

Aufgabe A.**Berechnung**

der

**Kosten für die vormaligen Staatsstraßen im Verhältniß zur Straßenrente.**

Die nach §. 20 des Gesetzes, betreffend die Ausführung der §§. 5 und 6 des Gesetzes vom 30. April 1873 wegen der Dotation der Provinzial- und Kreis-Verbände, vom 8. Juli 1875 (G.-S. S. 497) dem Provinzial-Verbande der Rheinprovinz für die Uebernahme der Verwaltung und Unterhaltung der Staatschauffeen einschließlich der Kosten der Besoldung und Pensionirung des für die obere Leitung der Neu- und Unterhaltungsbauten, sowie für die Beaufsichtigung der Chauffeen neu anzustellenden, beziehungsweise schon vorhandenen Beamtenpersonals gewährte Jahresrente beträgt . . . . . 1 605 850 M — Pf.  
 der gemäß der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 12. September 1877 (G.-S. S. 227) der Rheinprovinz bei der definitiven Vertheilung der retirirenden 4 Millionen Jahresrente zugefallene Antheil beläuft sich auf 450 383 „ — „  
 so daß sich die Jahresrente zu dem obigen Zwecke auf . . . . . 2 056 233 M. — Pf.  
 stellt.

Aus dieser Rente sind zu bestreiten:

1. Die Kosten für die gewöhnliche Unterhaltung und extraordinäre Instandsetzung der vormaligen Staatschauffeen.

Dieselben betragen nach dem dreijährigen Durchschnitt der in den Jahren 1878, 1879 und 1880 hierfür wirklich gezahlten Kosten . . . 1 659 219 „ 24 „

2. Die Kosten der auf den Fonds für Provinzialstraßen-Neu- und Umbauten (Kap. IV des Etats der Provinzialstraßen-Verwaltung) verrechneten Neu- und Umbauten von Brücken, welche im Traktus von vormaligen Staatsstraßen ausgeführt sind, nach dem Durchschnitt der Jahre 1878/1880 mit  $\frac{191\,717,94}{3}$  . . . . . 63 905 „ 98 „

(Die für die noch nicht ausgeführte Erweiterung der Moselbrücke in Koblenz erforderlichen erheblichen Kosten (Anschlag 252 000 M.) sind hierbei nicht in Berechnung gekommen.)

3. Die Kosten der örtlichen oberen Bauleitung, welche im Jahre 1880 154 499 „ 22 „  
 betragen haben.

Die Kosten für die Jahre 1878 und 1879 sind hier außer Betracht geblieben, weil die Besetzung der erforderlich gewordenen Bau-schreiberstellen erst gegen Ende 1879 erfolgte.

Zu übertragen 1 877 624 M. 44 Pf.

Uebertrag 1 877 624 M. 44 Pf.

Die Ausgaben für die obere Bauleitung kommen hier ganz in Ansatz, weil nach §. 12 der Kabinetts-Ordnung vom 17. September 1855, betreffend die Bezirksstraßen linker und rechter Rheinseite die vom Staate angestellten Baubeamten die Bezirksstraßen mit zu beaufsichtigen hatten und nach §. 20 des Dotationsgesetzes vom 8. Juli 1875 für diesen Zweck die Straßenrente ebenfalls bestimmt ist.

4. Die Kosten der eigentlichen Beaufsichtigung der vormaligen Staatsstraßen (Chaussee-Aufseher und Wärter) . . . . . 153 817 „ 97 „

Die Aufseher und Wärter auf den Bezirksstraßen wurden nach dem vorerwähnten §. 12 der Allerhöchsten Kabinetts-Ordnung vom 17. September 1855 auf Kosten der Bezirksstraßenfonds angestellt und besoldet. Es kann sich bei dieser Berechnung daher nur um die Kosten der Beaufsichtigung der vormaligen Staatschausséen handeln.

Nach dem Durchschnitt der Jahre 1879 und 1880 (das Jahr 1878 ist außer Betracht gelassen, weil die erforderlich gewesene Gehaltsverbesserung der Aufseherstellen etc. erst vom 1. Januar 1879 ab eingetreten ist) betragen die bezüglichlichen Ausgaben für die Beaufsichtigung aller Provinzialstraßen 439 419 M. 09 Pf.

Die vormaligen Staatsstraßen haben eine Länge von 2 311,58 km, die vormaligen Bezirksstraßen eine solche von 4 292,02 km; nach dem Verhältniß dieser Längen entfällt von der vorstehenden Kostensumme auf die Beaufsichtigung der vormaligen Staatsstraßen der vorstehend berechnete Betrag von 153 817 M. 97 Pf.

5. Die Kosten der Central-Verwaltung. . . . . 75 483 „ 14 „

Nach §. 6 der Allerhöchsten Kabinetts-Ordnung vom 17. September 1855 stand den Bezirksregierungen die Verwaltung und Vertretung der Bezirksstraßenfonds zu, die Kosten der Verwaltung wurden aus Staatsfonds bestritten. Es ist daher hier in Betracht zu ziehen die Kostensumme der gesammten Central-Verwaltung der Provinzialstraßen.

Nach dem Durchschnitt der Ausgaben für die Besoldung etc. des Beamtenpersonals und Beschaffung der Geschäftsbedürfnisse etc. in den Jahren 1878, 1879 und 1880 betragen die Kosten bei den vorhandenen 6 Abtheilungen der ständischen Central-Verwaltung 226 449,41 M., auf die beiden Abtheilungen der Straßen-Verwaltung fällt daher etwa ein Drittel mit 75 483 M. 14 Pf.

