

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 99. Sitzung (09.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

N^o 61.

Beilage zum Protokoll der 99. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 9. Juni 1902.

Bericht

der

Kommission der Zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über

die Bitte der Gemeinden Pforzheim, Bretten, Bauschlott, Dürren, Eisingen, Göbrichen, Nieselbrunn und Nußbaum, den Bau einer Bahn von Pforzheim nach Bretten betr.

Erstattet vom Abgeordneten Dr. Weygoldt.

Am 18. bezw. 22. Februar 1901 wandten sich die Gemeinderäte von Pforzheim und Bretten an das Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten mit der Bitte, dem nächsten Landtage die Erbauung einer Eisenbahn von Pforzheim über Bauschlott nach Bretten in Vorschlag bringen zu wollen. Sie führten dabei aus:

Noch vor 4 Jahren habe die Absicht bestanden, dem infolge des zunehmenden Arbeiterverkehrs immer dringender hervorgetretenen Verlangen nach einer direkten Bahnverbindung zwischen Pforzheim und Bretten durch Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn in möglichst kurzer Zeit gerecht zu werden. Es seien außer den zunächst interessierten Landgemeinden auch die beiden Städte Pforzheim und Bretten bereit gewesen, dem geplanten Unternehmen beizutreten und diejenigen Mittel zuzusichern, die man in solchen Fällen von den Gemeinden zu verlangen pflege.

Die Stadt Bretten habe damals allerdings geltend gemacht, daß für sie die direkte Bahnverbindung nach Pforzheim die Bedeutung nicht habe, wie für die Gemeinden des Pforzheimer Bezirkes. Gleichwohl sei sie bereit gewesen, sich an der Bestreitung der Kosten zu beteiligen, weil sie in der angestrebten Bahnverbindung die notwendige Fortsetzung der damals bereits im Bau begriffenen Zabergäubahn erblickte. Bretten habe speziell auch die Schmalspur für zweckmäßig gehalten, weil die Zabergäubahn von Lauffen am Neckar bis Leonbrunn gleichfalls schmalspurig geplant bezw. bereits im Bau begriffen war und sonach angenommen werden durfte, daß die Fortsetzung dieser Bahn von Leonbrunn über Sternenfels nach Bretten die gleiche Spurweite haben werde.

Inzwischen sei man aber vom Projekte einer schmalspurigen Nebenbahn abgekommen. Man glaube jetzt eine vom Staate zu erstellende Vollbahn anstreben zu sollen und zwar aus drei Gründen.

Bei der generellen Bearbeitung des Projektes einer schmalspurigen Nebenbahn habe man hinsichtlich des Güterverkehrs jährlich 174,000 Tonnenkilometer und hinsichtlich des Personenverkehrs 1. einen Lokalverkehr von jährlich 694,000 Personenkilometer, 2. einen Durchgangsverkehr von jährlich 260,000 Personenkilometer und 3. einen Arbeiterverkehr von täglich 300 Personen angenommen. Aus diesen Zahlen habe sich aber ganz zweifellos ergeben, daß eine Privatgesellschaft zum Bau und Betrieb der Nebenbahn nur dann bereit wäre, wenn der Staat und die Gemeinden den Bauaufwand vollständig bestreiten würden. Da man aber an Aufwendungen des Staates in diesem Umfange nicht denken konnte, sei die Unausführbarkeit des Projektes einer schmalspurigen Nebenbahn auf der Hand gelegen.

