

# **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<sup>o</sup> 66.

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 Gesetz-Entwurf, **die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Sieberach nach Oberharmersbach 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 Viberach nach Oberharmersbach 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 Viberach durch das Harmersbachthal 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 Betriebseröffnung 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. Tax- 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 Viberach kann dem Unternehmer gestattet und die daselbst erforderliche Beforgung 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 Stadt Zell a. H. hat schon in früheren Jahren sich um die Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit der Station Biberach bemüht. In neuester Zeit sind die Bestrebungen in Verbindung mit der größten Gemeinde des Thales, Oberharmersbach, wieder aufgenommen worden, und es haben diese nun zu dem Ergebnisse geführt, daß die Firma Bering & Wächter die Erklärung abgegeben hat, den Bau der normalspurigen 10,6 Kilometer langen Nebenbahn von Biberach über Zell nach Oberharmersbach nach dem von ihr aufgestellten Projekt in sachgemäßer Weise herzustellen und in Betrieb zu nehmen, wenn ihr

1. vertragsmäßig die unentgeltliche und lastenfreie Ueberweisung des zum Bahnbau erforderlichen Geländes sowie die Uebernahme der damit verbundenen Nebenkosten von den Gemeinden und Interessenten zugesichert und
2. ein Baarbeitrag zu den Baukosten in der Höhe von 30 000 *M* für das Kilometer, im Ganzen also 318 000 *M* von Seiten des Staates bewilligt wird.

Durch die Bahnerstellung würde das an Naturschönheiten reiche Harmersbachthal unmittelbar erschlossen, das Nordrachthal mit den stark besuchten Lungenheilanstalten und dem stets steigenden Güterverkehr der Schwarzwaldbahn um einige Kilometer näher gerückt. Das Bahngelände umfaßt die Gemeinden Ober- und Unterentersbach, Zell a. H., Unter- und Oberharmersbach, Nordrach mit Nordrach-Fabrik, zusammen eine Fläche von 11 511 ha, wovon etwa 2030 ha auf Garten- und Ackerland, 1520 ha auf Wiesen und 7961 ha auf Waldflächen entfallen. Die Einwohnerzahl beträgt rund 7600.

Die Land- und Forstwirtschaft herrscht vor. Fabriken und sonstige industrielle Anlagen sind vorhanden: in Unterentersbach eine Papierfabrik und eine Holzschneiderei, in Zell a. H. zwei Steingutfabriken, eine Garnzwirnerei, eine Färberei, zwei Sägemühlen, zwei Mahlmühlen, eine Schreinerei und eine Cigarrenfabrik, in Nordrach, 7 Sägemühlen, eine Bürstenhölzfabrik, in Unterharmersbach, 5 Sägemühlen, 2 Getreidemühlen, in Oberharmersbach, 2 Hammerschmieden, 9 Sägemühlen und 5 Getreidemühlen.

Von weittragender Bedeutung wird die Bahn für die Land- und Forstwirtschaft treibenden Gemeinden Unter- und Oberharmersbach, vorausgesetzt, daß die Bevölkerung das neue Verkehrsmittel auszunützen versteht. Die Ersparniß an Frachtkosten wird namentlich für Holztransporte von Bedeutung sein. Zur Ausfuhr kommen vorzugsweise Vieh, Obst, Branntwein, Nutz- und Brennholz, Schnittwaaren jeder Art, Eichen- und Fichtengerberinde, Waldbeeren, Sandstein zc. Eingeführt werden Saatgut, landwirtschaftliche Maschinen, künstlicher Dünger, Nahrungs- und Genußmittel, Manufakturwaaren, Baumaterialien u. dergl.

Der Land- und Forstwirtschaft, die auch im Harmersbachthale über Arbeitermangel zu klagen hat, wird der Beizug auswärtiger Arbeitskräfte durch die Bahn erleichtert werden.

Die Bahn soll auf der Ostseite der Station Biberach-Zell von der Ringthalbahn abzweigen, sie läuft dann auf etwa 500 Meter Länge mit dieser parallel und gewinnt mittelst eines Bogens nach Osten das linke Ufer des Harmersbaches.

Der zwischen der Abzweigstation Biberach-Zell und der Endstation Oberharmersbach-Dörfle zu überwindende Höhenunterschied beträgt 119 Meter.

