

Anlage 22.

(Druckfachen. Nr. 14.)

Bericht

des Provinzialausschusses

betreffend

Erhöhung der Straßenunterhaltungsrenten.**I.**

Das Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 (G. S. S. 497) überwies in §§ 18 und 20 der Provinz Rheinland 1 605 850 und 450 383 Mark (vergl. Verordnung 12. September 1877, G. S. S. 227) für die Verwaltung, technische Bauleitung und Unterhaltung der Staatschauffeen (rund 2600 km) mit der Bestimmung, daß der Provinz überlassen bleibe, die Verwaltung und Unterhaltung der überwiesenen Staatschauffeen engeren Kommunalverbänden durch Vereinbarung zu übertragen. Eine solche Vereinbarung muß erfolgen auf Antrag einer Stadtgemeinde für solche Straßenstrecken, welche der Staat nach § 9 der Verordnung vom 16. Juni 1838 (G. S. S. 353) übernommen hat. Kommt eine Vereinbarung über die Aussonderung eines Anteiles an der Dotation zwischen Provinz und Stadt nicht zustande, so entscheidet hierüber das Ober-Verwaltungsgericht.

Da die Städte ein großes Interesse daran haben, Herren auf den ihr Gebiet durchziehenden Straßen zu sein, um ungehindert Bestimmungen über Unterhaltungsart, Benutzung zu Gasleitungen, Kanalisation, elektrische Anlagen, Schienengeleise usf. treffen zu können, so sind zahlreiche Anträge auf Ueberlassung der Straßenunterhaltung gegen Rente gestellt worden. Nach feststehenden Grundsätzen wird die Rente berechnet und ein Abtretungsvertrag abgeschlossen, der unkündbar und nur im Einvernehmen beider Parteien gelöst werden kann. Das Anrufen des Ober-Verwaltungsgerichts über die Festsetzung der Rente hat in der Rheinprovinz noch nie stattgefunden, es ist vielmehr stets Einverständnis erzielt worden.

Ueber den Charakter der Aussonderung aus der Dotation, der Abfindungsrente, spricht sich das Ober-Verwaltungsgericht in dem Urteil vom 23. Januar 1882 (B. 8, S. 1) ganz bestimmt aus: es ist eine Rente, die ein für allemal bestimmt ist und die nicht zu erhöhen ist, auch wenn die Straßenkosten in Zukunft höher sein sollten als die Rente. Wörtlich sagt das Urteil: „Die Ermittlung der künftig aufzuwendenden Kosten bietet nun naturgemäß erhebliche Schwierigkeiten, da es völlig unübersehbar 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 zurzeit 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 Gesetz ein für allemal fixiert werden muß und somit eine anderweite Festsetzung selbst dann ausgeschlossen bleibt, wenn die Verhältnisse dergestalt eine Aenderung erfahren, daß die Rente zweifellos mit den tatsächlichen obwaltenden

Zuständen nicht mehr im Einklang stehen. Allein dem ist nach Lage der Gesetzgebung nicht auszuweichen. Die Stadtgemeinde übernimmt mit den Chausseen 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."

Nach diesem Erkenntnis braucht darüber kein Wort mehr verloren zu werden, daß es sich um eine *dotatio clausa* handelt, auf deren Erhöhung keine Stadt, die Staatschausseen von der Provinz übernommen hat, einen Rechtsanspruch hat. — Andererseits hat auch die Provinz dem Staat gegenüber keinen Rechtsanspruch auf Erhöhung der Dotation aus den §§ 18 und 20 des Dotationsgesetzes, sondern sie muß alle Aufwendungen für die Staatschausseen, die aus der Dotation nicht gedeckt werden können, aus Provinzialmitteln bestreiten.

II.

Neben den Staatschausseen bestanden in der Rheinprovinz noch sogenannte „Bezirksstraßen“, deren Verwaltung seitens der königlichen Regierungen geführt wurde, deren Unterhaltungskosten aber von mehreren besonderen „Bezirksstraßenfonds“ für Trier, Coblenz, Köln, Aachen, Weßlar pp. getragen wurden. (vergl. Regulativ vom 20. Januar 1841 M. Bl. S. 245 und Revidiertes Regulativ vom 17. September 1855).

Diese Unterhaltungskosten wurden in Zuschlägen von 1—5 % der Staatssteuern in den beteiligten Gemeinden aufgebracht. Die „Bezirksstraßen“ waren ihrer Natur nach gewöhnliche Kommunalstraßen der Gemeinden, die um der leichteren Aufbringung der Unterhaltungsmittel und der Verwaltung wegen zu Bezirken zusammengefaßt waren. Schieden sie aus einem Bezirksverbande durch Beschluß der Regierung nach Anhörung der Provinzialstände aus, so mußte die Belegenheitsgemeinde die Straße wieder wie eine gewöhnliche Kommunalstraße unterhalten.

Das Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 überwies in § 19 der Provinz die Leitung der Neu- und Unterhaltungsbauten an den bisher vom Staate geleiteten chausseierten und unchausseierten Straßen außer den Staatsstraßen und alle Verpflichtungen der Staatsbauverwaltung gegenüber den Provinzial- und Bezirksstraßen.

Durch diese Bestimmung ging die Leitung des Neu- und Unterhaltungsbauwes sämtlicher oben erwähnten rheinischen Bezirksstraßen auf die Provinz über (4500 km). Für die Unterhaltung dieser Bezirksstraßen erhielt die Provinz keinerlei Vergütung oder Dotation, sondern die Kosten sollten genau wie bisher von den Gemeinden durch Zuschläge zu den Staatssteuern aufgebracht werden, auch behielten die Bezirksstraßen rechtlich den Charakter der Kommunalstraßen. Lediglich die Bauleitung sollte die Provinz übernehmen.

Die Provinz hatte infolge des Dotationsgesetzes nunmehr zwei Arten von Straßen in ihrer Verwaltung, 1. die Staatschausseen, für deren Unterhaltung eine Dotation gegeben wurde, 2. die Bezirksstraßen, deren Unterhaltung durch Zuschläge zu den Staatssteuern in den Belegenheitsgemeinden aufgebracht wurden.

Die verschiedene Art der Unterhaltung, der Aufbringung der Mittel, das Bestreben, alle Durchgangsstraßen in gleichen Zustand zu bringen und andere Momente 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. Nach diesem Regulativ übernahm die Provinz die sämtlichen 4500 km Bezirksstraßen als Provinzialstraßen, „stellte sie den Staatschausseen vollständig gleich und sorgte für deren Unterhaltung durch Provinzialmittel unter Aufhebung des bisherigen Modus der Zuschläge zu den Staatssteuern in den Belegenheitsgemeinden“.

Durch diese Maßregel hat die Provinz den Gemeinden die schwere Unterhaltungslast von 4500 km Kommunalstraßen abgenommen! In allen anderen Provinzen erscheinen Straßen der in Rede stehenden Art nach wie vor als Kreisstraßen zu Lasten der Stadt- und Landreise!

Wie bei den Staatschauffeen (vergl. I), so trat auch bald der Wunsch größerer Gemeinden an den Tag, auf den in ihrem Gebiete liegenden ehemaligen Bezirksstraßen Herren zu werden, um ungehindert die Straßen zu Eisenbahnzwecken, Kanalisation, Straßenverschönerung pp. benutzen zu können. Die jedesmalige Befragung der provinziellen Straßenbauverwaltung, ihre Genehmigung pp. war den Gemeinden lästig.

Die Provinz hat diesem Drängen nachgegeben und nach dem Vorgange bei den Staatschauffeen mit leistungsfähigen, größeren Gemeinden Abtretungsverträge über Straßen abgeschlossen und für die Unterhaltung fortlaufende Renten wie bei den Staatschauffeen gegeben.

