

26
4523

St. n. R. g. 593
22

UNIVERSITÄT
LANDESBIBLIOTHEK
DÜSSELDORF

Halbjahresbericht

über die Abwicklung des Provinzialhaushaltsplans 1934 und die voraussichtliche Finanzentwicklung.

29/069

02
par b
305

Nach § 43 des Gemeindefinanzgesetzes vom 15. Dezember 1933 hat der Leiter der Gemeinde bezw. des Gemeindeverbandes der Aufsichtsbehörde halbjährlich einen schriftlichen Bericht über die Abwicklung des Haushaltsplans und die voraussichtliche Finanzentwicklung zu erstatten. In dem Bericht ist insbesondere auf Fehlbeträge oder die Gefahr künftiger Fehlbeträge hinzuweisen; dabei sind die zu ihrer Vermeidung oder Abdeckung geplanten oder getroffenen Maßnahmen darzulegen.

Der nachstehende Halbjahresbericht bezieht sich auf die Zeit vom 1. April 1934 bis 1. Oktober 1934. Er geht ferner auf die Entwicklung im zweiten Halbjahr 1934, soweit dieselbe heute schon voraussichtbar ist, ein. Endlich ist auch das Problem der Haushaltsaufstellung 1935 kurz berührt.

Der Haushaltsplan 1934 konnte ausgeglichen verabschiedet werden. Fehlbeträge früherer Jahre waren in den Haushaltsplan nicht aufgenommen. Tatsächlich hat auch der zwischenzeitliche Rechnungsabluß des Rechnungsjahres 1933 ergeben, daß dieses Rechnungsjahr bei Einbeziehung der verbliebenen Reste ohne Fehlbetrag abschließt.

Zwischen der Aufstellung des Haushaltsplans 1934 und dem jetzigen Halbjahresbericht liegt die Auswirkung des Gesetzes über die einstweilige Neuordnung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934. Durch dieses Gesetz bezw. in Ausführung dieses Gesetzes ist dem Provinzialverband die Unterhaltungspflicht für rund 2900 km unmittelbar von der Provinz unterhaltene Straßen vorläufig abgenommen worden. Die Unterhaltungspflicht dieser Straßen, die als Reichsstraßen in Aussicht genommen sind, ist auf das Reich übergegangen. Es tritt damit im Endergebnis aber keineswegs eine Entlastung des Provinzialverbandes ein, zwar werden die anteiligen Haushaltsmittel für Straßenwärter und Hilfsarbeiter frei. Auch braucht der Unterhaltungstitel (Kapitel 20 Titel 21) für diese Straßen nicht in Anspruch genommen zu werden, wobei indes zu berücksichtigen ist, daß diese Reichsstraßen unter Aufwand hoher, zum Teil auf dem Anleihewege beschaffter Mittel in den vergangenen Jahren größtenteils in einen wirklich guten Zustand versetzt worden sind, sodaß der Unterhaltungsaufwand gerade für diese Straßen am geringsten ist. Die persönlichen und sächlichen Verwaltungskosten bleiben aber nach § 4 des Gesetzes auch für die Reichsstraßen nach wie vor den Provinzen. Auch hat sich der Generalinspektor bisher noch nicht bereit erklärt, bezüglich des Kapitaldienstes, der auf den Reichsstraßen liegt, die Provinzen zu entlasten, sowie die anteiligen Kosten der Wärterversorgung (Ruhegelder und Hinterbliebenenbezüge) zu übernehmen. Durch § 11 des gleichen Gesetzes ist ferner der Länderanteil an der Kraftfahrzeugsteuer im Rechnungsjahre 1934 um $\frac{1}{3}$ gekürzt worden, was die Provinzen deshalb besonders hart traf, weil zugleich ein Teil des vom Reich für 1934 garantierten Kraftfahrzeugsteueraufkommens durch das Mehraufkommen an Kraftfahrzeugsteuer im Jahre 1933 über die für dieses Jahr gegebene Reichsgarantie hinaus schon vorweg beansprucht war und somit für 1934 ausfiel. Statt der im Haushaltsplan 1934 vorgesehenen Einnahme der Provinz aus der Reichskraftfahrzeugsteuer, die außer dem durchlaufenden Kreisanteil 11 960 000 *R.M.* betrug, wird die Einnahme der Provinz aus der Kraftfahrzeugsteuer nur 5 432 000 *R.M.*, also 6 528 000 *R.M.* weniger, betragen. Zum teilweisen Ausgleich hat der Generalinspektor für 1934 einen Zuschuß aus einem Härtefonds in Höhe von 2 378 815 *R.M.* gewährt und sich weiter zur Erstattung eines Betrages von 573 280 *R.M.* bereitgefunden, der aus ordentlichen Haushaltsmitteln der Provinz (Restmittel 1933) noch nach dem 1. April 1934 auf Reichsstraßen verausgabt wurde.

