

Die Verwendung des vorhandenen Straßennetzes für den neuzeitlichen Kraftwagenverkehr

Von Dr.-Ing. Rappaport, 1. Beigeordneten des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen¹⁾

Inhalt: Eignung der bestehenden Straßen für Kraftwagendurchgangsverkehr — Notwendigkeit eines einheitlichen Netzes — Technische Anforderungen — Regelung der Unterhaltungspflicht — Ergänzung des bestehenden, nicht Schaffung eines neuen Netzes ist erforderlich — Verwaltungsrechtliche Fragen der einheitlichen Organisation — Finanzierung — Regelung im Ausland.

Das vorhandene Straßennetz Deutschlands zeigt hinsichtlich seiner Entstehung und Unterhaltungspflicht eine außerordentliche Vielseitigkeit. Aus den „Hellwegen“ im Westen, aus den Kriegspfaden im heiß umstrittenen Osten sind unsere ersten Straßen entstanden. Die Römerstraßen um die Wende der Zeitrechnung, die Handelswege im Mittelalter fügten weitere Straßenverbindungen hinzu. Die Heerstraßen Napoleons waren eigentlich zum ersten Male zielklare Anlagen großer durchgehender Straßenzüge. Während die Städte anfangs nur als Punkte in diesem Netz wirkten, brachte die immer weitere Ausdehnung der Stadtgebiete auch den Stadtstraßen eine große Verkehrsbedeutung. Im heutigen Deutschland hat sich in dieses früher entstandene Netz eine kaum noch übersehbare Zahl neuer Straßen eingeschaltet, die von den Ländern, Kreisen, Städten und Privaten gebaut sind.

Vielseitig wie diese Entstehung der Straßen ist auch ihre Ausgestaltung. Von der mit Granitgroßpflaster auf fester Unterlage versehenen vielspurigen Großstraße bis hinab zum 4,5 m breiten, nur mit Packlage und wassergebundenem Makadam versehenen Weg sind alle Straßeneinfestigungen, Straßenbreiten, Straßensteigungen und Krümmungen in wirrstem Durcheinander vorhanden. Ebenso vielseitig ist auch die heutige Unterhaltungspflicht der Straßen. Rd. 50 000 km des deutschen Straßennetzes unterstehen der Unterhaltungspflicht der Länder und in Preußen der Provinzen; rd. 128 000 km unterstehen der Unterhaltungspflicht der deutschen Landkreise; schätzungsweise rd. 160 000 km befestigte Straßen unterstehen der Unterhaltungspflicht der Städte, Gemeinden und Gemeindeverbände.

Alle diese Straßen sind in ihrer Linienführung, ihren Krümmungen, ihren Steigungen und ihrer Befestigung im wesentlichen noch heute nur auf den Fuhrverkehr zugeschnitten, dem sie ihre Entstehung verdanken. Hinzu kommt noch, daß in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts der Fuhrverkehr größeren Maßstabs infolge der Eisenbahn stark vernachlässigt wurde, so daß die Straßen zum großen Teil nur dem eigentlichen Nahverkehr dienen.

Das Aufkommen der Kraftwagen bedeutet einen derartigen Unterschied gegen den Pferdefuhrverkehr, daß es

¹⁾ Referat, gehalten auf der Hauptversammlung der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau am 4. Oktober 1926 in Wiesbaden.

in gewisser Hinsicht kaum anders gewertet werden kann wie das Aufkommen der Dampflokomotive vor 80 Jahren. Wie damals für die Dampfzüge besondere Schienenstraßen geschaffen werden mußten, so müssen heute die Straßen, ob nun vorhandene oder neue, für den Kraftwagenverkehr geeignet gemacht werden. Der Kraftwagenverkehr erlaubt Geschwindigkeiten bis zu 100 km/Std. und mehr, d. h. Geschwindigkeiten, die über der normalen Höchstgeschwindigkeit unserer D-Züge liegen. Selbst für den Lastkraftwagenverkehr muß mit Geschwindigkeiten bis zu 40 km/Std. gerechnet werden, d. h. Geschwindigkeiten, die denen normaler Güterzüge nicht nachstehen. Auch die Belastungen, die durch den Lastkraftwagenverkehr auf den Straßen entstehen, sind außerordentlich viel höher als die bisher selbst durch schwere Fuhrwerke entstandenen. Unsere Straßen sind also im wesentlichen für solche Geschwindigkeiten und solche Belastungen nicht eingerichtet, und eine allmähliche Umgestaltung im Rahmen des wirtschaftlich Möglichen und verkehrstechnisch Notwendigen muß angestrebt werden.

