

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Landtags-Zeitung. 1833-1846 1844

233 (12.7.1844)

Ein Abonnement besteht aus 125 Nummern und kostet 2 fl. 42 kr.; durch die Post bezogen für Baden 3 fl. 57 kr. Die Bestellungen sind für jedes folgende Abonnement zu erneuern.

Landtags-Zeitung.

Man abonniert bei dem nächstgelegenen Postamt; in Karlsruhe bei Malsch und Vogel, von welchen das Blatt auch im Buchhändlerwege zu beziehen ist.

[Nr. 233 u. 234.] Verhandlungen der II. Kammer der badischen Stände i. J. 1844. [12. Juli.]

Herausgegeben von den Abgeordneten

Dassermann, Baum, Bissing, Bahl, Gottschalk, v. Dyckstein, Mathy, Windeschwender, Sander, Welcher, Weller und Anderen.

Redigirt von Karl Stein. — Druck von Malsch und Vogel.

105te öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

(Schluß.)

14. Die Gemeinden Neunkirchen, Ober- und Unterschwarzach, Aglasterhausen und Zwingenberg bitten um Aufnahme der Zwingenberger Straße in den allgemeinen Straßenverband und berufen sich zur Begründung ihres Gesuchs auf eine schon unterm 14. Mai 1837 an die Kammer eingereichte Petition, welche damals dem Staatsministerium überwiesen worden sei.

15. Die Gemeinden Gemmingen, Nicken, Ittlingen und Reichen bitten um Aufnahme der Straßenparzelle von Steinsfurt an die württembergische Grenze in den allgemeinen Straßenverband.

16. Eine Petition der Gemeinderäthe zu Zeutern, Odenheim, Landshausen und Rohrbach wünscht die Aufnahme der Straße von Eppingen über Zeutern nach Stettfeld in den allgemeinen Straßenverband, und führt zur Begründung die nothwendige Herstellung einer nähern und bessern Straßenverbindung mit der Eisenbahn bei Bruchsal an.

Rücksichtlich dieser drei in den neuen Straßengesetzentwurf, als untergeordneten Rangs, aufgenommenen Straßen ist schon im Jahr 1842 petitionirt worden; die Commission schlägt vor, die schon früher geschehene Ueberweisung an das Staatsministerium zu wiederholen.

Bissing bestätigt die Angabe der Petenten und führt aus, daß nicht allein im Interesse der bedeutenden Ortschaften, wie Landshausen, Odenheim und Zeutern u. die Verbindung nach Bruchsal, sondern auch im Interesse des Staats wegen der Eisenbahn liege; denn diese würde dadurch bedeutend alimentirt, da zudem die Straße die kürzeste Verbindung nach Württemberg, insbesondere nach Heilbronn darböte, welche bisher zwei Stunden länger über Breiten stattgefunden habe. Weiters sprächen für Herstellung der Straße die großen Gemeindegeld- und ärarischen

Waldungen, aus welchen bisher das Holz, besonders das Holländerholz, nicht gut hätte fortgeschafft und verwertbet werden können. Der Redner unterstützt daher lebhaft den Antrag der Commission.

Der Commissionsantrag wird angenommen.

17. Die Gemeinden Etmendingen, Nöttingen und Wilsferdingen bitten um Aufnahme der von ersterem nach letzterem Orte ziehenden Straße in den allgemeinen Straßenverband.

Zu der Beilage zu dem neuen Straßengesetzentwurf ist diese Straße unter die Zahl der mehr untergeordneten aufgenommen und die Commission schlägt abermalige Ueberweisung an das Staatsministerium vor, welche auch von der Kammer genehmigt wird.

18. Die Gemeinden Baden, Sandweiler und Iffezheim bitten um Aufnahme der vom Rhein nach Baden durch ihre Orte ziehenden Bignalstraßen in den allgemeinen Straßenverband.

Die Commission anerkennt, wie auch schon die Regierung durch Aufnahme in jene Tabelle gethan, die Wichtigkeit und allgemeine Nützlichkeit dieser Straße und trägt sonach auf empfehlende Ueberweisung an das Staatsministerium an.

19. Eine weitere Petition der Gemeinde Baden bittet in Verbindung mit der Gemeinde Beuern, um Aufnahme der Straße vom ersten Orte nach Müllenbach in den allgemeinen Straßenverband — deren Ueberweisung an das Staatsministerium die Commission gleichfalls beantragt.

Nachdem der Abg. Förger beide Petitionen unterstützt hat, wird der Commissionsantrag von der Kammer angenommen.

20. Eine Petition der Gemeinden des Amtsbezirks Oberkirch verlangt die Anlegung, beziehungsweise Verbesserung des Straßenzuges von Dypenau auf den Knibis, als Verbindung des Bahnhofs zu Appenweiler mit dem Königreich Württemberg, resp. Einmündung in die von Freu-

denstadt auf den Kofsbübel ziehende neue württembergische Straße.

In der mehrerwähnten Tabelle erscheint diese Straße unter den minder wichtigen und es wird dazu bemerkt, daß die Steige von Dypenau auf den Knibis, zur Einmündung in die württembergische Straße, sehr beschwerlich sei, während ein, wiewohl weiterer, aber bequemerer Weg über Petersthal und Griesbach eingeschlagen werden könnte. Mit dieser Petition steht im Widerspruch

21. eine Petition der Gemeinden Achern, Oberachern, Kappel, Baldulm, Furschenbach, Ottenhöfen und Seebach, welche eine Verbindungsstraße von Achern aus durch das Kappler Thal nach Württemberg verlangt.

