

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert**

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

Beilagen zur 114. Sitzung (27.06.1902)

**urn:nbn:de:bsz:31-28868**

## N<sup>o</sup> 68.

Beilage zum Protokoll der 114. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 27. Juni 1902.

# Bericht

der

## Petitionskommission der zweiten Kammer

über

die Petition des Deutschnationalen Handlungsgehilfenverbandes um gesetzgeberische  
Maßregeln gegen das Ueberhandnehmen der sogenannten Waarenhäuser, Kaufsch-  
bazare und Consumvereine

und

die Gegenpetition der Angestellten der Waarenhausbranche.

Erstattet von dem Abgeordneten **Eckert**.

Mit Eingabe d. d. Heidelberg, den 14. November 1901 wandte sich der Deutschnationale Handlungsgehilfenverband Ortsgruppe Heidelberg an die zweite Kammer der badischen Landstände mit der Bitte, hohe zweite Kammer wolle recht bald gesetzgeberische Maßregeln ergreifen, durch die das Ueberhandnehmen der sogenannten Waarenhäuser Kaufschbazare, Consumvereine getroffen werde.

In der Begründung dieser Bitte wird die Ansicht ausgesprochen, die genannten, meist großkapitalistischen Unternehmungen bilden keinen Fortschritt im Erwerbs- und Kulturleben, dieselben seien vielmehr ein Schaden für die erzeugende Industrie und die verbrauchende Bevölkerung.

Gegen diese großkapitalistischen Unternehmungen müsse vorgegangen werden, um den bisherigen seßhaften deutschen Kaufmannsstand gegen diese Uebermacht zu schützen.

Wirksam aber könne hier nur vorgegangen werden mittels einer stufenweise steigenden Umsatzsteuer, verbunden mit einer Branchensteuer. Wenn so gegen diese Unternehmungen vorgegangen würde, erhoffen die Petenten auch für den Handlungsgehilfen erträglichere Arbeitsbedingungen und die Möglichkeit der Selbständigmachung zu erhalten.

Unterm 20. Januar a. e. ging der hohen zweiten Kammer eine mit ausgiebiger Begründung versehene Eingabe d. d. Karlsruhe, den 18. Januar 1902 zu, in der sich eine große Reihe von Angestellten der Waarenhausbranche gegen eine staatliche oder gemeindliche Sonderbesteuerung der Waarenhäuser ausspricht. Die Begründung dieser Gegenpetition hebt im Wesentlichen hervor:

Die im Großherzogthum Baden bestehenden Waarenhäuser verdanken ihr Emporwachsen aus kleinen Anfängen heraus vor Allem der Intelligenz und Tüchtigkeit ihrer Inhaber, die die Geschäfte nach den reellsten Grundsätzen leiten. Ein wichtiges Moment für das Aufblühen dieser Geschäfte sei sodann die Durchführung des Prinzipes der Waarzahlung bei Einkauf und Verkauf.

Die Waarenhäuser hätten sich ferner der Gunst des Publikums zu erfreuen, weil sie sich dem Bedürfnisse großer Volksklassen anpassen, und weil sie gerade deshalb verhältnismäßig gute Waare zu einem billigen Preise verkaufen.

Hieran anknüpfend sucht die Gegenpetition den Vorwurf zu entkräften, daß die großen Detailgeschäfte durch unlanteren Betrieb existiren und daß sie das Kleingewerbe schädigen.

Des weiteren suchen die Gegenpetenten den Beweis zu erbringen, daß die Angestellten der Waarenhäuser gut bezahlt und behandelt werden.

Eine Petition, die eine progressiv wirkende Umsatzsteuer der Waarenhäuser verlangte, wurde bereits im Jahre 1899 den beiden Kammern des Landtages von dem Verbands badischer Gewerbevereine vorgelegt. Diese Petition gab damals Veranlassung zur näheren Prüfung der Verhältnisse dieser Waare. Es erschien Ihrer Kommission nothwendig, vor definitiver Stellungnahme zu den jetzt vorliegenden Petitionen Auskunft von der Großh. Regierung über die Ergebnisse der in den letzten Jahren gepflogenen Erhebungen einzuholen.

Mit Zuschrift vom 23. Mai l. J. erwiderte die Großh. Regierung, sie sei nach eingehender Prüfung der Verhältnisse zur Ansicht gekommen, daß es sich nicht empfehle, eine besondere staatliche Waarenhaussteuer einzuführen, daß sie aber einen Gesetzentwurf ausgearbeitet habe, der den Gemeinden die Ermächtigung zur Erhebung einer solchen besonderen Umlage gebe. Dieser Gesetzentwurf sei an die Bezirksämter in den Städten der Städteordnung mitgetheilt, um zu erfahren, welche Stellung diese hauptsächlich in Betracht kommenden Städte zu der Frage einnehmen, sodann seien die verschiedenen Handelskammern um ein Gutachten über den Entwurf ersucht worden.

