

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 108. Sitzung (20.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

N^o 64.

Beilage zum Protokoll der 108. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 20. Juni 1902.

Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über

die Petition der Gemeinden Krozingen, Biengen, Hausen, Grezhaujen, OVERRIM-
JINGEN mit dem Gute Rothaus, NIEDERRIMJINGEN, GÜNDLINGEN, HOCHSTETTEN und BREISACH,
die Erbauung einer Eisenbahn von Krozingen nach Breisach betreffend.

Erstattet von dem Abgeordneten **Geppert**.

Petition.

Vorgenannte Gemeinden wenden sich in einer Bittschrift an die hohe zweite badische Kammer, in der sie darlegen, daß sie sich schon lange mit dem Gedanken tragen, eine Eisenbahn zu erhalten und zu diesem Zweck bereits im Jahr 1899 unter Vorlage eines Planes bei der Großh. Regierung vorstellig geworden seien. Die entsprechenden Vorarbeiten wurden damals der Firma Bering und Wächter übertragen und auch in Angriff genommen, aber deren Einstellung zu ihrer Ueberraschung von der Großh. Regierung wieder verfügt. Daraus schöpften sie die Auffassung, daß Großh. Regierung die Bahn vielleicht selbst bauen wollte. Zu dieser Annahme habe sie die Erwägung gebracht, daß kaum eine zweite Landesgegend zu finden sein dürfte, die so vom Verkehrsleben abgeschnitten sei, als die Gegend zwischen Krozingen und Breisach und in der es so schwer empfunden wird, ohne Bahn gedeihlich weiter wirtschaften zu können. Hierzu treten begünstigend die ebenen Terrainverhältnisse, welche dem Bau einer Bahn absolut keine Hindernisse bereiten. Nicht aus Luxus, sondern getrieben von der dringenden Nothwendigkeit, in heutiger Zeit der Konkurrenz Stand halten zu können, sehen sie sich zu dem Verlangen gezwungen, ihnen zu einer Bahnverbindung zu verhelfen. Der beschwerliche Absatz der landwirthschaftlichen Produkte ergebe nicht nur Jahr um Jahr, sondern Tag für Tag die großen Nachteile gegenüber den Gegenden, die das Verkehrsmittel einer Bahn besitzen.

So könne es den Gemeinden also nicht verübelt werden, daß sie auf das Projekt vom Jahr 1899 zurückkommen, zumal sich in der Zwischenzeit die Bedürfnisfrage noch viel mehr geltend gemacht habe. Als gewichtige Gründe hierfür müssen sie wie damals hervorheben:

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 4. Beilageheft.

Der unrentable Getreidebau sei in den Hintergrund gedrängt worden durch den Ackerfütterbau, verbunden mit Rindvieh- und Schweinezucht. Nichtig einträglich könne aber dieser Betrieb nur werden, wenn der Viehhandel ohne den mißlichen Zwischenhandel durch eine Bahnverbindung vor sich gehen kann.

Besonders würden sich hierdurch auch die Wein- und Obsterträge weit besser verwerthen lassen.

Daß keinerlei Industrieansiedelung in der Gegend bis jetzt stattgefunden habe, gründe sich eben auf den Mangel des erstrebten Verkehrsweges. Neben dem nicht zu unterschätzenden Personenverkehr dürfte die Steinausbeute des Tuniberges und der große Holztransport aus dem Münsterthal der Bahn Einnahmequellen eröffnen.

Regierungs-Erklärung.

Ihre Kommission hat nicht unterlassen, mit der Großh. Regierung über die Wünsche der Petenten ins Benehmen zu treten und hat dieselbe durch ihren Vertreter in der Kommission erklären lassen:

Zur Zeit könne die Großh. Regierung eine bestimmte Stellung dem vorliegenden Bittgesuch gegenüber nicht einnehmen, indem eine solche erst eine erneute Untersuchung aller hier in Frage kommenden Verhältnisse bedinge. Zweifel hege sie besonders hinsichtlich der Bedürfnisfrage, die eingehend geprüft werden müsse. Viel wichtiger erscheine es ihr aber, die Gemeinden des vorderen und hinteren Tuniberges mit Freiburg verbunden zu sehen, wohin der Hauptverkehr dieser Gemeinden vornehmlich gravitiere. Sofern aber sich dieser Gedanke realisire, so würde dies die Erbauung der von den Petenten erstrebten Linie von selbst ausschließen. In welcher Richtung sich das Hauptinteresse der Gegend bewege, bedürfe einer sorgsamten Prüfung. Jedoch glaube sie, daß der Verkehr Krozingen—Altbreisach ein erhebliches Interesse nicht beanspruchen könne. Der Holzverkehr des Münsterthales, welcher hier mitspielt, vollziehe sich auf der Achse, woran auch ein von Krozingen nach Breisach ziehender Schienenweg nicht viel ändern würde, da diese Lasten von ihrer Ladestelle aus doch meistens mehrere Kilometer weit auf die Achsebeförderung angewiesen sind und der nämliche Weitertransport nach einem nicht zu entfernten Bestimmungsort dann gewöhnlich einer Umladung vorgezogen wird.