Andererseits sei eine Vollbahn von Pforzheim nach Bretten nötig, um die Hauptlinie zu entlasten. Es werde sich nämlich der jetzt schon sehr gewaltige Güterverkehr auf der Linie Karlsruhe—Mühlacker noch mehr steigern, wenn einmal der Rheinhafen bei Karlsruhe betriebsfähig geworden sei und da auch die Zahl der Schnellzüge zugenommen habe, werde die Hauptbahn bald nicht mehr in der Lage sein, den Verkehr allein zu bewältigen. Während so die Linie Pforzheim—Bretten—Bruchsal für die Eisenbahnverwaltung ein Vorteil wäre, würden auch Pforzheim und die im Interessenbereich gelegenen Orte ihren Nutzen von der neuen Bahn haben, weil dieselbe kürzer sei als die jetzige Hauptlinie und deshalb eine Ermäßigung der Frachtsätze wichtiger Bedarfsartikel des Gewerbes, der Landwirtschaft und des Haushaltes zulassen werde. Auch dem bei Pforzheim beginnenden Schwarzwalde werde eine vom Norden kommende Bahn in jeder Hinsicht nützlich sein, und man scheine ja auch staatlicherseits bereits im Jahre 1873 die Absicht gehabt zu haben, den Verkehr vom Zabergäu über Bretten nach Pforzheim, Wildbad u. s. w. zu leiten.

Endlich sei man auch durch die Entwicklung, die der Bau der Bahn Lauffen—Bretten genommen habe, vom Projekt einer schmalspurigen Nebenbahn zwischen Bretten und Pforzheim abgedrängt worden. Während nämlich die württembergische Regierung noch im Juli 1899 die Ansicht vertreten habe, daß die Fortsetzung der Bahn bis Bretten wie die bei Lauffen beginnende Teilstrecke schmalspurig sein müsse, habe sie diese Ansicht schon im darauffolgenden Winter aufgegeben und den beteiligten Gemeinden empfohlen, statt der Schmalspur die Normalspur zu wählen und das fertige Projekt dementsprechend umarbeiten zu lassen. Die Verhandlungen seien inzwischen soweit gediehen, daß die normalspurige Anlage voraussichtlich im Jahre 1902 in Angriff genommen werden könne. Bei dieser Sachlage sei auch für die Anschlußlinie Bretten—Pforzheim nur die Normalspur zulässig. —

Auf diese Eingabe der Gemeinderäte Pforzheim und Bretten gab das Großh. Ministerium unterm 1. August 1901 folgende Antwort:

„Nach den angestellten Untersuchungen sind die Bodenverhältnisse für eine Bahnverbindung, insbesondere mit normaler Spur, sehr ungünstig. Der zu überschreitende Höhenzug zwischen dem Enz- und dem Saalbachthal erreicht eine Höhe von 340 m über dem Meere, während der Bahnhof Pforzheim 280 m und der Bahnhof Bretten 170 m über dem Meere liegt. Von Pforzheim gegen Bretten hätte somit die Bahn eine Höhe von 60 m und von Bretten gegen Pforzheim eine solche von 170 m zu ersteigen. Die Bahn würde eine Länge von rund 24,4 km erhalten, wovon etwa 6,4 km für den Aufstieg von Pforzheim und 8,8 km für den Aufstieg von Bretten aus erforderlich sind; der Rest zieht über die Hochebene mit geringen, wechselnden Steigungsverhältnissen.

Die größte Steigung von Pforzheim aus beträgt 1,2‰, die von Bretten aus dagegen 2,2‰. Mit den Krümmungen muß, wenn man große Erdarbeiten soviel als möglich vermeiden will, bis auf Bögen von 200 m Halbmesser herabgegangen werden. Die Verhältnisse liegen somit für eine normalspurige Bahn sehr ungünstig, da trotz der Anwendung der starken Steigungen und scharfen Krümmungen die Herstellung der Bahn noch viel Erdarbeiten erfordern würde und daher sehr kostspielig wäre.

Von der Aufnahme eines Durchgangsverkehrs durch die neue Linie und von Vorteilen, die daraus für die Hauptbahn erwachsen würden, könnte schon nach den geschilderten ungünstigen Richtungs- und Gefällverhältnissen nicht die Rede sein; außerdem würde die Bahn für die allein in Frage kommende Richtung Pforzheim-Mannheim die wirkliche Entfernung nur ganz wenig kürzen. Die Bahnlänge von Pforzheim über die neue Linie nach Mannheim würde betragen: Mannheim-Bretten 64,85 km, Bretten-Pforzheim 24,40 km, zusammen 88,25 km, während der jetzige Weg sich berechnet zu: Mannheim-Karlsruhe 60,63 km, Karlsruhe-Pforzheim 30,73 km, zusammen 91,36 km. Der Längenunterschied würde somit zugunsten der neuen Linie nur etwa 3 km betragen. Dieser kleine Vorteil verschwindet aber gänzlich und schlägt ins Gegenteil um, wenn man die ungünstigen Betriebsverhältnisse der neuen Linie in Betracht zieht. Allein die verlorene Steigung im Betrag von 60 m, die die neue Bahn gegenüber der bestehenden über Durlach aufweist, stellt eine Vermehrung der für die Betriebs- und Unterhaltungskosten maßgebenden virtuellen Länge um 15 km dar!

