

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 107. Sitzung (19.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

N^o 65.

Beilage zum Protokoll der 107. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 19. Juni 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 Gesetzentwurf, **die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Oberschefflenz nach Billigheim betreffend**, zur Berathung und Zustimmung vorzulegen.

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

Gegeben Karlsruhe, den 13. Juni 1902.

Friedrich.

v. Brauer.

Auf Seiner königlichen Hoheit Höchsten Befehl:
Schwoerer.

Gesetzentwurf.

Die Erbauung einer Nebenbahn von Oberschefflenz nach Billigheim betreffend.

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden,
Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Artikel 1.

Zur Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Oberschefflenz nach Billigheim kann aus den Beständen der Eisenbahnschuldentilgungskasse ein einmaliger unverzinslicher nicht rückzahlbarer Staatsbeitrag von 30 000 M für das Kilometer Bahnlänge bewilligt werden.

Der Staatsbeitrag soll erst mit Vollendung des Bahnbaues und nach erfolgter Betriebsöffnung zur Auszahlung gelangen.

Artikel 2.

Der Staatsbeitrag soll nur unter der Voraussetzung gewährt werden, daß die beteiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten sich verbindlich machen, das für die Anlage der Bahn sammt Beiverken erforderliche Gelände unentgeltlich und eigenthümlich zur Verfügung zu stellen.

Artikel 3.

In der Genehmigungsurkunde für den Bau und Betrieb der Bahn sind dem Staat und der Staatsaufsichtsbehörde die im § 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1900 bezeichneten Rechte vorzubehalten.

Artikel 4.

Dem Unternehmer der Bahn können zugesichert werden:

1. Tag- und Sportelfreiheit in allen den Bau und Betrieb der Bahn betreffenden Angelegenheiten,
2. Befreiung in Bezug auf die Eisenbahn und deren Beiverke von der bestehenden Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer sowie den sich daran knüpfenden Gemeindeumlagen.

Das bei dem Unternehmen verwendete Personal unterliegt bezüglich der Besteuerung den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen.

Artikel 5.

Die unentgeltliche Mitbenützung der vorhandenen Anlagen auf dem Staatsbahnhof Schefflenz kann dem Unternehmer gestattet und die daselbst erforderliche Besorgung des Stations- und Abfertigungsdienstes von der Staatsbahnverwaltung unentgeltlich übernommen werden.

Artikel 6.

Die Wirksamkeit des Gesetzes erlischt mit Ablauf des Jahres 1907, wenn bis dahin die Bahn noch nicht erstellt ist. Mit landesherrlicher Genehmigung kann die Wirksamkeit des Gesetzes auf ein weiteres Jahr erstreckt werden.

Gegeben zc.

Begründung.

Die Gemeinden des Schöfflenzthales und die dort angelegenen Industrien haben sich schon längere Zeit um Anlage einer Bahn bemüht.

Die durch den Bau und Betrieb mehrerer Nebenbahnen im Lande bekannte Firma Bering & Wächter in Berlin hat neuerdings im Auftrage der Gemeinden und sonstigen Interessenten das Projekt einer Schöfflenzthalbahn in eingehender Weise auf seine Bauwürdigkeit geprüft, wobei sich ergeben hat, daß nur die Strecke von Oberschöfflenz bis Billigheim zur Ausführung zu empfehlen ist. Eine Weiterführung nach Allfeld, das übrigens nur etwa 3 Kilometer von Billigheim entfernt ist, kann der großen Kosten wegen zunächst nicht in Aussicht genommen werden. Eine Weiterführung der Bahn von Allfeld nach Neudenau wäre mit derartigen Schwierigkeiten und Kosten verbunden, daß sie in keinem Verhältniß zum Verkehr und der Möglichkeit seiner Hebung stehen würden.

Die Baukosten der Strecke Oberschöfflenz-Billigheim mit einer Länge von 8,5 km berechnen sich einschließlich der Beschaffung der Betriebsmittel, jedoch ohne Grunderwerb, auf 880 000 *M.* d. h. für das Kilometer auf 103 530 *M.* Dieser für eine Nebenbahn verhältnißmäßig hohe Bauaufwand ist hauptsächlich in den großen Terrainschwierigkeiten begründet, die besonders im Anfang der Linie beim Abstieg von dem hochgelegenen Bahnhof Oberschöfflenz bis nach Unterschöfflenz hervortreten. Auch die Kosten für Betriebsmittel in der Summe von 155 500 *M.* fallen bei der kurzen Bahnstrecke schwer in's Gewicht.

