

# DER STRASSENBAU

Straßenbautechnische Abhandlungen sowie Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen

1. Jahrgang

März 1948

Heft 1/2

## Die Entwicklung der Straßenverwaltung in Deutschland

Von Landesbaurat i. R. Großjohann, Düsseldorf

Inhalt: Von berufener Seite wird die geschichtliche Entwicklung der Straßenverwaltung seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Jetztzeit kritisch betrachtet. Die wechselnde Tendenz der Gesetzgebung, die mehr oder weniger eine bundesstaatliche oder zentrale Verwaltung der Straßen begünstigt, wird durch die einzelnen Perioden verfolgt. Die Auswirkungen auf den Straßenausbau und den Straßenzustand werden erörtert.

Von einer ordentlichen Verwaltung des Straßenwesens in Deutschland kann man erst seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts sprechen. Bis dahin herrschte in den politisch stark zerrissenen Gebieten eine so große Zersplitterung auch auf diesem Gebiete der staatlichen Tätigkeit, daß, ganz abgesehen von dem mangelnden Interesse der die Straßenhöheit tragenden kleinen Gebiets-herrschaften, schon dadurch die durchgehenden Straßen-züge in der kläglichsten Verfassung waren. Der Straßenverkehr wurde zu einer Einnahmequelle durch willkürlich festgesetzte Abgaben gemacht, die auch von den kleinsten reichunmittelbaren Herren für die Straßenbenutzung erhoben wurden. Die ordnungsmäßige Straßenverwaltung mit dem Ziele einer angemessenen Instandhaltung der Wege als selbstverständliche Gegenleistung wurde gewöhnlich völlig vernachlässigt.

Allerdings hatte man in einigen deutschen Staaten schon früher in Auswirkung der Lehren des merkantilistischen staatswirtschaftlichen Systems die Bedeutung guter Straßen für das Gedeihen der Volkswirtschaft erkannt. Aber dieser Gedanke war so wenig Allgemeingut geworden, daß noch im preußischen Allgemeinen Landrecht, das 1794 in Kraft gesetzt wurde, nur wenige unbedeutende Bestimmungen über das Straßenwesen in dem Abschnitt über die staatlichen Regalien enthalten waren. Im allgemeinen fehlte das Verständnis der allgemein wirtschaftlichen Bedeutung einer guten Straßenverwaltung noch völlig; beherrschend war in der Regel die rein fiskalische Auffassung des Wegewesens als einer bequemen staatlichen Einnahmequelle.

Ein wesentlicher Fortschritt in den rechtlichen Grundlagen der Straßenverwaltung setzte sich gegen Ende des 18. Jahrhunderts in Auswirkung von Ideen der französischen Revolution allgemein durch, nämlich die Übernahme der Wegebaukosten für die wichtigen Landstraßen durch die staatlichen Gewalten; für die weniger bedeutenden Landstraßen durch die kleineren Gebietskörperschaften und für die Landwege durch die Gemeinden. Die Unterhaltungspflicht der Straßen war in großen Teilen Deutschlands seit dem frühen Mittelalter eine auf den angrenzenden Grundstücken ruhende Grundlast, an deren Durchführung die Verpflichteten naturgemäß kein besonderes Interesse hatten. Zudem war sie allmählich von den größeren Grundherren auf die schwachen Schultern der Grundhörigen abgewälzt worden. Der Übergang auf leistungsfähigere und interessierte Träger war also ein Fortschritt von grundlegender Bedeutung.

Etwa um das Jahr 1820 war der Stand der Straßenverwaltung in Deutschland in großen Zügen folgender:

Die wichtigsten Landstraßen, deren Netz in den nächsten Jahrzehnten durch Neubau und Umbau vorhandener Wege ergänzt und erheblich vergrößert wurde, standen als Staatsstraßen in der Unterhaltungspflicht der Einzelstaaten und wurden durch staatliche Straßenbaubehörden verwaltet. Einen erheblichen Anstoß für die Unterhaltung und den Ausbau dieses Straßennetzes gab die Herstellung der Wirtschaftseinheit für große Gebiete durch die Gründung des deutschen Zollvereins im Jahre 1834. Die Steigerung der Verkehrsbeziehungen zwischen den deutschen Ländern im Verein mit der wachsenden industriellen Entwicklung brachte bald eine starke Vergrößerung des Straßenverkehrs. Diese früheren Staatsstraßen bilden heute den Hauptteil der Reichsstraßen.

Die Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung wurden als Kreisstraßen von den Kreisen, in einigen Ländern und preußischen Provinzen als Bezirksstraßen auf Kosten besonderer Bezirksstraßenverbände von den staatlichen Wegebaubehörden unterhalten und verwaltet. Diese Straßen sind heute zum Teil Reichsstraßen, zum Teil bilden sie den Grundstock des Netzes der Landstraßen I. Ordnung. Für die Wege der Gemeinden und für die Orts- und Stadtstraßen mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten der Landstraßen waren die Land- und Stadtgemeinden unterhaltungspflichtig und führten auch die Verwaltung.

Die Kosten für die Unterhaltung und Verwaltung der als Chausseen oder Kunststraßen bezeichneten ausgebauten Landstraßen wurden aus allgemeinen Steuermitteln, daneben aber zu einem erheblichen Teil aus Verkehrsabgaben in Form von Chausseegeldern aufgebracht. Das Recht zur Erhebung von Chausseegeld leitete sich aus der Auffassung der Straßenverwaltung als eines staatlichen Regals her und mußte für neue Chausseen durch den Landesherrn verliehen werden. Diese Abgaben wurden auf den Staats- und Bezirksstraßen in Preußen bis 1875, im Lande Sachsen bis 1886, auf manchen Kreisstraßen bis etwa 1890 erhoben.

Während in den übrigen deutschen Ländern in der geschilderten Regelung des Landstraßenwesens bis 1934 keine wesentliche Änderung eintrat, übertrug Preußen durch das sogenannte Dotationsgesetz von 1875 die gesamten bisher staatlichen Aufgaben im Wegewesen an die Selbstverwaltungskörperschaften der Provinzen, die Provinzialverbände. Zur Bestreitung der Kosten der Unterhaltung und Verwaltung wurden ihnen Jahresrenten (Dotationen) überwiesen, die später 1902 erhöht wurden. Diese Renten haben aber nie ausgereicht, die Kosten in voller Höhe zu decken. Späterhin betrug in verkehrsreichen Gebieten die Unterhaltungskosten oft ein Mehrfaches der Dotationen. Der Grund für dieses in Zusammenhang mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen stehende Vorgehen Preußens war neben dem Bestreben, der Selbstverwaltung der Provinzen weitere Aufgaben zu übertragen, vor allem die Wertminderung der Landstraßen als Verkehrsträger für den Durchgangsverkehr, der