Durch die Auswirkung des Gesetzes über die einstweilige Neuordnung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 ist der Provinzialhaushaltsplan 1934 so verändert worden, daß es notwendig erscheint, durch eine Nachtragsatzung zum Haushaltsplan den Haushaltsplan den eingetretenen Veränderungen anzupassen. Zum Ausgleich des Haushaltsplans konnte dabei mit herangezogen werden der zu erwartende Mehrertrag bei dem Kapitel Dotationen und Steuern mit Ausnahme des Anteils an der Reichskraftfahrzeugsteuer. Das bisherige Ergebnis der Einnahmen aus Dotationen, Reichseinkommen- und Reichskörperschaftsteuer sowie der voraussichtliche Abschluß der Provinzialumlageberechnung für 1933 und die Veränderungen der Berechnungsunterlagen für die Provinzialumlage 1934 sind so, daß unbedenklich bei den genannten Einnahmepositionen mit einem Mehrerlös von 2,5 Millionen *R.M.* auch dann gerechnet werden kann, wenn infolge der Steuerreform im zweiten Halbjahr gegenüber dem ersten Halbjahr gewisse Ausfälle bei diesen Einnahmen eintreten sollten. Bei der Höhe des neuen Ansatzes ist auch berücksichtigt, daß die Steuern und Dotationen bei Aufstellung des Haushaltsplans im Frühjahr schon erheblich über den Ansatz des Vorjahres veranschlagt wurden, weil man mit Recht für

020/

1934 eine günstigere Entwicklung bei den Steuereinnahmen erhoffen durfte. Zu den Mehreinnahmen bei Kapitel 2 Titel 1—3 und 5 treten sodann hinzu die durch weitere Abdroffelung und Ersparnismaßnahmen bei verschiedenen Aufgabengebieten des Provinzialhaushaltsplans erzielten Ausgabeminderungen, z. B. bei der Fürsorge für Geistesranke, bei der Fürsorge für Krüppel und bei der Fürsorgeerziehung Minderjähriger. Auf der anderen Seite ergab sich die Notwendigkeit, bei einzelnen Aufgabengebieten den Provinzialhaushaltsplan in geringem Umfange zu überschreiten.

Da Minderausgaben und Mehreinnahmen vorsichtig geschätzt worden sind und größere Überschreitungen nunmehr bis zum Ende des Rechnungsjahres wohl kaum mehr zu erwarten sein werden, ist wohl mit Sicherheit anzunehmen, daß der Haushaltsplan 1934 auch beim Jahresabschluß ausgeglichen bleiben wird. Eine Erhöhung der Provinzialumlage, — die zudem, weil leider immer noch sehr viele Stadt- und Landkreise, vor allem aus den Industriebezirken, mit ihren Zahlungen an die Provinz stark im Rückstande sind, nur auf dem Papier stehen würde — ist deshalb nicht erforderlich. Der durch die Nachtragsfassung geänderte Provinzialhaushaltsplan 1934 schließt nunmehr in Einnahme und Ausgabe (Bruttozahlen) mit 98 499 469 *R.M.* ab gegenüber 106 654 900 *R.M.* nach den Ansätzen des zu Beginn des Rechnungsjahres verabschiedeten Haushaltsplans. Dabei darf das Weniger in Einnahme und Ausgabe von 8 155 431 *R.M.* nicht täuschen. Es ist deshalb so beträchtlich, weil die Minderung an Kraftfahrzeugsteuer sich — da es sich ja um Bruttozahlen handelt — doppelt auswirkt, einmal im Haushaltsplan der Finanzverwaltung und dann infolge der Abführung der Kraftfahrzeugsteuer an den Haushaltsplan Verkehrswesen, beim Haushaltsplan Verkehrswesen.