Da nicht alle Straßen in gleicher Weise vom Kraftwagenverkehr belastet werden, können sie auch nicht alle gleichzeitig und in der gleichen Güte umgestaltet und unterhalten werden. Es ist mithin notwendig, die hauptbelasteten Straßen festzulegen und mindestens zunächst diese dem derzeitigen Verkehr entsprechend zu gestalten. Hierzu müssen die von der Wirtschaft, dem Berufs- und Ausflugsverkehr oder sonstigen Verkehrsarten meist benötigten Hauptrichtungen ermittelt werden und für diese Richtungen muß die Instandsetzung oder Umgestaltung der vorhandenen Straßen sowie die Anlage der erforderlichen Umgehungs- und Ergänzungslinien bevorzugt betrieben werden.

Die Notwendigkeit, ein solches Netz der Hauptdurchgangsstraßen festzulegen, ist von keiner Seite in Deutschland bestritten. Nur über das Wie und über das Ziel bestehen Meinungsverschiedenheiten. Die erste grundlegende Arbeit auf diesem Gebiet hat der Deutsche Straßenbauverband geleistet. Ihm gehören die Straßenbauverwaltungen der Länder und der preussischen Provinzen an. Er hat zuerst in einer sorgfältigen Arbeit durch seine Mitglieder die von ihm betreuten Hauptdurchgangsstraßen ermitteln lassen und im Jahre 1925 in einer Karte zusammengestellt. Wie der Bearbeiter dieses Planes, Ministerialrat Dr.-Ing. Speck, Dresden²⁾, in seinen grundlegenden Ausführungen sagt, „muß zunächst festgestellt werden, welche der bestehenden Staats-, Provinzial- und sonstigen Straßen als Hauptdurchgangsstraßen für den Kraftwagenverkehr anzusehen und dementsprechend einseitig zu unterhalten und auszubauen sind. Daß der heutige Schnellverkehr ein solches Netz braucht, wird wohl von keiner Seite bestritten werden. Schwierig ist nur, bei der immensen großen Zahl der Länder in Deutschland und der Verschiedenheit des Aufbaues der einzelnen Straßenbauverwaltungen und der Verkehrsansprüche sowie der Neuheit des Stoffes und dem Mangel eigentlicher Wegekarten eine deutsche Durchgangsstraßenkarte aufzustellen“.

Der Verfasser ist sich nach seinen weiteren Ausführungen darüber klar, daß von einzelnen Mitgliedern des Verbandes viel zu viele Straßen für dieses Hauptnetz gemeldet sind, und daß hierin noch eine sorgfältige Nachprüfung erfolgen müsse. Des weiteren gibt er in seinen Ausführungen an, daß alle Straßenunterhaltungspflichtigen an dem Zustandekommen eines solchen Hauptnetzes beteiligt werden müssen. Das sind neben den Ländern und preussischen Provinzen vor allem die Städte und Landkreise. — Die Karte muß als ein erster grundlegender Versuch zur Aufstellung eines Hauptdurchgangsstraßennetzes angesehen werden. Einen besonderen Wert hat diese Karte um so mehr, als sie

