

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

Beilagen zur 38. Sitzung (17.02.1902)

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

## N<sup>o</sup> 34a.

Beilage zum Protokoll der 38. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 17. Februar 1902.

### Bericht

der

Kommission für Eisenbahnen und Straßen

über

den Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern vom 27. Oktober 1901,  
die Fortsetzung der Nebeneisenbahn Miltenberg—Stadtprozelten  
bis Wertheim betr.

Erstattet von dem Abgeordneten **Alein.**

Die Erläuterung zu obigem Staatsvertrag sagt im Eingang, daß die Herstellung einer Bahnverbindung von Miltenberg nach Wertheim ein langjähriger Wunsch der Bewohner des Mainthals sei. Und sie hat damit wahrlich recht. Schon im Jahre 1856, also vor bald 50 Jahren, richtete die Stadt Wertheim wiederholte Eingaben an Großh. Staatsministerium, daß die geplante Eisenbahn von Heidelberg nach Würzburg über Mosbach, Miltenberg nach Wertheim, also durch das Mainthal, geführt werde. Es liege dies im Interesse der Mainstädte Miltenberg und Wertheim, im Interesse der beiderseitigen Staaten Bayern und Baden, indem der älteste Verkehrsweg, die Flußschiffahrt, dadurch neue Belebung erhalten werde, zumal die Mairdampfschiffahrt im Begriff stehe wieder einzugehen und die Segelschiffahrt durch die Konkurrenz der bayrischen Westbahn von Würzburg nach Frankfurt zurückgegangen sei. Die beiden genannten Städte sind dann später, Wertheim durch den Bau der Tauberthalbahn und die Bahn nach Lohr, Miltenberg durch die Bahn von Aschaffenburg nach Miltenberg und den Anschluß von da an die badische Odenwaldbahn in den Eisenbahnverkehr einbezogen worden, aber die Verbindung derselben in dem Mainthal erfolgte nicht und es blieb diese Strecke eine klaffende Lücke in der großen Eisenbahnlinie, die von Bamberg bis Mainz das Mainthal durchzieht.

Diese Lücke zu schließen, darauf war das eifrige Bestreben der Bewohner des Mainthals gerichtet und dies um so mehr, als sich die Folgen der hier fehlenden Eisenbahnverbindung immer stärker in dem Rückgang von Handel und Industrie fühlbar machten. Die Eisenbahnkomitès in Miltenberg und Wertheim, unterstützt von den Fürstlichen Standesherrschaften Löwenstein, sowie von den dortigen Handels- und Gewerbegeossenschaften, entwickelten eine eifrige Thätigkeit, um die Erbauung der Bahn zu erreichen. In zahlreichen größeren Versammlungen aller dabei interessirten Kreise wurde die Frage berathen und in mündlichen Darlegungen wie in schriftlichen Eingaben an die Regierungen die Lösung derselben angestrebt. Petitionen an die

Landstände wurden in Baden in den Jahren 1883, 1885 und 1887 eingereicht, mit eingehender Begründung über die zu erwartende Rentabilität. In der Petition vom Jahre 1885 wies man darauf hin, daß die Bahn sich durch eine stark bevölkerte Gegend hinziehe. Es befanden sich auf badischer Seite unterhalb Wertheim die Orte Bestenheid, Grünemwörth, Mondfeld, Boythal, Wessenthal, Kauenberg und Freudenberg, auf bayrischer Seite Hasloch, Faulbach, Stadtprozelten, Dorfprozelten, Fechenbach, Reistenhausen sowie die große Gemeinde Bürgstadt. In allen diesen Ortschaften werde das Steingeschäft schwunghaft betrieben von Hunderten von Arbeitern. Für Boythal allein wird der jährliche Versandt an rauhen und behauenen Steinen auf 600 000 Centner, für Freudenberg auf 1 420 000 Centner angegeben und hinzugefügt, daß beim Vorhandensein einer Bahn die Main sandsteine sich ein ganz unberechenbares Absatzgebiet erwerben könnten. Jetzt schon ist dasselbe ein sehr bedeutendes, wie das Großh. Mausoleum in Karlsruhe, Kirchenbauten in Freiburg, Staatsgebäude in Berlin u. a. m. beweisen. Auch über das Meer nach Amerika hat der Sandstein seinen Weg gefunden. Damit aber die Unternehmer der Steinmeharbeiten der Konkurrenz begegnen und ihre affordmässigen Verpflichtungen einhalten können, ist eine Eisenbahn dringend nöthig, da bei Wind und Sturm, bei Hochwasser und Eisgang die Schifffahrt auf dem Main stillsteht, und bei kleinem Wasser der Versandt ein sehr langsamer und theurer ist. Es ist einleuchtend, daß durch diese Unsicherheit des Transportwegs die Unternehmer oft in die größte Verlegenheit gerathen und viele Geschäfte denselben verloren gehen. Zudem verträgt der zu feinen Arbeiten hervorragend geeignete Sandstein eine häufige Verladung vom Schiff zur Bahn nicht und die bearbeiteten Steine gelangen, wenn einmal zur Bahn verladen, am sichersten an ihren Bestimmungsort.

