Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Einleitung

urn:nbn:de:bsz:31-217929

Visual Library

Einleitung.

Es ist eine bekannte Thatsache, daß die Verbesserung der öffentlichen Wege ebensowohl eine Folge, als eine Bedingung des mit dem Aufschwunge der Gewerbethätigkeit im Allgemeinen zusammenhängenden Steigens des Verkehrs ist.

Je mehr sich Landwirthschaft, Industrie und Handel heben, desto lebendiger wird der Verkehr, und desto dringender gibt sich das Bedürfniß guter Wege zu erkennen, und je mehr für die Befriedigung dieses Bedürfnisses geschieht, um so reichlicher und vielseitiger kommen die vorhandenen Erwerbsquellen zur Benützung.

Man hat deßhalb in Baden schon seit längster Zeit den Straßen eine ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet; Millionen sind in den letzten 40 Jahren für Anlage neuer und für Verbesserung bestehender Wege aufgewendet worden, und die Erfahrung liefert das erfreuliche Zeugniß, daß diese Ausgaben den nützlichsten und lohnendsten beigezählt werden dürfen.

Nachdem die Hauptverkehrswege, sowie der größte Theil der Seitenstraßen, sowohl hinsichtlich ihres Alignements, als bezüglich der Breite und Fundamentirung, fast überall im Lande den Anforderungen des Verkehrs entsprechend hergestellt sind, handelt es sich in der nächsten Zukunft weniger mehr um größere Neubauten, sondern vorzugsweise um die gute Unterhaltung der bestehenden Wege.

Obgleich auch in diesem Betreff seit langer Zeit schon Vieles geschehen, und der Zustand der Wege darum im Allgemeinen auch befriedigend ist, so kann man die Aufgabe der Bauverwaltung in dieser Hinsicht doch noch keineswegs als erschöpft betrachten.

Abgesehen von den noch immer, wenn auch in vermindertem Grade, sich zeigenden Mängeln, welche an den Straßen noch zu beseitigen sind, ist es hauptsächlich deren Unterhaltungsaufwand, dessen Beschränkung auf das zulässige geringste Maaß immer weiter angestrebt werden muß.

Da nun aber die Größe dieses Aufwandes mit der Lebhaftigkeit und Eigenthümlichkeit des Verkehrs, mit der Beschaffenheit und Bearbeitung des zur Verwendung kommenden Unterhaltungs-Materials, mit der umsichtigen und sorgsamen Pflege der Straßen, und endlich mit vielerlei durch lokale Verhältnisse bedingten Umstände im innigsten Zusammenhange steht, so ist es natürlich, daß alle diese einzelnen Momente der sorgfältigsten Beachtung würdig sind.

Zu diesem Ende liefern fortgesetzte, genaue Beobachtungen und deren übersichtliche Zusammenstellung ein besonders schätzbares, ja unentbehrliches Material.

Man hat darum schon seit geraumer Zeit solche, auf die Straßenunterhaltung bezügliche statistische Arbeiten fertigen lassen, und dieselben in vielen Fällen mit Nutzen zur Anwendung gebracht; es fehlte aber bisher noch deren systematische Bearbeitung und ihre Vervielfältigung, um sie allen Jenen zugänglich zu machen, welche ein besonderes Interesse daran nehmen.

Die in diesem Hefte niedergelegten Beiträge zu der Statistik der inneren Verwaltung des Großherzogthums sollen nun diesem Mangel wenigstens theilweise abhelfen, und die Reihe der in angemessenen Zeiträumen zu wiederholenden statistischen Mittheilungen in gleichem Betreff eröffnen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Zum leichteren Verständnisse dieser statistischen Notizen erscheint es übrigens nöthig, vor Allem die in Baden bestehenden, durch Gesetz oder Verordnung geregelten, wesentlichen Bestimmungen über die Unterhaltung der öffentlichen Wege, sowie die dabei in Betracht kommende organische Einrichtung in gedrängter Darstellung vorauszuschicken.

Das Gesetz vom 7. Mai 1810 (Chaussee-Ordnung genannt) ist bezüglich der darin aufgestellten Grundsätze über die Vertheilung der Straßenunterhaltungslast heute noch in Kraft, wogegen die in demselben Gesetze enthaltenen polizeilichen Bestimmungen größtentheils, jene über die Frohndleistungen und das Chausseegeld aber ganz aufgehoben sind. [1])

Nach diesem Gesetze bleibt jeder Gemeinde die Unterhaltung der durch ihre Gemarkung ziehenden Seiten- und Nebenstraßen (Vizinalstraßen) allein überlassen. Es können jedoch in Fällen, wo diese Seitenstraßen ihres größeren Verkehrs wegen eine mehr als gewöhnliche Unterhaltung erfordern, auch benachbarte Gemeinden zur Theilnahme an der Bestreitung des Unterhaltungaufwandes beigezogen werden.

Nur die Landes- und Commercialstraßen (Staatsstraßen) werden ganz aus Staatsmitteln erbaut und unterhalten.

