

**Bayerischer Landtag**

2. Legislaturperiode  
Tagung 1951/52

**Beilage 2245**

**Der Bayerische Ministerpräsident**

München, den 29. Januar 1952

An den  
**Herrn Präsidenten**  
**des Bayerischen Landtags**  
**München**

Betreff:

Entwurf eines Gesetzes über den Abschluß von Übereinkommen zwischen der Bayerischen Staatsregierung und der Deutschen Bundesbahn

Auf Grund Beschlusses des Ministerrats vom 29. Januar 1952 übermittle ich in der Anlage unter Bezugnahme auf den Beschluß des Landtags vom 18. Dezember 1951 (Beilage 2074) den obenbezeichneten Gesetzentwurf der Staatsregierung mit der Bitte um weitere verfassungsmäßige Behandlung.

Der Entwurf wurde mit der Bitte um Kenntnisnahme und etwaige gutachtliche Äußerung gleichzeitig dem Bayerischen Senat zugeleitet.

(gez.) **Dr. Ehard,**  
Bayerischer Ministerpräsident

\*

**Entwurf eines Gesetzes**

**über den Abschluß von Übereinkommen zwischen der Bayerischen Staatsregierung und der Deutschen Bundesbahn**

**Art. 1**

Die bayerischen Staatsministerien der Finanzen und für Verkehrsangelegenheiten werden ermächtigt, in Übereinkommen mit der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn Darlehensverpflichtungen zur Refinanzierung von Aufträgen der Deutschen Bundesbahn einzugehen, und zwar

- 1. zur Fortführung der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg/Fürth—Würzburg/Zell bis zum Betrag von . . . . . 58,8 Mill. DM,
- 2. zur Fortführung der Elektrifizierung der Strecke Würzburg/Zell—Aschaffenburg bis zum Betrag von . . . . . 68,3 Mill. DM,
- 3. zum Wiederaufbau und Neubau von Bahnanlagen sowie zur Instandsetzung und Beschaffung von Fahrzeugen für das Bundesbahnnetz in Bayern bis zum Betrag von . . . . . 16,4 Mill. DM.

**Art. 2**

Das Gesetz ist dringlich. Es tritt am . . . . . in Kraft.

**Begründung**

I. Die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg—Würzburg—Aschaffenburg gestaltet nicht nur den Betrieb auf der bruttotonnenmäßig stärkst belasteten Strecke in Bayern wirtschaftlicher, sondern bringt auch dem gesamtbayerischen Raum Vorteile, die es rechtfertigen, dieses Vorhaben von Landesseite nach Kräften zu fördern.

Der in den letzten Jahren stetig angewachsene Verkehr zwingt die Bundesbahn zur Umleitung von täglich 25 Güterzügen über die rd. 50 km längere Strecke Gemünden—Schweinfurt—Bamberg—Nürnberg. Eine derartige Umleitung ist bei elektrischem Betrieb nicht mehr erforderlich.

Die jährlichen Ersparnisse an hochwertiger Lokkohle durch Elektrifizierung der Strecke Nürnberg—Aschaffenburg betragen beim jetzigen Verkehrsaufkommen rd. 270 000 Tonnen und jene für die Anfuhr dieser Mengen aus dem Ruhrgebiet noch zusätzlich rd. 8000 Tonnen. Die weiteren Ersparnisse durch die zwangsläufige Umlegung von Durchgangszügen auf die kürzeste und nach Umstellung auf den elektrischen Betrieb auch wirtschaftlichste Verbindung von Nordwesten nach Südosten über Frankfurt—Aschaffenburg—Nürnberg können mit jährlich 50 bis 70 000 Tonnen angesetzt werden.

Für den Bezug von rd. 182 Mill. Kilowattstunden, die der Ersparnis von 270 000 Tonnen Kohle entsprechen, fließen der bayerischen Landesstromversorgung jährlich rd. 7 Mill. DM zu. Nach Abzug des Kaufpreises der im künftigen Kraftwerk Aschaffenburg zu verfeuernden minderwertigen Kohle verbleibt noch ein Betrag von rd. 5,75 Mill. DM. Diese Einnahmen steigen noch an, wenn ein Teil durch hydraulisch erzeugten Strom gedeckt und die Elektrifizierung in Richtung Frankfurt/Main—Ruhrgebiet oder in Bayern fortgesetzt wird.

Durch die zentrale Krafterzeugung wird die hochwertige Lökkohle für andere Zwecke frei und für minderwertige Kohle eine volkswirtschaftlich günstige Verwertungsmöglichkeit eröffnet.