Auch auf den nicht unbedeutenden Verkehr mit Obst von vorzüglicher Qualität, der in Freudenberg jährlich auf 40 000 Centner angegeben wird, sowie anderen Landesprodukten, wie Kartoffeln, Tabak Branntwein, Holz u. a. m. wurde hingewiesen.

Ebenso verabsäumte man nicht hervorzuheben, daß die Strecke von Wertheim bis Miltenberg mit den schönsten Theil des Mainthals bilde und dieser ein gesuchtes Reiseziel für zahlreiche Freunde einer anmuthigen Gegend bilden werde.

Und nicht nur von den zunächst Betheiligten, sondern auch von außerhalb Stehenden wurde auf die Nothwendigkeit dieser Bahn aufmerksam gemacht, so von der Handelskammer in Frankfurt a. M., die in einem ihrer Berichte ausführt, „daß, wie ein flüchtiger Blick auf die Karte lehre, diese Bahn sich als ein naturgemäßes Verbindungsglied der großen Verkehrsadern zwischen den niederländischen Häfen und dem südöstlichen Europa einfügen werde“.

Bemerkt wurde auch ferner, daß der Verkehr auf der Tauberthalbahn sich dadurch auch wesentlich heben werde. Aber trotz all' dieser eingehenden Begründungen erreichte man durch die wiederholten Petitionen nichts weiter, als daß dieselben, über welche die Kammer Anfangs zur Tagesordnung übergegangen war, zuletzt der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme überwiesen wurden.

In Baden erklärte der Herr Finanzminister, daß der Bau von Staatsbahnen zunächst als abgeschlossen betrachtet werden müsse. Auch in Bayern sei keine Neigung zum Bau dieser Bahn vorhanden, von welcher man vielleicht eine Konkurrenz für die bayrische Speffartbahn von Würzburg nach Aschaffenburg befürchtete.

Nach diesen vielfachen vergeblichen Bestrebungen herrschte bei den Bewohnern des Mainthals allgemeine Niedergeschlagenheit.

Eine Neubelebung erhielten dieselben, als der Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern vom 1. Oktober 1894, die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen Walldürn und Amorbach betr., von der badischen Kammer am 10. Dezember 1895 genehmigt wurde.

In Wertheim, Freudenberg und den badischen Mainthalorten war die Freude darüber eine um so geringere, als in dem genannten Staatsvertrag von dem Bau der Bahn von Miltenberg nach Wertheim keinerlei Erwähnung geschehen war und bei den Verhandlungen in der badischen Kammer Seitens der Großh. Regierung lediglich die Schwierigkeiten hervorgehoben wurden, welche dem Bau derselben entgegenstünden.

Beide Lücken gleichzeitig zu schließen, darauf waren seither die vielfach gemeinsamen Bestrebungen der Städte Miltenberg und Wertheim gerichtet gewesen. —

Das neue Mißgeschick spornte die Bewohner zu erneuter Thätigkeit an, zumal bekannt geworden war, daß Bayern nun für sich allein in der Sache vorzugehen beabsichtigte mit dem Bau einer Theilstrecke, einer sog. Stichbahn von Miltenberg nach Stadtprozelten (2 Stunden unterhalb Wertheim), die nur bayrische Orte berühren würde.

