

Ausschuß für die
Kriegsleistungen und
deren Vergütung.

Rentenbank-Kontrolle.

5. Unsere getreuen Stände werden ferner, soweit nöthig, die Wahl des Ausschusses in Gemäßheit des §. 5 Nr. 2 des Gesetzes wegen der Kriegsleistungen und deren Vergütung vom 11. Mai 1851 unter angemessener Betheiligung der einzelnen Stände zu bewirken haben.

6. Unsere getreuen Stände haben endlich mit Rücksicht auf die durch die §§. 5 und 47 des Gesetzes vom 2. März 1850 in den Angelegenheiten der Rentenbank ihnen zugewiesene Mitwirkung und Kontrolle, nach den näheren Mittheilungen, welche Unser Kommissarius machen wird, die Wahl von 2 hgeordneten und Stellvertretern vorzunehmen.

Die Dauer des Provinzial-Landtages haben Wir auf vierzehn Tage bestimmt.
Wir verbleiben Unseren getreuen Ständen in Gnaden gewogen.

Gegeben Berlin, den 4. September 1872.

gez. **Wilhelm.**

gegez. Graf von Roon, Graf Tzenplig, Graf Eulenburg, Camphausen, Falk.

An

die zum Provinzial-Landtage versammelten
Stände der Rheinprovinz.

Entwurf eines Regulativs,

betreffend

die Vereinigung der in der Rheinprovinz bestehenden Bezirksstraßenfonds
zu einem Provinzialstraßenfonds.

§. 1.

Entwurf eines Regulativs, betr. die Vereinigung der Bezirksstraßenfonds zu einem Provinzialstraßenfonds.

Die seither nach dem revidirten Reglement vom 17. September 1855 verwalteten Bezirksstraßenfonds der Rheinprovinz werden vom 1. Januar 1871 ab, mit Ausschluß des für den Kreis Wezlar bestehenden Fonds, mit Activis und Passivis zu einem Provinzialstraßenfonds vereinigt.

Von diesem Zeitpunkte ab wird die Unterhaltung derjenigen Straßen, welche bisher für Rechnung der fortan vereinigten Bezirksstraßenfonds unterhalten worden sind, von der Provinz übernommen.

Die von der Provinz zur Unterhaltung übernommenen Bezirksstraßen heißen fortan Provinzialstraßen.

§. 2.

Die Aufnahme neuer Kunststraßen unter die Zahl der Provinzialstraßen erfolgt durch Beschluß des Provinzial-Landtages.

In gleicher Weise kann die Eigenschaft einer Provinzialstraße wieder aufgehoben werden. Doch bedarf ein Beschluß letzterer Art der Genehmigung des Ober-Präsidenten. Dauert das Bedürfniß zur Erhaltung der aus der Zahl der Provinzialstraßen ausgeschiedenen Wege oder einzelner Theile derselben für den öffentlichen Verkehr fort, so tritt die gewöhnliche Wegebaulast nach den hierüber bestehenden allgemeinen oder besonderen Bestimmungen wieder ein.

§. 3.

Die Provinzialstraßen erhalten der Regel nach eine Breite von 24 Fuß ausschließlich der Gräben, und eine Befestigungsdecke von 16 Fuß Breite. Die Steigungen derselben dürfen nicht mehr als 8 Zoll auf die laufende Ruthe betragen und müssen bei längeren Höhenzügen auf je 100 Ruthen Länge um 1 Zoll dieses Maximums bis zu 6 Zoll vermindert werden. Abweichungen hiervon kann der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten genehmigen oder anordnen.

§. 4.

Auf die Provinzialstraßen finden alle gesetzliche Vorschriften Anwendung, welche für die Staatsstraßen der Provinz bestehen oder künftig ergehen werden.

Dies gilt namentlich auch in Betreff der Erhebung des Chauffeegeldes.

§. 5.

In den Provinzialstraßenfonds fließen:

- 1) die am 1. Januar 1871 vorhandenen Kapitalbestände der bisherigen Bezirksstraßenfonds;
- 2) die Erträgnisse der von den Provinzialstraßen aufkommenden Nutzungen, insbesondere die des Chauffeegeldes, und
- 3) die von der Provinz mit Ausschluß des Kreises Weglar für die Provinzialstraßen zu erhebenden Abgaben.

§. 6.

Der Provinzialstraßenfonds wird bis zur Einrichtung einer provinzialständischen Verwaltung, bezw. einer ständischen Hauptkasse von dem Ober-Präsidenten verwaltet und vertreten.

