

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

Beilagen zur 116. Sitzung (28.06.1902)

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

Beilage zum Protokoll der 116. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 28. Juni 1902.

## Bericht

der

### Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über den

#### Gesetzentwurf, die Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn von Viberach nach Oberharmersbach betreffend.

Erstattet von dem Abgeordneten **Hergt**.

Der von den Gemeinden des Harmersbachthales eingesetzte Eisenbahnausschuß in Zell a. S. hat unterm 22. April d. J. eine Petition an die zweite Kammer der Ständeversammlung gerichtet, in welcher dieselbe gebeten wird, zur Frage der Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Viberach nach Oberharmersbach Stellung zu nehmen. Die Petition beruft sich auf eine vom genannten Eisenbahnausschuß unterm 28. Oktober 1901 an Großh. Regierung gerichtete Eingabe, mit welcher ein von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Bering & Wächter in Berlin ausgearbeitetes Projekt für diese Nebenbahn mit der Bitte um Bewilligung eines Staatsbeitrages von 30 000 M. pro Kilometer vorgelegt wurde.

Diese Petition hat das hohe Haus in der öffentlichen Sitzung vom 28. Mai d. J. auf mündlichen Bericht der Eisenbahnkommission an die Großh. Regierung zur Kenntnisaufnahme überwiesen mit der Bitte, nach dem gegenwärtigen Landtag eine Vorlage über fraglichen Bahnbau zugehen zu lassen.

Die Großh. Regierung hat nunmehr dieser Bitte entsprochen und den vorliegenden Gesetzentwurf zur Beratung und Zustimmung eingebracht.

Aus der Begründung des Gesetzentwurfs sowie aus der erwähnten Eingabe des Eisenbahnausschusses an die Großh. Regierung hat Ihre Kommission die Ueberzeugung gewonnen, daß die angestrebte Nebenbahn für die Gemeinden des Harmersbachthales wie auch für das bei Zell einmündende Nordrachthal von großem Nutzen sein und bei dem zu erwartenden Personen- und Güterverkehr auch eine mäßige Rente abwerfen wird. In dem berührten Bahngelände, dessen Einwohnerzahl rund 7600 beträgt, wird vorherrschend Land- und Forstwirtschaft betrieben; daneben ist auch, besonders im vorderen Theil des Thales, eine bei günstigeren Verkehrsverhältnissen voraussichtlich mehr und mehr aufblühende Industrie vorhanden.

Die Bahn soll auf der Station Viberach-Zell von der Kinzigtalbahn abzweigen und 5 Stationen erhalten, nämlich Zell, Virach, Unterharmersbach, Oberharmersbach-Dorf und Oberharmersbach-Dörfle. Die ganze Bahnlänge beträgt 10,6 km, der Höhenunterschied zwischen Anfangs- und Endstation 119 m, der kleinste Krümmungshalbmesser 200 m und die größte Steigung 1:50. Zuglinie und Nivellement sind demnach für eine Nebenbahn günstig und größere Terrainschwierigkeiten sind nicht zu überwinden.

Zunächst werden die Baukosten durch erhebliche Erdarbeiten und die verhältnismäßig große Zahl von Stationen ungünstig beeinflusst. Dieselben sind zu 1 210 000 *M.* veranschlagt, worin für Grunderwerb 185 000 *M.* enthalten sind; es ergibt sich hiernach ein reiner Bauaufwand (einschließlich der Betriebsmittel) von 1 025 000 *M.*, d. i. pro km 96 690 *M.*

Die Gemeinden Zell a. H., Unterharmersbach und Oberharmersbach haben sich verpflichtet, an den Kosten des Grunderwerbs 175 000 *M.* zu tragen; die restlichen 10 000 *M.* hofft man durch Beiträge des Kreises — welcher durch den Bahnbau eine Entlastung der Landes- und Kreisstraße Biberach—Zell—Löcherberg erwarten kann — und des Großh. Domänenärars — welches von der erleichterten Holzabfuhr aus dem Domänenwald Moos gleichfalls Nutzen ziehen wird — zu decken. Eine weitere Belastung der genannten drei Gemeinden durch Beteiligung am eigentlichen Bauaufwand kann denselben nicht zugemutet werden, da sie im Verein mit den kleineren Gemeinden Ober- und Unterentersbach, den Waldgenossenschaften Fischerbach und Unterharmersbach, der Gemeinde Nordrach und einzelnen Privaten noch das Risiko für etwaige Mehrkosten des Geländes übernommen, außerdem auch die Kosten für andere in Folge des Bahnbaues erforderliche Herstellungen (Brücken und Zufahrtsstraßen zu den Stationen) zu tragen haben.

