

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 114. Sitzung (27.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über

den Gesetzentwurf, die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Oberschefflenz nach Willigheim betreffend.

Erstattet von dem Abgeordneten **Neuwirth**.

Seit einer Reihe von Jahren sind die von der Bahnlinie abseits gelegenen Bewohner des Odenwaldes bemüht, daß auch sie durch den Bau von Nebenbahnen an den Weltverkehr angeschlossen werden. Ein Einblick in die Karte zeigt uns, daß das Bahnnetz in der Odenwaldgegend noch ein sehr mangelhaftes ist, während in der Rheinebene, überhaupt in den industriereicheren Gegenden, das Bahnnetz von Jahr zu Jahr ein dichteres und vollkommeneres wird.

Wenn auch Seitens hoher zweiter Kammer diesbezügliche Petitionen der Bewohner des Odenwaldes stets wohlwollende Aufnahme gefunden haben, so waren es vorwiegend technische Schwierigkeiten, welche diese Gegend dem Bahnbau gegenüberstellte, was die Großh. Regierung wieder abgehalten hat, mit dem Bau von Nebenbahnen in dieser Gegend zu beginnen. Erst durch Gewinnung von Privat-Gesellschaften, welche sich gegen Gewährung entsprechender Staatszuschüsse bereit erklärten, Nebenbahnen in Bau und Betrieb zu übernehmen, ist es gelungen, auch solche Gegenden der Wohlthat einer Eisenbahn theilhaftig zu machen.

Es muß ja zugegeben werden, daß der Betrieb solcher Bahnen oft manches zu wünschen übrig läßt für diese Bewohner, allein wenn man in Betracht zieht, welcher Aufwand zum Bau und Betrieb solcher Bahnen erforderlich ist und die Einnahmen oft kaum im Verhältniß zum Aufwand stehen, so ist es ja selbstverständlich, daß Sparsamkeit im Bau und Betrieb solcher Bahnen in vollem Maße am Platze ist.

Der vorliegende Gesetzentwurf umfaßt die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Oberschefflenz nach Willigheim.

Von Oberschefflenz, welches an der Bahnstrecke Mosbach—Seelach liegt, soll die projektierte Linie das Schefflenzthal durchziehen, und liegen zunächst folgende Orte, welche Stationen erhalten sollen, an dieser Strecke: Oberschefflenz, Mittelschefflenz, Unterschefflenz, Rabenthal und Willigheim. Das Schefflenzthal ist

eine sehr fruchtbare Gegend. Die Viehzucht steht dort in hoher Blüthe; für Futter- und Körnerbau, auch für Handelsgewächse, ist dieses Thal sehr geeignet und wird das alles Seitens der Bewohner mit bestem Erfolg betrieben. Auch für Obstbau ist diese Gegend vermöge ihrer günstigen Lage sehr geeignet und ist der Versand dieser Produkte fast in jedem Jahre ein sehr namhaftes Quantum.

Außer landwirthschaftlichem Betrieb besitzt aber diese Gegend auch bedeutende gewerbliche Etablissements: große Ziegeleien, Mühlenwerke, Brauereien, Cementwerke und Kalkbrennereien, sodaß dem Unternehmen gegenüber ein recht reger Verkehr zu erwarten steht. Aus der Begründung des Gesetzentwurfes ist zu entnehmen, daß die Baukosten der Strecke Oberschefflenz—Billigheim mit einer Länge von 8,5 Kilometer einschließlich der Beschaffung der Betriebsmittel, jedoch ohne Grunderwerb 880 000 *M.* betragen, d. h. für das Kilometer 103 500 *M.*

Die Kosten des Grunderwerbes für die zu erbauende Linie sind zu 119 510 *M.* veranschlagt. Es haben sich nach den betreffenden Gemeindebeschlüssen verbindlich gemacht beizutragen:

| | |
|--|-----------------|
| Oberschefflenz | 8 800 <i>M.</i> |
| Mittelschefflenz | 8 800 " |
| Unterschefflenz | 22 000 " |
| Razenthal | 8 800 " |
| Billigheim | 38 500 " |
| Von industriellen Unternehmern sind außerdem zugesichert | 33 000 " |

Im Ganzen 119 900 *M.*

Aus der Rentabilitätsberechnung dieser Bahn ist ersichtlich, daß man sich aus dem Personen- und Güterverkehr eine Gesamteinnahme von 54 197 *M.* verspricht.