Derselbe trifft die für die Verwaltung des Fonds, insbesondere auch die für das Klassen- und Rechnungswesen erforderlichen Einrichtungen; er trägt dafür Sorge, daß von den hiermit beauftragten Behörden resp. Beamten über die Einnahmen und Ausgaben des Fonds ordnungsmäßige Rechnungen gelegt werden, und läßt die letzteren nach erfolgter Vorrevision dem Provinzial-Landtage zur Prüfung und Dechargirung zugehen.

§. 7.

Aus den Einnahmen des Provinzialstraßenfonds (§. 5.) werden vorzugsweise die Kosten der Unterhaltung der Provinzialstraßen bestritten. Doch können auch sonstige, außerhalb dieser Hauptbestimmung der Einnahmen des Fonds liegende gleichartige Verwendungen derselben, namentlich Neubauten oder Zuschüsse zu Neubauten, von dem Provinzial-Landtage mit Genehmigung des Ober-Präsidenten beschlossen werden.

§. 8.

Die für den Provinzialstraßenfonds zu erhebenden Abgaben (§. 5. Nr. 3) werden in der Art aufgebracht, daß der am Jahreschlusse sich ergebende Gesamtbetrag der Ausgabe nach dem Maßstabe der directen Staatssteuern und zwar der Grund-, Gebäude-, Klassen-, klassifizirten Einkommen- und Gewerbesteuer, der letzteren jedoch mit Ausschluß der Steuer von dem Gewerbebetriebe im Umherziehen, auf die einzelnen Gemeinden vertheilt und den letzteren die Art und Weise der Aufbringung durch Aufnahme in den Gemeinde-Haushalts-Stat überlassen wird.

Bei den mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Städten wird an Stelle der Klassensteuer die Mahl- und Schlachtsteuer nach Abzug des für die Gemeinden erhobenen Steuerdrittels der Repartition zu Grunde gelegt.

§. 9.

Der Gesamtbetrag der jährlichen Verwendungen für die im §. 6 bezeichneten Zwecke, sowie die Höhe der jährlich zu erhebenden Steuerzuschläge (§. 8) wird von dem Provinzial-Landtage mittels des Finanz-Etats bestimmt. Dabei werden jedoch denjenigen bisherigen Bezirksstraßen-Vereinen, welche Kapitalbestände an den Provinzialstraßenfonds abgeführt haben, auf die von ihnen zu entrichtenden Steuerzuschläge die Zinsen dieser Kapitalien mit 4 Prozent so weit zu Gute gerechnet, als die letzteren die von der Provinz übernommenen Schulden der betreffenden Bezirksstraßen-Vereine übersteigen.

Uebersteigen die von dem Provinzial-Landtage beschlossenen Steuerzuschläge 10 Prozent der directen Staatssteuern, so bedarf ein solcher Beschluß der Genehmigung der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, des Innern und der Finanzen.

§. 10.

Innerhalb des von dem Provinzial-Landtage bewilligten Gesamtbetrages vertheilt der provinzialständische Verwaltungsausschuß, sofern der Provinzial-Landtag nicht einzelne bestimmte Bewilligungen selbst beschließt, die Geldmittel nach Maßgabe des Bedarfs für die einzelnen Provinzialstraßen.

Bis zur Einsetzung eines provinzialständischen Verwaltungsausschusses werden die Obliegenheiten desselben von einer besonderen Provinzialstraßen-Kommission wahrgenommen. Diese letztere besteht:

- 1) aus dem jedesmaligen Landtags-Marschalle oder, in Behinderungsfällen, dem Stellvertreter desselben als Vorsitzenden;
- 2) aus 15 Mitgliedern, welche von dem Provinzial-Landtage aus seiner Mitte unter angemessener Betheiligung der vier Stände dergestalt gewählt werden, daß jedem der fünf Regierungsbezirke je drei Mitglieder angehören.

Die Wahl erfolgt auf die Dauer von sechs Jahren mit der Maßgabe, daß bei Ablauf der Wahlperiode die Mitgliedschaft im Ausschusse bis zur Wahl des Nachfolgers fort dauert.

Aus jedem Stande ist eine angemessene Zahl von Stellvertretern zu wählen, welche für den Fall der Behinderung eines Mitgliedes des betreffenden Standes für die Dauer dieser Behinderung nach der durch die erhaltene Stimmenzahl und bei Stimmengleichheit durch das Loos zu bestimmenden Reihenfolge eintreten.

Diese Organe des Provinzial-Landtages haben außerdem diejenigen Aufträge in Bezug auf das Provinzialstraßenwesen zu erledigen, welche ihnen von dem Provinzial-Landtage erteilt werden.

§. 11.

