

Ausgegeben am 6. Oktober 1969

betr. **Umstellung der Stammbahn
der Mittelbadischen Eisenbahnen AG (MEG)
von Schmalspur auf Normalspur**

Schreiben des Staatsministeriums

auf den Beschluß des Landtags vom 29. Januar 1969 — Drucksache 674

Staatsministerium

Baden-Württemberg

Ministerpräsident

Nr. 3744/1/24

7 Stuttgart 1, den 22. September 1969

Richard-Wagner-Straße 15

Fernsprecher: 299301

An den
Herrn Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg

7 Stuttgart
Haus des Landtags

Bezug: Beschluß des Landtags vom 29. Januar 1969 — Drucksache V-674

Betr.: Umstellung der Stammbahn der Mittelbadischen Eisenbahnen AG (MEG) von Schmalspur
auf Normalspur

Beil.: 4 Anlagen

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

die Landesregierung nimmt zu dem Beschluß des Landtags vom 29. Januar 1969 wie folgt Stellung:

1. Untersuchung über die Umspurgung

1.1 Allgemeines:

Die Mittelbadische Eisenbahnen AG (MEG) in Lahr betreibt im mittelbadischen Raum die sogenannte „Stammbahn“, bestehend aus den eingeleisigen Schmalspurstrecken (Anl. 1 Übersichtsplan)

Freistett—Lichtenau—Schwarzach— Bühl (Bd)	mit 22,17 km
Schwarzach—Rastatt	mit 19,34 km
zusammen	41,51 km.

Die Stammbahn schließt in Bühl und Rastatt an die Bundesbahn an.

Die Strecken der Stammbahn wurden in den Jahren 1890 bis 1907 jeweils auf 50 Jahre konzessioniert. Die Laufzeit der zuerst erteilten Konzessionen wurde später bis zum Ablauf der zuletzt erteilten Konzession am 23. März 1957 verlängert. Damit sind zur Zeit die Konzessionen sämtlicher Strecken der Stammbahn abgelaufen.

Die MEG hat gemäß § 7 Landeseisenbahngesetz vom 6. Juli 1951 (RegBl. S. 49), ausgedehnt auf den Regierungsbezirk Südbaden mit Gesetz vom 1. März 1954 (GesBl. S. 30), beantragt, ihr das Unternehmungsrecht zum Betrieb der Stammbahn auf weitere 50 Jahre zu verleihen. Über den Antrag wurde noch nicht entschieden, da in den Jahren 1957 bis 1968 7 Teilstrecken stillgelegt wurden.

Der Personen- und Güterverkehr auf den stillgelegten Abschnitten wird auf der Straße abgewickelt.

Die Gemeinden, die Landkreise und das Regierungspräsidium Südbaden haben im Anhörverfahren der Erneuerung der Verleihung des Unternehmungsrechts unter der Voraussetzung zugestimmt, daß die Stammbahn dort, wo sie auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen verläuft, eine neue Trasse erhält.

Das Innenministerium wird die Verleihung zu gegebener Zeit beantragen.

1.2 Verkehrsverhältnisse der Stammbahn:

1.2.1 Die Stammbahn schließt die Gemeinden des Rheinuferbereiches zwischen Freistett und Bühl/Rastatt an den Eisenbahnverkehr an. Es handelt sich hierbei um vorwiegend landwirtschaftlich orientierte Gebiete, die wirtschaftlich noch relativ schwach strukturiert sind. Gewerbliche Schwerpunkte kleineren Ausmaßes bestehen derzeit in Freistett und Greffern, wobei für die in Greffern neu angesiedelte Firma Dow Chemical GmbH zukünftig eine günstige Entwicklung zu erwarten ist. Für den Eisenbahnverkehr ist auch der Nato-Flugplatz Söllingen bei Rastatt von Bedeutung. Wegen der ungünstigen Wirtschaftsstruktur ist das Gebiet, soweit es zu den Landkreisen Bühl und Kehl gehört, seit Jahren in das Förderungsgebiet Oberrhein einbezogen.

Nach dem Entwurf des Gebietsentwicklungsplans für das Südliche Oberrheingebiet ist die Rheinzone als Wirtschaftslandschaft weiter zu entwickeln mit Schwerpunkten in den Räumen Rastatt—Wintersdorf/Plittersdorf, Bühl—Schwarzach/Greffern, Achern—Freistett/Rheinbischofsheim und Offenburg—Kehl.

Wie sich bei der Ansiedlung der Firma Dow Chemical in Greffern, die von einem Schienenanschluß abhängig gemacht wurde, gezeigt hat, bildet die Eisenbahn auch eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur durch neu anzusiedelnde Unternehmungen.

Der Gemeinsame europäische Markt gibt die Möglichkeit, eine ausgewogene gewerbliche Struktur der Rheinuferzone zu erreichen. Die Entwicklungstendenzen der letzten Jahre lassen erkennen, daß die Standortvorteile bereits von den interessierten Unternehmungen anerkannt worden sind. Verstärkt wird diese Entwicklung noch durch den beschleunigten Umbau der landwirtschaftlichen Struktur, bei dem Arbeitskräfte freigesetzt werden.

