Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Lammers, August: Wegerechts-Reform.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Visual Library

jetzt die Bestrebungen Buonapartes nach dem Throne von Frankreich auf. Es war ein prahlerischer, aber doch unendlich vielsagender Act, daß er den berühmten Krondiamanten le Régent in den Griff seines Säbels fassen ließ. Dem Senat, dem Tribunat, dem gesetzgebenden Körper gegenüber wurden die Wünsche der Armee als Einschüchterungsmittel gebraucht. Man sagte ihnen: „Die Armee ist ungeduldig, die Anführer fürchten, sie nicht länger im Zaum halten zu können. Daher ist es nothwendig, sich zu beeilen, wenn nicht durch Waffengewalt eine Umwälzung geschehn soll, welche besser durch bürgerliche Organe vollzogen wird." So unumwunden erkannte man die Armee als den Hebel an, der den ganzen Staat in Bewegung setzte. Ein Wettstreit der Servilität entstand. Der Senat beeiferte sich, dem Verlangen des Feldherrn, dem Wunsche des Heeres zu gehorchen, und die Diener der Prätorianer riefen Napoleon als Imperator aus.

Wegerechts-Reform.

Eine sehr beträchtliche Summe von Unternehmungsgeist, Capital und Arbeit wird gegenwärtig in Deutschland auf die Herstellung neuer Wege verwandt, und allem Anschein nach wird dieselbe in der nächsten Zukunft noch viel bedeutender werden. Während die öffentliche Aufmerksamkeit in dieser Sphäre sich nämlich bisher so ziemlich auf eine einzige Art von Wegen, allerdings die wichtigste und vornehmste, die Eisenbahnen beschränkte, und der Landstraßenbau nur träge nebenherschlich, der Wasserstraßenbau aber sogar geradezu vernachlässigt blieb, soll nun augenscheinlich das Gleichgewicht hergestellt werden. Der Ruf nach Canälen und canalisirten Flußläufen beginnt den kurzsichtigen oder selbstsüchtigen Widerstand der Eisenbahn-Interessen zu überwältigen, und dem gewöhnlichen Wegebau einen starken Anstoß zu ertheilen schickt sich so eben der jetzt zum „Deutschen" ausgewachsene bisherige Congreß Norddeutscher Landwirthe an.

Dieser Congreß hat schon im Februar 1870 einmal über die Wegebau-Frage verhandelt. Damals stellte Gutsbesitzer Dr. Wilkens aus Pogarth in Schlesien — ein Abkömmling der berühmten Familie dieses Namens, welcher „Wilckens Keller" in Hamburg gehört — den Antrag, zu erklären, daß die Regelung und einheitliche Gestaltung des Wegerechts im Norddeutschen Bunde ein dringendes Bedürfniß sei, und dafür eine Reihe sehr eingehender Grundzüge anzuempfehlen. Indessen, wenn die meisten Redner auch in der Hauptsache mit dem Antragsteller leidlich einig waren, so fanden sie doch seine Grundzüge sämmtlich viel zu specialisirt. Man beschloß zuletzt, nur die „Regelung",

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

nicht auch die „einheitliche Gestaltung" des Wegerechts im Norddeutschen Bunde als ein Bedürfniß anzuerkennen, und die dafür von verschiedenen Seiten vorgeschlagenen Normen durch den ständigen Ausschuß des Congresses einer besonderen Commission zur weiteren Durcharbeitung zu überweisen. Diese Commission hat dann den Landesökonomierath Griepenkerl in Braunschweig zum Berichterstatter ernannt. Aber anstatt auf den ursprünglichen Gedanken einzugehen, wie er auf dem Congreß von 1870 in den Vordergrund getreten war, und demgemäß annehmbare kurze und klare Grundzüge eines gemeinschaftlichen norddeutschen oder nun vielmehr deutschen Wegerechts vorzulegen, hat Herr Griepenkerl sein Mandat in negativer Weise erledigt. Er erklärt, sich nicht für eine Regelung der Sache von Reichswegen aussprechen zu können. Zum Beweise legt er die Resultate seiner Studien sowohl über die bestehende einzelstaatliche Gesetzgebung wie über den ihr entsprechenden thatsächlichen Bestand des Landstraßenwesens in Deutschland vor.

