Beilagen zur 20. Sitzung (13.01.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

№ 34.

Beilage zum Protokoll der 20. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 13. Januar 1902.

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden,

Herzog von Zähringen.

Wir beauftragen hiermit den Minister Unseres Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, von Brauer, Unseren getreuen Ständen, und zwar zunächst der zweiten Kammer, den anliegenden Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern vom 27. Oktober ds. Js., **die Fortsetzung der Nebeneisenbahn Miltenberg — Stadtprozelten bis Wertheim betreffend**, zur Kenntnißnahme und, soweit erforderlich, zur Zustimmung vorzulegen.

Zum Regierungskommissär für diese Vorlage ernennen Wir den Geheimen Rath Zittel.

Gegeben Schloß Baden, den 17. November 1901.

Friedrich.

von Brauer.

Auf Seiner Königlichen Hoheit Höchsten Befehl:
Schwoerer.

Die Großherzoglich Badische und die Königlich Bayerische Regierung haben zum Zwecke einer Vereinbarung wegen Fortsetzung der Nebeneisenbahn **Miltenberg-Stadtprozelten** bis **Wertheim** Bevollmächtigte ernannt, welche unter dem Vorbehalte der beiderseitigen Ratifikation folgenden

Vertrag

abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Die Großherzoglich Badische und die Königlich Bayerische Regierung kommen überein, im Anschlusse an die auf dem rechten bayerischen Mainufer in Ausführung begriffene normalspurige Nebenbahn von Miltenberg nach Stadtprozelten alsbald eine normalspurige Nebenbahn von Stadtprozelten nach Wertheim herzustellen.

Artikel 2.

Die genauen Festsetzungen hinsichtlich der Bahnführung bleiben gesonderter Verständigung vorbehalten.

Es besteht jedoch schon jetzt Einverständniß darüber, daß die Bahn in der Nähe von Haßloch mittelst einer festen Eisenbahnbrücke über den Main auf badisches Gebiet geführt werden und oberhalb Bestenheid in den badischen Bahnhof Wertheim einmünden soll.

Bei Herstellung dieser Brücke ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die spätere Anbringung eines Fußgängersteges ermöglicht ist.

Artikel 3.

Der Bahnbau wird von beiden Staaten hinsichtlich der auf ihr Gebiet treffenden Strecke für eigene Rechnung übernommen.

Die Eisenbahnbrücke bei Haßloch wird von Bayern zur Ausführung gebracht. Der auf badisches Gebiet entfallende hälftige Kostenantheil ist der bauführenden Regierung zu ersetzen. Als Hoheitsgrenze wird die Mitte der Brücke festgesetzt.

Artikel 4.

Der Bau der ganzen Eisenbahnstrecke von Stadtprozelten bis Wertheim soll binnen vier Jahren, von der Ratifikation dieses Vertrages an gerechnet, vollendet sein.

Artikel 5.

Einer jeden Regierung verbleibt die volle Landeshoheit sammt der Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt in ihrem Staatsgebiete.

Artikel 6.

Für den Betrieb der Bahn sollen die Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands beziehungsweise, soweit die Bahn auf bayerischem Staatsgebiete liegt, der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns maßgebend sein.

Artikel 7.

Die Nebenbahnen Miltenberg—Stadtprozelten und Stadtprozelten—Wertheim sollen einheitlich betrieben werden und zwar durch die bayerische Staatseisenbahnverwaltung.

Die Großherzoglich Badische Regierung überläßt zu diesem Zwecke die auf ihrem Gebiete zu erbauende Bahnstrecke vom Mainübergange bei Haßloch bis Wertheim sammt den zum Betriebe nöthigen Gebäuden und Einrichtungen der Königlich Bayerischen Regierung zur Benützung.

Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung soll für die ersten fünf Betriebsjahre die sämmtlichen Betriebseinnahmen beziehen, ohne der badischen Staatsbahnverwaltung eine Vergütung zu leisten.

Auf der anderen Seite obliegt der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung während des genannten Zeitraums die Bestreitung aller Betriebsausgaben einschließlich der Aufwendungen für die Unterhaltung der Bahnstrecke, der Gebäude und Einrichtungen.

In welcher Weise sich das gegenseitige Verhältniß nach Ablauf der erwähnten fünfjährigen Frist zu gestalten hat, wird späterer Vereinbarung vorbehalten.

Artikel 8.

