

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 63. Sitzung (19.06.1874)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Beilage zur 63. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 19. Juni 1874.

Bericht

der

Kommission für Eisenbahnen und Straßen

über

den Gesetzesentwurf,

den Bau einer Eisenbahn von Appenweier nach Oppenau betreffend.

Erstattet

von dem Abgeordneten **Sichelbörfner.**

Nachdem ein im Jahre 1864 gestelltes Gesuch, eine Eisenbahn von Appenweier nach Oppenau auf Staatskosten zu erbauen, abgelehnt worden war, schlugen die vorzugsweise interessirten Gemeinden des Renchthales den Weg der Selbsthilfe ein. Sie ließen auf ihre Kosten über die von ihnen angestrebte Eisenbahn umfassende Vorarbeiten fertigen und machten die verschiedensten Versuche, ihr Projekt zu verwirklichen.

Ende der sechsziger Jahre vereinigten sich Vertreter einer größeren Anzahl Gemeinden zur Gründung eines Bezirksverbandes, welcher sich zur Aufgabe machen sollte, eine Renchthalbahn — vorerst von Appenweier über Oberkirch bis Oppenau — zu Stande zu bringen. Bevor noch das Statut dieses Bezirksverbandes endgültig festgestellt worden war, wandte sich das niedergesezte Komitee in einer Eingabe vom 17. März 1870 an Großh. Regierung mit der Bitte, daß den Ständen noch auf dem Landtage von 1869/70 ein Gesetzesentwurf vorgelegt werde, welcher die Regierung zur Ertheilung einer Konzession für Anlage einer Renchthalbahn ermächtigte.

Noch kurz vor Schluß des Landtags, unterm 29. März 1870, glaubte die Regierung dem an sie gelangten Gesuche durch Vorlage eines betreffenden Gesetzesentwurfes entsprechen zu sollen, um ein baldiges Zustandekommen genannter Bahn nach Thunlichkeit zu fördern.

Die Kommission des Landtags von 1869/70 erkannte mit Großh. Regierung an, daß die von den Bewohnern des Renchthals erstrebte Eisenbahnverbindung für sie zu einer Nothwendigkeit geworden sei, um den Verkehr

Verhandlungen der 2. Kammer 1873/74. 48 Beilagenheft.

welchen diese Landschaft bis dahin hatte, zu erhalten und zu vermehren. Die Kommission erklärte: es werde die Bahn, vermöge ihrer ganzen Natur, wenn sie wirklich zu Stande komme, gewiß Allen „eine recht innige Freude machen“, wobei die Kommission der Hoffnung Raum gab, die auch heute noch getheilt wird, es werde die Bahn später nach Petersthal und Griesbach fortgesetzt werden.

Die Kommission des Landtags von 1869/70 pflichtete der Auseinanderetzung der Regierungsvorlage bei, daß die in Frage stehende Bahn dem in seinen verschiedenen Eigenschaften wohl bekannten Renchthale, sowohl für den starken Fremdenzug, der sich in demselben bewege, als insbesondere für die wirtschaftlichen Interessen des Holzhandels sehr vortheilhaft sein werde. Für weniger erfreulich als die Thatsache, daß eine Bahn im Renchthal gebaut werden solle, bezeichnete die Kommission den Umstand: „daß die wirkliche Erbauung der Bahn noch nicht definitiv gesichert“ sei, weil es unter den damals gegebenen Verhältnissen immer noch einen gewissen Zweifel geben konnte, ob der in Aussicht gestellte Bezirksverband auch wirklich zu Stande gebracht werden könne.

Die Kommission fand hierin jedoch keinen Grund, ein an sich wünschenswerthes Unternehmen zu hindern und beantragte die Genehmigung des vorgelegten Gesetzesentwurfs. Diese Genehmigung wurde von der zweiten Kammer in ihrer Sitzung vom 31. März 1870 erteilt, welchem Beschlusse auch die hohe erste Kammer beigetreten ist.

