

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 97. Sitzung (06.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Beilage zum Protokoll der 97. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 6. Juni 1902.

Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über die Petitionen,

die Verbindung der Bodenseegürtelbahn mit der Schwarzwaldbahn betr.

Erstattet durch den Abgeordneten Wittum.

I.

Die Gemeinden Nach, Engen, Eigeltingen, Orsingen, Wahlwies, Espasingen und Ludwigshafen, unterstützt von 40 weiteren Gemeinden der näheren und ferneren Umgebung, richten an die Großh. Regierung und an das hohe Haus die Bitte:

„die Fortsetzung der Bodenseebahn Friedrichshafen—Neberlingen—Espasingen über Wahlwies, Eigeltingen und Nach nach Engen zum Anschluß an die Schwarzwaldbahn genehmigen und den Bau dieser Bahn in möglichster Bälde zur Ausführung bringen zu lassen.“

In der Begründung der Petition wird hauptsächlich hervorgehoben: Die Bodenseegürtelbahn habe seit der kurzen Zeit ihres Bestehens und ihres Betriebes bereits eine erfreuliche Entwicklung genommen. Die in der Begründung zu dem Gesetzentwurf vom 1. November 1897, den Bau der Bodenseebahn betr., sowie in dem Berichte der Budgetkommission in gleichem Betreff ausgesprochene Hoffnung auf einen Aufschwung des Verkehrs auf dem nördlichen Bodenseegebiet habe sich erfüllt. Schon im vorigen Jahre sei der anfangs mit den Personenzügen verbundene Güterverkehr getrennt und besondere Güterzüge eingeführt worden. Die Zahl der Personenzüge mußte von 3 auf 7 erhöht und ein Schnellzug eingefügt werden, der sich sofort eines recht lebhaften Besuches zu erfreuen hatte. Die Städte Lindau und Friedrichshafen seien an Seelenzahl gewachsen, letztere Stadt allein um 26%. Mit der Zunahme der Uferbevölkerung wachse aber auch die Gewerbethätigkeit und Unternehmungslust und damit auch die Verdienstgelegenheit. In dem bayrischen und württembergischen Ufergebiet seien bereits die Güterpreise durchweg um das mehrfache, an einigen Orten um das 6 bis 10 fache in die Höhe gegangen. Schon in dem genannten Bericht der Budgetkommission des Abg. Pfeifferle sei ein künftiger Anschluß der Bodenseebahn an die Schwarzwaldbahn erwähnt worden. Durch

eine solche Verbindung werde die wirthschaftliche Leistungsfähigkeit und die Absatzfähigkeit der badischen Bodenseegegend einen weiteren mächtigen Aufschwung erfahren und die von Natur- und Menschenhand gegebene Südost-Nordwestlinie durchgeführt sein, an der alle Theile des deutschen Bodenseeuferes ein reges Interesse hätten. Nach einer Schilderung der Seelenzahl, der wirthschaftlichen Lage und Steuerkraft der an der erbetenen Verbindungslinie gelegenen Gemeinden, bei welchen, zuzüglich anderer Ortschaften, die auf die neue Bahn angewiesen wären, eine Einwohnerzahl von rund 6 000 und ein Gesamtsteuerkapital von über 12 000 000 *M.* in Betracht kämen, wird in Aussicht gestellt, daß seitens der beteiligten Gemeinden gerne die entsprechenden Opfer zur Erreichung ihres Zieles gebracht werden würden.

II.

Von der Gemeinde Steißlingen ist gleichfalls eine Petition eingegangen um Fortsetzung der Bodenseegürtelbahn, aber mit der Linienführung von Stahringen über Steißlingen, Wiechs, Volkershäusen, Nach, Ehingen und Neuhausen nach Engen. Diese Petition wurde unterstützt und in gleichlautenden Exemplaren überreicht aus 21 Orten vom Bodensee bis Offenburg hinab. Sie wird im allgemeinen damit begründet, daß durch die erbetene Bahn eine neue Weltverkehrslinie: Straßburg - Immendingen - Engen - Stahringen - Friedrichshafen - Bregenz - Innsbruck - Wien hergestellt und dadurch auch die schon schwer belasteten Bahnhöfe von Radolfzell und Singen von allzugroßem Güterverkehr entlastet würden. Im Besonderen wird angeführt, daß diese Linie eine Einwohnerschaft von 4 174 Seelen mit rund 11 $\frac{1}{2}$ Millionen *M.* Steuerkapital berühren würde. Die einzelnen in Betracht kommenden Orte werden ebenfalls nach ihrer wirthschaftlichen und steuerlichen Leistungsfähigkeit geschildert. Schließlich wird gleichfalls betont, daß die betreffenden Gemeinden, falls sie zu den Baukosten herangezogen werden sollten, nach „besten Kräften und Verhältnissen“ dazu beitragen würden.