Den beiderseitigen Betriebsverwaltungen bleibt es überlassen, Abmachungen darüber zu treffen, ob und welche Theile des bayerischen Abfertigungsdienstes im Bahnhofe zu Wertheim durch die badische Bahnbehörde gegen Vergütung besorgt werden sollen.

Artikel 9.

Die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt auf der ganzen Eisenbahnstrecke von Stadtprozelten bis Wertheim durch bayerisches Personal. Dasselbe wird, insoweit sich hienach seine bahnpolizeilichen Befugnisse auf badisches Gebiet erstrecken sollen, von Seite der Großherzoglich Badischen Staatsbehörden besonders verpflichtet.

Die Großherzoglich Badische Regierung wird Vorsorge treffen, daß das Bahnpersonal bei Ausübung seiner bahnpolizeilichen Thätigkeit die erforderliche Unterstützung der badischen Behörden findet.

Artikel 10.

Hinsichtlich der Besteuerung gelten für die bayerische Staatseisenbahnverwaltung, insoweit ihr die Betriebsführung auf badischem Staatsgebiete zusteht, die gleichen Grundsätze, wie wenn die Bahnstrecke durch die badische Staatseisenbahnverwaltung betrieben würde.

Artikel 11.

Die Feststellung der Tarife und Fahrpläne erfolgt durch die bayerische Staatseisenbahnverwaltung. Dieselbe wird darauf Bedacht nehmen, daß ausreichende Verkehrsgelegenheiten geschaffen werden und insbesondere auch die Anschlußverhältnisse in Wertheim sich günstig gestalten.

Artikel 12.

Die beiderseitigen Regierungen vereinbaren, daß die badische Stadt Freudenberg mit der gegenüber auf dem anderen Ufer des Maines zu errichtenden bayerischen Eisenbahnstation der Bahnlinie Miltenberg—Stadtprozelten durch eine Zufahrtstraße verbunden werden soll. Die Kosten der zu diesem Behufe zu erbauenden Mainbrücke sind von Bayern und Baden je zur Hälfte zu tragen. Die Ausführung der Brücke wird von Bayern übernommen. Der Brückenbau soll derart gefördert werden, daß die Brücke thunlichst bis zur Eröffnung des Betriebes auf der Bahnlinie Miltenberg-Stadtprozelten fertig gestellt ist.

Der Gemeinde Freudenberg oder sonstigen Interessenten soll gestattet sein, auf ihre Kosten ein normalspuriges Industriegeleise auf der Verbindungsstraße zwischen Freudenberg und der bezeichneten Station im Anschlusse an die Stationsgeleise herzustellen.

Artikel 13.

Die Großherzoglich Badische Regierung behält sich für den gegenwärtigen Vertrag die Zustimmung der Stände, soweit diese erforderlich ist, vor.

Artikel 14.

Die Königlich Bayerische Regierung trifft die vorstehenden Vereinbarungen unter dem Vorbehalte, daß die Kosten der Grunderwerbung für die auf bayerischem Gebiete auszuführende Bahnstrecke durch die Interessenten gedeckt werden und daß die erforderlichen Geldmittel die gesetzliche Bewilligung finden.

Artikel 15.

Der vorstehende Vertrag ist in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt worden. Die Auswechslung der Ratifikationsurkunden soll baldmöglichst erfolgen.

So geschehen zu München, den 27. Oktober 1901.

gez. **Eugen Zittel**
Gr. Bad. Geheimerath.
(L. S.)

gez. **Heinrich Frauendorfer**
k. b. Ministerialrath.
(L. S.)

Die wörtliche Uebereinstimmung vorstehender Abschrift mit dem Original beurkundet

Karlsruhe, den 26. November 1901.

Das Sekretariat
des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

Heintze.

Erläuterung.