21½. Eine Petition der Gemeinden Bühl, Altschweier und Bühlertal, eine Verbindungsstraße des Rheinthals mit Württemberg durch das Bühlertal.

Die Commission anerkennt die Wichtigkeit dieser Straßenzüge, welcher aber in technischer Beziehung den Vorzug verdiene, oder ob mehr als Eine herzustellen sei, vermag sie bei unzureichender Kenntniß der örtlichen Verhältnisse nicht zu beurtheilen und beantragt deshalb empfehlende Ueberweisung an das Staatsministerium.

Richter: Vor allen Dingen muß ich bemerken, daß diese drei Petitionen einander nicht ausschließen, wenigstens steht hievon nichts in den Anträgen der Petenten, daß die Gr. Regierung die eine oder die andere nicht berücksichtigen solle. Was nun die Petition der Gemeinde Bühl, Altschweier und Bühlertal betrifft, so liegt es wohl offen am Tage, daß die Eröffnung eines Verbindungsweges durch das Bühlertal in das Württembergische bei dem in Bühl befindlichen Stationsplatze, da durch die Eisenbahn so mancher Gewerbsmann eine nachtheilige Einwirkung auf sein Geschäft, wenigstens im Anfange, empfinden dürfte, Handel und Verkehr neu beleben wird. Namentlich wird dieses einen Einfluß üben auf die Weinproduction, insbesondere aber den Markt in Bühl vergrößern, der einer der besuchtesten des Landes ist. Dazu kommt aber auch noch der Vortheil für das Domänenrath, welcher durch eine Straße nur befördert werden kann; es besitzt nämlich der Großh. Forstfiskus bedeutende Waldungen, in welche zum großen Theile vom Bühlertale aus keine Wege führen; diese Hölzer haben wegen dieses Umstandes und da sie zum größten Theil von jenseits nicht herüber geschafft werden können, nur einen sehr geringen Werth, ja aus ihnen wird oft kaum $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{5}$ ihres wahren Werthes erlöst. Der Mehrerlös der Hölzer würde daher schon in wenigen Jahren die Kosten der Herstellung einer Verbindungsstraße mit Württemberg decken. Aus diesem Grunde und aus den oben

angeführten, bitte ich, diese Petitionen dem Gr. Staatsministerium zur Erwägung und Entsprechung empfehlend zu überweisen. Desgleichen unterstütze ich den Antrag der Petitionskommission in Bezug auf die Petitionen der Gemeinden Achern, Oberachern, Baldulm, des Kapplerthals und Saabachwalderthals. Die Regierung hat selbst schon längst die wichtige Bedeutung und den großen Vortheil eingesehen, den eine Verbindungsstraße mit Württemberg durch das Kapplerthal für Achern und Umgegend hat; deshalb hat sie denn auch in dem neu vorgelegten Straßengesetzentwurf dazu Straßen von Nemprechtshofen über Gamsburst, Achern, Kapplerthal nach Württemberg aufgenommen. Die Vortheile liegen auch so auf ganz flacher Hand, daß die Nützlichkeit, ja Nothwendigkeit einer solchen Verbindungsstraße Jedermann einsehen muß. Ich will unter andern nur erwähnen, daß vor dem Zollverein die Württemberger die Weine des Kappler-, Baldulmer- u. Thaltes aufgekauft haben, namentlich gleich im Herbst, daß dieses aber beinahe gänzlich aufgehört hat, weiß wieder Jedermann. Würde aber der Verbindungsweg über den Kufstein hergestellt, so würde der frühere Absatz sowohl des Weines, wie auch des vortreflichen Obstes, das in jenen Thälern in Menge wächst, wiederkehren, und damit dann auch die Wohlhabenheit jener Bewohner. Von nicht minderem Vortheile ist dieses auch für den Bedarf des Schlachtviehes, ja selbst des Getreides; namentlich aber was jenes betrifft, so ist bekannt, daß unsere Gegend lange das nicht liefert, was wir bedürfen; es muß nun aber dieses Vieh aus den nahen Gegenden von Freudenstadt, Nagold u. auf weiten Umwegen und mit vielen Kosten herbeigeschafft werden. Ebenso würde der Transport solcher Waaren nach Straßburg u. durch Achern statt finden. Allein nicht nur für die Bewohner und die Staatsanstalt Illenau und die ganze Umgegend von Achern, würde die Eröffnung dieser Verbindungsstraße vom größten Vortheile seyn, auch für den Antrag der Eisenbahnkasse würde sie von wesentlichem Nutzen seyn; denn mittelst dieser Verbindungsstraße eröffnen Sie, meine Herren, den kürzesten und bequemsten Weg von Wien, Stuttgart nach Achern auf die Eisenbahn und von da über Straßburg nach Paris, was jetzt um so bedeutender wird, als von Straßburg die Herstellung der Eisenbahn nach Paris nicht nur beschlossen, sondern sogar schon in Angriff gegeben ist. So unbedeutend Achern auch scheinen mag, so bedeutend wird sich dieser Ort durch die Eisenbahn und die dort befindliche Irrenanstalt heben, als Beleg dafür will ich nur erwähnen, daß in Achern im Monat Juni 6,702 Personen die Eisenbahn bestiegen haben, während, wie ich höre, in Rengen und Appenweier kaum die Hälfte in dieser

Zeit eingestiegen ist — um wie viel mehr wird sich die Frequenz steigern, wenn jener Verbindungsweg zu Stande kommt.