Der Güterverkehr würde daher auch nach etwaiger Erbauung der neuen Linie nach wie vor am billigsten und raschesten über Durlach geleitet werden.

Von einer Verkehrsüberlastung der Linie Karlsruhe-Pforzheim kann z. Zt. keine Rede sein. Keinenfalls würde sich zu ihrer Abwendung die Erbauung einer derart ungünstig gestalteten Linie, wie die angestrebte, empfehlen.

Aus allen diesen Gründen vermögen wir dem Projekt der Erbauung einer normalspurigen Staatsbahn von Pforzheim über Bauschlott nach Bretten nicht näher zu treten. Ein solcher Bau ist für absehbare Zeit als ganz ausgeschlossen zu betrachten.

Günstiger liegen die Verhältnisse für die Anlage einer Schmalspurbahn, da diese in dem hügeligen Gebiete wegen der zulässigen kleineren Bögen besser dem Gelände angeschmiegt werden könnte. Durch eine Schmalspurbahn würde den Verkehrsbedürfnissen der Gegend in durchaus genügender Weise entsprochen werden, da es sich hauptsächlich um den Personen- und Stückgutverkehr und nur um einen geringen Verkehr mit Wagenladungen handelt. Die Verhältnisse liegen hier ganz ähnlich wie bei der Bahn Ettlingen-Pforzheim. Es muß zunächst den interessierten Gemeinden überlassen bleiben, für den Bau und Betrieb der fraglichen Bahn eine leistungsfähige Unternehmer-Gesellschaft zu gewinnen." —

Die Gemeinderäte der beteiligten Gemeinden richteten daraufhin im März d. J. eine Petition an dieses Hohe Haus. In dieser Petition wird die eingehende Antwort des Großh. Ministeriums merkwürdigerweise nicht näher mitgeteilt. Es wird vielmehr nur kurz bemerkt, das Großh. Ministerium habe die Erbauung einer normalspurigen Staatsbahn abgelehnt und auf die Erstellung einer Schmalspurbahn hingewiesen, die den Bedürfnissen der Gegend in genügender Weise entspreche. Diese „ziemlich knappe Entscheidung“ des Großh. Ministeriums, wird dann weiter gesagt, habe einigermaßen überrascht, weniger wegen der Empfehlung einer Schmalspurbahn, sondern hauptsächlich wegen der „Abschiebung naheliegender Verpflichtungen der Großh. Staatsregierung auf die Gemeinden und die private Bauunternehmung“. Man könne sich bei einer „derartigen“ Entscheidung nicht beruhigen und wende sich deshalb an die Kammern.

Zur Begründung wird ausgeführt:

Man habe vor einigen Jahren eine Schmalspurbahn angestrebt, weil die in Eisingen, Göbrichen u. s. w. wohnenden Arbeiter gegenüber jenen, die in den Bahngeländen wohnen, benachteiligt seien, ferner weil die Landwirtschaft in diesen Orten und mit ihr auch die Bevölkerungszahl zurückgehe. Die Schmalspurbahn sei aber an den Kosten gescheitert, die auf rund 2 Millionen berechnet gewesen seien.

Um die Hauptbahn zu entlasten und den Anschluß an die Zabergäubahn zu gewinnen, habe man dann eine Staatsbahn vorgeschlagen. Wenn nun die Großh. Regierung erkläre, von einer Ueberlastung der Hauptbahn sei keine Rede, so könne man freilich nicht widersprechen. Man habe ja auch nur den künftigen Vorteil der normalspurigen Bahn gegenüber der schmalspurigen hervorheben wollen, wozu man um so mehr

berechtigt gewesen sei, als man bekanntlich auch in Württemberg von der Vorliebe für die Schmalspur abgekommen sei.

