

Anlage 18.

(Druckachen. Nr. 15.)

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

**die Unterstüzung des Baues einer normalspurigen nebenbahnähnlichen Kleinbahn
von Siegburg nach Much.**

Die geplante Kleinbahn von Siegburg nach Much bezweckt die seit langen Jahren erstrebte Anschließung eines umfangreichen Gebiets im Nordosten des Siegbereiches, dem bisher jede Eisenbahnverbindung fehlte. Abgesehen von der Stadt Siegburg werden von der Bahn die Gemeinden Braschoß, Zuger, Seelscheid, Neunkirchen und Much berührt werden; die in erster Linie für den Verkehr der Bahn in Betracht kommenden Ortschaften sind Siegburg, Wolsdorf, Stallberg, Braschoß, Heide, Birk, Hochhausen, Pohlhausen, Neunkirchen, Seelscheid, Hezenholz, Hevinghausen und Much. Das aufzuschließende Gebiet stößt nordwestlich an das Aggertal und südöstlich über das Wahnbachtal hinaus an das Bröltal; im Nordosten wird es von den Kreisen Gummersbach und Wipperfürth begrenzt.

Als einzige Durchgangsstraße besteht für dieses Gebiet lediglich die Zeit-Provinzialstraße, deren starke und langanhaltende Steigungen jedoch den Fuhrwerksverkehr sehr erschweren.

Das Verkehrsgebiet besitzt eine Größe von mehr als 150 qkm. Die Bahn wird eine Länge von rund 22 km erhalten und vom Bahnhof Siegburg-Driesch der Aggertalbahn ihren Ausgang nehmen. Sie wird dem Personen- und Güterverkehr dienen, auf eigenem Bahnkörper mit normaler Spurweite erbaut und mit Dampfkraft betrieben werden.

Mit Ausnahme der Halte- und Verladestelle Hevinghausen-Hezenholz werden nach den Plänen sämtliche Bahnhöfe an oder in der Nähe der Zeit-Provinzialstraße angelegt werden, die, wie schon erwähnt, bis jetzt den durchgehenden Verkehr des aufzuschließenden Gebiets vermittelt und daher nach allen Richtungen Wegeanschlüsse besitzt. Die Steigungen und Krümmungen der Bahn werden sich in den für normalspurige nebenbahnähnliche Kleinbahnen vorgeschriebenen Grenzen halten. Die stärkste Steigung wird 1:45, der Krümmungshalbmesser meist 200 m betragen und nur an einzelnen Stellen auf 180 m heruntergehen. Der in früheren Jahren ebenfalls erwogene Plan einer Schmalspurbahn hat sich als unzumutbar erwiesen. Die Kosten, Zeit- und sonstigen Verluste, sowie die Schwierigkeiten, die mit dem Umladen, wie auch mit der Beförderung von Staatsbahngüterwagen auf Rollböden verknüpft sind, würden eine solche Bahn bei ihrer geringen Länge unwirtschaftlich machen. Der Plan, die Bahn mittelst elektrischer Kraft zu betreiben, mußte nach langen Verhandlungen mit dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk als wirtschaftlich undurchführbar fallen gelassen werden.

Wie dringend notwendig der beschleunigte Bau der geplanten Bahn ist, ergeben die nachstehenden Ausführungen.

In der aufzuschließenden Gegend werden neben Nickel-, Kupfer- und Silbererzen in bedeutendem Umfange Blei-, Zink- und Eisenerze gefunden. Gerade das Vorkommen der letztgenannten Mineralien hat von dem Königlichen Oberbergamt in Bonn eine günstige Beurteilung erfahren. Von einer großen Anzahl von Versuchsfeldern sind sehr bemerkenswerte Aufschlüsse von Blei- und Zinkerzen bekannt geworden. Eine weitere günstige fachmännische Beurteilung haben sodann die erheblichen Grauwackenlager erfahren. Wenn trotz der sehr zahlreichen Verleihungen von Berggerechtigten ein Abbau der Mineralien in nur geringem Umfange stattfindet, so liegt der Grund hierfür lediglich in den außergewöhnlich hohen Kosten der Abfuhr, welche auch die ins Leben gerufenen Bergwerke immer mehr von jedem Wettbewerb ausschließen. Bewegen sich doch beispielsweise die Frachtfäße für einen Doppelwagen von Siegburg bis Muck, wo der Schwerpunkt der Bahn liegt, zwischen 35 und 50 Mk.

