

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 111. Sitzung (24.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

N^o 67.

Beilage zum Protokoll der 111. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 24. Juni 1902.

B e r i c h t

der Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über:

- A) Die Petition der Gemeinden Langenbrücken, Sinsheim, Waibstadt u. A. um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Langenbrücken über Eichtersheim—Sinsheim nach Waibstadt;
- B) die Petition der Gemeinden Philippsburg, Oberhausen, Rheinhausen u. A. um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Mingsolsheim nach Philippsburg im Anschluß an die vorstehend unter A) bezeichnete Linie Waibstadt—Langenbrücken.

Erstattet von dem Abgeordneten **Eichhorn.**

Zur Petition sub A.

Die Gemeinderäthe von Langenbrücken, Destrungen, Michelsfeld, Eichtersheim, Eschelbach, Dühren, Sinsheim, Daisbach und Waibstadt richteten im April l. J. eine Eingabe an die zweite Kammer, welche die folgende Bitte enthält: „Hohe Kammer wolle die Herstellung einer normalspurigen Nebenbahn von Langenbrücken über Eichtersheim—Sinsheim nach Waibstadt einer wohlvollenden Prüfung unterziehen und auf Grund derselben ihre Bereitwilligkeit zu einer ausreichenden staatlichen Unterstützung des Unternehmens auszusprechen“.

Es ist nicht zum ersten Male, daß diese Gemeinden um Erbauung einer Bahn von Langenbrücken nach Waibstadt petitioniren. Schon im August 1869 bildete sich ein Komitee, das sich zur Aufgabe gemacht hatte, diese Bahnbaupläne zu fördern. Im Dezember 1869 richtete dieses Komitee eine darauf gerichtete Denkschrift an die Ständekammer, aber, obwohl in einer späteren Eingabe gebeten wurde, die Denkschrift als Petition zu betrachten, wurde sie von der zweiten Kammer nicht verhandlungswürdig befunden, weshalb am 16. März 1870 kurzer Hand Uebergang zur Tagesordnung beschlossen wurde.

Der Petition standen damals noch nicht die Schwierigkeiten im Wege, wie heute; die verschiedenen kleinen Nebenbahnen, die jetzt das Gebiet zwischen Langenbrücken und Waibstadt berühren, bestanden noch nicht, wohl

aber hatte der berühmte Erbauer der Schwarzwaldbahn, Gerwig, in einer „Denkschrift über die Nothwendigkeit der ungesäumten Herstellung von Bahnen“ schon 1866 die Verbindung der Odenwaldbahn mit der Hauptbahn Heidelberg—Karlsruhe, und zwar in der gewünschten Richtung über Waibstadt—Sinsheim—Langenbrücken, in die Reihe der ungesäumt zu erbauenden Linien aufgenommen.

Im Januar 1880 wurde bei den Ständekammern abermals eine Petition um Erbauung der genannten Bahnlinie eingereicht; der Petition war eine Denkschrift beigegeben, welche die wirtschaftlichen Verhältnisse der an der Bahn interessirten Gemeinden besonders eingehend behandelte. Es wird neben Anderem hervorgehoben:

Daß die Bahn eine kürzere Verbindung der Odenwaldbahn mit der Hauptbahn Heidelberg—Karlsruhe bezwecke, als sie in der Verbindung über Heidelberg gegeben sei. Für den Verkehr des nordöstlichen Theils des Landes mit Karlsruhe sei diese Abkürzung des Eisenbahnweges von großer Bedeutung.

Ferner käme die gewünschte Bahn dem, in einigen petitionirenden Gemeinden betriebenen Rübenbau für die Zuckerfabrik Waghäusel und der Ausbeutung eines Steinbruches bei Destrungen sehr zu statten. Der Steinbruchbetrieb würde der Bahn jährlich 300 Waggon und der Rübenbau ca. 400 000 Zentner Fracht zuführen; endlich seien zahlreiche Cigarrenfabriken in den petitionirenden Gemeinden, welche insgesammt mehr als 2000 Arbeiter beschäftigen und 20 000 Zentner Tabak verarbeiten.