Diese Ermittlungen seien jedoch noch nicht zum Abschluß gekommen, und dürften während der Dauer dieses Landtages schwerlich zum Abschluß kommen.

Ihre Kommission nimmt nun zu der vorliegenden Petition folgende Stellung:

Die Petition um Besteuerung der Waarenhäuser stützt ihre Behauptungen durch keinerlei thatsächliches Material. Erhebungen über die einschlägigen Verhältnisse zu machen, ist Ihre Kommission nicht in der Lage. Da die Großh. Regierung nach eingehender Prüfung der Verhältnisse einen Gesetzentwurf ausgearbeitet hat, der den Gemeinden die Erhebung einer besonderen Waarenhaussteuer ermöglicht, da aber über diesen Gesetzentwurf die erforderlichen Erhebungen noch nicht abgeschlossen sind, so stellt Ihre Kommission den

#### Antrag:

Hohe zweite Kammer wolle die vorliegenden Petitionen Großh. Regierung zur Kenntnisknahme überweisen.

Damit erscheint auch die Eingabe des Verbands selbständiger Kaufleute und Gewerbetreibenden des Großherzogthums Baden vom 1. März 1902 als erledigt.

## № 69.

Beilage zum Protokoll der 114. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 27. Juni 1902.

# Bericht

der

## Kommission für Eisenbahnen und Straßen

über die

### Petitionen, die Erbauung einer direkten Hauptbahn von Weinheim nach Heidelberg betreffend.

Erstattet von dem Abgeordneten Dr. Wengoldt.

Ihrer Kommission lagen 6 Petitionen zur Beratung und Beschlußfassung vor, nämlich 1. von der Handelskammer für den Kreis Heidelberg nebst der Stadt Eberbach; 2. von den Gemeinderäten der Orte Weinheim, Lügelsachsen, Hochsachsen, Großsachsen, Leutershausen, Schriesheim, Dossenheim, Handschuhsheim und Heidelberg; 3. von 156 Interessenten; 4. vom Ausschuß des Gemeinnützigen Vereines Heidelberg; 5. von den Vorständen der Vereine Alt-Heidelberg und West-Heidelberg; von der Handelskammer für den Kreis Mannheim.

In den Petitionen 1—5 wird die Erbauung einer direkten Hauptbahn von Weinheim nach Heidelberg verlangt, weil die von Anfang an verfehlte Linie Weinheim—Friedrichsfeld—Heidelberg den Interessen der an der Bergstraße gelegenen Orte nicht genüge. Die Mannheimer Petition spricht sich gegen die angestrebte Linie aus.

#### I.

Die Main-Neckar-Eisenbahn, die bekanntlich in ihrem Laufe von Weinheim nach Heidelberg den weiten Umweg über Friedrichsfeld nimmt, ist in den vierziger Jahren gebaut worden.

Schon am 10. Januar 1838 kam zwischen Baden, Hessen und der damals freien Stadt Frankfurt ein Vertrag zustande, wonach innerhalb 4 Jahren eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Main und dem Neckar hergestellt werden sollte. Die Bahn sollte von Mannheim direkt nach Darmstadt und von da nach Frankfurt geführt werden und Hauptstationen nur bei Mannheim, Darmstadt und Sachsenhausen erhalten. Ausführung und Betrieb der Bahn blieben einer Aktiengesellschaft überlassen, deren Bildung und Konzessionierung Hessen übernommen hatte. Baden verpflichtete sich, eine gleichlange Strecke landaufwärts zu bauen und unternahm deshalb sofort im Jahre 1839 die Erstellung der Linie Mannheim—Heidelberg, die schon

1840 fertig wurde. Die Main-Neckar-Bahn dagegen kam damals nicht zur Ausführung, weil Hessen die Aktiengesellschaft nicht zustande brachte.