Die Länge der Bahn wird etwa 10,6 Kilometer betragen. Der kleinste Krümmungshalbmesser mißt 200 m; die größte Steigung 1: 50 (2 ‰); in Steigungen (1: 50 bis 1: 450) liegen 8317 m oder 78,45 ‰ in der Horizontalen 2284 m oder 21,55 ‰. In gerader Linie liegen 7742,9 m oder 73,04 ‰ in Kurven von 200 bis 1000 Meter Halbmesser 2858,1 m oder 26,96 ‰.

Als Stationen sind an der neuen Linie angenommen:

Zell bei km 3,3. Bahnhof mit unbeschränktem Güterverkehr.

Birach bei km 4,5. Haltepunkt nach Bedarf für Personenverkehr mit Einrichtungen für Wagenladungs- und Holzverkehr.

Unterharmersbach bei km 5,5. Bahnhof mit unbeschränktem Güterverkehr.

Oberharmersbach-Dorf bei km 9,0. Haltestelle mit Einrichtung für Wagenladungs- und Holzverkehr.

Oberharmersbach-Dörfle bei km 10,5 vor Riersbach. Endstation mit unbeschränktem Güterverkehr und Sitz der Bahnverwaltung.

Die Baukosten sind in den geprüften Voranschlägen zu 1 210 000 M. ermittelt; die Kosten des Grunderwerbs wurden von dem Komitee auf 185 000 M. festgestellt, so daß als reine Baukosten einschließlich der Betriebsmittel 1 025 000 M. verbleiben oder auf das Kilometer 96 690 M.

Bei den bisher mit staatlicher Unterstützung zur Verwirklichung gebrachten Bahnprojekten kommt ein ähnlich hoher kilometrischer Bauaufwand nur bei der Bahn von Walldürn nach Hardheim mit 93 800 M. vor.

Wie bei jener Bahn sind auch hier im Verhältnisse zur Bahnlänge erhebliche Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten (tiefe Einschnitte, hohe Anschnitte und erhebliche Aufdämmungen) erforderlich. Ferner verursacht die Ausbildung von 7 Stationen zum Wagenladungs- und Holzverkehr mit den ausgedehnten Unterbauten, den Gleisanlagen und den Zufahrts- und Ladestraßen, ferner die größere Anzahl von Uebergangswerken in Folge der Beschaffenheit der Terrainoberfläche eine erhebliche Kostenvermehrung gegenüber einer in relativ ebenem Gelände verlaufenden Anlage.

Ueber den angenommenen Endbahnhof Oberharmersbach-Dörfle hinaus wachsen die Schwierigkeiten für eine Verlängerung der Bahn ganz unverhältnißmäßig, weshalb von einer Weiterführung bis zum sogenannten Holdersbach-Thal abgesehen werden muß.

Zu dem Grunderwerb sind als Beiträge zugesichert:

von der Gemeinde Zell a. H. . . . .	50 000 M.
„ „ „ Unterharmersbach . . . .	15 000 „
„ „ „ Oberharmersbach . . . .	110 000 „
Summa . . . . .	175 000 M.

Es wird erhofft, daß die Deckung der fehlenden 10 000 M. durch Beiträge des Kreises und des Großh. Domänenärars, sowie der noch rückständigen Gemeinden erfolgen werde. Die Gemeinden haben das Risiko für einen, den Betrag von 185 000 M. übersteigenden Mehraufwand übernommen.

Die ökonomischen Verhältnisse der beteiligten Gemeinden sind sehr günstig und die in Aussicht gestellten Beiträge gehen nicht über ihre Leistungsfähigkeit hinaus.

Ueber den beabsichtigten Betrieb und die voraussichtlichen Betriebsergebnisse wurden nach verschiedenen Methoden Berechnungen aufgestellt.

Am zuverlässigsten erscheint die Berechnung nach den Angaben der Interessenten über den dormaligen Verkehr.