Es wird noch betont, daß 13 Orte an der Bahn interessirt seien. Der sehr eingehend erstattete Bericht der Eisenbahnkommission der II. Kammer verweist darauf, daß der Fernverkehr aus dem Odenwald und seinem Hinterlande nach Karlsruhe besser durch andere Linien besorgt werde. Der verlangten Bahn stünden technische Schwierigkeiten entgegen; so seien 2 Wasserscheiden zu übersteigen, weshalb die virtuelle Länge der Bahn fast das 2½fache der Weglänge betragen müsse. Diese Länge verhindere, daß die Bahn ertrags- und konkurrenzfähig werde. Dem Ortsverkehr genügten die jetzigen Bahnen und die wirtschaftlichen Verhältnisse seien auch nicht derart, daß eine neue Bahn absolut nothwendig sei.

Die Kammern schlossen sich diesen Gründen des Kommissionsberichts an und stimmten dem Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung zu.

Die Sache hat dann geruht, bis nunmehr wieder die Eingangs erwähnte Petition die alten Wünsche aufnimmt. Die Gründe sind im Allgemeinen noch dieselben wie früher. Es wird begründend angeführt, daß „die Erbauung dieser 30 km langen Linie nicht nur den Bewohnern dieser Gegend und des ganzen badischen Hinterlandes einen naturgemäßen, wesentlich kürzeren und billigeren Weg nach der Residenz und dem Oberlande schaffen würde, sondern sie würde auch eine Anzahl von Gemeinden, die bis jetzt abseits des Bahnverkehrs liegen, in das Bahnnetz einbeziehen und ihnen alle diejenigen Vortheile in landwirthschaftlicher, gewerblicher und industrieller Beziehung bringen, welche von einer Bahnverbindung abhängen. Vor allem sei die große Gemeinde Destrungen mit rund 3000 Einwohnern, fast die einzige in Baden mit solcher Seelenzahl, noch ohne Bahnverbindung; ebenso die Orte Eschelbach, Dühren und Daisbach. Alle diese Ortschaften betreiben, wie die ganze Gegend bedeutende und intensive Landwirthschaft, welche auf einer sehr hohen Stufe steht; sie besitzen auch mit Ausnahme von Daisbach jetzt schon eine sehr beachtenswerthe und noch mehr entwickelungsfähige Industrie, in welcher über 1400 Arbeiter beschäftigt sind. Zu beachten sei ferner, daß durch die Bahn einem großen Theil der Bewohner des Amtsbezirks Sinsheim eine bequeme Verbindung mit der Amtsstadt geschaffen werde, mit welcher sie durch die verschiedenen Staatsstellen, das Bezirkshospital, die Real- und Töchterschule, Frauenarbeitschule, sowie geschäftlich vielfach verbunden seien.“

Die Petenten haben sich von dem Ingenieur Müller in Freiburg ein Bahnbauprojekt ausarbeiten lassen und der Großh. Regierung unterbreitet; in dem Erläuterungsbericht zu diesem Projekt wird noch ausgeführt, daß der Weg von Waibstadt nach Karlsruhe sich durch die neue Bahn von 86 auf 60, also um 26 km verkürzen würde und von Sinsheim nach Karlsruhe würde die Abkürzung 12 km betragen. Außerdem werde das häufige Umsteigen und Abwarten der Anschlüsse erspart. Was den Güterverkehr betreffe, so gingen die meisten landwirthschaftlichen Produkte der Waibstadter Gegend in der Richtung gegen Bruchsal-Karlsruhe; der Umweg über Heidelberg bedeute für sie eine unnöthige Tarifierhöhung. Unter solchen Umständen erhoffen die Petenten auch eine starke Frequenz der zu erbauenden Bahnlinie. Eine auch in dem „Erläuterungsbericht“ des Ingenieur Müller enthaltene Rentabilitätsberechnung, die natürlich nur sehr problematischen

Werth haben kann, schätzt die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf 75 480 Mk., aus dem Gepäck *ic.* auf 3320 Mk. und aus dem Güterverkehr auf 89 200 Mk., in Summa 168 000 Mk. Die Betriebsausgabe wird bei täglich 4 Zügen in jeder Richtung auf 120 000 Mk. veranschlagt, sodaß ein Ueberschuß von 48 000 Mk. verbleiben werde.