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

Für die Bezirksstraßen hat die Provinz aber keine Dotation erhalten, sondern brachte die Unterhaltungsmittel ex propriis auf; sie hätte bei Abtretung von ehemaligen Bezirksstraßen diese ohne Rente an die Gemeinde, von der sie als Kommunalstraße übernommen, auch wieder als Kommunalstraße zu eigenen Lasten zurückgeben müssen. Strenggenommen könnte man sogar dahin deduzieren, daß die Gemeinden, welche ihre Bezirksstraßen gegen Rente zurückgenommen, weit besser stehen, als die Gemeinden, welche gleichwertige Straßen erbaut haben, aber nie den Vorzug gehabt haben, dieselben als Bezirksstraßen anerkannt und später zurückgegeben zu sehen.

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

III.

Der Antrag auf Erhöhung der Abfindungsrente für abgetretene Provinzialstraßen ist dadurch herbeigeführt worden, daß für den Gemeindevegebau zu verschiedenen Malen vom Provinziallandtag größere Mittel bewilligt worden sind. Diesen Bewilligungen gegenüber wünschten die Städte ihrerseits eine Aufbesserung durch Erhöhung der Abfindungsrente für übernommene Provinzialstraßen.

Bei dieser Sachlage ist es nicht zu umgehen, auf die Gemeindevegebauunterstützung einzugehen.

§ 2 des Dotationsgesetzes überwies der Provinz als allgemeine Dotationsrente den Betrag von 1 735 755 Mark und legte dafür der Provinz in § 4 l. c. ganz bestimmte Verpflichtungen auf. Die allgemeine Dotationsrente sollte dienen zum Neubau chaussierter Wege und zur Unterstützung des Gemeinde- und Kreisvegebauens, zur Beförderung der Landesmeliorationen, für die Kosten des Armen-, Taubstummen-, Blindenwesens, für Kunst und Wissenschaft, für ähnliche im Wege der Gesetzgebung noch zu übertragende Aufgaben.

Auch diese für so zahlreiche Aufgaben gegebene Dotation ist eine ein für allemal geschlossene. Die Provinz hat die angegebenen Zwecke zu fördern und reicht die Dotation nicht mehr, so hat sie die weiteren Zuschüsse aus eigenen Mitteln aufzubringen. Dieser Standpunkt ist stets von der kgl. Staatsregierung betont worden und jede Erhöhung wurde abgelehnt, obwohl die provinziellen Aufwendungen auf allen in Betracht kommenden Gebieten längst das Vielfache der Dotation überschreiten.

Zu Erfüllung der ihr obliegenden Aufgaben, den Kommunalwegebau zu unterstützen, hat die Provinz aus dieser allgemeinen Dotation von 1 735 755 Mark den Betrag von 440 000 Mark für den Kommunalwegebau ausgeschieden. Aus dieser Aussonderung sind entstanden:

1. der A Fonds von	100 000 Mk.
2. der B Fonds von	250 000 „
3. der Unteretat A von	90 000 „
	440 000 Mk.

Die übrigen Mittel der allgemeinen Dotationsrente sind zu den anderen, oben gedachten Aufgaben voll verwendet. Dem B Fonds ist in Ermangelung von Dotationsmitteln aus Steuermitteln in späteren Jahren laufend der Betrag von 100 000 Mk. für die Kreise, welche den Ausbau der Gemeindestraßen übernommen haben, zugeführt worden. Dem gleichen Fonds ist vor zwei Jahren ebenfalls aus Steuermitteln ein weiterer Betrag von 100 000 Mark (Antrag von Miquel) zugeführt worden.

Aus der neuen Dotation vom 2. Juni 1902 (G. S. S. 167) sind endlich für Gemeindewegebau jährlich rund 300 000 Mark bestimmt. Für den Kommunalwegebau werden demnach jährlich verwendet 440 000 und 100 000 und 100 000 und 300 000 = 940 000 Mark. Neben diesen laufenden Mitteln sind auch im Bedarfsfall Einzelbewilligungen aus Steuermitteln z. B. für die Saarburg-Merzigerstraße von 250 000 Mark erfolgt.

Die Provinz ist der ihr in §§ 2 und 4 des Dotationsgesetzes auferlegten Pflicht, den Kommunalwegebau zu unterstützen, nachgekommen, indem sie 440 000 Mark aus der Dotation und nach der Erschöpfung weiter 200 000 Mark aus Steuermitteln — abgesehen von der Dotation von 1902 — ausgibt. Zu betonen ist hierbei, daß es sich bei der Bewilligung aus Steuermitteln keineswegs um völlig freiwillige Bewilligungen handelt, sondern um Bewilligungen, zu denen die Provinz auf Grund des § 4 des Dotationsgesetzes zu Gunsten der Gemeinden verpflichtet ist und zu deren Leistung sie gegebenenfalls von Aufsichtswegen angehalten werden kann.

IV.

Aus den Ausführungen, wie sie unter I, II, III gemacht, ist folgendes zu schlußfolgern:

1. Auf Grund der Gesetzgebung kann keine Gemeinde einen Anspruch auf Erhöhung der Rente machen, die bewilligte Rente ist eine definitive, unveränderbare.
2. Auf Grund der abgeschlossenen Abfindungsverträge kann ein derartiger Anspruch auch nicht erhoben werden; die Renten sind vereinbart, eine Erhöhung nicht vorgesehen, die Verträge unkündbar. Jeder Gemeinde mußte die Rechtslage bekannt sein und jede hat erwogen, daß die Vorteile der Straßenunterhaltungsbefugnis höher anzuschlagen seien, als etwaige Mehrausgaben über die Rente hinaus.
3. Wenn auch die Unterhaltungskosten in vielen Gemeinden die Rente übersteigen, so liegt darum immer noch kein Grund vor, die Rente zu erhöhen. Von der Erhöhung der Unterhaltungskosten werden nicht nur die Gemeinden betroffen, sondern in gleichem Maße auch die Provinz bezüglich

der zurückbehaltenen Straßen. Die Erhöhung der Rente für die Städte pp. heißt nur die Mehrkosten von den Schultern der Städte abwälzen auf die Schultern der durch die Teuerung in gleichem Maße betroffenen Provinz. Hierzu liegt kein Grund vor, denn die Provinz kann sich ihrerseits auch nicht an einer erhöhten Staatsdotations für die Steuerverluste erholen und die bisherigen Aufwendungen für die ehemaligen Kommunal-Bezirksstraßen sind bereits freiwillig.

4. Zweifelhaft erscheint es auch, ob die Mehrkosten der Städte nicht durch anderen Gewinn evtl. aufgewogen werden. Durch städtischen Ausbau der Straßen ist Häuseranbau gefördert worden, der Zuzug von Bewohnern vermehrt worden, Gebühren werden erhoben, in manchen Gemeinden werden die Straßenkosten ganz oder zum Teil durch die Abgaben für Anlegung von Straßenbahngleisen, Kanalerlaubnis, gedeckt u. s. f.

Sprechen die unter 1—4 erörterten Punkte entschieden gegen den Antrag, die Rente zu erhöhen, so würde ein Versuch, trotzdem eine Erhöhung vorzunehmen, ergeben, daß diesem Vorgehen Bedenken entgegenstehen.

- a) Wollte man zugeben, daß jede Gemeinde, die mit ihrer Rente nicht ausreicht, die Mehrkosten bei der Provinz liquidiert, so würde hierin die Quelle großer Streitigkeiten liegen. Die Provinz hat auf der abgetretenen Strecke nichts mehr zu sagen, sondern die Gemeinde unterhält die Straße nach ihrem Belieben. Jede Liquidation würde von der Provinz dahin zu prüfen sein, ob die Unterhaltung über die gesetzliche Unterhaltungspflicht der Provinz hinausgegangen, ob z. B. wirklich Großpflaster angebracht oder ob Macadam pp. noch gereicht hätte, ob in der Liquidation Trottoiranlagen, Kinnenanlagen, zu denen die Provinz nicht verpflichtet ist, enthalten sind u. s. f. Keinesfalls könnte die Provinz für Aufwendungen eintreten, die über ihre Straßenunterhaltungspflicht hinausgehen. Es bedarf keiner weiteren Erörterung, daß die Einzelliquidation, abgesehen von der Arbeit, zu Unzuträglichkeiten führen müßte, die unbedingt vermieden werden müssen,
- b) man könnte erwägen, ob eine allgemeine Erhöhung um bestimmte Prozente angebracht wäre, z. B. um 30%, wie in den Kommissionsverhandlungen angedeutet wurde. 30% der bisherigen Abfindungsrenten würden den Betrag von 220 000 Mark ausmachen, die durch Steuern aufzubringen wären.