Dazu kam, daß das Eisenbahnkomité in Würzburg für Erbauung einer direkten Eisenbahnverbindung Würzburg—Miltenberg—Worms—Kaiserslautern eine rege Thätigkeit in zahlreich besuchten Versammlungen entwickelte, wobei der Plan vorlag, die Bahn ganz auf dem rechten Mainufer zu erbauen. Damit wäre die Stadt Wertheim umgangen und ihr der Todesstoß versetzt worden. Daß diese Bahn kein aussichtsloses Projekt, sondern eine sehr ernst zu nehmende Sache war, beweist die spätere Verhandlung der Kammer der bayrischen Reichsräthe vom 12. Mai 1900, in welcher die Lokalbahn von Miltenberg nach Stadtprozelten genehmigt wurde. Der Herr Referent führte dabei aus, daß diese Bahn zunächst im Interesse der wirthschaftlichen Verhältnisse dieser Gegend zur Ausführung zu kommen habe, was schon die Thatsache beweise, daß sie ein altes Petikum repräsentire, daß diese Linie aber, wovon schon wiederholt die Rede war, als Theilstrecke der schon längst geplanten Hauptbahn von Würzburg nach Worms eine besondere Bedeutung für Bayern haben werde, wenn die Pfälzer Bahnen in Staatseigenthum übergehen — sie würde dann die nächste Verbindung zwischen den diesrheinischen Staatsbahnen und den Pfälzer Bahnen herstellen. — Es handle es sich also hier um die Theilstrecke einer künftigen Hauptbahn. Und in ähnlicher Weise lauteten die Aeußerungen in der zweiten bayrischen Kammer am 20. März 1900, in welcher die Bahn Miltenberg—Stadtprozelten genehmigt wurde.

Dies alles trieb die betheiligten Mainthalbewohner zu der weiteren Petition an die badische Kammer welche dahin ging:

„Eine hohe zweite Kammer wolle bei der hohen Staatsregierung die Bitte der Unterzeichneten dahin empfehlend überweisen, daß schon jetzt, ehe eine Linie der Bahn von Bayern endgiltig festgesetzt oder gar der Bau in Angriff genommen wird, die Verhandlungen mit Bayern derart gepflogen werden:

1. daß vor allem keine Theilstrecke, sondern die ganze Bahn von Miltenberg bis Wertheim ins Auge gefaßt wird;
2. daß die nothwendige Brücke nahe bei Freudenberg erbaut wird, wenn Bayern die Bahn nach dem rechten Ufer überführen will;
3. daß die Einmündung der Bahn in den Wertheimer Bahnhof nur am unteren Ende desselben erfolgen darf, wie es die Interessen der Stadt Wertheim und des ganzen badischen Landestheils gebieterisch fordern;
4. daß diesen Verhandlungen durch entsprechende Betheiligung Badens an den Baukosten der erforderliche Nachdruck gegeben werde.“

Die Petition wurde in der Sitzung der zweiten badischen Kammer vom 21. Mai 1898 einstimmig der Großh. Regierung empfehlend überwiesen, ebenso von der ersten Kammer in der Sitzung vom 18. Juni 1898.

Diese Beschlüsse der beiden badischen Kammern erregten allseits große Freude. Doch war dieselbe noch stark mit Sorge gemischt, da die Großh. badische Regierung nicht in der Lage war, in der Kammer hinsichtlich der Einmündung der Bahn in den Wertheimer Bahnhof vollauf beruhigende Erklärungen zu geben und hinsichtlich der Weiterführung der Bahn von Stadtprozelten nach Wertheim sich dahin äußerte, daß darüber jetzt keine Aussicht sei, die Verhandlungen mit Bayern weiter zu führen. Es müsse zunächst abgewartet werden, bis dem bayrischen Landtag im nächsten Jahre eine Vorlage über die Erbauung einer Stichbahn von Miltenberg nach Stadtprozelten gemacht werde und diese Angelegenheit daselbst zur Erledigung gekommen sei. Bis jetzt seien dies alles nur Projekte.

Diese Unsicherheit der Verhältnisse und die damit verbundene Gefahr für Wertheim war der Anlaß, daß in einer Volksversammlung in Wertheim am 13. Juni 1898 beschlossen wurde, eine Petition an das Großh. Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten zu richten, dahingehend, daß Baden für sich in der Sache vorgehen und dem Landtag baldigst eine Vorlage hinsichtlich der Erbauung

einer Eisenbahn von Wertheim nach Freudenberg machen wolle. — Die Petition war von den Vertretern sämtlicher Interessenten unterzeichnet worden.