Die Ausführung der Straße unterliegt auch keiner Schwierigkeit; die Straße ist bis nach Ottenhöfen gut hergestellt, und von dort an sind es nur etwa zwei Stunden bis auf den Ruhstein, wohin die Straße an der südlichen Seite des Berges im Thale geführt werden kann; und höchstens mit einer Steigung von 6 Prozent, also eine Steigung, welche ohne Gefahr zu jeder Jahreszeit, also auch im strengsten Winter passirt werden kann; dabei bemerke ich, daß der Ruhstein der niederste Uebergangspunkt ist in jener Gegend und gegen 200 Fuß niedriger, als der Uebergang auf dem Roßbüchel. Zudem ist auf der württembergischen Seite eine schöne Straße schon bis gegen die Grenze fertig und die Württemberger warten mit Ungeduld, bis von badischer Seite das schon so lange besprochene Projekt dieser Verbindungsstraße endlich einmal ins Leben trete. Dabei will ich aber noch bemerken, daß die Petenten die Herstellung dieser Straße nicht der Staatskasse allein aufbürden wollen, sie haben sich schon actenmäßig erboten zu einem Zuschuß von 14,000 fl.; sodann sind sie auch nicht so unbescheiden und eigensüchtig, daß sie nicht selbst einsehen, daß das Nothwendige, was im Oden- und Schwarzwalde rücksichtlich der Straßen geschehen muß und bereits schon ins Budget aufgenommen ist, zuerst geschehen müsse; sie bescheiden sich recht gerne vor der Hand damit, daß die Regierung einstweilen die Petition in Erwägung ziehe, und die nöthigen Pläne und Verarbeiten fertigen lasse. Ich bin überzeugt, daß die Regierung sich von dem Vortheile, den diese Verbindungsstraße für den Verkehr nothwendig zur Folge hat und haben muß, alsbald überzeugen und wo möglichst die Ausführung beschließen wird.

Knappe will der Regierung die Entscheidung überlassen, glaubt aber, daß die Straße über Oppenau den Vorzug verdiene. Der Commissionsantrag wird angenommen.

22. Petition vieler Gemeinden des Breisgans und beziehungsweise des Kaiserstuhls, als Emmendingen, Bögingen, Eichstetten u. und 23. der Gemeinden Billingen, Böhrenbach Langenbach u. die Verbesserung der Staatsstraße von Waldkirch über Simonswald nach Furtwangen, Böhrenbach und Billingen, durch Umgehung der Kälpensteige, mittelst Anlegung einer neuen Straße.

Die fragliche Straße ist zwar in dem mehrerwähnten Verzeichniß unter die minder wichtigen aufgenommen und dabei bemerkt, daß die Kälpenstraße zu verlegen und jene bei Böhrenbach zu verbessern sei, es hat sonach auch die Gr. Regierung die Wünsche der Petenten für gerecht er-

kannt und in so weit den früheren Empfehlungen der Kammer Rechnung getragen; dagegen findet sich in dem jüngsten außerordentlichen Budget keine Summe dazu vor, weshalb die Commission den Antrag stellt, beide Petitionen dem Gr. Staatsministerium zur geeigneten Berücksichtigung mit der Bitte zu überweisen, eine entsprechende Summe dafür nachträglich aufzunehmen zu wollen.

23 1/2. Die Gemeinden Stadt Elzach, Prechthal, Ober- und Niederwinden, bitten um Herstellung einer Straße durch das Elzthal und Aufnahme derselben in den allgemeinen Straßenverband; deren Ueberweisung an das Staatsministerium ebenfalls beantragt wird.

Reichenbach bemerkt bezüglich der Aufnahme der Prechthäler Thalstraße in den allgemeinen Straßenverband, daß diese nicht mit der Kälpenstraße in Verbindung stehe, dennoch aber die Bitte gerecht und längst begründet sei, weshalb er den Antrag auf Ueberweisung unterstützt; allerdings habe die Regierung schon auf dem Landtage 1839 die begehrte Aufnahme zugesagt, und diese nur an die Bedingung geknüpft, wenn die Brücke in Breisach gebaut sein werde; letzteres sei nun geschehen, also zu hoffen, daß die verlangte Aufnahme bald statt finden werde. In Bezug auf die weitem zwei Petitionen, die Kälpenstraße betreffend, unterstützt er ebenfalls den Commissionsantrag und verlangt, daß der Budgetcommission eine Abschrift des Berichts zugetheilt werde und fährt fort: Schon auf mehreren Landtagen wurde der schlechte Zustand der Kälpenstraße besprochen, ein Gegenstand, nicht nur für den Schwarzwald, sondern auch für den ganzen Breisgau von hoher Wichtigkeit. Es haben sich deswegen sämtliche Gemeinden, welche an dieser Straße von Billingen bis an den Kaiserstuhl liegen, an die Kammer gewendet, hoffend, dieselbe werde ihre Bitte dem hohen Staatsministerium dringend empfehlen. Schon auf dem letztverfloffenen Landtage hat der Abg. Helbing bei Erstattung des Berichts, die Zollverhältnisse betreffend, darauf hingewiesen, daß dieser Straßenzug die nächste Verbindung zwischen dem Schwarzwalde und dem Breisgau, jedoch schlecht und der Verbesserung bedürftig sei. Diese Straße führt 2 Stunden über die höchsten Gipfel des Schwarzwaldes und ist so schlecht, daß jedes Glatteis, jeder Schneefall und jedes Gewitter dieselbe auf einige Zeit unfahrbar macht. Die hohe Regierung hat diesen Uebelstand auch schon längst anerkannt und durch die technische Behörde eine Voruntersuchung vornehmen lassen, welche gezeigt, daß über Gätenbach nach Furtwangen, mit Umgehung der Fehrenbacher Steige eine Verlegung mit 3 bis 5 Prozent Steigung leicht bewerkstelligt werden kann. Ist nun ein Mal

