

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

Beilagen zur 71. Sitzung (24.04.1902)

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

## Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über

die Bitte der Gemeinden Osterburken, Merchingen, Hüngheim, Oberwittstadt, Unterwittstadt, Ballenberg, Erlenbach, Oberndorf und Neunstetten um Erbauung einer normalspurigen Sekundärbahn.

Erstattet von dem Abgeordneten **Neuwirth**.

Die obengenannten Gemeinden wenden sich an Hohe zweite Kammer mit der Bitte, die Großh. Regierung zu veranlassen, daß eine normalspurige Nebenbahn von Osterburken aus über die Orte Merchingen, Hüngheim, Unterwittstadt, Oberwittstadt, Ballenberg, Erlenbach, Oberndorf nach Neunstetten auf Staatskosten erbaut werde. Zur Begründung ihres Gesuches führen die Petenten aus, daß das sogenannte Bauland, obwohl von der Odenwaldbahn durchzogen, noch nicht in zureichender Weise dem Verkehr erschlossen ist, gewisse Theile desselben weit ab von dieser Bahn liegen und eine Bahnstation nur mit großen Kosten und Zeitaufwand zu erreichen ist. Hauptsächlich sei der Marktflecken Merchingen, östlich von der Bahnstation Osterburken gelegen, schwer geschädigt. Dieser Ort, noch vor 20 Jahren der bedeutendste Handelsplatz des mittleren Baulandes und durch seine Märkte weithin bekannt, ist seit dem Jahre 1885 nicht nur an Seelenzahl, sondern auch gewerblich sehr zurückgegangen. Das Gebiet des Baulandes ist von Natur aus wohlhabender als der Odenwald, aber dem Verkehr weiter entrückt als jener. Da in demselben keine größeren Städte liegen, so muß sich sein Handelsverkehr ganz in die Ferne richten; derselbe geht nach Heidelberg, Mannheim, Frankfurt *z.*, nach Städten, welche bekanntlich den Odenwaldgemeinden näher liegen. Handel und Verkehr wird nach Angabe der Petenten von Jahr zu Jahr weniger, neu gegründete Fabriken müssen, weil dieselben auf Bahnverkehr angewiesen sind, ihren Betrieb wieder einstellen. Merchingen liegt 7,5 Kilometer von der Bahnstation entfernt und ist der Weg dorthin ein sehr beschwerlicher. Durch diese mißlichen Verkehrsverhältnisse konnten die üblen Folgen nicht ausbleiben. In allen Orten ist eine beklagenswerthe Entwerthung von Grund und Boden eingetreten und die schönsten Güter müssen oft um einen Spottpreis abgegeben werden. Viele kleinere Landwirthe suchen heute ihr Brod als Arbeiter in den Städten zu verdienen, was hauptsächlich damit zusammenhängt, daß die Bevölkerung nicht an den Vortheilen theilnehmen kann, welche der moderne Verkehr mit sich bringt. Die Bittsteller führen weiter aus, daß sich schon im letzten Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 4. Beilageheft.



Jahr die Großh. Regierung mit ihren Anliegen beschäftigt habe. Auf eine Eingabe an das Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten hat der technische Referent über die Erbauung von Nebenbahnen diese Gegend besichtigt und ein Bahnprojekt ausgearbeitet. Dieses Projekt hat aber nicht allseitige Zustimmung gefunden, weil nach demselben der Anschluß an die Odenwaldbahn in Rosenberg stattfindet und die Bahn über die Höhe in das Erlenchthal ziehen soll, wodurch die wirtschaftlich wichtigen Ortschaften des Hasselbachthales, Oberwittstadt und Unterwittstadt gar nicht, und Ballenberg nur in einer Entfernung von 1,2 Kilometer von derselben berührt würden. Außerdem ist in diesem Vorschlag nur eine schmalspurige Bahn vorgesehen. Da, wie bereits schon erwähnt, der Hauptverkehr nach Heidelberg, Mannheim, Frankfurt auch nach Heilbronn geht, so ist es der dringende Wunsch der Petenten, daß die Einmündung der zu erbauenden Bahn nur in Osterburken bewerkstelligt werden soll, an welcher Eisenbahnstation auch alle Schnell- und Durchgangszüge anhalten. Nur diese Maßnahme würde eine thatsächliche Erleichterung für den erwähnten Fernverkehr bewirken und außerdem den Personenverkehr auf der Nebenbahn selbst erheblich steigern. Auch für die Empfehlung einer Schmalspurbahn können sich die Petenten nicht erwärmen und meinen, der Güterverkehr werde doch enorm vereinfacht, wenn auch die Seitenbahn ein normalspuriges Geleise hat. Auch würden sich die Betriebskosten nicht viel höher stellen, als die einer schmalspurigen Sekundärbahn.

