

Zur Geschichte und Problematik des deutschen Straßen- und Wegerechts

Jeder Staat muß zur Begründung und Erhaltung seiner Existenz seine Elemente ergreifen, sie sich einordnen und für sich verfügbar machen. Das Staatsgebiet muß erschlossen und durchdrungen werden. Damit erst erhält der Staat die Möglichkeit, das Staatsvolk zu erfassen. Bau und Unterhaltung von Wegen ist ein wichtiges Mittel zur Lösung dieser Aufgabe¹⁾. Straßen und Wege sind während geschichtlicher Zeit immer bedeutsame Gegebenheiten und Bedürfnisse nicht nur für die einzelnen, sondern auch für die Gesamtheit gewesen. Sie waren daher in historischer Zeit schon immer Gegenstände der Rechtsordnung.

**Die staatliche
Bedeutung der
Wege**

Die Entwicklung des Wegerechts wird im folgenden erst von der Neuzeit an dargestellt. Entsprechend der in der deutschen Rechtsentwicklung erkennbaren Wechselwirkung zwischen dem aufgenommenen römischen und dem einheimischen deutschen Recht dienen der Gründung der Darstellung vorher Hinweise auf das römische Wegerecht und das Wegewesen im fränkischen Reich und im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation.

Im römischen Recht begegnet uns bereits die Zweiteilung der Wege in öffentliche und private Wege. Öffentliche Wege sind die *viae publico usui destinatae*, „Wege, welche dem Gemeingebrauch preisgegeben sind“²⁾. Die öffentlichen Wege und Plätze sind *res extra commercium*, sie stehen außerhalb des Privatrechts, an ihnen gibt es kein *privates Eigentum*. In der republikanischen Zeit herrscht im Rechtsverhältnis zwischen Staat und Bürgern auch auf vermögensrechtlichem Gebiet ausschließlich die *majestas populi Romani*. Ein *privates Eigentum* des Staates an öffentlichen Wegen ist nicht denkbar. In der Kaiserzeit gibt es dagegen „privatrechtlich geordnete *res fiscales*“, daneben aber „unter kaiserlicher Verwaltung stehende öffentliche Sachen“; zu letzteren gehören die öffentlichen Wege³⁾. Die Benutzung der öffentlichen Wege regelt der Praetor im Verwaltungswege durch Interdikt, also außerhalb des ordentlichen Rechtsweges⁴⁾ entweder namens des geschädigten Gemeinwesens (*interdicta popularia*) oder zugunsten eines privaten Geschädigten (*interdicta privata*). Private Wege sind im römischen Recht Wege über *privates Grundeigentum*, deren Benutzung außer dem Eigentümer niemand beanspruchen kann, es sei denn, daß eine Benutzungserlaubnis oder eine Wegegerechtigkeit (*servitus itineris, actus, viae*) für den Nichteigentümer bestand.

**System des
römischen
Wegerechts**

Iter bedeutete den Fußweg, *actus* den Trift- und Fahrweg, *via* die hergerichtete Fahrstraße, 8 Fuß breit, in der Biegung 12 Fuß.

Der Bau von öffentlichen Straßen gehörte im republikanischen Rom zum Amtsbereich des Censors, der die gesamte Liegenschaftsverwaltung des *populus Romanus* besorgte und alle öffentlichen Bauten vergab⁵⁾. Auch die römischen Landstraßen in Italien, wie die *Via Appia*, die *Via Flaminia* und die *Via Aemilia* sind censorische Bauten. Diese Straßen wurden erst gebaut, nachdem die Verfügungsgewalt über den Grund und Boden auf die römische Gemeinde übergegangen war, entweder durch die Abtretungen in den Friedensverträgen oder durch Privatvertrag oder Expropriation gegen Entschädigung⁶⁾. Der später in den Provinzen geltende Satz „Aller Boden

¹⁾ vgl. Krüger, Gegen eine Entstaatlichung der öffentlichen Wege, S. 36.

²⁾ vgl. Sohm, Institutionen, S. 370.

³⁾ vgl. O. Mayer, Deutsch. Verw.-Recht Bd. II S. 41, Mitteis, Röm. Priv.-Recht Bd. I S. 369.

⁴⁾ vgl. Sohm, a. a. O. S. 354.

⁵⁾ vgl. Mommsen, Röm. Staatsrecht, II. Bd., 1. Abt. S. 428.

⁶⁾ vgl. Mommsen, Röm. Staatsrecht, II. Bd., 1. Abt. S. 428 Anm. 4.