Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag. Öffentliche Sitzung der 2. Kammer. 1897-1906

1900

40 (6.3.1900)

Visual Library

Badischer Landtag.

40. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer

am Dienstag, den 6. März 1900.

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, Geh. Rath Zittel.

Präsident Gönner eröffnet die Sitzung um ³/₄10 Uhr.

Minister v. Brauer: Meine Herren! Ich habe die Ehre, dem Hohen Hause zwei Gesetzentwürfe vorzulegen, die den Bau weiterer Privatbahnen mit staatlicher Unterstützung bezwecken.

Der erste Gesetzentwurf betrifft den Bau einer Bahn Neckarbischofsheim—Hüffenhardt. Die Bahn soll ihren Anfang nehmen an der Haltestelle der Staatsbahn, von da dicht an Neckarbischofsheim vorbeiführen, wo eine zweite Haltestelle gedacht ist. Sie soll dann weiter durch das Krebsbachthal über Unter- und Ober-Gimpern und über Siegelbach nach Hüffenhardt geleitet werden. Die Bahn wird eine Länge von 17 Kilometer erhalten; sie soll normalspurig angelegt werden, und als Staatszuschuß ist der übliche Betrag von 20 000 M. für den Kilometer vorgesehen.

Der zweite Gesetzentwurf betrifft den Bau einer Bahn von Walldürn über Höpfingen nach Hardheim.

Diese Bahn wird nur eine Länge von etwa 10 Kilometer erhalten; aber in Berücksichtigung der finanziellen Lage der wenigen in Betracht kommenden Orte wird hier der Staatszuschuß wesentlich höher gegriffen werden müssen, als dies sonst bei Privatbahnunternehmungen üblich ist. Wir schlagen Ihnen vor, einen Staatszuschuß von 30 000 M. für den Kilometer zu gewähren. Auch diese Bahn soll normalspurig angelegt und als Nebenbahn betrieben werden.

Der Antrag der Abgg. Muser und Genossen, Vorlage eines Gesetzentwurfs betreffend die allgemeinen Grundsätze für die Personen- und Güterbeförderung auf den badischen Staatsbahnen wird der Budgetkommission überwiesen.

Abg. Weber erstattet Bericht über den Gesetzentwurf betreffend die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes (Weiterführung der Murgthalbahn von Weisenbach bis zur Landesgrenze und Herstellung einer Nebenbahn im Anschluß an die Höllenthalbahn von der Station Kappel über Lenzkirch nach Bonndorf.) Die Kosten für den Geländeerwerb mit 51,10 ha, worunter sich 27,70 ha landwirthschaftliches Gelände befindet, werden bei der Murgthalbahn auf 300 000 M. veranschlagt, welche von Seiten der Thalgemeinden und sonstigen Interessenten, die aus dem Unternehmen den meisten Nutzen ziehen, aufgebracht werden sollen. Da die Bahn auf der Strecke von Weisenbach bis zur Landesgrenze mit 15,431 km einen Höhenunterschied von 264,3 m zu überwinden hat, so erhält sie Steigungen von 1 : 46 bis 1 : 50, also noch größere wie jene, welche die Schwarzwaldbahn von Gutach bis Hornberg mit 1 : 52 zu überwinden hat. Da aber dort schwere Güterzüge und Schnellzüge befördert werden können, so ist anzunehmen, daß auch auf dieser Linie der zu erwartende Verkehr zu bewältigen sein wird. Für die Aufnahme von Personen und Gütern sind folgende Stationen in Aussicht genommen: 1. Langenbrand für die Orte Langenbrand und Bermersbach. 2. Forbach für die Orte Forbach und Gausbach. 3. Raumünzach für den Weiler Raumünzach und Seitenthäler Herrenwies und Hundsbach. Außerdem soll oberhalb Forbach eine Station Hesselbach, und unterhalb der Landesgrenze beim sogenannten