Im Jahre 1842 machte dann Hessen, gestützt auf ein Votum seiner Landstände, den Vorschlag, die Bahn auf Kosten der beteiligten Staaten zu bauen, aber von Darmstadt nicht nach Mannheim, sondern längs der starkbevölkerten Bergstraße nach Heidelberg zu führen, um dadurch die kürzeste Verbindung landaufwärts mit der Schweiz zu gewinnen. Die Großh. Regierung stimmte diesem Vorschlage bei, weil auch sie auf den Anschluß in Heidelberg großes Gewicht legte und der Ansicht war, daß das Interesse der Stadt Mannheim nicht dem Vorteile des ganzen Landes vorgehen dürfe. Sie wollte jedoch in der Angelegenheit nichts thun, ohne die Meinung der Volksvertretung gehört zu haben. Bei den Kammerverhandlungen trat sodann der Gegensatz der Interessen von Mannheim einerseits und der Bergstraße andererseits auf's lebhafteste zutage. Die Kommission der Zweiten Kammer war einmütig der Ansicht, daß die Bahn auf Kosten der drei Staaten gebaut werden solle. Die Mehrheit der Mitglieder verlangte aber, daß Mannheim der Ausgangspunkt bleiben müsse und ließ durch ihren Berichterstatter ihre Ansicht dahin aussprechen, daß sie eine andere Richtung nicht wünsche und lieber auf die Bahn vorerst verzichte. Die Minderheit betonte das „allgemeine Interesse“, sowie das Interesse der Bevölkerung der Bergstraße und stellte den Antrag, die Kammer wolle in einer Adresse an den Großherzog die Regierung ermächtigen, die Bahn „auf gemeinschaftliche Kosten der beteiligten drei Staaten herzustellen“, zugleich ihr aber empfehlen, bei dem Abschlusse des Staatsvertrages dahin zu wirken, daß Baden, „auch wenn die Bahn der Bergstraße nach angelegt werde“, nur etwa ein Achtel der Kosten zu übernehmen habe u. s. w. In der geheimen Plenarsitzung vom 1. September 1842 wurde nach langer und heftiger Debatte der Antrag der Mehrheit der Kommission mit 35 gegen 22 Stimmen abgelehnt und dagegen der Antrag der Minderheit mit 30 gegen 27 Stimmen angenommen. Diesem Beschlusse trat auch die Erste Kammer in der geheimen Sitzung des 6. September 1842 bei.

Die Großh. Regierung hielt es im Hinblick darauf, daß der zugunsten der Bergstraße gefaßte Kammerbeschuß nur mit knapper Mehrheit zustande gekommen war, für rätlich, einen Mittelweg zu suchen, von dem sie bei den damaligen Zeit- und Verkehrsverhältnissen hoffen konnte, daß er, wenn nicht eine allseitige Zufriedenheit, so doch eine gewisse Beruhigung anbahnen werde. Am 25. Februar 1843 wurden von den beteiligten Regierungen drei Verträge unterzeichnet, nämlich 1. ein „Staatsvertrag“, worin die Vertrag schließenden sich verbinden, eine Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt, Weinheim und Ladenburg nach Heidelberg auf Staatskosten ungefäumt zu bauen und auf gemeinschaftliche Rechnung zu betreiben, und worin jedem der drei Staaten das Recht zuerkannt wird, innerhalb seines Gebietes auf seine Kosten Seitenbahnen anzulegen und dieselben mit der vereinbarten Hauptbahn in Verbindung zu setzen; 2. ein „Separat-Artikel“, worin das Nähere über die Bestreitung der Kosten, die Leitung des Betriebes, die Benutzung des Dammes der bereits gebauten badischen Bahn von Mannheim über Friedrichsfeld nach Heidelberg u. s. w. festgesetzt ist; 3. ein „Vertrag“, worin die badische Regierung sich verpflichtet, eine Seitenbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim unter gewissen Vergünstigungen seitens der Main-Neckar-Bahn zu bauen.

Die Großh. Regierung legte diese Verträge, die sie aufgrund der Adressen vom September 1842 selbständig und endgiltig abschließen zu dürfen geglaubt hatte, den Landständen am 28. November 1843 nur „zur Kenntnisnahme“ vor. In der Kommission der Zweiten Kammer brach sofort der Sturm los. In der Schlußsitzung, der ein Mitglied anzuwohnen durch Krankheit verhindert war, sprachen sich drei Stimmen dahin aus, daß die Verträge „nicht als den Interessen des Landes entsprechend anzusehen seien“, während die drei anderen Stimmen „die in der ständischen Adresse vom September 1842 ausgesprochenen Erwartungen hiermit erfüllt sahen.“ Beide Gruppen legten ihre Anschauungen in je einem gedruckten Berichte nieder. Die Gegner der Verträge, die hauptsächlich das Interesse Mannheims für gefährdet hielten, stellten den Antrag, die Kammer wolle der Großh. Regierung erklären, daß man den Verträgen, die zur Kenntnisnahme, nicht zur Zustimmung vorgelegt worden seien, „keine rechtsverbindliche Kraft für das Land zuerkennen vermöge“; zugleich sprachen sie ihr Bedauern aus, daß sie in die Lage versetzt worden seien, diesen Antrag „zur Wahrung verfassungsmäßiger Rechte“ stellen zu müssen. Die Freunde der Staatsverträge glaubten dagegen im Vorgehen der Großh. Regierung eine verfassungswidrige Handlungsweise nicht erblicken zu können, und stellten den Antrag, die Kammer wolle zu Protokoll erklären, daß die Regierung lediglich „die mit der Adresse vom September 1842 ihr durch die Stände vertrauensvoll gewährte Vollmacht vollzogen“