Im einzelnen ist zu der Nachtragsfassung, ohne auf minder wichtige Änderungen einzugehen, folgendes zu sagen:

1. Finanzverwaltung.

a) Einnahmen:

Das Erforderliche ist bereits oben gesagt.

b) Ausgaben:

Hier sinkt zunächst entsprechend dem Absinken der Reichskraftfahrzeugsteuer auf der Einnahmeseite auch der an den Haushaltsplan Verkehrswesen abzuführende Kraftfahrzeugsteuerbetrag um rund 6,5 Millionen *R.M.* ab. Der Ansatz für unvorhergesehene Ausgaben mußte vorichtshalber um 150 000 *R.M.* erhöht werden, weil u. a. durch die Übernahme der Fürsorge der Hirnverletzten und Kriegsblinden auf den Landesfürsorgeverband diesem im zweiten Halbjahr voraussichtlich wesentliche Neuausgaben entstehen werden. Besondere Aufgaben im Grenzgebiet verlangen eine Mehrausgabe von 50 000 *R.M.*

2. Allgemeine Verwaltung.

Die sich bei der Allgemeinen Verwaltung auf der Einnahmeseite und Ausgabeseite als notwendig erweisenden Veränderungen, die bei der Gesamteinnahme eine Erhöhung von 11 700 *R.M.* und bei der Gesamtausgabe eine Erhöhung von rund 94 500 *R.M.* bringen, beruhen in der Hauptsache auf notwendiger Neueinstellung von Personal (infolge Mehrarbeit bzw. Erweiterung des Aufgabenkreises) sowie darauf, daß man bei den Ansätzen für Geschäftsbedürfnisse bei der Haushaltsaufstellung in der Absicht, möglichst viel einzusparen, doch über die Grenze des Durchführbaren hinausgegangen ist.

3. Verkehrswesen.

a) Einnahmen:

Die Gesamteinnahme sinkt gegenüber dem ursprünglichen Haushaltsansatz um über 4,5 Millionen *R.M.*, und zwar trotz der Überweisung aus dem Härtefonds in Höhe von 2 378 815 *R.M.* und der Erstattung von Ausgaben seitens des Generalinspektors für Aufwendungen für Reichsstraßen in Höhe von 573 280 *R.M.* Dabei trifft die Mindereinnahme von rund 4,5 Millionen *R.M.* bis auf einen Betrag von 1 Mill. *R.M.*, der den durch den Provinzialhaushaltsplan nur durchlaufenden Anteil der Stadt- und Landkreise an der Kraftfahrzeugsteuer betrifft, in vollem Umfange den Provinzialverband.

b) Ausgaben:

Der Ausfall auf der Einnahmeseite wird durch die durch Übernahme von Provinzialstraßen als Reichsstraßen auf das Reich sich ergebenden Minderausgaben in Höhe von 689 000 *R.M.* + 139 000 *R.M.* + 349 130 *R.M.* = 1 177 130 *R.M.* in keiner Weise ausgeglichen, und zwar auch dann, wenn man wiederum den durchlaufenden Posten von rund 1 Mill. *R.M.* in Betracht zieht. Der Zuschußbedarf der Straßenabteilung steigt vielmehr um 2 531 931 *R.M.* Bei der Mehrausgabe von 200 000 *R.M.* bei Kapitel 20 Titel 21 b handelt es sich um personelle Ausgaben, die wegen ihres Zusammenhangs mit den laufenden Straßenunterhaltungsarbeiten bisher aus Kapitel 20 Titel 21 a geleistet wurden, die jedoch jetzt gemäß § 24 Abs. 1 des Gemeindefinanzgesetzes besonders ausgewiesen sind.