Kirschbaumwasen, eine Station Hornbach angelegt werden, die vorläufig Endstation bleiben soll. Da diese Station auf das rechtseitige Ufer zu liegen kommt, so soll zur Aufnahme des Verkehrs von Schönmünzach her eine hölzerne Brücke über die Murg hergestellt werden. Die Anlage der Endstation ist so gewählt, daß eine Fortsetzung der Bahn auf dem rechten Ufer der Murg bis Schönmünzach und darüber hinaus ohne Schwierigkeit ausgeführt werden kann, was von den Bewohnern des ganzen Murgthales, diesseits und jenseits der Grenze dringend gewünscht wird. Nach der Berechnung über das in Aussicht zu nehmende Betriebsergebniß beziffern sich die zu erwartenden Jahreseinnahmen auf 91 600 M. Die muthmaßlichen Betriebskosten betragen 79 200 M., woraus sich ein Einnahmeüberschuß von 12 400 M. ergibt = 0,275 Proz. des zu 4 500 000 M. veranschlagten Gesammtbauaufwandes. Obgleich dieses Reinerträgniß eine ungenügende Verzinsung des Bauaufwandes darstellt, so beantragt die Kommission dennoch, die Hohe Zweite Kammer wolle die erforderlichen Mittel dazu bewilligen und den Wunsch aussprechen, die Großh. Regierung möge die Erbauung der Murgthalbahn bald in Angriff nehmen und die nöthigen Mittel schon in das nächste Budget einstellen, weil durch den Bahnverkehr die Erwerbsthätigkeit im ganzen Thale noch erhöht und es ermöglicht wird, daß noch weitere industrielle Werke im oberen Murgthale entstehen können, wodurch auch diese Bevölkerung mehr Verdienstgelegenheit erhält. Die Nebenbahn von Kappel über Lenzkirch nach Bonndorf hat auf der ganzen Länge von 18,78 km einen Höhenunterschied von 74,5 m zu überwinden, 6,3 km derselben liegen in geraden Strecken und 12 km in Bogenlinien. Die kleinsten Halbmesser betragen 180 m und haben die betreffenden Strecken eine Länge von zusammen nur 2,2 km. Horizontal liegen 4,8 km, und in geneigten Ebenen 14,0 km, deren größte Steigung 1 : 130 m beträgt. Die Bahn soll drei Stationen erhalten: bei Lenzkirch, bei Gündelwangen-Holzschlag und westlich von Bonndorf als vorläufige Endstation, Bonndorf. Die Baukosten der Bahn sind im ganzen veranschlagt zu 2 500 000 M. Aus dem Personen- und Güterverkehr würde sich eine Gesammteinnahme von 43 225 M. ergeben. Die jährlichen Betriebsausgaben sind zu 71 000 M. veranschlagt. Die Kommission stellt den Antrag:

Die Kammer wolle dem vorliegenden Gesetzentwurfe die Zustimmung ertheilen.

Abg. Kriechle ist freudig bewegt, daß die Gesetzesvorlage im ganzen Hause sympathisch aufgenommen wurde und durch dieselbe endlich die langjährigen Eisenbahnwünsche zweier Landesgegenden in Erfüllung gehen. Der vorliegende Entwurf sei ein Akt ausgleichender Gerechtigkeit, der in seiner Folge von nicht zu unterschätzender volkswirthschaftlicher Bedeutung ist. Vor 15 Jahren habe er zum ersten Mal die Eisenbahnwünsche seines Bezirks im Hohen Hause vertreten. Der damalige Minister habe ihm kurzweg entgegnet, an eine derartige Bahn sei nicht zu denken und von verschiedenen Kollegen sei ihm das Mitleid ausgesprochen worden, daß er eine solch' hoffnungslose Sache vertrete. Aber er habe schon damals wie heute, sich gesagt, daß die Sache eine gerechte sei und schon im folgenden Landtag habe man seiner Bitte mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Einen vollen Erfolg habe er in den letzten Landtagssessionen erzielt, indem die Petition wiederholt der Regierung zur Kenntnißnahme überwiesen wurde. Erst nachdem der jetzige Leiter des Eisenbahnwesens den Grundsatz aufstellte, daß beim Eisenbahnbau nicht nur die finanziellen, sondern auch die volkswirthschaftlichen Interessen zu berücksichtigen sind, wurden für unsere Bestrebungen die Wege geöffnet. Er sei von seinem Bezirk beauftragt, dem Herrn Minister den herzlichsten Dank für die Vorlage auszusprechen. Mit den Einzelheiten des Entwurfs sei er einverstanden; nur