Hierbei wird jedoch bemerkt, daß der Etat der Central-Verwaltungsbehörde für die bevorstehende Etatsperiode eine höhere Summe als die oben angegebene Durchschnittsumme vorsieht, daß ferner die Abtheilungen der Straßenbau-Verwaltung wegen der darin beschäftigten Techniker, Geometer etc. mehr Kosten verursachen als die übrigen Abtheilungen und daher, wenn die Kosten der Central-Straßenverwaltung zu einem Drittel der gesammten Centraalkosten angenommen sind, jedenfalls sehr niedrig gerechnet ist.

Zu übertragen 2 106 925 M. 55 Pf.

Uebertrag 2 106 925 M. 55 Pf.

6. Endlich fallen der Straßenrente zur Last die sonstigen sächlichen Ausgaben der Straßen-Verwaltung (Kap. VIII bis XII des Etats der Straßen-Verwaltung) . . . . . 20 188 „ 53 „

Diese Kosten betragen nach dem dreijährigen Durchschnitt der Ausgaben in den Jahren 1878 bis 1880 57 673 M. 56 Pf.

Nach dem sub 4 angegebenen Verhältniß der Länge der Straßen entfällt auf die vormaligen Staatsstraßen der Betrag von 20 188 M. 53 Pf.

Die Kosten, welche aus der Straßenrente zu bestreiten sind, betragen sonach in Summe . . . . . 2 127 114 M. 08 Pf.

Es sind von diesen Kosten die Einnahmen aus den Nutzungen der vormaligen Staatsstraßen in Abzug zu bringen. Diese Einnahmen betragen in den Jahren 1878 bis 1880 durchschnittlich 58 715 M. 42 Pf., wobei indessen die Hälfte der Einnahme aus der Grasnutzung, welche an den Unterstützungsfonds der Wittwen von Aufsichtsbeamten abzuführen, außer Betracht gelassen ist. Nach dem Verhältniß der vormaligen Staats- und Bezirksstraßen entfällt von dieser Einnahme auf die vormaligen Staatsstraßen . . . . . 20 551 „ 54 „

Die dem Sammelfonds überwiesenen Einnahmen aus Verkäufen von Chauffeehäusern und Grundstücken, welche vorübergehender Natur sind, wurden unberücksichtigt gelassen, zumal der hieraus gebildete Sammelfonds zum Ankauf von Grundstücken im Interesse der Straßen bestimmt ist und die aus diesem Fonds zu diesem Zwecke zu bestreitenden Ausgaben bei der vorstehenden Berechnung der Ausgaben ebenfalls außer Betracht geblieben sind. Event. wären nur die Zinsen aus den bisherigen dem Sammelfonds zugeflossenen Erlösen auf vormalige Staatsstraßen ad 31 657 M. in Rechnung zu ziehen.

Die aus der Straßenrente zu bestreitenden Ausgaben würden sich sonach auf . . . . . 2 106 562 „ 54 „  
 belaufen, die Straßenrente selbst beträgt indessen nur . . . . . 2 056 233 „ — „  
 so daß die Ausgaben . . . . . 50 329 M. 54 Pf.  
 mehr betragen.

Die laut Beschluß des 26. Provinzial-Landtags vom 5. Mai 1879 vorbehaltenen spezielle Revision des von der Königlichen Regierung zu Koblenz aufgestellten Projektes der Straße Müsch-Schuld ergab gegenüber der ursprünglichen Anschlagssumme von . . . . .	280 000 M.
einen Mehrbedarf von . . . . .	115 000 „
Summe . . . . .	395 000 M.

Hervorgerufen werden diese Mehrkosten hauptsächlich durch die Brücken und Durchlässe, sodann durch die Befestigung der Böschungen an der Ahr.

In ersterer Beziehung hat sich bei der Revision namentlich in Folge der Erfahrungen beim letzten Hochwasser im Anfange des Jahres 1880 ergeben, daß theils die Konstruktionstheile, theils die Durchflußweiten zu gering bemessen, auch einige kleinere Bauwerke ganz übergangen waren.

Diese Mehrkosten für Brücken und Durchlässe betragen rot. 71 000 Mark.

Was die Befestigung der Böschungen betrifft, so mußten überall da, wo der Damm vom Hochwasser bespült wird, Steinpackungen projectirt werden. Das Hochwasser der Ahr gehört zu den gefährlichsten der Nebenflüsse des Rheins.

Die Uferbefestigungen bedingen einen Mehraufwand von 32 000 Mark.

Wenn auch bei dem Verding der Arbeiten erhebliche Abgebote erzielt worden sind, so wird eine etwa hieraus entspringende Ersparniß ganz oder theilweise wieder aufgebraucht werden durch die im Laufe der Ausführung hervorgetretene Nothwendigkeit, größere Massen Bruchsteine zu Bauwerken und Fahrbahn künstlich zu erwerben, bei denen eine theilweise Gewinnung aus den Gebirgs-Einschnitten vorausgesetzt werden mußte; ferner hat sich eine weitergehende Verwendung von Traßmörtel bei den vom Wasser berührten Bauwerken als nothwendig herausgestellt.

Die endgültige Feststellung des Kosten-Anschlags ergab hiernach die oben erwähnte Bedarfssumme von 395 000 M., mithin sind, da erst eine Rate von 140 000 M. bewilligt ist, noch erforderlich 255 000 M.