

Strasseninfrastruktur und -kosten im 19. Jahrhundert bis 1920

Die vorliegende Studie versteht sich als Kommentar zu den für alle Kantone erhobenen Strassenausgaben (vgl. Datenbank).

Phasen des Auf- und Ausbaus der Strasseninfrastruktur¹

Der Prozess des Ausbaus der Hauptstrassennetze setzte in der Schweiz in der Mitte des 18. Jahrhunderts mit der Realisierung erster Chausseen ein. Ansätze der intensiveren frühstaatlichen Strassenpflege sind in einzelnen Kantonen jedoch spätestens seit dem 17. Jahrhundert fassbar. Die folgende Entwicklung der Strasseninfrastruktur kann in fünf Phasen gegliedert werden.

1. Im Zeitraum von 1740–1780 wurden vom Kanton Bern ausgehend die wichtigsten Transitstrassen durch das Mittelland aus- oder neu gebaut. Fast alle dieser Chausseen waren auf die Transitachse Bodensee–Genfersee bezogen, als Teil davon oder als Zubringer.² In manchen Kantonen und Regionen, in denen keine eigentlichen Chausseen gebaut wurden, gab der in der Nachbarschaft realisierte neue Strassentyp ebenfalls zu Verbesserungen der Hauptstrassen Anlass, die dem Prinzip des in Frankreich entwickelten Chausseebaus mehr oder weniger folgten.³ Vor allem im Gebirge gab es jedoch Regionen, in denen die Strassen und Wege von dieser Entwicklung noch nicht erfasst wurden.⁴

2. In der Zeit zwischen 1800 und 1840 wurden auch Alpenpässe zu Fahrstrassen ausgebaut. Zuerst wurde in den Jahren 1800 bis 1805 die Simplonpassstrasse angelegt.⁵ Dieses von Frankreich aus militärisch-strategischer Motivation vorangetriebene Grosprojekt bewies weit ausstrahlend die Möglichkeit der technischen Realisierung des Chausseebaus im Gebirge. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts war klar, an welchem Vorbild sich eine gute Strasse im Mittelland zu orientieren hatte: an einer Berner Chaussee. Seit 1805 war auch klar, wie eine gute Strasse im Gebirge zu sein hatte: wie die Simplonstrasse. Es dauerte in der Folge allerdings noch mehr als ein Jahrzehnt, bis dieser Anspruch 1818–1823 mit den Kunststrassen über den Splügen- und den San-Bernardino-,⁶ 1820–1830 über den Gotthardpass und 1820–1840 über den Julier- und den Malojapass eingelöst wurde, die ihrerseits bis ins Mittelland und sogar über die Jurapässe weitere Strassenverbesserungen zur Folge hatten.

3. Die 1830er- und 40er-Jahre brachten dann die wohl grundlegendste Veränderung der Strassensituation. Der Bauboom dieser beiden Jahrzehnte stand in den meisten Fällen im Zusammenhang mit den radikal-liberalen Umwälzungen der sogenannten Regeneration, in welchen der Strassenbau zum Politikum wurde. Man verbesserte in den meisten Kantonen nun nicht mehr nur die Transitrouten, sondern auch die Netze der regionalen Hauptstrassen. Das Gesamtvorhaben war entsprechend grösser. Die damals entstandenen Verläufe sind in vielen Fällen bis in unsere Zeit erhalten geblieben.

¹ Der Text dieses Kapitels folgt einer entsprechenden Passage aus Hans-Ulrich Schiedt. Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur in der Schweiz zwischen 1740 und 1910, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, 1/2007, Berlin 2007, 39–54, 41ff.

² In folgenden Kantonen wurden Chausseen angelegt respektive Hauptstrassen chausseeähnlich ausgebaut: Aargau, Basel-Stadt und Baselland, Bern, Genf, Graubünden nördlich von Chur, Luzern, St. Gallen, Thurgau und Waadt.

³ Egli, Hans-Rudolf; Flury, Philipp; Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich: GIS-Dufour. Aufbau und Implementierung eines Vektor-25-kompatiblen geographischen Informationssystems für die Verkehrs- und Raumforschung auf historischer Grundlage, Geographisches Institut und ViaStoria, Universität Bern 2007, CD-ROM der Grundlagen. Resultate und Dokumentationen.