Mit der Erhöhung des Zuschusses zum Straßenhaushaltsplan um 2 531 931 *R.M.* ist nunmehr die Grenze desjenigen, was neben der restlosen Verwendung der Kraftfahrzeugsteuer für Straßenzwecke aus

eigenen Mitteln der Provinz gegeben werden kann, erreicht. Bei dem am Schluß des Halbjahresberichts gegebenen Ausblick auf das Etatjahr 1935 wird hierauf noch näher eingegangen werden.

Um ein Bild über die Betreuung der Reichsstraßen in der Rheinprovinz zu geben, ist ein diesbezüglicher Voranschlag in der Anlage beigelegt. Desgleichen ist in einer Anlage eine Übersicht über den zeitigen Befestigungszustand der als Reichsstraßen abgegebenen und als Provinzialstraßen verbleibenden Straßenstrecken gegeben.

4. Wirtschaftspflege.

Die Änderungen auf der Einnahme- und Ausgabeite sind hier nicht einschneidender Natur. Es wird im einzelnen auf die Begründung zum Nachtragshaushaltsplan verwiesen.

5. Volksfürsorge.

Die Hauptveränderungen liegen bei dem Haushaltsplan der Provinzial-Arbeitsanstalt Brauweiler, wo heute eine Unterbringung von Schutzhäftlingen nicht mehr stattfindet und infolgedessen auf der Einnahme- und Ausgabeite starke Veränderungen eintreten, bei den Provinzial-Heil- und Pflegeanstalten, bei der Krüppelfürsorge und bei der Fürsorgeerziehung. Auch hier wird im übrigen auf die Einzelbegründung zum Nachtragshaushaltsplan verwiesen. Bei Kapitel 48, Landesjugendamt, ergab sich die Notwendigkeit, in mäßigen Grenzen sich haltende Mehraufwendungen für die Hitlerjugend, für das Jugendherbergswesen und für die N.S. Volkswohlfahrt vorzusehen.

6. Kulturpflege.

Während die Einnahmeseite ziemlich unverändert bleibt, ergibt sich auf der Ausgabeite ein Mehrbedarf von rund 100 000 *R.M.* Des näheren sei auch hier auf die Begründung zum Nachtragshaushaltsplan verwiesen.

Ausblick auf das Etatjahr 1935.

Die Haushaltsgestaltung 1935 hängt ganz davon ab, wie die Einnahmen bei dem Haushaltsplan „Verkehrswesen“ sein werden. Die Provinzialverwaltung schaut hier mit ernster Sorge auf das neue Etatjahr. Wie bereits erwähnt, ist die Grenze desjenigen, was neben der restlosen Verwendung der Kraftfahrzeugsteuer für Straßenzwecke aus eigenen Mitteln der Provinz zum Haushaltsplan „Verkehrswesen“ gegeben werden kann, erreicht, wobei man bedenken muß, daß ja außer der Kraftfahrzeugsteuer auch der Anteil der Provinz an der Einkommensteuer, der Körperschaftsteuer und an den Dotationen gegenüber der Zeit vor der Finanzkrise auf das stärkste abgesunken ist und sich erst neuerdings wieder langsam zu erholen beginnt. Die Spannung, die das ständige Absinken der Kraftfahrzeugsteuer im Provinzialhaushaltsplan der Rheinprovinz ausgelöst hat, geht am klarsten aus nachstehenden Ziffern hervor: Der Provinzialverband hat aus der Kraftfahrzeugsteuer erhalten:

im Jahre 1929	19 075 973 <i>R.M.</i>	
„ „ 1930	16 177 834 „	
„ „ 1931	14 070 503 „	
„ „ 1932	12 674 991 „	} (Mehraufkommen infolge der Steuerablösungsmöglichkeit)
„ „ 1933	15 624 221 „	
„ „ 1934	5 339 763 „	

(außerdem standen an Reichsmitteln für 1934 zur Verfügung: 2 378 815 *R.M.* aus dem Härtefonds des Generalinspektors und 573 280 *R.M.* einmalige Erstattung seitens des Generalinspektors von nach dem 1. April 1934 gemachten Aufwendungen der Provinz für Reichsstraßen aus Kraftfahrzeugsteuermitteln 1933*).