Doch ganz abgesehen hievon, müsse man „Anspruch“ auf eine Bahn erheben, um 1. die erwerblichen Beziehungen zwischen den Landgemeinden und der Amtsstadt und 2. die Existenzbedingungen des landwirtschaftlichen Betriebs in vielen Landgemeinden zu erleichtern. Die normalspurige Staatsbahn werde freilich in der ersten Zeit eine Rente nicht abwerfen. Allein wenn man sehe, wie die Bevölkerungsziffer in den Landgemeinden zurückgeht, eine Entwertung des landwirtschaftlichen Grundbesitzes eintritt und der Wohlstand verschwindet, müsse man auf Abhilfe bedacht sein. Diese Abhilfe sei aber nur durch einen Bahnbau möglich und es erfülle die Großh. Regierung ihre „Aufgabe“ nicht, wenn sie auf ihrem ablehnenden, „lediglich aus fiskalischen Erwägungen eingenommenen Standpunkt“ verharre. Nachdem sich ein Unternehmer für die Schmalspurbahn nicht gefunden habe, sei es Sache der Großh. Regierung, in anderer Weise abzuhelpen, nämlich durch eine normalspurige Staatsbahn. —

Ihre Kommission hat die Petition der Großh. Regierung mitgeteilt und von derselben die Auskunft erhalten, daß sie nach wie vor auf dem Standpunkt stehe, den sie unterm 1. August v. J. dem Gemeinderat in Pforzheim zur eigenen Kenntnisnahme und weiteren Eröffnung dargelegt habe. Eine Ueberlastung der jetzigen Hauptbahn bestehe nicht, und wenn sie bestünde, wäre die vorgeschlagene Linie nicht der geeignete Weg, derselben abzuhelpen. Es handle sich im vorliegenden Falle gar nicht um einen nennenswerten Durchgangsverkehr, sondern fast nur um die Befriedigung lokaler Bedürfnisse, die durch eine Nebenbahn besser erreicht werde als durch eine Hauptbahn; denn jene könne sich von Dorf zu Dorf bewegen, während die Hauptbahn scharfe Kurven vermeiden, und deshalb, nötigenfalls abseits der Dörfer, mehr eine gerade Linie suchen müsse. Falls sich ein Unternehmer für eine schmalspurige Nebenbahn finde, sei die Großh. Regierung gerne bereit, den Landständen die höchste Beitragssumme vorzuschlagen, die bis jetzt für derartige Unternehmungen gegeben worden sei. Nicht anzuerkennen vermöge sie den Vorwurf eines „lediglich aus fiskalischen Erwägungen eingenommenen Standpunktes“ oder gar der „Abschiebung naheliegender Verpflichtungen.“