Da ergibt sich denn allerdings, daß das Bedürfniß nach neuer Gesetzgebung in den verschiedenen Ländern sehr verschieden ist. Es ist außerordentlich stark in Preußen und Bayern, ziemlich stark auch noch in Sachsen und Württemberg, schwächer aber bis zum Verschwinden in vielen der Kleinstaaten. In Preußen arbeitet man sich seit 1820 vergeblich an dem Erlaß einer Wegeordnung ab; der letzte im Jahre 1865 unternommene Versuch passirte glücklich das Herrenhaus, strandete aber im Abgeordnetenhause, weil erst die neue Kreisverfassung erlassen sein mußte. So gilt denn als Grundlage noch das Allgemeine Landrecht von 1794, das in Sachen des Wegebaus vorzugsweise unzulänglich erscheint. Hinzu kommen natürlich zahllose particularrechtliche Bestimmungen, Observanzen und Gewohnheitsrechte, so daß häufig kaum mit Sicherheit festzustellen ist, was Gesetzeskraft hat. In Sachsen liegt dem bestehenden Rechte ein noch älteres Gesetz zu Grunde, das Straßenbau-Mandat vom 28. April 1781. In dem nämlichen Jahre wie Preußen, 1865, versuchte auch Sachsen sich zu einer zeitgemäßen Codification des Wegerechts zu verhelfen, aber über die neu einzuführenden Wegeverbände (nach Hannovers und anderer Staaten Vorgang) und ein paar sonstige Punkte gelang es nicht ins Reine zu kommen. Man war dann aber doch insofern klüger als Preußen, daß man mindestens durch ein Gesetz vom 12. Januar 1870 die Wegepflicht ordnete. In Bayern galten statt eines Gesetzes bisher nur sehr mangelhafte Verordnungen, und in Württemberg wird schon seit 1862 ein neues allgemeines Wegegesetz vorbereitet, das aber wegen der mehr oder weniger ausschließlichen Beschäftigung des Landtags mit hoher Politik bisher nicht hat zur Verabschiedung gelangen können. Dagegen dürfen Baden, Braunschweig, die thüringischen Staaten u. s. w. mit ihrer Wegegesetzgebung zufrieden sein.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Dem verschiedenen Stande der Entwickelung des Rechts entspricht der Unterschied in dem thatsächlichen Wegezustande. Je weiter von Nordosten nach Südwesten, destomehr nimmt in Deutschland die Wegsamkeit zu. Eine Oase in dem sonst einigermaßen zurückgebliebenen nördlichen Deutschland ist Braunschweig, der üppige Kleinstaat, dessen Staatscasse beständig überfließt und doch noch durch eine den Gläubigern höchst nachtheilige Prämien-Anleihe das deutsche Publicum für sich brandschatzen zu müssen geglaubt hat. Dort sind vom Staate den Kreiscommunalverbänden $2^1/_2$ Millionen Thaler zu Straßenbau- und ähnlichen Zwecken überwiesen worden, nachdem schon über 540 Meilen guter Fahrstraßen bestehen, acht Meilen auf die Quadratmeile, oder wenn man die besteinten Straßen allein rechnen will, fünf Meilen, — ein in Deutschland sonst unerhörtes Verhältniß. Württemberg kommt mit Hinzunahme seiner chaussirten Vicinalwege, die das Statistisch-Topographische Büreau zu Stuttgart auf 2500 Stunden Gesammtlänge schätzt, zwar ebenfalls auf fast fünf Meilen auf die Quadratmeile, ohne jene aber nur auf $1^1/_4$ bis $1^1/_3$ Meilen. Sachsen läßt sich ungefähr mit $1^4/_5$ bis 2 Meilen ansetzen, aber in Preußen und Bayern beträgt das durchschnittliche Verhältniß noch nicht voll eine Meile. Dabei ist die Rheinprovinz der Provinz Preußen ebensoweit voraus, wie die Rheinpfalz dem übrigen Bayern.

