

Anlage 20.

(Drucksachen-Nr. 19.)

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

Erhöhung der Straßenunterhaltungsrenten.

Die I. Fachkommission des 59. Rheinischen Provinziallandtags hat am 8. Dezember 1920 folgenden Beschluß gefaßt:

„Die I. Fachkommission ersucht den Herrn Landeshauptmann, dem Provinzialausschuß tunlichst bald darüber zu berichten, in welcher Weise der Provinzialverband verpflichtet ist, dem Mißverhältnis zwischen den Aufwendungen der Städte und Landgemeinden, die die Unterhaltung der Provinzialstraßen übernommen haben, und der von der Provinz aus der Dotationsrente dafür gezahlten Rente abzuhelpen“.

Ferner hat der 59. Provinziallandtag durch Beschluß in seiner Plenarsitzung am 9. Dezember 1920 nach dem Antrage der III. Fachkommission den Provinzialausschuß beauftragt, „erneut nachzuprüfen, ob die unter „Bemerkungen“ zu Titel IV Nr. 3 des Haushaltsplanes der Provinzialstraßenverwaltung (S. 667 des Haushaltsplanes für das Rechnungsjahr 1920) aufgeführten, Kreisen und Gemeinden vertragsgemäß zugesicherten Renten für die Uebernahme der in ihren Bezirken gelegenen Provinzialstraßenstrecken in eigene Verwaltung und Unterhaltung angesichts der veränderten allgemeinen Verhältnisse noch der Billigkeit entsprechen und — falls diese Nachprüfung verneinend ausfallen sollte — diese Renten, sei es allgemein oder in Einzelfällen, in den zukünftigen Haushaltsvoranschlägen den jeweiligen Teuerungsverhältnissen entsprechend zu erhöhen“.

I.

Durch § 18 Absatz 1 und 2 des Gesetzes, betreffend die Ausführung der §§ 5 und 6 des Gesetzes vom 30. April 1873, wegen der Dotation der Provinzial- und Kreisverbände, vom 8. Juli 1875 (Gesetz-Sammlung Seite 497) wurde dem Provinzialverband die Verwaltung und Unterhaltung der in der Rheinprovinz belegenen Staats-Chausséen (2600 km) zugleich mit deren Eigentum übertragen. Zur Durchführung dieser Aufgabe, einschließlich der Kosten für die Besoldung des dafür benötigten Beamtenpersonals wurde dem Provinzialverbande der Rheinprovinz durch § 20 in Verbindung mit der Verordnung vom 12. September 1877 eine Jahresrente von durch § 18 Absatz 3 1 605 850 und 450 383 Mark, zusammen 2 056 233,— Mark überwiesen. Nach § 18 Absatz 3 sollte es den Provinzialverbänden überlassen bleiben, die Verwaltung und Unterhaltung der ihnen überwiesenen Staatsstraßen auf engere Kommunalverbände nach Maßgabe der mit ihnen zu treffenden Vereinbarung zu übertragen. Eine solche Uebertragung mußte erfolgen hinsichtlich derjenigen Straßenstrecken, die der Staat auf Grund des § 9 der Verordnung vom 16. Juni 1838 (Gesetz-Sammlung Seite 353) übernommen hatte, sofern es die beteiligte Stadtgemeinde verlangte. In

der Verordnung von 1838 war bestimmt, daß zur Förderung des Verkehrs und nach dessen Bedürfnis städtische Straßen, die zu diesem Zwecke seitens der betreffenden Ministerien in ein besonderes Verzeichnis aufzunehmen waren, auf den Staat übergehen sollten. Den Städten, die die Verwaltung und Unterhaltung der im Jahre 1838 abgegebenen Straßen zurückverlangten, war nunmehr nach § 18 Absatz 4 des Dotationsgesetzes ein nach dem Verhältnis der aufzuwendenden Kosten auszufordernder Anteil an der Provinzialdotations zu überweisen. Wenn über die Höhe dieses Anteils eine Vereinbarung zwischen Provinz und Stadt nicht zustande kam, so hatte nach dem Dotationsgesetz das Oberverwaltungsgericht über die Höhe der zu gewährenden jährlichen Geldrente zu entscheiden.