durch die in den beiden letzten Jahren durchgeführten Verkehrszählungen der Staats- und Provinzialstraßenverwaltungen gestützt wird. Die sorgfältigen Verkehrszählungen des Straßenbauverbandes haben die auch schon bekannte Tatsache belegt, daß von einem ausschlaggebenden Verkehr auf sehr weite Entfernungen kaum oder nur in beschränktem Umfange gesprochen werden kann, daß vielmehr der Verkehr sich in starkem Maße in der Nähe der Großstädte oder sonstiger Wirtschaftsfestpunkte konzentriert, und daß dazwischen stets verkehrsarme Strecken liegen. Allerdings darf man auch aus solchen Verkehrszählungen keine allzu weitgehenden Folgerungen ziehen, da etwa fehlende Straßen, eine ungeeignete Straßenführung oder ein mangelnder Zustand der Straßen für den Verkehr hinderlich sind, während geeignet geführte und tadellos unterhaltene Straßen zu ganz anderen Verkehrsanschwellungen führen können. Der Straßenbauverband ist auch jetzt noch mit der Auswertung der Verkehrszählung und der Weiterbearbeitung der Durchgangsstraßenkarte beschäftigt und hat auf seiner jüngst abgehaltenen Tagung in Stuttgart sich weiterhin mit diesen Fragen befaßt.

Etwa gleichzeitig mit den vorgeschilderten Vorgängen hat auch die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau sich in ihrem weiten Arbeitsprogramm der Frage eines Kraftwagenstraßenplanes angenommen und hiermit ihren engeren Planungsausschuß befaßt³⁾. Der Planungsausschuß hat sich bei seiner Arbeit von ähnlichen Grundsätzen leiten lassen, wie sie vorstehend für den Straßenbauverband geschildert sind. Allerdings hat er in starkem Maße die wirtschaftlichen Voraussetzungen für den vorhandenen und den zu entwickelnden Verkehr ins Auge gefaßt. Seine Arbeiten gehen von den auch aus dem Eisenbahnwesen belegten Tatsachen aus, daß gute Verbindungen den Verkehr in außerordentlichem Maße beleben, und daß man nicht aus dem auf den bestehenden Straßen tatsächlich vorhandenen Verkehr allein Schlüsse für die weitere Entwicklung ziehen darf. Ferner war der Planungsausschuß der Auffassung, daß das Hauptstraßennetz zweckmäßig von vornherein nach seiner Bedeutung für den Verkehr in gewisse Abstufungen gebracht werden könne, ähnlich wie es auch in einem Vorschlag der Geschäftsführung der vereinigten preussischen Provinzen geschehen ist. Hierbei ist es gleichgültig, welche Namen oder Bezeichnungen den verschiedenen Teilen des Hauptdurchgangsnetzes gegeben werden. Ob man die vorab wichtigen Straßen als Spitzenetz bezeichnet, ob man sie Fernstraßennetz nennt oder Straßen I. Ordnung oder Hauptdurchgangsstraßen, ist ohne Belang. Im Gegensatz zum örtlichen Nahverkehr benutzt der Kraftwagen meist einen größeren Verkehrsradius, und in den Fragen, die hier zur Erörterung stehen, handelt es sich stets im Gegensatz zum Ortsverkehr oder Nahverkehr um einen gewissen Fernverkehr. Wie weit sich dieser Fernverkehr ausdehnt, ist außerordentlich verschieden.

Aus diesen Gesichtspunkten heraus möchte ich auch die Bezeichnung Fernstraßennetz für die hauptsächlichsten Durchgangsstraßen nicht ohne weiteres ablehnen. Selbstverständlich war sich auch der Planungsausschuß darüber klar, daß von einem durchgehenden Verkehr der Kraftwagen auf sehr große Entfernungen nur in geringem Umfange gesprochen werden kann. Einen vorzüglichen Beleg für diese an sich schon bekannten Erfahrungssätze bietet die zum ersten Male in Deutschland für das gesamte Straßennetz einheitlich erfolgte Verkehrszählung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Die hiernach graphisch aufgetragene Verkehrszählung zeigt mit klarer Deutlichkeit, wie in den Großstädten oder in ihrer Nähe sich der Verkehr zusammenballt, um dann außen zwischen den Großstädten oder ins Land hinein außerordentlich schnell nachzulassen. So zeigt die

²⁾ Vgl. Speck: Der vorläufige Entwurf einer Karte der Hauptdurchgangsstraßen Deutschlands. „Verkehrstechnik“ 1925, Heft 50.