die Nothwendigkeit einer Straßenverlegung, wie es hier der Fall ist, selbst von der hohen Regierung anerkannt, dann kann wohl von einer Verweigerung der hiezu nöthigen Mittel keine Rede mehr sein. Meine Herren, der Schwarzwälder wohnt auf einem unfruchtbaren, undankbaren Boden, muß sich und seine Familie durch Industrie und ausdauernden Fleiß seiner Hände ernähren, verläßt nicht selten Frau und Kinder auf mehrere Jahre, zieht nach fremden Ländern und sammelt sich dort unter Mühe und Entbehrung einen Sparspennig, um nicht nur seiner Familie, sondern auch dem Vaterlande damit nützlich zu werden; diesem Schwarzwälder dürfen Sie auch einen guten fahrbaren Weg bauen, auch er muß ja zu der großen Rheinthalsstraße, zu der Millionen-Eisenbahn sein Scherlein beitragen. Der Nachbarstaat Württemberg hat dieß erkannt und hat auf seinem Schwarzwalde nicht nur die Straßen gut gebaut, sondern greift der dortigen Hauptindustrie (der Uhrmacherei) auf alle mögliche unterstützende Weise unter die Arme. Dieser Maßregel das Gleichgewicht zu halten, ist unsere Pflicht und wir können dieß am besten durch die Erleichterung des Verkehrs mittelst guter Straßen erreichen. Es soll nicht meine Aufgabe sein, jene Vortheile hervorzuheben, welche durch Herstellung dieser Straße dem weinreichen Kaiserstuhl zufließen werden, Andere werden das Nöthige vortragen, allein so viel ist gewiß, will man den Weinproduzenten am Kaiserstuhl, wovon schon so viel gesprochen worden, nachhelfen, so muß man diese Straße bauen, die naturgemäß für ihren Weinabsatz bestimmt ist. Wer schon gesehen, welche Mühe und Kosten es macht, die Weine auf dieser schlechten Straße zu transportiren, dem kann nicht entgehen, daß es der Weinproduzent ist, der diese Kosten tragen muß. Auch die Staatskasse ist dabei interessiert, sie muß ihr Salz von Dürheim auf diesem Weg herab führen und das auf dessen Verbesserung verwendete Kapital würde sich durch die geminderten Transportkosten beinahe rentiren. Endlich darf man auch die Eisenbahn nicht aus dem Auge verlieren; hat ja der Herr Finanzminister selbst gesagt, daß es jetzt an der Zeit sei, wo man jenen Gegenden des Landes nachhelfen müsse, welche die Vortheile der Eisenbahn nicht in vollem Maße genießen und wie es überhaupt eine Wahrheit ist, daß die Eisenbahn sich nur dann rentirt, wenn sie durch die Seitenstraßen genährt wird, so ist die Verlegung dieser Straße schon durch das Staatswohl geboten. Meine Herren, denken Sie der Schwarzwälder und Kaiserstühler und stimmen Sie dem gestellten Antrage bei.

(Vielfache Unterstützung.)

Welcker ist überzeugt, daß jetzt die Zeit gekommen, wo man mit dem Straßenbau rasch fortschreiten müsse, um dadurch einen großen Fehler der Verzeit wieder gut zu machen, worin uns Württemberg und Hessen vorangeilt sei. Er hält es für eine Forderung der Gerechtigkeit und der Staatspolitik, auch die von der Eisenbahn entfernten Landestheile durch leichtere Communicationsmittel sowohl unter sich, als auch mit dem Auslande zu verbinden, damit Diejenigen, welche an den Millionen mitzahlen, nicht in dem doppelten Schaden sind, daß ihnen durch die Eisenbahn ein Theil ihres Verkehrs entzogen wird und sie auch noch dafür zahlen müssen; er unterstützt deshalb die Ueberweisung beider Petitionen an das Staatsministerium, indem ihm die darin verlangten Straßenzüge in keiner Collision mit einander zu seyn scheinen.

Zittel erläutert, daß die Kaiserstühler, obgleich weit von Billingen entfernt, darum so großes Interesse an der Herstellung der fraglichen Straße hätten, weil ihre eigenthümliche Lage, welche sie, auf einen kleinen Raum zusammengedrängt, auf Ackerbau und namentlich Weinbau anweise, dessen Absatz ihnen von großem Werth seyn müsse. Der frühere bedeutende Absatz nach Württemberg habe den Weinbau in jener Gegend besonders unterstützt und wenn ihr der Absatzweg abgeschnitten, beziehungsweise nicht erleichtert werde, so müsse sie in große Noth gerathen.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall widersezt sich der Ueberweisung an das Staatsministerium keineswegs, wohl aber der beantragten Aufnahme der erforderlichen Summe, weil das Budget für diese Periode bereits geschlossen, also davon keine Rede mehr seyn könne; ohnedieß würde es von keinem praktischen Nutzen seyn, da in Ermangelung aller Vorarbeiten doch vor der Hand nichts darin gethan werden könnte.

v. Zytkeu läßt den letzten Grund gelten, nicht aber den ersten, weil man schon hie und da gesehen habe, daß das bereits geschlossene Budget für gewisse Positionen auch wieder geöffnet worden sei.

Der Berichterstatter bemerkt, daß ja nur der Wunsch ausgesprochen sei — dies werde doch wohl erlaubt seyn.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall erklärt, daß er sich nur deshalb erhoben habe, um nicht durch stillschweigendes Zugeben Hoffnung zu erregen.