In technischer Beziehung bestehen nicht geringe Schwierigkeiten; dieselben werden in dem „Erläuterungsbericht“ wie folgt geschildert:

Entsprechend den schwierigen Terrainverhältnissen bilden die Bogen einen großen Prozentsatz der Bahnlinie; es messen in der Strecke Langenbrücken—Sinsheim die Bogen 11 264 m, die geraden Strecken 14 101 m, in der Strecke Sinsheim—Waibstadt die Bogen 2 372 m, die geraden Strecken 6 048 m. Auch die Steignungsverhältnisse sind bei dem Umstand, daß 3 Wasserscheiden überschritten werden müssen, keine günstigen. Die erste Wasserscheide erfordert beiderseits 1,77 % resp. 1,76 % Steigung. Die Wasserscheide zwischen Eschelbach und Dühren wird beiderseits nur mit 2,5 % Steigung bezwungen und ebenso die letzte Wasserscheide zwischen Sinsheim und Waibstadt. Während zwischen den Endstationen nur eine Höhendifferenz von 35 m besteht, liegen die 3 Wasserscheiden annähernd gleich hoch um 110 m über den Anfangsstationen. Die Gesamthöhe, welche in der einen Richtung zu überschreiten ist, beträgt 230 m und in der anderen Richtung 195 m.

Was die Kostenberechnung anlangt, so ist zunächst zu bemerken, daß die Petenten 2 Projekte vorlegen: eine direkte Linie über Eichtersheim—Sinsheim und eine über Michelfeld—Eichtersheim geführte Linie. Letztere ist ca. 4 km länger als die direkte Linie.

Die Kosten für die längere Linie sind auf 3 000 000 *M.* berechnet; davon kommen auf den Grunderwerb 340 000 *M.*, sodaß an reinen Baukosten 2 660 000 *M.* verbleiben. Bei der kürzeren Linie sollen sich die Baukosten, abzüglich der Grunderwerbskosten, auf 2 370 000 *M.* belaufen.

Petenten verlangen nicht, wie es in den früheren Petitionen geschah, die Erbauung der Bahn durch den Staat, sie denken sich die Bahn als Privatbahn, mit staatlichen Zuschuß gebaut. Und die Höhe des begehrten Zuschusses gründen sie auf nachstehende Berechnung:

	Lange Linie über Michelfeld 33,785 km lang	Kurze Linie 30,175 km lang
	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Gesamtbaukosten	3 000 000	2 678 000
Grunderwerb	340 000	309 000
bleiben reine Baukosten rund	2 660 000	2 370 000
Einnahmen aus dem Personenverkehr	75 480	66 600
„ „ „ Gepäck <i>ic.</i>	3 320	2 400
„ „ „ Güterverkehr	89 200	89 600
Ca.	168 000	158 600
Ausgaben für Betrieb	120 000	105 600
bleibt Ueberschuß	48 000	53 000
Giebt eine Verzinsung der reinen Baukosten von	1,8 %	2,25 %
Der Ueberschuß entspricht bei 3 % iger Verzinsung einem Kapital von	1 440 000	1 590 000
Es sind nöthig an Subvention rund	1 220 000	780 000
oder pro Kilometer	36 000	26 000

Unter Berufung darauf, daß Bauzuschüsse in annähernd der gleichen Höhe schon wiederholt gewährt worden sind, erwarten die Petenten auch Erfüllung ihrer Bitte.

Zur Petition sub B.