Die Herstellung einer Bahnverbindung von Miltenberg nach Wertheim ist ein langjähriger Wunsch der Bewohner des Mainthales. Derselbe konnte bisher nicht zur Erfüllung gebracht werden, weil Bayern gegen die Zulassung dieser Verbindung sich früher ablehnend verhalten hatte. In neuster Zeit ist die Stellung der bayerischen Regierung in der Angelegenheit eine andere geworden. Sie hat in einem im Jahre 1900 erlassenen Gesetz über Erbauung weiterer bayerischer Lokalbahnen auch Mittel für die Herstellung einer normalspurigen Lokalbahn von Miltenberg nach Stadtprozelten vorgesehen. Zur Einleitung des Baues dieser Strecke sind bereits die erforderlichen Vorbereitungen getroffen. Die Bahn wird am westlichen Ende der Stadt Miltenberg den Main überschreiten und auf dem rechten bayerischen Mainufer über Reistenhausen nach Stadtprozelten geführt werden. Es lag vorerst nicht in der Absicht der bayerischen Regierung, die Bahn von Stadtprozelten weiter fortzusetzen, sondern es sollte zugewartet werden, bis hierzu ein dringendes Bedürfniß sich geltend machen würde. Dabei war die Weiterführung ausschließlich auf der bayerischen Seite mit Kreuzwertheim als Endstation gedacht. Eine solche Lösung der Bahnfrage Miltenberg—Wertheim konnte die Verkehrsinteressen des auf dem linken Mainufer gelegenen badischen Gebietstheiles nicht befriedigen. Die Wahl von Kreuzwertheim als Endpunkt der Verbindungsbahn würde die Interessen der Stadt Wertheim auf's Empfindlichste gefährdet haben. Die Nachtheile würden sich noch verstärken, im Falle die Bahn später etwa nach Würzburg weitergeführt werden sollte. Dann würde Wertheim von der unmittelbaren Einbeziehung in diese an Bedeutung sehr gewinnende Verkehrslinie für immer ausgeschlossen sein. Die Interessen des badischen Gebietes verlangen hiernach eine thunlichst baldige Weiterführung der Theilstrecke Miltenberg—Stadtprozelten bis nach Wertheim, die Errichtung einer Station auf dem der Stadt Freudenberg gegenüber liegenden Mainufer und Verbindung der Stadt mit dieser Station durch eine Zufahrtsstraße mittelst Erbauung einer Brücke über den Main und endlich die Ueberführung der Bahn unterhalb Wertheim auf das badische Ufer und Einmündung derselben oberhalb Bestenheid in den badischen Bahnhof Wertheim.

Dank dem Entgegenkommen der bayerischen Regierung haben diese Forderungen in dem unterm 27. Oktober ds. Js. abgeschlossenen Staatsvertrag insgesammt Berücksichtigung gefunden. In dem Vertrag wurde vereinbart:

1. daß die Eisenbahnstrecke von Stadtprozelten nach Wertheim im Anschluß an die Nebenbahn Miltenberg—Stadtprozelten alsbald hergestellt und der Bau binnen vier Jahren von der Ratifikation des Vertrags an vollendet sein soll (Art. 1 und 4);
2. daß die Bahn in der Nähe von Haßloch mittelst einer festen Eisenbahnbrücke über den Main auf badisches Gebiet geführt werden und oberhalb Bestenheid in den badischen Bahnhof Werthheim einmünden soll (Art. 2);
3. daß die badische Stadt Freudenberg mit der gegenüber auf dem andern Ufer des Maines zu errichtenden bayerischen Eisenbahnstation der Bahnlinie Miltenberg—Stadtprozelten, die die Bezeichnung „Kirschhof—Freudenberg" erhält, durch eine Zufahrtstraße verbunden werden und daß die

zu diesem Zweck auf gemeinschaftliche Kosten Badens und Bayerns zu erbauende Straßenbrücke thunlichst bis zur Eröffnung des Betriebes auf der Bahnlinie Miltenberg – Stadtprozelten fertiggestellt sein soll (Art. 12).

Durch diese Vereinbarungen ist den Interessen des badischen Gebietstheiles ausreichend Rechnung getragen.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Vertrags ist noch zu bemerken:

Zu Art. 1, 2 und 6. Die Bahnverbindung Miltenberg—Wertheim schließt eine Lücke in dem vorhandenen Eisenbahnnetz. Sie verbindet die Linie Aschaffenburg—Miltenberg mit der badischen Tauberthalbahn und mit der Linie Wertheim—Lohr. Zunächst wird die Bahn hauptsächlich dem örtlichen Verkehr des Mainthales mit seinen ausgedehnten Steinbruch- und Steinmetzbetrieben zu dienen haben. Ob auf derselben später ein regerer Durchgangsverkehr sich entwickeln wird, kann z. Z. noch nicht beurtheilt werden. Die Ausführung der Bahn wird zwar zunächst nach den Normen für Nebenbahnen erfolgen, jedoch soll in der Unterstellung, daß dieselbe später eine größere Bedeutung erlangen könnte und in diesem Falle zu einer Hauptbahn auszubauen wäre, schon jetzt die horizontale und vertikale Projektion nach den Hauptbahnnormen gestaltet werden.