Zur Vorbereitung der Beschlußnahme über die Vertheilung der Fonds theilt der Ober-Präsident dem ständischen Ausschusse für jedes der betreffenden Jahre eine Nachweisung der von den Bezirks-Regierungen für die Instandsetzung und Unterhaltung der einzelnen Provinzialstraßen beantragten Verwendungen mit, unter Bezeichnung derjenigen Anträge, welche nach den Bedürfnissen des Verkehrs als zur Berücksichtigung besonders geeignet erscheinen.

Dem Ausschusse ist unbenommen, auch aus eigener Initiative Bewilligungen eintreten zu lassen.

§. 12.

Der von dem Ausschusse festgestellte Vertheilungsplan für das nächstfolgende Jahr wird dem Ober-Präsidenten zeitig vor dem Jahreschlusse zugestellt. Auf Grund desselben ordnet der Ober-Präsident die Ausführung der Arbeiten durch die Bezirks-Regierungen an und überweist denselben zur Verausgabung die hierzu aus dem Provinzialstraßenfonds bewilligten Summen.

§. 13.

Den Bezirks-Regierungen verbleibt die Verwaltung und Aufsichtigung der Provinzialstraßen. Sie bedienen sich dazu der Staatsbaubeamten, welche die Aufsicht über die Provinzialstraßen nach den ihnen für die Staatsstraßen erteilten Dienstamweisungen führen.

Ingleichen werden die Chaussée-Aufseher von den Bezirks-Regierungen nach den für die Anstellung unmittelbarer Staatsbeamten geltenden Vorschriften auf Kosten der Provinz angestellt und pensionirt, jedoch bedarf es zu einer Vermehrung des bisherigen aus den Bezirksstraßenfonds besoldeten und auf die Provinz übergehenden Straßenbau-Personals der Zustimmung des Provinzial-Landtags. Derselbe hat auch über das Maß der zu bewilligenden Dienst-Einnahmen und über sonstige den Provinzialstraßenfonds berührende Bedingungen der Anstellung zu beschließen.

Ergibt sich während der Zeit, wo der Provinzial-Landtag nicht versammelt ist, ein dringendes Bedürfnis zur Vermehrung des Straßenbau-Personals, so ist die Provinzialstraßen-Kommission ermächtigt, vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung des Provinzial-Landtages, die erforderlichen Straßen-Aufseher interimistisch anzunehmen, und ihnen für ihre Dienstleistungen entsprechende Remunerationen zu gewähren, welche jedoch die in dem Finanz-Etat für die betreffenden Beamten bestimmten Dienst-Einnahmen nicht übersteigen dürfen.

§. 14.

Dem Provinzial-Landtage steht das Recht zu, die Verwaltung der Provinzialstraßen durch seine Organe zu controliren und etwaige Erinnerungen darüber zur Kenntniß des Ober-Präsidenten zu bringen und event. weiter zu verfolgen.

Auch ist über sämmtliche im Vorjahre aus dem Provinzialstraßenfonds stattgehabte Verwendungen dem Ausschusse alljährlich eine Uebersicht durch den Ober-Präsidenten mitzutheilen.

Falls der Ausschuß Veranlassung finden sollte, außerdem die Einsicht von Baurechnungen zu wünschen, werden solche durch Vermittelung des Ober-Präsidenten mitgetheilt werden.

§. 15.

Das Regulativ vom 17. September 1855 wird hierdurch aufgehoben.

Motive.

Die üble finanzielle Lage, in welche der ostrheinische Bezirksstraßenfonds des Regierungsbezirks Cöln im Laufe der letzten Jahre gerathen ist, hat bereits die zum 19. Rheinischen Provinzial-Landtage versammelt gewesenen Stände ernstlich beschäftigt. Von dem 7. Ausschusse ist über eine den Gegenstand betreffende Darlegung der königlichen Regierung zu Cöln, und über verschiedene durch den Verfall einzelner Straßenstrecken hervorgerufene Anträge und Beschwerden der Interessenten ein eingehendes Referat erstattet worden, in welchem außer den zur Abhülfe der vorhandenen Calamität vorgeschlagenen Mitteln auch diejenigen Maßnahmen beleuchtet worden sind, welche als geeignet bezeichnet worden waren, einer Wiederkehr der eingetretenen Uebelstände wirksam vorzubeugen (sfr. Verhandlungen des 19. Rheinischen Provinzial-Landtages S. 243 ff.). Die von dem Provinzial-Landtage selbst auf Grund dieses Referates gepflogenen Verhandlungen (S. 175 ff.) erweisen auch, daß der Gegenstand nach beiden Richtungen hin der Erörterung unterzogen worden ist. Eine Beschlußfassung selbst hat jedoch nur in einer Beziehung stattgefunden, über die Frage nämlich, auf welchem Wege dem ostrheinischen Bezirksstraßenfonds die demselben fehlenden Mittel zu der sofortigen umfassenden Wiederherstellung seiner zerrütteten oder abgenutzten Straßenstrecken zuzuführen seien? Ungelöst dagegen ist die Aufgabe geblieben, den gedachten Fonds vor der Gefahr eines späteren Rückfalles in eine ähnliche Bedrängniß zu sichern. Der Provinzial-Landtag hat sich darauf beschränkt, in einer Petition vom 3. April 1868 an des Königs Majestät die Bitte zu richten, daß die dem ostrheinischen Cölnener Bezirksstraßenfonds notwendige Hilfe durch