hätte er gewünscht, daß in Artikel 4, der den Vollzug des Gesetzes betrifft, das Wort „sofortig" hineingesetzt wird. Doch sehe er von einem entsprechenden Antrag ab in der Hoffnung, daß die Regierung ohnehin den Bau beschleunigen wird. Die Einnahmen seien offensichtlich sehr gering veranschlagt; er hoffe, daß sich das Defizit mit der Zeit in einen Ueberschuß verwandelt. Redner ersucht Großh. Regierung, die endgiltige Zugslinie alsbald festzustellen, damit die Gemeinden sofort zur Geländeerwerbung schreiten können. Er dankt ferner der Budgetkommission für die wohlwollende Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf, sowie Herrn Geh. Rath Zittel, dem er ein großes Verdienst um das Zustandekommen desselben zuschreibe. Sofern ihm Gott das Leben erhalte, würde er sich freuen, wenn das ganze Haus zur Eröffnungsfeier nach Bonndorf kommen würde. Wenn Sie dann die schönen Gemeinden, die herrlichen Wälder, die blumenreichen Wiesen sehen, wenn Sie von der Höhe Bonndorfs unsere heimischen Schwarzwaldberge, das liebliche Rheinthal und die fernen Bergriesen der Alpen erblicken, dann werden Sie sagen: Das ist eine wirklich schöne Gegend und es wird Sie nicht reuen, nach Bonndorf gekommen zu sein. (Beifall.)

Abg. Zehnter ist gleich dem Vorredner in gehobener freudiger Stimmung über die Erfüllung eines Herzenswunsches der Bevölkerung des oberen Murgthals. Er danke der Regierung, der Kommission und der Kammer für die wohlwollende Behandlung der vorliegenden Projekte. Die Geschichte der Murgthalbahn, auf die Redner näher eingeht, sei noch älter, als die der Bonndorfer Bahn. Er hoffe, daß dieses Stück nicht das letzte Stück der Murgthalbahn ist und daß sich auch Württemberg noch anschließt. Die Bevölkerung des oberen Murgthals sei für die Ausführung des vorliegenden Projekts sehr dankbar, weil sie von derselben eine große Förderung ihrer materiellen Interessen erhofft. Zur Begründung der Vorlage brauche er wohl bei der sympathischen Aufnahme, die sie im Hause gefunden hat, nichts weiteres vorzubringen. Bei der Vertheilung der Kosten bitte er, Großh. Regierung möge darauf hinwirken, daß neben den Gemeinden die juristischen Personen, insbesondere der Domänenfiskus und die Murgschifferschaft zu den Kosten herangezogen werden. Angemessen scheine es ihm auch, daß die Stadt zu den Kosten beiträgt. Im übrigen hegen die oberen Murgthäler die Hoffnung, daß die Vorarbeiten möglichst rasch gefördert werden, damit die Erwerbung des Geländes bald erfolgen kann.

Abg. Dr. Wilckens: Man müsse dankbar anerkennen, daß der gegenwärtige Eisenbahnminister mit dem früheren Grundsatz, daß unser Staatsbahnnetz als abgeschlossen betrachtet werden kann, gebrochen hat. Er selbst habe sich persönlich von dem kolossalen Holzreichthum des oberen Murgthals überzeugt und glaube, daß der Verkehr in jener Gegend durch die Bahn sehr gehoben wird, so daß sich die Betriebsergebnisse mit der Zeit günstig gestalten werden. Mißlich sei, daß Württemberg keinen Anschluß hat; doch werde dieser ohne Zweifel mit der Zeit von selbst kommen. Ob Rastatt noch einmal zu einem Beitrag herangezogen werden kann, scheine ihm zweifelhaft, da Rastatt seinerzeit für den Bau der Murgthalbahn bis Gernsbach eine erhebliche Summe beigesteuert hat. Ganz besonders habe es ihn gefreut, daß endlich die fleißige, brave, intelligente Bevölkerung des Bonndorfer Bezirks eine Bahn erhält. Er beglückwünsche seinen Kollegen Kriechle, daß seine rastlosen Bemühungen endlich von Erfolg gekrönt wurden. Auch in der Bonndorfer Gegend komme ein riesiger Holzreichthum in Frage, so daß die Rentabilität der Bahn sicher besser wird, als die Großh. Regierung jetzt annimmt.