Binz wünscht die Straße von Eichstetten nach Breisach ebenfalls in die Ueberweisung an das Staatsministerium aufgenommen zu sehen, weil er sie für eben so wichtig hält, als jene; — worauf

der Berichterstatter einwendet, daß keine dergleichen Petition eingekommen sei.

N o m b r i d e bestätigt die Ausführung der Abgeordneten Reichenbach und Zittel und entgegnet dem Abg. Binz, daß es noch mehr Wege um den Kaiserstuhl gebe, welche gleich bedürftig wären, und doch keine Petitionen darum eingereicht worden seien.

B ö h m e hat die Ueberzeugung, daß die beiden fraglichen Straßen wohl und zweckmäßig neben einander bestehen könnten und sollten, weil beide höchst wünschenswerthe Absatzwege für die Produkte des Breisgaus und vortrefliche Frequenzbeförderungsmittel für die Eisenbahn seyn würden, sieht aber, obwohl er gewünscht hätte, daß bald etwas für sie geschehe, diesen Zeitpunkt doch noch nicht in allernächster Aussicht und beschränkt sich deshalb auf die Bitte, bei Entwerfung des nächsten Budgets möge derselben freundlich gedacht werden.

Ministerialrath Frhr. v. M a r s c h a l l hat bei Entwerfung des Budgets auch manchen Wunsch, den er gern berücksichtigt gesehen hätte, zurücklegen müssen, rath somit Anderen, sich in dieselbe Lage zu schicken, da es unmöglich sei, Alles auf ein Mal zu machen.

K n a p p beklagt, im Gegensatz zu dem Patriotismus der Würtemberger, wo, vom Oberamtmanne bis zum Nachtwächter herab, Alles Landwein trinkt, den Mangel an Vorliebe für badisches Produkt. — Mehrere weisen auf unsere inländischen mouffirenden Weine hin.

Bei der Abstimmung wird der Antrag der Commission in seiner ganzen Ausdehnung angenommen.

24. Die Gemeinden Neuershausen, Buchheim, Hugstetten und Hochdorf bitten um Aufnahme der Straße durch die March in den allgemeinen Straßenverband, und machen dafür hauptsächlich geltend, daß sie bei ihrer ausgedehnten Frequenz keineswegs mehr als bloße Vicinalstraße zu betrachten sei. Ist unter die Straßen untergeordneten Rangs aufgenommen und wird von der Commission dem Staatsministerium zur geeigneten Rücksichtnahme empfohlen. Der Antrag wird angenommen.

25. Bitte der Todtnauer Thalbewohner, insbesondere von Todtnau, Schlectenau und Astersieg, um Herstellung einer direkten Verbindungsstraße vom Wiesenthal über Oberried und Kirchzarten nach Freiburg, und nicht über die Wieden nach Stausen und Krozingen.

26. Der Gemeinden Zarten, Kirchzarten, Oberried, Dietenbach, Jastler, Weilersbach und Burg, in demselben Betreff.

27. Der Stadt Freiburg in demselben Betreff, welche entweder wie die beiden ersten Petitionen den Straßenzug

über Oberried oder aber über die Halden, keineswegs aber über die Wieden nach Freiburg verlangt.

Alle drei Petitionen anerkennen die Fürsorge der Regierung, welche eine bedeutende Summe in das außerordentliche Budget aufgenommen, um dem dringenden Bedürfnis einer Verbindung des südlichen Schwarzwalds mit dem Breisgau durch eine kunstgerechte Staatsstraße abzubelfen, bitten aber unter ausführlicher Darlegung der dafür sprechenden Gründe, den früher schon beantragten, von der Kammer für zweckmäßig erachteten Straßenzug über Oberried und Kirchzarten oder aber über die Halden nach Freiburg und nicht über die Wieden nach Stausen und Krozingen führen zu lassen, indem letztere, wenn sie auch weniger kostete, dennoch darum theurer wäre, weil sie den vorgestreckten Zweck nicht erreiche, und am Ende noch eine zweite Straße über Oberried dennoch hergestellt werden müßte; auch erbieten sie sich zur Leistung von Beiträgen.

28. Mit dieser Petition steht im Widerspruch eine Bitte der Gemeinden Stausen, Ober- und Untermünsterthal etc., welche die baldige Herstellung der Verbindungsstraße über die Wieden und das Münsterthal verlangt, worin die Gegenstände ausgeführt sind. Ebenso bemühen sich

29. Viele Gemeinden der Amtsbezirke Schopfheim, Müllheim und Schönau, nachzuweisen, daß die in Frage liegende Verbindungsstraße am zweckmäßigsten von Neuburg aus den Müllheimer Bahnhof und die von Freiburg nach Basel führende Landstraße durchschneide, nach Müllheim, und von da über Niederweiler, Oberweiler und Schweighof, die Siernig, sodann von diesem Berge über Neubronn, Neuweg, Böllen und Wembach nach Schönau geführt werden könnte, und bemerken nebenbei, daß für ihren Zweck statt einer großartigen Landstraße ein bequemer Fahrweg hinreichen würde.