Die Gemeinderäthe von Philippsburg, Rheinhausen, Oberhausen, Kirrlach, St. Leon, Kronau und Mingolsheim, sowie die Direktion der Zuckerrabrik Waghäusel und der Besitzer der Dampf- und Falzziegelei Oberhausen bitten um staatliche Unterstützung zur „Erstellung einer normalspurigen Nebenbahn Philippsburg—Oberhausen—Rheinhausen—Rhein—Zuckerrabrik Waghäusel—Kirrlach—St. Leon—Kronau—Mingolsheim und Anschluß derselben an die projektirte Nebenbahn von Waibstadt nach der Hauptbahn“. In der Begründung dieser Petition wird ausgeführt: Es sei ein langjähriges Streben der obengenannten Gemeinden, eine Eisenbahnverbindung von Westen nach Osten zu erlangen. Während von Mingolsheim eine Verbindung mit der Stadt Sinsheim angestrebt werde, suchten die petitionirenden Gemeinden westlich einen Anschluß nach Philippsburg und dem Rhein. Der Stadt Philippsburg, Sitz eines Amtsgerichts, eines Notariats, eines Bezirks-assistenzarztes, einer Bezirksforstei, eines Steuerkommissärs und eines Geometers, sowie einer bedeutenden Sparkasse, fehle hauptsächlich eine Verbindung mit dem badischen Unter- und Hinterland. Es unterliege keinem Zweifel, daß es diesem Umstand hauptsächlich zuzuschreiben sei, daß Philippsburg in seiner wirtschaftlichen Entwicklung, trotz seiner an sich nicht ungünstigen Lage sehr gelitten habe. Wegen seiner Lage an der westlichen Landesgrenze sei Philippsburg naturgemäß auf einen intensiven Verkehr mit den östlich gelegenen Orten angewiesen. Eine Hebung Philippsburgs würde sicherlich bewirken, daß der immer mehr nach der bayerischen Stadt Speyer sich konzentrirende Verkehr der Rheinorte dieser Gegend wieder einer badischen Stadt zugeführt würde. Ein besonderes Interesse aber habe Philippsburg an einer Verbindung mit der Zuckerrabrik Waghäusel. Philippsburg stelle einen großen Theil der in dieser Fabrik beschäftigten Arbeiter, für die es von außerordentlicher Wichtigkeit sei, in möglichst rascher und billiger Weise nach gethaner Arbeit in ihre Heimathgemeinde, wo ihr Grund und Boden gelegen, zu der dort ihrer noch harrenden häuslichen und Feldarbeit zurückzukehren. Dieser Arbeiterverkehr würde auch die Bahn frequentiren. Weiter wird bemerkt, daß aus Oberhausen und Philippsburg täglich über 60 Arbeiter nach Mannheim fahren und den weiten Weg bis zur Bahnstation Waghäusel zu Fuß machen müssen, weil die Fahrt über Graben—Neudorf zu weit und der Anschluß schlecht ist.

Für die Führung der gewünschten Bahn über die oben genannten Orte sei, so wird weiter ausgeführt, erstens der Umstand maßgebend, daß die Orte jetzt schon in regem Verkehr miteinander stehen und daß dieselben neben intensiv betriebener Landwirtschaft, bei der vorwiegend die Handelsgewächse, Tabak und Hopfen in Frage kommen, eine äußerst entwickelte Industrie aufweisen. Die Bahn, die eine Verbindung der ganz entfremdeten Orte des Kraichgauer Hügellandes mit denen der vorliegenden Rheinebene darstelle, bringe den über 14000 Einwohner zählenden, petitionirenden Orten die bisher entbehrte Wohlthat einer Eisenbahnverbindung.

Von dem Ingenieur Müller in Freiburg ist auch für diese Linie ein spezialisirtes Projekt ausgearbeitet worden, das bei der Führung durch die Ebene erklärlicher Weise technische Schwierigkeiten nicht aufweist. Es ist hierzu eine Kosten- und Rentabilitätsberechnung aufgestellt. Dieselbe gestaltet sich wie folgt:

Die Baukosten für die rund 27 km lange Bahn betragen rund	M 2 100 000
Davon für Grunderwerb	„ 230 000
Bleiben reine Baukosten	M 1 870 000
Die Betriebseinnahmen sollen betragen	M 136 000
Die Betriebsausgaben	„ 93 000
Ergiebt einen Ueberschuß von	M 43 000

Werde nun ein Staatszuschuß gewährt von 20 000 M pro Kilometer, was 540 000 M ausmacht, und übernahmen die Gemeinden den Grunderwerb mit obigen 230 000 M, so bleibe dem Unternehmer die Stellung eines Restkapitals von 1 330 000 M, das sich bei einem Ueberschuß von 43 000 M mit 3 ½ % verzinsle.

Diese Bahn ist nach diesen Darlegungen also auch als Privatbahn mit Staatszuschuß zu den Erbauungskosten gedacht und nur auf die Gewährung eines Staatszuschusses von 20 000 M pro Kilometer läuft die Bitte hinaus.

Die Antwort der Großh. Regierung auf beide Petitionen.

Die Großh. Regierung wurde zunächst über die Petition A gehört; sie nahm einen durchaus ablehnenden Standpunkt ein. Auf Ansuchen hat sie ihre Gründe eingehender und schriftlich in nachstehenden Darlegungen mitgeteilt:

„Die Petition hat in der Kartenbeilage die beiden Linien dargestellt, welche sich dadurch unterscheiden, daß die eine Michelsfeld berührt, die andere nicht. Beginnt man mit der letzteren, so ergibt sich:

I. Linie: Langenbrücken—Destrungen—Eichtersheim—Sinsheim—Waibstadt, Länge 30,2 km.

Dabei ist die Strecke Langenbrücken—Sinsheim 21,9 km lang.