In gleicher Richtung wurde eine Vorstellung dem Großh. Geh. Kabinet überfandt mit der Bitte, solch Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog zur Kenntniß bringen zu wollen.

In Folge dessen trat der Herr Minister v. Brauer mit einer Abordnung der Interessenten zu einer Aussprache zusammen und dieselben verfehlten nicht, ihm über die weitere Entwicklung der Eisenbahnfrage in den beteiligten Orten und den Versammlungen Kenntniß zu geben, soweit solches etwa nicht von anderer Seite schon geschehen war.

Es sei hier ausdrücklich hervorgehoben, daß der Herr Minister vorher, wie bereits erwähnt, bei den vielfachen persönlichen und schriftlichen Verhandlungen mit den Interessenten denselben stets ein offenes Ohr geliehen und in entgegenkommender Weise bestrebt war, sie über die Sachlage aufzuklären und zu beruhigen.

Auch von Sr. Durchlaucht dem Fürsten Ernst zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg wurden dem Gemeinderath Wertheim werthvolle Mittheilungen gemacht und dessen Wirken in der Angelegenheit dankend anerkannt und weiter erbeten.

In der Sitzung der zweiten bayrischen Kammer vom 20. März 1900 erfolgte, wie bereits erwähnt, die Genehmigung der Bahn Miltenberg—Stadtprozelten nach warmer Befürwortung durch den Referenten Kohl und die Abgg. Fasel und Schulz. Letzterer schloß mit den Worten, daß die berechtigten Wünsche, wie sie in der badischen Kammer bei der letzten Verhandlung über die Sache zum Ausdruck kamen, ganz die gleichen seien, wie die der bayrischen Bevölkerung, und daß die baldige Fortsetzung der Bahn bis Wertheim im größten Interesse jener Gegend gelegen sei. Der Ausbau werde eine ungeahnte Verkehrsentwicklung weit über die lokale Bedeutung hinaus zur Folge haben.

Durch den vorliegenden Staatsvertrag werden nun alle die mit den langwierigen Verhandlungen verbundenen Sorgen der Bevölkerung beseitigt, da derselbe den Wünschen der badischen Bewohner in deren Petition an den Landtag 1898, welche von beiden Häusern desselben der Großh. Regierung einstimmig empfehlend überwiesen worden war, Rechnung trägt. 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 Wertheim einmünden soll (Art. 2).
3. Daß die badische Stadt Freudenberg mit der gegenüber auf dem andern Ufer des Maines zu errichtenden bayrischen Eisenbahnstation der Bahnlinie Miltenberg—Stadtprozelten, die die Bezeichnung „Kirschhof—Freudenberg“ erhält, durch eine Zufahrtsstraße verbunden werden und daß die zu diesem Zweck auf gemeinschaftliche Kosten Badens und Bayerns zu erbauende Straßenbrücke thunlichst bis zur Eröffnung des Betriebs auf der Bahnlinie Miltenberg—Stadtprozelten fertiggestellt sein soll (Art. 12).

Zu den einzelnen Artikeln sei bemerkt:

Zu Art. 1, 2 und 6. Im Anschluß an die auf dem rechten bayrischen Mainufer in Ausführung begriffene normalspurige Nebenbahn von Miltenberg nach Stadtprozelten soll alsbald eine normalspurige Nebenbahn von Wertheim nach Stadtprozelten hergestellt werden. Mit Erstellung dieser Bahn von Miltenberg nach Wertheim wird die so lange schmerzlich empfundene Lücke in dem Eisenbahnnetz geschlossen, welches das Mainthal von Bamberg bis Mainz durchzieht. Die bayrische Linie Aschaffenburg—Miltenberg wird dadurch mit der badischen Tauberthalbahn und damit mit den badischen und württembergischen Bahnen, sowie mit der Linie Wertheim—Lohr verbunden. Die Ausführung derselben soll zwar zunächst nach den Normen für Nebenbahnen erfolgen, jedoch in der Unterstellung, daß dieselbe bei erlangter größerer Bedeutung in eine Hauptbahn ausgebaut werden kann. Eine solche größere Bedeutung und durchgehender Verkehr wird im Anschluß an die genannten Bahnen mit der Zeit eintreten, wenn gleich die Bahn zunächst hauptsächlich dem

örtlichen Verkehr des Mainthales mit seinen ausgedehnten Steinbruchs- und Steinmehlbetrieben zu dienen haben wird.