Die Herstellung einer kunstgerechten derartigen Verbindungsstraße ist ein längst allgemein gefühltes Bedürfnis. Die Regierung sprach sich für den Straßenzug über die Wieden und Stausen nach Krozingen aus, während auf dem letzten Landtag die Petitionscommission einstimmig der Ansicht war, daß die von den erstgenannten Petenten damals schon vorgetragene und hier zum Theil wiederholten Gründe noch eine genaue Prüfung verdienen, und stellte damals auch den Antrag darauf; die jetzige Commission ist derselben Ansicht und fügt noch bei, daß insbesondere in der von den Todtnauer Thalbewohnern ausgehenden Petition bemerkt worden, es habe sich in den Gemüthern derselben der Glaube, fast die Ueberzeugung festgesetzt, daß die bisherigen technischen Untersuchungen weder gründlich noch mit zuzugender Lust betrieben worden seien,

weswegen sie zunächst die Bitte auf Vornahme einer nochmaligen, gründlichen, unbefangenen und unparteiischen technischen Untersuchung der Richtung stellen. Dabei macht die Commission noch weiter darauf aufmerksam, daß, da für die Straße über die Wieden und Stausen in dem außerordentlichen Budget von 1844 und 1845 bereits 50,000 fl. aufgenommen sind, sonach, wenn das Straßenprojekt überhaupt nicht vereitelt werden, beziehungsweise kein Theil eine Straße erhalten solle, diese Summe bei den über jenes Budget stattfindenden Berathungen jedenfalls verwilligt werden sollten.

Die Commission beantragt, sämtliche fünf Petitionen mit dem schon im Jahr 1842 gestellten Antrag: „die Regierung möge eine nochmalige reisliche Erörterung darüber anordnen, ob nicht die in naher Aussicht stehende Herstellung der Eisenbahn durch das Oberland, beziehungsweise eine kürzere und durch keine Zwischenstation unterbrochene Verbindung des südlichen Schwarzwaldes mit einem an der Eisenbahn gelegenen Hauptstapelplatz eine Abänderung des über die Wieden bereits beschlossenen Straßenzugs im Interesse des Eisenbahnunternehmens selbst oder in jenem der Petenten und ihrer bedeutenden Industrie nothwendig oder doch rätzlich mache,“ dem Sr. Staatsministerium zu überweisen.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall. Schon seit zehn Jahren seien mehrfache Untersuchungen angestellt worden, welche Alles in die vollkommenste Klarheit gebracht hätten. Es handle sich hier weniger von einem direkten Verkehr mit Freiburg, als von einer Verbindung des hintern Schwarzwaldes mit dem Rheinthal. Die geeignetste und am wenigsten Schwierigkeiten darbietende sei offenbar die über die Wieden nach Stausen, was der Redner in volkwirtschaftlicher, technischer und finanzieller Beziehung nachzuweisen sucht. Daß die Petenten von partiell vorgenommenen Prüfungen sprächen, läge wohl darin, daß sie nur ihr eigenes Interesse im Auge hätten, ohne die billigen Ansprüche Anderer zu erwägen. Nach zehnjähriger reislicher Erwägung habe die Regierung die Ueberzeugung erlangt, daß die von ihr bestimmte Richtung die allein zweckmäßige sei, worin alle Behörden übereinstimmen.

v. Igstein fragt, woher es komme, daß von den Vertretern der drei verschiedenen Vorschläge Jeder behaupte, entsprechende Zusagen von den Behörden erhalten zu haben.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall läugnet, daß je bestimmte Zusicherungen gegeben worden; allerdings habe man früher den Plan gehabt, drei Straßen auf ein Mal zu bauen, um alle Wünsche zu befriedigen, sei aber später zu der Ueberzeugung gekommen, daß nur Eine nöthig sei,

und eben weil zu viel in Aussicht gestellt gewesen, habe man nichts thun können, und jetzt diejenige Richtung gewählt, welche die meisten Interessen vermittele und mit dem geringsten Aufwand kunstgerecht hergestellt werden könne.

Berichterstatter sieht nicht ein, warum man nicht eine nochmalige Untersuchung anstellen wollte — werde die von den Petenten beantragte Richtung für gut befunden — gut, wo nicht, so sähen diese wenigstens, daß Alles für sie geschehen sei. Er erklärt ferner, daß er von dem Gemeinderath zu Freiburg beauftragt sei, für den günstigen Fall einen Beitrag von 10,000 fl. anzubieten, ebenso wollen andere Gemeinden gleichfalls namhafte Beiträge geben.

Blankenhorn spricht zu Gunsten der Straße über die Siernig und weist nach, daß diese zudem auch noch die bedeutend wohlfeilere sei, indem sie nur den sechsten Theil von dem kosten würde, was die über Stausen erforderte, wovon er nöthigenfalls auf seine Kosten den Beweis herstellen zu lassen sich erbietet. Er verliest einige Stellen aus früheren Verwaltungsberichten, welche seine Ansicht über diesen Straßenzug vollständig bekräftigen. (Während dieser Mittheilung hatte Ministerialrath v. Marschall den Platz verlassen.) Der Redner bemerkt: dieß geschehe ohne Zweifel deshalb, weil seiner Behauptung nicht wohl ein stichhaltiger Widerspruch entgegen zu halten sei, worauf der Präsident die Versicherung gibt, daß ein wichtiges Geschäft den Herrn Regierungskommissär abgerufen habe.

Martin sucht die vorzugsweise Zweckmäßigkeit und Nützlichkeit der Richtung über die Wieden darzutun und glaubt nicht, daß man einen Augenblick im Zweifel sein könne, welcher von den 1½ Viertelstunden neben einander laufenden Zügen zu wählen sei; der eine, durch eine unwirthbare Gegend, durch eine wahre Wolfschlucht, der andere, durch ein wahres Paradies, durch lachende Fluren und eine Menge der freundlichsten Dörfer.

Mez wird durch die Rücksicht auf die Wohlfeilheit weniger bestimmt, als durch die Betrachtung, wohin sie am zweckmäßigsten führt — die Stimme Derjenigen, für welche eigentlich gebaut werde, müsse vor Allem gehört werden — dieß seien die Schwarzwälder und diese wollten nach Freiburg.