Durch das somit zu Stande gekommene Gesetz vom 16. April 1870 ist, wie die Begründung zur gegenwärtigen Vorlage der Großh. Regierung eingehend ausführt, die Großh. Regierung ermächtigt worden, den Bau und Betrieb einer an die Staatsbahn bei Appenweiler sich anschließenden, in das Renchthal nach Oppenau führenden Seitenbahn einer Aktiengesellschaft oder anderen Unternehmern zu überlassen. Die Artikel 1 und 2 des Gesetzes sind gleichlautend mit den übrigen Gesetzen, die in dieser Beziehung bis dahin gegeben worden sind. Der Artikel 3 bestimmt, daß die Großh. Staatsbahn-Verwaltung ermächtigt sein solle, auf die Dauer von 25 Jahren den Betrieb der Renchthalbahn zu übernehmen. Die Bedingungen zur Uebernahme des Betriebs bestimmen: daß die Staatsbahn-Verwaltung von der Roheinnahme 55% beziehen soll und daß die übrigen 45% zur Verzinsung des aufgewendeten Baukapitals den Unternehmern zustießen. Sollten die 55% der Roheinnahme — ein Jahr in das andere gerechnet — mehr betragen, als der wirkliche Aufwand für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn erfordere, so werde der Mehrbetrag dem Bahneigenthümer überlassen; reichen die 55% zur Bestreitung des Betriebs- und Verwaltungsaufwandes nicht hin, so habe der Bahneigenthümer das Fehlende aus den ihm zukommenden 45% der Roheinnahme zuzuschießen, insoweit demselben nach Abrechnung einer Aprozenthigen Rente aus dem Baukapital noch ein Ueberschuß verbleibe.

Trotzdem nun durch dieses Gesetz dem Unternehmen die Wege geebnet waren, sollte dasselbe dennoch einen Fortgang nicht gewinnen. Der bald nach Erlassung des Gesetzes ausgebrochene Krieg und sonstige Verhältnisse stellten sich der Ausführung des Unternehmens entgegen. Später fielen die gesteigerten Baukosten in's Gewicht und auch der Umstand, daß das Kapital für Privatunternehmungen nicht mehr zu den gleich günstigen Bedingungen zu erhalten war, als vorher. So ruhte die Angelegenheit.

Erst in jüngster Zeit haben die beiden zunächst beteiligten größeren Gemeinden Oberkirch und Oppenau die Bestrebungen, das Baukapital zu beschaffen, wieder aufgenommen. Die Gemeinden versprechen sich jedoch keinen günstigen Erfolg, wenn nicht die von Seiten der Staatsbahnverwaltung in Anspruch genommene Vergütung für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn von 55% des Rohertrags auf 50% ermäßigt und die ferneren Bestimmungen des Artikels 3 des besprochenen Gesetzes dahin modifiziert werden, daß überall 4½% für die Verzinsung gesetzt werde, wo im Gesetze 4% gesagt ist.

Die Großh. Regierung will dem Unternehmen die thunlichste Unterstützung angedeihen lassen und den eventuellen Unternehmern in der bezeichneten Weise entgegen kommen. Sie beantragt deshalb in der gegenwärtigen Vorlage, die in jener Richtung erforderliche Abänderung des Artikels 3, Absatz 2, 3 und 4 des Gesetzes vom 16. April 1870.