habe. Dieser letztere Antrag wurde dann von der Kammer in der Sitzung vom 8. Mai 1844 mit 33 gegen 26 Stimmen angenommen.

Als in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 24. Juli 1844 über den badischen Anteil an den Kosten der Main-Neckar-Bahn sowie über die Anlegung eines weiteren Schienenweges für diese Bahn an der bereits gebauten badischen Linie Mannheim—Friedrichsfeld—Heidelberg Verhandlung stattfand, wurde der Antrag eingebracht, die Main-Neckar-Bahn überhaupt nicht bis Friedrichsfeld, sondern nur bis auf die linke Seite des Neckars bei Ladenburg zu führen und von da rechts über Seckenheim nach Mannheim und links über Edingen und Wieblingen nach Heidelberg zu bauen. Die Kammer nahm diesen Antrag an. Allein die Erste Kammer glaubte ihm nicht beitreten zu sollen. So verblieb es also bei Friedrichsfeld!

Der auf so merkwürdige Weise zustande gekommene Umweg der Main-Neckar-Bahn über Friedrichsfeld hat selbstverständlich nirgends und niemals befriedigt. Mannheim war ungehalten, weil der Wunsch, in kürzester Richtung Frankfurt zu erreichen, fehlgeschlagen war. Noch weniger waren die von der Bahn fast ganz ausgeschlossenen Bewohner der zahlreichen und starkbevölkerten Orte an der Bergstraße zufrieden. Mannheim erhielt später die etwas kürzere Niedbahn. Die Bergstraße dagegen konnte trotz wiederholter Petitionen bis heute nicht zum erstrebten Ziele gelangen.

Einen gewissen Höhepunkt in der Petitionsbewegung stellen die Kammerverhandlungen des Jahres 1872 dar. Es handelte sich damals um eine Bahnverbindung zwischen Schwegingen und Friedrichsfeld und eine solche zwischen Weinheim und Heidelberg. Beide Kammern waren dem letzteren Projekte besonders gewogen. Im Kommissionsbericht der Ersten Kammer wird ausdrücklich gesagt: „Die vollkommene Nichtigkeit alles dessen, was die Petenten zu ihren Gunsten anführen, unterliegt keinem Zweifel; denn daß die Linie Heidelberg—Friedrichsfeld—Weinheim die unglücklichste ist, welche überhaupt ausgesucht werden konnte, ist eine feststehende Thatsache, und daß man sich bemühen muß, die Schädigungen, welche diese Zugrichtung hervorrief, nach Möglichkeit gut zu machen, dürfte nur gerecht und billig sein, da ja früher auch die Bergstraße die ausschließliche, sehr frequente Post- und Handelsstraße von Frankfurt nach Heidelberg war und von hier ihre Fortsetzung nach dem badischen Oberlande fand. Die Strecke Heidelberg—Dossenheim—Weinheim gehört zu den allergeeignetsten des ganzen Landes.“ Im Kommissionsbericht der Zweiten Kammer heißt es: „Die Kommission muß entschieden betonen, daß die Bahnverbindung Friedrichsfeld—Schwegingen nicht früher zur Ausführung gebracht werden könne als die direkte Bahn von Weinheim nach Heidelberg im Betrieb ist. Dadurch wird die einzig naturgemäße Linie für die Schnellzüge zwischen Darmstadt und Karlsruhe hergestellt, welche ohne die unglückselige Anlage der Main-Neckar-Bahn über Friedrichsfeld von Anfang an hätte gebaut werden müssen.“ Die Kommissionsanträge wurden von den Kammern angenommen, gebaut aber wurde nicht Weinheim—Heidelberg, sondern Friedrichsfeld—Schwegingen!

Unterm 18. Oktober 1889 wurde einem Konsortium die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Weinheim nach Heidelberg erteilt. Neuerdings hat das Konsortium um die staatliche Erlaubnis nachgesucht, von Schriesheim nach Heidelberg eine lediglich dem Güterverkehr dienende Zweiglinie anlegen zu dürfen. Diese Linie soll in den Güterbahnhof Heidelberg einmünden, zu welchem Zwecke die Erstellung einer neuen Brücke über den Neckar nötig fällt. Diese neuerliche Konzession könnte wie die frühere ohne Befragen der Landstände erteilt werden, weil ein Staatsbeitrag nicht in Betracht kommt.