Nachdem noch die Abg. Blankenhorn und Martin, deren Ansicht sich dahin vereinigt, daß am Besten ein gemeinschaftlicher Staatsbeitrag ausgeworfen und es dann den Gemeinden überlassen würde, sich darein zu theilen und dann, jede für sich, zu bauen, — so wie Kettig und Gerbel noch

über den Gegenstand gesprochen und letzterer das Anerbieten der Stadt Freiburg zur Beherzigung empfohlen hat, wird bei der Abstimmung der Commissionsantrag angenommen.

30. Die Gemeinden Müllheim, Nuggen, Feldberg *ic.* verlangen die Wiederaufnahme der von Müllheim dem Gebirge entlang nach Randern führenden Verbindungsstraße in den Staatsstraßenverband, aus welchem sie 1817 ausgeschieden und als Vizinalstraße den Gemeinden zugewiesen worden. Der mittlerweile bedeutend vermehrte Verkehr, so wie der Umstand, daß die Straße nicht nur zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den genannten Ortschaften dient, sondern auch das Wiesenthal mit Randern verbindet und, um die Hälfte näher als die entlegene Landstraße, eine große Frequenz hat, begründet, neben den großen Opfern, welche die Petenten ohnehin für die Allgemeinheit leisten müssen, die Gerechtigkeit und Billigkeit ihrer Forderung, weshalb die Commission auf Ueberweisung an das Staatsministerium anträgt.

Blankenhorn und Mez wollen sich, bei dem allgemeinen Verlangen nach dem Schluß der Sitzung, darauf beschränken, den Commissionsantrag einfach zu unterstützen — welcher auch von der Kammer angenommen wird.

Schluß der Sitzung.

106te öffentliche Sitzung der 2. Kammer.

Karlsruhe, den 11. Juli 1844. Unter dem Vorsitze des Präsidenten Bekk. Auf der Regierungsbank: Ministerialrath Frhr. v. Marschall.

Der Präsident legt vor: Bitte der Stadtgemeinde Möhringen, um Aufnahme der Vicinalstraße von Möhrkirch nach Tutlingen in den Straßenverband, Herstellung einer Postverbindung von Möhringen nach Möhrkirch und Abänderung des Straßenzugs von Möhringen nach Emmendingen.

Hecker legt vor: Bitte der Weinproducenten von Weinheim, um Aufhebung der den Weinbau benachteiligenden Weinaccise.

Fortsetzung der Berichterstattung über die Petitionen, verschiedene Straßenanlagen betreffend, durch den Abg. Hägelin, und Diskussion darüber.

31. Petition der Gemeinden Schlechtenhaus, Wisleth, Endenburg *ic.*, um Herstellung einer Staatsstraße von Randern über Schlechtenhaus, Wisleth, Efenstein und Lan-

genau bis zur Ausmündung in die Wiesenthalstraße bei Gündenhäusen.

Die bereits erfolgte Aufnahme dieser Straße unter den minder wichtigen in dem Straßengesetzesentwurf motivirt die Ueberweisung an das Gr. Staatsministerium.

Mez. Ich unterstütze auf's Dringendste den Antrag der Commission auf empfehlende Ueberweisung an das Staatsministerium. Ich habe mich dieser Straße wegen hier schon vielfach persönlich umgesehen, allein wenig Erfreuliches für die Petenten erfahren; — hoffe aber dennoch, daß ihren Bitten in nicht gar großer Ferne wird entsprochen werden müssen, denn man wird einsehen, daß man solche Seitenstraßen in guten Stand setzen muß, wenn die so viel kostende Eisenbahn fruchtbringend werden soll; dann erwarte ich auch, daß wir ein neues Straßengesetz nach dem Wunsch unserer Commission bekommen, nach welchem die hier besprochene Straße ganz sicherlich als Staatsstraße erklärt werden muß.

32. Die Gemeinden Herzogenweiler, Pfaffenweiler und Nietheim, Bezirksamts Hüfingen, und Billingen bitten um Aufnahme des Vicinalwegs von Marbach über ihre Orte zum sogenannten Fischer in den Straßenverband, indem sie nicht den geringsten Nutzen zögen aus jenem Weg, welcher ganz allein von dem Staat (Saline Dürheim) gebraucht werde. Der Antrag der Commission auf Ueberweisung an das Staatsministerium wird angenommen.

33. Eine Petition der Gemeinde Radolfszell verlangt die Errichtung einer Staatsstraße von Engen nach Radolfszell und zwar zunächst über Ehingen und Mühlhausen nach Singen, während

34. eine weitere Petition der Gemeinden Nach, Volkshausen, Beuern und Friedingen darauf besteht, daß diese Straße über ihre Orte geführt werde.

Die Frage über die einzuschlagende Richtung glaubt die Commission dem Ermessen technischer Behörden überlassen zu müssen, in Beziehung auf die Sache selbst stellt sie, in Anbetracht der auch früher von der Regierung anerkannten Zweckmäßigkeit der Herstellung, mit dem weiteren Bemerkens, daß eine ähnliche Petition der Gemeinde Radolfszell schon 1839 dem Staatsministerium empfohlen worden und die Straße unter den minder wichtigen bereits aufgeführt ist, den Antrag: Die Petition dem Staatsministerium zur geeigneten Berücksichtigung mit dem Ersuchen zu überweisen, daß zur alsbaldigen Herstellung einer der dort erwähnten Verbindungsstraßen wo möglich noch in das jüngste außerordentliche Budget eine entsprechende Summe aufgenommen werden möge.