Die der Begründung beigelegte, sehr vorsichtige Rentabilitätsrechnung ergibt einen jährlichen Betriebsüberschuss von 21 500 *M.*, d. i. die 3 procentige Verzinsung eines Kapitals von 716 667 *M.*; es fehlen also an den eigentlichen Baukosten noch  $1\,025\,000 - 716\,667 = 308\,333$  *M.*, welche durch Staatsbeitrag zu decken wären.

Die Großh. Regierung schlägt im vorliegenden Gesetzentwurf vor, der Unternehmung Bering & Wächter, welche sich zum Bau und Betrieb der Bahn bereit erklärt hat, einen unverzinslichen nicht rückzahlbaren Staatsbeitrag von 30 000 *M.* pro km, d. i. bei 10,6 km Bahnlänge im Ganzen 318 000 *M.*, zu bewilligen, wobei unter Zugrundelegung der angeführten Berechnung die Unternehmung ein Kapital von  $1\,025\,000 - 318\,000 = 707\,000$  *M.* aufzuwenden hätte, also bei 21 500 *M.* Betriebsüberschuss eine Verzinsung von 3,04 % erzielen würde.

Ihre Kommission ist der Meinung, daß dieser Staatsbeitrag von 30 000 *M.* pro km, d. i. im vorliegenden Fall etwa 31% der Baukosten, unter den dargelegten Verhältnissen und im Vergleich mit andern Bewilligungen in ähnlich gelagerten Fällen, z. B. Walldürn—Hardheim, als angemessen zu betrachten sei.

Im Uebrigen entspricht der Gesetzentwurf nach Inhalt und Wortlaut der bisherigen Uebung, abgesehen von den in früheren Gesetzen enthaltenen Bestimmungen über die Konzessionsertheilung und über die in der Konzession dem Staat vorzubehaltenden Rechte, insbesondere bezüglich des Ankaufs für den Staat nach einer bestimmten Frist.

An Stelle dieser Bestimmungen ist im Artikel 3 des vorliegenden Gesetzentwurfs hingewiesen auf § 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1900, das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen betreffend; es sollte hier wohl auch der § 7 des genannten Gesetzes angeführt werden, welcher den Vorbehalt der Genehmigung auf bestimmte Zeit und der staatlichen Beaufsichtigung und Ueberwachung enthält.

Was die Zeitdauer der Genehmigung betrifft, so nimmt die Kommission an, daß dieselbe nach bisheriger Uebung auf 25 Jahre festgesetzt wird. Der seitens eines Mitgliedes der Kommission gegebenen Anregung, eine Bestimmung in den Gesetzentwurf aufzunehmen, wonach beim Ankauf der Bahn für den Staat nach Ablauf der Genehmigungsdauer der Buchwerth zu bezahlen sein soll, glaubt Ihre Kommission keine Folge geben zu sollen, weil sich eine solche Bestimmung unter Umständen auch unvortheilhaft für den Staat erweisen könnte.

Indem Ihre Kommission bezüglich aller weiteren Einzelheiten auf die dem gedruckten Gesetzentwurf beigelegte Begründung und auf die gleichfalls in den Händen der Mitglieder des hohen Hauses befindliche Eingabe des Eisenbahnausschusses Zell a. H. vom 28. Oktober 1901 verweist, erklärt sich dieselbe mit der Konzessionsertheilung an die Firma Bering und Wächter unter Bewilligung eines Staatsbeitrags von 30 000 *M.* pro km einverstanden und stellt den

#### Antrag :

„Das hohe Haus wolle den vorgelegten Gesetzentwurf unverändert annehmen.“