Abg. Birkenmayer erklärt sich mit der Vorlage einverstanden und befürwortet in längeren Ausführungen den Bau einer Bahn von Neustadt nach St. Blasien. Dem Berichterstatter danke er für den klaren übersichtlichen

Bericht. Die Defizitfrage dürfe keine Rolle spielen, weil in erster Linie volkswirthschaftliche Gesichtspunkte maßgebend sind. Von Bonndorf aus müsse man übrigens die Fortsetzung der Bahn nach Schaffhausen anstreben. Redner legt Großh. Regierung den Wunsch dringend nahe, die Linie Neustadt—St. Blasien nicht aus dem Auge zu lassen. Auch hier wäre eine Verbindung mit dem Rheinthal, etwa mit Waldshut, anzustreben.

Abg. Franz: Auch die Stadt Rastatt begrüßt die Fortsetzung der Murgthalbahn freudig. Hoffentlich werde sich die württembergische Regierung jetzt entschließen, die Bahn von Reichenbach weiterzuführen. Es wäre gegen alle Gepflogenheit, wenn die vorderen Murgthalgemeinden, hauptsächlich aber Rastatt, noch einmal zu Beiträgen herangezogen würden. Er möchte die Regierung ersuchen, davon abzusehen.

Abg. Pfefferle befürwortet ebenfalls die Annahme der Vorlage und hofft, daß die württembergische Regierung die Bahn von Reichenbach weiterführt. Das volkswirthschaftliche Interesse beider Bahnen sei so bedeutend, daß fiskalische Gesichtspunkte in den Hintergrund treten müssen.

Abg. Dr. Fieser betont, daß nicht nur auf Seiten der Großh. Regierung, sondern auch im Hohen Hause ein Umschwung in der Eisenbahnpolitik eingetreten ist. Es sei zu begrüßen, daß der Herr Minister mit der früheren Eisenbahnpolitik gebrochen hat und zu der Ansicht gekommen ist, daß die rein fiskalischen Interessen hinter die wirthschaftlichen gestellt werden müssen. Redner begrüßt es, daß das Bonndorfer Projekt endlich verwirklicht wird und hofft, daß das Murgthal bald mit Württemberg durch die Bahn verbunden wird und daß die partikularistischen Sonderinteressen, die heute noch im Wege stehen, bald überwunden werden. Es sei denn doch im neuen Deutschen Reiche unerhört, daß ein modernes Verkehrsmittel vor den Thoren des Nachbarstaates Halt machen muß, weil kleinliche partikularistische Rücksichten die Fortsetzung der Bahn verhindern. Er hoffe bestimmt, daß es dem Herrn Minister gelingen wird, diese Schranke hinwegzuräumen. Bei dem Beizug der Gemeinden zu den Geländekosten bitte er, die größtmögliche Rücksicht zu nehmen.

Abg. Fischer II.: Die Freiburger freuen sich über das Zustandekommen der vorliegenden Projekte. Er wünsche nur, daß mit dem Bau bald begonnen wird. Redner befürwortet das Projekt einer Bahn von Neustadt nach St. Blasien.

Abg. Eder wünscht, daß die Regierung beim Bahnbau die industriellen Bezirke besonders berücksichtigt. In Schwetzingen wünsche man die Fortsetzung der Rheinthalbahn, ferner eine direkte Verbindung mit Bruchsal.

Präsident Gönner: Es war schon etwas bedenklich, daß die Abgg. Birkenmayer und Fischer II. das Bahnprojekt Neustadt—St. Blasien behandelten; er möchte den Redner ersuchen, nicht weiter vom Berathungsgegenstand abzuschweifen.

Abg. Wacker betont, daß das Centrum jederzeit, im Gegensatz zu den Nationalliberalen, für den Bau von Eisenbahnen eingetreten sei. Er erinnere daran, daß die Nationalliberalen seinerzeit, mit Ausnahme der Abgg. Fieser und Kiefer, gegen die Höllenthalbahn gestimmt haben. Er hoffe, daß künftig auch auf allen übrigen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens dieselbe Uebereinstimmung herrscht.