Motive hierzu.

Bewilligung eines zinsfreien Darlehens von 65,000 Thln. aus Staatsfonds gewährt werde. Obwohl dieser Antrag nicht einmal durch einen Beschluß über die Art und Weise der Rückzahlung des erbetenen Darlehens ergänzt worden ist, ist doch aus landesväterlicher Huld von den sich ergebenden gewichtigen Bedenken abgesehen worden. Da des Königs Majestät nicht haben zulassen mögen, daß der bereits so hart betroffene wichtige Landestheil durch die Störung seiner bedeutendsten Verkehrslinien noch länger und auf ungewisse Zeit hin geschädigt werde, ist auf Allerhöchsten Befehl der königlichen Regierung zu Köln zu Lasten des ostrheinischen Bezirksstraßenfonds der zur Wiederherstellung der zerrütteten Straßenstrecken erforderliche, zunächst auf Höhe von 47,000 Thln. angenommene Bedarf als ein zinsfreies Darlehn aus Staatsmitteln vorgestreckt und dieser Betrag demnächst, dem weiter hervorgetretenen Bedürfniß entsprechend, um 27,612 Thlr. erhöht worden. Ueber die Rückstattung dieser Darlehne im Gesamtbetrage von 74,612 Thln. sowie eines bereits unter dem 11. November 1867 der königlichen Regierung zu den dringendsten Instandsetzungsarbeiten aus anderweiten Staatsmitteln überwiesenen Vorschusses von 8,222 Thln. 23 Sgr. 4 Pf. werden die Provinzialstände besonders zu beschließen haben. Aber es sind diese Darlehne auch nur in der bestimmten Erwartung bewilligt worden, daß der Provinzial-Landtag nunmehr unverweilt auf eine solche anderweite Einrichtung des Bezirksstraßenwesens Bedacht nehmen werde, welche eine Wiederkehr so bedauerlicher Zustände, wie in dem ostrheinischen Kölner Bezirksstraßen-Verbande zu Tage getreten sind, ausschließt, die ordnungsmäßige Instandhaltung aller rheinischen Bezirksstraßen verbürgt und zugleich geeignet ist, eine der Billigkeit entsprechende gleichmäßigeren Vertheilung der im Interesse der Bezirksstraßen aufzuerlegenden Leistungen auf die einzelnen Theile der Provinz herbeizuführen. Bei der Prüfung der in dieser Absicht zu ergreifenden Maßnahmen wird zunächst von der auch in dem Referate des 7. Ausschusses bekundeten Thatsache auszugehen sein, daß in den durch das Regulativ vom 17. September 1855 neugebildeten drei ostrheinischen Bezirksstraßen-Verbänden die Entwicklung des Bezirksstraßenwesens nicht, wie in den älteren fünf westrheinischen Verbänden im Ganzen der Fall war, der Steuerkraft der Eingeseffenen proportional geblieben ist. Auch zeigt die anliegende Uebersicht vom 28. October 1870, welche auffallende Ungleichheit zwischen jenen drei Bezirksstraßenfonds bezüglich des Verhältnisses der Prinzipalsteuer und der Länge der Bezirksstraßen im Laufe der Jahre sich herausgebildet hat. Insbesondere ergibt sich die bemerkenswerthe Thatsache, daß der ostrheinische Düsseldorf'sche Bezirksstraßenfonds mit nur 31,⁸⁰ Meilen die Zuschläge von einer Prinzipalsteuer von 1,369,877 Thln. erhebt, und zwar nur in dem Betrage von 3 $\frac{1}{3}$ Prozent, wobei noch ein Activvermögen von 102,238 Thln. vorhanden ist; während in dem angrenzenden Kölner ostrheinischen Verbande die Prinzipalsteuer auf nur 294,708 Thlr., die Länge der Bezirksstraßen dagegen auf 55,⁰⁶ Meilen und der Steuerzuschlag bereits seit vielen Jahren auf 10 Prozent sich beläuft, nicht zu gedenken eines hoch angeschwollenen Defizits. Es ergibt sich hieraus zugleich, welche großartige, die der Nachbarverbände weit überholende Thätigkeit die ostrheinischen Gemeinden des Regierungsbezirks Köln in dem Bau neuer Straßen entwickelt, und welche ungemein großen Opfer, ihrer geringen Wohlhabenheit ungeachtet, sie in der Absicht gebracht haben, sich den Zutritt zur Theilnahme an dem größeren Verkehr zu eröffnen. Vergleicht man aber ferner die aneinandergrenzenden, vornehmlich dem Industrie-Gebiete angehörigen und daher in ihren äußeren Verhältnissen wie in ihren gegenseitigen Beziehungen einander nahestehenden rechtsrheinischen Theile des Kölner und des Düsseldorf'schen Bezirks, so erscheint die große Differenz der von denselben für ihre Bezirksstraßen aufzubringenden Leistungen in der That als eine durch nichts gerechtfertigte Anomalie. Auch in noch anderer Beziehung ist der Kölner rechtsrheinische Verband wesentlich ungünstiger gestellt, als der Düsseldorf'sche und selbst der Coblenzer. Die beiden letzteren können rücksichtlich ihrer Verkehrsverhältnisse als wesentlich selbstständige, von den linksrheinischen Hälften der betreffenden Regierungsbezirke unabhängige Gebiete angesehen werden, wohingegen der rechtsrheinische Theil des Kölner Bezirks mit seinen Interessen vorwiegend auf die große Stadt Köln, zum Theil auch auf Bonn und durch diese auf den ganzen linksrheinischen Theil des Kölner Bezirks hingewiesen ist.