II. Linie: Langenbrücken—Destrungen—Michelsfeld—Sinsheim—Waibstadt, Länge 33,8 km.

Dabei ist die Strecke Langenbrücken—Sinsheim 25,5 km lang.

Auf Grund des Längenprofils der Karte ergibt sich im Vergleich mit den z. B. für die Städte Waibstadt—Sinsheim bestehenden Verbindungen nach Karlsruhe:

Bahnstrecke	Länge km	virtuelle Längen	
		km	km
1. Sinsheim—Heidelberg—Langenbrücken—Karlsruhe	83,9	94,2	*) (102,6)
2. Sinsheim—Eppingen—Karlsruhe	63,6	96,9	(99,0)
3. Sinsheim—Meckesheim—Wiesloch—Karlsruhe	69,5	88,2	(97,1)
3a. Projektlinie I Sinsheim—Langenbrücken—Karlsruhe	52,3	80,3	(89,0)
3b. Projektlinie II Sinsheim—Langenbrücken—Karlsruhe	55,9	88,2	(93,1)
4. Waibstadt—Heidelberg—Karlsruhe	84,2	94,2	(104,2)
Waibstadt—Meckesheim—Wiesloch—Karlsruhe	69,8	88,1	(98,8)
4a. Projektlinie I Waibstadt—Sinsheim—Langenbrücken—Karlsruhe	60,6	100,8	(110,7)
4b. Projektlinie II Waibstadt—Sinsheim—Langenbrücken—Karlsruhe	64,2	108,7	(115,2)

Aus Ordn.-Zahl 4, 4a und 4b ergibt sich, daß die Projektlinien eine um 23,6 bzw. 20 km kürzere Gleisentfernung Waibstadt—Karlsruhe ergäben, ebenso folgt mit Ord.-Zahl 2, 3a und 3b für Sinsheim eine Verkürzung um 11,3 oder 7,7 km.

Dagegen sind die Steigungen und die Linienführung der beiden Projektlinien für Betrieb und Unterhaltung gegenüber den vorhandenen Strecken der Staatsbahn sehr ungünstig.

So beträgt die größte Steigung auf der Strecke Waibstadt—Heidelberg—Karlsruhe 1:72 (1,39 %) auf 707 m, während bei den Nebenbahnprojekten die größte Steigung mit 1:40 (2,5 %) auf ununterbrochenen Längen von z. B. 1,8, 2,1 und 2,4 km vorkommt.

Für die bestehende Verbindung von Sinsheim über Eppingen nach Karlsruhe beträgt die größte Steigung 1:83 (1,2%).

Nach dem Höhenplan der Projektlinien soll die Linie von Langenbrücken aus zunächst 109,5 m ersteigen, dann um 56 m fallen, wieder um 60 m steigen, um 66 m fallen, um 67 m steigen und schließlich um 52 m fallen, um die Höhe des Bahnhofes Waibstadt zu erreichen. Die virtuelle Länge der Projektbahn ist von Waibstadt nach Karlsruhe größer als auf den bestehenden Linien über Heidelberg und Wiesloch.

Die Linienführung ist bei den bestehenden Bahnstrecken schlank und für jede Geschwindigkeit entsprechend, bei der Projektbahn dagegen vielfach gewunden mit kleinen Halbmessern, welcher letzterer Umstand mit dem ungünstigen Höhenplan jede der beiden Projektlinien für eine Durchgangsbahn ungeeignet macht.

Der Voranschlag ist für eine vollspurige Nebenbahn, welche auf Staatskosten erstellt und betrieben werden soll, zu niedrig; ohne Grunderwerb ist das Kilometer zu mindestens 100 000 M zu veranschlagen und ergäben sich somit als geringste Baukosten die Beträge von 3 400 000 bzw. 3 020 000 M gegen die Annahme von 2 660 000 bzw. 2 370 000 M

*) Anmerkung: Die eingeklammerten Zahlen geben die virtuellen Längen in der Gegenrichtung.