1.2.2 Der Personenverkehr wickelt sich im wesentlichen als Binnenverkehr ab. Durch die Stammbahn wurden vergleichsweise befördert:

1963	1968
744 073	607 586

Auf Grund des Verkehrsrückgangs hält das Innenministerium im Einvernehmen mit den Gemeinden und Landkreisen die völlige Verlage-

rung des Personenverkehrs von der Schiene auf den Omnibus für zweckmäßig und wirtschaftlich. Die Stilllegung der Teilstrecke Schwarzach—Rastatt für den Personenverkehr und der Abbau der Schmalspurgleise im Bereich der Stadt Rastatt wird von der Stadt aus städtebaulichen Gründen seit längerer Zeit angestrebt.

Die Beibehaltung des Personenverkehrs auf der Schiene nach einer Umspurung würde auch wesentlich höhere Kosten für die Gleisanlagen (höhere Geschwindigkeit), für die Bahnhöfe (Kreuzungsgleise, Bahnsteige, Gebäude), für die Sicherungseinrichtungen (Blockanlage) usw. erfordern. Außerdem würden nach der Umspurung die Bahnhöfe meistens außerhalb der Ortschaften, also ungünstig für den Personenverkehr, liegen. Schon deshalb würde es sich nicht empfehlen, diesen Verkehr auf der Schiene zu behalten.

Beim Omnibusverkehr müssen lediglich Haltestellenbuchten angelegt werden.

1.2.3 Der Güterverkehr der Stammbahn ist fast ausschließlich Wechselverkehr mit der Deutschen Bundesbahn. Weitaus den größten Anteil an den beförderten Gütern haben die Wagenladungsgüter, vornean das Militärgut für den Nato-Flugplatz Söllingen. Am 1. Juli 1967 wurde mit finanzieller Unterstützung des Landes ein rund 2 km langes Anschlußgleis zur Firma Dow in Greffern in Betrieb genommen. Im Güterverkehr auf der Schiene wurden befördert:

	1967	1968
	t	t
Güter insgesamt	50 417	52 837
davon Militärverkehr	34 661	30 092
davon Firma Dow (ab 1. 7. 1967)	4 017	9 400

Im 1. Halbjahr 1969 betrug das Aufkommen der Firma Dow bereits rund 1000 Wagen mit 7500 t. Die Firma Dow hat für 1969 ein Volumen von 24 000 t, für 1970 von 29 000 t und für die späteren Jahre von 30 000—35 000 t in Aussicht gestellt.

An vielen Tagen mußten auf dem Übergabebahnhof in Rastatt im Stoßbetrieb bis zu 90 Wagen von Normalspur auf Schmalspur umgesattelt werden. Bei dem erhöhten Verkehrsaufkommen reichen die vorhandenen Einrichtungen (Diesellok, Rollwagen, Gleise) und das Personal auf die Dauer nicht mehr aus.

Die Beibehaltung des schmalspurigen Güterverkehrs würde für die Erweiterung des Übergabebahnhofs Rastatt, die Verstärkung des Oberbaues, die Beseitigung der verkehrsgefährdenden geringen Abstände zwischen Bahn und B 36 auf einer Länge von etwa 6,3 km, die Beschaffung von 20 Rollwagen und die Sicherung von Bahnübergängen einen Aufwand von insgesamt rund 4 Millionen DM erfordern. Die bisherige ungünstige Linienführung der Bahn in den Ortschaften (teilweise im Straßenraum der B 36) bliebe weiter bestehen.

1.3 Ergebnis der Untersuchungen über die Umspurung:

1.3.1 Die Planung für die teilweise Umspurung der Stammbahn ist abgeschlossen. Sie wurde mit den Landkreisen, den Gemeinden und der Straßenbauverwaltung besprochen.

Da das Kieswerk Kern in Iffezheim auf einen Gleisanschluß in Iffezheim verzichtet hat und das Kieswerk Greffern — Oberrheinmoränegesellschaft mbH u. Co — neuerdings das Werk Greffern speziell für die Bahnverladung mit Jahresmengen von 2000 000 t Kies in Ganzzügen vorgesehen hat, empfiehlt es sich, auf Grund des derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens die Strecken

Bühl (Baden) — Schwarzach — Greffern — Söllingen und Schwarzach — Lichtenau — Scherzheim

auf einer Gesamtlänge von rund 26 km auf Normalspur umzubauen. Der Güterverkehr kann dann während der Bauzeit von Rastatt bis zum Nato-Flugplatz Söllingen und über Schwarzach bis Freistett schmalspurig weitergeführt werden.

Gegen die Planung des Anschlusses der auf Normalspur umgebauten Stammbahn an die Deutsche Bundesbahn in Bühl hat die Bundesbahndirektion Karlsruhe keine Einwände erhoben. Da der Übergangsbahnhof Bühl etwa in der Mitte des Verkehrsgebietes liegt, ergeben sich hierdurch für die Verlager Frachtvorteile bei Sendungen nach dem Süden. Auch militärischerseits bestehen gegen die Bedienung des Flugplatzes Söllingen von Bühl anstelle von Rastatt aus keine Bedenken.