In der Annahme, daß für den Personenverkehr zwei Wagenklassen eingerichtet und die gleichen kilometrischen Einheitsätze, wie bei den übrigen, von der Gesellschaft gebauten und betriebenen Bahnen erhoben und daß im Güterverkehr die Grundtaxen der Großh. Staats-Eisenbahn für die verschiedenen Tarifklassen eingeführt, aber mit doppelten Streckenätzen berechnet werden, während von der Staatsbahn die halbe Abfertigungsgebühr zu Gunsten der Interessenten aufgelassen wird, ergibt sich:

## I. Betriebseinnahmen.

### a. Aus dem Personenverkehr.

In dem Verkehrsgebiet der projektirten Bahn sind im Ganzen 8939 Bewohner vorhanden. Die Einnahmen der Station Biberach-Zell, sowie der seitlich gelegenen Orte Unter- und Ober-Entersbach, sowie Nordrach kommen mehr für die Station Biberach in Betracht und können nur mit einem entsprechend angenommenen Bruchtheil auf die neue Linie gerechnet werden.

Demnach werden sich als eigentliche Bahnbenutzer ergeben:

von Biberach	mit 1332 Bewohnern	30 %	oder	400
„ Unterentersbach	„ 409	20 %	„	82
„ Oberentersbach	„ 209	20 %	„	42
„ Zell	„ 1783	100 %	„	1783
„ Nordrach	„ 1803	70 %	„	1262
„ Unterharmersbach	„ 1550	100 %	„	1550
„ Oberharmersbach	„ 1853	100 %	„	1853

Sa. 8939

Sa. 6972

Bei der Wohlhabenheit und dem regen Verkehr, die im Harmersbachthale herrschen, ist wohl anzunehmen, daß von obigen 6972 kommerziellen Bewohnern durchschnittlich jede Person fünfmal die Bahnstrecke auf die ganze Länge von 11 Kilometer hin und zurück befahren wird. In dieser Annahme ist bereits die durch den Fremden- und Touristenverkehr etwa eintretende Steigerung der Zahl der Reisenden inbegriffen.

Hiermit ergeben sich jährlich:  $6972 \times 5 \times 11 \times 2 = 766\,920$  Personenkilometer.

Nach den Ergebnissen der Nebenbahnen Achern—Ottenhöfen, Krozingen—Sulzburg und Haltingen—Kandern ergibt sich aufgrund der Fahrpreise ein durchschnittlicher Ertrag von 4,2  $\mathcal{J}$  für das Personenkilometer. Daher im Ganzen hier  $766\,920 \times 0,042 = \dots \dots \dots 32\,210 \mathcal{M} 64 \mathcal{J}$

Bei den genannten Bahnen betragen die Nebeneinnahmen für Beförderung von Reisepäck, Hunden und Expressgut c. 1300  $\mathcal{M}$  jährlich, welche auch hier anzunehmen sind, daher zur Abrundung  $\dots \dots \dots 1\,289 \mathcal{M} 36 \mathcal{J}$

Zusammen a) aus dem Personenverkehr  $\dots \dots \dots 33\,500 \mathcal{M} - \mathcal{J}$

### b. Aus dem Güterverkehr.

Die Angaben der Interessenten beziffern die Höhe des Empfanges und Versandes auf jährlich 31729 Tonnen; diese Angabe befindet sich in gutem Einklang mit den über Güterverkehr auf Station Biberach-Zell festgestellten statistischen Zahlen, die für 1899 einen Umschlag von 35263 Tonnen ergeben und sich in rund 12 % Stück- und Eilgut sowie 88 % Wagenladungen vertheilt haben.

Nach der Zahl der Bewohner und deren wirtschaftlichen Verhältnissen werden auf Biberach selbst etwa 10 % der 3500 Tonnen entfallen, so daß für das Harmersbachthal einschließlich Nordrach noch rund 31500 Tonnen jährlich verbleiben. (Den Umschlag in Biberach-Zell zu rund 35000 Tonnen angenommen).

Sieht man von dem im Verhältniß zu den übrigen Gemeinden unbedeutenden Güterverkehr der beiden Seitenorte Unter- und Oberentersbach ab, so folgt nach den Angaben der Interessenten mit den Vertheilungszahlen 12 und 88 % für den zu erwartenden Güterverkehr:

		Stückgut	Wagenladungsgut
Zell	mit 9583 Tonnen	1150 t	8433 t
Nordrach	„ 7897	947 t	6950 t
Unterharmersbach	„ 4290	515 t	3775 t
Oberharmersbach	„ 9853	1183 t	8670 t
Sa. . . . .	31623	3795 t	27828 t
			31623 t