Minister v. Brauer: Meine Herren! Ich möchte zunächst dem Herrn Referenten danken für seine wohlwollende und sachgemäße Berichterstattung, und ich kann diesen Dank ausdehnen auf die sämmtlichen zahlreichen Redner dieses Hohen Hauses, da ja unter diesen kein einziger war, der gegen den Gesetzentwurf etwas einzuwenden hatte. Von sämmtlichen Rednern des Hauses ist die Vorlage mit Sympathie begrüßt worden. Es ist das nur natürlich; handelt es sich doch um zwei Bahnprojekte, die seit langen Jahren von den Anwohnern erstrebt wer-

den und die ohne allen Zweifel den betreffenden Gegenden zum großen Nutzen gereichen und deren wirthschaftliche Lage wesentlich heben werden. Gegner hätten dieser Vorlage ja nur vom rein fiskalischen Standpunkt entstehen können, von diesem aus allerdings mit einer gewissen Berechtigung, denn es läßt sich nicht leugnen, daß beide Bahnen auf Jahre hinaus eine Rente nicht abwerfen werden. Die Einnahmen werden keinesfalls so bedeutend sein, daß die Betriebsausgaben gedeckt und noch die Verzinsung des sehr erheblichen Anlagekapitals ermöglicht werde. Wir vermehren also die Zahl der unrentablen Bahnen um zwei weitere, und es wäre vom fiskalischen Standpunkt nicht unberechtigt, dagegen Einspruch zu erheben. Ich weiß aber wohl, daß in diesem Hohen Hause ein solcher Standpunkt keine Stütze finden würde gegenüber von Projekten, die unzweifelhaft zur Hebung der wirthschaftlichen Lage der betreffenden Gegenden beitragen werden.

Unsere Berechnungen über die Rentabilität der Bahn sind nun freilich von mehreren Rednern bezweifelt worden. Wir haben aber bisher bei unseren Berechnungen fast ohne Ausnahme das Richtige getroffen. Wenn Sie an die zahlreichen Privatbahnen denken, die wir in den letzten Jahren erbaut haben, so werden Sie finden, daß wir bei keiner einzigen uns wesentlich geirrt haben. Die Zahlen, die wir vorausgesetzt haben, haben beinahe überall sich als ganz richtig erwiesen. Wir haben unter den zahlreichen Privatbahnen keine einzige, die etwa so glänzende Geschäfte gemacht hätte, daß wir sagen müßten, wir haben eine zu hohe Staatsunterstützung gezahlt, wir haben uns in der Berechnung geirrt. Es befindet sich aber auch umgekehrt keine einzige darunter, die geradezu am Bankerott wäre, weil wir mit der Staatsunterstützung zu sehr gekargt hätten. Die Eisenbahnverwaltung hat eine große Erfahrung in derartigen Berechnungen, und sie zweifelt deshalb nicht, daß die Berechnungen im großen und ganzen auch bei diesen beiden Bahnprojekten richtig sein werden. Die Herren Vorredner haben freilich auf den bedeutenden Holztransport hingewiesen, der bei diesen Bahnen in Betracht komme. Man darf aber nicht übersehen, daß speziell die Bonndorfer Bahn ziemlich hoch zu liegen kommt, und daß kein Holz aus dem Walde, der tiefer gelegen ist als die Bahn, diese Bahn benutzen wird. Die Holzfuhrwerke werden bei unseren guten Landstraßen selbst einen größeren Umweg auf andere Stationen nicht scheuen, wenn der Weg dahin bergab geht, und deshalb haben wir bei der Holzeinnahmeberechnung vorsichtig sein müssen. Wir haben auch in Betracht gezogen, daß ja für den gesammten Holzverkehr, der in's Unterland geht, die Transportlinie wesentlich kürzer wird, wenn der Holztransport in Zukunft via Bonndorf—Kappel geht, als wie früher via Basel oder Singen. Ich glaube also, die Berechnung der Eisenbahnverwaltung wird sich als richtig herausstellen. Sollte aber der Herr Abg. Kriechle mit seiner günstigen Berechnung Recht haben, so wird es Niemanden mehr freuen als die Eisenbahnverwaltung und ganz speziell mich.

Was die Beiträge der Gemeinden betrifft, die hier in der Gesetzesvorlage in üblicher Weise vorgesehen sind, wie bei allen Vorlagen seit den 80r Jahren, so wird die wirkliche Leistung in diesem Falle gar keine Schwierigkeit machen, denn es kann keinem Zweifel unterliegen, daß bei beiden Bahnprojekten genug zahlungsfähige Gemeinden und sonstige Interessenten vorhanden sind, um die Kosten für den Geländeerwerb aufzubringen.