Daß sich die so jäh absinkende Kraftfahrzeugsteuerkurve bisher nicht in der Form eines starken Haushaltsfehlbetrages auswirkte, ist nur auf zwei Wegen verhindert worden:

1. indem eine rücksichtslose Abdrosselung in den übrigen Haushaltsplänen zu Gunsten des Haushaltsplans „Verkehrswesen“ vorgenommen wurde. Dies drückt sich in einem wieder stark ansteigenden Zuschuß der Provinz zum Straßenhaushaltsplan aus. Der Zuschuß der Provinz zum Straßenhaushaltsplan betrug 1932 854 966 *R.M.* Der Zuschuß der Provinz zum Straßenhaushaltsplan beträgt demgegenüber nach der jetzigen Nachtragsatzung für 1934 4 764 952 *R.M.*,
2. indem die sächliche Unterhaltung der Provinzialstraßen, um den auf den Straßen lastenden stetig ansteigenden Kapitaldienst, die Verwaltungskosten und die vertraglichen Verpflichtungen gegenüber Kreisen und Gemeinden überhaupt aufbringen zu können, in einer Weise eingeschränkt wurde, die nur ganz vorübergehend erträglich ist. Schon häufen sich die Klagen, vor allem aus dem Süden der Provinz, über den schlechten Zustand der Provinzialstraßen. Das Absinken der Position laufende Unterhaltungskosten sowie Kosten für größere Erweiterungs- und Umbauten (Kapitel 20 Titel 21 des Haushaltsplans) zeigt dies leider ganz klar:

*) Dieser letztere Betrag ist deshalb bei dem Vergleich der verschiedenen Jahre bei der Kraftfahrzeugsteuersumme 1933 abzulesen.

Jst 1929	16 231 694,11	<i>R.M.</i>
" 1930	15 172 999,73	"
" 1931	7 649 598,90	"
" 1932	1 921 180,23	"
" 1933	3 655 196,17	"
Soll 1934	1 796 370,—	"*) (Nach dem An-

saß des Haushaltsplans in der Form der Nachtragsatzung.)

Es ist ganz unmöglich, daß mit diesen geringen Unterhaltungskosten weiterhin auszukommen ist, zumal wenn zukünftig, weil eine Erhöhung des Schuldenstandes der Provinz sich nicht mehr vertreten läßt, ein Ausbau im Anleihewege auch wird unterbleiben müssen, während bisher im Rahmen der Arbeitsbeschaffungsprogramme 1932/34 auch dem Unterhaltungsaufwand eine wesentliche Erleichterung gebracht wurde. Der Unterhaltungstitel muß also, soll nicht ein Verfall der Provinzialstraßen eintreten, unbedingt wieder erhöht werden.

Nun wird sich aber 1935 durch die Übernahme von voraussichtlich 2 500 km Kreis- und Gemeindestraßen das nach Ausschneiden der Reichsstraßen verbleibende Provinzialstraßennetz (zukünftig das Netz der Landstraßen erster Ordnung) noch ganz bedeutend vergrößern, ja nahezu verdoppeln. Im Gegensatz zu den an das Reich abzugebenden gut ausgebauten Reichsstraßen wird es sich hier zu einem großen Teile um Straßen handeln, deren Ausbauzustand ein ganz unzulänglicher ist. Da zudem die sächlichen und personellen Verwaltungskosten der Provinz auch für die Reichsstraßen weiter laufen, also durch den Übergang dieser Straßen auf das Reich keine Verminderung des Personalbestandes und des sächlichen Verwaltungsaufwandes eintritt, bedingt zunächst die Übernahme dieser Kreis- und Gemeindestraßen auf die Provinz einen Mehrbedarf an personellem und sächlichen Verwaltungsaufwand von etwa 25%, der auf über 350 000 *R.M.* zu schätzen ist. Dann kommen die Kosten für Straßenwärter und Hilfsarbeiter hinzu, die rund 800 000 *R.M.* betragen, und endlich die Unterhaltungskosten im engeren Sinne, die bei den zu übernehmenden 2 500 km Straßen unter Zugrundelegung lediglich des 1934 für die Provinzialstraßen zur Verfügung stehenden völlig unzulänglichen Unterhaltungssatzes von nur 500 *R.M.* je km weitere 1 250 000 *R.M.* ausmachen. Die Ausgabeite des Haushaltsplans „Verkehrswesen“ wird sich also 1935 gegenüber 1934, selbst wenn der völlig unzulängliche Unterhaltungssatz von 500 *R.M.* je km bestehen bleiben sollte, zunächst durch die Übernahme der Kreis- und Gemeindestraßen um 2,4 Millionen *R.M.* erhöhen. Hinzu kommt die Steigerung auf der Ausgabeite gegenüber 1934, die sich durch die weitere Abwicklung des im Winter 1933/34 im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung eingeleiteten Straßenbauprogramms durch Verzinsung und Tilgung ergibt. Dadurch erhöht sich die zwangsläufige Steigerung auf der Ausgabeite gegenüber 1934 auf über 2,8 Millionen *R.M.*