Die Kosten des Grunderwerbs für die Linie sind veranschlagt zu 119 510 *M.*

Es haben sich nach den betreffenden Gemeindebeschlüssen verbindlich gemacht beizutragen:

Oberschöfflenz	8 000 + 10 % = 8 800 <i>M.</i>
Mittelschöfflenz	8 000 + 10 % = 8 800 "
Unterschöfflenz	20 000 + 10 % = 22 000 "
Kazenthal	8 000 + 10 % = 8 800 "
Billigheim	35 000 + 10 % = 38 500 "
Hierzu der von den Ziegelei- und Mühlenwerken zugesicherte Beitrag von	30 000 + 10 % = 33 000 "
Im Ganzen	119 900 <i>M.</i>

Die über die Betriebsergebnisse angestellten Berechnungen ergeben:

I. Einnahmen.

a. aus dem Personenverkehr und gewöhnlichen Güterverkehr.

Nach folgender Tabelle kommen in Betracht:

Gemeinde	Bei Bahnkilometer	Einwohner	Prozentsatz der Bahnbenützer	Anzahl
Oberschefflenz	0,0	950	25%	238
Mittelschefflenz	1,6	614	100%	614
Unterschefflenz	3,3	934	100%	934
Kaßenthal	5,6	350	100%	350
Waldmühlbach	5,6	649	100%	649
Willigheim	8,4	829	100%	829
Sulzbach	8,4	919	50%	460
Altfeld	11,3	853	100%	853
	Summa	6 098	Summa	4 927

Die für das Bahnunternehmen in Betracht kommende sogen. kommerzielle Bevölkerung beträgt daher 4 927 Personen.

Nach statistischen Erfahrungen und Vergleichen kann hier für jeden Kopf der kommerziellen Bevölkerung aus Personen- und gewöhnlichem Güterverkehr 6 M. im Jahr gerechnet werden.

Daher hier:

$$4\,927 \times 6 = \dots\dots\dots 29\,562.- M.$$

als Erträgniß aus dem Personen- und gewöhnlichen Güterverkehr.

b. aus dem besonderen Verkehr der industriellen Werke.

Hier kommen in Betracht:

1. Bierbrauerei Unterschefflenz

500 Tonnen Wagenladungsgüter (Kohlen und Malz) auf 8 Tarifkilometer zu 0,035 M. Streckengebühr und für 500 Tonnen die halbe Abfertigungsgebühr mit 0,5 M.

$$140 + 250 = \dots\dots\dots 390.- "$$

2. Schneidemühle oberhalb Willigheim

750 Tonnen Wagenladungsgüter (Bretter und Schnittholz) auf 18 Tarifkilometer mit Durchschnittsstreckensatz 0,032 M. 432.- M.

750 Tonnen halbe Abfertigungsgebühr zu 0,50 M. 375.- "

$$\underline{\hspace{10em}} 807.- "$$

Uebertrag . . 1 197.- M

Uebertrag . . . 1 197,— *M*

3. Ziegelwerke Billigheim.

Dieses groß angelegte Etablissement für Thon und Steingutwaaren ist nahezu fertiggestellt. Der Fortbestand ist durch die in der Nähe vorhandenen ausgedehnten Thonlager für lange Zeit gesichert. Gestützt auf die Angaben der Besitzer kann für Empfang und Versandt an Wagenladungsgütern auf 1500 Wagen jährlich gerechnet werden. Für die betreffenden Ladungen (Ziegel, Backsteine etc. und Kohlen) ist der mittlere Satz von Spezialtarif III mit 0,024 *M* in Ansatz gebracht. Dabei ergibt sich

15 000 Tonnen auf 18 Tarifkilometer zu 0,024 *M* 6 480.— *M*
 von 15 000 Tonnen die halbe Abfertigungsgebühr mit 0,50 *M* 7 500.— "

13 980.— "

4. Stuhlseitemühle unterhalb Billigheim.

Die Mühle steht zur Zeit still, soll aber nach Eröffnung der Bahn wieder in Betrieb genommen werden.

Für die Verfrachtung werden von den Besitzern jährlich 350 Wagenladungen Getreide und Mehl angegeben. Dies ergibt 3500 t Wagenladungsgut auf 18 Tarifkilometer nach Spezialtarif I zu 0,045 *M* Streckenfah 2 835.— *M*
 für 3 500 t die halbe Expeditionsgebühr mit 0,50 *M* 1 750.— "

4 585.— "

5. Anderweitige Industrien.

Für durch die Ziegelwerke zu eröffnende Kalkbrennereien und event. Cementfabrikation werden gerechnet jährlich 200 Wagenladungen 2 238.— "

Summa b. . . 22 000.— *M*

c. aus Nebeneinnahmen.

Ueberfuhrgebühr für das Verbringen und Abholen der Wagen von Station Billigheim auf das Verladegleis der Ziegelwerke werden gerechnet

1 500 Wagen zu 1 *M* 1 500.— *M*
 für Beförderung der Postsendungen, Wiegegelder, Standgelder, Miethen, Pachtzinsen, Veräußerungen von Materialabfällen im Ganzen . . . 1 135.— "

Summa c. aus Nebeneinnahmen . . . 2 635.— *M*

Zusammenstellung.