³⁾ Vgl. Rapport: Das Netz der Kraftwagenstraßen Deutschlands. „Verkehrstechnik“ 1926, Heft 18.

hauptbelastete Durchgangsstraße in Essen einen Verkehr von durchschnittlich täglich 2946 Fahrzeugen oder in Tonnen umgesetzt von 8383 t, während die Straße Essen—Münster vor Haltern nur eine Belastung von 102 Fahrzeugen oder 287 t aufweist. Auch der bekannte Hauptstraßenzug Hamm—Unna—Dortmund—Bochum—Essen—Duisburg zeigt eine ganz außerordentlich starke Schwankung in der Verkehrsstärke. Während der schwächste Verkehr von nur 256 Fahrzeugen (767 t Gewicht) bei Unna liegt, liegt wohl der stärkste Verkehr mit 1915 Fahrzeugen (6547 t Gewicht) in Dortmund.

Auch diese Ermittlungen haben erneut dargelegt, daß bei der außerordentlichen Verschiedenartigkeit der Verkehrsbelastung wohl in absehbarer Zeit nicht daran gedacht werden kann, selbständige, nur für den Kraftwagenverkehr bestimmte, neue Straßenzüge zu schaffen. Der Vorschlag des Planungsausschusses geht daher auch dahin, die vorhandenen Straßen soweit irgend denkbar für den Kraftwagenverkehr beizubehalten, d. h. das vorhandene Netz der Staats- (Provinzial-) Kreis- und Stadtstraßen für den Durchgangsverkehr dienstbar zu machen. An Neubausrecken ist nur insoweit gedacht, als das zur Umgehung enger Ortschaften, zur Vermeidung ganz untragbarer Steigungen oder Krümmungsradien unerläßlich notwendig ist. Niemals und in keinem Standpunkt seiner Verhandlungen hat der Planungsausschuß daran gedacht, etwa ein eintrittsverpflichtendes, wegfrees Netz von Kraftwagenbahnen vorzuschlagen. Ganz im Gegenteil hat er von vornherein in seinen Leitsätzen klar zum Ausdruck gebracht, daß für solche Neubauten im allgemeinen weder eine verkehrstechnische Notwendigkeit, noch vollends eine wirtschaftliche Grundlage zu finden sei. Dieser Standpunkt muß besonders betont werden, weil durch eine Reihe wenig glücklicher Veröffentlichungen und die darauf mit Recht erfolgten Entgegnungen in einem großen Teil der Öffentlichkeit der Eindruck entstanden ist, als wolle die Studiengesellschaft oder ihr Planungsausschuß neben dem vorhandenen Straßennetz etwa ein neues Netz von Kraftwagenbahnen anregen.

Die Vorschläge des Planungsausschusses werden durch die Ermittlungen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet aber auch noch in einem anderen Punkte gut unterstützt, nämlich darin, daß bei einem Netz von Durchgangsstraßen niemals an eine gleich sorgfältige Führung, an eine gleiche Breite oder vollends an eine gleiche Ausstattung der Straßen gedacht werden darf. Gewiß wird sich in einem deutschen Hauptstraßennetz eine Hauptdurchgangsstraße vom äußersten Osten zum äußersten Westen finden müssen, und es wird auch gelegentlich einmal Wagen geben, die diese ganze Strecke durchfahren. Im allgemeinen aber wird etwa bei Berlin sich der Kraftwagenverkehr ganz außerordentlich anhäufen, und die Straßen müssen dort in gut übersichtlicher Führung, in großer Breite und mit allerbesten Befestigung durchgeführt werden, während ein Teil des gleichen Straßenzuges, etwa bei Gumbinnen, noch auf längere Zeit wohl in wassergebundenem Makadam, u. U. mit geeigneter Oberflächenbefestigung brauchbar ist. Auch dieser Unterschied muß außerordentlich klar hervorgehoben werden, weil immer wieder der Gedanke auftaucht, als ob die vorgesehenen Hauptstraßenzüge in der gleichen Art und in der gleich widerstandsfähigen Befestigung durchgeführt werden sollten.