III.

Die beiden, vorstehend im Auszug mitgetheilten Petitionen, die sich in gedruckten Exemplaren in den Händen der Abgeordneten befinden und auf die deshalb verwiesen wird, treten zueinander in Konkurrenz. Während die von Steißlingen ausgehende Petition bemerkt, daß die Wahlwies-—Eigeltinger Linie nur zwei Orte mit 1 500 Einwohnern mit 3 $\frac{1}{2}$ bis 4 Millionen *M.* Steuerkapital berühren würde, die Lokalverkehrsinteressen daher weit geringer seien, als bei einer Linie über Steißlingen, rechnet die Wahlwieser Petition mit 4 174 Einwohnern und 11 $\frac{1}{2}$ Millionen *M.* Steuerkapital und bezeichnet die von ihr empfohlene Linie als den von der Natur gegebenen, kürzesten und vortheilhaftesten Weg.

IV.

Schon mit dem ersten Auftreten der Bestrebungen zur Erbauung einer Bodenseegürtelbahn wurde auch die Tendenz bemerkbar, diese Linie nach ihrer Vollendung, unter Vermeidung des südlichen Umweges über Radolfzell und Singen, auf dem kürzesten Wege mit der Schwarzwaldbahn zu verbinden. Diese Tendenz hatte sich bald zu zahlreichen Petitionen an die Großh. Regierung und die Stände verdichtet. Namentlich legte die Stadtgemeinde Stockach auf eine solche Abkürzung den höchsten Werth. Sie schrieb in einer Eingabe an das hohe Haus:

„Der Gemeinderath hält die Fortsetzung der Bahn Frickingen, Stockach, Neuzingen nach Engen für die den Verkehrsbedürfnissen unserer Gemeinden am meisten entsprechende Bahnverbindung und bittet, hohe Kammer wolle sich für die Fortsetzung der Bahn von Frickingen nach Stockach und bei späterer Verbindung mit der Schwarzwaldbahn für die Fortsetzung über Neuzingen nach Engen diese von unseren Gemeinden seit Jahrzehnten erstrebte Bahnverbindung entscheiden.“

Solchen Wünschen gegenüber wurde schon auf dem Landtage 1892/93 durch die Budgetkommission (Bericht des Abg. Pfefferle) beantragt: Von der in einer Petition befürworteten Fortsetzung der Bahn von

Stockach nach Engen zum Anschluß an die Schwarzwaldbahn, welchen Wunsch auch die Petition der Gemeinde Steißlingen ausspricht, nach Ansicht der Kommission als einer weniger dringlichen, vorläufig abzuweisen.

In derselben Session wurde im Berichte des Abg. Wacker über den Eisenbahnbau ausgeführt, daß die Großh. Regierung gerade eine Verbindungslinie zwischen Stockach und Engen am allerwenigsten zugebe, weil sie eine reine Konkurrenzlinie der ohnehin nur ungenügend rentirenden Strecke Radolfzell—Engen wäre.

Im Jahre 1898 sprach sich der Bericht des Abg. Pfefferle dahin aus:

„Was die von einer großen Zahl Petitionen angeregte Anschlußlinie Stockach—Engen betrifft, so ist die Budgetkommission nach den Erklärungen der Großh. Regierung der Ansicht, daß die Frage eines direkten Anschlusses der Bodenseebahn an die Schwarzwaldbahn, welcher die Kommission an und für sich sympathisch gegenüber steht, insbesondere in Bezug auf die Richtung, im jetzigen Stadium der Sache als eine offene behandelt werden soll.“

V.

