Beilagen zur 103. Sitzung (13.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

№ 62.

Beilage zum Protokoll der 103. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 13. Juni 1902.

Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über

die Petition der Eisenbahnkommission Rastatt,
die Fortführung der Hauptbahn von Rastatt nach Kehl—Offenburg betr.

Erstattet von dem Abgeordneten **Kist.**

Eine Petition über die Weiterführung der Hauptbahn von Rastatt nach Kehl—Offenburg wurde schon im Jahre 1894 eingereicht. Die Landstände konnten sich aber damals von dem Gewicht der vorgebrachten Gründe nicht überzeugen, weshalb dem damaligen Antrag der Kommission für Eisenbahnen und Straßen auf Uebergang zur Tagesordnung stattgegeben wurde.

Im Auftrag einer Anzahl von Gemeinden hat nun die am 2. März 1902 in der Versammlung zu Lichtenau gewählte „Eisenbahn-Kommission" der zweiten Kammer wieder eine Petition mit der Bitte vorgelegt, die Weiterführung der Hauptbahn von Rastatt über Kehl nach Offenburg einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen.

Ausführungen der Petenten.

Die in Frage stehenden Gemeinden glauben wie viele andere Gegenden des Landes auch einen Anspruch auf den Anschluß an den allgemeinen Verkehr zu haben. Sowohl der Absatz der landwirthschaftlichen Produkte, als auch der Bezug der nöthigen Verbrauchsartikel bedingen den Anschluß an eine Bahn, wenn der Landwirth überhaupt konkurrenzfähig dastehen soll. Es kann sich dabei nur um eine Vollbahn handeln, da nur bei einer solchen die den schmalspurigen Bahnen anhaftenden Nachtheile hinsichtlich des Umladens der Waaren, der jeweils verlangten Umladegebühr und der Möglichkeit eintretender Schädigung beim Verladen der Waaren in Wegfall kommen. Eine Nebenbahn entspricht eben nur dem lokalen Bedürfniß; sie eignet sich weder für den Landwirth, der vorwiegend Rohstoffe befördert, noch für den Fabrikanten und Kaufmann. Eine nennenswerthe Industrie kann ohne das Vorhandensein einer Bahn sich in der Gegend nicht niederlassen und nicht zur Blüthe gelangen. Die Erbauung einer Vollbahn wird sich aber auch aus dem Grunde empfehlen, um eine Entlastung der bestehenden Hauptbahn herbeizuführen, die insbesondere zur Bewältigung des Durch-

gangsverkehrs nicht mehr ausreicht. Weiter wird auf die zu erwartende Verkehrssteigerung, die in Folge der Erbauung des Kehler Hafens und der bevorstehenden Weiterführung der Murgthalbahn eintreten werde, hingewiesen. Es dürfte deshalb nicht nur im Interesse des Lokalverkehrs zwischen den betheiligten Gemeinden, sondern auch im Interesse des allgemeinen Verkehrs gelegen sein, jetzt schon die Erstellung einer Vollbahn von Rastatt nach Offenburg in's Auge zu fassen.

Nur nebenbei wollen die Petenten auch auf die strategische Bedeutung der neuen Linie aufmerksam machen.

Die betheiligten Gemeinden sind gerne bereit, nach Kräften ihr Entgegenkommen zu zeigen; sie glauben aber, weil das allgemeine Verkehrsinteresse hier in Frage steht, daß in erster Linie die Großh. Regierung für die Durchführung des Projekts einzutreten habe.

Erklärung des Herrn Regierungsvertreters.

In der Kommissionssitzung vom 30. April 1902 gab der Vertreter der Großh. Regierung die Anschauung der Letzteren in folgender Weise kund:

„Die Verhältnisse haben sich seit dem Jahre 1894 in keiner Weise geändert, weshalb auch für die Großh. Regierung kein Anlaß vorliege, in ihrer früheren Stellungnahme eine Aenderung eintreten zu lassen. Sie werde die Bahn in absehbarer Zeit nicht bauen, zumal von einem erheblichen Nutzen derselben nicht gesprochen werden könne. Vortheile seien nur für die Gemeinden zwischen Rastatt und Schwarzach zu verzeichnen, die aber auf andere, und zwar einfachere Weise mit Rastatt verbunden werden können. Die letztgenannte Stadt habe z. Zt. mit Kehl und Straßburg eine doppelte Verbindung, einmal über Appenweier und dann über Röschwoog. Eine dritte Verbindungslinie sei deshalb unnöthig.