Die Wechselbeziehungen ergeben sich als dergestalt innige, daß die Theilung des Cöln'schen Bezirks in zwei Bezirksstraßen-Verbände, indem der Rhein als Scheidelinie angenommen wurde, als eine den realen Verhältnissen und Interessen geradezu widersprechende und unnatürliche sich herausgestellt hat. Durch die Erfahrung ist nachgewiesen, daß dem Cöln'schen rechtsrheinischen Verbände es von vornherein an den unerläßlichen Bedingungen eines selbstständigen Bestehens gefehlt hat, und daß es ihm an diesen auch fernerhin gebrechen wird.

Minder mißlich, wenngleich ebenfalls nicht gesichert, sind die Verhältnisse des ostrheinischen Coblenzer Bezirksstraßenfonds. Auch bei diesem hat sich bereits ein Defizit eingestellt, ungeachtet der Erhöhung des Steuerzuschlages auf 10 Prozent, und er befindet sich, wie auch das oben erwähnte Referat des 7. Ausschusses bekundet, auf abschüssiger Bahn. Nur der Düsseldorfer rechtsrheinische Fonds zeigt sich bei einem ungemein kräftigen Steuerkapitale gegenüber einer verhältnißmäßig nur geringen Meilenzahl der ihm zugefallenen Aufgabe durchaus gewachsen.

Die Prüfung der Lage der drei rechtsrheinischen Bezirksstraßenfonds und ihre vergleichende Betrachtung muß zu dem Anerkenntniß führen, daß die bei der Gründung dieser Verbände im Jahre 1855 vorausgesetzten Verhältnisse als zutreffend sich nicht bewährt haben, und daß auch die administrativen Grenzen eine geeignete Grundlage weder für die stattgefundene Dreitheilung noch überhaupt für eine Theilung abgeben konnten; sie führt aber auch ferner zu der Verneinung der Frage, ob wesentliche materielle Momente dafür sich geltend machen lassen, daß die rechts vom Rheine belegenen Theile der Regierungsbezirke Coblenz, Cöln und Düsseldorf gerade in Bezug auf ihre Bezirksstraßen von dem Verwaltungskörper, welchem sie im Uebrigen mit allen ihren Interessen angehören, losgelöst worden sind und losgelöst bleiben sollen. Hiermit wird die Betrachtung zugleich auf die älteren fünf linksrheinischen Bezirksstraßen-Verbände hingelenkt, und es drängt sich die weitere Frage auf, ob es als mit der gegenwärtigen Entwicklung des Verkehrs noch verträglich zu erachten sei, die Bezirksstraßen auch fernerhin engeren Verwaltungs-Verbänden als Objecte ihrer Pflege zu belassen.