Bei vielen Städten würde der Steuerbetrag von 0,202 mehr betragen, wie der Rentenzuschlag von 30% z. B. bei Köln (1592 Mk.), Düsseldorf (9690), Essen (6582), Gladbach (396), Bonn (1908), Crefeld (1105), Coblenz (1185), Hamborn (878), Duisburg (2746), andere Städte würden sich aber nur um ein Geringes besser stehen, z. B. Aachen (572 Mk.), Saarbrücken (2803), Rheydt (3020), Solingen (2439), Barmen (3584), Elberfeld (2396), Mülheim (1520), Oberhausen (2128), Trier (397), Neuß (2793).

Es ist kaum anzunehmen, daß ein derartiger Modus, bei dem es gleichgültig ist, ob 30 oder 40% in Frage stehen, die Zustimmung des Provinziallandtags finden würde.

- c) Ueberdies würde durch ein derartiges Vorgehen, das ganze Verhältnis zwischen Stadt und Land auf dem Straßengebiet verschoben. Bei 30% Erhöhung würden die Städte zusammen erhalten an Straßenrente: 740 000 und 220 000 = 960 000 Mark.

Die Landgemeinden erhalten aus dem Wegebaufonds nur 100 000 (A) und 250 000 (B) und 100 000 (Reise) und (100 000 (Miquel) und 300 000 (Dotations) = 850 000 Mark. Die Städte würden demnach rund 100 000 Mark an Rente besser stehen als die Landgemeinden mit 850 000 Mark Wegebeihilfe. Es ist anzunehmen, daß eventuell die Landgemeinden nunmehr über Bevorteilung der Städte, wie früher die Städte über

Bevorteilung des Landes klagen und neue Ansprüche erheben würden; es würde zum fortlaufenden Wachsen der Steuermittel führen.

- d) Würde die Provinz zur Erhöhung der Rente übergehen, so würde dies aller Wahrscheinlichkeit nach dazu führen, daß alle irgendwie leistungsfähige Gemeinden Anträge auf Straßenübernahme stellen würden.

Hiermit würde eine weitere Zerspaltung des großen Straßennetzes erfolgen, die die verschiedenartigste Unterhaltung und wahrscheinlich Verschlechterung der Straßen, wie sie jetzt schon vielfach in der Umgebung größerer Städte wahrzunehmen ist, herbeiführen. Das große, verdienstliche Werk, was die Provinzialverwaltung mit der Uebernahme der sämtlichen Straßen als einheitliche Provinzialstraßen 1876 begonnen, würde sich langsam wieder zum Schaden der Provinz auflösen.

- e) In der angeschlossenen Tabelle ist lediglich der besseren Orientierung wegen berechnet worden

a) einmal, wie hoch der durchschnittliche Unterhaltungsbetrag pro Straßenkilometer in jedem Bauamte ist und

b) andererseits, ob und um welchen Betrag die im gleichen Bauamte den Städten pp. bewilligte Abfindungsrente über diesen provinziellen Unterhaltungsbetrag hinausgeht oder dahinter zurück bleibt.

Hierbei war der Gedanke maßgebend: Die Provinz will bei der Abtretung kein Geschäft machen und daher jedenfalls der straßenübernehmenden Gemeinde alles das geben, was sie selbst pro Kilometer Straße in dem Bauamte, aus dem die abgetretenen Straßen herausgenommen, aufwendet; daß die Provinz über die eigenen, bei der Zurückbehaltung der Straßen in eigene Verwaltung notwendig gewordenen Aufwendung hinausgeht, kann billiger Weise nicht verlangt werden.

Die Berechnung hat zu dem Resultat geführt, daß die Provinzial-Verwaltung

1. an 67 Stellen 90 993 Mark mehr zahlt, als sie bei Beibehaltung der Straßen nach dem Durchschnitt des Bauamts selbst hätte aufwenden müssen, d. h. 13,1% Rente zu viel,
2. daß sie an 37 Stellen 46 813 Mark weniger zahlt, als sie selbst bei Beibehaltung der Straßen hätte aufwenden müssen, d. h. 6,7% Rente zu wenig.

Bei einem Ausgleich hätte die Provinz zu fordern 44 180 Mark, deren sie infolge der Straßenabtretung verlustig geht.

Der Betrag, den die einzelnen Gemeinden an Rente weniger erhalten, als der Durchschnittsbetrag des Landesbauamts, ist in den meisten Fällen ganz gering. Die größte Differenz besteht bei Duisburg mit 6110 Mark, die geringste bei Schonnebeck mit 6,97 Mark.

Die Erklärung für die Differenz ist bei den großen Gemeinden wie Duisburg, Düsseldorf, Grefeld, Neuß pp. wohl in der opulenten Unterhaltung, bei den kleinen Gemeinden in den höheren Aufwendungen für Material, Aufsicht pp. zu suchen.

Gegen die unter e vorgelegte Vergleichsnachweisung könnte eingewendet werden, daß die Verhältnisse in dem ausgedehnten Bauamte und der abgetretenen Straßenstrecke zu verschieden seien.

In der weiter angefügten Uebersicht ist daher in einer großen Zahl von Fällen berechnet worden, wie hoch die Rente für die abgetretene Straßenstrecke für das Kilometer ist und wie hoch die Aufwendung der Provinz für die unmittelbar an die abgetretene Strecke stoßende Provinzialstraßenstrecke für das Kilometer zu stehen kommt. Auch diese Uebersicht ergibt, daß in den berechneten 32 Fällen 16 Gemeinden eine höhere Rente für das Kilometer erhalten, als die Provinz für die anschließenden Provinzialstraßen aufzuwenden hat.

Anlage 1.

Anlage 2.

Der Provinzialausschuß ist aus den in Vorstehendem entwickelten Gründen nicht in der Lage dem Provinziallandtag eine Erhöhung der einmal endgültig bewilligten Straßenunterhaltungsrenten zu empfehlen.

Düsseldorf, den 8. Januar 1918.

Der Provinzialausschuß:

D. Graf Weiffel von Gumnich,
Vorsitzender.

Dr. von Renvers,
Landeshauptmann.

Anlage I.
(Su Druckf. 14.)

Vergleichung der Straßen-Unterhaltungsrenten mit den Straßen-Unterhaltungskosten der Provinzial-Straßenverwaltung.

Erläuterung zu der Zusammenstellung Seiten 233—236.

Die Spalten 1, 2 und 3 der nachfolgenden Zusammenstellung sind dem Haushaltsplan der Provinzialverwaltung für das Jahr 1913, Seite 659 entnommen.

Die Spalte 4 enthält die durchschnittlichen Aufwendungen der Jahre 1909—1913 (einschl.) für die materielle Unterhaltung der Straßen auf 1 km, entnommen aus den „Statistischen Notizen über die Geschäftsverwaltung der Landesbauämter“.

Bauamt	1909		1910		1911		1912		1913		Summe		5 jähriger Durchschnitt	
	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔	M	℔
Saarbrücken	760	04	797	16	791	01	681	18	716	25	3745	64	749	13
Trier	509	99	535	09	540	67	422	27	432	65	2440	67	488	13
Cochem	631	45	650	59	620	98	568	82	546	18	3018	02	603	60
Kreuznach	581	19	561	47	539	60	518	44	518	02	2718	72	543	74
Coblenz	702	96	634	66	679	31	582	41	770	20	3365	54	673	11
Bonn	789	33	630	47	630	12	519	82	573	98	3143	72	628	74
Nachen-Süd	636	87	540	92	569	85	531	65	587	27	2866	56	573	31
Nachen-Nord	752	40	687	94	690	86	583	61	571	84	3286	63	657	33
Cöln	915	77	824	58	849	33	937	26	947	06	4474	—	894	80
Siegburg	484	86	539	38	477	—	483	38	536	66	2521	25	504	26
Summersbach	689	62	661	11	713	95	660	74	693	41	3418	83	683	77
Crefeld	1131	99	1134	16	1084	16	1033	94	1045	77	5430	02	1086	—
Düsseldorf	1055	80	1036	08	1037	03	1066	85	1077	42	5273	18	1054	64
Eleve	691	23	678	44	677	96	588	41	602	28	3238	32	647	66

Kilometerkosten der Straßenunterhaltung.