Auf Anregung des Herrn Landtagsabgeordneten Klein in hoher zweiter Kammer, im Jahre 1900, wurde den beteiligten Gemeinden ein Bahnprojekt Seitens des technischen Referenten entworfen, welches von der Bahnstation Osterburken bis Merchingen zieht. Dieses Projekt wurde jedoch angeblich der hohen Kosten halber nicht weiter verfolgt, und es ist nun der dringende Wunsch der Gemeinden, daß dieses Projekt wieder aufgegriffen und die Bahn bis Neunstetten im Erlenchthal weiter geführt werden soll, so daß die Wünsche der Hasselbachthalorte Wittstadt und Ballenberg nach bestem Vermögen berücksichtigt würden. Die Wittsteller verkennen keineswegs die natürlichen technischen Schwierigkeiten, welche sich dem gewünschten Bahnbau in den Weg stellen — es sind zwei Höhenrücken zu übersteigen und auch noch andere Hindernisse zu entfernen —; sie sind jedoch der Meinung, daß, wenn man einen Vergleich mit denjenigen Schwierigkeiten, welche sich schon bei dem Bau anderer Staatsbahnen dargeboten haben, zieht, die in ihrer Gegend zurücktreten. Es wird weiter darauf hingewiesen, daß sich im unteren Erlench-Hasselbach- und Kessachbachthal der Verkehr schon jetzt Württemberg hauptsächlich der Jartthalbahn zuwendet, was noch mehr zunehmen wird, wenn nicht durch einen Bahnbau von Seiten des Badischen Staates diese Ortschaften für Baden wieder gewonnen werden. Nach Inhalt der Petition sind die wirtschaftlichen Verhältnisse recht günstige und versprechen schon, wenn auch nicht für den Anfang rentablen Betrieb, so doch regen Verkehr, welcher sich, wie mit Sicherheit anzunehmen ist, von Jahr zu Jahr erheblich steigern wird.

Die von dieser Bahnlinie berührten Ortschaften haben nach der letzten Volkszählung 5384 Seelen. Das Gesamtsteuerkapital derselben beträgt ca. 14 000 000 M. Außer Landwirthschaft treibenden Bewohnern befinden sich dort 172 Gewerbetreibende, und durch Inanspruchnahme der Eisenbahn wird zur Zeit folgender Umsatz bewältigt:

1. Landwirthschaftliche Produkte . . . . .	44 600 Ctr.
2. Rindvieh und Schweine u. s. w. . . . .	14 000 "
3. Gewerbliche Erzeugnisse, Grünkern, Branntwein . . . . .	9 350 "
4. Sonstiges: Obst, Eier, Butter u. s. w. . . . .	1 400 "
	zusammen 69 350 Ctr.

Hievon kommen auf Merchingen allein 22 200 Ctr.

Es werden zur Zeit eingeführt:

1. Für landwirthschaftliche Zwecke . . . . .	7 950 Ctr.
2. Kaufmännische Waare . . . . .	8 910 "
3. Sonstiges für Brennereien . . . . .	14 050 "
	zusammen 30 910 Ctr.

wovon Merchingen mit 4 500 Ctr. Antheil hat.