Heute, da die Bodenseegürtelbahn von Stahringen bis an die württembergische Landesgrenze gebaut und dem Betriebe übergeben ist, ist auch die Frage einer etwaigen Fortsetzung derselben auf eine andere Basis gestellt. Es ist heute nimmehr die Frage zu entscheiden, ob eine eventuelle Verbindung zwischen Bodenseebahn und Schwarzwaldbahn vermittelt einer Linie Stockach—Engen oder Wahlwies—Engen oder Stahringen—Engen zu bewirken ist. Ihre Kommission ist wegen der vorliegenden Petitionen mit der Großh. Regierung in mündliche Berathung getreten. Als Ergebnis dieser Berathung, sowie was sonst über die Stellung der Großh. Regierung bekannt geworden ist, kann deren Ansicht und Absicht wie folgt resümiert werden:

Von einer Verbindungsbahn zwischen der Linie Radolfzell—Stockach und der Schwarzwaldbahn könne z. Bt. absolut keine Rede sein. Keinerlei Vorarbeiten und Erhebungen für eine solche Bahn seien bis jetzt gemacht worden und es liege auch keine Veranlassung vor, solche in nächster Zeit zu machen. Eine bestimmte Linie und ob sie in Engen oder irgendwo anders in die Schwarzwaldbahn einmünde, habe man noch gar nicht in Erwägung gezogen, weil hierzu keine Veranlassung vorliege. Man müsse zuvor abwarten, wie sich der Verkehr auf der Bodenseegürtelbahn entwickle, was aber noch mindestens 8—10 Jahre dauern könne, vielleicht auch noch länger, und dann werde man erst an die Frage herantreten, wenn sich ein Bedürfnis für die Erstellung einer solchen Bahn zeigen werde. Es mögen nun Resolutionen gefaßt oder Petitionen eingereicht werden, wie sie wollen und von wem sie auch seien, sie seien alle völlig zwecklos. Die vorliegenden Petitionen hätten wohl auch den Zweck, den Stockachern zuvorzukommen. Wenn aber einmal von einer Durchgangslinie gesprochen werden wolle, dann sei technisch die Linie über Wahlwies vorzuziehen.

VI.

Ihre Kommission konnte sich dem Gewicht der von der Großh. Regierung geltend gemachten Gründe nicht entziehen. Es erschien ihr einleuchtend, daß zuerst die weitere Entwicklung der Bodenseebahn abgewartet werden muß, wozu schon eine Reihe von Jahren erforderlich ist. Da auch, vielleicht schon in der nächsten Budgetperiode, die Großh. Regierung willens ist, die Strecken Unteruhldingen—Meersburg, sowie Frickingen—Stockach auszuführen, so muß auch die Erbauung dieser Strecken, sowie der auf ihnen sich entwickelnde Verkehr abgewartet werden. Dann erst wird es sich entscheiden, ob ein Bedürfnis nach der verlangten Verbindungsbahn thatsächlich vorhanden ist und von welchen Orten aus sich diese Verbindung am zweckmäßigsten bewirken läßt. Jedenfalls sind auch die Interessen der Stadt Stockach, die mit ihren vieljährigen und mit so großer Energie und Ausdauer verkochten Eisenbahnwünschen schon mehrfach durch die Macht der Thatsachen enttäuscht worden ist, bei eventueller Erbauung einer Verbindungsbahn zu berücksichtigen.

Ihre Kommission konnte sich ebensowenig der Thatsache verschließen, daß der badische Staat in den nächsten Jahren vor sehr großen Eisenbahnausgaben steht, Ausgaben, die viel dringender nothwendig sind,

als die verlangte, verhältnißmäßig nur wenige Kilometer abkürzende Verbindungsbahn. Die Vergrößerung und Erweiterung unserer schwerbelasteten Personen- und Güterbahnhöfe auf unseren großen Durchgangslinien und andere absolut nothwendige Maßnahmen werden viele Millionen verschlingen. Für die Großh. Regierung und das hohe Haus ist deshalb auch Vorsicht und Zurückhaltung da, wo kein absolut zwingendes Bedürfniß vorliegt, geboten. Da indessen eine Bahn Fridingen—Stöckach gebaut und die Bahnhöfe in Singen und Radolfzell vergrößert werden sollen, ist wohl auch bei diesen Arbeiten auf ein etwa später hervortretendes Bedürfniß nach einer Verbindungsbahn Rücksicht zu nehmen. Daher kommt Ihre Kommission zu dem Antrag:

Hohe zweite Kammer wolle die Petitionen der Gemeinden Nach, Wahlwies, Eigeltingen, Stähringen, Steißlingen u. der Großh. Regierung zur Kenntniß überweisen.