⁴ Hoppe, Peter: Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten, in: Der Geschichtsfreund 158/2005, 211–249 und Kartenbeilage.

⁵ Als Fahrstrassen ausgebaute Pässe bestanden schon über den Brenner (1777) und den Arlberg (1782–1785).

⁶ Zu diesen vgl. Simonett, Jürg: Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert, Zürich, Chur 1986.

In dieser Phase gelang es mit dem Aufbau staatlicher Tiefbauressorts und mit besonderen gesetzlichen Bestimmungen, den erforderlichen permanenten Unterhalt zu organisieren und damit die Investitionen nachhaltig zu sichern. Ein wichtiges Element des stillen und unspektakulären Prozesses der Verstetigung und Institutionalisierung war die Einstellung von entlohnten Wegmeistern und Wegknechten, zunächst als Ergänzung und in einer nächsten Phase als Ablösung der Unterhaltsfron. Diese Entwicklung war Mitte des 19. Jahrhunderts noch nicht zu Ende; sie dauerte über den ganzen hier besprochenen Zeitraum an.⁷

Eine im internationalen Vergleich besondere Situation entstand in der Schweiz aufgrund des späten Eisenbahnbaus.⁸ Auch hierzulande verfolgte man die Eisenbahnvisionen und -projekte, die in den Nachbarländern diskutiert respektive gebaut wurden, sah aber aufgrund der politischen und topografischen Kleinräumigkeit noch keine Möglichkeit der Realisierung. In dieser Konstellation waren grössere Investitionen in die Hauptstrassen die angemessene Antwort auf die Entwicklung der Eisenbahnen im Ausland.⁹

4. In den 1850er-Jahren und in der Folgezeit beendete der Bau der Eisenbahnen die Epoche der grossen Projekte kantonaler Hauptstrassennetze und überregionaler Transitrouten. Die raumwirtschaftliche Funktion der Strassen veränderte sich in einem von den Eisenbahnen dominierten Anpassungsprozess. Die Bahnstationen wurden wichtige neue Netzpunkte, von denen aus nun manche lokale Strassen grössere Verkehrsaufkommen aufwiesen als die Hauptstrassen. Damit waren nicht zuletzt die überkommene Klassifizierung und die bisherigen Finanzierungsschlüssel infrage gestellt. Die Kantone reagierten darauf mit unterschiedlichen Mitteln: mit einer Ausweitung der staatlichen Finanzierung auf Strassen dritter Klasse, mit einer Neuaushandlung der Strassenlasten zwischen Gemeinden und Kantonen, mit Aufklassierungen oder mit der Subventionierung einzelner Strassen. Neue Hauptstrassen entstanden vor allem noch im Gebirge, wo Eisenbahnen weiterhin undenkbar waren oder nicht rentabel schienen. Hier trat auch der Bund als neuer Akteur auf. Der diesbezügliche Zusammenhang war die sogenannte Militär- oder Alpenstrassenfrage der 1860er- bis 80er-Jahre.¹⁰

5. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gingen neue Impulse von den Städten aus, sowohl hinsichtlich des Baus neuer Strassen als auch bezüglich der Bautechnik. Die Tiefbauämter der grossen Städte und der Stadtkantone wurden zu Laboratorien des neuen Strassenbaus. Dabei entwickelte sich die Strasse auch zum Träger verschiedener anderer technischer

⁷ Die Strassenämter wuchsen von einigen wenigen Leuten im 18. Jahrhundert (Wegherr, Wegmeister, Wegmacher und Wegknechten) zum staatlichen Tiefbauamt, in welchem beispielsweise im Kanton Bern 1831 28 «Amtsstrassen-Inspektoren» und 131 Wegknechte – die ersten Wegknechte waren 1787 eingestellt worden – und in den 1860er-Jahren 1 Oberingenieur, 1 Kantonsbaumeister, 6 Bezirksingenieure, 24 Oberwegmeister und 390 Wegmeister, angestellt waren. Vgl. Wilhelm Rudolf Kutter. Statistik eines Theiles der kantonalen Bauverwaltung, Bern 1875, 48f. Dass die Entwicklung sich nicht nur in der grösseren Zahl der Belegschaft, sondern auch in einer reichen Ausdifferenzierung und Hierarchisierung der Funktionen auswirkte, belegen die Verwaltungsberichte von Basel-Stadt. Hier waren 1902 im Tiefbauressort 4 Strassenmeister, 4 Strassenaufseher, 1 Regieaufseher, 1 Aufseher für das Fuhrwesen, 26 Strassenwarte, 79 Hilfsarbeiter, 23 Regiearbeiter, 5 Messgehilfen, 31 Akkordarbeiter, 5 Vorarbeiter und 58 Strassenreiniger, zusammen also 237 Personen angestellt. Vgl. Bericht des Regierungsrates [...] vom Jahre 1902 an den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt, Basel.