Wenn der Herr Abg. Zehnter gemeint hat, es solle Vorsorge getroffen werden, daß auch die vorderen Gemeinden, d. h. die vorderen Gemeinden des hinteren Murgthals, die an die neue Bahn zu liegen kommen, in gleicher Weise zu Beiträgen herangezogen werden, wie die weiter oben gelegenen, so hat er darin ja vollkommen Recht. Indessen, die Beitragsleistung der Gemeinden ist in erster Linie eine innere Angelegenheit der Murgthalgemeinden selbst. Die Großh. Regierung wird aber

gerne aus den Gründen, die Herr Zehnter angeführt hat, dabei mitwirken, daß eine möglichst gerechte Vertheilung unter den einzelnen Gemeinden und Interessenten Platz greift, und zu einer gerechten Vertheilung gehört auch, daß die vorderen Gemeinden, die den gleichen Vortheil an der Fortsetzung der Bahn haben, in gleicher Weise auch zu den Beiträgen herangezogen werden. Selbstverständlich wird auch der Domänenfiskus bei der Murgthalbahn an den Beiträgen theilzunehmen haben; denn er ist in der That erheblich an der Fortsetzung der Bahn interessirt, sowohl als Eigenthümer weiter Waldstrecken, als auch in seiner Eigenschaft als Miteigenthümer bei der Murgschifffahrtgesellschaft. Weniger einverstanden bin ich mit Herrn Zehnter, wenn er meint, daß auch Rastatt noch zu Beiträgen herangezogen werden sollte. Er hat vollkommen Recht, wenn er annimmt, daß auch diese Gemeinde von der Fortsetzung der Bahn, namentlich wenn dieselbe, woran ich gar nicht zweifle, mit der württembergischen Linie verbunden sein wird, großen Nutzen haben wird; aber es war bisher doch nicht üblich, auch die weiter zurückstehenden Interessenten, die von einer neuen Bahn nur mittelbar Nutzen ziehen, zu den Kosten neuer Bahnen beitragen zu lassen.

Die beiden ersten Herren Redner haben ferner den Wunsch ausgedrückt, es möchte möglichst bald mit dem Bahnbau begonnen werden. Es bestehen in der That, soweit ich sehe, keine Schwierigkeiten, schon in das nächste Budget die nöthigen Mittel zum Beginn des Baues einzustellen. Eine möglichst frühzeitige „genaue Feststellung der Linie", wie der Herr Abg. Kriechle es gewünscht hat, ist freilich nicht ganz leicht zu bewerkstelligen; sie kann jedenfalls nicht früher als in der Expropriationstagfahrt erfolgen.

Die Herren Abgg. Birkenmayer und Fischer sind dann noch auf die Frage der Bahn nach St. Blasien zu sprechen gekommen. Der Herr Präsident hat sie, wie mir scheint mit Recht, daran erinnert, daß diese Frage nicht zur Tagesordnung gehöre. Nachdem indeß die Herren die Regierung ausdrücklich gefragt haben, wie sie zu einem solchen Projekte sich stellt, wird mir der Herr Präsident wohl auch erlauben, eine kurze Antwort zu geben. Wir stehen der Frage an sich nicht unsympathisch gegenüber und sind der Meinung, daß wohl auch St. Blasien mit der Zeit zu einer Bahn wird kommen müssen. Die Frage ist aber ziemlich schwierig, wie die Bahn zu erstellen sei und ob ein Staatsbahnbau oder ein Privatbahnbau sich mehr empfehle, und auch die Frage, ob St. Blasien mit Titisee, oder besser mit Waldshut zu verbinden sei, ist in keiner Weise so leicht zu lösen. Es ist gegenwärtig eine Privatunternehmung damit beschäftigt, die ersten Grundlagen zu gewinnen zu einer genaueren Beurtheilung dieser Frage, und ich darf hoffen, daß diese Vorerhebungen zu einem nicht allzu ungünstigen Ergebnisse führen werden.

Der Gesetzentwurf wird in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Abg. Dr. Weygoldt berichtet über die Bitte von 831 Einwohnern und Firmen der Stadt Lörrach um Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes beim Bahnhof daselbst.

Die Kommission beantragt:

> Die Petition in dem Sinn Großh. Regierung empfehlend zu überweisen, daß im nächsten Budget Mittel für den Umbau des Lörracher Bahnhofs eingestellt werden.