In Folge dieser Abänderung wird die Staatsbahn-Verwaltung für den Betrieb und die Verwaltung der Renchthalbahn statt 55% nur 50% des Rohertrags erhalten. Sollten diese 50% mehr betragen als die wirklichen Betriebskosten, so würden dem Bahneigenthümer aus dem Mehrbetrag so viel zugeschoffen, als zur Ergänzung der Rente aus dem Anlagkapital auf 4½% erforderlich ist. Ein etwa ver-

bleibender Ueberschuß würde unter Bahneigenthümer und Staatsverwaltung je zur Hälfte getheilt. Wenn dagegen die der Staatsbahn-Verwaltung zufallenden 50 % der Roheinnahme zur Bestreitung des Betriebs und des Verwaltungsaufwandes nicht hinreichen sollten, so hätte der Bahneigenthümer das Fehlende aus seinem Antheil an der Roheinnahme zuzuschießen, insoweit ihm nach Abrechnung einer $4\frac{1}{2}$ %igen Rente aus dem Baukapital ein Ueberschuß verbliebe.

Dieses Zugeständniß an den Unternehmer ist, wie aus der in der Begründung zur Vorlage enthaltenen Berechnung des aufzuwendenden Anlagekapitals und des wahrscheinlichen Ertrags der Bahn hervorgeht, ein nicht unbedeutendes. Der frühere Anspruch der Staatsbahn-Verwaltung aus der Roheinnahme von wahrscheinlich 97,000 fl. mit 53,350 fl. wird auf 48,500 fl. verringert, was ein Weniger von jährlich 4850 fl. ergeben würde und einer Vergünstigung um ca. 9 % gleich kommt. Für den Fall, daß 50 % der Roheinnahme zur Deckung der Betriebs- und Verwaltungskosten nicht ausreichen, verringert sich durch die neuere Bestimmung die Wahrscheinlichkeit des Ersatzes aus dem den Unternehmern zufließenden Antheil an der Roheinnahme in dem Maße, als die vorweg zu deckende Verzinsung mit $4\frac{1}{2}$ % im Verhältnisse zu einer solchen mit nur 4 % steht, da den Uebernehmern in Zukunft in diesem angezogenen Falle erst dann die Verpflichtung auferlegt wird, einen Ersatz zu leisten, wenn der ihnen aus der Roheinnahme zufließende Antheil den Betrag von 45,000 fl. übersteigt, während dies vorher schon bei 40,000 fl. eingetreten wäre.

Die in Antrag gestellten Abänderungen des Gesetzes enthalten demnach durchaus eine Vergünstigung an die Unternehmer; nur für den einen — den günstigsten Fall, daß den Unternehmern mehr als $4\frac{1}{2}$ Prozent des Baukapitals als Rente zufallen, soll denselben eine im Gesetze vom 16. April 1871 nicht enthaltene Verpflichtung auferlegt werden, nämlich die: eine angemessene Vergütung für Mitbenützung des Bahnhofes und der Bahnhofanlagen in Appenweier zu leisten.

Ogleich nun in den vorgeschlagenen Abänderungen eine erhöhte Unterstützung des Staates an das in Frage stehende Unternehmen seinen Ausdruck findet, so stehen die neuen Bestimmungen doch noch immer im Einklange mit den bezüglich anderer Privatbahnen bestehenden Verhältnissen. Die Erweiterung der früher gewährten Vergünstigungen lassen sich ferner umso mehr rechtfertigen, als die Bedeutung der Neckthalbahn in volkswirtschaftlicher Beziehung und deren Einfluß auf die Alimention der Staatseisenbahn, insbesondere der Strecke Appenweier-Neckh, ein unbestrittener ist. Sollte der Staatsbahn-Verwaltung in Folge der neueren gesetzlichen Bestimmungen auch eine Einbuße erwachsen, so dürfte diese Einbuße ausgeglichen werden, wenn sich, wie voraussichtlich, die Erwartungen erfüllen: daß der Verkehr mit den Reichslanden unter dem Einflusse der neuen politischen Verhältnisse ein ungleich günstigerer sein werde, als man dies beim Zustandekommen des Gesetzes vom 16. April 1870 anzunehmen schon berechtigt war.

In Erwägung dieser Gründe stellt die Kommission den Antrag:

Hohe zweite Kammer wolle dem vorgelegten Gesetzesentwurfe ihre Zustimmung ertheilen.

