

kosten in Frage kommen. Daß der Staat sich hieran beteiligt, erklärt sich aus der Bedeutung der Landstraßen für die allgemeine und Heerverwaltung und für die Volkswirtschaftspflege; aber daß der Staat der alleinige Träger dieser Lasten sein müsse, ist nicht zu vertreten. Die ihm nachgeordneten Selbstverwaltungskörper müssen in jedem Falle mitbeteiligt werden, weil bei der begrenzten Fernwirkung der Landstraßen auch die großen durchgehenden Straßenzüge dem engeren Bezirk unmittelbare Vorteile bringen, und weil die Neben- und Nachbarschaftstraßen vorzugsweise dem Bedürfnisse der engeren Gebiete dienen. Bei Neben- und Nachbarschaftstraßen ist es hiernach berechtigt, die Hauptlast den Selbstverwaltungskörpern zuzuweisen. Bei deren nicht genügender Leistungsfähigkeit ergänzend einzugreifen, hat aber der Staat deshalb Anlaß, weil auch diese Straßen Teile des Gesamtnetzes und als solche auch für die Gesamtheit von Nutzen sind.

Das tatsächliche Vorgehen ist ungleich. In Großbritannien ist der Staat nach wie vor der Übernahme der Bau- und Unterhaltungslast aus dem Wege gegangen. Nachdem dort die Erwerbsunternehmungen durch die Entwicklung der Eisenbahnen an Bedeutung für das Landstraßenwesen sehr verloren haben, sind die Gemeinden und engeren Bezirke die Träger dieser Lasten, wie ja überhaupt die engeren Selbstverwaltungskörper dort seit langen Zeiten für das Landstraßenwesen zu sorgen hatten. In den Vereinigten Staaten von Amerika ist es ebenso. In Dänemark haben die Gemeinden für die Wege örtlicher Bedeutung, die Gemeinden, nötigenfalls mit Provinzbeihilfe, und die Provinzen für die Wege größerer Bedeutung aufzukommen. In Norwegen gilt dasselbe, aber der Staat gibt den Provinzen Beihilfen. In Japan liegt die Hauptlast bei den Gemeinden und Bezirken; der Staat greift nur bei besonders großen Anlagen mit seinen Mitteln ergänzend ein. Italien zieht für Nachbarschaftswege die Anlieger heran, nötigenfalls unter Gemeindebeihilfe. Für die Gemeinde-, Provinzial- und Nationalstraßen haben in der Hauptsache die beteiligten Selbstverwaltungskörper zu sorgen. Der Staat gibt aber Unterstützungen dazu. In Frankreich kommt der Staat für die „routes nationales“, das Departement für die „routes départementales“, die Gemeinde für die „chemins vicinaux“ und „chemins ruraux“ auf; den Departements und Gemeinden werden für Wege von nicht lediglich örtlicher Bedeutung Staatsbeihilfen gewährt, die aber in der Regel in bestimmter Frist zu tilgen sind. In Ungarn sind die Gemeinden die Träger der Last für die öffentlichen Orts- und Nachbarschaftstraßen und Gemeindewege, während der Staat die großen Staatsstraßen selbst baut und unterhält. In Österreich betätigt sich der Staat in gleicher Weise bei den „Ärarialstraßen“; für die übrigen Straßengruppen treten je nach ihrer Bedeutung die Länder, Bezirke und Gemeinden ein. In den einzelnen Ländern Österreichs wird dabei nicht ganz gleichmäßig