Der Gegend von Waibstadt und Sinsheim stehen für ihren Verkehr in der Richtung nach Karlsruhe z. Bt. drei Bahnlinien zur Verfügung. Dieser Verkehr ist an sich höchst unbedeutend, da die Verkehrs- und Geschäftsinteressen der Gegend nicht nach Karlsruhe und dem Oberland, sondern fast ausschließlich nach Heidelberg und Mannheim gravitiren. Die Einschlebung einer vierten Verkehrslinie in der Richtung nach Karlsruhe, zumal mit so ungünstigen Betriebsverhältnissen, kann darnach in keiner Weise als ein Bedürfnis angesehen werden."

Ueber die Stellung der Großh. Regierung zur Petition sub B wurde in der Kommission von dem Herrn Regierungskommissär erklärt:

„Das Gesuch um Erbauung einer Eisenbahn von Mingolsheim nach Philippsburg schein mehr ein Gesuch der Zuckerrabrik Waghäusel als der petitionirenden Gemeinden zu sein, denn nur diese Fabrik habe ein Interesse an der Bahn, nicht aber die Gemeinden. Das gette besonders für die Gemeinden zwischen Mingolsheim und Waghäusel. Diese Gemeinden hätten jetzt schon vollauf genügenden Anschluß an bestehende Bahnen. Die ganze Entfernung zwischen der Rheinthalbahn und der Hauptbahn Heidelberg—Karlsruhe betrage 10 km, die weiteste Entfernung nach einer der beiden Bahnen sonach 5 km. Für die fraglichen Orte sei die Entfernung sogar noch geringer, da sie näher nach den Bahnen als nach der Mitte liegen. Bisher seien auch die Güter ohne große Beschwernisse zur Bahn gebracht worden.

Der lokale Verkehr auf der projektirten Bahn würde ohne Bedeutung sein. Dagegen hätte die Zuckerrabrik Waghäusel größeren Vortheil von einer solchen Bahn, da ihr hauptsächlichstes Rübenangebiet bei Mingolsheim und dessen Hinterland liege. Heute müßten die Rüben über Bruchsal—Graben befördert werden, was natürlich umständlicher sei, als die Beförderung auf einer direkten Linie Mingolsheim—Waghäusel. Die Großh. Regierung müßte indeß Bedenken tragen, lediglich im Interesse einer Fabrik eine Staatssubvention zu zahlen; das sei nicht gerechtfertigt.

Ein weiterer Grund, der die Großh. Regierung veranlasse, sich gegen die Erbauung einer normalspurigen Bahn in der gewünschten Richtung auszusprechen, sei der Umstand, daß diese Bahn als Concurrnzlinie gegen die Linie Bruchsal—Graben wirken würde. Man könne doch eine Concurrnzlinie nicht auch noch subventioniren.

Gegen die Erbauung einer Schmalspurbahn habe die Großh. Regierung nichts einzuwenden. Und eine Schmalspurbahn würde auch völlig genügen, denn es handele sich wesentlich nur um den Personenverkehr, und der würde auch noch sehr mäßig sein. Es seien mit Unternehmern schon diesbezügliche Verhandlungen angeknüpft worden, diese hätten aber die Ueberzeugung gehabt, daß die Bahn nicht bauwürdig, das heißt nicht rentabel sei. Es käme als Versandgut hauptsächlich Holz in Frage; das würde aber im Walde aufgeladen und bei einer gewissen Nähe von Hauptstation entlohne sich das Umladen nicht. Erfahrungsgemäß werde Holz, wenn der Weg nicht mehr als 5 bis 6 km betrage gleich mit Geschirr nach der Hauptstation geführt.

Bei der Linie Philippsburg—Waghäusel sei die Sachlage etwas günstiger. Eine solche Bahn würde: thatsächlich eine Abkürzung bedeuten und habe die Großh. Regierung keine Bedenken dagegen. Sehr nothwendig sei dieselbe allerdings auch nicht.

Auf Befragen erklärte der Herr Regierungskommissär noch, daß auch im Zusammenhang mit der projektirten Linie Waibstadt—Langenbrücken und im Hinblick auf eine etwaige Gestaltung der ganzen Linie Waibstadt—Philippsburg zu einer Hauptbahn, nicht an deren Erbauung gedacht werden könne. Die Nothwendigkeit, von Waibstadt her 3 Berggrücken übersteigen zu müssen, schließe von vornherein die Möglichkeit einer Haupt- und Durchgangsbahn aus. Auch ein Verkehr im Anschluß an die Rheinschiffahrt sei nicht zu erwarten, da die bestehende Linie Heidelberg—Speyer in dieser Hinsicht schon ohne Bedeutung geblieben sei. Es könne nicht in Aussicht gestellt werden, daß die ganze Linie Waibstadt—Philippsburg je unterstützt würde."