Aus diesen tiefgreifenden Verschiedenheiten würde indessen an sich noch keineswegs folgen, daß das Reich darauf verzichten müsse, die Sache in die Hand zu nehmen, zu regeln, und dann selbstverständlich auch einheitlich zu gestalten. In der Ehegesetzgebung z. B. und im Münzwesen haben ganz ebenso erhebliche Unterschiede im Stande der civilisatorischen Entwickelung das Reich oder den Norddeutschen Bund nicht abgehalten, mit bester Wirkung einheitlich durchzugreifen. Im Eisenbahnwesen wird ähnliches hoffentlich noch geschehen. Und gehören Landstraßen nicht auch in das Gebiet des öffentlichen Verkehrs, das recht eigentlich dem Reiche gebührt?

Bei näherer Betrachtung wird man dessenungeachtet dem Berichterstatter der Specialcommission des Congresses deutscher Landwirthe im wesentlichen darin beipflichten müssen, daß Landstraßen und Gemeindewege der decentralisirenden Tendenz zu überantworten sind. Für den Blick der Reichsgewalt verschwinden sie zu sehr ins einzelne und örtlichbeschränkte. Sie wreden am besten gedeihen, wenn gelingt, in den kleinsten und mittleren Kreisen des Staatslebens eine kraftvolle Selbstverwaltungsthätigkeit hervorzurufen. Herr Griepenkerl stützt sich, ohne es geradezu zu sagen, augenscheinlich auf das Beispiel der Provinz Hannover, wenn es dem Großstaat Preußen empfiehlt, seine Provinzen oder Kreise mit dem ungefähren Aequivalent der regelmäßigen Ausgaben für Straßenbau u. dgl. zu dotiren, die sogenannten

Staatsstraßen alsdann an sie abzutreten, und ihnen einfach das ganze Landstraßenwesen einschließlich der Gemeindewege zu überweisen. Die kleineren Staaten mögen Badens Vorgang folgen, wo der Staat die Rolle der Provinz spielt und die Staatsstraßen in den Landstraßen aufgegangen sind oder umgekehrt.

