

1. Geschichtliche Entwicklung des Straßenwesens

1.1. Bedeutung der Straßen für die Entwicklung der menschlichen Gesellschaft

Jede Gesellschaftsformation sorgte von einer bestimmten Entwicklungsstufe an für ein zweckmäßiges Straßennetz – gewissermaßen für die Lebensadern des Staates.

- Je besser der Zustand der Straßen und je dichter das Straßennetz ist, um so schneller lassen sich Personen und Güter transportieren.

Früher entstanden vielfach sternförmig von den Hauptstädten ausgehende Straßennetze. Später mußten die entstehenden industriellen und landwirtschaftlichen Zentren untereinander und mit den Städten verbunden werden. So ist die Geschichte der Straßen zugleich ein Teil der Geschichte der Menschheit; und jeglicher Fortschritt in der Entwicklung der menschlichen Gesellschaft bedingt ein gut funktionierendes Netz von Straßen.

1.2. Entwicklungsabschnitte im Straßenbau

Die Entwicklung der Straßenbautechnik ist nur verständlich, wenn man gleichzeitig die gesellschaftlichen Beziehungen, insbesondere die Produktionsverhältnisse, kennt.

In der Urgemeinschaft genügten die vorhandenen Naturwege, die sogenannten **Saumpfade** bzw. **Trampelpfade**, um das Bedürfnis der Nahrungssuche zu befriedigen (Sammler und Jäger). Mit zunehmender Arbeitsteilung entstand bei einzelnen Waren eine Überproduktion, die das Bedürfnis zum Naturaltausch, später zum echten Handel, hervorbrachte. Es entstanden schließlich sehr lange, aber im wesentlichen noch unbefestigte Wegstrecken, die von der Nachwelt meistens in ihrer Linienführung rekonstruiert werden konnten: die **Weihrauchstraßen** der älteren Kulturen,

z.B. in Ägypten oder Mesopotamien, die Bernstein-, Salz- und Seidenstraßen, z.B. vom Mittelmeer bis zur Nord- und Ostsee, die Karawanenstraßen durch Steppen und Wüsten Afrikas und Asiens.

Die Arbeitsteilung erzeugte aber auch das Bedürfnis nach billigen und zahlreichen Arbeitskräften. Es entwickelte sich die Sklaverei als früheste Form der Klassengesellschaft, die ihre höchste Blüte im Römischen Reich, etwa 600 vor bis 200 nach unserer Zeitrechnung, erreichte. Der römische Machtbereich war so weit angewachsen, daß die militärische Kontrolle der unterworfenen Völker nur noch möglich war, wenn gute Straßen für den raschen Transport von Soldaten, Kriegsmaterial und Nachrichten gebaut wurden. So hatten die Römer ihren Machtbereich und damit ihre – übrigens für damalige Verhältnisse hervorragende – Straßenbautechnik bis nach Spanien, Frankreich, Südengland, Deutschland und auf alle Mittelmeerländer ausgedehnt. Insgesamt hatten die Römer rund 90 000 km gute Steinstraßen, für schweren Verkehr geeignet, und etwa 300 000 km Nebenstraßen mit leichter Befestigung (Kiesstraßen) angelegt. Im norddeutschen Raum übernahmen die Römer die von den Germanen erprobten Bohlwege und verbesserten sie (Bild 1.1.).

Mit dem Zerfall des römischen Weltreichs schwand vorerst auch das Interesse an dem so hervorragend ausgebauten Straßennetz. Man hatte die Meinung, gute Straßen würden dem Feind das Eindringen ins eigene Land ermöglichen bzw. erleichtern. Also gab es keinen Grund, sich um den Straßenbau zu kümmern. Im Mittelalter gab es sogar Zeiten, in denen der Straßenzustand absichtlich verschlechtert wurde.

In den deutschen Städten begann man allgemein erst im 17. Jahrhundert, nach dem Dreißigjährigen Krieg, in größerem Umfang mit der Pflasterung der Straßen. In einigen Städten sind allerdings Steinbefestigungen bereits im 13. Jahrhundert nachweisbar. Das „Wegemachen“ war zunächst beschränkt auf das sachverständige Einlegen von Kies, Lehm, Ton, Gips und Ziegel-