Kapitel 8

Einteilung der öffentlichen Straßen

Übersicht

I. Historische Entwicklung	162
II. Straßen des überörtlichen Verkehrs	165
A. Bundesstraßen des Fernverkehrs	165
B. Landstraßen I. Ordnung	165
C. Landstraßen II. Ordnung	166
D. Überörtliche Straßen in der geschlossenen Ortslage	166
III. Straßen des örtlichen Verkehrs	167
A. Gemeindestraßen	167
1. Gemeindeverbindungsstraßen	167
2. Ortsstraßen	168
3. Sonstige Gemeindestraßen	168
B. Sonstige öffentliche Straßen	168
1. Beschränkt öffentliche Wege	168
2. Eigentümerwege u. a.	169
C. Öffentliche Straßen und Wege in gemeindefreien Gebieten	170
IV. Einteilungen außerhalb des Wegerechts	170

I. Historische Entwicklung

a) Die Betrachtung beschränkt sich auf die Einteilung der öffentlichen Straßen im Sinne des Straßen- und Wegerechts. Privatwege unterliegen keiner gesetzlichen Einteilung; soweit bestimmte Gruppen von Privatwegen nach ihrer Funktion unterschieden werden, kommt dieser Unterscheidung keine rechtliche Bedeutung zu (vgl. dazu Kap. 4 Abschn. III 1). Einteilungen auf außerwegerechtl. Grundlage werden unter Ziffer IV dargestellt.

b) Für die Einteilung der öffentlichen Straßen nach wegerechtl. Gesichtspunkten bieten sich verschiedene Ansatzpunkte an:

Nach der Zuständigkeit für die Gesetzgebung können

- Straßen des Bundesrechts, d. s. die Bundesfernstraßen, und
- Straßen des Landesrechts, d. s. alle übrigen öffentlichen Straßen unterschieden werden (Vgl. Kap. 2 Ziffer II).

Nach dem Umfang des Gemeingebrauchs können

- Straßen mit unbeschränktem und
 - Straßen mit beschränktem Gemeingebrauch,
- nach dem Träger der Straßenbaulast kommunale und staatliche Straßen sowie Straßen in der Unterhaltungslast der Anlieger („Anliegerwege“, zu denen heute noch viele der nicht ausgebauten Wirtschaftsweg gehören) oder des Eigentümers (Eigentümerwege), unterschieden werden und es sind noch weitere Einteilungen nach straßenrechtlichen relevanten Kriterien denkbar, z. B. nach dem Umfang der Anliegerrechte.

Gegenüber diesen allenfalls dogmatisch interessanten Unterscheidungen haben sich die Straßengesetze für eine Einteilung der öffentlichen Straßen in Klassen oder Gruppen nach der Verkehrsbedeutung entschieden in Anlehnung an die regionale Gliederung des Bundesgebietes in administrative Einheiten und die Gliederung der leistenden Verwaltung in Stufen. Dies entspricht der historischen Entwicklung, wie überhaupt für die Einteilung der Wege die geschichtliche Entwicklung des Wegewesens im Staate bestimmend ist (*Germerhausen-Seydel* S. 15) und diese sich von der allgemeinen Entfaltung des Staatswesens nicht trennen läßt.

e) Bereits im Mittelalter gab es eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Unterscheidung der öffentlichen Straßen und Wege durch ihre Zuordnung zur Hoheitssphäre des Königs mit Hilfe des Straßenregals („Königsstraßen“ mit regalrechtlichem Gemeingebrauch) oder zur autonomen Rechtsordnung einer Land- oder Stadtgemeinde („gemeine Wege“ im verbandsrechtlichen Gemeingebrauch; vgl. Kap. 24 Ziffer I).

d) Die spätere Wegeobrigkeit als Ausfluß der allgemeinen Landesherrschaft verwischte diese Unterscheidung. Nach Wandlung der Straßenunterhaltungspflichten aus einer Reallast der Anlieger in eine Last der Gemeinde und nach Übernahme von Straßenbaulasten durch Kreise und andere kommunale Körperschaften, womit den erhöhten Anforderungen des Kunststraßenbaues an die technische Leistungsfähigkeit und die Finanzkraft des Bauträgers Rechnung getragen wurde, entstand allmählich eine *Gliederung* der öffentlichen Straßen nach *wegunterhaltungspflichtigen Körperschaften*. Aus dieser Entwicklung stammen die früheren Bezeichnungen „Bezirks-“, „Distrikts-“, „Provinzialstraße“, denen sich nach Übernahme von Straßenbauaufgaben durch den Staat die „Staatschassen“ oder „Staatsstraßen“ und „Landstraßen“ und später die „Reichsstraßen“ zugesellten.

e) *Materielle* Einteilungskriterien waren dem Wegewesen lange Zeit fremd oder fanden sich nur in Andeutungen (vgl. § 1 Teil II Titel 15 ALR). Die Verteilung der Lasten geschah im wesentlichen durch Vereinbarung auf der Grundlage freiwilliger Leistung. Das war einer laufenden Anpassung der Trägerschaft an die Entwicklung nicht förderlich und begünstigte eine „Versteinerung“ der Verteilung. Immerhin war die Anpassung möglich. Da der Verwaltungsträger der jeweils höheren Stufe Straßenbauaufgaben erst dann zu übernehmen pflegte, wenn die Bedeutung einer Straße den Aufgabenbereich der verantwortlichen Körperschaft der nächst niedrigeren Stufe und regelmäßig auch deren Finanzkraft überschritt, entwickelte sich die Verteilung der Straßenbauaufgaben im Ergebnis im allgemeinen nach der *Verkehrsbedeutung*. Das kommt in früheren landesrechtlichen Bezeichnungen wie „Heerstraßen“, „Post-“ und „Commerzialstraßen“, „Hauptlandstraßen“, „Nebenlandstraßen“, „Vicinal-“ oder „Nebenwege“, ferner auch in den Namen „Gemeindeverbindungswege“ oder „Wirtschaftsweg“ zum Ausdruck.

f) Bei der *Neueinteilung* der Straßen des überörtlichen Verkehrs auf Grund des Gesetzes über die einstweilige Neuordnung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung (StrRegG) im Jahre 1934 beschränkte sich das Gesetz auf