Bemerkung: Das fehlende Bauamt Prüm enthält keine Straßenabtretungen.

Name des unterhaltenden Landkreises, der Stadt- oder Land- gemeinde	Länge der bis 1913 einschl. über- nommenen Provinzial- straßen km	Betrag der vertraglich vereinbarten Rente		Durchschnitt der materiellen Straßenunter- haltung (einschl. der Pflaster- streifen) im Bauamtsbezirke in den Jahren 1909—1913 für 1 km		Die Rente würde betragen nach den durch- schnittlichen Kosten der Spalte 4		Die nach Spalte 3 wirk- lich gezahlte Rente beträgt also			
		M	S	M	S	M	S	mehr		weniger	
								M	S	M	S
1	2	3		4		5		6		7	
Aachen, Stadt	23,017 (A—S.)	21 951	01	573	31	13 195	88	3 059	52	—	—
	8,610 (A—R.)			657	33	18 855	61				
Aachen, Landkreis	4,949	3 626	—	657	33	3 253	13	372	87	—	—
Alteneffen	8,270	9 510	—	1054	64	8 721	87	788	13	—	—
Andernach	2,440	2 388	61	673	11	1 642	39	746	22	—	—
Barmen	27,724	31 350	—	1054	64	29 238	84	2 111	16	—	—
Berkaafel=Cues	2,957	3 304	58	603	60	1 784	85	519	73	—	—
Bockum=Berberg	3,775	3 755	—	1086	—	4 099	65	—	—	344	65
Bonn	11,274	9 378	—	628	74	7 088	11	2 289	99	—	—
Borbeck	18,552	21 057	76	1054	64	19 565	68	1 492	08	—	—
Bredeneu	4,213	3 680	—	1054	64	4 443	20	—	—	763	20
Burgbrohl	2,244	2 250	—	628	74	1 410	89	839	11	—	—
Caternberg	1,201	1 740	—	1054	64	1 266	62	473	38	—	—
Cleve	5,282	3 130	—	647	66	3 420	94	—	—	290	94
Coblenz	4,544	4 850	—	673	11	3 058	61	1 791	39	—	—
Cöln	44,606	52 150	—	894	80	39 913	45	12 236	55	—	—
Kalk	1,394	1 850	—	894	80	1 247	35	602	65	—	—
Crefeld	14,571	12 840	—	1086	—	15 824	11	—	—	2 984	11
Dillingen	2,080	2 671	75	749	13	1 558	19	1 113	56	—	—
Dudweiler	1,800	2 020	—	749	13	1 348	43	671	57	—	—
Dinslaken	3,304	4 090	—	647	66	2 139	87	1 950	13	—	—
Dülken	5,588	4 545	—	1086	—	6 068	57	—	—	1 523	57
Düsseldorf	33,801	29 986	92	1054	64	35 647	89	—	—	5 660	97
Heerdt	7,470	6 961	55	1086	—	8 112	42	—	—	1 150	87
Duisburg	14,620	9 308	—	1054	64	15 418	84	—	—	6 110	84
Weiderich	11,569	10 288	50	647	66	7 492	78	2 795	72	—	—
Ruhrort	1,422	880	—	647	66	920	97	—	—	40	97
Düren	7,455 (A—S.)	10 533	—	573	31	4 274	03	3 290	47	—	—
	4,516 (A—R.)			657	33	2 968	50				
Elberfeld	26,780	32 000	—	1054	64	28 243	26	3 756	74	—	—
Emmerich	2,916	1 830	—	647	66	1 888	58	—	—	58	58
Erkelenz	3,482	3 092	—	657	33	2 288	82	803	18	—	—

Name des unterhaltenden Landkreises, der Stadt- oder Land- gemeinde	Länge der bis 1913 einschl. über- nommenen Provinzial- straßen km	Betrag der vertraglich vereinbarten Rente		Durchschnitt der materiellen Straßenunter- haltung (einschl. der Pflaster- streifen) im Bauamtsbezirke in den Jahren 1909—1913 für 1 km		Die Rente würde betragen nach den durch- schnittlichen Kosten der Spalte 4		Die nach Spalte 3 wirk- lich gezahlte Rente beträgt also			
		M	₡	M	₡	M	₡	mehr		weniger	
								M	₡	M	₡
1	2	3		4		5		6		7	
Eschweiler	3,858	4 013	—	657	33	2 535	98	1 478	02	—	—
Essen	7,192	4 747	—	1 054	64	7 584	97	—	—	2 837	97
Altendorf	1,940	2 083	44	—	—	2 046	—	37	44	—	—
Huttrop	1,773	2 400	—	—	—	1 869	88	530	12	—	—
Kellinghausen	5,140	2 926	—	—	—	5 420	85	—	—	2 494	85
Mittenscheid	2,082	2 143	60	—	—	2 195	76	—	—	52	16
Eupen	3,388	3 336	—	573	31	1 942	37	1 393	63	—	—
Fischeln	5,643	6 155	—	1 086	—	6 128	30	26	70	—	—
Fraulautern	2,247	1 939	89	749	13	1 683	30	256	59	—	—
Trechen	2,060	1 053	—	894	80	1 843	29	—	—	790	29
Berg. Gladbach	8,646	8 990	—	894	80	7 736	44	1 253	56	—	—
Münch. Gladbach	8,859	6 929	—	1 086	—	9 620	87	—	—	2 691	87
Goch	3,505	2 090	—	647	66	2 270	05	—	—	180	05
Godesberg	4,811	3 400	—	628	74	3 024	87	375	13	—	—
Haaren	2,324	1 577	—	657	33	1 527	63	49	37	—	—
Hamborn	5,077	6 085	22	647	66	3 288	17	2 797	05	—	—
Hittorf	0,288	350	—	894	80	253	23	96	77	—	—
Hochheide b. Homberg	1,628	2 080	—	1 086	—	1 768	01	311	99	—	—
Jülich	2,937	3 610	—	657	33	1 930	58	1 679	42	—	—
Kevelaer	3,137	2 150	—	647	66	2 031	71	118	29	—	—
Königswinter	2,572	1 514	—	504	26	1 296	96	217	04	—	—
Kray	2,425	4 000	—	1 054	64	2 557	50	1 442	50	—	—
Kreuznach	3,820	2 560	—	543	74	2 077	09	482	91	—	—
Langenbach	4,990	5 500	—	1 054	64	5 262	65	237	35	—	—
Lannesdorf	0,811	410	—	628	74	509	91	—	—	99	91
Lennepe	6,127	6 096	—	683	77	4 223	65	1 872	35	—	—
Mayen, Stadt	2,843	1 824	13	673	11	1 913	65	—	—	89	52
Mayen, Kreis	0,156	235	—	628	74	98	08	136	92	—	—
Mehlem	3,863	2 212	—	628	74	2 428	82	—	—	216	82
Moers	12,631	14 533	—	1 086	—	13 717	27	875	73	—	—
Mülheim a. d. Ruhr	4,398	4 688	43	1 054	64	4 638	31	50	12	—	—
Broich	1,316	1 272	42	—	—	1 387	91	—	—	115	49
Saarn	4,960	6 327	58	1 054	64	5 231	01	1 096	57	—	—
Speldorf=Broich	3,991	3 940	—	—	—	4 209	07	—	—	269	07