Nach Art. 2 soll die Bahn in der Nähe von Hasloch mittelst einer festen Brücke von der rechten Mainseite auf badisches Gebiet und oberhalb Bestenheid in den badischen Bahnhof Wertheim eingeführt werden. Für die Wahl dieses Platzes sind, wie die „Erläuterung“ sagt, technische Gründe maßgebend gewesen. Für Bayern mag wohl der Umstand ins Gewicht gefallen sein, daß bei Hasloch der Speffart in geräumigem Thal ausmündet und dort dessen Walderzeugnisse bequem zur Bahn gebracht werden können. Für Baden wäre die Ueberführung der Bahn bei Stadtprozelten vortheilhafter gewesen, namentlich für die erleichterte Zufuhr aus den ausgedehnten Steinmehlbetrieben von Borthal und den dahinter liegenden badischen Orten; aber von Bayern wurde auf den Uebergang bei Hasloch entscheidender Werth gelegt.

Bei Herstellung der Brücke soll nach Artikel 2 darauf Bedacht genommen werden, daß die spätere Anbringung eines Fußgängersteges ermöglicht ist. Von Einrichtung der Brücke auch zum Straßenverkehr wurde mit Rücksicht auf den dadurch bedeutend gesteigerten Kostenaufwand und den geringen Verkehr abgesehen. Zu wünschen bleibt aber, daß der Fußgängersteg zugleich mit der Eisenbahnbrücke erstellt werde. Artikel 4 bestimmt, daß der Bau der ganzen Eisenbahnstrecke von Stadtprozelten bis Wertheim binnen 4 Jahren, von der Ratifikation dieses Vertrags an, vollendet sein soll.

Artikel 6 setzt fest, daß für den Betrieb der Bahn die Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, bezw., soweit die Bahn auf bayrischem Staatsgebiet liegt, der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns maßgebend sind.

In Artikel 3 wird die Kostenfrage geregelt: Der Bahnbau soll von beiden Staaten hinsichtlich der auf ihr Gebiet treffenden Strecke auf eigene Kosten übernommen werden. Die Eisenbahnbrücke bei Hasloch wird von Bayern zur Ausführung gebracht. Der auf badisches Gebiet entfallende hälftige Kostenantheil ist der ausführenden Regierung zu ersetzen.

Die Bahnlinie Stadtprozelten—Wertheim erhält eine Länge von 12,26 km, wovon auf Bayern 8,57 km auf Baden 3,69 km entfallen. Die Baukosten der ganzen Strecke, einschließlich der Mainbrücke, sind auf 1 811 500 *M.* veranschlagt, wovon auf Bayern 1 138 200 *M.*, auf Baden 673 300 *M.* entfallen.

Artikel 7 bringt die Bestimmungen über den Betrieb, der ein einheitlicher sein und von Bayern übernommen werden soll, ferner die Vereinbarung, daß für Ueberlassung der badischen Strecke während der ersten 5 Betriebsjahre eine Vergütung an Baden nicht zu leisten ist. Nach Ablauf dieser Frist bleibt eine andere Regelung vorbehalten, wobei alsdann die wirklichen Betriebsergebnisse eine maßgebende Unterlage bieten können. Die Kommission hat mit Rücksicht auf die in der „Erläuterung“ dargelegte Sachlage gegen diese Bestimmungen nichts einzuwenden.

Sie hält es zu Art. 11 für in der Natur der Sache gelegen, daß bei Aufstellung der Fahrpläne die bayrische Staatsbahnverwaltung vorgängig mit der badischen Verwaltung sich ins Benehmen setzen werde und ist mit Art. 12, worin das Nähere über die Erbauung der Straßenbrücke bei Freudenberg geregelt wird, sowie mit den übrigen Artikeln einverstanden.

Sie schließt mit dem Wunsche, daß die Bahn von Stadtprozelten nach Wertheim möglichst bald und zu gleicher Zeit mit der Bahn von Miltenberg nach Stadtprozelten ausgebaut und dem Betrieb übergeben werden möge.

Die Kommission stellt daher den Antrag, hohe Kammer wolle dem vorliegenden Staatsvertrag ihre Zustimmung ertheilen.