## II.

Von den vorliegenden Petitionen treten fünf für die Erbauung einer Staatsbahn von Heidelberg längs der Bergstraße nach Weinheim ein. Es wird dabei ausgeführt:

Durch die Zugrichtung der Main-Neckar-Bahn sei einem großen Teile der badischen Bergstraße vorenthalten worden, was anderen Gegenden des Landes, die nach ihrer Bedeutung keineswegs die gleichen Ansprüche erheben konnten, zuteil geworden sei. Schon von Anfang an habe sich die bittere Empfindung fühlbar gemacht, daß man schwer geschädigt sei, und es sei diese Bitterkeit nicht nur in den zahlreichen Ortschaften der Bergstraße hervorgetreten, in denen neben dem Obst- und Weinbau auch die Industrie eine Rolle spiele, sondern auch in der Stadt Heidelberg, der die naturgemäße Verbindung mit den nordwärts in der schönsten Landesgegend gelegenen Ortschaften, sowie mit den sich anschließenden Thälern des Obenwaldes fehle.

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

Als es sich in den siebziger Jahren um die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Friedrichsfeld und Schwesingen gehandelt habe, seien beide Kammern der entschiedenen Ansicht gewesen, daß zuerst die Linie Weinheim—Heidelberg gebaut werden müsse. Allein das Gegenteil sei geschehen und alle weiteren Schritte seien ergebnislos gewesen.

Die im Jahre 1889 konzessionierte Lokalbahn könne man in keiner Weise als Ersatz ansehen. Dieselbe benütze meist die Landstraße und führe zu Unzuträglichkeiten für die Fuhrwerke, Radfahrer u. s. w. Sie ziehe in den Ortschaften dicht an den Häusern hin und belästige durch die häufige Absperrung der Straßen sowie durch den Lärm und Rauch. Sie sei überdies keine zuverlässige Verbindung, weil sie durch jeden größeren Schneefall aufgehalten werde und bei größerer Kälte die Neckarbrücke bei Heidelberg nicht befahren könne. Man habe diese Zustände über ein Jahrzehnt ertragen, müsse nunmehr aber entschieden auf Abhilfe dringen.

Die reichgesegnete Gegend würde sich bedeutend heben, wenn die Produkte direkt auf die Hauptbahn verladen werden könnten. Wie die Zustände jetzt seien, könne sich der Obstbau nicht entwickeln; desgleichen leide der Verkehr mit Milch, Gartengewächsen und Wein. Als höchst nachteilig empfinde man es auch, daß der Bezug von landwirtschaftlichen Bedarfsartikeln nicht unmittelbar durch die Staatsbahn erfolgen könne, sondern mit besonderer Umladegebühr belastet sei.

Über diese Sonderbelastung werde namentlich seitens der zahlreichen Industriellen Klage geführt. Man verweise auf die großen Steinbrüche, die Brauereien, Malz- und Hefefabrikation, Mühlen, Backsteinfabriken u. s. w. Nichtminder leide darunter die Bauhätigkeit in den ländlichen Orten, da man die Materialien jeweils mit einem besonderen Aufschlage bezahlen müsse.

Besonders schwer sei Heidelberg geschädigt. Man könne sich freilich bezüglich des Schnellzugsverkehrs über das Entgegenkommen der Großh. Regierung nicht beklagen. Aber es stehe zu befürchten, daß unsere Eisenbahnverwaltung durch die Konkurrenz der außerbadischen Linien gezwungen werde, die großen Durchgangszüge, mit denen gerade eine Fremdenstadt wie Heidelberg vor allem rechnen müsse, auf die Linie Friedrichsfeld—Schwesingen zu verlegen. Dieser Gefahr könne nur durch die Erbauung der Bahnstrecke Weinheim—Heidelberg wirksam begegnet werden.

Der Kostenpunkt falle nicht ins Gewicht, weil besondere Terrainschwierigkeiten nicht vorliegen und die Rentabilität der Bahn außer Zweifel sei. Auch werde die Einlegung weiterer Gleise auf der Strecke Friedrichsfeld—Heidelberg vermieden werden können.

Die Inhaberin der jetzigen Nebenbahn werde freilich die staatliche Bahn zu verhindern suchen. Allein das Wohl eines wichtigen Landesteiles dürfe nicht von der Rücksichtnahme auf ein Privatunternehmen abhängig gemacht werden. Auch hätten die Gemeinden, als sie seiner Zeit mit den Unternehmern in Unterhandlung traten, die Aussicht auf eine staatliche Vollbahn ausdrücklich offen gehalten.