Name des unterhaltenden Landkreises, der Stadt- oder Land- gemeinde	Länge der bis 1913 einschl. über- nommenen Provinzial- straßen km	Betrag der vertraglich vereinbarten Rente		Durchschnitt der materiellen Straßenunter- haltung (einschl. der Pflaster- strecken) im Bauamtsbezirke in den Jahren 1909—1913 für 1 km		Die Rente würde betragen nach den durch- schnittlichen Kosten der Spalte 4		Die nach Spalte 3 wirk- lich gezahlte Rente beträgt also			
		M	S	M	S	M	S	mehr		weniger	
								M	S	M	S
1	2	3		4		5		6		7	
Styrum	2,612	2 559	62	—	—	2 754	72	—	—	195	10
Mülheim a. Rhein .	10,074	11 600	—	894	80	9 014	22	2 585	78	—	—
Neunkirchen	1,146	2 000	—	749	13	857	75	1 142	25	—	—
Neuß	15,365	14 752	58	1 086	—	16 686	39	—	—	1 933	81
Neuwied	8,272	6 968	16	673	11	5 567	97	1 400	19	—	—
Oberhausen	13,882	15 228	84	1 054	64	14 640	51	588	33	—	—
Odenkirchen	9,277	8 815	55	1 086	—	10 074	82	—	—	1 259	27
Opladen	3,954	4 570	—	894	80	3 538	04	1 031	96	—	—
Pfaffendorf	2,159	1 320	31	673	11	1 453	24	—	—	132	93
Rees	1,049	910	—	647	66	679	40	230	60	—	—
Remscheid	27,592	32 305	—	1 054	64	29 025	80	3 279	20	—	—
Rotthausen	4,743	8 200	—	—	—	5 002	16	3 197	84	—	—
Remagen	1,060	770	—	628	74	666	46	103	54	—	—
Rheydt	9,462	12 165	—	1 086	—	10 275	73	1 889	27	—	—
Ronsdorf	2,363	1 950	—	1 054	64	2 492	11	—	—	542	11
Saarbrücken	4,882	3 400	—	749	13	3 657	25	—	—	257	25
St. Johann	4,607	6 000	—	—	—	3 451	24	2 549	76	—	—
Walstatt-Burbach . .	7,401	7 738	—	—	—	5 544	31	2 193	69	—	—
Saarlouis	5,383	5 401	—	—	—	4 032	57	1 368	43	—	—
Schonnebeck	0,457	475	—	1 054	64	481	97	—	—	6	97
Siegburg	6,854	3 620	—	504	26	3 456	20	163	80	—	—
Solingen	15,518	13 487	—	1 054	64	16 365	90	—	—	2 878	90
Steele	3,337	2 925	—	—	—	3 519	33	—	—	594	33
Sterkrade	3,196	3 521	54	647	66	2 069	92	1 451	62	—	—
Stolberg	2,404	6 500	—	657	33	1 580	22	2 326	70	—	—
	(M—M.)										
	4,523										
	(M—S.)										
	6,927			573	31	4 173	30				
Stoppenberg	2,516	2 800	—	1 054	64	2 653	47	146	53	—	—
Trier	7,243	5 956	—	488	13	3 535	53	2 420	47	—	—
Uerdingen	4,147	3 893	—	1 086	—	4 503	64	—	—	610	64
Velbert	5,332	5 096	—	1 054	64	5 623	34	—	—	557	34
Willich	1,881	2 000	—	504	26	948	51	1 051	49	—	—

Name des unterhaltenden Landkreises, der Stadt- oder Land- gemeinde	Länge der bis 1913 einschl. über- nommenen Provinzial- straßen km	Betrag der vertraglich vereinbarten Rente		Durchschnitt der materiellen Straßenunter- haltung (einschl. der Pflaster- streifen) im Bauamtsbezirke in den Jahren 1909—1913 für 1 km		Die Rente würde betragen nach den durch- schnittlichen Kosten der Spalte 4		Die nach Spalte 3 wirk- lich gezahlte Rente beträgt also			
		M	S	M	S	M	S	mehr		weniger	
								M	S	M	S
1	2	3		4		5		6		7	
Böfelingen	3 303	2 754	15	749	13	2 474	38	279	77	—	—
Bohwinkel	3,534	4 020	—	1054	64	3 727	10	292	90	—	—
Wanlo	2,027	1 980	—	1086	—	2 201	32	—	—	221	32
Wesfel	2,190	1 668	—	647	66	1 418	38	249	62	—	—
Widrath	7,346	5 900	—	1086	—	7 977	76	—	—	2 077	76
Wiebelskirchen	2,860	3 180	78	749	13	2 142	51	1 038	27	—	—
Wiesdorf	1,190	880	—	894	80	1 064	81	—	—	184	81
Wittlich	4,615	4 241	70	603	60	2 785	61	1 456	09	—	—
Weßlar, Kreis	51,411	31 079	09	673	11 (Eoblenz)	34 605	26	—	—	3 526	17
Bierßen	12,033	10 000	—	1086	—	13 067	84	—	—	3 067	84
		692 789	71					90 993	82	46 813	25

Demnach zahlt die Provinzialverwaltung

an 67 Stellen 90 993,82 Mark = 13,1 % der Rente zuviel,

„ 37 „ 46 813,25 „ = 6,7 % „ „ zuwenig

und hätte bei einem Ausgleich zu fordern 44 180,57 Mark = 6,4 % der Rente.

Anlage 2.

3u Druckf. 14.

Vergleich

der Straßen-Unterhaltungskosten,

die feinerzeit den Abtretungsrenten zugrunde gelegt sind,

mit denjenigen,

die 1913 auf den unmittelbar anschließenden, in Unterhaltung der Provinz

verbliebenen Strecken aufgewendet sind.

Nummer	Gemeinde	Unterhaltungskosten für 1 km,				Die alte Rente ist also gegen die 1913 geltenden Sätze		Als Gesamrente für alle übernommenen Strecken wäre also zu zahlen			
		die der Abtretungs- rente zugrunde gelegt sind		die auf der anschließenden Strecke von der Provinz 1913 ver- wendet sind		zu hoch	zu niedrig	statt jetzt		in Zukunft	
		M	₡	M	₡	%	%	M	₡	M	₡
1	Saarbrücken	1090	—	708	—	35	—	21 811	—	14 177	—
2	Trier	800	—	1137	—	—	42,1	6 539	—	9 292	—
3	Grefeld	1397	—	1393	—	0,29	—	12 840	—	12 803	—
4	Fischeln	1205	—	1046	—	13,2	—	6 155	—	5 343	—
5	Wickrath	774	—	716	—	7,5	—	5 900	—	5 458	—
6	Odenkirchen	841	—	910	—	—	8,2	8 815	55	9 538	—
7	Eschweiler	657	—	815	—	—	24	4 013	—	4 976	—
8	Erkelenz	761	—	812	—	—	6,7	3 092	—	3 299	—
9	Düren	785	—	746	—	5	—	10 533	—	10 006	—
10	Elberfeld und	944	—	1045	—	—	10,7	32 000	—	35 424	—
11	Barmen						10,7	31 350	—	34 704	—
12	Bohwinkel	891	—	919	—	—	3,1	4 020	—	4 145	—
13	Velbert	1213	—	1477	—	—	21,76	5 066	—	6 168	—
14	Solingen	878	38	602	86	31,37	—	13 487	—	9 256	13
15	Bonn	1059	50	1123	50	—	6	9 378	—	9 941	—
16	Godesberg	1103	53	866	—	21,5	—	3 400	—	2 669	—
17	Lannesdorf	547	10	866	—	—	58,3	410	—	649	—
18	Wehlem	525	12	527	—	—	0,36	2 212	—	2 220	—
19	Nemagen	728	42	887	—	—	21,8	770	—	938	—