Die Stammbahn mit 1,0 m Spurweite auf Normalspur (1,435 m) umzubauen, ist nicht ohne weiteres möglich, da die jetzige Bahntrasse teilweise Bögen mit sehr kleinen Halbmessern aufweist und vor allem innerhalb der Ortschaften in der Mitte der Straße oder an Straßenrändern liegt. Teilweise verläuft die Bahn auch auf der stark belasteten Bundesstraße 36. Die Planungen für eine Normalspurbahn sehen daher in der Linienführung große Änderungen gegenüber der heutigen Lage der Bahn vor.

1.3.2 Die Straßenbauverwaltung ist an der baldigen Verlegung der Bahn interessiert, da der weitere Ausbau der B 36 möglichst noch im Jahre 1970 durchgeführt werden soll. In Freistett, Scherzheim, Lichtenau und Hügelsheim liegt die Bahn auf einer Länge von rund 2,4 km in der Fahrbahn der B 36. Vor allem im Abschnitt Freistett—Lichtenau greifen die Lichttraumprofile der Bahn und der Straße stark ineinander, so daß ein zweisepuriger Straßenverkehr bei Begegnungen mit der MEG nicht möglich ist. Dies führt zu laufenden Verkehrsbehinderungen und Verkehrsfährdungen, die bei der heutigen Verkehrsbelastung der B 36 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von rund 8000 Pkw-Einheiten nicht mehr länger tragbar erscheinen. Besondere Verkehrsfährdungen ergeben sich bei

Dunkelheit, Nebel und nasser Straßenfahrbahn, wenn einem in südlicher Richtung fahrenden Straßenfahrzeug ein Eisenbahnfahrzeug in nördlicher Richtung und damit auf der „falschen“ Begegnungsrichtung der B 36 entgegenkommt.

Die Lage des Gleiskörpers auf dem Straßengrundstück der B 36 hindert auch die Absichten des Bundes zum Voll- bzw. Zwischenausbau der B 36 zwischen Freistett und Lichtenau, für die die erforderlichen Haushaltsmittel sofort bereitgestellt werden könnten. Diesem Ausbau muß aber die Verlegung der Bahn vorangehen. Auch auf der Strecke Schwarzach—Rastatt fehlt zum Teil der Sicherheitsabstand zwischen der Bahn und der B 36.

Bei der Umspurung sind vier Überführungsbauwerke (zwei über die Bundesstraße 36, zwei über Kreisstraßen) mit einem Aufwand von 1,455 Millionen DM vorgesehen. An den untergeordneten höhengleichen Kreuzungen der Stammbahn sind insgesamt zehn Blinklichtanlagen eingeplant. Von diesen Kreuzungen sind bereits sechs vorhanden, so daß lediglich vier neue Kreuzungen entstehen, dafür entfallen drei Kreuzungen mit Blinklichtanlagen.

1.3.3 Die bisherigen Schmalspurstrecken Scherzheim—Freistett (9 km) und Rastatt—Söllingen (14,5 km) würden nach der Umspurung stillgelegt. Der Stückgutverkehr wird später mit Lkw durchgeführt.

Für die Umspurung der Teilstrecke Scherzheim—Helmlingen—Freistett interessiert sich neuerdings das Kieswerk Peter in Freistett. Es hat mitgeteilt, daß es unabhängig vom Kieswerk Greffern jährlich 100 000—150 000 t Kies und Splitt auf der Bahn befördern könnte. Ferner hat die Sperrholz- und Möbelfabrik Staufer in Helmlingen 25 000 t Frachtaufkommen im Jahr in Aussicht gestellt.

Die Baukosten für die rund 8,8 km lange Teilstrecke mit zusätzlichem Anschlußgleis (1,7 km) wurden mit 6,08 Millionen DM überschlägig ermittelt. Die Pläne hierfür sind aber nur vorläufig ausgearbeitet, sie bedürfen noch der Überprüfung. Es empfiehlt sich, zunächst die Verkehrsentwicklung auf der jetzt zur Umspurung vorgeschlagenen Strecke bis Scherzheim abzuwarten und die Trasse für die Weiterführung nach Freistett freizuhalten.

Eine Umspurung bzw. Neutrassierung der Reststrecken Freistett—Kehl und Rastatt—Söllingen läßt sich derzeit aus verkehrswirtschaftlichen Gründen nicht vertreten. Im Falle späterer, heute noch nicht erkennbarer Entwicklungen wäre die Einbeziehung dieser Reststrecken in eine durchgehende Verbindung Rastatt—Kehl jedoch erneut zu prüfen.

Für die bereits stillgelegte Teilstrecke Freistett—Kehl (15 km) ließ sich bisher kein entsprechendes Verkehrsbedürfnis im Güterverkehr nachweisen. Vor der Stilllegung

wurden hier jährlich nur rund 2000 t Güter (Stückgut und Wagen) befördert. Ähnliche Verhältnisse liegen auch bei der Teilstrecke Rastatt—Söllingen vor. Die nach der Umspuration wegfallenden Bahnhöfe Hügelsheim und

Iffezheim hatten im Jahre 1967 nur ein Frachtaufkommen von je rund 900 t.