Die Städte haben von ihrem Rechte, die Rückübertragung der ehemals städtischen Straßen zu verlangen, durchweg Gebrauch gemacht und auch zahlreiche andere Strecken der auf die Provinz übergegangenen Staatsstraßen sind ihnen zur Verwaltung und Unterhaltung auf ihren Wunsch übertragen worden. Für die Städte war es von größter Bedeutung, daß sie die Verwaltung der durch das Stadtgebiet laufenden Provinzialstraßen erlangten. Sie mußten die Möglichkeit haben, ungehindert und ohne jedesmal an die Zustimmung des Provinzialverbandes gebunden zu sein, Kanalisation, Gas- und elektrische Leitungen anzulegen, Schienengleise zu legen, Bestimmungen über die Art der Unterhaltung (Pflasterung und dergl.) zu treffen, die Straßen den ortstatutarischen Vorschriften zu unterwerfen, Fluchtlinien festzustellen und anderes mehr. Es erwuchs daraus für die Städte die Notwendigkeit, die Provinzialverwaltung für die Verwaltung und Unterhaltung dieser Straßen auszuscheiden. Die jährliche Unterhaltungsrente spielte daneben nur eine untergeordnete Rolle und es ist deshalb auch über die Bemessung ihrer Höhe niemals eine Schwierigkeit entstanden.

Wenn es darnach einer Anrufung des Oberverwaltungsgerichts auch in keinem Falle bedurfte, so hat letzteres hinsichtlich einer anderen Provinz in dem Urteile vom 23. Januar 1882 (Band 8 Seite 1) dahin entschieden, daß die Festsetzung der aus der Dotation auszufordernden, den Städten zu überweisenden Unterhaltungsrente eine endgültige ist und eine Erhöhung bei wachsenden Unterhaltungskosten nicht beansprucht werden kann. In dem Urteil heißt es wörtlich: „Die Ermittlung der künftig aufzuwendenden Kosten bietet nun naturgemäß erhebliche Schwierigkeiten, da es völlig unüberschaubar ist, wie die Verhältnisse, zumal wenn man eine weiter hinausliegende Zukunft mit ins Auge faßt, demnächst sich gestalten werden. Deshalb bleibt nichts anderes übrig, als zunächst und regelmäßig von den zur Zeit bestehenden Verhältnissen auszugehen; diese allein gewähren einen sicheren Anhalt; hält man daran nicht fest, so gerät man notwendig in eine Berechnung mit zum Teil ganz ungewissen, mehr oder minder willkürlichen Faktoren, deren Bewertung von vornherein als untunlich bezeichnet werden muß. Das Festhalten an den Verhältnissen der Gegenwart führt allerdings insofern zu einem unverkennbaren Uebelstande, als die Rente nach dem Gesetze ein für allemal fixiert werden muß und somit eine anderweite Festsetzung selbst dann ausgeschlossen bleibt, wenn die Verhältnisse dergestalt eine Veränderung erfahren, daß die Rente zweifellos mit den tatsächlich obwaltenden Zuständen nicht mehr im Einklang steht. Allein dem ist nach Lage der Gesetzgebung nicht auszuweichen. Die Stadtgemeinde übernimmt mit den Chaussees auf der einen Seite die Gefahr, daß ihre Last sich über das vorausgesetzte Maß steigern kann; ihr würde auf der anderen Seite aber auch der Gewinn zugute kommen, wenn etwa die Last sich später mindern sollte.“

Daraus ergibt sich, daß die Städte, welche Staatsstraßen in eigene Unterhaltung genommen haben, auch bei veränderten Verhältnissen gegenüber dem Provinzialverbande keinen Rechtsanspruch

auf Erhöhung der aus der Dotationsrente entnommenen Unterhaltungsrente haben. Die Rechtslage ist dieselbe, wie für den Provinzialverband, der seinerseits dem Staat gegenüber ebensowenig einen Anspruch auf Erhöhung der nach den Unterhaltungskosten des Jahres 1873 berechneten Dotation hat.

