sie habe also eine Rente zwischen 2—3 Procent. Entziehe man dieser Bahn aber einen Theil des Verkehrs, so könne die Gesellschaft nicht mehr existiren und die Bahn wäre ruiniert. Das wäre aber in keiner Weise ein Vortheil für das Hanauerland, dem die Bahn in ganz hervorragender Weise diene; dieselbe führe mitten durch die Ortschaften und passe sich auch in ihrem Fahrplan den Bedürfnissen und dem Verkehr an. Eine andere Bahn könnte das aber nicht. Das Hanauerland würde also durch die Rastatt—Rastatt Bahn nur verlieren. Total verkehrt sei auch der Vergleich mit der Rheinthalbahn; hier liegen die wirtschaftlichen und Betriebsverhältnisse ganz anders.

Diese Bahn diene thatsächlich zur Entlastung der zur Bewältigung des großen Verkehrs unzulänglichen Bahnhöfe in Heidelberg und Bruchsal. Ein gewisser Trumpf werde nun in der Petition der Gemeinden ausgespielt mit dem Hinweis auf den zukünftigen Hafen- und Stapelplatz in Rastatt. Nun wolle er allerdings nicht bestreiten, daß dieser in Rastatt einmal zu Stande komme — der Nachweis sei aber nicht zu erbringen, daß dieser Hafen in Verkehrsbeziehung stehen werde mit der Bahn von Rastatt nach Rastatt. So wenig der Hafen von Mannheim zu der Gegend von Darmstadt z. eine Beziehung habe, so wenig wäre ein Hafen in Rastatt für die Gegend von Rastatt von Bedeutung. Denn man werde die Güter doch nicht erst auf dem Wasser nach Rastatt fahren, um sie dann auf der Bahn zurück nach Rastatt zu spediren. Der Hafen werde eine Bedeutung haben für den Schwarzwald, das Kinzigthal und den Verkehr nach Südbaden und der Schweiz, niemals aber für die rückwärts liegende nördliche Gegend. Ferner sei zu bedenken, daß die Erbauungskosten sehr hohe seien, zu denen noch jährlich hohe Betriebskosten kommen würden; mit den Zinsen des Baukapitales zusammen würde ein Jahresaufwand in ungefährer Höhe von 600 000 M. entstehen. Diesen jährlichen Gesamtlasten stünde eine minimale eigene Einnahme gegenüber, so daß es unverantwortlich wäre, diese Bahn auf Staatskosten zu übernehmen. Weber für die Verwaltung, noch für die in Frage kommende Gegend sei die Bahn ein Bedürfnis, weshalb es nur gerechtfertigt erscheine, über die vorliegende Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Abg. Gauß erinnert an die bezüglich der Bahn in Neufreistatt stattgefundene Versammlung, in der er die Ansichten der Regierung, und wie es sich heute zeige, auch diejenige der Kammer vertreten habe, indem er von der Petition abgerathen habe. Er sei dafür in der Presse und besonders im „Badischen Landesboten“ heruntergegriffen worden, man habe ihm alles Mögliche vorgeworfen, zuletzt gewissermaßen Gesinnungslumperei. Er habe aber lediglich retten wollen, was zu retten gewesen, denn wenn eine Petition einmal in den Papierkorb gewandert, sei sie schwer wieder herauszubekommen. Er habe genau dasselbe gesagt, was Muser auf einer Eisenbahnversammlung im Kinzigthal ausgesprochen habe, er habe aber lediglich retten wollen, was zu retten gewesen, denn wenn eine Petition einmal in den Papierkorb gewandert, sei sie schwer wieder herauszubekommen. Er habe genau dasselbe gesagt, was Muser auf einer Eisenbahnversammlung im Kinzigthal ausgesprochen habe, er habe aber lediglich retten wollen, was zu retten gewesen, denn wenn eine Petition einmal in den Papierkorb gewandert, sei sie schwer wieder herauszubekommen.