34^{1/2}. Bitte der Stadt Constanz, die Errichtung einer

Staatsstraße von Engen nach Radolfzell betreffend, in welcher ausgeführt ist, wie die Errichtung einer solchen Straße eine Lebensfrage für jene Gegend sei.

Rettig unterstützt den Antrag, indem er es für eine wahre Anomalie hält, daß die Stadt Konstanz keinen direkten Weg nach dem Rheinthal hat, besonders da jene Gegend, in Hinblick auf die Eisenbahn, die gerechtesten Ansprüche auf alle Erleichterung ihres Verkehrs machen kann.

Bader findet es ebenfalls höchst abnorm, daß die Kreisstadt nicht ein Mal eine Verbindung mit dem übrigen Lande haben soll und führt an, wie ein Fußgänger von Konstanz nach Engen und in aller Bequemlichkeit wieder zurück kommen kann, bis der Eilwagen den Umweg über Stockach macht und daß wegen dieses Uebelstands der Letztere gewöhnlich auf dem nähern Bizinalweg fahre, was allein schon die Regierung von der Nothwendigkeit des so dringend und wiederholt erbetenen Straßenbaues hätte überzeugen müssen. Bekanntermaßen sei jene Gegend durch die Eisenbahn in Nachtheil gekommen, was der Abg. Hoffmann in einem früheren Commissionsbericht zur Genüge nachgewiesen, nichts destoweniger habe aber ihr Streben nach Erleichterung des Verkehrs von Seiten der Regierung keine Anerkennung gefunden, sondern ihr Gesuch sei auf wirklich unerhörte Weise stets von der Hand gewiesen worden, was nothwendig ein niederschlagendes und entmutzigendes Gefühl erregen und nur zur weiteren Begründung des ohnehin verbreiteten Glaubens beitragen könne, daß eine wahre Ungunst von Seiten der Regierung auf dem Oberlande hafte. Er bittet deshalb die Regierung wiederholt, den Petenten diese kleine, im Vergleich zu den Millionen, welche von dorthier zu der Eisenbahn beigetragen werden, höchst unbedeutende Vergünstigung zu gewähren. Er hält die Petition auch mit den anderen nicht im Gegensatz, indem die Konstanzner nur den kürzesten Weg verlangen, also mit den andern Petenten wohl einverstanden sein werden.

Ministerialrath Febr. v. Marschall erklärt, daß durch die bereits erlassenen Verfügungen zum Beginn der Vorarbeiten die Regierung die Wichtigkeit des Straßenbaues anerkannt, da aber nicht Alles auf ein Mal geschehen könne, habe man zuerst die Steige bei Engen ins Auge fassen müssen und außer Vorbereitungen könne in dieser Budgetperiode nicht wohl etwas für jene geschehen. Er sucht den Grund des Bader'schen Vorwurfs mit statistischen Notizen darzuthun, und erklärt, die Behauptung, als ruhe die geringste Ungunst auf irgend einem Landestheil, entschieden zurückweisen zu müssen.

Bader schenkt der Ausführung keineswegs die vollste

Anerkennung und ist der Meinung, daß die Thatsachen gerade vom Gegentheil sprechen — von dem nicht zu rechtfertigenden Uebelstande, einer Kreisstadt keine Verbindung mit dem übrigen Lande zu geben, ihr die für ihren Verkehr unumgänglich nothwendige Straße zu versagen; er würde es sehr beklagen müssen, wenn es lediglich bei Vorbereitungen auf die nächste Budgetperiode bleiben sollte, da dreißig Jahre, während Konstanz zu Baden gehöre, eine hinlängliche Zeit gewesen, um einem so unerhörten Uebelstand abzuhelfen.

Jungmann wünscht, daß jedem Landestheil, so viel immer möglich, aufgeholfen werde, muß aber seine Verwunderung ausdrücken über die Aeußerungen, daß der See freis in Bezug auf Straßen mit Ungunst behandelt werde; eine mehrjährige Amtsführung habe ihm gerade das Gegentheil gezeigt und die Ueberzeugung verschafft, daß kein anderer Landestheil jemals in dieser Beziehung so sehr begünstigt worden.

Bader sieht in dem vorliegenden Umstande keineswegs einen Beleg für diese Behauptung.

Der Commissionsantrag wird hierauf angenommen.

35. Eine Petition der Gemeinde Reichenau verlangt die Uebernahme der Kosten, welche zu Vollendung einer Verbindungsstraße der Insel Reichenau mit dem festen Lande verwendet werden müssen, auf die Staatskasse. In Berücksichtigung, daß die Kosten außergewöhnliche sind, und mit den Gemeindemitteln keineswegs im Verhältniß stehen, so glaubt die Commission, es dürfte sich die Regierung veranlaßt sehen, wenigstens einen Theil derselben auf die Staatskasse zu übernehmen und stellt deshalb den Antrag auf empfehlende Ueberweisung an das Staatsministerium.

Bader unterstützt den Antrag mit dem Beifügen, daß das arme Inselchen, welches bisher verhältnismäßig ungeheure Summen auf einen unzureichenden Straßendammbau verwendet habe, nur den bescheidenen Wunsch um einen Beitrag stelle, damit es im Stande sei, sein Haupterzeugniß, den Wein, auswärts verbringen zu können.

Rettig schließt sich an und empfiehlt in warmer Rede die Reichenau, welche ihren Namen lediglich dem früheren Kloster danke und jetzt eher Armenau heißen sollte.

Der Antrag der Commission wird von der Kammer genehmigt.

(Schluß folgt.)