Nummer	Gemeinde	Unterhaltungskosten für 1 km,				Die alte Rente ist also gegen die 1:13 geltenden Sätze		Als Gesamrente für alle übernommenen Strecken wäre also zu zahlen			
		die der Abtretungs- rente zugrunde gelegt sind		die auf der anschließenden Strecke von der Provinz 1913 ver- wendet sind		zu hoch	zu niedrig	Statt jetzt		in Zukunft	
		M	§	M	§	%	%	M	§	M	§
20	Siegburg	700	—	875	18	—	25	3 620	—	4 525	—
21	Wittlich	608	61	544	50	10,5	—	4 241	70	3 796	—
22	Berncastel	775	78	724	11	6,7	—	3 304	58	3 083	—
23	Burgbrohl	1002	67	643	—	35,9	—	2 250	—	1 442	—
24	Emmerich	681	—	620	—	9	—	1 830	—	1 665	—
25	Hildorf	1236	75	956	74	22,8	—	350	—	270	90
26	Kreuznach	1073	—	1090	—	—	1,6	2 560	—	2 601	—
27	Cleve	1156	34	1226	—	—	6	3 130	—	3 317	80
28	Cöln	2879	—	2107	—	26,8	—	95 388	—	69 824	—
29	Dipladen	1267	49	1249	23	1,44	—	4 570	—	4 504	19
30	B. Gladbach	2981	73	3010	42	—	0,96	8 990	—	9 076	30
31	Hamborn	1689	33	1125	70	33,96	—	6 085	22	4 055	19
32	Rees	1582	82	847	48	46,43	—	910	—	487	49
Summe								319 021	05	289 654	—

Die Provinz zahlt zurzeit an 91 Stellen 738 068 Mark Rente. Legt man das für vorstehende 32 Stellen berechnete Verhältnis für alle 91 zugrunde, so hätte sie zukünftig nur zu zahlen 670 126 Mark Rente.

(Zu Drucksachen. Nr. 14.)

Zu den Ausführungen und den Antrag des Oberbürgermeisters Dicke und Genossen vom 7. März 1918 zum Bericht des Provinzialausschusses betreffend die Erhöhung der Straßenrenten.

Sieht man einmal von den nur mittelbar mit der vorliegenden Sache in Verbindung stehenden Fragen ab, so von der Frage der Bedeutung der Dotation und der aus ihr folgenden Verpflichtungen, von der Uebernahme der Bezirksstraßen, der Unterstützung des Gemeinde- und Kreiswegebaues usw., dann bleibt folgendes zu erörtern:

Es steht zunächst unbestritten fest, daß die Uebertragung und Verwaltung von Provinzialstraßenstrecken an die Gemeinden durch Verträge erfolgt ist, die ein für allemal abgeschlossen und unkündbar sind; die nach diesen Verträgen zu zahlenden Geldrenten sind nach bestimmten Grundsätzen berechnet, mit denen sich die Gemeinden einverstanden erklärt haben. Wenn die Antragsteller diese Renten abändern wollen, so geht das nur im Weg der Abänderung der Verträge.

Es entstehen folgende Fragen:

1. Welche Verträge sollen abgeändert werden?

Alle d. h. auch diejenigen, bei welchen die neue Prüfung ergibt, daß die Renten nach den heutigen Verhältnissen zu hoch sind

oder

nur diejenigen, bei welchen die Gemeinde es beantragt?

Man wird grundsätzlich daran festhalten müssen, daß die Renten wie bisher nach bestimmten Grundsätzen festgesetzt werden. Es ist nicht angängig und muß zu fortgesetzten Schwierigkeiten führen, wenn die Gemeinden nach verschiedenen Grundsätzen behandelt werden.

Will man also eine Aenderung herbeiführen, dann kann das nur durch eine einheitliche Nachprüfung aller Uebernahmeverträge geschehen mit der Maßgabe, daß auch geringere Renten als bisher angenommen werden, wenn die Prüfung nach den neu aufzustellenden Grundsätzen solches ergibt. Da es sich um Verträge handelt, die auch die Provinz nicht einseitig ändern kann, ist das allerdings nur möglich, wenn sämtliche in Betracht kommende Gemeinden einverstanden sind. Dies allgemeine Einverständnis wäre also zunächst festzustellen oder herbeizuführen.

2. Nach welchen Grundsätzen soll die neue Prüfung stattfinden?

Hierbei ist mit den Antragstellern davon auszugehen, daß es sich nicht darum handeln kann, den Gemeinden die Kosten zu ersetzen, die sie für die übernommenen Strecken aufwenden. Es kann, wie sich auch aus § 18 des Dotationsgesetzes ergibt, nur die Gewährung von „Geldrenten“ in Betracht kommen. Die Festsetzung solcher Renten ist nun nicht so einfach wie die Antragsteller anscheinend annehmen. Es kommen dabei nicht nur die Unterhaltungskosten im engeren Sinne in Betracht, sondern besonders die Kosten des Einbaues neuer Straßendecken, die sich im Laufe der Zeit periodisch wiederholen. Bei der Berechnung sind 3 Faktoren zu beachten

- a) die erste Neuherstellung der Decke, Bankette, Bauwerke u. dergl., die sich zur Zeit der Uebertragung auf der Straße befinden,

- b) die spätere Erneuerung der Decke, Bankette, Bauwerke und dergleichen.
 c) die Unterhaltung der Decke usw. durch Ausbesserung, Wartung, Pflege usw.

Der Faktor c kehrt in jedem Jahr ungefähr in gleicher Höhe wieder, er ist also verhältnismäßig leicht zu ermitteln; der Faktor b hängt von der Dauer einer Straßendecke usw. ab, die je nach den Umständen sehr verschieden ist; er tritt nicht in jedem Jahr, sondern in längeren Zwischenräumen in die Erscheinung. Bei Faktor a kommt außerdem in Betracht, wie lange die Decke usw. zur Zeit der Uebertragung schon besteht. Während c ziemlich gleich bleibt, kann a und b sehr verschieden sein, je nach dem Zustand der Straße zur Zeit der Abtretung. Weiter ist dann noch zu berücksichtigen, ob und in welchem Umfange die Unterhaltung wegen der Anlage von Kleinbahnen, Gas-, Wasser- und Kabelleitungen und dergleichen nicht der Provinz, sondern einem Dritten obliegt, welche Voraussetzungen und welche Nutzungen bestehen.

Unter Beachtung dieser Faktoren sind die jetzt geltenden Renten berechnet. Natürlich liegen ihnen die tatsächlichen Verhältnisse zugrunde, namentlich die Löhne und Materialpreise, wie sie zur Zeit der Abtretung bestanden.

Die Antragsteller verlangen nun in dem neuen Antrag vom 7. März d. Js., daß eine neue Berechnung der Renten vorgenommen werde und dieser die heutigen Verhältnisse zugrunde gelegt werden. Dem Wunsche ist in der als Anlage 2 dem Bericht des Provinzialauschusses beigefügten Zusammenstellung bereits Rechnung getragen. Dort ist für 32 Gemeinden auf Grund genauer Berechnung angegeben, wie sich die Unterhaltungskosten für eine in der Unterhaltung der Provinz verbliebene Strecke, die unmittelbar an die betreffende übertragene Strecke anschließt, nach den heutigen Verhältnissen stellen würde. Es sind also — in Anlehnung an eine im Vorjahre in der III. Sachkommission gegebene Anregung — Vergleichsstrecken gewählt, die in weitestgehendem Maße mit den zu prüfenden Strecken übereinstimmen.

Die Antragsteller suchen diese Zusammenstellung dadurch zu bemängeln, daß sie sagen, es seien Strecken „aus benachbarten Bezirken, die ohne starken Verkehr seien“ als Vergleichsstrecken „gewählt“. Es wird nicht nötig sein, daß Provinzialauschuß und Landeshauptmann sich gegen die Annahme eines solchen Verfahrens wehren, zumal in der Drucksache ausdrücklich steht, daß es die „unmittelbar anschließende“ Strecke ist, worauf übrigens in dem Schriftsatz der Antragsteller kurz vorher auch hingewiesen ist.

Vergleicht man nun das Ergebnis, dann zeigt sich, daß, abgesehen von einzelnen besonders gelagerten Fällen, die Unterschiede zu Ungunsten der Gemeinden nicht groß sind und daß die Gesamtbelastung der Provinz jedenfalls geringer würde, wenn eine Neuberechnung der Rente stattfände.