II.

Außer den Staatsstraßen bestanden in der Rheinprovinz noch die Bezirksstraßen, deren Verwaltung den Bezirksregierungen oblag. Bezirksstraßen waren die von den Gemeinden oder Kreisen ausgebauten Kommunalstraßen, die nach dem Gesetze vom 17. September 1822 und den später mit Gesetzeskraft ergangenen Regulativen als Bezirksstraßen ausdrücklich bezeichnet und als solche in einem besonderen Verzeichnis aufgeführt waren. Zur Unterhaltung der Bezirksstraßen wurden Zuschläge zur Staatssteuer von den an der Straße beteiligten Gemeinden erhoben. Aus diesen Steuermitteln und dem Chausseegeld wurden Bezirksstraßenfonds für die einzelnen Regierungsbezirke und davon abge sondert für den Kreis Weklar gebildet. Durch das Regulativ von 1855 wurde den Bezirksstraßenfonds Korporationsrecht verliehen. Die Regierungen haben dann in den folgenden Jahren durch gleichlautende Verträge mit den betreffenden Gemeinden für die Bezirksstraßenfonds meist auch das Eigentum der Bezirksstraßen erworben mit dem Vorbehalt, daß der Vertrag hinfällig wurde, wenn die Straßen die Eigenschaft als Bezirksstraßen verlieren sollten. Wurde durch den Staat nach Anhörung der Provinzialstände, jetzt durch Beschluß des Provinziallandtags, für die Straßen die Eigenschaft einer Bezirksstraße aufgehoben, so wurden sie wieder Vizinalstraßen und es trat dann das gewöhnliche Wegebaurecht der Gemeinden wieder ein, soweit ein Bedürfnis für den Fortbestand des Weges noch vorhanden war.

Nach § 19 des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 gingen die der Staatsbauverwaltung gegenüber den Bezirksstraßen obliegenden Verpflichtungen gleichfalls auf den Provinzialverband über. Damit wurde die Verwaltung und Unterhaltung der rheinischen Bezirksstraßen (4500 km) zu einer Aufgabe des Provinzialverbandes. Eine Vergütung in Gestalt einer Dotationsrente erhielt die Provinz zur Erfüllung dieser Aufgabe nicht; die Kosten waren vielmehr wie bisher für Rechnung der bestehenden Bezirksstraßenfonds durch Zuschläge zu den Staatssteuern auf die an den Straßen beteiligten Gemeinden umzulegen.

Die Provinz hatte nunmehr nach dem Dotationsgesetz zwei Arten von Straßen in Verwaltung und Unterhaltung:

1. Die früheren Staatsstraßen, zu deren Unterhaltung sie die Dotationsrente erhielt, während die Mehrkosten durch Provinzialsteuern aufzubringen waren,
2. die Bezirksstraßen, deren Unterhaltungskosten von den Belegenheitsgemeinden einzuziehen waren.

Diese verschiedene Art der Aufbringung der Mittel, die verschiedenartige Straßenunterhaltung und das Bestreben, alle Durchgangsstraßen zu vereinigen und in gleichen Zustand zu bringen, führten zu dem Regulativ vom 17. Januar 1876, betreffend die Vereinigung der in der Rheinprovinz bestehenden Bezirksstraßenfonds und der Fonds zur Unterhaltung der Staatsstraßen zu einem Provinzialstraßenfonds. Darnach gingen die Bezirksstraßenfonds in den Provinzialstraßenfonds auf und die Provinz übernahm mit Ausnahme der Weklarer Straßen die gesamten Bezirksstraßen als Provinzialstraßen. Die Unterhaltung erfolgte jetzt nicht mehr für Rechnung der vorherigen Bezirksstraßenfonds, sondern gleich den Staatsstraßen für Rechnung der Provinz aus dem Provinzialstraßenfonds.