Abg. Dr. Heimburger legt der Großh. Regierung dringend an's Herz, den Mißständen thunlichst bald abzuhelfen.

Geh. Rath Zittel: Wie Sie aus dem Kommissionsbericht entnommen haben, ist die Frage bezüglich der Verbesserung der Station Lörrach eine äußerst schwierige. Bisher hat man angenommen, auch seitens der Petenten, es handle sich nur um eine Erneuerung oder einen Neubau des Aufnahmegebäudes. Von dieser Anschauung ist

auch die Regierung bisher ausgegangen, und das wäre ja eine an und für sich sehr einfache Frage. Man hätte, wenn es sich nur um ein neues Aufnahmegebäude handelte, ohne weiteres eine Summe in das laufende Budget schon einstellen können. Das wäre zulässig gewesen; dazu bedarf es keiner sehr eingehender Vorarbeiten.

Allein bei der Prüfung der Frage hat sich nun ergeben, daß der Verkehr der Wiesenthalbahn in neuester Zeit, nicht in früheren Jahren, sondern gerade in den letzten Jahren außerordentlich zugenommen hat, und daß wie auf der Hauptbahn, so auch auf der Wiesenthalbahn, die Einrichtungen der Bahnhöfe größtentheils zu eng geworden sind. Das ist namentlich hinsichtlich des Bahnhofs Lörrach der Fall. Man kann ja nicht an die Herstellung eines neuen Aufnahmegebäudes gehen, wenn man voraussieht, daß der ganze übrige Bahnhof nichts mehr taugt. Man muß also das eine mit dem anderen verbinden, und muß Untersuchungen anstellen, wie der Bahnhof im ganzen zu ändern ist, um dem Verkehrsbedürfniß sich anzupassen. Diese Frage ist eine außerordentlich schwierige, namentlich da diese Frage auch in Verbindung zu bringen ist mit der Herstellung eines zweiten Gleises von Basel nach Lörrach. Das ist auch nicht mehr sehr lange zu verschieben, und das wird natürlich auch die Situation in dem Bahnhof Lörrach wesentlich verändern. Es frägt sich deshalb, ob der Raum, wo der jetzige Bahnhof liegt, ausreicht, um einen genügend großen neuen Bahnhof zu errichten. Es ist auch außerdem, wie bereits im Kommissionsbericht erwähnt wurde, an der jetzigen Stelle der Mißstand vorhanden, daß eine große Anzahl von Straßen über die Station führen. Diese Niveauübergänge sind außerordentlich störend; sie werden namentlich auf Bahnhöfen wo großer Verkehr stattfindet außerordentlich unangenehm. Das wissen wir von Karlsruhe und anderen Bahnhöfen. Deswegen ist die Frage entstanden: wie ist da abzuhelfen? Und die Lösung dieser Frage ist eine außerordentlich schwierige und bedarf außerordentlich gründlicher und langdauernder Untersuchungen. Es handelt sich um die Frage: kann der Bahnhof an der jetzigen Stelle höher gelegt werden — allerdings wäre das mit großen Kosten verbunden — und der jetzige Platz beibehalten werden, oder thut man nicht besser, den Bahnhof an eine andere Stelle zu verlegen, wo die Verhältnisse für die Ausdehnung überhaupt günstiger sind? Um nun diese Untersuchungen und Bearbeitungen zu machen, bedarf die Generaldirektion einer langen Zeit, um so mehr, als durch die Arbeiten des neuen Budgets die Kräfte in einer Weise in Anspruch genommen sind, daß ihr für die nächsten Jahre nicht mehr viel zugemuthet werden darf. Trotzdem ist die Regierung der Ansicht, daß hier bald Abhilfe geschaffen werden sollte, und sie kann die Zusicherung geben, daß sie alles thun wird, um wenigstens dem nächsten Landtag ein Projekt vorzulegen, wonach eine Aenderung des Bahnhofs in Lörrach vorzunehmen wäre.

Abg. Birkenmayer befürchtet, daß bei Verlegung des Bahnhofs in der Richtung nach Brombach zahlreiche Geschäfte Schaden leiden; unter diesen Umständen wäre es besser, wenn noch so lange zugewartet wird, bis eine glückliche Lösung der Bahnhoffrage in Lörrach gefunden ist.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Schluß der Sitzung halb 1 Uhr.