Abg. Reichert hält es zwar für schwer, einer verlorenen Sache das Wort zu reden; für ihn handle es sich aber darum, eine bei dem Bau der Böhler Bahn begangene Rücksichtslosigkeit wieder gut zu machen, denn es wäre das Richtige gewesen, wenn die Bahn durch das Hanauerland nicht in Bühl, sondern in Dos oder Rastatt den Anschluß an die Hauptbahn gefunden hätte. Was die vorliegende Petition betreffe, so hätte er es lieber gesehen, die Gemeinden wären für die Fortsetzung der Bahn von Schwarzach nach Rastatt eingetreten, statt eine Vollbahn zu verlangen. Ob die Agitation für diese Bahn hinsichtlich in die Gemeinden getragen, wisse er nicht, doch halte er eine derartige Kritik nicht für geboten, denn bei jeder Frage müsse doch Jemand da sein, der dieselbe anregt. Ob die Anregung von Karlsruhe gekommen oder wo andersher, sei doch wohl gleichgültig. Nun habe man gesagt, die Bahn sei unrentabel, also nicht nothwendig. Er könne diese Ansicht nicht theilen; wenn es sich um eine Konkurrenzbahn, wie die Rößwooger, handle, dürfe man die Hände nicht in den Schoß legen, und wenn die Konkurrenz mit einer Bahn nicht auszuhalten sei, müsse man eben eine neue bauen. Wo keine Verkehrsmittel seien, werde auch kein Handel und Verkehr stattfinden, wo aber Verkehrsmittel geschaffen würden, da zöge sich auch der Handel hin. Man habe in den letzten Tagen verschiedenes über die Schiffbarmachung des Rheins gehört; er sei nun der Meinung, wenn der Hafen in Rastatt erstellt, die Murgthalbahn nach Freudenstadt fortgeführt, so würde die Bahn von Rastatt nach Rastatt von selbst kommen. Man habe f. B. auch die Rheinthalbahn für überflüssig gehalten, jetzt werde Niemand mehr diesen Gedanken vertreten wollen. Der Verkehr von Württemberg nach dem Murgthal dürfe in Rastatt nicht seinen Ausgang haben, sondern müsse weiter nach Rastatt und dem Elsaß geführt werden. Die natürliche Folge würde die Fortsetzung der Bahn von Rastatt nach Offenburg sein und weiter das Rheinthal hinauf. Heute müsse er allerdings selbst sagen, daß eine endgiltige Entscheidung noch nicht geboten sei. Man müsse erst einige Jahre den Betrieb der strategischen Bahn abwarten, dann werde es sich ja zeigen, auf welchem Wege Abhilfe geschafft werden müßte. Daher sei es das Richtige, die Regierung heute auf die Verhältnisse aufmerksam zu machen, und dies geschehe am besten durch Ueberweisung zur Kenntnissnahme. Daß diese Bahn kommen müsse, sei seine feste Ueberzeugung. In Bezug auf die Rößwooger Bahn bittet Redner die Regierung, in der Nähe von Friesheim eine Station zu errichten.

Abg. Engelberth führte einleitend aus, daß die Bahn durch das Hanauerland ihren Anschluß in Rastatt wegen der zu hohen Kosten nicht haben können. Prinzipiell sei die Stadt nicht gegen diesen Anschluß gewesen, doch hätten die Opfer in keinem Verhältnis zu den zu erzielenden Vortheilen gestanden. Weiter sei damals in Betracht gekommen, daß Rastatt damals noch Festung gewesen. An der Erstellung einer Bahn, wie sie jetzt geplant, habe die Stadtverwaltung von Rastatt ein großes

Interesse und sie sei bereit, das Gelände, soweit es Rastatt betreffe, unentgeltlich zu stellen. Er müsse auch widersprechen, daß die Agitation für diese Bahn künstlich in die Gemeinden hineingetragen sei, das Interesse für diese Bahn sei jeweils vorhanden gewesen, so daß es nur eines Anstoßes bedürft habe, dasselbe wieder zu wecken. Wohl habe Rastatt Bahnverbindungen, so daß das Interesse für diese Bahn mehr lokaler Natur sei; dasselbe gehe dahin, mit den Gemeinden des Bezirks in nähere Verbindung zu kommen, und dieses Interesse werde auch von den in Frage kommenden Gemeinden getheilt. Die ganze Strecke von Rastatt bis Schwarzach sei ohne Bahn und die allgemeinen Ausführungen über die Fortsetzung der Höllethalbahn seien auch hier maßgebend. Gerade die Orte, in denen, wie dies hier vielfach der Fall, die Landwirtschaft darnieder liege, bedürften einer Bahnverbindung, um unter Umständen die Etablierung einer Industrie zu ermöglichen. Gewiß sei der Lokalverkehr nicht ausschlaggebend, doch habe die Petition auch Gesichtspunkte anderer Art, die Berücksichtigung verdienten. Die Befürchtung, daß ein Theil des Verkehrs durch die Rößwooger Linie abgezogen werde, bestehe, der Verkehr aber nordwärts nach Straßburg könne durch die gewünschte Linie erhalten bleiben. Ihm scheine deshalb der Vorschlag, die Petition der Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen, sehr beherzigenswerth, damit dieselbe die Angelegenheit nicht aus dem Auge verliere.