Durch diese Maßregel hat die Provinz den Gemeinden die schwere Last der Unterhaltung von 4500 km Kommunalstraßen abgenommen. In allen anderen Provinzen sind die Straßen dieser Art nach wie vor Kreisstraßen geblieben und von den Stadt- und Landkreisen zu unterhalten.

Wie bei den Staatsstraßen, so trat bald der Wunsch größerer Gemeinden an den Tag, auch auf den in ihrem Gebiete liegenden ehemaligen Bezirksstraßen Herren zu werden, um ungehindert die Straßen für ihre besonderen Zwecke benutzen zu können.

Die Provinz hat diesem Verlangen nachgegeben. Nach dem Vorgange bei den Staatsstraßen sind mit leistungsfähigen, größeren Gemeinden Abtretungsverträge über Bezirksstraßen abgeschlossen und für die Unterhaltung fortlaufende Renten wie bei den Staatsstraßen gegeben worden.

Von vornherein ist hierbei der bedenkliche Schritt begangen worden, daß man bei der Unterhaltungsabtretung der ehemaligen Bezirksstraßen eine fortlaufende Rente bewilligte. Bei den Staatsstraßen konnte und mußte die Provinz eine Rente bewilligen, denn sie erhielt selbst für diese Straßen eine staatliche Unterhaltungsrente, deren rätierlichen Anteil sie den Städten übertragen konnte und mußte.

Für die Bezirksstraßen hat die Provinz aber keine Dotation erhalten, sondern brachte die Unterhaltungskosten aus eigenen Mitteln auf; sie hätte bei Abtretung von ehemaligen Bezirksstraßen diese ohne Rente an die Gemeinde, von der sie als Kommunalstraße auf den Bezirksstraßenfonds übernommen war, auch wieder als Kommunalstraße zu eigenen Lasten zurückgeben müssen. Strenggenommen könnte man sogar sagen, daß die Gemeinden, die ihre Bezirksstraßen gegen Rente zurückgenommen, weit besser stehen, als die Gemeinden, die gleichwertige Straßen erbaut haben aber nicht den Vorzug hatten, sie als Bezirksstraßen anerkannt zu sehen und später mit einer Rente zurückzuerhalten.

Wie dem aber auch sei, jedenfalls müssen jetzt die Staatsstraßen und die ehemaligen Bezirksstraßen als gleichgestellt betrachtet werden. Wie bei den Staatsstraßen kann auch bei den Bezirksstraßen aus den im obenerwähnten Oberverwaltungsgerichts-Urteil angegebenen Gründen ein Rechtsanspruch einer Gemeinde auf Erhöhung der Abfindungsrente nicht anerkannt werden, bei den Bezirksstraßen um so weniger, als die Gemeinden seit der Uebernahme der Straßen bereits eine durch eine Dotation für die Provinz nicht gedeckte, an und für sich rechtlich zweifelhafte Rente beziehen.

In den Verträgen über die Abtretung der Verwaltung und Unterhaltung der Straßen ist eine Kündigung nicht vorgesehen; die Städte hätten sich darauf auch nicht eingelassen. Lediglich zu ihrem Nutzen, nicht im Interesse des Provinzialverbandes erfolgte die Abtretung. Nur durch gegenseitige Vereinbarung könnte eine Aenderung der Verträge herbeigeführt werden.

III.

Es bedarf keiner näheren Ausführungen, daß unter den jetzigen Verhältnissen, bei der Entwertung des Geldes, den hohen Arbeitslöhnen und den ins ungemessene gestiegenen Materialpreisen die Straßenunterhaltungskosten für die meisten Städte zu einer drückenden Last geworden sind. Die Unterhaltungsrente von 741 000 Mark für 777 km den Städten zur Verwaltung und Unterhaltung überwiesener Straßen entspricht den heutigen Verhältnissen zweifellos nicht mehr und es ist deshalb begreiflich, daß der Wunsch auf Erhöhung der Unterhaltungsrenten ein recht dringender geworden ist. Dem steht indessen gegenüber, daß der Provinzialverband sich in derselben Notlage befindet. Die Kosten der Provinzialstraßenunterhaltung sind seit 1913 von 3 700 000 Mark auf 33 000 000 Mark im Jahre 1920 gestiegen, ohne daß die Provinz auch nur den geringsten