Der zusätzliche normalspurige Ausbau würde folgenden Aufwand erfordern:

1. Scherzheim—Freistett (10 km)	6,08 Millionen DM
2. Freistett—Kehl (15 km)	9,10 Millionen DM
3. Rastatt—Söllingen (12,5 km)	5,70 Millionen DM
zusammen	20,88 Millionen DM.

Bei den hohen Kosten könnte nur der Anschluß größerer Verfrachter die Investitionen rechtfertigen.

1.3.4 Nach der Umspuration rechnet die MEG mit folgendem Verkehrsaufkommen:

	in t	Einnahmen DM
Nebenbahn Abschnitte I—V)	rund 13 500	rund 144 000
Gleisanschlüsse (Abschnitte VI—X)	rund 272 000	rund 1 256 000
zusammen:	rund 286 200	rund 1 400 000

Das jetzige und das künftige Verkehrsaufkommen in den einzelnen Abschnitten ist aus Anlage 2 ersichtlich.

Von diesem Verkehrsaufkommen entfallen rund 95 % auf die Gleisanschlüsse, der Rest entfällt auf den öffentlichen Verkehr. An den Einnahmen sind die Anschlüsse mit rund 90 % beteiligt.

Da voraussichtlich insgesamt rund 286 000 t Kies und sonstige Güter jährlich der Schiene zugeführt werden — hiervon rund 234 000 t erstmals — wird auch eine Entlastung der Straßen vom Schwerlastverkehr erreicht.

Der mit 1737 t verhältnismäßig geringe Stückgut- und Expreßgutverkehr wird im Zusammenhang mit der von der Deutschen Bundesbahn vom Jahre 1970 an geplanten Neuordnung des Stückgutverkehrs künftig mit Lkw der MEG abgewickelt werden.

2. Kosten der Umspuration

Die Gesamtkosten, die durch die Umspuration entstehen, sind wie folgt veranschlagt:

1. Baukosten für 26 km Gleis (Nebenbahn und Anschlüsse) mit Brücken, Signalanlagen, Gebäuden usw.	12 951 200 DM
Grunderwerb	1 117 600 DM
Bauleitung, Nebenkosten usw. (rund 10 % der Baukosten)	1 231 200 DM
zusammen:	15 300 000 DM
2. Schienenfahrzeuge (2 Diesellok, 1 gebrauchter Dieseltriebwagen für Arbeitszüge usw.)	1 475 000 DM
3. Omnibusse und Garagen für den Personenverkehr	755 000 DM
insgesamt:	17 530 000 DM.

Die Aufteilung der Baukosten — getrennt nach den Abschnitten I—X des Übersichtsplans — geht aus der beigefügten Kostenzusammenstellung hervor (Anlage 3).

Die vom Ingenieurbüro Wicke, Essen, sorgfältig aufgestellten ausführlichen Kostenanschläge wurden von der MEG und vom Innenministerium überprüft.

3. Finanzierung

3.1 Bei den bisherigen Finanzierungsverhandlungen war das Innenministerium bemüht, eine möglichst breite Basis für die Finanzierung des Vorhabens zu finden. Auf Grund der verkehrlichen Bedeutung der einzelnen Abschnitte und der Tarifbildung ist folgende Teilung vorgesehen:

- 3.1.1 Nebenbahn des öffentlichen Verkehrs (16,8 km): Land, MEG und Landkreise
- 3.1.2 Stammgleis Lichtenau—Scherzheim und 4 Anschlußgleise (5,7 km): Bund (Bundesminister für Verkehr) und Anschließter
- 3.1.3 Anschlußgleis zum Flugplatz Söllingen (3,4 km): Bund (Bundesminister der Verteidigung)

Zu 3.1.1:

Der Aufwand für die Umspurung der Nebenbahn einschließlich Beschaffung der Fahrzeuge beträgt rund 11 834 Millionen DM. Da die MEG finanziell nur in der Lage ist, einen Teil dieser Mittel (rund 1982 Millionen DM) aufzubringen, sind insgesamt 9,5 Millionen DM Landesdarlehen und -zuschüsse vorgesehen.

Die Landkreise Bühl und Kehl haben sich bereit erklärt, den Grunderwerb für die neue Trasse unter Kostenbeteiligung der betroffenen Gemeinden zu übernehmen. Dafür wird ein Teil des freiwerdenden Bahngeländes kostenlos an die Gemeinden zurückgegeben.

Für die dem öffentlichen Verkehr der Nebenbahn dienenden Bahnanlagen können keine Bundesmittel beantragt werden.