⁸ Bairoch, Paul: Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 39/1989, 35–57.

⁹ Dieser Zusammenhang geht aus den Jahrgängen der in Zürich erscheinenden «Zeitschrift über das gesammte Bauwesen» hervor. Eine wissenschaftliche Bewertung dieser Konstellation steht noch aus. Anders als in der Schweiz ist beispielsweise für Frankreich gleichzeitig ein forcierter Ausbau lokaler Verbindungen festzustellen. Vgl.: Goger, Jean-Marcel: Les mutations routières, 1998, 23–41; Guillemet, André: Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIXème siècle, Paris 1984.

¹⁰ Schiedt, Hans-Ulrich: Die Alpenstrassenfrage oder «Die prinzipielle Figur des Kreuzes», in: Wege und Geschichte, 2002, 34–39.

Systeme, der Abwasser- und Wasserversorgung, der Leitungen für Elektrizität, Telegrafie und Telefonie. In dieser neuen Entwicklung fuhr schliesslich das Automobil vor.¹¹

Die Zeit zwischen 1900 und 1939 wurde zu einer Periode erneuten fundamentalen Wandels, vergleichbar nur mit der Zeit des Kunststrassenbaus der 1830er- und 40er-Jahre. Die grössten Veränderungen fielen dabei auf die Jahre 1918–1939. Noch am Vorabend des Ersten Weltkriegs waren in der Schweiz erst einige 100 Strassenkilometer nach der Methode von Guglielminetti geteert. In mehr als der Hälfte der Kantone wurden die Hauptstrassen noch nicht einmal gewalzt, sondern immer noch und immer aufs Neue durch den Verkehr selbst festgefahren. In den Jahren nach dem Weltkrieg verband sich der Ausbau der Hauptstrassennetze direkt und unauflöslich mit der Entwicklung der Motorisierung des Verkehrs.

Die historisch-statistische Erfassung von Daten zur Strasseninfrastruktur¹²

Die kantonalen Strassenausgaben lassen sich relativ leicht aus den kantonalen Staatsrechnungen erfassen. Allerdings sind die konkrete Erhebung und im Besonderen die Interpretation der erhobenen Werte und Reihen aufwändig. Wir beschränken uns im Rahmen von strassendaten.ch auf die Summen der Strassenausgaben der Kantone, soweit diese in publizierten Staats- respektive Landesrechnungen vorliegen.

Um diese interpretieren zu können, ist eine genaue Klärung dessen notwendig, was erfasst wurde. Dazu sind die Verwaltungsberichte der Kantone und die Strassengesetze respektive die strassengesetzlichen Einzelbestimmungen grundlegende Quellen. Da sich das Strassenwesen im 19. Jahrhundert sehr dynamisch, wenn auch nicht in allen Kantonen gleichförmig entwickelte, sind diesbezüglich nicht nur die Gesetze zur Zeit ihres Erlasses, sondern auch deren Teil- und Totalrevisionen zu verfolgen, in denen die Verhältnisse der Finanzierung geregelt wurden.

Die Möglichkeit, die Entstehung und Veränderung der Strasseninfrastruktur historisch-statistisch zu interpretieren, ist durch verschiedene Tatsachen eingeschränkt:

- Das Strassenwesen oblag weitestgehend den Kantonen. In diesen bestanden teilweise sehr unterschiedliche Verhältnisse.
- Die kantonalen Ausgaben bezogen sich auf unterschiedliche topografische Verhältnisse, auf unterschiedliche Flächen, Netzlängen und Strassenklassen.
- Eine grosse Einschränkung der Aussagekraft der Daten erwächst aus dem Umstand, dass zurzeit keine kantonalen Angaben über die Strassenlängen greifbar sind, auf die sich die ausgewiesenen Ausgaben bezogen. Wohl wären diese für die meisten Kantone zu eruieren. Allerdings ist ein solches Vorhaben zeitaufwändiger als die Erhebung der Ausgaben selbst, da entsprechende Angaben in der Regel jeweils mehr oder weniger unsystematisch in den Verwaltungsberichten erschienen.
- Ein spezieller Umstand war es, dass die modernen kantonalen Verwaltungen im Allgemeinen und die Strassenressorts sowie eine diesbezügliche administrative Schriftlichkeit im Besonderen erst ungefähr gleichzeitig (und nicht selten mit diesen eng verbunden) entstanden wie der neue Typus der Chausseen respektive der Kunststrassen selbst. Die Strassenrechnungen liegen entsprechend ab unterschiedlichen Zeitpunkten gedruckt vor. In fast allen Kantonen ergaben sich im Lauf der Jahrzehnte Änderungen in der Rechnungsführung.
- Die Ausgaben wurden nicht überall gleich ausgewiesen. In der Mehrzahl der Kantone sind Baukosten, ausserordentlicher Unterhalt, ordentlicher Unterhalt und die Verwaltung die wichtigsten Positionen, die in den Strassenausgaben summiert sind. In mehreren Kanto-

¹¹ Schiedt, Hans-Ulrich. Der Ausbau der Hauptstrassen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, Wege und Geschichte 1/2004, 12–25.

¹² Die folgende Liste der Strassengesetze entstand im SNF-Projekt: Egli, Hans-Rudolf; Flury, Philipp; Frey, Thomas; Schiedt, Hans-Ulrich: GIS-Dufour. Aufbau und Implementierung eines Vektor-25-kompatiblen geographischen Informationssystems für die Verkehrs- und Raumforschung auf historischer Grundlage, Geographisches Institut und ViaStoria, Universität Bern 2007, CD-ROM der Grundlagen, Resultate und Dokumentationen, Dokumentation Hauptstrassen/Strassengesetze.

nen wurden die Aufwendungen für kleinere Neuanlagen aber mindestens zeitweise der Rubrik des ausserordentlichen Unterhalts zugeordnet. Besonders in den früheren Jahren wurden die Verwaltungskosten von Hoch- und Tiefbau in manchen Kantonen noch nicht voneinander getrennt aufgeführt. In der Regel war der Anteil des Tiefbaus am gesamten Bauwesen jedoch bedeutend höher als jener des Hochbaus.

- Die Finanzierung des Strassenbaus erfolgte in mehreren Kantonen auch noch aus anderen Kassen. Diese Ausgaben wurden in den ordentlichen Staatsrechnungen in einigen Fällen nicht respektive nicht überall gleich ausgewiesen.
- In Zeiten des forcierten Strassenausbaus kamen in diesem Zusammenhang zudem die Strassenbaufonds als besonderes Finanzierungsinstrument auf, das darauf beruhte, dass ausserordentlich bedeutend grössere Summen aufgewendet werden konnten, die dann verzinst und über einen bestimmten Zeitraum amortisiert werden mussten. In einzelnen Fällen wurde in diesem Zusammenhang eine spezielle Strassenrechnung eröffnet.
- Die Anteile der nicht in Geld ausgedrückten Naturalleistungen im Strassenwesen und die von den Gemeinden zu leistende Mitfinanzierung respektive die für Innerortsstrecken oft geltenden Spezialbestimmungen sind in den kantonalen Zahlen in der Regel nicht enthalten.
- Die bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts zurückreichenden Zahlenreihen weisen um 1850/1852 überdies den Bruch der Währungsreform aus. Wir präsentieren darum die langen Reihen erstens als Rohdaten, zweitens mit der Umrechnung der Jahre vor der Münzreform und drittens für die Diagramme deflationiert mit dem Index der Bauarbeiterlöhne der Historischen Statistik.¹³

Alle diese Umstände machen die historisch-statistische Erfassung der Entwicklung der Strasseninfrastruktur nicht unmöglich. Die Interpretation der Zahlenreihen erfordert aber eine gründliche und umfassende Berücksichtigung der jeweiligen kantonalen Verhältnisse, die im Detail in strassendaten.ch nicht erfolgen kann, für die im Folgenden jedoch einige Grundlagen gegeben werden sollen.