Diesen Ausführungen gegenüber weist die Petition der Mannheimer Handelskammer darauf hin, daß nicht Heidelberg, sondern Mannheim geschädigt sei. Ein Blick in die Eisenbahnkursbücher zeige, daß diese Stadt nicht gewürdigt sei, wie sie als erste Handels- und Industriestadt Südwestdeutschlands es verdiene. Schon im Staatsvertrag vom 10. Januar 1838 habe man die direkte Linie Frankfurt—Darmstadt—Mannheim im Auge gehabt, aber leider nicht durchgeführt. Die später erbaute Nebenbahn sei hierfür kein Ersatz, weil auf derselben nur wenige Schnellzüge verkehren. Wenn nun die Linie Weinheim—Heidelberg durchgeführt werden solle, müsse man auf den Gedanken von 1838 wieder zurückkommen. Man bitte demgemäß, die „Kammer wolle den auf Erbauung einer direkten Vollbahn Heidelberg—Weinheim gerichteten Bestrebungen keine Folge geben oder aber, falls dies doch geschehen sollte, gleichzeitig die Erbauung einer direkten Vollbahn von Bickenbach nach Mannheim beschließen.“

### III.

Die Großh. Regierung, von der Kommission um Auskunft über ihre Stellungnahme ersucht, ließ durch ihren Vertreter Folgendes mitteilen:

Die schmalspurige Nebenbahn ist seiner Zeit auf Anregung der Stadt Heidelberg, der an der Bergstraße gelegenen Orte und der Handelskammer gebaut worden. Der Staat hat sich mit einem Beitrag nicht beteiligt. Die Bahn hat in der ersten Zeit besondere finanzielle Erfolge nicht gehabt, weil es sich überwiegend

nur um einen Personenverkehr handelte. Rentabel wurde sie erst, als die Porphyrbrücke in Dossenheim und Schriesheim mehr in Aufnahme kamen, die weithin Straßenschotter liefern.

Weil die Bahn durch Neuenheim und Heidelberg geht und die vielen Schotterzüge selbstverständlich für diese Orte sehr beschwerlich sind, hat sich die Gesellschaft entschlossen, die bestehende Bahn dem Personenverkehr vorzubehalten und für den Schotter- bezw. Güterverkehr eine besondere normalspurige Linie anzulegen. Dieselbe soll bei Schriesheim beginnen, von da sich nach Dossenheim ziehen, dann die Orte Handschuhsheim und Neuenheim links liegen lassen und über eine von der Gesellschaft zu erbauende neue Neckarbrücke in den Heidelberger Güterbahnhof einmünden. Die Staatsgenehmigung ist noch nicht erteilt, weil ein Einverständnis nur mit den Landgemeinden, dagegen noch nicht mit der Stadt Heidelberg erzielt ist.

Erhebliche Klagen über den Betrieb der jetzigen Nebenbahn sind der Großh. Regierung bis jetzt nicht vorgetragen worden. Die Gesellschaft hat die Neckarbrücke, über die sich die Bahn bewegt, mit einem Kostenaufwand von 50 000 M. verstärken lassen. Es ist dadurch möglich geworden, zu jeder Jahreszeit, ausgenommen eine Winterfalte von 8—10 Grad, Schotterzüge die Brücke passieren zu lassen.

Die Beschwerden bezüglich des Obsttransportes sind unbegründet. An der Bergstraße wird nur feines Obst gezogen, das in Körben verschickt wird und auch mit der Nebenbahn verschickt werden kann. Die Umladegebühr beträgt 2 J für 100 Kilo und 2 M für den Wagen und kommt sonach nicht in Betracht.

Würde die angestrebte Vollbahn vom Staate gebaut, so würde sie für den Lokalverkehr nicht benutzbar gemacht werden können; die Nebenbahn müßte also als unentbehrlich fortbestehen.

Die Behauptung, daß Heidelberg Mangel an Schnellzügen habe, wird durch den Blick in den Fahrplan widerlegt. Die weitere Behauptung, daß man durch die angestrebte Bahn die kürzeste Durchgangslinie gewinnen werde, ist nicht stichhaltig. Die Linie Weinheim—Schwezingen—Karlsruhe hat 67,8 km und Weinheim—Friedrichsfeld—Heidelberg—Karlsruhe 78,8 km. Die direkte Linie Weinheim—Schriesheim—Heidelberg—Karlsruhe hätte 71,8 km. Schwezingen bleibt also in allen Fällen die kürzeste Verbindung. Allerdings würden auf der angestrebten Linie die Schnellzüge 5 und die internationalen Züge 3—4 Minuten früher in Heidelberg ankommen als über Friedrichsfeld. Allein deshalb giebt man nicht ungefähr 8 Millionen für eine neue Bahn aus; denn so hoch läme wohl die Bahn einschließlich des Bahnhofumbaus in Weinheim zu stehen.