Mit den Staatsbahntaxen von 11  $\mathcal{J}$  für ein Tonnenkilometer Stückgut und von 2,6  $\mathcal{J}$  für Wagenladungsgut als Streckensätze, ferner unter Annahme einer mittleren Entfernung für die beiden in Oberharmersbach geplanten Stationen von 10 Kilometer gleich 20 Tarifkilometer ergeben sich folgende Einnahmeposten:

1. Station Zell mit Nordrach.	
2097 t Stückgut auf 8 Tarifkilometer zu 0,11 $\mathcal{M}$ . . . . .	1 845,36 $\mathcal{M}$
15 383 t Wagenladungsgut auf 8 Tarifkilometer zu 0,026 $\mathcal{M}$ . . . . .	3 199,66 "
2. Station Unterharmersbach.	
515 t Stückgut auf 12 Tarifkilometer zu 0,11 $\mathcal{M}$ . . . . .	679,80 "
3 775 t Wagenladungsgut auf 12 Tarifkilometer zu 0,026 $\mathcal{M}$ . . . . .	1 177,80 "
3. Station Oberharmersbach.	
1183 t Stückgut auf 20 Tarifkilometer zu 0,11 $\mathcal{M}$ . . . . .	2 602,60 "
8 670 t Wagenladungsgut auf 20 Tarifkilometer zu 0,026 $\mathcal{M}$ . . . . .	4 508,40 "
	zusammen rund . . . 14 014.— $\mathcal{M}$
Hierzu die halben Abfertigungsgebühren 3 795 t Stückgut zu 1 $\mathcal{M}$ . . . . .	3 795.— "
27 828 t Wagenladungsgut durchschnittlich zu 0,50 $\mathcal{M}$ . . . . .	13 914.— "
	Zusammen b) aus dem Güterverkehr . . . 31 723.— $\mathcal{M}$

**c. aus Nebeneinnahmen.**

Nach Angaben der Interessenten ist bezüglich des Viehverkehrs auf 1283 Stück Empfang und 1522 Stück Versandt zu rechnen. Dieser Verkehr wird hauptsächlich als innerer Verkehr, als lokaler Austausch zwischen den einzelnen Ortschaften zu betrachten sein, denn auf Station Viberach-Zell waren 1899 überhaupt nur 100 Stück Großvieh und 361 Stück Kleinvieh zu befördern. Die Einnahmen aus dem Viehverkehr sind daher zu veranschlagen mit . . . . . 200  $\mathcal{M}$

für Beförderung der Postsendungen, Wiege- und Standgelder, Pachtzins, Miethen, Einnahmen für verkaufte Materialabfälle zc. und Abrundung . . . . .	977 "
Zusammen e) aus Nebeneinnahmen . . . . .	1 177 $\mathcal{M}$

Hiernach setzt sich die Gesamteinnahme zusammen:

a) aus dem Personenverkehr . . . . .	33 500 $\mathcal{M}$
b) aus dem Güterverkehr . . . . .	31 723 "
c) aus Nebeneinnahmen . . . . .	1 177 "
	Summa Betriebseinnahmen . . . 66 400 $\mathcal{M}$

Es wurden diese Berechnungen auf Grund der Angaben der Interessenten noch verglichen mit einer Berechnung nach dem Verkehr auf Station Viberach-Zell, sowie nach einem abgekürzten Verfahren. Die Ergebnisse sind:

	1	2	3
Betriebseinnahmen aus:	Nach Angaben der Interessenten	Durch Vergleich mit der Anschlußstation	Nach abgekürztem Verfahren
	$\mathcal{M}$	$\mathcal{M}$	$\mathcal{M}$
a) dem Personenverkehr . . . . .	33 500	33 600	34 860
b) dem Güterverkehr . . . . .	31 723	32 800	32 487
c) Nebeneinnahmen . . . . .	1 177	1 100	1 253
Im Ganzen . . . . .	66 400	67 500	68 600

Danach ergibt sich, daß im Durchschnitt für die Betriebseinnahmen der projektirten Bahn angenommen werden können:

### I. Betriebseinnahmen.

aus dem Personenverkehr . . . . .	rund 34 000 <i>M.</i>
aus dem Güterverkehr . . . . .	„ 32 400 „
aus Nebeneinnahmen . . . . .	„ 1 100 „
	<hr/>
Im Ganzen . . . . .	67 500 <i>M.</i>

### II. Betriebsausgaben.

Nach den vielfachen Erfahrungen bei den von der Gesellschaft Bering & Wächter betriebenen normalspurigen Nebenbahnen wird sich bei der Länge von 10,6 km, der zu ersteigenden Höhe von 119 m, der größten Steigung 1:50 und dem kleinsten Radius von 200 m, sowie wegen der 7 Stationen und Haltepunkte ein Jahresaufwand für das Kilometer Bahn von 4000 *M.* ergeben.