Schätzungen der Längen und der Baukosten der Hauptstrassen der Schweiz durch Bavier und Chatelanat, 1878 und 1879

Um Strasseninfrastrukturen statistisch erfassen und vergleichen zu können, gibt es Kennwerte, beispielsweise:

- die Strassenausgaben und deren detaillierte Verwendung
- die Strassenlängen, differenziert nach Klassen
- die Strassenflächen, differenziert nach Klassen
- die Strassenlängen pro Fläche des Kantons
- die Strassenlängen pro 1000 Einwohner des Kantons

Schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden zwei Studien verfasst, die solche Kennwerte zum Ziel hatten:

S[imeon] Bavier, *Die Strassen der Schweiz*, Zürich 1878, und

A. Chatelanat, *Das Verhältnis der Staatsausgaben zu den Gemeindeleistungen für die wichtigsten Kulturgebiete in den verschiedenen Schweizerkantonen*, Kap. 3: Die Theilung der Lasten zwischen Staat und Gemeinden im Strassenwesen, in den einzelnen Kantonen, in: *Statistisches Handbuch der Schweiz*, Bern 1879, 83–99.¹⁴

¹³ Heiner Ritzmann-Blickenstorfer (Hg.). *Historische Statistik der Schweiz*, Zürich 1996, 444ff.

¹⁴ Zwei weitere Studien über die unterschiedlichen kantonalen Verhältnisse im Strassenwesen sind: *Renseignements relatifs aux chemins vicinaux en Suisse. Récapitulées par le Bureau fédéral de statistique*, in: *Zeitschrift für schweizerische Statistik*, 9. Jg., Bern 1873, 21–35, 107–115, und: Ch. Bähler. *Strassenbauwesen*, in: Naum Reichesberg (Hg.). *Handwörterbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung*, Bd. 3, Bern 1911, 780–804.

In ihren Untersuchungen der kantonalen Strassennetze unternahmen es Bavier 1878 und, auf diesem aufbauend, Chatelanat 1879 aufgrund von Umfragen bei den Kantonen, die diesbezüglichen Werte zu schätzen und vergleichend zu rangieren. Dabei sind die zugrunde liegenden Angaben nicht nur durch die sehr unterschiedlichen Voraussetzungen und Informationsstände unsicher. Weder Bavier noch Chatelanat wiesen die Quellen des Zahlenmaterials, die Erhebungs- und Schätzungsmethoden genauer aus. Es geht zudem aus den Aufstellungen hervor, dass Bavier, der seinen Berechnungen nur nominale Ausgaben zugrunde legte, offensichtlich nicht einmal in Ansätzen versuchte, die Teuerung einzubeziehen. Die damaligen Berechnungen sollen jedoch aus den folgenden Gründen trotzdem abgebildet werden:

- Bavier und Chatelanat verfügten über Kenntnisse und die Erfahrung, die sie zu einer gewissen Homogenisierung etwa der Strassenklassen besser befähigte, als dies aus retrospektiver Sicht überhaupt möglich ist.
- Die absoluten Werte interessieren hier weniger als die Grössenordnungen.
- Und schliesslich weisen die in der Tabelle «Längen und Baukosten der Hauptstrassen der Schweiz» für den schon längere Zeit mit dem Thema befassten Historiker doch eine gewisse Plausibilität auf.

Tab. 1: Baukosten der Strassen 1. Klasse 1878/79

Kantone	Mittlere Baukosten der Strassen 1. Klasse					
	pro Quadratkilometer		pro 1000 Einwohner		pro Kilometer	
	Kilometer	Rang	Kilometer	Rang	Franken	Rang
Aargau	0.91	3	6.45	6	17'120	20
Appenzell Ausserrhoden	0.63	7	3.16	21	20'670	16
Appenzell Innerrhoden	0.56	9	7.51	2	25'220	9
Baselland	0.39	15	3.03	22	22'930	13
Basel-Stadt	2.41	1	1.81	25	67'500	1
Bern	0.28	16	3.80	19	29'800	6
Freiburg	0.23	19	3.40	20	25'360	8
Genf	0.98	2	2.93	23	49'130	2
Glarus	0.15	21	2.88	24	14'760	24
Graubünden	0.11	23	8.79	1	18'900	17
Luzern	0.51	10	5.84	7	16'970	21
Neuenburg	0.46	12	3.83	18	24'700	10
Nidwalden	0.22	20	5.51	9	24'060	11
Obwalden	0.14	22	4.64	16	15'940	22
Schaffhausen	0.59	8	4.55	17	18'140	19
Schwyz	0.26	17	4.91	12	23'770	12
Solothurn	0.70	5	7.34	3	18'710	18
St. Gallen	0.44	13	4.71	15	15'550	23
Thurgau	0.64	6	6.74	5	21'130	15
Tessin	0.25	18	5.83	8	35'320	5
Uri	0.08	25	5.47	10	36'650	4
Wallis	0.09	24	4.73	14	29'520	7
Waadt	0.50	11	7.02	4	44'920	3
Zug	0.43	14	4.94	11	7'590	25
Zürich	0.78	4	4.74	13	21'530	14
Schweiz	0.32		5.00		26'480	