Der übrige Verkehr nach Breisach und weiter nach dem Elsaß müsse als minimal bezeichnet werden und die Hoffnungen, denselben durch die geplante Bahnverbindung zu steigern, hätten auch, wie bei den bereits ausgeführten derartigen Linien: Lahr—Ottenheim, Ettenheimmünster—Rhein und anderen große Enttäuschungen zu gewärtigen. Besonders gelte dies hinsichtlich des Personenverkehrs, der sich durchaus nicht befriedigend entwickelt habe und über die Grenzen eines bescheidenen Localverkehrs nicht hinausgekommen sei. Der Hauptverkehr vollziehe sich nach wie vor auf den seitherigen Uebergangslinien Appenweier—Straßburg, Freiburg—Colmar, Müllheim—Mühlhausen, Rastatt—Röschwoog.

Ins Gewicht falle auch die unerhebliche Länge des Umweges über Freiburg, wozu nach Fertigstellung der Verlegung der Freiburger Güterbahnhof-Anlagen eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs trete.

Die Vorarbeiten, welche von dem Eisenbahn-Komiteé der Baufirma Bering und Wächter übertragen worden waren, mußten wieder aufgegeben werden, weil eben die umfangreichen Veränderungen zur Verlegung des Freiburger Güterbahnhofes die Unterlagen dieses Projektes sehr nahe berühren.

Eine den Verkehr nach Freiburg vermittelnde Lokalbahn würde von der Großh. Regierung für wichtiger angesehen, als die Verbindung mit dem Elsaß.

Stellungnahme der Kommission.

Ihre Kommission erkennt es als ein berechtigtes Verlangen an, daß die von jedem Verkehrsweg abgeschnittenen südlichen Angrenzer des Kaiserstuhles, dessen Gebiet nun seit der im Jahre 1894/95 erfolgten Eröffnung der Kaiserstuhlbahn nach allen Richtungen vom Schienenweg durchzogen ist, jetzt auch dringend nach dem Verkehrsmittel verlangen, das den zahlreichen Kaiserstuhl-Gemeinden eine so erfreuliche Verkehrsweckung und damit einen sichtbaren Aufschwung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse gebracht hat. Dies ist um so verständlicher, als der größte Theil der petitionirenden Gemeinden an dem Absatz der Haupterzeugnisse ihrer Gegend, dem Wein- und Obstbau dieselbe Einnahmequelle mit den Orten des Kaiserstuhles gemein hat und tagtäglich wahrzunehmen in der Lage ist, daß sich dort aber der Absatz dieser Produkte unter ganz anderen Bedingungen vollzieht als da, wo die Käufer beschwerlicher hinzukommen und mit den beträchtlichen

Abfuhrkosten und Umständen des Transports nach einer entfernten Bahnstation zu rechnen haben. Es muß dabei erwähnt werden, daß den Weinen dieser Gegend, wie überhaupt des ganzen badischen Oberlandes durch die Angliederung von Elsaß-Lothringen an's deutsche Reich und die Verweisung dieser Weine auf den deutschen Markt eine nicht unbeträchtliche Konkurrenz, welche in einer allgemeinen Preisherabminderung ihren Ausdruck fand, entstanden ist. Weit schlimmer ist es noch mit dem Körnerbau gekommen, dem früher in der Rheinebene mit lohnendem Ertrag nachgegangen werden konnte, der aber unter den allerorts empfundenen schädlichen Einflüssen der ausländischen Konkurrenz nur noch in dem allernothwendigsten Umfang betrieben werden kann und an dessen Stelle nun Ackerfutterbau zur Rindvieh- und Schweinezucht getreten ist. Aber auch die Einnahmen hieraus vermögen keinen Vergleich mit denen auszuhalten, die beim Bahnverkehr mit seinen schätzenswerthen Erleichterungen wahrzunehmen sind und durch einen direkten Absatz mehr den Landwirthen, als dem Zwischenhandel zu gut kommen.