Wenn aber einzelne Straßenstrecken noch lange hinaus in ihrer bisherigen Führung, Breite und Befestigung beibehalten werden müssen, dann muß u. U. auch eine gewisse Beschränkung der Geschwindigkeiten der Kraftwagen, vollends auch eine gewisse Beschränkung der Wagenkastenbreiten im Bereich der Erwägungen bleiben. Man kann nicht Straßen in ganz verkehrarmen Gebieten, wenn sie auch Teile einer Hauptlinie

sind, deshalb umbauen, weil ab und zu einmal ein Omnibus oder dergleichen mit großer Kastenbreite und großer Geschwindigkeit dort entlang fahren soll; das ist wirtschaftlich untragbar.

Bei seinen Erwägungen hat der Planungsausschuß der Studiengesellschaft absichtlich außer acht gelassen, in wessen Unterhaltung die zum Hauptwegenetz gehörigen Straßenzüge z. Z. stehen, ob in der Unterhaltung der Länder (Provinzen), der Kreise oder sonstiger Unterhaltungspflichtiger. Die Studiengesellschaft muß sich hierin völligster Neutralität befleißigen. Die Verwaltungen der Staats- und Provinzialstraßen haben vielleicht doch mehr, als auch eine billige Gerechtigkeit anerkennen kann, ihre Straßen als die allein für den Durchgangsverkehr in Betracht kommenden bezeichnet. Kein vernünftiger Beurteiler wird den großen, zum Teil überragenden Wert dieses Straßennetzes für den Gesamtdurchgangsverkehr bestreiten wollen, nur muß der objektive Beurteiler ruhig feststellen, daß sie sowohl der Bedeutung als vollends der Länge nach nur ein Teil des Gesamtnetzes sind. Und dazu liegt, wenn eine Kritik gestattet ist, auch ein Mangel der vom Straßenbauverband zunächst festgestellten Karte der Hauptdurchgangsstraßen. Man kann den Durchgangsverkehr nicht so beurteilen, daß er immer nur zwischen den Orten geleitet wird und sich dann in den Orten selbst einen Weg suchen soll. So beschränkt in der Entfernung ist der Durchgangsverkehr denn doch nicht, daß er nicht über nahezu alle wesentlichen Orte hinausginge. Also müssen in diesen Orten auch geeignete, mit den zwischengemeindlichen Straßen klar zusammenhängende Durchgangs- oder Umgehungsstraßen festgelegt werden.

Der Planungsausschuß sieht eine wesentliche Aufgabe bei Aufstellung eines Netzes der Hauptdurchgangsstraßen darin, diese Verbindungen durch die Orte oder um die Orte klarzulegen. Sowohl hinsichtlich der Führung wie der Breite, wie der Unterhaltung kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die freien Strecken zwischen den Orten vielfach erträglich, biswilen sogar gut sind, während das Leiden des Kraftfahrers und des Kraftwagenverkehrs erst in den Orten beginnt, wo Unklarheit über die Straßenführung, Enge der Straßen und mangelnde Unterhaltung einen einwandfreien Durchgangsverkehr erschweren.

Die Landkreise als Wegeunterhaltungspflichtige haben sich in den letzten Jahren in der Berücksichtigung ihrer Wegeinteressen vielfach zurückgesetzt gefühlt und daher — von ihrem Standpunkt aus wohl mit Recht — die Länge ihres Wegenetzes stark in die Waagschale geworfen. Es bedarf auch hier einer neutralen Beurteilung, inwieweit die Kreisstraßen mehr dem Lokalverkehr dienen und inwieweit sie zu den Durchgangsstraßen gehören.