Auf den Blick obenhin könnte es scheinen, als ob für diejenigen Bezirksstraßen, welche in der Nähe von Eisenbahnen liegen, bezw. von diesen berührt oder durchschnitten werden, ihre Fundamental-Eigenschaft, nämlich die eines dem größeren und allgemeinen Verkehr dienenden Communicationsmittels, nicht mehr in Anspruch zu nehmen sei, und daß ihre Bedeutung im Wesentlichen nur noch in der Vermittelung eines vornehmlich localen Verkehrs bestehe. In einzelnen Fällen wird dieses wohl als thatsächlich richtig zugegeben werden können; aber es wäre durchaus fehlgegriffen, wenn man auf lediglich äußerliche Merkmale hin die Qualität eines Verkehrs im Ganzen schätzen wollte. Im Gegentheil wird man bei näherer Betrachtung der Ansicht sich nicht verschließen können, daß die Eisenbahnen, wenngleich sie den mit ihnen in Contact getretenen oder in ihrer Attractionssphäre liegenden Straßen den sogenannten durchgehenden Verkehr im Wesentlichen entzogen haben, denselben andererseits einen Ersatz hierfür in einer neuen Art des Verkehrs zuführt haben, auf dessen Ziele und Bedeutung und sonstiges Wesen der enge Begriff des localen Verkehrs durchaus nicht paßt. Die auf diesen Straßen stattfindende Frequenz charakterisirt sich vielmehr als einen integrierenden Theil der aus der Entwicklung des Eisenbahnwesens hervorgehenden Bewegung, und die Straßen ihrerseits nehmen mehr und mehr die Eigenschaft von Hülfsgliedern des Eisenbahnnetzes selbst an, und gewinnen eine über ihren geographischen Bezirk weit hinausreichende Bedeutung. Schon in diesem Umschwunge der Verkehrsverhältnisse würde eine Verschmelzung der zur Zeit noch nebeneinander bestehenden einzelnen Bezirksstraßenfonds zu einem großen Gesamtverbande ihre Rechtfertigung finden können. Tritt aber nun noch der Umstand hinzu, daß eben nur die Bildung eines solchen, fast die ganze Provinz umfassenden Fonds die ordnungsmäßige Unterhaltung sämmtlicher dem Verbände angehörigen Straßen zu verbürgen im Stande ist, während alle übrigen, theils in dem Ausschuß-Referate erörterten, theils in der Plenarberathung des Provinzial-Landtages vom 2. April 1868 in Erwägung gezogenen Maßnahmen entweder als unausführbar oder als Palliativmittel von höchst zweifelhaftem und keineswegs nachhaltigem Erfolge haben erkannt werden

müssen, so erscheint es geboten, an die Herstellung und Einrichtung eines solchen allgemeinen Provinzial-Verbandes nunmehr heranzutreten. Der vorliegende Entwurf giebt an, wie die Aufgabe sich werde lösen lassen.