Die angestrebte Bahn hätte für die Orte an der Bergstraße nur geringen Vorteil, denn sie müßte, um in den künftigen Heidelberger Bahnhof einzulaufen, schon bei Leutershausen, jedenfalls aber bei Dossenheim abzweigen und würde Wieblingen in ersterem Falle links, im anderen rechts liegen lassen. Für Ladenburg und Mannheim wäre sie aber offenbar geradezu nachteilig. Umgekehrt wäre es ein Unglück für Heidelberg, ja für das ganze Land, wenn nach Durchführung des Projektes etwa Preußen und Hessen sich entschließen sollten, die schon im Jahre 1838 in Aussicht genommene Linie Darmstadt—Vockenbach—Mannheim zu bauen und damit den Verkehr über den Rhein zu lenken.

Dazu käme die schwierige Betriebsfrage. Wie die Dinge liegen, könnte der Betrieb wahrscheinlich nicht vom badischen Staate, sondern nur von der Main-Neckar-Bahn besorgt werden.

Aus allen diesen Gründen ist die Großh. Regierung nicht für die angestrebte Linie Weinheim—Schriesheim—Heidelberg.

#### IV.

Ihre Kommission hat zur Sachlage Folgendes zu bemerken:

Man kann den Bau der Linie Weinheim—Schriesheim—Heidelberg nicht mit der Begründung verlangen, daß der alte, weltbekannte Friedrichsfelder Fehler nun endlich gut gemacht werden müsse. Die Main-Neckar-Bahn ist da und durch Staatsverträge garantiert; daran läßt sich nichts mehr ändern. Man wolle auch nicht vergessen, daß diese viel verlästerte Linie gerade von Baden in der guten Absicht erstrebt worden ist, die Interessen von Heidelberg und Mannheim thunlichst gleichmäßig und gerecht zu berücksichtigen.

Es kann der Bahnbau auch nicht mit der Befürchtung begründet werden, daß Heidelberg durch die Ablenkung der großen Durchgangszüge über Schwezingen Einbuße an seinem Fremdenverkehr erleiden werde. Die Züge, um die es sich hier handelt, halten nur in Darmstadt, Karlsruhe, Freiburg und Basel und führen



sonach überhaupt keine Fremden, die in Heidelberg oder Baden ansteigen möchten. Uebrigens ist Heidelberg nicht verkürzt. Nach dem jetzigen Fahrplan kommen täglich von Mannheim her 9, von Frankfurt her 11, von Würzburg her 3 und von Bruchsal her 14, zusammen 37 Eil- und Schnellzüge in Heidelberg an. Bei dem sich immer steigenden Verkehr ist wohl kaum anzunehmen, daß hierin eine Schmälerung eintreten werde.

Begründen läßt sich aber die Bahn aus den örtlichen Bedürfnissen heraus. Die Bergstraße zwischen Weinheim und Heidelberg ist vielleicht die schönste, zweifellos aber die fruchtbarste Gegend des ganzen badischen Landes. Auf der kurzen Strecke von 3 Stunden liegen nicht weniger als 7 große und wohlhabende Orte mit rund 14 300 Einwohnern. Der äußerst wertvolle Boden begünstigt den Anbau von Getreide, Futter, Handelsgewächsen und vortrefflichem Weine; der Obstbau steht in hoher Blüte. Die Industrie hat mit Erfolg eingeseht und wartet nur auf eine Bahn. Nach Osten ziehen in den Odenwald hinein Thäler, die trefflich angebaut und mit Ortschaften besetzt sind. Der Fall dürfte in Deutschland einzig dastehen, daß man eine Gegend mit solchen Hilfsmitteln und auf deren Landstraße sich vor der Ära der Eisenbahnen Jahrhunderte hindurch der Weltverkehr bewegte, nach dem Verluste dieses Verkehrs mit einer schmalspurigen Nebenbahn abgefunden hat.