Da sich der Geschäftsverkehr durch eine Bahn noch bedeutend vergrößern wird, gibt man sich der Hoffnung hin, daß man in der Frage nach der Rentabilität kein Hinderniß sieht. Sämmtliche Gemeinden sind zur Verwirklichung dieses schönen Vorhabens zu Opfern bereit. Das Gelände zum Bahnbau wird unentgeltlich abgetreten werden und auch an anderen Zuwendungen soll es keineswegs fehlen, wenn diese mit die Voraussetzung zur Realisirung des Projectes bilden.

Ihre Kommission hat zu ihrer Sitzung über die Verathung vorliegender Petition die Herren Regierungsvertreter zugezogen, und hat das technische Gutachten, welches über dieses Bahnprojekt abgegeben worden ist, folgenden Inhalt:

„In das Thal der Kirnau, in welchem die Odenwaldbahn liegt, mündet von Süden her ein ausgesprochenes Seitenthal ein. Die vorhandenen kurzen Thälchen führen nicht weit in das Hügelland, dieses bildet daher einen von Nord nach Südwest ziehenden Wall, welcher sich bis etwa 575 Meter Meereshöhe erhebt, während die Sohle des Kirnauthales auf der Höhe 250 Meter bei Osterburken, und bei Rosenberg bis auf 280 Meter über dem Meere liegt.

Dieser Höhenzug, welcher das Kirnauthal gegen Süden abschließt, hat auf der Südseite die längeren Thäler der Kessach und des Hasselbachthales, welche in das mit dem Höhenzug etwa gleichlaufende Thal des Erlerbaches einmünden. Im Kessachthal liegen die Orte Hüngheim und Merchingen, im Hasselbachthal die Orte Schillingstadt, Ober- und Unterwittstadt nebst Ballenberg, im Erlerbachthal liegen Erlerbach, Oberndorf, Neunstetten und schließlich Assamstadt.

Wo auch die Abzweigung für eine Seitenbahn von der Odenwaldbahn angenommen werden mag, immer bleibt der steile Aufstieg zur Höhe des linksseitigen Hanges des Kirnauthales und von da der Abstieg in die obengenannten Thäler der Kessach, des Hassel- und Erlerbaches, um damit den aufgeführten Orten thunlichst nahe zu kommen.

Um kostspielige Arbeiten und Tunnels, da wegen der Betriebserchwernisse Spitzkehren auszuschließen sind, zu vermeiden, wird bei jedem Projekt die Anwendung der Zahnstange zur Erreichung der Höhe nicht zu umgehen sein.

Wird dieses Mittel angewendet, so muß die Linie so kurz als möglich werden, um den ersten bewohnten Ort rasch zu erreichen. Abgesehen von den Schwierigkeiten, welche jeder Anschluß in Osterburken wegen Ausstattung des Bahnhofes mit sich bringt, wird eine Linie mit Anschluß am Westende der Station direkt nach Merchingen diesen Ort erst nach 9 km, welche in unbewohntem Gelände liegen, erreichen. Die Verhältnisse des Geländes sind für eine solche Linie sehr ungünstig, da der Höhenrücken über 2 km lang auf der Meereshöhe 370 m bleibt und erst mit den letzten 3 km der Länge Merchingen etwa auf der Höhe von 290 m erreicht werden könnte.

Dabei liegt die Linie bei Merchingen auf dem rechten Thalhange der Kessach, so daß, um Hüngheim oder die Orte im Hasselbachthal zu erreichen, bei Merchingen ein etwa 30 m hoher Thalübergang über die Kessach nöthig würde. Eine Fortführung der Linie aus dem Kessachthal über Hüngheim nach Oberwittstadt im Hasselbachthal ist ausgeschlossen, da der Höhenzug zwischen beiden Thälern eine Meereshöhe bis zu 350 m erreicht, somit der Höhenunterschied von 50 bis 60 m auf- und abzusteigen ist, was bei der größten Steigung 1 : 40 —  $2\frac{1}{2}\%$  eine Längenentwicklung von 4 bis 4,8 km nöthig macht, welche nach Gestaltung des Geländes ohne Tunnels und zahlreiche theure Bauwerke sich nicht ausführen läßt.