Sehr zu statten käme sodann die geplante Bahnverbindung neben dem Personenverkehr aus den Gemeinden Krozingen (1246 Einw.), Biengen (601 Einw.), Hausen (339 Einw.), Grezhausen (77 Einw.), Oberrimlingen 594 Einw.), Niederrimlingen (471 Einw.), Gündlingen (723 Einw.), Breisach mit Hochstetten (3537 Einw.) mit zusammen 7588 Einwohnern der steigerungsfähigen Steinausbeute des Tuniberges, dem großen Holztransport aus dem Münstertal, sowie auch die der Industrie gebotene Möglichkeit bei den vorhandenen Wasserkraften in dieser Gegend ebenfalls Fuß zu fassen. Damit würde auch der Bevölkerung Gelegenheit zu Verdienst geboten werden, welcher ihr jetzt nur durch Abwanderung in größere Städte ermöglicht ist. Das erklärt auch der Rückgang der Bevölkerungsziffer in den dem Bahnverkehr nicht angeschlossenen Orten dieses Bezirks, welcher aus den Ergebnissen der beiden letzten Volkszählungen von 1895 und 1900 ersichtlich ist. An Einwohnern zählten die Gemeinden:

	1895	1900
Biengen	646	601
Hausen	351	339
Grezhausen	96	77
Oberrimlingen	642	594
Niederrimlingen	508	471
Gündlingen	762	723

1895 zusammen noch 3005, 1900 dagegen nur noch 2805,

somit eine Bevölkerungseinbuße von nahezu 7 Prozent, während die mit der Bahn verbundenen Gemeinden Krozingen und Breisach in der Einwohnerzahl, erstere um 63 und letztere um 449 Einwohner gestiegen sind.

Bauschwierigkeiten dürften bei diesem Bahnbau als ausgeschlossen gelten, da das in Frage kommende Terrain sehr günstige Nivellements-Verhältnisse darbietet, welche die für diesen Bahnbau aufzuwendenden Kosten vortheilhaft beeinflussen würden.

Die geplante Zugrichtung findet ihre Begründung in dem begreiflichen Verlangen der interessirten Gemeinden, nach einer Richtung Verbindung mit ihrer Amtstadt Breisach und nach der anderen Richtung Anschluß an die Hauptbahn in Krozingen zu erhalten, womit dieselben ihren Interessen am besten zu dienen glauben.

Ihre Kommission vermag sich trotz der zweifellos zu bejahenden Bedürfnisfrage und der sonstigen diesem Bahnbau im allgemeinen günstigen Verhältnisse zur Zeit der Einsicht doch nicht zu entziehen, daß die weitere Entwicklung des andererseits bestehenden Projektes, das die Gemeinden des vorderen Tuniberges mit der Kreis- hauptstadt Freiburg verbinden will, in einer gewissen Wechselbeziehung zu den Eisenbahnwünschen der Petenten stehe. Die künftigen Ergebnisse dieses Vorschlages, sowie auch die Vollendung der dieses Projekt in seiner Ausführung tangirenden Ausführungslinie für die Anlage des Freiburger Güterbahnhofs, abzweigend von der Hauptbahn bei der Station St. Georgen und wieder einmündend unterhalb Freiburg bei der Lokalzugshalte- stelle Gündelzingen, müssen erst abgewartet werden, bevor eine endgiltige Entscheidung über das vorliegende Projekt getroffen werden kann.

Jedenfalls sollte aber den Petenten die Gelegenheit geboten werden, die Vorarbeiten für die von ihnen angestrebte Linie ausführen lassen zu können, um Rentabilität, Verkehr und Baukosten feststellen zu können und die Begründung und Berechtigung ihrer Wünsche in's rechte Licht zu rücken. Vom Standpunkt des nothwendigen Urtheils über die Baumwürdigkeit verschiedener in Betracht kommender Projekte, sowie zur Erleichterung der oft sehr schwierigen Entscheidung bei konkurrirenden Interessen, kann es nur gewünscht werden, wenn diesem früheren Vorhaben der beteiligten Gemeinden von seiten der Großh. Regierung nicht ferner entgegen getreten wird.

In diesem Sinne gelangt Ihre Kommission zu dem

Antrag:

„Hohe zweite Kammer wolle die Petition der Gemeinden Krozingen, Biengen, Hausen, Grezhausen, Ober- und Niederrimsingen, Gündlingen und Breisach mit Hochstetten um Erbauung einer Eisenbahn von Krozingen nach Altbreisach der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme überweisen.“