

A. 1871 — 1933: Nebeneinander im Straßenwesen von Reich, Ländern, Selbstverwaltung ohne Führung. Wandlung im Straßenverkehr und im Anbau.

I. Das Reich als Gesetzgeber

1. Die Zuständigkeiten in den Verfassungen von 1871 und 1919.

Reichsverkehrsministerium. Beirat für das Kraftfahrwesen

Mit der Bestellung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen durch das Gesetz vom 30. 11. 1933 und mit dem Bau der Autobahnen (Autobahngesetz vom 27. 6. 1933) stellte sich das Deutsche Reich in die Reihe der Straßenbauverwaltungen. Bis dahin lagen Straßenbau und Straßenverwaltung in Deutschland in den Händen der Gemeinden, Kreise, Bezirke, Provinzen und Länder und die Straßenaufsicht — früher Wegepolizei genannt — in den Händen der Länder. Das Deutsche Reich war nach den Verfassungen von 1871 und 1919 nur Gesetzgeber. Die Verfassung von 1871 sagt:

„Der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten:

Ziff. 1—7

8. Das Eisenbahnwesen, in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung im Art. 46, und die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Verteidigung und des allgemeinen Verkehrs.“

Die Verfassung von 1919 sagt:

„Das Reich hat die Gesetzgebung über:

Ziff. 1—18

19. die Eisenbahnen, die Binnenschifffahrt, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu Lande, zu Wasser und in der Luft, sowie den Bau von Landstraßen, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung handelt.“

Anzumerken ist, daß mit der Verfassung von 1919 die Bahnen und Wasserstraßen (über 50 000 t im Jahre) des allgemeinen Verkehrs in das Eigentum und die Verwaltung des Reichs übergingen.

Die Verfassung von 1919 sagt:

„Art. 89: Aufgabe des Reiches ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als eine einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten.

Art. 97: Aufgabe des Reiches ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen.“

In dem neuen Reichsministerium (21. 3. 1919) wurde ein Reichsminister für Verkehr bestellt. Das Reichsministerium für Verkehr wurde gegliedert in zwei Abteilungen:

1. Abteilung Wasserstraßen, Luft- und Kraftfahrwesen,
2. Eisenbahnabteilung.

1924 wurde dem Reichsverkehrsministerium ein Beirat für das Kraftfahrzeugwesen beigeordnet, in dem auch Vertreter der Straßenbauindustrie und der Straßenbauverwaltungen be-

rufen wurden. Das Ministerium hatte anfänglich nur einen Referenten für Kraftfahrwesen, später auch einen Referenten für das Straßenwesen. Damit leitete das Reichsverkehrsministerium eine Verbindung zwischen seinen Arbeiten auf dem Gebiete der Bauart und des Betriebes der Kraftfahrzeuge mit der Ausgestaltung der Straßen für die Bedürfnisse des Kraftverkehrs ein. Diese Verbindung wurde vertieft durch die Unterstützung der Arbeiten des Deutschen Straßenbauverbandes auf dem Gebiete der Verkehrszählungen und des technischen Versuchs- und Forschungswesens.

2. Wandlung im Straßenverkehr und im Anbau

In der Zeit nach 1871, in der sich das Reich auf die Gesetzgebung beschränkte, soweit es sich um Straßen des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung sowie um den Verkehr mit Kraftfahrzeugen handelte, ging die Erweiterung und Umgestaltung des Verkehrs vor sich. Bis dahin — wie schon im allgemeinen Landrecht von 1794 gesagt — umfaßte der Straßenverkehr Gehen, Reiten, Fahren und Viehtreiben.

Als Fahren kamen nun das Radfahren und der motorisierte Personen- und Lastkraftwagen und die Zugmaschine dazu. Als Sondergebrauch erschienen der leitungsgefaßte Verkehr (Gas, Wasser, Wärme, Elektrizität, Nachrichtenmittel) ober- und unterhalb der Straßendecke und der schienengebundene Verkehr auf der Straßendecke in Gestalt von Straßenbahnen innerhalb der Ortschaften und von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen auf den Landstraßen.

Namentlich durch den Kraftwagen wurde eine bauliche Umgestaltung der Straße in bezug auf Linienführung in Krümmung und Neigung, Fahrbahnbreite, Verkehrstrennung, Deckenstärke, Tragfähigkeit und Bindung der Decken, Wartung der Straßen mit Wetter- und Winterdienst über weitgespannte Strecken nötig. Völlig neu wurde erforderlich die Ausrüstung der Straße mit Warnzeichen und Signalanlagen.

Die zweite, mittelbare Ursache der Veränderung des Verkehrs und der Bebauung entstand aus dem Anwachsen der Bevölkerung und der daraus resultierenden Umschichtung zwischen Land und Stadt, welche die Hälfte des Landvolkes, die 1871 $\frac{2}{3}$ der ganzen Bevölkerung ausmachte, in die Großstädte führte. Daraus folgte eine Vermehrung des Verkehrs, die notwendig machte eine Auflockerung der Bebauung und eine Vorausplanung der geschlossenen Bebauungsgebiete und der Randsiedlungen.

Für die neuen Aufgaben des Straßenwesens wurden Geldmittel nötig, welche hinausgingen über die Leistungsfähigkeit der vielen Straßenträger, die aus der historischen Entstehung des Straßennetzes als Anlieger- und Gemeindeleistung entstanden war.