Zu 3.1.2:

Wegen der Kostenbeteiligung des Bundes an dem Stammgleis und den Anschlußgleisen hat sich das Innenministerium mit dem Bundesminister für Verkehr in Verbindung gesetzt. Nach den Richtlinien für Bundeszuwendungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs vom 21. Mai 1969 können die Gleisanschließer nunmehr Anträge auf Zuwendungen für Errichtung und Erweiterung von Anlagen zur Durchführung des Gleisanschlußverkehrs stellen. Über Art und Höhe der Zuwendungen entscheidet der Bundesminister für Verkehr. Als Anhalt kann davon ausgegangen werden, daß auf die zuwendungsfähigen Kosten ein nicht rückzahlbarer Zuschuß bis zu 50 % und ein zinsloses Darlehen bis zu 25 % gewährt wird. Die Darlehen sind nach zwei tilgungsfreien Jahren

innerhalb der darauffolgenden zehn Jahre zurückzahlen. Der Eigenanteil der Gleisanschließer beträgt 25 %. Beim Stammgleis Lichtenau—Scherzheim kann die Beihilfe 100 % erreichen. Der Bundesminister für Verkehr wird sich ein Rückforderungsrecht und die dingliche Sicherung auf zehn Jahre vorbehalten. Die Bewilligung der Bundeszuwendungen wird der Bundesminister für Verkehr von der grundsätzlichen Zustimmung des Ministerrats zum Gesamtvorhaben abhängig machen.

Zu 3.1.3:

Da auf der 3,4 km langen Teilstrecke von der Abzweigung Dow in Greffern bis zum Bf Söllingen nur 183 t Wagenladungsgüter für den öffentlichen Verkehr befördert und dagegen rund 35 000 t für den Flugplatz Söllingen angeliefert wurden, hat das Innenministerium den Bundesminister der Verteidigung um eine Kostenbeteiligung von 1 374 000 DM gebeten. Eine Entscheidung liegt noch nicht vor.

Das Wehrbereichskommando V und die Wehrbereichsverwaltung V sind der Auffassung, daß der Bahnanschluß des Flugplatzes Söllingen erhalten werden muß und eine Umstellung der Gleise auf Normalspur von großem wirtschaftlichem und militärischem Vorteil sein wird. Militärischerseits bestehen keine Bedenken, die Strecke von der Abzweigung Dow bis Söllingen als Anschlußgleis auszubauen.

- 3.2 Die Gesamtkosten sollen nach dem folgenden Finanzierungsplan aufgebracht werden (Anlage 4):

3.2.1 Landesdarlehen für die Nebenbahn Bühl—Abzweig Dow—Lichtenau	7 315 000 DM	
Landeszuschuß für die Nebenbahn aus Mitteln des Landesprogramms für die Förderungsgebiete	850 000 DM	
Landesdarlehen für die Beschaffung der neuen Schienenfahrzeuge	<u>1 335 000 DM</u>	9 500 000 DM
3.2.2 Bundeszuwendung für das Stammgleis Lichtenau—Scherzheim und 4 Anschlußgleise aus 250-Millionen-DM-Programm des Bundes in den Jahren 1969 und 1970		3 398 950 DM
3.2.3 Bundeszuwendung für das Anschlußgleis zum Nato-Flugplatz Söllingen voraussichtlich 1970		1 374 000 DM
3.2.4 Grunderwerb durch die Landkreise Bühl und Kehl 1969 und 1970		771 600 DM
3.2.5 Eigenmittel der Gleisanschließer 1970 (25 % der Kosten für Gleisanschlüsse)		503 450 DM
3.2.6 Eigenmittel der MEG einschl. Bauleitung, Vermessung, Nebenkosten usw.	1 227 000 DM	
für Beschaffung Omnibusse, Garage	<u>755 000 DM</u>	<u>1 982 000 DM</u>
	zusammen:	<u>17 530 000 DM.</u>

4. Wirtschaftliches Ergebnis

4.1 Die Betriebskosten (Personal- und Sachkosten) für die umgespurte Strecke wurden auf Grund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens bei wirtschaftlicher Betriebsführung mit rund 585 400 DM ermittelt.

4.2 Wirtschaftliches Ergebnis

Einnahmen aus dem Güterverkehr	rund	1 400 000 DM
abzüglich Betriebskosten	rund	585 000 DM
verbleiben		815 000 DM
abzüglich Aufwendungen für Verzinsung Landesdarlehen (8,650 Millionen DM zu 2,5 %, 4 Jahre zinsfrei) im 1. Jahr		216 250 DM
Tilgung Landesdarlehen (8,650 Millionen DM in 16 Jahresraten, 4 Jahre tilgungsfrei) gleichbleibend		540 625 DM
Überschuß		756 875 DM 58 125 DM.

Der Zinsaufwand geht von 216 250 DM im 1. Jahr bis auf 13 515 DM im 16. Jahr zurück. Der gesamte Zinsaufwand für die Landesdarlehen beträgt 1,838 Millionen DM, im Jahresdurchschnitt rund 115 000 DM.

Während der Bauzeit (2 Jahre) wird es unter Umständen erforderlich werden, Fremddarlehen bis zum Eingang der Landesmittel kurzfristig aufzunehmen. Die Zinsen dafür müßten von der MEG aufgebracht werden.

4.3 Der Jahresabschluß 1968 der MEG brachte einen Verlust von 13 181,82 DM, der Verlustvortrag von 1967 beträgt 112 424,22 DM, der Bilanzverlust 1968 somit 125 606,24 DM.

Die Bilanz der MEG ist zum 31. Dezember 1968 mit insgesamt 1,099 Millionen DM Darlehen belastet. Davon entfallen auf Bundesdarlehen aus Mitteln des

Verkehrsfinanzgesetzes	854 062,50 DM
Landesdarlehen	176 900,— DM
sonstige Darlehen	68 200,27 DM.