Das Kraftwerk Aschaffenburg ist als kombiniertes Landesstrom- und Bahnstromwerk vorgesehen. Es würde deshalb auch für außerbayerische Strecken zur Bahnstromerzeugung herangezogen. Falls die Elektrifizierung verzögert würde, wäre damit zu rechnen, daß ein neu zu errichtendes Bahnkraftwerk im Rhein-Main-Gebiet die nordbayerischen Strecken mitspeist.

Der elektrische Betrieb auf der Strecke Nürnberg—Aschaffenburg—Frankfurt/Main macht das sonst erforderliche dritte Streckengleis entbehrlich und gestaltet die Abfuhr von den Mainhäfen Würzburg und Aschaffenburg flüssiger.

Durch die erhebliche, rd. 40%ige Verkürzung der Fahrzeiten im Personen- und Güterverkehr und durch die Verdichtung der Zugfolge verbessert sich die Verkehrslage Bayerns, vor allem aber Nordostbayerns, entscheidend. Die günstigen Auswirkungen auf die notleidenden Gebiete in Bayern sind auf die Dauer weit wirkungsvoller als alle übrigen bisherigen Hilfsmaßnahmen.

Nach den Planungen der Deutschen Bundesbahn sind für die vorgesehenen fünf Baujahre im

- 1. Bauabschnitt Nürnberg/Fürth—Würzburg/Zell bei einer Bauzeit von 3 Jahren insgesamt . . . . . 58,80 Mill. DM und im

2. Bauabschnitt Würzburg/Zell—Aschaffenburg  
bei einer Bauzeit von 2 Jahren  
insgesamt . . . . . 68,30 Mill. DM  
erforderlich.

Die Beschaffung der notwendigen elektrischen Triebfahrzeuge ist in den genannten Beträgen enthalten.

Zur Durchführung des I. Bauabschnittes, bestehend aus

Bauvorhaben und Beschaffungen im  
1. Baujahr im Gesamtbetrag von 9,60 Mill. DM

Bauvorhaben und Beschaffungen im  
2. Baujahr im Gesamtbetrag von 24,55 Mill. DM

Bauvorhaben und Beschaffungen im  
3. Baujahr im Gesamtbetrag von 24,65 Mill. DM

insgesamt: 58,80 Mill. DM

wurde, um die erforderlichen Maßnahmen einleiten zu können, vorerst für das 1. Baujahr — vorbehaltlich der Genehmigung durch den Bayerischen Landtag — ein Übereinkommen in Höhe von 9,60 Mill. DM abgeschlossen.

Mit den bereits vorbereiteten Bauarbeiten kann sofort begonnen werden. Nach den bisherigen Erfahrungen ist damit zu rechnen, daß die Bautermine wesentlich unterschritten werden können.

- II. An der Fortführung des Wiederaufbaues zerstörter Bahnhofsgebäude sowie der Durchführung wichtiger Neubauvorhaben und dringender Beschaffungen zur Verbesserung der Eisenbahnanlagen in Bayern ist das Land entscheidend interessiert. Die Verwirklichung der vorliegenden Planungen ist aber der Bundesbahn ohne Finanzhilfe durch den bayerischen Staat zur Zeit unmöglich.

Das beabsichtigte Übereinkommen des bayerischen Staates mit der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn zur Förderung von Bauvorhaben und Beschaffungen der Bundesbahn in Bayern in Höhe von 16,40 Mill. DM sieht 7,90 Mill. DM für den Wiederaufbau zerstörter Bahnhofsgebäude, 2,90 Mill. DM für die Weiterführung von Neubauvorhaben und 5,60 Mill. DM für die Instandsetzung und den Neubau von Fahrzeugen für den Einsatz im bayerischen Netz vor.

Im einzelnen sind dies folgende Maßnahmen:

a) Wiederaufbau von Bahnanlagen:

1. Bf Würzburg Hbf  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 1,30 Mill. DM  
Errichtung d. Bahnsteigdächer . . . 0,50 Mill. DM
2. Bf Ansbach  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,65 Mill. DM
3. Bf Freising  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,65 Mill. DM
4. Bf Plattling  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,40 Mill. DM
5. Bf Regensburg Hbf  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,42 Mill. DM
6. Bf Neu-Ulm  
Umgestaltung des Bahnhofs . . . 0,48 Mill. DM
7. Bf Bad Reichenhall  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,50 Mill. DM

8. Bf Nürnberg Hbf  
Erneuerung der Bahnsteigdächer 0,60 Mill. DM
  9. Bf München Hbf  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,60 Mill. DM
  10. Bf Traunstein  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,50 Mill. DM
  11. Bf Rosenheim  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,40 Mill. DM
  12. Bf Aschaffenburg  
Wiederaufbau d. Bahnsteigdächer 0,30 Mill. DM
  13. Bf Landshut  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,40 Mill. DM
  14. Bf Donauwörth  
Wiederaufbau d. Betriebsgebäudes 0,50 Mill. DM
  15. Bf Rosenheim  
Abdeckung d. Bahnbetriebswerks 0,10 Mill. DM
  16. EAW Mü-Freimann  
Ausbau der elektrotechnischen  
Versuchsanstalt . . . . . 0,20 Mill. DM
- Summe a) = 7,90 Mill. DM

b) Neubau von Bahnanlagen:

1. Kraftwerk Penzberg  
Weiterführung der Bauarbeiten . 1,50 Mill. DM
  2. Bf Oberstdorf  
Bau der Abstellgleise . . . . . 0,45 Mill. DM
  3. Bf Amberg  
Gleisbildstellwerk . . . . . 0,60 Mill. DM
  4. Beschaffung von Sprachspeichern 0,35 Mill. DM
- Summe b) = 2,90 Mill. DM

c) Neubau und Instandsetzung  
und Fahrzeugen:

1. Beschaffung von dreiteiligen  
elektrischen Triebwagen bei der  
Fahrzeugindustrie in Bayern für  
den Einsatz im bayerischen Netz 3,20 Mill. DM
  2. Beschaffung von Personenwagen  
bei der Fahrzeugindustrie in  
Bayern für den Einsatz im  
bayerischen Netz . . . . . 1,90 Mill. DM
  3. Instandsetzung von Fahrzeugen . 0,50 Mill. DM
- Summe c) = 5,60 Mill. DM

Die Deutsche Bundesbahn hat sich verpflichtet, die vom bayerischen Staat zur Verfügung gestellten Beträge in Bayern zu verwerten oder — soweit dies nicht möglich ist — durch Verlagerung anderweitiger Beschaffungen oder Vergabungen an bayerische Firmen auszugleichen.

Die vorgesehenen Abkommen sichern wertvolle Arbeitsplätze und ermöglichen einer großen Zahl Erwerbsloser Beschäftigung. Für die lohnintensiven Maßnahmen können auch die Förderungsbeiträge aus dem 200-Mill.-DM-Sofortprogramm für Arbeitsbeschaffung erwirkt werden.

Für die Refinanzierung der Bundesbahnaufträge sind im außerordentlichen Haushalt 1951 des Bayer. Staatsministeriums der Finanzen bei Abschnitt g Ziffer 19 a Beträge vorgesehen.

Im Zusammenhang mit den Aufträgen aus den Übereinkommen wird auch eine Grundlage für hochwertige Exportaufträge in erster Linie für die bayerische Eisenbahnindustrie geschaffen.

- III. Das Programm zum Wiederaufbau und Neubau von Bahnanlagen sowie zur Instandsetzung und Beschaffung von Fahrzeugen für das Bundesbahnnetz in Bayern im Betrage von bis zu 16,4 Mill. DM soll durch Ankauf von Schatzanweisungen der Deutschen Bundesbahn entsprechend dem Baufortschritt in den Jahren 1952 und 1953 finanziert werden. Der Kaufpreis für die Schatzanweisungen wird in Höhe der übernommenen Teilbeträge durch Hingabe von Steuergutscheinen des bayerischen Staates gezahlt werden. Die Schatzanweisungen sind in 4 Jahren nach dem jeweiligen Ausgabetag zur Rückzahlung fällig und werden mit  $1\frac{1}{2}\%$  über dem jeweiligen Diskontsatz, jedoch nicht unter  $5\frac{1}{2}\%$  und nicht über  $6\%$  verzinst. Soweit die Kosten einer Lombardierung die Zinsen der Schuldtitel übersteigen, wird grund-

sätzlich die Mehrbelastung von der Deutschen Bundesbahn und dem bayerischen Staat je zur Hälfte, von der Bundesbahn jedoch höchstens bis zu  $1\%$  getragen.

Auch die für das 1. Baujahr des I. Bauabschnitts zur Fortführung der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg/Fürth—Würzburg/Zell in Höhe von 9,6 Mill. DM veranschlagten Kosten sollen in der gleichen Form finanziert werden, wobei lediglich die Laufzeit der Bundesbahnschatzanweisungen für je ein Viertel des Betrages von 9,6 Mill. DM, d. i. 2,4 Mill. DM auf 4,  $6\frac{1}{2}$ , 9 und 11 Jahre bemessen werden wird. Es ist beabsichtigt, diese Bundesbahnschatzanweisungen soweit wie möglich an Kapitalsammelträger in feste Hände wieder weiter zu veräußern.

Ob auch die Darlehensvereinbarungen zur Finanzierung der Baukosten für das 2. und 3. Baujahr des I. Bauabschnittes und für den II. Bauabschnitt, dessen Durchführung in den Jahren 1955 und 1956 geplant ist, in einer ähnlichen Form abgeschlossen werden können, kann heute noch nicht übersehen werden.