Ausgleich in Gestalt einer höheren Dotationsrente für die Unterhaltung der früheren Staatsstraßen erhielt. Es kann nicht der Billigkeit entsprechen, wenn durch Erhöhung der Unterhaltungsrenten eine Last zu Gunsten der Städte auf die in gleicher Weise von der Not betroffene Provinz übertragen würde. Es muß dabei auch wiederholt betont werden, daß hinsichtlich der Bezirksstraßen die Provinz durch das Regulativ von 1876 den Gemeinden die Unterhaltungslast freiwillig abgenommen hat; diese Tatsache muß gegenüber dem Verlangen auf Erhöhung der Unterhaltungsrenten stets mit in Rechnung gestellt werden. Wenn die Renten den heutigen Teuerungsverhältnissen angepaßt werden sollten, so wäre es mit einer geringfügigen Erhöhung nicht getan. Mittel dafür sind nicht vorhanden; die Steuern, die allein dafür herangezogen werden könnten, sind für 1920 bereits mit 57,48% belastet. Eine weitere Belastung zur Deckung der allgemeinen Provinzialausgaben wird sich nicht umgehen lassen und es ließe sich nicht rechtfertigen, sie in noch höherem Maße in Anspruch zu nehmen für Zwecke, denen eine rechtliche Verpflichtung der Provinz nicht gegenübersteht. Es sei hier noch erwähnt, daß die Entscheidungen des Reichsgerichts über Aufhebung oder Änderung von Verträgen wegen der geänderten Zeitverhältnisse sich nur auf das Gebiet von Handel und Industrie beziehen; es handelt sich dabei um privatrechtliche Lieferungsverträge, Mietverträge und dergl. Für die auf öffentlich rechtlicher Grundlage beruhenden Verträge über die Abtretung von Verwaltung und Unterhaltung von Provinzialstraßen sind diese Entscheidungen nicht maßgebend. Es kann darauf daher auch nicht ein Anspruch auf Erhöhung der Unterhaltungsrente gestützt werden.

Eine solche Erhöhung der aus der Dotation ausgesonderten Unterhaltungsrente könnte für die den Städten abgegebenen Staatsstraßen nur dann allenfalls in Erwägung gezogen werden, wenn der Staat seinerseits eine namhafte Erhöhung der Dotationsrente eintreten ließe. Ein dahingehender Antrag ist allerdings in Ausführung des von dem 59. Provinziallandtage in der Sitzung vom 9. Dezember 1920 erteilten Auftrags bei der Staatsregierung gestellt worden. Ob er Erfolg haben wird, muß dahingestellt bleiben. Auch, wenn es der Fall sein sollte, wäre indessen eine Erhöhung der Unterhaltungsrenten schon aus technischen Gründen kaum durchführbar.

IV.

Bei einer evtl. Erhöhung der Rente werden sich ganz bedeutende Schwierigkeiten einstellen: Es entstehen dabei die Fragen:

1. Sollen alle Renten gleichmäßig erhöht werden?

Unter den abgetretenen Straßen befinden sich solche mit ganz geringem Verkehr, so daß tatsächlich das Gras auf den Straßen wächst, und andererseits solche mit so gewaltigem Verkehr, daß ihre Unterhaltung nie zur Ruhe kommt. Es würde eine Ungerechtigkeit sein, wollte man die Rente für beide Straßenarten — für die verkehrslosen sowie die verkehrsreichen — in gleicher Weise erhöhen, obwohl die Unterhaltung für die eine Art gleich Null ist und für die andere eine ganz bedeutende Höhe erreicht. Um gerecht vorzugehen, müßte eine Klassifizierung der Straßen nach dem Verkehr stattfinden und danach die Erhöhung der Rente berechnet werden. Nun tritt aber der Fall oft ein, daß eine bisher verkehrsarme Straße in kurzer Zeit durch Anlage von Bahnhöfen oder Fabriken ganz bedeutenden Verkehr erlangt, dagegen eine andere Strecke ihren Verkehr mit der Zeit verliert. Es müßte also in regelmäßigen Zeiträumen — vielleicht alle zwei Jahre — eine neue Klassifizierung und eine neue Berechnung der Renten stattfinden. Jedenfalls ein sehr umständliches und auch unsicheres Verfahren, da die Feststellung des Verkehrs sehr schwierig ist, wenn sich brauchbare Unterlagen ergeben sollen. Eine gleichmäßige Erhöhung entspricht nicht der Billigkeit.