Was schließlich das Straßennetz der Städte anbetrifft, so wird man den bisweilen aufgetauchten Wünschen, das gesamte Netz der städtischen Straßen etwa gleichberechtigt neben die Staats- (Provinzial-) und Kreisstraßen zu stellen, nicht anerkennen dürfen. Berechtigt aber ist die Forderung der Städte, daß die Hauptstraßen, die die einlaufenden Provinzial-, Kreis- oder sonstigen Hauptstraßen verbinden, und die mithin zweifellos Träger des Durchgangsverkehrs sind, in gleicher Weise gewertet und behandelt werden wie die vorgenannten Landstraßen. Soweit derartige Innenstraßen der Städte den Durchgangsverkehr nicht oder nur schwierig aufnehmen können, müssen geeignete Umgehungslinien bezeichnet oder neue Umgehungsstraßen gebaut werden. Jedenfalls sind die städtischen Straßen, die die Außenlinien miteinander verbinden, nach Auffassung des Planungsausschusses gleichberechtigte Teile eines Durchgangsstraßennetzes. Das erscheint um so notwendiger, als manche Stadtgebiete einen außerordentlich großen Umfang haben und zudem häufig mehrere Stadtgebiete so eng aneinander grenzen, daß dort die städtischen Straßen auf weite Entfernungen

hinaus den gesamten, an diesen Stellen zuweil besonders starken Durchgangsverkehr aufzunehmen haben. Der Planungsausschuß, der seine Aufgabe vom rein technischen Standpunkt auffaßt, konnte sich bei diesen Erwägungen auch nicht von irgendwelchen Folgerungen oder nicht gewünschten Folgerungen im Hinblick auf die Verwendung der Kraftwagensteuer oder einer sonstigen finanziellen Auswirkung beeinflussen lassen. Er mußte unabhängig von allen derartigen Ueberlegungen das technisch Notwendige und als richtig Anerkannte in Vorschlag bringen.

Hierbei muß auch der Tätigkeitskreis berührt werden, innerhalb dessen der Planungsausschuß der Studiengesellschaft arbeiten sollte und arbeiten wollte. Er ist keine Behörde und ist keine „zuständige Stelle“. Er kann, wie die ganze Studiengesellschaft, nur Studien betreiben und Anregungen geben. Eine Stelle, die in Deutschland für ein derartiges Durchgangsstraßennetz zuständig wäre, fehlt bisher. Wir werden auf die Dauer nicht daran vorbeikommen, daß am zweckmäßigsten wohl von seiten des Reichs eine Festsetzung der Hauptdurchgangsstraßen³ und eine Klassifizierung aller befestigten Straßen erfolgt. Eine solche Maßnahme wird sich auf die Dauer zweifellos nicht umgehen lassen. Hierbei ist der Planungsausschuß der Auffassung, daß es genügt, die Straßen nach ihrer Bedeutung für den Gesamtverkehr zu bewerten und gegebenenfalls für ihre Gestaltung und Unterhaltung bestimmte Normen vorzuschreiben; daß es aber nicht unbedingt erforderlich ist, alle diese Straßen in eine einheitliche Verwaltung zu bringen. Von manchen Seiten ist neuerdings angeregt, die städtischen Straßen, soweit sie Durchgangsstraßen sind, einem übergeordneten Kommunalverband oder dem Staate zu unterstellen, während zurzeit umgekehrt Staats- oder Provinzialstraßen im Bereich der Städte aus Gründen der allgemeinen städtischen Verwaltung in deren Obhut übergehen. Für die Fragen eines Durchgangsstraßennetzes ist dieser Streit ohne Belang, da, wie gesagt, die lokale Unterhaltung der Straßen, wenn sie nach einheitlichen Gesichtspunkten erfolgt, durchaus in der für die jeweilige örtliche Sachlage zweckmäßigsten Hand verbleiben kann.