Begründen läßt sich der Wunsch nach einer staatlichen Vollbahn auch durch den Hinweis auf den derzeitigen Verkehr auf dieser Strecke. Es ist wiederholt in der Kommission wie im Hohen Hause der Grundsatz ausgesprochen worden, daß überall da, wo ein bedeutender Verkehr vorhanden oder zu erwarten ist, der Staat bauen solle. Nun liegt zum erstenmale im Lande der Fall vor, daß eine Privatgesellschaft auf der bereits vorhandenen Linie den Verkehr nicht bewältigen kann und deshalb zum Bau einer Zweigbahn und einer großen Brücke schreiten muß. Bei dieser Sachlage dürfte es doch wohl an der Zeit sein, daß der Staat eintritt, um die in Betracht kommenden Verkehrsfragen lediglich nach den Interessen jener Gegend sowie des ganzen Landes zu entscheiden und um Zuständen rechtzeitig vorzubeugen, die man später vielleicht bitter beklagen muß.

Begründen läßt sich endlich der Wunsch nach einer Vollbahn durch den Hinweis auf die stetige Steigerung des Weltverkehrs. Im Bahnverkehr können Krisen, ja Rückschläge eintreten; im ganzen aber wird er fortschreiten und sich auch in den kommenden Jahrzehnten voraussichtlich in einer Weise entwickeln, von der wir jetzt noch gar keine Ahnung haben. Da wir nun aber jetzt vor der Frage der Erbauung einer zweiten privaten Nebenbahn stehen, sollte man diesen vielleicht nie wiederkehrenden entscheidenden Augenblick benützen, um aus der unatürlichen Lage, in der wir uns seit so langer Zeit befinden, endlich herauszukommen und eine staatliche Vollbahn zu erhalten, die zwar zunächst nur dem Verkehr zwischen Weinheim und Heidelberg zu dienen hätte, zugleich aber geeignet wäre, später gegebenenfalls auch dem Durchgangsverkehr eröffnet zu werden.

Die Kosten, die einschließlich der Aufwendung für einen neuen Bahnhof in Weinheim gegen 8 Millionen betragen würden, können wohl nicht abschrecken, wenn man in Anschlag bringt, daß der Bahnhof in Weinheim ohnehin in Bälde umgebaut werden muß, und wenn man bedenkt, daß heutzutage der doppelte, ja dreifache Betrag für einen einzigen Bahnhof ausgegeben wird.

Auch die Rücksicht auf Mannheim braucht nicht abzuhalten. Solange nämlich die neue Bahn nur dem lokalen Verkehr längs der Bergstraße dient, wird das Interesse Mannheims überhaupt nicht berührt, und sollte sie später für einen Theil des Durchgangsverkehrs benützt werden, so handelt es sich einerseits um Zeitverhältnisse und Verkehrsbedingungen, bei denen eine Stadt von der Bedeutung Mannheims naturgemäß ihre Rechnung finden wird und muß, und kommen andererseits nur solche Passanten in Frage, die überhaupt nicht die Absicht haben, in Mannheim auszusteigen. Es darf übrigens darauf aufmerksam gemacht werden, daß Mannheim, abgesehen von seiner ausgezeichneten Wasserstraße, Hauptbahnen über Weinheim, Heidelberg, Schwetzingen, Speier, Neustadt, Frankenthal und Lampertsheim besitzt, auf denen täglich im ganzen 31 Eil- und Schnellzüge allein einlaufen, so daß man auch gegenwärtig über einen Mangel an Verbindungen wahrlich nicht klagen kann.

Nachdem man in der Kommission alle diese und ähnliche Gesichtspunkte erwogen hatte, zeigte es sich, daß die Anschauungen nach zwei Richtungen hin auseinander gingen. Ein Teil der Stimmen wünschte, man solle die Petitionen der Großh. Regierung in dem Sinne empfehlend überweisen, daß von Heidelberg nach Weinheim eine staatliche Vollbahn gebaut werde, die zunächst nur dem lokalen Verkehr zu dienen hätte, aber geeignet wäre, später nötigenfalls auch dem Durchgangsverkehr geöffnet zu werden. Die übrigen Stimmen verlangten, daß die KonzeSSIONIRUNG der beabsichtigten Zweiglinie Heidelberg—Schriesheim zu

unterbleiben habe und zwar zugunsten einer vom Staate auf dieser Strecke zu erstellenden Vollbahn. Diese letztere Anschauung erhielt bei der Abstimmung die Mehrheit.

Ihre Kommission stellt demgemäß den

**Antrag:**

Das Hohe Haus wolle die vorliegenden Petitionen der Großh. Regierung

1. in dem Sinne empfehlend überweisen, daß die Konzession zur Erbauung einer privaten Vollbahn von Heidelberg nach Schriesheim nicht erteilt, diese Bahn vielmehr durch den Staat selbst erbaut und betrieben wird;
2. im übrigen die Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen und damit
3. die Petition der Handelskammer Mannheim für erledigt erklären.