Die Gesamtausgaben werden daher betragen $10,6 \times 4000 =$ . . . . .	42 400 <i>M.</i>
Dazu die jährlichen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds . . . . .	3 600 „

Summa II. Betriebsausgaben . . . . . 46 000 *M.*

Zum Vergleiche mögen die Betriebskosten einiger anderen Bahnen beigezogen werden:

#### Achern—Ottenhöfen.

10,7 km lang; zu ersteigende Höhe 155 m; Maximalsteigung 1:30; 6 Stationen . . . 51 972 *M.*

#### Krozingen—Staufen—Sulzburg.

11,0 km lang; zu ersteigende Höhe 94 m; Maximalsteigung 1:50; 5 Stationen . . . 46 167 „

#### Saltingen—Kandern.

13,0 km lang; zu ersteigende Höhe 76 m; Maximalsteigung 1:60; 7 Stationen . . . 46 111 „

### III. Endergebniß.

Nach dem Vorstehendem werden betragen:

die Betriebseinnahmen . . . . .	67 500 <i>M.</i>
die Betriebsausgaben . . . . .	46 000 „
	<hr/>
Mithin jährlicher Ueberschuß . . . . .	21 500 <i>M.</i>

Diese Summe würde genügen um ein Kapital von . . . . . 716 667 *M.*  
zu 3% jährlich zu verzinsen.

Da die eigentlichen Baukosten betragen . . . . . 1 025 000 „  
so wären . . . . . 308 333 *M.*  
anderweitig zu beschaffen.

Da die Interessenten außer zu den Kosten des Geländeerwerbes in seinem ganzen Umfange weiter nicht beigezogen werden können, würde, um das Bahnunternehmen lebensfähig zu machen, eine Staatsunterstützung von rund . . . . . 30 000 „  
für das Kilometer oder im Ganzen von . . . . .  $10,6 \times 30 000 =$  318 000 „  
nöthig werden.

Die Unternehmung hätte dann  $1 025 000 - 318 000 = 707 000$  *M.* Kapital in dem Unternehmen anzulegen, wofür sie mit dem obigen Jahresüberschuß eine Verzinsung von 3,04% erzielen würde.

Die Großh. Regierung ist der Ansicht, daß diese in ihrem Gesamtbetrag nicht allzu hohe Beihilfe aus der Staatskasse gewährt werden sollte, da die Seitenbahn, deren Ausführung durch den Staat nicht in Aussicht genommen werden kann, für die Land- und Forstwirtschaft und die Industrie des Harmersbachthales sehr förderlich sein wird und in dieser Beziehung das Zustandekommen des Unternehmens auch vom Standpunkt der staatlichen Interessen wünschenswerth erscheint.

Ein Kilometerbeitrag von 30 000 M. ergibt rund 31% der Baukosten und steht procentual nicht höher, als er schon bei mehreren anderen Nebenbahnen bewilligt worden ist.

Der vorstehende Gesetzentwurf konnte im Hinblick auf das Gesetz vom 23. Juni 1900 „das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen betr.“ kürzer gefaßt werden, als bisher bei Nebenbahngesetzen üblich war, weil, abgesehen von den Art. 1 und 2 nur noch Bestimmungen vorzusehen waren, die wie im Art. 3 die Rechte des Staates und der Staatsaufsichtsbehörde, wie sie im § 8 des genannten Gesetzes fakultativ angeführt sind, obligatorisch festsetzen, oder wie im Art. 4 dem Unternehmer eine ausnahmsweise Vergünstigung gegenüber der bestehenden Steuergesetzgebung zusichern wollen.

Die Bestimmungen in den Art. 5 und 6 bedürfen keiner näheren Erläuterung.