Was aber nicht erforderlich ist, oder vielmehr was nicht geschehen darf, ist, daß an Stelle einer einheitlichen, vom Reich oder allenfalls von den Ländern erfolgten Festsetzung der Hauptstraßen verschiedene Kommunalverbände, halbamtliche Körperschaften oder Private sich mit der Festsetzung oder vollends mit Bauabsichten für Durchgangsstraßen befassen. Wir würden in das fröhliche Chaos einzelner kleiner Bahnen oder privater Aktienstraßen zurückkehren, wenn solche Pläne Wirklichkeit würden. Diese Straßengesellschaften müßten natürlich Eintritt für die Straßenbenutzung erheben. Und es würde sich ein Wegezollsystem ergeben, wie es vor Schaffung des deutschen Zollvereins nicht unerfreulicher gedacht werden konnte. Die Notwendigkeit solcher Straßenführungen im Zusammenhang mit dem übrigen Straßennetz, mit den wirtschaftlichen Notwendigkeiten, auch mit den Fragen der Landesverteidigung und dergleichen, kann unmöglich von einzelnen privaten Unternehmungen geklärt werden. Auch kann zur Widerlegung dieses Vorgehens in allen Punkten auf die vorstehenden Darlegungen hingewiesen werden, wonach es im wesentlichen einen auf weite Strecken festgelegten Fernverkehr für Kraftwagen überhaupt nicht gibt und wonach der Bau selbständiger Kraftwagenbahnen im allgemeinen unnötig ist. Zudem würden derartige selbständige Kraftwagenbahnen außerordentlich leicht dazu führen, daß das übrige Straßennetz vernachlässigt würde, was in Interesse der gesamten Wirtschaft nicht als richtig anerkannt werden kann. Hierbei sei auch noch betont, daß der Planungsausschuß, wenngleich das nicht unmittelbar zu seinem Arbeitsgebiet gehört, der Auffassung ist, daß überhaupt die Erhebung eines Benutzungs geldes etwa beim Eingang oder beim Verlassen von

Kraftwagenstraßen vermieden werden muß. Technisch und wirtschaftlich muß immer wieder betont werden, daß der Bau eintrittsverpflichtender, wegefreier, selbständiger Kraftwagenbahnen in Deutschland einstweilen kaum in Betracht kommen kann. Man hat sich hierbei sogar den Kopf schon eingehend über die Art der Finanzierung und der Sicherung privater Geldgeber zerbrochen. Es ist, an sich nicht einmal unzumutbar, angeregt worden, derartigen Straßen ein besonderes Wegepfandrecht zu verleihen, etwa nach Maßgabe des Kabelpfandrechts, wie es durch das Reichsgesetz vom 31. März 1925 festgelegt wurde. Um bei den Kabeln die privaten Geldgeber zu sichern, ihnen aber die gesetzlich mögliche Fortnahme des Kabels im Pfändungsfalle unmöglich zu machen, ist den Gläubigern ein Benutzungsrecht oder letzten Endes eine Uebereignung des Kabelbetriebes durch Eintragung in ein besonderes Kabelbuch zugestanden worden. Ähnlich denken sich die Anreger auch, daß man die Wege in ihrem derzeitigen Besitzverhältnis läßt, also eine Pfändbarkeit der Grundstücke als solche ausschaltet, dafür aber eine Pfändbarkeit auf die Benutzungsgelder des Weges gesetzlich einrichtet. Alles ganz schöne Ideen, nur außerordentlich kompliziert und letzten Endes wohl nicht notwendig.