Es wird indeß mit noch einigen Worten auf die Einwendungen einzugehen sein, welche durch die Meinung hervorgerufen worden sind, daß den Angehörigen der einer günstigen Finanzlage sich erfreuenden Bezirksstraßen-Verbände ohne Unbilligkeit nicht werde angesonnen werden können, im Interesse von Bezirksstraßen, welche ihnen selbst völlig fremd und nutzlos seien, eine dauernde Mehrbelastung zu übernehmen. Dem gegenüber ist zunächst nicht außer Acht zu lassen, daß die zur Zeit noch bestehenden Bezirksstraßen-Verbände keineswegs solche Gruppen darstellen, deren jede für sich durch ein gemeinschaftliches und durchgängig gleichartiges Verkehrsinteresse zusammengeführt und verbunden wäre. Im Gegentheil umfaßt jeder dieser Verbände Landestheile, welche hinsichtlich der Verkehrs-Entwicklung und sonstiger Beziehungen auf den verschiedensten, häufig weit auseinanderliegenden Stufen stehen. Es bedarf hier nur des Hinweises auf den Regierungsbezirk Aachen mit seinem fruchtbaren Jülicherlande, seinen Industrie-Districten und seinem sterilen und dürftigen Bennegebiete. Dennoch finden sich oft so verschiedene Theile desselben Regierungsbezirkes in einen Bezirksstraßen-Verband zusammengefaßt, lediglich wegen ihrer administrativen Zusammengehörigkeit, aber ohne jegliche Rücksicht darauf, in welchem Verhältnisse sie mit Straßen ausgestattet sind, oder ob denn auch der eine Theil von den Straßen des andern Theils irgend einen Nutzen ziehe oder nicht. Eine große Zahl von Gemeinden, welche auch jetzt noch die in oft meilenweiten Entfernungen vorüberführenden Chaussees auf beschwerlichen Wegen, mitunter sogar unter Gefahr für Geschirr und Ladung zu erreichen vermögen, haben die zurückliegende lange Reihe von Jahren hindurch zur Unterhaltung der Bezirksstraßen in ganz gleicher Weise beisteuern müssen, wie diejenigen Gemeinden, welche im unmittelbaren Genuß des Nutzens dieser Straßen stehen. Hierin hat man bisher etwas besonders Unbilliges nicht gefunden. Aber eben deshalb darf man auch nicht übersehen, daß die mit der Verschmelzung der Bezirksstraßenfonds zu erstrebende Ausgleichung nichts anderes bedeutet, als das in jedem einzelnen Bezirksstraßen-Verbande bisher geltend gewesene Prinzip der gleichmäßigen Verteilung der Last auf den durch diese Bezirke gebildeten Körper in seinem Ganzen zur Anwendung zu bringen. Hat doch eine Centralisation des Bezirksstraßenfonds eine Reihe von Jahren hindurch für die ganze linke Rheinseite bereits bestanden, so daß von den ganzen linksrheinischen Theilen der Provinz ein gemeinsamer Verband gebildet gewesen ist. Auch ist wohl zu beachten, daß diejenigen Bezirksstraßen-Verbände, welche in Folge der Vereinigung zu einem Provinzial-Verbande einer Mehrleistung gegen bisher sich zu unterziehen haben würden, nur in dem Genuße einer Vergünstigung sich befunden haben, welche ihnen ohne Unbilligkeit schon längst hätte entzogen werden können. Dem Wesen nach handelt es sich daher nicht um die Uebernahme einer neuen, sondern nur um die gerechtere Verteilung einer bestehenden Last. Hierbei mag nur noch daran erinnert werden, daß die einzelnen Bezirksstraßenfonds ja nicht einmal durch eine specielle Vertretung repräsentirt werden, daß ihre Vertretung vielmehr bei den Ständen der Provinz beruht, — ein deutlicher Hinweis darauf, daß die an die Bezirksstraßen sich knüpfenden Interessen und die den letzteren zu bringenden Opfer nicht flüchtig nach territorialen Abschnitten sich spalten lassen, ohne dem Wesen des Instituts selbst Eintrag zu thun.

Von den vorstehenden Gesichtspunkten aus ist der gegenwärtige Entwurf eines Regulativs, betreffend die Vereinigung der in der Rheinprovinz bestehenden Bezirksstraßenfonds zu einem Provinzialstraßenfonds, aufgestellt worden.

Die darin vorgeschlagene Umgestaltung dieses Instituts gestattet zugleich, der Provinzial-Vertretung bei der Verwaltung desselben einen möglichst freien Spielraum zuzuweisen. Es lehnen sich die in dieser Beziehung in den Entwurf aufgenommenen Bestimmungen denjenigen an, welche bereits in einigen anderen Landestheilen bei der Verwaltung provinzial- resp. communalständischer Institute zur Geltung gelangt sind.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs ist Folgendes zu bemerken:

Im §. 1 ist der für den Kreis Wehlar durch das Regulativ vom 17. September 1855 eingefetzte Bezirksstraßenfonds von der Verschmelzung mit dem Provinzialstraßenfonds auszuschließen gewesen. Denn in diesem Kreise ist ein Bezirksstraßenfonds im Sinne jenes Regulativs thatsächlich nicht zur Existenz gelangt, es ist vielmehr von der Kreisvertretung bezüglich des Straßenbauwesens eine abweichende, jedoch dem Bedürfniß zur Zeit noch ausreichend entsprechende Einrichtung getroffen, bei welcher es vorläufig das Bewenden behalten kann.

Im §. 5 ad 3 sind aus dem vorstehend zu 1. angegebenen Grunde die von den Einwohnern des Kreises Wehlar zu erhebenden Abgaben ausdrücklich auszunehmen.

Einer besondern Exemption auch der Eingefessenen des mit dem Regierungsbezirk Coblenz vereinigten Kreises Weisenheim bedarf es nicht, weil der letztere zur Zeit dem provincialständischen Verbands der Rheinprovinz noch nicht angehört.

Im §. 8 ist der bisher üblich gewesene Modus der Erhebung der Steuerzuschläge für Bezirksstraßenzwecke dahin abgeändert, daß fortan eine Contingentirung derselben stattfinden soll. Es erscheint dies um so mehr sich zu empfehlen, als nur auf diese Weise die im §. 9 gegebene Bestimmung, wonach denjenigen bisherigen Bezirksstraßen-Verbänden, welche Kapitalvermögen in den Provinzialstraßenfonds eingebracht haben, die Zinsen davon auf ihre Zuschläge in Anrechnung gebracht werden sollen, auf leichtere Weise zur Ausführung gelangen kann.