2. Um welchen Betrag sollen die Renten erhöht werden?

Um einen Anhalt zu haben, um wieviel die Rente erhöht werden soll, ist jedenfalls von jeder Gemeinde der Nachweis über die entstandenen Unterhaltungskosten der übernommenen Straßen erforderlich; jedoch nur in der Ausdehnung und der Weise, wie die Provinz die Unterhaltung bei Nichtabtretung ausgeführt hätte. Nun unterhält die Provinz die Straßen nur mit Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr, das heißt im Durchschnitt in einer 5 m breiten Fahrbahn. Die Gemeinden dagegen haben in den meisten Fällen mit Rücksicht auf den örtlichen Verkehr auch die beiderseitigen Streifen (Bankette) neben der eigentlichen Fahrbahn in gleicher Weise wie die Fahrbahn befestigt und rechnen die Unterhaltungskosten dieser Bankette mit zu den Unterhaltungskosten der eigentlichen Fahrbahn. Ferner stellen sie meist Bürgersteige mit Rinnen und anderen Anlagen her, deren Unterhaltung gleichfalls zu den Straßenkosten geschlagen werden. Durch diese Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsbedürfnisse steigen die Unterhaltungskosten der Städte natürlich ganz gewaltig gegenüber den Beträgen, die die Provinz bei Nichtabtretung der Straßen hätte tragen müssen, und die bei einer Rentenberechnung nicht mit zu berücksichtigen sind.

Sodann ist noch ein anderer Punkt zu beachten. Von den von den Gemeinden aufzuwendenden Straßenunterhaltungskosten sind außer den vorerwähnten Kosten für die Unterhaltung der befestigten Bankette, Bürgersteige usw. auch die Unterhaltungskosten des Teils der 5 m breiten Fahrbahn abzuziehen, auf dem Straßenbahngleise, Gas- und Wasserleitungen, elektrische Kabel, Entwässerungskanäle usw. liegen. Die Unterhaltung des Gleisestreifens ist in ganzer Breite zuzüglich eines beiderseits 0,50 m breiten Streifens von den Bahngesellschaften zu tragen. Die Unterhaltung der Straßenflächen über den verschiedenen Leitungen trägt zur Hälfte der Besitzer der Leitungen. In den größeren Städten ist aber heute die Straße fast in ihrer ganzen Ausdehnung von Straßenbahnen, Leitungen usw. so in Anspruch genommen, daß kaum noch ein Raum frei ist. Hierdurch würde sich die Unterhaltungslast für die Provinz aber ganz wesentlich reduzieren und somit würde auch die Rente für den von der Provinz noch zu unterhaltenden Teil gleichfalls sich wesentlich verringern.

Um eine brauchbare Berechnung der für die zu erhöhende Rente zu Grunde zu legenden Straßenfläche zu erhalten, müßte zunächst die Lage der alten Straßenfahrbahn in einem Plan festgestellt und die einzelnen Gleise und Leitungen in den Plan eingezeichnet werden. Nun ist aber in den meisten größeren Städten die Lage der alten Fahrbahn durch Verbreiterungen oder Verschiebungen infolge Feststellung von Fluchtlinien usw. meist so unklar, daß es schlechterdings kaum möglich ist, genau die alte Lage wieder festzustellen, um die für die Rente in Betracht kommende Fläche auszurechnen und die Rente selbst festzustellen.