Da der Beizug benachbarter Gemeinden zu dem Unterhaltungsaufwand der wichtigeren Vizinalstraßen, beziehungsweise die Bildung von Concurrenzschaften zur gemeinsamen Wegunterhaltung meistens auf große Schwierigkeiten stieß, und Anlaß zu fortwährenden Beschwerden gab, bildete sich im Laufe der Zeit das thatsächliche Verhältniß so: daß bis zum Jahr 1856 mit seltenster Ausnahme jede Gemeinde innerhalb ihrer Gemarkung alle Wege unterhielt, welche nicht Staatsstraßen waren.

Nachdem sich nun aber in neuer Zeit, und insbesondere seit dem Bestehen der Eisenbahnen, das Bedürfniß zur Verbesserung der wichtigeren Vizinalwege, welche den Verkehr eines ganzen Bezirkes mit den Eisenbahnen oder Staatsstraßen vermitteln, immer fühlbarer machte, mindervermögende Gemeinden aber außer Stande waren, die nöthigen Straßenverbesserungen innerhalb ihrer Gemarkung mit eigenen Mitteln zu bewirken, zeigte es sich als unumgänglich nöthig, zur Ausführung solcher Straßenverbesserungen, sowie zur guten Instandhaltung dieser Wege entsprechende Unterstützungen aus Staatsmitteln zu gewähren.

Um die zu diesem Ende erforderlichen Fonds flüssig zu machen, wurden im Jahr 1855 diejenigen Straßen aus der Klasse der Staatsstraßen ausgeschieden, welche als Parallelstraßen der bestehenden Eisenbahnen oder sonstiger Verhältnisse wegen ihre frühere Bedeutung als Hauptverkehrswege verloren hatten. (Siehe Verordnung Großherzoglichen Ministeriums des Innern vom 1. November 1855, Nr. 13,553.)

Da sich aber unter diesen ausgeschiedenen, wieder in die Klasse der Vizinalwege eingereihten Straßen, solche befanden, welche wegen ihrer Eigenschaft als Militärstraßen in ihrem seitherigen Bestand, insbesondere in ihrer bisherigen Breite erhalten werden müssen, so wurde bestimmt, daß diese Wege auch fernerhin unter unmittelbarer Leitung der Straßenbauverwaltung unterhalten werden sollen, daß aber die Staatskasse einen Theil des Aufwandes übernimmt, so daß die Gemeinden, durch deren Gemarkung diese Straßen ziehen, nur dasjenige zu leisten haben, was sie zur guten Unterhaltung eines, den bestehenden Verkehrsverhältnissen entsprechenden, Vizinalweges zu übernehmen verpflichtet sind.

Sowohl rücksichtlich dieser ausgeschiedenen Staatsstraßen, als bezüglich anderer Vizinalwege, welche für den Verkehr eines Bezirkes von Bedeutung sind, werden nun zum Behufe der Deckung des Aufwandes für die nöthigen Verbesserungen, wie für die Unterhaltung selbst Vereinbarungen auf die Dauer von 1 bis 2 Jahren zwischen der Straßenbauverwaltung und den betreffenden Gemeinden abgeschlossen und der Genehmigung Großherzoglichen Ministeriums des Innern unterbreitet. (Siehe Verordnung Großherzoglichen Ministeriums des Innern vom 19. Mai 1856, Nr. 5948.)

Es ist hiernach zum Verständniß der nachfolgenden statistischen Darstellungen zu unterscheiden zwischen

1. Staatsstraßen, welche ganz auf Staatskosten unterhalten werden, und zwischen
2. Vizinalstraßen, zu deren Unterhaltung der Staat Beiträge leistet, entweder
   a. weil sie Militärstraßen sind, oder
   b. weil sie den Verkehr eines größeren Bezirks vermitteln, oder
   c. weil sie für die in der Nähe liegenden Badeorte von Bedeutung sind.

---

[1]) Die Aufhebung des Chausseegeldes, dessen Reinertrag in ca. 170,000 fl. bestund, erfolgte durch Verordnung vom 22. April 1830 und durch Gesetz vom 23. November 1831.

Die Frohnden wurden durch Gesetz vom 28. Mai 1831 aufgehoben, und in Folge dessen das Ausgabenbudget um 250,000 fl. erhöht.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Alle Straßen, deren Unterhaltung ganz oder theilweise aus Staatsmitteln bestritten wird, werden unter specieller Leitung und Aufsicht der Großherzoglichen Wasser- und Straßenbauinspectionen unterhalten, deren Bezirke aus Beilage Nr. I ersichtlich sind. Auf diese Straßen allein beziehen sich die hier niedergelegten Notizen.

Diejenigen Straßen dagegen, deren Unterhaltung ausschließlich den Gemeinden zur Last fällt, stehen zunächst unter Aufsicht der Großherzoglichen Bezirksämter, welche, soweit nöthig, die Mitwirkung der Straßenbaubehörden bei ihren Anordnungen in Anspruch nehmen. Diese Wege kommen hier nicht in Betracht.

Die unmittelbare Aufsicht der Straßenunterhaltung wird von Straßenmeistern besorgt, welche vom Staate aufgestellt und belohnt werden und denen ständige Straßenwärter untergeben sind.

Die Eintheilung der Straßenmeistersbezirke und der Straßenwartsdistrikte ist aus den Beilagen Nr. II und XII zu entnehmen.