Abg. Koelle möchte das Wort ergreifen, weil es ihm im Badischen „Landesboten“ geradezu als Pflicht beigezeichnet worden sei, für dieses Projekt einzutreten. So warm ihm aber auch die Interessen der Stadt Karlsruhe am Herzen lägen und so dankbar er für jede Anregung sei, trotzdem glaube er nicht, den Wünschen des Eisenbahnreformvereins entsprechen zu sollen. Weber in der Petition noch in den heute gehörten Reden habe er einen Anhaltspunkt dafür finden können, daß diese Bahnverbindung gerade der Stadt Karlsruhe besonderen Nutzen bringen könne. Der Verkehr des Hanauerlandes gravitire nach Straßburg, das rasch und bequem zu erreichen sei, andererseits entspräche dieser Verkehr einer langjährigen Gewohnheit. Der direkte Verkehr aber werde im ganzen und großen durch Tagernahrung erhalten bleiben. Gewiß sei jede Verkehrsvereinfachung zu begrüßen und zu fördern, doch hier liege die Sache doch nicht so einfach. Den jährlichen Anforderungen von über 600 000 M. stünden sehr geringe Einnahmen gegenüber. Die weitere Frage aber, ob die Stadt Karlsruhe von dieser neuen dritten Linie einen Vortheil zu erwarten habe, stehe er nicht an, zu verneinen. Er werde deshalb für den Kommissionsantrag stimmen und er glaube auch, daß er damit seine Pflicht als Abgeordneter für Karlsruhe nicht verlegt habe.

Seitens der Abgg. Reichert, Engelberth, Heimbürger, Wildens und Benedey ist ein Antrag auf Ueberweisung zur Kenntnissnahme eingegangen.

Abg. Wildens erklärt, den Antrag nicht in dem Sinne unterschrieben zu haben, daß die Regierung eine Veranlassung nehme, die Bahn sofort zu bauen. Er sei lediglich der Meinung, die Regierung solle mit Rücksicht auf die Erfahrungen, die sie bei der Rößwooger Bahn machen würde, die Angelegenheit im Auge behalten. Die Linie an und für sich halte er für eine vernünftige und naturgemäße, deshalb bitte er, von der schroffen Form des Uebergangs zur Tagesordnung abzusehen.

Abg. v. Stöckhorner würde es für bedenklich halten, dem weitergehenden Antrag zuzustimmen. Die Frage liege klar, deshalb sei eine klare Antwort auch geboten. Bei den großen Summen, um die es sich handle, und bei der feststehenden Unrentabilität der Bahn dürfte bei den in Frage kommenden Gemeinden nicht den Anschein eines eventuellen Bahnbauens geweckt werden.

Abg. Weber spricht sich gleichfalls gegen den weitergehenden Antrag aus, da in den nächsten Dezennien für diese Bahn kein Bedürfnis vorliege, und zwar um so weniger, als die Schiffbarmachung des Rheins in Aussicht stehe. Redner plädiert schließlich für Erstellung der Bahn Offenburg—Rastatt.

Abg. Fieber findet das Einbringen des weitergehenden Antrags begrifflich, demselben sei auch gar nicht die weitgehende Bedeutung, die von Stöckhorner in demselben erblickt, beizulegen. Werde der Antrag angenommen, so denke noch Niemand daran, die Bahn in nächster Zeit zu erbauen. Erst nach Erbauung der Rößwooger Bahn solle die Regierung den eventuellen Rentenausfall untersuchen und dann die Frage des Baues der jetzt gewünschten Bahn zur Erörterung stellen.

Abg. Gesell ist ermächtigt zu erklären, daß die vorliegende Petition nicht vom gesammten Eisenbahnreformverein ausgegangen, sondern lediglich von der Sektion Karlsruhe.

Nach kurzen Bemerkungen der Abgg. Wildens und Koelle und nach einem Schlußwort des Berichterstatters wird der Antrag Reichert mit großer Majorität abgelehnt und der Kommissionsantrag angenommen.

Abg. Hennig erstattet Bericht über die Bitte des Bürgermeisters Josef Sutter von Hottingen, Entschädigung wegen erlittenen Brandunglücks betreffend. Der Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung wird debattelos angenommen.

Abg. Strübe berichtet sodann über die Bitte der Libertia Spigmüller, geborene Kunzmann, Witwe des verstorbenen Hauptlehrers Albert Spigmüller z. Zt. in Niedern, um Unterstützung. Die Petentin, die 75 Jahre alt, bittet um eine Unterstützung bis an ihr Lebensende. Der Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung unter Befürwortung der Fortsetzung der bisherigen Unterstützung wird angenommen.

Schluß der Sitzung 1/12 Uhr.