Eine weitere Schwierigkeit liegt in der Berechnungsart der Renten. Die Renten setzen sich aus folgenden Teilen zusammen:

1. den Kosten der in regelmäßigen Zeiträumen wiederkehrenden gänzlichen Erneuerung der Fahrbahn (eines Pflasters);
2. den Kosten der jährlichen kleinen Ausbesserungen.

Zu 1 kommt noch in Frage, in welchem Jahre nach der Uebergabe die erste Erneuerung stattfinden muß. Es werden demnach 2 Kapitalien berechnet. Erstens ein Kapital, das alle 30 Jahre (um ein Beispiel anzuführen) mit Zinsezins die Kosten der neuen Pflasterung aufbringt. Zweitens ein Kapital, dessen Zinsen die jährlichen Unterhaltungskosten aufbringt. Je nachdem nun die Uebergabe kurz vor oder nach einer Erneuerung stattfindet, berechnet sich das Kapital zu 1 zu sehr verschiedenen Höhen. Ein Beispiel möge dies erläutern:

Eine Straße in der Gemeinde A. ist im Jahre 1910 neu gepflastert und es muß alle 30 Jahre das Pflaster erneuert werden. Die Erneuerungskosten betragen 100 000,— Mark. Im Jahre 1911, also ein Jahr **nach** der Erneuerung, findet die Uebergabe statt. Die erste Erneuerung hat somit im Jahre $1910 + 30 = 1940$ stattzufinden. Es ist also ein Kapital zu berechnen, das nach 29 Jahren und dann alle 30 Jahre mit Zinsezins 100 000,— Mark abwirft. Das Kapital beträgt 46 359,— Mark. In einer anderen Gemeinde B. hat die Uebernahme im Jahre 1909, also ein Jahr **vor** der Erneuerung stattgefunden. In diesem Falle ist ein Kapital zu berechnen, das nach einem Jahre und dann alle 30 Jahre den Betrag von 100 000,— Mark abwirft. Dies Kapital beträgt 139 015,— Mark. Im ersteren Falle beträgt die Rente bei 4%igem Zinsfuß 1854,— Mark, im zweiten Falle 5561,— Mark. Es handelt sich in beiden Fällen um Straßen mit gleichem Verkehr. Das Kapital zu 2 ist in beiden Fällen gleich und kann unberücksichtigt bleiben. Soll nun die Rente nach einem bestimmten Prozentsatz erhöht werden, so wird bei dem vorstehenden Beispiel die Gemeinde B. bedeutend besser gestellt sein wie die Gemeinde A., obwohl die Unterhaltungslast für beide die gleiche ist, und die Rente würde keinesfalls nach Recht und Billigkeit erhöht werden. Bei der gebräuchlichen Berechnungsart der Renten wird festgestellt, welche Unterhaltungskosten einer Gemeinde vom Tage der Uebernahme der Straßen an erwachsen, nicht aber, welche Kosten allgemein eine gleiche Straßenstrecke erfordert; die Kosten werden also individuell, nicht generell berechnet.

Es muß deshalb als ausgeschlossen angesehen werden, die vermehrten Unterhaltungskosten durch eine prozentuale Erhöhung der alten Rente zu decken.

Bei einer Erhöhung der Rente würden Schwierigkeiten entgegenstehen, die sie fast zur Unmöglichkeit machen, jedenfalls müßte dann eine ganz neue Berechnung der Unterhaltungskosten für jede einzelne Straßenstrecke stattfinden.

V.

Es ist früher öfters darauf hingewiesen worden, daß die Beträge für die Unterstützung des Kreis- und Gemeindewegebaues wiederholt erhöht worden seien, während die Renten für die abgetretenen Straßen auf demselben Standpunkte verharrten und daß für die Gemeindewege wesentlich höhere Beträge aufgewendet würden als für die Renten. Die nachstehende Berechnung dürfte die Unhaltbarkeit dieser Behauptung darlegen. In dem Haushaltsplan der Straßenverwaltung für 1920 sind für Gemeindewegebau in der Anlage C. vorgesehen 1 225 318,— Mark. Von diesem Betrage werden aus alten Dotationsmitteln gedeckt 350 000 Mark, aus neuen = 302 318 Mark und 23 000 Mark aus Zinsen, im Ganzen 675 318 Mark. Zieht man diese Summe von dem obigen Gesamtbetrage von 1 225 318 Mark ab, so bleibt der Betrag von 550 000 Mark, der durch Umlagen bzw. Steuern gedeckt werden muß.