Auch in der Provinz Hannover existiren factisch jetzt nur noch zwei Arten von Fahrstraßen: Landstraßen und Gemeindewege. Das gesammte Wegewesen ist der ständischen Provinzialverwaltung, also dem Selfgovernment der Provinz überwiesen worden, als dieses mit einer halben Million Thaler ausgestattet wurde und in dem Landesdirectorium eine handlungsfähige administrative Spitze erhielt. Die Pflicht zum Bauen und Unterhalten der Landstraßen liegt auf den Wegeverbänden, welche meist mit den obrigkeitlichen Bezirken, das heißt Aemtern und selbständigen Städten zusammenfallen. Um aber die Verbände zur Aufbietung ihrer vollen Kraft, zum raschen und planmäßigen Ausbau des in ihr Gebiet fallenden Theiles des provinziellen Straßennetzes zu bewegen, werden die Zuschüsse der Provinz in sehr sinnreicher Weise verwendet. Der einzelne Wegeverband erhält desto höheren Provinzialzuschuß, je mehr Umlagen, das heißt Steuer-Simpel, er selbst zum Behuf des Neubaues sich auferlegt. Bei vier Umlagen hat er Anspruch auf 30 Prozent Zuschuß, bei sechs auf 40 Prozent, bei neun auf 60 Prozent und so fort bis zu 90 Prozent, auf welche zwölf Umlagen ein Anrecht geben. Damit aber die hierauf im ganzen zu verwendende jährliche Summe nicht hinter den so begründeten Ansprüchen der Wegeverbände zurückbleibe, hat man außer dem größeren Theil der vom Staate ausgezahlten Rente von einer halben Million noch eine laufende Anleihe, über fünfzehn Jahre vertheilt, beschlossen, aus der seit 1871 jedes Jahr bis zu 300,000 Thaler flüssig gemacht werden können. Der Landesdirector und seine Räthe beriefen die Wegeverbände, um sie in mündlichen Verhandlungen namentlich zur Aufstellung systematischer Bau- und Finanz-Pläne zu vermögen, denn auch die Wegeverbände bauen nicht bloß mit Steuern, sondern daneben mit Anleihen, wenn die Aufgabe und der Unternehmungsgeist gleich groß sind. Der Unternehmungsgeist aber ist unter der Entwickelung dieses wohlberechneten Verfahrens in der That, wenn man die Schwerfälligkeit der ländlichen Bevölkerung bedenkt, fast ins Unglaubliche gestiegen. In diesem Jahre werden nahezu anderthalb Millionen Thaler auf den Wegebau verwendet werden, darunter eine Million aus Mitteln der Wegeverbände und einzelnen Angehörigen derselben. Der jährliche Zuwachs des Straßennetzes der Provinz ist von 13 Meilen, dem Höhepunkt der alten welfischen Zeit, auf mehr als 30 Meilen gestiegen. Damit wird der Vorsprung des südwestlichen Deutschlands bald eingeholt sein, zumal die Bewegung noch immer im Schwellen begriffen ist, und die rechte

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Mitwirkung des Bauernstandes, aus vollem Interessenverständniß heraus, jetzt eigentlich erst beginnt.

Das Beispiel Hannovers zeigt, wie innig die Ausbildung des Landstraßenwesens mit derjenigen des provinziellen und localen Selfgovernment zusammenhängt. Da nun Preußen aller Wahrscheinlichkeit nach in diesem Jahre eine neue Kreisordnung erhält, die Vorbedingung des Abgeordnetenhauses von 1865 also erfüllt wird, so wäre doch wohl auch in Altpreußen der in Hannover und Kurhessen bereits beschrittene Weg zu betreten. In Altpreußen selbst muß man dafür sein. Eine Ausgleichung in dem Sinne, daß Württemberg oder Braunschweig von seinem relativen Ueberschuß an chaussirten Strecken Ostpreußen oder Brandenburg abgäbe, ist nicht denkbar; nicht einmal, daß die Dotation der braunschweigischen Kreiscommunalstände, so weit sie Wegebauzwecken dient, in eine allgemeine Reichswegekasse flösse und aus dieser nach den straßenloseren Provinzen. Eine Ausgleichung in dem anderen Sinne aber, daß z. B. das Chausseegeld, welches im südwestlichen Deutschland bereits aufgehoben, im nordwestlichen Deutschland zur Aufhebung reif ist, ohne Weiteres im ganzen Reiche abgeschafft werde, halten die Gewährsmänner unseres Berichterstatters im östlichen Preußen und im Königreich Sachsen geradezu dem Wegebau für schädlich. Man werde dann, meinen sie, die Kreise um so weniger zum Bau bringen, und der Bau auf Actien vollends höre von selbst auf, weil die Rente wegfalle.