Stellungnahme der Kommission.

Ihre Kommission verkennt nicht, daß den in Frage stehenden Bahnprojekten nicht geringe Schwierigkeiten im Wege stehen. Und nicht allein technische Schwierigkeiten. Von den in der Petition genannten Orten sind nur Destrungen, Eichelbach, Dühren, Daisbach und Michelfeld ohne Bahnverbindung. Michelfeld

liegt außerdem an der Nebenbahn Wiesloch—Waldangelloch und bedarf es hier nur der Errichtung einer Haltestelle. Auch die Orte ohne Bahnverbindung liegen nicht übermäßig weit von Bahnstationen, wie die nachstehende Aufstellung über die Einwohnerzahl und Lage der an der Bahn Langenbrücken—Waibstadt interessierten Orte zeigt:

Langenbrücken	1371	Einwohner,	liegt an der Hauptbahn Heidelberg—Karlsruhe.
Deftringen	2984	"	liegt je 5 km von den Stationen Mingolsheim an der Hauptbahn Heidelberg—Karlsruhe oder Eichtersheim an der Nebenbahn Wiesloch—Waldangelloch.
Eichtersheim	733	"	liegt an der Nebenbahn Wiesloch—Waldangelloch.
Michelfeld	1433	"	1 km von Eichtersheim an derselben Bahn, aber ohne Station.
Echelbach	1293	"	2 km von der Station Eichtersheim.
Dühren	813	"	liegt 3 km von der Station Sinsheim an der Staatsbahn Neckargemünd—Jagstfeld.
Sinsheim	3011	"	Station an der Staatsbahn Neckargemünd—Jagstfeld.
Daisbach	590	"	liegt 5 1/2 km von Sinsheim und 3 km von der Station Reidenstein an der Bahn Mosbach—Neckarelz—Medesheim. Für den Fußverkehr ist es 3 km bis Station Waibstadt an derselben Bahn.
Waibstadt	1956	"	Station an der vorgenannten Staatsbahn.

Bei den an dem Bahnprojekt Philippsburg—Mingolsheim interessierten Ortschaften geht es mit den Bahnverbindungen schon bedeutend weniger gut.

Mingolsheim,	2128	Einwohner,	ist Station der Hauptbahn Heidelberg—Karlsruhe.
Kronau,	1920	"	liegt 1 km von Station Mingolsheim.
Roth	2017	"	liegt nicht ganz 3 km von Station Roth-Malsch an der Heidelberg-Karlsruher Hauptbahn.
St. Leon	2004	"	liegt 5 km von Station Roth-Malsch und 6 1/2 km von Station Mingolsheim,
Kirrlach	2886	"	liegt 4 km von Station Waghäusel an der Rheinthalbahn.
Waghäusel	237	"	ist Station der Rheinthalbahn.
Oberhausen	2880	"	liegt 2 1/2 km von Station Waghäusel und 4 km von Station Philippsburg an der Bahn Bruchsal—Germersheim.
Rheinhausen	1106	"	liegt 4 1/2 km von Station Waghäusel und 6 km von Station Philippsburg.
Philippsburg	2546	"	liegt 6 1/2 km von Station Waghäusel, ist Station der Bahnlinie Bruchsal—Graben—Germersheim.
Rheinsheim	1827	"	ist Station der Bahn Bruchsal—Germersheim.

Während bei dem Bahnprojekt Waibstadt—Langenbrücken nur die bedeutende Gemeinde Deftringen in Bezug auf Bahnverbindung außerordentlich schlecht gestellt ist, kommen bei dem Anschlussprojekt Mingolsheim—Philippsburg schon mehrere stark bevölkerte Orte in Frage, denen eine bessere Bahnverbindung wohl zu wünschen wäre. Indes das ist nicht der alleinige Zweck der projektirten Bahnen; es handelt sich hier nicht um sogenannte Stichbahnen, die nur neue Orte mit einer Bahnverbindung zu versehen haben, die größere Bedeutung liegt in der Erstellung einer Verbindungsbahn von Osten nach Westen, die mehrere große Bahnlinien einander näher bringt und den berührten Orten bequemen Anschluß nach allen Richtungen hin bietet. Ueberdies würde durch Erstellung einer Bahn bis Rheinhausen auch dem westlich von Waibstadt gelegenen Gebiet die Benützung des Rheinschiffverkehrs erleichtert, die ihm heute nur auf vertheuernden Umwegen möglich ist.