Ihre Kommission muß die Bedenken der Großh. Regierung als begründet anerkennen. Normalspurige Staatsbahnen legt man auf Kosten des Landes im allgemeinen nur da an, wo es sich um einen einigermaßen erheblichen Durchgangsverkehr handelt. Ein solcher Durchgangsverkehr kann aber im vorliegenden Falle schon deshalb nicht in Betracht kommen, weil infolge der Bodenverhältnisse die ganze Anlage der Bahn sehr ungünstig wäre. Dies scheinen auch die Petenten anzuerkennen, wenigstens legen sie in ihrer Petition, im Gegensatz zu ihrer früheren Eingabe, den Hauptnachdruck auf die Notlage der Dorfgemeinden nördlich von Pforzheim. Nun wäre freilich den zahlreichen Goldarbeitern, die ihren Verdienst in Pforzheim suchen müssen, aber in jenen Dorfgemeinden wohnen, eine Bahnverbindung aus mehrfachen Gründen von Herzen zu gönnen. Auch den Landwirten wäre sie gewiß von Nutzen. Allein hieraus ergibt sich noch kein „Anspruch“ auf eine Bahn, und ebensowenig läßt sich daraus eine „Verpflichtung“ des Staates ableiten, nunmehr auf Kosten des Landes eine Schmalspurbahn mit einem Aufwand von mindestens 2 Millionen *M* oder gar eine Hauptbahn mit einem Aufwand von vielleicht 5 Millionen *M* zu bauen. Das Bedürfnis nach einer Bahn wird ja auch nicht nur in den hier in Betracht kommenden Gemeinden, sondern in sehr vielen Gemeinden und Gegenden des Landes empfunden, ohne daß der Staat in der Lage wäre, nun auf seine Kosten überall Abhilfe zu schaffen. Den Petenten ist deshalb zu empfehlen, nochmals den Weg zu versuchen, den bereits mehrere Gemeinden bei Pforzheim und zahlreiche Gemeinden des Landes, die jetzt Nebenbahnen benutzen können, mit Erfolg eingeschlagen haben. Wenn sich für eine Bahn bis Bretten ein Unternehmer wegen der Höhe der Baukosten nicht findet, und auch die Großh. Regierung sich nicht zum Bau der Bahn entschließt, so könnte zunächst nur an die Teilstrecke Pforzheim—Bauschlott gedacht werden, die nur halb so lang ist, als die Strecke Pforzheim—Bretten, aber gerade diejenigen Orte berühren würde, die einen besonders lebhaften Verkehr mit Pforzheim haben. Diese Teilstrecke wäre viel wohlfeiler zu bauen und wesentlich rentabler als die ganze Linie.

Soweit der Wunsch der Petenten auf die Erbauung einer Staatsbahn gerichtet ist, käme Ihre Kommission nach den dargelegten Erwägungen zum Antrag auf Übergang zur Tagesordnung. Allein die Petenten

bemerken am Schlusse ihrer Vorstellung ausdrücklich, daß sie „für jeden anderen Vorschlag empfänglich“ seien, der die Erfüllung ihrer Wünsche, im Rahmen der Leistungsfähigkeit der beteiligten Gemeinden in Aussicht stelle. Sie scheinen also an die Möglichkeit zu glauben, daß vielleicht von anderer Seite auf ein zweckdienliches Auskunftsmittel hingewiesen werden könne. Nun weiß freilich Ihre Kommission einen anderen Vorschlag als den, der die schmalspurige Teilstrecke Pforzheim—Bauschlott einer näheren Erwägung empfiehlt, nicht zu machen. Sie möchte andererseits aber auch nicht durch eine völlig ablehnende Haltung verhindern, daß die Angelegenheit noch weiterhin erwogen und dabei vielleicht doch noch ein gangbarer, allseits befriedigender Ausweg gefunden wird.

Sie stellt deshalb den Antrag:

Das Hohe Haus wolle die vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisaahme überweisen.

The first part of the manuscript is a list of names, possibly of a family or a group of people, arranged in several columns. The names are written in a cursive script, and some are followed by smaller text, possibly indicating titles or relationships. The list appears to be organized in a systematic way, perhaps by generation or by a specific criterion.

The second part of the manuscript contains a series of entries, each beginning with a name followed by a date or a specific event. These entries are arranged in a single column and appear to be a chronological record of events or births.

The third part of the manuscript is a list of names, similar to the first part, but with more detailed information provided for each entry. This section may represent a more complete record of the family or group mentioned in the first part.

The fourth part of the manuscript contains a series of entries, each beginning with a name followed by a date or a specific event. These entries are arranged in a single column and appear to be a chronological record of events or births.

The fifth part of the manuscript is a list of names, similar to the first part, but with more detailed information provided for each entry. This section may represent a more complete record of the family or group mentioned in the first part.

The sixth part of the manuscript contains a series of entries, each beginning with a name followed by a date or a specific event. These entries are arranged in a single column and appear to be a chronological record of events or births.

The seventh part of the manuscript is a list of names, similar to the first part, but with more detailed information provided for each entry. This section may represent a more complete record of the family or group mentioned in the first part.