Ein Anschluß an die Station Osterburken von Osten her würde zwar ohne Anwendung der Zahnstange, jedoch nur mit unverhältnißmäßigen Kosten für Erdarbeiten, Thalübergänge und Tunnels die Höhe gegenüber Rosenberg gewinnen können; von hier aus ist es möglich, den linken Hang des Kessachthales zu erreichen. Es würde sich hiermit eine äußerst kostspielige Parallelbahn zwischen Osterburken und Rosenberg zur Odenwaldbahn ergeben.

Hüngheim und Merchingen könnten Stationen unmittelbar an der Bahn erhalten, letzterer Ort oberhalb des Friedhofes. Die Weiterführung der Linie in das Hasselbachthal würde den gleichen Schwierigkeiten, wie oben geschildert, begegnen.



Mit Anwendung der Bahnstange würden sich die gleichen ungünstigen Verhältnisse ergeben, wie bei der erstbeschriebenen Abzweigung vom Westende der Station Osterburken.

Hiernach ergibt sich, daß zunächst keine Linie möglich ist, welche alle Orte im Haffelbach- und Erlenbachthale berührt, ferner daß ein Anschluß an die Odenwaldbahn auf Station Osterburken für den Bau und Betrieb einer Bahn nur nachtheilig ist.

Dagegen würde ein Anschluß auf Station Rosenberg es ermöglichen, für Bronacker in 1,5 km Entfernung, für Hüngheim, Merchingen, Oberndorf, Neustetten und Affamstadt unmittelbar bei den Orten Stationen zu erstellen, während Oberwittstadt nach Station Hüngheim etwa 3 km, nach einer Station im Erlenbachthal bei der Einmündung des Haffelbaches etwa  $4\frac{1}{2}$  km, Unterwittstadt bis dahin etwa 2 km Ballenberg etwa 1,2 km und schließlich Erlenbach 1,3 km Entfernung hätte. Eine solche in Rosenberg abzweigende Linie wird jedenfalls hinsichtlich des Baues und des Betriebes den Vorzug verdienen.

Eine eingehende Untersuchung wird noch festzustellen haben, welche Spurweite für eine solche Bahn am vortheilhaftesten ist und wie die Einzelheiten den Verhältnissen des Geländes am besten anzupassen sind."

Zu der Frage über die wirthschaftlichen Verhältnisse dieser Gegend erklärt der Herr Regierungsvertreter vorerst noch keine Stellung nehmen zu können, weil dieselben durch amtliche Erhebungen festgestellt werden müßten; ebenso seien auch Erhebungen über die Rentabilität nothwendig.

#### Stellungnahme der Kommission:

Ihre Kommission hat vorliegende Petition einer eingehenden wohlwollenden Prüfung unterzogen und verkennt nicht die Nachtheile, welche gerade dieser von der Bahn so weit abgelegenen Gegend aus dem Fehlen dieses Verkehrsmittels erwachsen. Namentlich ist der Ort Merchingen als Handelsplatz durch seine bedeutenden Märkte und Produktenhandel zur Genüge bekannt, und können wir die Wünsche der dortigen Bewohner, eine Eisenbahn zu erhalten, als durchaus berechtigt finden.

Wenn auch, wie aus dem technischen Gutachten hervorgeht, sich momentan noch Schwierigkeiten in den Weg stellen, so gibt man sich dennoch der Hoffnung hin, daß sich durch genauere Prüfung noch manches Hinderniß aus dem Weg räumen läßt und ein zweckmäßiger, für alle beteiligten Orte befriedigender Weg gefunden und ausgeführt werden kann.

Die Verhandlungen über die Festlegung der projektirten Bahnlinie sind leider bis jetzt zu keinem endgiltigen Abschluß gelangt.

Die von verschiedenen Mitgliedern Ihrer Kommission hier aufgeworfene Frage, ob nicht die Petition empfehlend zu überweisen sei, konnte daher nicht weiter verfolgt werden.

#### Antrag der Kommission:

Die Kommission beantragt:

Hohe zweite Kammer wolle vorliegende Petition um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Osterburken über Merchingen durch das badische Bau- und hoher Regierung zur Kenntnißnahme überweisen.