Das mag auf den ersten Blick verwundern. Allein zunächst liegt es ja in der Natur der Sache, daß die Gewährung wie die Annahme einer Rente ein Risiko bedeutet; ob sie günstig für den Gebenden oder für den Annehmenden ist, hängt von der Entwicklung der Verhältnisse ab. Das Ergebnis der Zusammenstellung entspricht nun aber in weitgehendem Maße den tatsächlichen Verhältnissen. Die Antragsteller gehen von der irrtümlichen Annahme aus, daß die Unterhaltungskosten, die die Provinz für ihre Straßen aufwenden muß, stark gewachsen seien. Das ist aber nicht in dem Maße der Fall. In dieser Beziehung wird auf die anliegenden Ausführungen Bezug genommen. Danach sind wohl die Löhne, nicht aber die Materialpreise gestiegen; diese sind im Gegenteil billiger. Dazu kommt die Weiterentwicklung der Technik, die einen intensiveren Betrieb des Straßenbaues, insbesondere die Ausnutzung neuer Verfahren ermöglicht und damit auf die Dauer die Verminderung der Unterhaltungskosten mit sich bringt. Es sei nur auf zwei Umstände hingewiesen: die Dauer einer Kleinpflasterdecke wurde bei früheren Rentenberechnungen mit

15 Jahre angenommen, jetzt beträgt sie 30 Jahre, sodann das Teerslickverfahren, das Kleinschlag spart und die Lebensdauer der Decke verlängert. Durch diese Errungenschaften wird die Erschwerung der Unterhaltung, welche zweifellos in der Verstärkung des Verkehrs namentlich mit Kraftwagen entsteht, zum guten Teil wett gemacht. Ganz besonders kommt aber noch ein Umstand in Betracht. Gerade in der Umgebung der Städte sind in den letzten Jahrzehnten sehr viel Kleinbahnen, Gas-, Wasser- und Kabelleitungen angelegt worden. Die Straßenfläche zwischen den Schienen und 50 cm zu beiden Seiten, die Hälfte der Rohrgrabenbreite ist nicht von der Provinz zu unterhalten, sondern von dem Unternehmer der Bahn oder der Leitung. Dadurch vermindert sich die von der Provinz zu unterhaltende Straßenfläche ganz bedeutend und entsprechend auch der Kostenaufwand. Dem Ergebnis entspricht auch, daß die Kosten der gewöhnlichen Straßenunterhaltung nicht erheblich gestiegen sind. Sie betragen

1884	3 450 000 Mark
1894	3 233 000 "
1904	3 424 000 "
1913	3 707 000 "

Durch die vorgelegte Zusammenstellung ist das, was in dem Antrag vom 7. März verlangt wird, bereits geschehen. Es hat allerdings nicht eine „Abschätzung“ der Unterhaltungskosten stattgefunden, welche der Provinz entstehen würden, wenn die abgetretenen Strecken in ihrer Unterhaltung geblieben wären — eine solche ist, wie jeder, der sich mit der Sache beschäftigt hat, zugeben muß, unmöglich —, sondern eine auf zuverlässigen, tatsächlichen Unterlagen aufgebaute Berechnung.

Der Antrag vom 7. März d. J. ist also gegenstandslos geworden. Auch wenn er zum Beschluß erhoben würde, könnte der Provinzialausschuß nichts Anderes liefern, als jetzt schon vorliegt. Es könnten höchstens die gleichen Berechnungen für noch mehr Gemeinden aufgemacht werden; angesichts der sehr großen Arbeit, die durch diese Berechnungen entsteht, scheint das nicht angebracht, zumal es das Bild kaum ändern würde.

Wenn also der Antrag auf Erhöhung der Renten weiter verfolgt werden soll, müssen die Antragsteller angeben, nach welchen Grundsätzen die neuen Berechnungen erfolgen sollen.

Düsseldorf, 16. März 1918.

Der Provinzialausschuß:

O. Graf Beißel von Gynnich,
Vorsitzender.

Dr. von Renvers,
Landeshauptmann.

Anlage.

(Zu Drucksachen. Nr. 14.)

Technische und wirtschaftliche Gründe gegen eine Erhöhung der Rente.

Bei der Beurteilung des Antrages auf Erhöhung der Rente sind in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

Es muß ganz unbestritten zugegeben werden, daß der Verkehr auf den Straßen von Jahr zu Jahr zunimmt, und daß damit eine Vermehrung der Unterhaltung eintritt. Mit der Vermehrung der Unterhaltung steigen jedoch nicht in demselben Maße die Unterhaltungskosten.

Die Unterhaltungskosten werden bedingt durch die Löhne und die Materialpreise. Während nun die Löhne freilich im steten Steigen sich befinden, ist dies bei den Materialpreisen durchaus nicht der Fall.

Die Materialpreise setzen sich zusammen aus den Kosten für die Herstellung des Materials (Gestehungskosten) und aus den Kosten für den Transport von der Gewinnungsstelle (Steinbrüchen) bis zur Verwendungsstelle.

Während in den früheren Jahren, besonders in der Zeit, in der die alten Rentenberechnungen aufgestellt sind, der Kleinschlag lediglich mit der Hand hergestellt wurde, erfolgt die Herstellung jetzt fast ausschließlich durch die Steinbrechanlagen, und wie bei allen Erzeugnissen die Maschinenarbeit die Preise herabgesetzt hat, so ist dies auch bei dem Kleinschlag eingetreten und zwar um 10 bis 20% des früheren Preises. Dasselbe gilt auch teilweise für die billigere Gewinnung des Sandes mittelst maschineller Baggeranlagen. Selbst für die Herstellung von Kleinpflastersteinen aus Plattenbasalt sind schon Maschinen konstruiert.

Hinsichtlich der Transportkosten ist zu beachten, daß das Eisenbahnnetz immer engmaschiger wird und gerade in der Nähe der größeren Städte sowohl durch Ausbau der Staatsbahnen, als durch die Anlage neuer Kleinbahnen und Straßenbahnen mit Güterverkehr. Infolgedessen vermehrt sich auch die Anzahl der Güterbahnhöfe bei den Städten und dadurch vermindert sich die Entfernung von den Bahnhöfen bis zu der Straße, das heißt bis zur Verwendungsstelle der Materialien. In den meisten Fällen liegen die neuen Bahnhöfe sogar fast unmittelbar neben den Straßen. Da somit der Transportweg sich verringert, so verringern sich in gleichem Maße die Kosten für den Transport auf der Achse. Während also früher der Transport mit der Achse meist 8 bis 12 km betrug, ist er in den letzten Jahren auf 3 bis 5 km herabgegangen und wird bei Weiterentwicklung der Bahnnetze noch mehr sich verringern. Wie einschneidend dies auf die Materialpreise wirkt, ergibt sich daraus, daß die Kosten für den Landtransport ungefähr die Hälfte betragen der übrigen Kosten (Gewinnung plus Bahnfracht).

Sodann ist für die Zukunft in Betracht zu ziehen, daß die Verwendung der Lastautos nach dem Kriege in ungeahntem Maße zunehmen wird, und daß dadurch eine weitere Verbilligung der Transportkosten stattfindet schon allein durch den größeren Laderaum der Frachtautos und deren größere Geschwindigkeit. Zu erwähnen ist hier noch, daß der Stein Splitt, der zum Binden der Kleinschlagdecken und Teermafadamdecken verwendet wird, als Nebenprodukt bei den Steinbrechanlagen kostenlos gewonnen wird und lediglich die Transportkosten zu tragen hat.

Die Behauptung, daß ein stetig Steigen der Materialpreise und dadurch die Unterhaltung der Straßen sich verteuere, kann somit nicht als stichhaltig gelten. Sie trifft lediglich zu bei den Pflastersteinen, aber auch bei diesen nur für die Herstellung, nicht für den Landtransport, wobei zu beachten ist, daß die Landtransportkosten ungefähr die Hälfte des Gesamtpreises betragen. Eine Preissteigerung der Gestehungskosten ist also nur mit 50% des Gesamtpreises in Rechnung zu ziehen.