Um das vom Planungsausschuß wirklich als notwendig Erachtete zu belegen, sei auch ein kurzer Hinweis auf das Ausland gestattet. Die Mehrzahl aller Staaten hat bereits ihr Wegenetz in entsprechende Gruppen eingeteilt. Hauptdurchgangsstraßen verschiedener Ordnung oder Nebenstraßen und dergleichen. Erinnert sei an England, das eine ganz klare Einteilung seiner Hauptstraßen in Straßen I. und II. Klasse vorgenommen hat und wobei gerade die städtischen Durchgangsstraßen und Umgehungsstraßen einer besonderen Fürsorge im gesamten Netz sich erfreuen. Erinnert sei an Frankreich, das ebenfalls eine ähnliche Einteilung getroffen hat. Erinnert sei ferner an Spanien, das nach Angabe der letzten Nummer der Zeitschrift des Internationalen Automobil-Clubs ganz ähnlich dem Vorschlag unseres Planungsausschusses von Staats wegen eine Klassifizierung der Hauptdurchgangsstraßen durch königliches Dekret vom 9. Februar 1926 vorgenommen hat. Hierbei sei auch darauf hingewiesen, daß der Internationale Automobil-Club in Paris eine derartige Karte der Hauptdurchgangsstraßen für den Kraftwagenverkehr Europas bearbeitet hat, die den zuständigen deutschen Automobilgesellschaften zur weiteren Durcharbeitung innerhalb Deutschlands zugestellt ist. Umgekehrt sei hierbei erwähnt, daß auch in den anderen Ländern ein derartiges Hauptdurchgangsstraßennetz im wesentlichen aus den vorhandenen Straßen gebildet wird, wobei auch dort nur wichtige Umgehungs- oder Verbindungsstrecken neu gebaut werden. In Amerika und England, das so oft hierbei fälschlicherweise zitiert wird, ist, soweit ich unterrichtet bin, bisher der Bau eintrittsverpflichtender, wegefreier Kraftwagenbahnen nicht erfolgt. Das so häufig angezogene Beispiel der Straße Mailand—Varese dürfte im Grunde wohl ganz anderen Zielen als reinen Verkehrsfragen seine Entstehung verdanken.

Der Planungsausschuß befindet sich also hier durchaus auf der gleichen Arbeitsstufe mit der Mehrzahl der anderen Länder, und seine Vorschläge, die er den Reichs- und Staatsstellen übermittelt hat und weiterhin übermitteln will, haben dasselbe Ziel, das in den anderen Staaten bereits durchgeführt oder in der Durchführung begriffen ist. Das Ziel muß auch für Deutschland das gleiche sein: Eine allgemein bekannte, klar festgelegte Abstufung der Straßen zu schaffen, bei der die Hauptdurchgangsstraßen durch ihrem Verkehr angepaßte Unterhaltung und durch gleichmäßige Bezeichnung ihrem besonderen Zweck entsprechend zu gestalten sind. Es ist ein wenig bedauerlich, daß über das an sich so klare Ziel, dessen Richtigkeit von keiner Stelle be-

zweifelt wird, und das in anderen Ländern so reibungslos erreicht worden ist, in Deutschland vorab ein kaum nötiger Kampf der Meinungen entstanden ist. Es zeigt sich darin ein, wenn man ehrlich sein will, bezeichnender deutscher Fehler: Jede an sich vernünftige und anderwärts ohne weiteres durchsetzbare Idee muß bei uns erst das Schlackenfeuer der Meinungsverschiedenheiten, der Zuständigkeiten, vielleicht auch der Rivalitäten zwischen Reich und Ländern durchmachen, ehe es aus diesem Schlackenfeuer, dann allerdings wohl auch gereinigt, hervorgeht. So möchte auch der Planungsausschuß der Studiengesellschaft für Automobil-

straßenbau mit seinen Anregungen nichts weiter erreichen als ohne jede Voreingenommenheit für einzelne Beteiligte einen einfachen Weg zu weisen, der unter möglichster Beibehaltung der bestehenden Verhältnisse auch in Deutschland die allmähliche Umgestaltung und Ausgestaltung eines Netzes der Hauptdurchgangsstraßen herbeiführt. Verkehr hebt die Wirtschaft. Hebung der Wirtschaft können wir im Augenblick in Deutschland nur allzu gut gebrauchen. Darum ist jede Maßnahme und jede Anregung zu begrüßen, die helfend mitwirkt, die Verwendung des vorhandenen Straßennetzes für den neuzeitlichen Kraftwagenverkehr zu erreichen.