Die bezüglich die Bestimmung des §. 8 erscheint hier in einer, dem §. 6 der Verordnung über die Einrichtung und Verwaltung des Landarmenwesens in der Rheinprovinz vom 14. Juni 1859 analoge Fassung

Im §. 9 bezweckt die Festsetzung eines bestimmten Zinsfußes den auf die Steuer-Zuschläge in Anrechnung zu bringenden Zinsbetrag zu fixiren und hiermit die Berechnung selbst zu vereinfachen.

Der im §. 10 enthaltene Vorschlag über die Zusammensetzung der Provinzialstraßen-Commission schließt sich derjenigen Bestimmung an, welche von dem Provinzial-Landtage bezüglich der Besetzung der Finanz- und Pau-Commission für die neu zu errichtenden resp. zu erweiternden Irren-Heil- und Pflege-Anstalten neuerdings angenommen worden ist. Sollte jedoch für den vorliegenden Zweck die Zahl von 15 Mitgliedern als zu groß oder als nicht erforderlich erscheinen, so wird auch eine anderweite Zusammensetzung in Aussicht genommen werden können, und den desfalligen Vorschlägen der Provinzialstände entgegenzusehen sein.

Uebersicht

über die Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Bezirksstraßenfonds

Bezirksstraßenfonds des Regierungs-Bezirks	Einnahmen					für die Kassier- und Wärter- an Besoldun- gen etc.	zur Schulden- tilgung-
	an Steuerbeiträgen.		Netto an Chaussee- gelbern.	Sonst.	Summa der Spalten 3, 4, 5.		
	Betrag der denselben zu Grunde liegenden Steuern.	Betrag.					
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Kaaden	920,544	89,510	22,091	5,134	116,735	9,506	6,333
Coblenz ostrhein.	179,599	11,712	4,188	3,218	19,118	1,401	—
„ westrhein.	606,256	49,895	9,957	3,407	63,055	7,008	667
Cöln ostrhein.	294,708	28,331	12,521	358	41,210	5,001	—
„ westrhein.	1,018,688	49,691	15,193	3,143	68,231	4,408	—
Düsseldorf ostrhein.	1,369,877	44,395	13,173	4,562	62,130	3,798	—
„ westrhein.	933,471	45,350	11,870	5,816	63,086	6,139	—
Trier	875,068	79,501	13,980	2,615	96,096	11,614	340
Hauptsumme	6,198,811	398,385	102,973	28,253	529,611	48,875	7,340

Von der Ausgabe-Spalte 12 fällt durchschnittlich auf 1 Meile, Spalte 9, rund
Erforderniß von sich ergibt. Hiervon abgezogen die Einnahmen Spalte 4 und 5 mit
Meilen durch Steuerbeiträge zu decken
Diese letztere Summe, vertheilt auf die Steuern, Spalte 2, ergibt ein Erforderniß
Coblenz, den 28. October 1870.

sicht

der Rheinprovinz nach dem Durchschnitte der Jahre 1867/69.

Ausgaben				Länge der pro 1870 vorhandenen Bezirks- straßen, rund Meilen.	Am Schlusse des Jahres 1869 befiel der Fonds an		Die Steuer- beiträge pro 1870 betragen
Zur Unterhaltung und extraord. Instand- setzung der Straßen.	Sonst.	Summa der Spalten 7, 8, 10, 11.	Activa		Passiva	Urspr.	
Länge derselben in Meilen.	Betrag.		14.	15.	16.		
9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
93,44	86,643	415	102,897	99	84,636	—	10
19,38	19,989	4,853	26,243	23	—	3,358	10
62,37	52,899	1,619	62,193	70	54,333	2,666	8 1/2
55,66	55,064	168	60,233	53	22,817	82,835	10
39,33	48,940	1,478	54,826	39	61,755	—	5
31,66	53,402	629	57,829	32	102,238	80	3 1/2
62,82	48,583	2,077	55,799	62	72,855	126	5
111,80	80,550	577	93,081	116	39,047	—	10
475,31	446,070	10,816	513,101	494	437,681	80,065	

1,080 Thlr., so daß für die pro 1870 vorhandenen Straßen, Spalte 13, ein
Erforderniß von 533,520 Thlrn.
von 6,49 Prozent 131,226 „
402,294 Thlr.

Der Ober-Präsident der Rheinprovinz,
gez. von Pommer-Esche.