Ein fernerer Punkt, der gegen eine Erhöhung der Rente spricht, ist der, daß mit der Weiterentwicklung der Technik und infolge der Verwertung der Erfahrungen der Straßenbau immer intensiver betrieben wird, und daß dadurch die Kosten für eine gute Straße sich vermindern.

So hat man in der ersten Zeit des Kleinpflasters dieses aus ungleichmäßigen kleinen Steinen auf stärkere Sandbettung und mit großen Fugen hergestellt. Dies hat sich durch die Erfahrung als unwirtschaftlich ergeben. Man ist dazu übergegangen etwas größere Steine mit regelmäßigeren Abmessungen zu verwenden, die Sandbettung auf ein Mindestmaß von 1 cm zu reduzieren, und die

Fugen so eng wie möglich zu machen. Hierdurch hat man erzielt, daß die Dauer des Kleinpflasters auf die doppelte Zeit von 15 auf 30 Jahre gestiegen ist.

Für die Renten ist dies insofern wesentlich, als die früheren Rentenabfindungen mit 15jähriger Dauer berechnet sind, während die doppelte Dauer von 30 Jahren tatsächlich erwiesen ist. Die Renten sind somit um das Doppelte zu hoch berechnet.

Auch der Ansicht muß entgegengetreten werden, daß durch die Herstellung von Kleinpflaster für die Städte größere Ausgaben erwachsen. Zugegeben, daß das Kleinpflaster 3 bis 4 mal soviel kostet als eine Kleinschlagdecke, so ist seine Dauer mindestens 6 mal so groß als die einer chauffierten Decke. Die größeren Ausgaben der ersten Anlage des Kleinpflasters machen sich somit durch die längere Haltbarkeit reichlich bezahlt. Ferner ist zu berücksichtigen, daß eine chauffierte Decke schon nach einigen Jahren der fortwährenden Ausbesserung bedarf, während das Kleinpflaster fast bis zu seinem vollständigen Verschleiß ohne Ausbesserungen liegen kann. Für die Städte ist dann noch sehr wesentlich, daß das Kleinpflaster fast gar keine Schlammabildung zeigt und somit auf diesen Strecken die Straßen-Reinigungskosten sich ganz erheblich vermindern.

Als weiteren Fortschritt in der Straßentechnik ist das Teerslickverfahren zu erwähnen, das darin besteht, daß die Löcher, die sich besonders auf chauffierten Automobilstraßen zeigen, nicht wie früher lediglich mit Kleinschlag, sondern mit einer Mischung aus Steinsplitt und Teer ausgebessert werden. Hierdurch wird die beschädigte Oberfläche der Straße mit geringen Kosten wieder so eben hergestellt, daß dadurch ihre Lebensdauer um mehrere Jahre verlängert werden kann.

Im Anschluß hieran sind dann die Herstellung der Teerdecken selbst zu nennen, sowohl die eigentlichen Teermacadamdecken, bei denen der Teer bei der Neudeckung mit dem Kleinschlag vermengt wird, wie die Oberflächenteerungen, bei denen der Teer auf die fertige Decke aufgebracht wird.

Wenn auch die Kosten der Teerdecken natürlich höher sind als die der einfachen Kleinschlagdecken, so werden sie doch durch eine längere Deckendauer mehr als ausgeglichen. Rechnet man die Kosten der Teerdecke ungefähr 70 % höher als die der gewöhnlichen Decken, so kann die Steigerung der Deckendauer bis zu 100 % angenommen werden.

Für die Rente ist dann noch zu berücksichtigen, daß die meisten Städte den Teer als Nebenprodukt der Gasanstalten billig beziehen.

Wenn das jetzige Teermacadamverfahren gewissermaßen noch in den Kinderschuhen steckt und doch schon den obigen Erfolg an Verbilligung der Unterhaltung aufweist, so ist wohl mit Bestimmtheit anzunehmen, daß durch weitere Ausbildung dieses Verfahrens bald der geldliche Erfolg noch bedeutend steigen wird.

Allgemein kann gesagt werden, daß bei dem stetigen Fortschritt der Technik es sehr wahrscheinlich ist, daß über kurz oder lang noch ganz andere Befestigungsarten der Straßen erfunden werden, die zugleich eine Verbilligung der Unterhaltung herbeiführen. Wer hat z. B. vor dem Jahre 1893 an ein Kleinpflaster gedacht, diese Befestigungsart, die so wesentlich besser und dabei noch billiger ist, als die Chauffierung?

Nun zu einem anderen Punkte, der bei den Renten in Rücksicht zu ziehen ist und der die Behauptung, daß wenn die Provinz die Straßen in Unterhaltung behalten hätte, sie selbst jetzt größere Kosten aufwenden müßte, widerlegt.

Die Unterhaltungskosten einer Straße ergeben sich aus zwei Faktoren: erstens den Einheitsjah der Unterhaltung für 1 qm Straßenfläche und zweitens aus der Größe der zu unterhaltenden Fläche.

Diese Fläche reduziert sich aber von Jahr zu Jahr und gerade bei den größeren Städten.

Zunächst dehnen sich die Straßenbahnen immer mehr aus, und da nach den bestehenden Bestimmungen die Kleinbahn-Gesellschaften nicht nur die Straßenfläche zwischen den Schienen, sondern auch beiderseits derselben ein Streifen von 50 cm Breite unterhalten müssen, so verringert sich für die Provinz bei der Herstellung neuer Bahnen die Unterhaltungsfläche um diese von der Straßenbahn zu unterhaltende Streifen. Bei einer eingleisigen Bahn ergibt sich für diesen Streifen eine Breite von 2,5 m, also fast die Hälfte der 5—6 m breiten Fahrbahn. Bei zweigleisigen Bahnen vermindert sich die Unterhaltungsfläche für die Provinz noch bedeutend mehr.

In gleicher Weise vermindern die in den Straßen verlegten Gas- und Wasserleitungen die Unterhaltungsfläche, da die Flächen über den Rohrgräben in halber Breite von den Gemeinden zu unterhalten sind.

Dieser Punkt der Verringerung der Unterhaltungsfläche und somit der Unterhaltungskosten ist aber so wesentlich, daß dagegen die anfangs behandelten Punkte über die Verbilligung der Materialpreise fast verschwinden.

Unter Würdigung der vorstehenden Darlegungen kann nicht zugegeben werden, daß die Unterhaltung der Straßen sich so verteuert hat, daß eine Erhöhung der Rente geboten erscheint und vor allem muß der Behauptung entgegengetreten werden, daß wenn die Rente nicht erhöht würde, die Städte gewissermaßen der Provinz die Mehrunterhaltung abnehmen würden.

Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, weshalb die mittleren und kleinen Städte bei der Wegeunterhaltung in den meisten Fällen teurer wirtschaften als die Provinz. Der Grund liegt darin, daß den Städten das entsprechende Personal mit langjähriger Erfahrung fehlt, sowohl der Bauinspektor, als der Straßenmeister und als der Straßenwärter, und daß die Wegearbeiten gewöhnlich ohne ununterbrochene Aufsicht hergestellt werden. Der oder die Stadtbaumeister sind mit anderen Arbeiten, wie Unterhaltung der öffentlichen Gebäude, Kanal-, Gas-, Wasser- und elektrischen Anlagen, so sehr in Anspruch genommen, daß sie für den Wegebau nur wenig Zeit und die nur meist nebenher haben. Sehr oft wird der Wegebau als etwas ganz einfaches wenig beachtet. Die Wegemeister gehen ein oder zwei mal des Tages über die Baustelle, um die andere Zeit den übrigen nach ihrer Ansicht wichtigeren Arbeiten sich zu widmen. Bei der Provinz ist es strenge Vorschrift, daß der Straßenmeister von früh bis spät ununterbrochen die jeweiligen Arbeiten wie Deckenbau, Pflasterung etc. beaufsichtigt.

Wenn aber hierdurch bei den Städten teurer gewirtschaftet wird, so kann doch dafür die Provinz geldlich nicht eintreten.

Düsseldorf, den 24. November 1917.

Quentell,
Landesbaurat.