Durch die Ungunst dieser Verhältnisse gezwungen, haben schon in früheren Jahren ansehnliche Betriebe stillgelegt werden müssen. Es kann daher nicht Wunder nehmen, daß demnächst eine über 200 Arbeiter beschäftigende Grube bei Muck, die im verfloßenen Jahre noch über 140 000 Mk. Löhne zahlte, den Betrieb einstellen wird und fast allen Arbeitern schon gekündigt hat.

Aus dem gleichen Grunde verbot sich bislang der Verkauf des in den Pochwerken als Nebenprodukt gewonnenen Pochsand, der seit Jahrhunderten auf die Halde gestürzt wurde und im Falle des Zustandekommens der Bahn einen bedeutenden Wert darstellen würde, da Pochsand in der Siegburger Gegend ein sehr gesuchtes Material ist. Die Möglichkeit seiner Verwertung würde zugleich den Betrieb des Bergbaues lohnender gestalten.

Dieselben traurigen Betriebsbedingungen liegen bei den zahlreichen ergiebigen Tonfeldern und Steinbrüchen vor, deren Ausbeutung unter den heutigen Verkehrsverhältnissen einen nennenswerten Gewinn nicht abzuwerfen vermag. Für die sonstigen industriellen bezw. gewerblichen Kleinbetriebe, wie sie in großer Anzahl bestehen, (— Mühlen, Krautfabriken, Absatzgenossenschaften, Kies- und Sandgruben usw. —) gelten dieselben Ausführungen. Von der Bahn fern abgelegen, müssen sie alle ihre Rohmaterialien auf weiten, im Winter schlecht passierbaren Wegen anfahren und ihre Fabrikate gleichfalls per Achse zur Bahn bringen. Dringender als in irgend einer anderen Gegend bedürfen hier die Montan- und die sonstige Industrie und das Gewerbe der nachhaltigsten Unterstützung.

In noch erheblich höherem Maße ist an dem Zustandekommen des Bahnprojektes die Landwirtschaft interessiert, da ihre Produkte durch die hohen Achsfrachtfäße derart verteuert werden, daß sie aus dem allgemeinen Wettbewerb überhaupt ausscheiden müssen. Die Betriebsausgaben erreichen hier eine außergewöhnliche Höhe, nicht zuletzt in Folge der erschwerten Zufuhr von Dünger- und Futtermitteln.

Lebensmittel, die täglichen Absatz bedingen, wie Milch, Butter, Eier, Gemüse und dergl. können aus dieser Gegend nicht ausgeführt werden, trotzdem die Bodenverhältnisse und das Klima zur Produktion vorgenannter Güter durchaus geeignet sind. So ist es bezeichnend, daß die auf den Siegburger Märkten feilgebotenen landwirtschaftlichen Erzeugnisse der Hauptsache nach aus der Bonner und Kölner Gegend herrühren.

Auch die Arbeiterverhältnisse lassen sehr zu wünschen übrig, indem seit Jahren eine stete Abwanderung in die Niederungen der Provinz beobachtet wird. Bei der ausschließlich aus kleinen Ackerleuten bestehenden Bevölkerung und dem sehr parzellierten Besitz sind somit die Erwerbsverhältnisse die denkbar schlechtesten.

Hiermit erklärt sich denn auch der vollkommene Stillstand und im nördlichen Teile dieser Gegend der stete Rückgang in der wirtschaftlichen Entwicklung.

Die Einwohnerzahlen bewegen sich ständig in absteigender Richtung: Nachstehende Gegenüberstellung zeigt den Rückgang allein in den 2 Jahren 1908 und 1910.

	1908	1910
Breidt . .	548	496
Inger . .	654	613
Seelscheid .	1574	1522
Neunkirchen	3056	3033

In der Gemeinde Much ist in den letzten 20 Jahren ein Rückgang von ca. 700 Einwohnern zu verzeichnen.

Entsprechend dem äußerst bescheidenen Staatssteuersoll weisen die kommunalen Zuschläge dieser Gemeinden auf alle Steuerarten in den letzten Jahren eine zwischen 275 und 310% schwankende Höhe auf. Hierzu kommen die in allen diesen Gemeinden eingeführten Hand- und Spanndienste für den Wegebau bzw. Wegegebühren, die in der Gemeinde Much 50% auf alle Steuern betragen; es kommen ferner hinzu die Kirchensteuern, die eine Höhe von 40—65% erreichen, weiter die landwirtschaftlichen Umlagen mit 70%. So erreichen die gesamten Zuschläge in einzelnen Gemeinden (z. B. in Much) die Höhe von 450%; ein Ende des stetigen Anwachsens der kommunalen Bedürfnisse ist jedoch noch nicht abzusehen.