Ebenso bedenklich wie das Steigen der Ausgaben von 1935 zu 1934 wird das Absinken der Einnahmen sein. Es ist oben dargelegt worden, daß neben dem Anteil an der Kraftfahrzeugsteuer 1934 wenigstens noch der Härtefonds des Generalinspektors in Höhe von 2 389 815 *R.M.* zur Verfügung stand, ferner eine einmalige Erstattung des Generalinspektors in Höhe von 573 280 *R.M.*. Es erscheint zweifelhaft, ob derartige Zuweisungen seitens des Generalinspektors neben dem Anteil an der Kraftfahrzeugsteuer auch noch für 1935 zu erwarten sind. Sind sie nicht zu erwarten, bedeutet das einen Einnahmeausfall gegenüber 1934 von rund 3 Mill. *R.M.*. Die Mehrbelastung, die der Haushaltsplan 1935 dann gegenüber 1934 zwangsläufig bringen würde — immer wohl gemerkt zunächst unter Annahme, daß der unzulängliche Unterhaltungssatz von 500 *R.M.* je km bestehen bleibt — würde demnach durch die Ausfälle auf der Einnahmeseite und durch das Steigen der Ausgabeite um 5,8 Mill. *R.M.* betragen. Das bedeutete schon die Notwendigkeit einer Umlagerhöhung um 40%.

Würde man nun anstatt des unzulänglichen Unterhaltungssatzes von 500 *R.M.* je km wenigstens einen Unterhaltungssatz von 1500 *R.M.* je km zur Verfügung stellen, so würde das bei rund 6000 km eine weitere Steigerung um 6 Millionen *R.M.* bedeuten, was einer Erhöhung der Provinzialumlage um 41% gleichkäme, insgesamt also eine Steigerung der Provinzialumlage um 81% bedeuten. Nun ist aber tatsächlich in den Jahren 1928—1930 aus ordentlichen Mitteln jährlich ein Satz von 3000 *R.M.* je km für Unterhaltung und laufenden Ausbau im Durchschnitt ausgegeben worden. Würde man diesen Unterhaltungssatz zugrunde legen, so würde das eine abermalige Steigerung der Provinzialumlage um 9 Mill. *R.M.* bedingen, d. h. um 62%, insgesamt also um 143%. Dabei sollte bei der bekannten finanziellen Lage der Stadt- und Landkreise eine Provinzialumlagerhöhung überhaupt außerhalb jeder Diskussion bleiben. Bei dieser Sachlage kann vielmehr nur die Bereitstellung von Reichsmitteln in ganz anderem Umfange helfen.

Zusammenfassend sei gesagt, daß die Gestaltung des Straßenhaushaltsplans sich immer mehr zum Zentralproblem für die Aufstellung des Gesamthaushaltsplans auswärts. Von seiner Lösung wird es in der Hauptsache abhängen, ob sich die Finanzen der Provinz auf der heutigen, trotz des großen Schuldenstandes, geordneten und gesunden Grundlage erhalten lassen.

*) Dabei ist allerdings nicht berücksichtigt die neue Position von 200 000 *R.M.* (Kap. 20 Tit. 21b) unter die heute Ausgaben, die früher aus dem Unterhaltungstitel (Kap. 20 Tit. 21a) genommen wurden, fallen.