Eine weitere Verschuldung rechtfertigt sich deshalb nur für solche Maßnahmen, bei denen durch höhere Verkehrseinnahmen ein entsprechendes wirtschaftliches Ergebnis erzielt werden kann.

5. Zusammenfassung

5.1 Die von den Landkreisen Bühl, Kehl und Rastatt sowie von den Gemeinden und der MEG beantragte Umspurung der 41 km langen schmalspurigen Stammbahn erscheint für die Teilstrecken

Bühl—Schwarzach—Greffern—Söllingen und Schwarzach—Scherzheim

auf einer Länge von 26 km mit einem Kostenaufwand von 17,530 Millionen DM verkehrspolitisch

und volkswirtschaftlich vertretbar, weil mit einer beträchtlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens gerechnet werden kann und die Maßnahme die Infrastruktur des Verkehrsgebiets der Bahn, das wirtschaftlich weiter entwickelt werden soll, wesentlich verbessert. Eine Erweiterung von Scherzheim bis Freistett (10 km) mit einem Aufwand von 6 Millionen DM ist bei entsprechendem Verkehrsaufkommen möglich. Eine spätere Einbeziehung der Reststrecken ist nicht ausgeschlossen und wird gegebenenfalls erneut zu prüfen sein.

Die unmittelbar am Rhein gelegenen Gemeinden haben infolge ihrer Grenzlage jahrzehntelang einen wirtschaftlichen Rückstand ertragen müssen. Das Land hat deshalb für dieses Gebiet schon Sanierungsprogramme eingeleitet.

5.2 Da die bisherige Schmalspurbahn vielfach innerhalb der Ortschaften in der Mitte oder am Rand der B 36 liegt, sieht die Planung für die Normalspurbahn eine Linienführung außerhalb der Ortschaften vor, damit die B 36 baldmöglichst weiter ausgebaut werden kann. Die baldige Verlegung der Bahn ist deshalb auch aus Sicherheitsgründen notwendig.

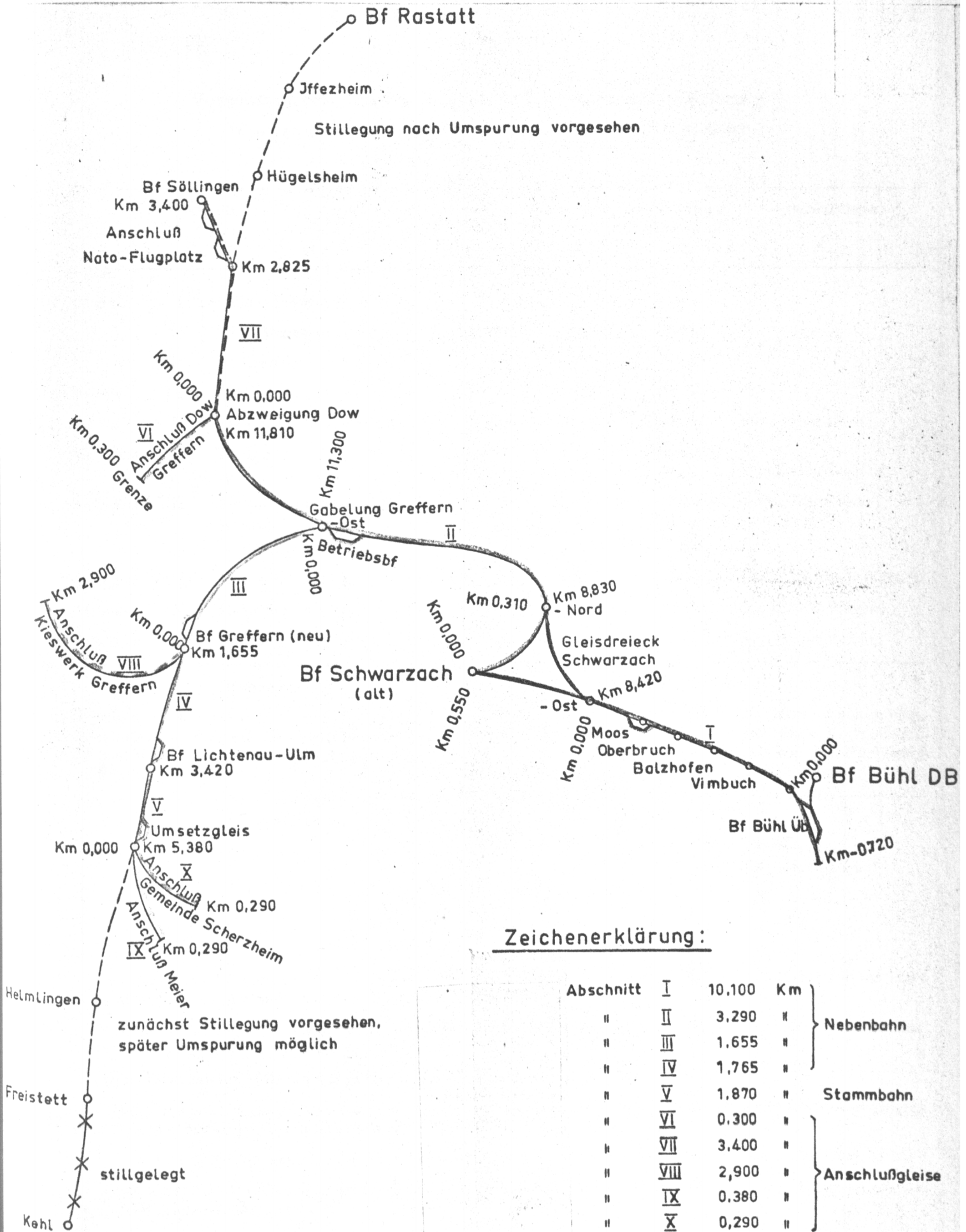
5.3 Das Bauvorhaben sollte in einem Zuge durchgeführt werden, damit das Kieswerk in Greffern, die Firma Dow in Greffern und der Flugplatz in Söllingen bald normalspurig bedient werden können. Während der Bauzeit wird der Schmalspurbetrieb aufrechterhalten; dies erfordert einen höheren Betriebsaufwand.