Eine beredte Sprache führen die Zahlen der leerstehenden Wohnstätten. Während die der Stadt Siegburg nahegelegenen Gemeinden schon durchschnittlich 12 leere Wohnhäuser aufweisen, haben die nördlich gelegenen Gemeinden Neunkirchen deren 50 und Much sogar 69.

Es wird endlich noch an die großen Schäden erinnert, die der Hagelschlag im Jahre 1910 den unversicherten kleinen Ackerleuten dieses Gebietes verursacht hat. Schäden so tiefgehender Wirkung, daß seitens der Behörden durch Aufrufe in den Zeitungen die öffentliche Mildtätigkeit in Anspruch genommen werden mußte. Ein derartiges, wenn auch einzelntes Unglück vermag selbst eine unter günstigen Bedingungen sich vollziehende Entwicklung zu hemmen; dort hat sie die an sich schon rückläufige Wirtschaftsbewegung noch verstärkt. Ziehen sich nun, wie schon erwähnt, die industriellen Betriebe aus der Gegend auch noch mehr und mehr zurück, so ist der vollständige Niedergang dieser jetzt schon an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangten Gemeinden zu befürchten. Bei diesen allgemein ungünstigsten Verhältnissen und insbesondere bei der jede Initiative und Selbsthilfe lähmenden steuerlichen Ueberlastung kann in der Tat das Vorliegen eines dauernden Notstandes nicht bestritten werden. In diesem Sinne ist daher das geplante Bahnunternehmen mehr oder minder als eine Notstandsaktion anzusehen, bei der es sich darum handelt, einerseits strebsamen, kleinen Ackerleuten eine dauernde und nachhaltige Unterstützung in ihrem schweren Kampfe ums Dasein zu bringen, andererseits die Montanindustrie und die zahlreichen gewerblichen Kleinbetriebe in dieser gebirgigen Gegend rentabel zu erhalten und damit der ganzen Bevölkerung eine Quelle künftiger steigenden Wohlstandes zu verschaffen.

Die Tatsache des wirtschaftlichen Niederganges dieser Gegend hat auch seitens der königlichen Staatsregierung aufmerksamste Beachtung gefunden. Die erbetene Freigabe der Bahn ist bereitwilligst seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ausgesprochen worden.

Der Kreis ist bereit zur Finanzierung des Bahnunternehmens die denkbar größten Opfer zu bringen. Seine Finanzkraft ist indessen in den letzten Jahren durch den Bau der elektrischen Kleinbahnen Bonn-Siegburg und Bonn-Königswinter, den er in Gemeinschaft mit den Kreisen Bonn-Stadt und Bonn-Land ausgeführt hat und die für die nächsten Jahre einen nicht unbedeutenden Zuschuß erfordern werden, erheblich in Anspruch genommen worden. Weitere beträchtliche finanzielle Anforderungen werden an den Kreis in den nächsten Jahren bei dem schon festbeschlossenen Bau der Kleinbahnen Siegburg-Troisdorf-Mondorf-Porz und Mondorf-Beuel herantreten.

Das Gleiche gilt für die bevorstehende Ausführung der großen Deichprojekte des Kreises mit einem Kostenaufwand von rund 400 000 Mk.

Außerdem erfordern die Verzinsung und Tilgung der Anleihen, die zur Regulierung der Sieg und zur Beseitigung der Hochwasserschäden aufzunehmen waren, jährlich den hohen Betrag von 33 000 Mk. Unter diesen Umständen glaubt der Kreis eine besonders hohe Unterstützung bei dem in Frage stehenden Bau der Kleinbahn Siegburg-Much von der Provinz erwarten zu dürfen, und zwar um so mehr, als die sorgfältige Nachprüfung des Kostenanschlags und der Ertragsberechnung das folgende ungünstige Ergebnis erbrachte. Bei großer Sparfameit beim Bau hofft man die Bahn für rund 105 500 Mk. für 1 km, d. h. bei 22,6 km Länge im ganzen für rund 2 385 000 Mk. fertig stellen zu können. Außer Ansatz geblieben sind hierbei die auf 150 000 Mk. veranschlagten Grunderwerbskosten, die von den Belegenheitsgemeinden aufzubringen sind.

Bei Gewährung der Darlehen seitens der Provinz und des Staates, wie sie vom Kreise erbeten werden (s. nachstehend), stellen sich in den ersten 5 Jahren die Ausgaben und Einnahmen des Bahnunternehmens, wie folgt:

A. Ausgaben:

1. Zinsen:

a) ein Drittel des Baukapitals = 795 000 Mk.