I. Einnahmen.

a) aus dem Personen- und gewöhnlichen Güterverkehr 29 562 *M*
 b) aus dem besonderen Verkehr der industriellen Werke 22 000 "
 c) aus Nebeneinnahmen 2 635 "
 Summa I Einnahmen . . . 54 197 *M*

II. Betriebsausgaben.

Es sollen täglich 5 Züge in jeder Richtung verkehren, hiermit ergeben sich bei 9 km Betriebslänge $5 \times 2 \times 9 = 90$ km täglich und jährlich $365 \times 90 = 32 850$ km.

Hierzu für Materialzüge, Sonderzüge und Leerfahrten 900 km, so daß die Leistung im Jahr 33 750 km beträgt. Nach den anderwärts gemachten Erfahrungen sind die Betriebskosten für das Zugkilometer zu berechnen mit 1 *M*, hieraus folgt die Jahresausgabe von . . . 33 750 *M*

Hierzu die Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds mit jährlich 2 750 "

Summa II Betriebsausgaben . . . 36 500 *M*

Hiernach ergibt sich für die Bahn mit

einer Jahreseinnahme von	54 197 M.
einer Jahresausgabe von	36 500 "
ein verfügbarer Ueberschuß von	17 697 M.

welcher Betrag der 3prozentigen Verzinsung eines Kapitals von 589 900 M. entspricht.

Gegenüber den obenangegebenen Baukosten mit 880 000 M. ist somit eine Unzulänglichkeit vorhanden, die durch Zuschüsse zu decken wäre.

Das Bahnunternehmen ist in seinem Bestande vorzugsweise von dem Güterverkehr abhängig und besonders von dem Theile desselben, der bei der Rentabilitätsberechnung aus den industriellen Werken als einnahmebringend angenommen ist.

Die Firma Bering und Wächter hat sich bereit erklärt, die Linie Oberschefflenz—Billigheim unter folgenden Bedingungen zu bauen und zu betreiben:

1. Die Gemeinden und Interessenten haben das zur Bahn und deren Nebenanlagen erforderliche Gelände kosten- und lastenfrei zu stellen.
2. Die Ziegel- und Mühlenwerke Billigheim übernehmen eine bindende Garantie dafür, daß sie jährlich der Bahn eine Frachtmenge von mindestens 20000 Tonnen oder 2000 Wagenladungen jährlich zuführen und einen Fehlbetrag an den hieraus abzuleitenden Frachten entsprechend entschädigen.
3. Daß für das Kilometer Bahnlänge ein unverzinslicher nicht rückzahlbarer Bauzuschuß von 35 000 M. geleistet werde; im Ganzen also $8,5 \times 35\ 000 = 297\ 500\ M.$

Werden diese Voraussetzungen erfüllt, so ergibt sich für die Bahn-Unternehmung eine Kapitalanlage in der Höhe von $880\ 000 - 297\ 500 =$ rund $582\ 000\ M.$, welche bei einem jährlichen Ueberschuß von 17 697 M. sich zu 3,04% verzinsen würde.

Die Inhaber der Ziegel- und Mühlenwerke Billigheim haben nach einer vorliegenden Erklärung die von der Firma Bering und Wächter gestellte Bedingung hinsichtlich der für ihren Verkehr zu leistenden Garantie in bindender Weise ertheilt.

Es steht hiernach nur noch die Leistung des verlangten Baukostenzuschusses von 35 000 M. für das Kilometer in Frage. Da es im Interesse der Staatsbahn gelegen ist, wenn der Verkehr auf der Odenwaldbahn durch den Anschluß von Seitenbahnen mehr und mehr zur Entwicklung gebracht wird und da bei dem Schefflenzthal alle Aussicht vorhanden ist, daß das geplante Bahnunternehmen zum Gedeihen der Landwirtschaft und zur Erstarbung der erst in jüngster Zeit aufgetretenen Industrie wesentlich beitragen wird, erachtet die Regierung es für gerechtfertigt, von dem verlangten Baubeitrag die Summe von 30 000 M. für das Kilometer Bahnlänge d. h. im Ganzen $8,5 \times 30\ 000 = 255\ 000\ M.$ auf die Staatskasse zu übernehmen.

Ueber diesen Kilometerbeitrag ist bis jetzt nicht hinausgegangen worden und es sind auch hier keine besonderen Gründe vorhanden, den Staatsbeitrag höher zu greifen als z. B. bei der Nebenbahn von Walldürn nach Hardheim. Das Zustandekommen des Unternehmens dürfte an dem Fehlbetrag von 42 500 M. nicht scheitern, da die Interessenten des Schefflenzthales, insbesondere die Industriellen, wohl in der Lage sein werden, hierfür aufzukommen.

In Betreff der Einzelbestimmungen des Gesetz-Entwurfs wird auf die Bemerkungen in der Begründung zu dem Gesetz-Entwurf über die Harmersbachthalbahn verwiesen.