Was die Hanauer Gemeinden betreffe, so sei für diese durch die vorhandene Lokalbahn, die mitten durch die Ortschaften führe und direkt in Straßburg einmünde, ausreichend gesorgt. Es gehe dies auch schon daraus hervor, daß die fraglichen Gemeinden mit der Bahn zufrieden seien. Bei Erstellung einer Hauptbahn durch das Hanauerland werden die Einnahmen der Lokalbahn derart zurückgehen, daß für den Fortbestand der letzteren Befürchtungen zu hegen wären.

Wenn man mit Umgehung von Appenweier eine direkte Bahn nach Kehl führen wolle, so könne die Abzweigung nicht in Rastatt, sondern voraussichtlich nur in Achern erfolgen, da sowohl dieser Ort, als auch die beiden Städte Bühl und Baden-Baden für den allgemeinen Verkehr nicht außer Betracht bleiben dürfen.

Der von Norden nach Straßburg zielende Güterverkehr gehe von Rastatt auf die Röschwooger Linie über, da diese die kürzeste sei.

Eine Entlastung der Hauptbahn, die ja in nicht zu ferner Zeit eintreten müsse, werde auf eine andere, als die von den Petenten gewünschte Weise zu erfolgen haben. Die weiter angeführte Begründung seitens der Petenten, daß die Bahn auch in strategischer Hinsicht einer gewissen Bedeutung nicht entbehre, könne für die Großh. Regierung nicht ausschlaggebend sein, da in dieser Beziehung das Reich die erforderlichen Maßnahmen zu treffen habe."

Auf die Anfrage eines Kommissions-Mitgliedes, ob es unter der Voraussetzung, daß auf der bestehenden Hauptbahn 3. und 4. Gleise gebaut werden müssen, nicht vortheilhafter sei, die seitens der Petenten gewünschte Linie als Entlastungsbahn zu erstellen, da damit dann auch dem Lokalverkehr gedient sei, erklärte der Herr Regierungsvertreter:

„Die vorgeschlagene Entlastungslinie sei wesentlich länger als die jetzige und daher auch für die Tarifbildung erheblich ungünstiger. Für den Lokalverkehr genüge die Nebenbahn von Bühl über Schwarzach nach Kehl. Nördlich von Schwarzach liegen bis nach Rastatt keine bedeutenden Orte."

Die weitere Anfrage eines Kommissionsmitgliedes, ob mit Rücksicht auf den neu angelegten Hafen in Kehl und die durch die projektirte Rheinregulirung von Sondernheim bis Kehl—Straßburg zu erwartende

Steigerung des Güterverkehrs sich nicht eine direkte Bahn Kehl—Offenburg empfehle, beantwortete der Herr Regierungsvertreter dahin, daß

„der Güterverkehr auf der bestehenden Linie Kehl—Appenweier mit den vorhandenen Einrichtungen noch auf lange Zeit hinaus bewältigt werden könne.

Aus den angeführten Gründen lehne deshalb die Großh. Regierung ein näheres Eingehen auf das neue Projekt ab."

Stellungnahme der Kommission.

Die Stellungnahme Ihrer Kommission, sowohl den Wünschen der Petenten, als auch den Anschauungen der Großh. Regierung gegenüber, läßt sich wie folgt präcisiren:

Die vorhandene, von Bühl über Schwarzach nach Kehl führende Lokalbahn wird im Allgemeinen dem Verkehrsbedürfniß der Gegend, die sie durchzieht, genügen. Die Bahn berührt aber eine größere Anzahl von Ortschaften nicht, die das Fehlen einer Bahn deshalb schmerzlich empfinden. Es sind hier zu nennen:

a. Zwischen Rastatt und Schwarzach.