Herr Griepenkerl hat sich übrigens durch diese Aussagen nicht abhalten lassen, die Beseitigung der Schlagbäume seinerseits anzuempfehlen. Er empfiehlt sie dringend und mit drastischer Beweisführung. Er will sie sogar durch ein Reichsgesetz, so sehr er sonst die Einmischung des Reiches in Wegebausachen perhorrescirt. Und so reicht er den Freunden der Centralisation auch in dieser Angelegenheit, indem er ihnen zwar die Hand versagt, doch wenigstens den kleinen Finger, welchen sie vielleicht als eine Anwartschaft auf mehr acceptiren werden. Es ist aber in der That gesetzgeberische Weisheit in der Anheimgabe des Berichterstatters, sich in der obersten Sphäre mit der Aufstellung der allgemeinsten Grundzüge zu begnügen, deren weitere Durchführung hingegen der mittleren und unteren Sphäre zu überlassen. Der Provinz Hannover als solcher wird in diesem Augenblick auch die technische Partie des Landstraßenwesens überwiesen. Hat sie somit die Verwaltung ganz in Händen, so wird ihr wohl auch vorbehältlich gewisser gemeingiltiger Grundsätze, die der Staat nirgends außer Acht gelassen sehen will, und innerhalb gewisser Schranken ihrer Gewalt die Landstraßen- und Gemeindewege-Gesetzgebung übertragen werden können. Jede Gemeinde hat etwas von dieser Autonomie, jede Actiengesellschaft und jeder gesellige Verein sogar: warum einer Provinz gegenüber, die noch vor Kurzem ein Königreich war, das Monopol der mit

dem Herrenhause behafteten Gesetzgebungs-Fabrik in Berlin aufrecht erhalten? Sachliche Gründe sind dafür nicht beizutreiben. Vielmehr ließe sich recht gut denken, daß das Reich mit der Zeit dem Staate Preußen die Aufstellung der allgemeinen wegerechtlichen Grundsätze vollständig abnähme, damit dieselben gleich durch ganz Deutschland übereinstimmend gälten, und der Rest der Materie in Preußen den Provinzen anheimfiele, wie anderswo dem Einzelstaat, nachdem alle preußischen Provinzen ihre Dotationen erhalten, sich verwaltungsfähig organisirt und das erforderliche technische Corps zugelegt haben. Aber da diese Maßregel innerhalb Preußens doch nothwendig voraufgehen muß und das Land schwerlich so lange auf ein verbessertes Wegerecht wird warten wollen, nachdem die Kreisordnung erlassen sein wird, so wäre die Adresse für Reformanliegen zunächst immerhin richtiger noch der Einzelstaat. Daß mit diesem der Congreß deutscher Landwirthe unter keinen Umständen etwas zu thun haben könne, vermögen wir dem Berichterstatter seiner Wegerechts-Commission von 1870/72 nicht zuzugestehen.

August Lammers.

Die Flamingen und das neue Deutschland.

Aus Brüssel.

Belgien hat jetzt ein Jahr lang Zeit gehabt, sich darüber zu entscheiden, in welcher politischen Richtung es fürderhin steuern will. Die vielgerühmte Neutralität ist doch nur Chimäre, und hier sieht man auch allmälig ein, daß man nicht allzusehr auf Englands Schutz und actives Eingreifen rechnen darf, falls Belgien bei einem neuen deutsch-französischen Kriege in Mitleidenschaft gezogen werden sollte. Geographisch wie ethnographisch zwischen den beiden großen Nachbarreichen mitten inne liegend, hat es sich nach der einen oder anderen Seite zu entscheiden, denn die schöne Phrase von einer „geistigen Vermittlerrolle", die man auch auf die Elsässer anwandte, hat sich doch nicht als stichhaltig erwiesen. So sehr nun auch Frankreich gedemüthigt wurde, so offenkundig dessen Annexionspläne waren, man ist in den herrschenden Kreisen nicht gewitzigt und neigt mehr und mehr dem südlichen Nachbar zu, dessen schimmernde äußere Eigenschaften so sehr blenden und der mehr und mehr Brüssel zu einem Pariser Faubourg gestaltet. Die Presse, das heißt die große, französisch geschriebene, fährt nach wie vor im gallischen Fahrwasser mit vollen Segeln, und das ist nicht mehr als natürlich, da sie ja von Pariser Journalisten bedient wird. Nach dieser Presse beurtheilt man auch die Stimmung der Belgier im Auslande. Wie selten vernimmt man dagegen dort