Demgegenüber ergibt die Rente an die Städte folgende Zusammenstellung:

Nach dem Haushaltsplan für 1920 sind aufzubringen für die gesamte Straßenverwaltung 25 687 600 durch Steuer bzw. Umlagen und 3 631 000 Mark aus Dotationsmitteln. Es besteht somit ein Verhältnis von 1 : 7 zwischen Dotationsmitteln und Mitteln aus Steuern pp.

Die Gesamtstraßenrenten betragen 741 345 Mark. Zerlegt man diese Summe in dem vorstehenden Verhältnis von 1 : 7, so werden gedeckt durch Dotation 92 668 Mark und durch Steuern 648 677 Mark. Vergleicht man diesen letzten Betrag mit dem vorstehenden für Gemeindewegebau durch Steuern zu deckenden Betrag von 550 000 Mark, so ergibt sich, daß für die Renten an Städte ein Mehrbetrag von 98 677 Mark aus Steuern usw. gedeckt wird als für den Gemeindewegebau.

Es sind bis jetzt 777 km Straßen an Städte usw. abgetreten mit einer Rente von zusammen 741 345 Mark.

Nach den eingelaufenen Anträgen wird eine Erhöhung der Renten auf das 10- bis 15fache gefordert. Es würde sich somit ein Betrag von 7,4—11,1 Millionen Mark, im Durchschnitt 9,3 Millionen Mark, ergeben. Zieht man hiervon die bereits im Haushaltsplan vorhandenen 741 000 Mark ab, so würde noch der Betrag von 8 559 000 Mark in den Haushaltsplan einzusetzen sein.

VI.

Aus den vorstehenden Darlegungen ergeben sich folgende *Schlussfolgerungen*:

- a) Die Städte haben keinen Rechtsanspruch auf Erhöhung der Unterhaltungsrenten.
- b) Eine Erhöhung der Rente aus Billigkeitsgründen kann als begründet nicht anerkannt werden. Die Notlage der Provinz, die vielleicht noch größer ist, als die mancher Städte, läßt eine Mehrbelastung mit Ausgaben, für die keine Verpflichtung vorliegt, nicht zu.

Die Unterhaltungskosten für die Provinzialstraßen sind um das Zehnfache gestiegen; die Provinz muß sich trotzdem mit der im Gesetz von 1875 festgesetzten Dotationsrente begnügen. Dasselbe werden die Städte für die Unterhaltungsrente gelten lassen müssen. Hinsichtlich der Bezirksstraßen bleibt außerdem die Tatsache bestehen, daß bei der Abtretung der Straßenstrecken an die Gemeinden für die Unterhaltungspflicht lediglich der frühere Zustand wieder hergestellt ist, während für die Bezirksstraßen im übrigen die Provinz den Gemeinden die Unterhaltungslast freiwillig abgenommen hat.

- c) Einer Neuberechnung der Unterhaltungsrenten würden außerdem technische Schwierigkeiten entgegenstehen, die eine gerechte Bemessung nahezu zur Unmöglichkeit machen würden.

Der 58. Provinziallandtag hat sich bereits eingehend mit derselben Frage befaßt, und er hat sich in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage des Provinzialausschusses und auf Antrag der III. Fachkommission in der Plenarsitzung vom 19. März 1918 gegen eine Erhöhung der Unterhaltungsrenten ausgesprochen.

Der Provinzialausschuß beehrt sich zu beantragen:

„Provinziallandtag wolle beschließen, von einer Erhöhung der Straßenunterhaltungsrenten Abstand zu nehmen“.

Düsseldorf, den 4. Mai 1921.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Udenauer,
Vorsitzender.

Dr. von Renvers,
Landeshauptmann.