Für die Wahl des Brückenübergangs zwischen Stadtprozelten und Wertheim auf das badische Ufer erwies sich das Gelände zunächst dem bayerischen Orte Haßloch am geeignetsten, weil hier das Maingehänge auf beiden Seiten etwas zurückspringt und die Entwickelung der Horizontalprojektion der Bahn bei mäßiger Schrägung zur Flußrichtung und unter Geradeführung der Brücke ermöglicht.

Auf dem linken badischen Ufer schmiegt sich die Bahn den Windungen des Gehänges bis zum Orte Bestenheid an, worauf sie auf dem zwischen dem Orte und dem Flusse noch vorhandenen schmalen Geländestreifen bis zur Einmündung in den Bahnhof Wertheim geführt wird.

Die Bahnlinie Stadtprozelten—Wertheim erhält eine Länge von 12,26 km, wovon auf Bayern 8,57 km, auf Baden 3,69 km entfallen.

Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 300 Meter, die größte Steigung 1:200.

Zu Art. 3. Die Baukosten der Bahnstrecke Stadtprozelten—Wertheim einschließlich der Mainbrücke sind auf 1811500 Mk. veranschlagt. Hievon treffen auf Bayern 1138200 Mk., auf Baden 673300 Mk. Die Brücke wird einen Aufwand von 425400 Mk. veranlassen, wovon je die Hälfte dem bayerischen und badischen Antheil zugeschlagen ist.

Zu Art. 7. Da die Verbindungsbahn Miltenberg—Wertheim einheitlich betrieben werden soll, muß die kurze Strecke auf badischem Gebiet der bayerischen Staatsbahnverwaltung zum Betrieb überlassen werden. Für die erste Zeit ist ein größerer Verkehr auf der Bahn kaum zu erwarten, weil die Gegend schwach bevölkert ist und für den Transport von Steinen, die hier den Hauptbestandtheil der Massengüter bilden, immer noch die Wasserstraße im Wettbewerb mit der Eisenbahn verbleiben wird. Auch im Hinblick auf die Betriebsergebnisse der benachbarten Bahnstrecken Wertheim—Lauda und Wertheim—Lohr dürfte es für die Strecke auf badischem Gebiet noch als ein günstiges Verhältniß anzusehen sein, wenn die Einnahmen die Ausgaben des Betriebs decken. Es wurde deßhalb mit der bayerischen Regierung vereinbart, daß für Ueberlassung der badischen Strecke während der ersten fünf Betriebsjahre eine Vergütung an Baden nicht zu leisten ist. Es bleibt aber eine andere Regelung nach Ablauf dieser Frist vorbehalten, wobei alsdann die wirklichen Betriebsergebnisse eine maßgebende Unterlage darbieten können.

Zu Art. 11. Bei Aufstellung der Fahrpläne wird sich die bayerische Staatsbahnverwaltung vorgängig mit der badischen Verwaltung in's Benehmen setzen.

Zu Art. 12. Ueber die zu erbauende Straßenbrücke bei Freudenberg liegt ein Plan und Kostenanschlag noch nicht vor. Es ist aber anzunehmen, daß sie ungefähr den gleichen Aufwand veranlassen wird, wie die

Eisenbahnbrücke bei Haßloch. Die Hälfte der Kosten ist von Baden zu tragen. Da die Brücke als Bestandtheil einer Eisenbahnzufahrtsstraße sich darstellt, wird es sich empfehlen, diese Kosten auf den Etat der Eisenbahnverwaltung zu übernehmen, zumal bei Erbauung von Staatsbahnen in Baden die Uebung besteht, die erforderlichen Verbindungen zwischen Stationen und den nächstgelegenen öffentlichen Wegen auf Rechnung der Eisenbahnverwaltung zu erstellen.

Der Transport von Steinen nach der Station Kirschhof—Freudenberg soll durch Zulassung eines Industriegleises auf der Zufahrtsstraße erleichtert werden. Es bleibt den betheiligten Steinbruchbesitzern oder der Gemeinde Freudenberg überlassen, das Gleis auf ihre Kosten zu erstellen.