Aber auch wenn man diese Seite der Petitionen außer Betracht läßt, bleibt der Wunsch nach Erstellung einer Bahn von Waibstadt über Langenbrücken—Mingolsheim nach Philippsburg noch ein sehr gerechtfertigter. Wohl durchziehen das Gebiet der petitionirenden Gemeinden mehrere Staats- und Privatbahnen, aber was

gerade die Privatbahnen anlangt, die in den letzten Jahren zwischen der Heidelberg—Karlsruher Hauptbahn und der Odenwald- bzw. Jagstthalbahn erstellt worden sind, so entsprechen dieselben den Anforderungen der Gemeinden in keiner Weise. Statt den Verkehr in die Richtung seiner natürlichen Hineigung zu lenken, schneiden ihn die Privatbahnen eher ab, wie das zum Beispiel mit der Amtsstadt Sinsheim der Fall ist, der durch die Privatbahn der Verkehr entzogen und auf Wiesloch abgelenkt wird; der Verkehr soll aber der Amtsstadt, dem natürlichen Centralpunkt des Bezirks zugeführt werden.

Mehrere dieser vorerwähnten Privatbahnbauten sind denn auch gegen den ausdrücklichen Willen der hier interessirten Gemeinden gebaut worden; sie haben sich rechtzeitig um andere Linienführung bemüht, aber vergeblich. Die geringe Frequenz der Bahnen mag wohl auch auf diesen Umstand zurückzuführen sein.

Die projektirte Bahn, besonders der Theil von Waibstadt—Langenbrücken, soll ferner neben der Förderung des Verkehrs nach Westen, den Verkehr nach dem Oberlande, der sich leider gegenwärtig bequemer und näher über die württembergischen Bahnen zieht, den badischen Bahnen zuführen. Das wäre möglich durch einen kürzeren Weg nach Karlsruhe, der in der projektirten Linie gegeben scheint. Für den anderen Theil der begehrten Bahn, Mingolsheim—Philippensburg sprechen ebenfalls gewichtige Gründe. Der Zuckerrübenbau für die Zuckerfabrik Waghäusel wick in dem Gebiet zwischen Waibstadt und Langenbrücken sehr stark betrieben, die Fracht über Mannheim oder über Bruchsal, die heute nöthig ist, belastet aber die Landwirthe in ungebührlicher Weise. Es soll der Großh. Regierung nicht zugemuthet werden, eine Bahn zu bauen, lediglich im Interesse eines Unternehmers, aber hier kommen nicht die Interessen der Zuckerfabrik Waghäusel allein in Frage, sondern auch der Landwirthschaft, die den Rohstoff liefert. Dabei ist ganz abgesehen von dem Arbeiterverkehr, auf den doch auch Rücksicht zu nehmen ist. Der weiteren Strecke Philippensburg—Waghäusel setzt die Großh. Regierung selbst keine Bedenken entgegen.

Ihre Kommission hält nun fußend auf diesen Erwägungen eine direkte Bahnverbindung von Waibstadt nach Philippensburg—Rheinhausen ungeachtet aller immerhin nicht unüberwindlichen Schwierigkeiten für wünschenswerth und im Interesse des Verkehrs liegend. Dabei kann gegenwärtig die Frage, ob die Bahn als Privatbahn mit Staatszuschuß — ca. 1¼ Millionen Mark für die ganze Strecke — oder als Staatsbahn gebaut werden soll, unerörtert bleiben. Ebenso die andere, durch die Regierungserklärung aufgeworfene Frage, ob die Linie Mingolsheim—Waghäusel schmal- oder normalspurig zu bauen sei. Es wird vorerst genügen, wenn Großh. Regierung die beiden Projekte in wirthschaftlicher und technischer Hinsicht einer eingehenden und wohlwollenden Prüfung unterzieht und genaue Kostenberechnungen anstellt. In diesem Sinne stellt Ihre Kommission den

Antrag:

„Hohe Kammer wolle die Petitionen Großh. Regierung zur Kenntnißnahme überweisen.“