Iffezheim	mit 1782	Einwohnern	
Hügelsheim	„ 1031	„	
Söllingen	„ 572	„	
Stollhofen	„ 1028	„	
Zusammen	. . . . .		4413 Einwohner.

Iffezheim muß ganz gerechnet werden, da die dort vorhandene, an die strategische Linie Rastatt—Röschwoog angeschlossene Bahn nur anläßlich der großen Rennen im Spätsommer benützt werden kann.

b. Zwischen Rheinbischofsheim und Kork.

Linx und Hohbühn	mit 727	Einwohnern	
Bodersweier	„ 1176	„	
Querbach	„ 167	„	
Zusammen	. . . . .		2070 Einwohner.
		Zusammen . .	6483 Einwohner.

Die Größe und Bedeutung dieser Orte dürfte schon aus der angegebenen Einwohnerzahl hervorgehen. Dazu kommt aber noch, daß sie meist in fruchtbarer Gegend liegen, die außer Getreide noch Handelsgewächse baut. Zu ihrer vollen wirthschaftlichen Entwicklung bedarf sie aber auch der Industrie, die sich wegen Mangel an geeigneten Verkehrsmitteln dort nicht zu entwickeln vermag.

Selbst für die Gegend, die die Lokalbahn schon besitzt, wäre die Erstellung einer Vollbahn wünschenswerth. Wenn auch dem Verkehrsbedürfniß, soweit wenigstens der Personenverkehr in Betracht kommt, durch die Lokalbahn der Hauptsache nach genügt werden kann, so trifft dies doch für den Güterverkehr nicht zu. Die nicht zu vermeidende Umladung der Güter an den Endstationen hat soviel Mißstände bezüglich Zeitverlust, Arbeitsvermehrung u. dergl. mehr im Gefolge, daß der Wunsch der Betheiligten nur als ein berechtigter bezeichnet werden kann. Es mag nur darauf hingewiesen werden, daß Kartoffeln, insbesondere aber Tabak, ein mehrmaliges Umladen ohne Schädigung nicht vertragen.

Ihre Kommission glaubt auch der geäußerten Befürchtung, daß nach Erstellung der Vollbahn die Lokalbahn sich nicht mehr halten könne, keinen zu großen Werth beimessen zu dürfen. Die Bevölkerung ist in der dortigen Gegend eine so dichte und die Gelegenheit zur Benützung der Bahn innerhalb der Orte eine so

bequeme, daß nach wie vor der Personenverkehr auf der Lokalbahn ein entsprechender sein wird. Es ist dies um so eher zu erwarten, als die Beziehungen des Hanauerlandes nach Straßburg gravitiren und voraussichtlich nur die Strecke Schwarzach—Rheinbischofsheim eine gemeinschaftliche ist, während von den beiden genannten Orten aus eine Trennung der Linien stattfindet. Hinsichtlich des Güterverkehrs — soweit er sich für die Lokalbahn überhaupt bemerklich macht — wird später allerdings ein Verlust für letztere zu verzeichnen sein.

Was nun den Charakter der neuen Bahn als Entlastungsbahn für die Hauptbahn betrifft, so hat Ihre Kommission in dieser Beziehung folgende Ansicht:

Thatsache ist, daß der Verkehr auf der Hauptbahn in den letzten Jahren außerordentlich zugenommen hat. Es trifft dies nicht nur für den Güterverkehr, sondern auch für den Personenverkehr zu. Bei der großen Zahl der Züge, die in kurzen Zeitintervallen aufeinander folgen und die sich auf die Tages- und Nachtzeit vertheilen, wäre sowohl hinsichtlich der Sicherheit des Verkehrs, als auch im Interesse der geordneten Bahnunterhaltung eine derartige Entlastung nur zu begrüßen. Von Mannheim und Heidelberg sind bis Rastatt schon Doppelbahnen vorhanden, während von hier bis Offenburg nur eine Linie den Verkehr zu bewältigen hat. Da nun in Offenburg eine Theilung des Verkehrs in der Richtung nach dem Schwarzwald einerseits und nach dem Oberland anderseits stattfindet, so wird sich für die Strecke Rastatt—Offenburg die Erstellung weiterer Gleise mit der Zeit nicht umgehen lassen, die aber im Hinblick darauf, daß der Geländeerwerb und die Verlängerung der vorhandenen Brücken, Dohlen und Durchlässe erst noch erfolgen muß, einen hohen Kostenaufwand erfordern wird. Auch die vorhandenen Zwischenbahnhöfe müssen eine entsprechende, jedenfalls mit bedeutenden Kosten verbundene, Umgestaltung erfahren. Es läßt sich deshalb die Frage aufwerfen, ob nicht an Stelle der zwei neuen Gleise eine ganz neue, parallel zu der jetzigen verlaufende Bahn angelegt werden sollte. Terrainschwierigkeiten bieten sich nicht, große Ueberbrückungen sind gleichfalls nicht erforderlich, auch könnte das nöthige Gelände von den Betheiligten gestellt werden. Der Mitbenützung der Röschwooger Linie von Rastatt bis zur Abzweigstelle und der Murgbrücke bei Rastatt, dürfte wohl nichts im Wege stehen. Der Schnellzugsverkehr könnte sich nach wie vor auf der jetzigen Hauptbahn bewegen, wobei der Hinweis des Herrn Regierungsvertreters darauf, daß Baden, Bühl und Achern nicht auf die Seite gesetzt werden dürfen, Berücksichtigung fände.

Wenn die Linienführung von Rheinbischofsheim gegen Kork und von hier in direkter Richtung gegen Windschläg erfolgte, so würde man eine derart gestreckte Zugsrichtung erhalten, daß die neue Linie nur um wenige Kilometer länger als die Hauptbahn wäre.

Eine entsprechende Entlastung wird voraussichtlich auch einmal für die Linie Kehl—Appenweier einzutreten haben. Sobald die Rheingulirung zwischen Sondernheim und Kehl—Straßburg ausgeführt ist, wird die Verfrachtung von Massengütern — Kohlen und Getreide — direkt nach den genannten Hafenplätzen und damit dann auch der Verkehr von Kehl nach dem Oberland eine entsprechende Steigerung erfahren.

Wegen der zu erwartenden Verkehrssteigerung bei Kehl und im Interesse der Abkürzung der Bahn wird eine direkte Verbindung zwischen Kehl und Offenburg angezeigt sein. Die Einmündung könnte dabei allerdings nicht direkt in Offenburg, sondern in der Nähe von Windschläg erfolgen, bis wohin der seitens der Großh. Regierung projektirte Offenburger Bahnhof reichen wird. Von der Einmündungsstelle bei Windschläg könnte die Bahn über Willstätt nach Kork geführt werden, wodurch der Anschluß einer weiteren Zahl von Ortschaften sich ermöglichen ließe, nämlich:

Sand und Neusand mit	815	Einwohnern,	
Willstätt	„ 1473	„	
Odelshofen	„ 411	„	
Kork	„ 1210	„	
Zusammen . . .	3909	Einwohner.	

Somit wäre für die von der neuen Bahn durchzogene Gegend mit einer Einwohnerzahl von 6483 + 3909 = 10392 Seelen zu rechnen, wobei nur die direkt an der Bahn gelegenen Orte, nicht aber die großen Endstationen Rastatt und Offenburg Berücksichtigung fanden.

Insbesondere für den großen Ort Willstätt wäre der Anschluß an eine Bahn nur zu begrüßen, da erst dann Handel und Industrie sich dort entsprechend entwickeln könnten. Zur Zeit ist dies nicht leicht möglich, da sämmtliche Güter und Waaren auf eine Entfernung von rund 3,8 km nach Kork gebracht oder dort abgeholt werden werden müssen.

Auf Grund des Vorgetragenen kommt Ihre Kommission nach Würdigung aller in Betracht kommenden Momente zu der Ansicht, daß die neue Linie Rastatt—Kehl—Offenburg als eine im Interesse der betreffenden Gegend gelegene und als eine auch für den Durchgangsverkehr werthvolle Bahnanlage sich erweisen werde. Sie stellt deshalb den

Antrag,

die vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen.