Die Gemeindeleistungen zum Kantonsstrassenbau und -unterhalt anhand der Untersuchungen von Bavier und Chatelanat, 1878 und 1879

Im Wesentlichen weisen die Staatsrechnungen nur die Staatsleistungen aus. Mit diesen ist der Strassenbau und -unterhalt aber nur unvollständig erfasst. Die Gemeindeleistungen waren in allen Kantonen eine wichtige, wenn auch nicht überall eine gleich bedeutende Voraussetzung. Diese erfolgten teilweise in Geld, in Landabtretungen, in Fuhren und in vielfältigen Arbeiten an den Strassen.

Der Statistiker Armand Chatelanat nahm 1879 aufgrund der Zahlen von Simeon Bavier eine grobe Schätzung der Gemeindeleistungen vor.¹⁵ In seiner Studie werden mit der Erfassung der Rahmenbedingungen zunächst auch allgemeine Charakteristika des Strassenwesens beschrieben: «In allen Kantonen führt der Staat die Aufsicht. Für die Hauptstrassenzüge ist allgemein das Regiesystem vorherrschend und der Staat bestreitet die Kosten der ersten Strassenklassen zum grossen Teil. Die Gemeinden leisten mehr oder weniger erhebliche Beiträge und haben überdies die eigentlichen Gemeindestrassen, d. h. die blossen Verbindungen von Gemeinde zu Gemeinde und die übrigen Wege allein zu tragen. [...] Prinzipiell am meisten zentralisiert ist der Bau in der Waadt, Schaffhausen und Bern, Freiburg, dann in Uri, Obwalden, Glarus, Inner-Rhoden, Neuenburg.»¹⁶

Es ist nur in detaillierten Lokalstudien möglich, die Gemeindeleistungen zu schätzen. Eine Schätzung war denn auch für Chatelanat nur für Kantone möglich, für die aus unterschiedlichen Gründen genauere Angaben überliefert sind. Er kam zum folgenden Schluss:

Tab. 2: Kostenverteilung für den Bau von Kantonsstrassen

Kanton	Staat (%)	Gemeinden (%)
Zürich	58	42
Luzern	21	79
Schwyz	75	25
Nidwalden	50	50
Solothurn	58	42
Baselland	50	50

Tab. 3: Kostenverteilung für den Unterhalt von Kantonsstrassen

Kanton	Staat (%)	Gemeinden (%)
Zürich	56	44
Bern	100	–
Zug	70	30
Freiburg	50	50
Solothurn	73	27
Baselland	67	33
St. Gallen	70	30
Graubünden	50	50

¹⁵ Chatelanat, A[rmand]: Das Verhältnis der Staatsausgaben zu den Gemeindeleistungen für die wichtigsten Kulturgebiete in den verschiedenen Schweizerkantonen, Kap. 3: Die Theilung der Lasten zwischen Staat und Gemeinden im Strassenwesen, in den einzelnen Kantonen, in: Statistisches Handbuch der Schweiz, Bern 1879, 83–99.

¹⁶ Chatelanat 1879, 91.

Seite aus Chatelanat 1879.

Synopsis des Baues und Unterhaltes der Strassen der Schweiz.