Darlehen aus dem Kleinbahnfonds der Provinz. Zinsen zurzeit:

4,0 — 0,5 = 3,5 % = 27 825 Mk.

b) 795 000 Mk. Darlehen der Provinz zu 2 % Zinsen = 15 900 "

c) " " " des Staates zu 2 % " = 15 900 "

Ausgaben für Verzinsung des Baukapitals zusammen 59 625 Mk.

rund 60 000 "

2. Betriebsausgaben bei 5 Zügen in jeder Richtung " 70 000 "

3. Rücklagen in den Erneuerungsfonds " 18 000 "

Gesamtsumme der Ausgaben 148 000 Mk.

B. Einnahmen:

Die Einnahmen sind so genau wie möglich veranschlagt zu rund 120 000 "

so daß der Siebkreis für die ersten 5 Jahre einen jährlichen Zuschuß von " 28 000 Mk.

zu zahlen hat. Nachher treten die Tilgungsraten und zwar $\frac{1}{2}$ % = rund 12 000 Mk. bis höchstens $\frac{3}{4}$ % = rund 18 000 Mk. für den zweiten Zeitraum von 5 Jahren und demnächst 1 % = rund 24 000 Mk. zu dem vorgenannten jährlichen Zuschusse noch hinzu. Es ist jedoch anzunehmen, daß aus den Mehreinnahmen, die sich voraussichtlich beim Bahnbetriebe vom zweiten oder dritten Jahre ab ergeben werden, die Tilgungsquoten ganz oder wenigstens zum Teil bestritten werden können. Unzweifelhaft ist nach vorstehendem das Bahnunternehmen als unterstützungswürdig und unterstützungsbedürftig anzusehen.

Der Siegfkreis hat daher beantragt, den Bau der Bahn, wie folgt, zu unterstützen :

„Die Provinz wolle zur Durchführung des Plans der normalspurigen nebenbahnähnlichen Kleinbahn von Siegburg nach Muck :

1. ein Drittel der Baukosten mit 795 000 Mk. dem Siegfkreise als Darlehen aus dem Kleinbahnfonds mit $\frac{1}{2}\%$ Zinszuschuß und gegen 1% Tilgung zunächst auf 10 Jahre mit der Maßgabe bewilligen, daß die Tilgungsraten in den ersten 5 Jahren ganz und in den folgenden 5 Jahren bis auf $\frac{1}{2}\%$ oder höchstens $\frac{3}{4}\%$ jährlich gestundet werden ;
2. dem Siegfkreise ein weiteres Darlehen von 795 000 Mk. zu höchstens 2% Zinsen zunächst auf 5 Jahre unkündbar und unter den zu 1 beantragten Tilgungsbedingungen unter der Voraussetzung gewähren, daß der Staat dem Kreise ein Darlehen in gleicher Höhe und zu denselben Bedingungen zur Verfügung stellt.“

Der Provinzialauschuß, dem diese Angelegenheit in seiner Sitzung vom 30./31. Oktober vorlag, hat beschlossen, die Entscheidung über den Antrag des Siegfkreises dem Provinziallandtag anheimzugeben.

Ein ähnlicher Antrag des Kreises Gummersbach, betreffend Unterstützung des Bahnbaues Bielsstein-Hermesdorf, lag im März 1911 vor; auch damals hat der Provinzialauschuß sich nicht für befugt erachtet, zu entscheiden, da die Bedingungen für Hergabe von Kleinbahndarlehen derartige Vergünstigungen nicht vorsehen. Vergleiche Druckfachen Nr. 26 der Verhandlungen des 51. Rheinischen Provinziallandtages Seite 17*.

Der Provinziallandtag hat im März 1911 dahin Entscheidung getroffen, daß ausnahmsweise dem Antrage des Kreises Gummersbach stattzugeben sei. Die Verhältnisse liegen im vorliegenden Falle ähnlich.

Der Provinzialauschuß beehrt sich demgemäß den Antrag zu stellen:

„Der Provinziallandtag wolle über den vorstehend aufgeführten Antrag des Siegfkreises, betreffend Unterstützung des Baues einer normalspurigen nebenbahnähnlichen Kleinbahn von Siegburg nach Muck, nach eigenem Ermessen die Entscheidung treffen.“

Düsseldorf, den 19. Dezember 1911.

Der Provinzialauschuß:

O. Graf Weiffel von Gymnich,
Vorsitzender.

Dr. von Renvers,
Landeshauptmann.