Unter diesen Einnahmen heben wir diejenigen der industriellen Werke hervor:

| | |
|---|---------------|
| Eine große Brauerei in Unterschefflenz für Frachten den jährlichen Betrag von | 390 <i>M.</i> |
| Eine Schneidemühle | 807 " |
| Ziegelwerk Billigheim | 13 980 " |
| Eine Stuhlseidenmühle unterhalb Billigheim | 4 585 " |

Die Ziegel- und Mühlenwerke in Billigheim übernehmen eine bindende Garantie dafür, daß sie der Bahn eine Frachtmenge von mindestens 20 000 Tonnen oder 2000 Wagenladungen jährlich zuführen und einen Fehlbetrag an den hieraus abzuleitenden Frachten entsprechend entschädigen.

Demgegenüber berechnen sich die Betriebsausgaben auf ca. 36 500 *M.*, sodaß noch ein verfügbarer Ueberschuß von 17 697 *M.* vorhanden wäre, welcher Betrag der 3prozentigen Verzinsung eines Kapitals von 589 900 *M.* entspricht. Die oben angegebenen Baukosten betragen 880 000 *M.*; es ist somit eine Unzulänglichlichkeit vorhanden, welche durch Zuschüsse zu decken wäre.

Außer den direkt an der Bahnlinie gelegenen Orten sind noch die Ortschaften Waldmühlbach, Sulzbach und Allfeld zu verzeichnen, welche in geringer Entfernung von Stationen liegen und so wesentlich zur Frequentierung der Bahn beitragen werden. Für die dortigen Bewohner wäre allerdings wünschenswerth gewesen, daß die Bahn über Allfeld nach der an der Bahnlinie Neckarelz—Osterburken gelegenen Station Meidenau durchgeführt worden wäre, allein es stehen dem große Terrainschwierigkeiten entgegen.

Die Firma Bering & Wächter, welche schon verschiedene Bahnen in Baden im Bau und Betrieb hat und sich als durchaus zuverlässig erwies, 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 20 000 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, also im Ganzen $8,5 \times 35\,000 = 297\,500$ *M.*

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

Da es im Interesse der Staatsbahn gelegen ist, wenn der Verkehr 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 Landwirthschaft und zur Erstarkung der erst in jüngster Zeit auf gekommenen Industrie wesentlich beitragen wird, erachtet die Regierung es für gerechtfertigt, von dem verlangten Beitrag 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 Walldüren—Hardheim.

Ihre Kommission hält dieses Angebot im Betrag von 30 000 *M.* für das Kilometer als durchaus genügend, umso mehr, da durch die Uebernahme der Verpflichtung Seitens der Ziegel- und Mühlenwerke Billigheim, der Bahn eine jährliche Frachtmenge von mindestens 2000 Wagenladungen zuzuführen und einen Fehlbetrag an den hieraus abzuleitenden Frachten entsprechend zu entschädigen, die unternehmende Gesellschaft die Ueberzeugung gewinnen muß, daß die Frequenz dieser Linie eine gute sein wird und demgemäß die zu erwartenden Einnahmen nahezu volle Garantie für die Rentabilität der Bahn bieten.

Antrag der Kommission.

Die Kommission beantragt:

„hohe zweite Kammer wolle dem vorliegenden Gesetzentwurf, die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Oberschefflenz nach Billigheim betreffend, die Zustimmung ertheilen.“