Da nach der Umspurung die Bahnhöfe meistens außerhalb der Ortschaften liegen, soll der Personenverkehr künftig mit Omnibussen bedient werden. Hierdurch können Baukosten gespart werden.

- 5.4 Auf Grund des Ergebnisses der Ausschreibung und infolge von Bauauflagen können sich die veranschlagten Baukosten noch ändern. Auch in der Finanzierung können sich noch Änderungen ergeben, da die Zustimmungen des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Verteidigung noch nicht vorliegen.
- 5.5 Die Umspurung entlastet die Straßen von rund 286 000 t Gütern und erhöht die Sicherheit. Der Zweck des Vorhabens ist verkehrspolitisch zu begrüßen. Es entspricht auch der Zielsetzung des Verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung.
6. Der Ministerrat hat am 9. September 1969 einer Beteiligung des Landes entsprechend dem Vorschlag des Innenministeriums zugestimmt. Die Landesregierung wird dem Landtag vorschlagen, im Zweiten Nachtrag zum Staatshaushaltsplan 1969 bei Kapitel 0341 eine erste Rate von 3,5 Millionen DM auszubringen. Die Auszahlung des Betrags soll erst im Jahre 1970 erfolgen.

gez. Dr. Filbinger
Ministerpräsident

Übersichtsplan zur Umspuration Stammbahn Nord



Zeichenerklärung:

Abschnitt	I	10,100	Km	} Nebenbahn
"	II	3,290	"	
"	III	1,655	"	
"	IV	1,765	"	
"	V	1,870	"	} Stammbahn
"	VI	0,300	"	
"	VII	3,400	"	
"	VIII	2,900	"	} Anschlußgleise
"	IX	0,380	"	
"	X	0,290	"	

Gesamtgleislängen	25,950	Km
davon Stammgleis	1,870	"
" Anschlußgleise	7,270	"
Streckengleise	16,810	Km

Anlage 2

Verkehrsaufkommen der MEG-Stammbahn nach der Umspurung

(Tonnage = Jahreszahlen 1967 und Angaben der neuen Verfrachter)

Abschnitt		Güter in t	voraussichtliche	Bemerkungen	
		1967	neu	Einnahmen DM	
Nebenbahn	I	Bühl—Schwarzach—		1)	
	II	Dow Abzweigung—			
	III	Bf Greffern			
Nebenbahn	IV	4 319	4 319	39 114	2)
Stammgleis	V	2 159	2 159	26 947	ohne Anschlüsse
Anschlußgleis	VI	4 017	29 000	252 579	3) (rund 4075 Wagen)
Anschlußgleis	VII	Fluplatz Söllingen und		177 905	(rund 875 Wagen zu je 40 t)
		Bf Stollhofen und		4 922	
		Bf Söllingen		7 460	
Anschlußgleis	VIII	—	200 000	744 000	Ganzzüge von je 800 t 5)
Anschlußgleis	IX	—	6 700	71 415	(rund 1000 Wagen)
Anschlußgleis	X	—	2 000	10 000	6)
zusammen		48 718	282 506	1 352 507	
ferner die benachbarten Orte Rheinbischofsheim, Freistett, Memptrechtshofen, Helmlingen, Hügelsheim, die nach der Umspurung keinen Bahnhof mehr haben		3 699	3 699	47 252	Es wird angenommen, daß diese Verfrachtun- gen bei den Nachbarbf hinzukommen
insgesamt		52 417	286 205	1 399 729	
davon Stückgut und Expreßgut		1 737,4	1 737,4	75 507,50	künftig mit Lkw der MEG

Bemerkungen:

- 1) Ohne Vimbuch und Balzhofen und ohne Anschlußverkehr. Die Orte Vimbuch und Balzhofen mit nur 100 bis 125 t Verfrachtungen im Jahre 1967 erhalten keine Ladegleise mehr.
- 2) Bei Stollhofen mit rund 800 t besteht die Möglichkeit der Mitbenutzung der Ladegleise in Söllingen oder Greffern, der Ort Greffern hatte bisher keinen Bahnanschluß.
- 3) Die Firma Dow hat für 1970 ein Volumen von 29 000 t in Aussicht gestellt.
- 4) Nach Rückfrage beim Bedarfsträger des Nato-Flugplatzes Söllingen sind für die nächsten Jahre keine Änderungen hinsichtlich des bisherigen Verkehrsaufkommens von 35 000 t vorgesehen.
- 5) Das Kieswerk Greffern hat am 27. März 1969 Jahresmengen von 200 000 t und erheblich mehr angeboten.
- 6) Die Firma Meier und Co (Campingmöbel) in Scherzheim und die Firma Ostertag (Holzgroßhandlung) haben insgesamt 8700 t zugesichert.

Kostenzusammenstellung zur Umspurung der MEG-Stammbahn

getrennt nach den Abschnitten I—X des Übersichtsplans

Baubeschnitte	Insgesamt DM	davon Unterbau	Brücken	Oberbau	Signal Fern- melder	Gebäude	Be- leuchtung	Lade- straße	Grund- erwerb	10% Neben- kosten
— in 1 000 DM —										
Nebenbahn I Bühl—Schwarzach	4 923 200	712	563	2 380	250	240	48	80	250 200	400 000
Nebenbahn II Schwarzach—Dow	—	202	35	798	80	—	18	—	150 000	110 000
	a)	30	555	100	6	—	—	—	47 400	65 000
	b)									
Nebenbahn III Greffern Ost— Greffern Bf (neu) (einschließlich)	2 196 400	232	590	898	86	—	18	—	197 400	175 000
Nebenbahn IV Greffern—Lichtenau	1 427 000	127	600	408	40	—	10	13	114 000	115 000
Nebenbahn V Nebenbahn zusammen	1 058 000	185	90	445	62	60	15	13	108 000	80 000
	9 604 600	1 256	1 843	4 131	438	300	91	106	669 600	770 000
Stammgleis VI Lichtenau—Scherzheim	2 068 600	854	420	433	25	—	—	—	166 600	170 000
Anschlüsse VII Gleisanschluß Dow	130 000	—	—	120	Funk	—	—	—	—	10 000
VIII Gleisanschluß Flugplatz Söllingen	1 613 000	233	305	785	41	—	10	—	102 000	137 000
IX Gleisanschluß Kieswerk Greffern	1 570 400	335	150	815	Funk	—	—	—	140 400	130 000
X Gleisanschluß Scherzheim Meier	152 400	30	—	106,2	—	—	—	—	9 000	7 200
	161 000	27	—	72	—	—	10	15	30 000	7 000
	15 300 000	2 735	2 718	6 462,2	504	300	111	121	1 117 600	1 231 200
Baukosten ohne Grunderwerb	12 951 200 DM									
hiervon für Bauaufsicht mit Nebenkosten, Vermessung usw. ca. 10%	1 231 200 DM									
Grunderwerbskosten	1 117 600 DM									
Gesamtbaukosten	15 300 000 DM									
				Gesamtbaukosten					15 300 000 DM	
				Beschaffung 2 Diesellok, 1 Triebwagen					1 475 000 DM	
				Beschaffung Omnibusse, Bau von Garagen					755 000 DM	
				Gesamtbaukosten					17 530 000 DM	

Finanzierungsplan zur Umspurung der MEC-Stammbahn

getrennt nach den Abschnitten des Übersichtsplans

Bauabschnitte bzw. Maßnahmen	Aufwand insgesamt	davon Grunderwerb	Anteil Landkreise für Grunderwerb DM	Eigenmittel der MEG DM	Landes-		Bundes-		Eigenmittel der Anschließer DM
					darlehen DM	zuschüsse DM	zuschüsse (50—100%) DM	darlehen (bis 25%) DM	
Nebenbahn I—IV	9 604 600	669 600	669 600	770 000	7 315 000	850 000 (aus Förder- programm)	—	—	—
Stammgleis V (Lichtenau-Scherzheim)	2 068 600	166 600	—	180 000	—	—	1 888 600	—	—
Anschlußgleis Dow VI	130 000	—	—	—	—	—	65 000	32 500	Dow 32 500
Anschlußgleis Flugplatz Söllingen VII	1 613 000	102 000	102 000	137 000	—	—	—	—	Bundeswehr 1 374 000
Anschlußgleis Kieswerk Greffern VIII	1 570 400	140 400	—	—	—	—	785 200	392 600	Kieswerk 392 600
Anschlußgleis Meier IX Scherzheim	152 400	9 000	—	—	—	—	76 200	38 100	Meier 38 100
Anschlußgleis Gemeinde Scherzheim X	161 000	30 000	—	—	—	—	80 500	40 250	Gemeinde 40 250
Bau zusammen	15 300 000	1 117 600	771 600	1 087 000	7 315 000 + 850 000	850 000	2 895 500 + 503 450	503 450	1 877 450
Schienenfahrzeuge	1 475 000	—	—	140 000	8 165 000 Land	—	3 398 950 Bund	—	—
Omnibusse, Garagen	755 000	—	—	755 000	1 335 000	—	—	—	—
insgesamt	17 530 000	1 117 600	771 600	1 982 000	9 500 000	—	3 398 950	—	1 877 450