Kantone.	Neubauten.		Unterhalt.		Total.	
	Staatsleistungen.	Gemeindeleistungen.	Staatsausgaben.	Gemeindeleistungen.	Staat.	Gemd.
	%	%	%	%	%	%
Zürich	I gz. II Vorarb., Aufs. $\frac{1}{6}$ — $\frac{1}{5}$	58 II $\frac{5}{6}$ — $\frac{2}{3}$	42 Ioh. Mat., II W., I 60, II 49 ⁰ / ₁₀₀	56 I Mat., Hülfsh. 40 ⁰ / ₁₀₀ , II 51 ⁰ / ₁₀₀	44	
Bern	I—III gz. IV Beiträge	Beiträge an III Kl.	I—III gz.	100		
Luzern	Hptstr. 50 ⁰ / ₁₀₀ Gdst., Vorarb., Kunst.	Hptstr. 50 ⁰ / ₁₀₀ , II gz.	I Kl. Eidg. Schneebruch	I ca. 33 ⁰ / ₁₀₀ , II etc. gz.	37	62
Uri	I und II gz.	Vicinalb.	I gz.	II 4—4,50 ^m br.		
Schwyz	I 6—5,40 ^m breit	II 4—4, 80 ^m breit	I und II	100 Vicinal		
Obwalden	I und II gz.	Vicinalwege 4,5 ^m breit	I und II	100 Vicinal	62	138
Nidwalden	I und II à 50 ⁰ / ₁₀₀	I und II à 50 ⁰ / ₁₀₀	I und II			
Glarus	4,20—6,60 ^m breit, gz.	Vicinal	Hptstr. fast gz. ²	Hptstr. wenig ²		
Zug	I und II gz.	Vicinal unter 4,80 ^m br.	I und II ohne Mat.	I und II Mat.	30	
Freiburg	I—III gz.	Vicinal	I—III ca. 50 ⁰ / ₁₀₀	I—III Mat.	50	
Solothurn	Hptstr. 50—70 ⁰ / ₁₀₀	Hptstr. 50—30 ⁰ / ₁₀₀	I—III in Regie	I—III $\frac{1}{5}$ Vergütung	27	67
Basel-Stadt	Alles		Regie	Fr. 180,000 p. J. ³	33	
Basel-Land	Hptstr. 50 ⁰ / ₁₀₀ und Vorarb., Aufs.	Hptstr. ca. 50 ⁰ / ₁₀₀ , Vicinal	Hptstr. ca. 66 ⁰ / ₁₀₀	Hptstr. 33 ⁰ / ₁₀₀ und Vicinal		
Schaffhausen	Hptstr. gz. An Vicinal 50 ⁰ / ₁₀₀	Ortschaftenläng. An Vicinal 50 ⁰ / ₁₀₀	Staat a 11 e Wege			
Appenzell Auser-Rhoden	z. Theil	z. Theil				
Appenzell Inner-Rhoden	Hptstr. gz. Gmdstr. $\frac{1}{3}$	Gdst. $\frac{2}{5}$	Hptstr. Gestr. 12—21 C. p. ^m	wenig		
St. Gallen	Hptstr. gz.	Gdst. v. 4,20 ^m breit	Hptstr. ca.	Hptstr. etc.	30	
Graubünden	I und II	I und II Mat., an II Land	I ohne Material	I Mat., II gz.	50	
Aargau	I 60 ⁰ / ₁₀₀ , II 40 ⁰ / ₁₀₀	I 40, II 60 ⁰ / ₁₀₀	I	I Fr. 22,000, II gz.		
Thurgau	I—III $\frac{1}{4}$, ev. mehr	I—III mit Staatsbeitr.	I ausser Fuhr	I Fuhr, II und III gz.		
Tessin	I und II ohne Ld.	an I und II Land und Gdstr.	I gz. u. II zu 60 ⁰ / ₁₀₀ p. Pacht	II mit 40 ⁰ / ₁₀₀	8	
Vaud	I und II gz. An Vicinal Beitr.	Vicinal mit Staatsbeitr.	I gz., II 70 ⁰ / ₁₀₀	II à 30—35 ⁰ / ₁₀₀		
Valais	I gz., ev. $\frac{2}{5}$, II 60, III 50, IV 33 ⁰ / ₁₀₀	I ev. $\frac{1}{5}$, II 40, III 50, IV 66 ⁰ / ₁₀₀	I gz.	übrige Strassen		
Neuchâtel	I—III	IV	I—III	IV		
Genève	I 6—12 ^m br.	II Gdst. 4,50—5,50 ^m br.	I	II		

¹ Ca. 33⁰/₁₀₀ vom Total aller Strassen und Vicinalwege. ² Gemeinden am Schneebruch $\frac{1}{5}$, an Gebirgspässe $\frac{1}{4}$. ³ Rückvergütung der Gemeinden, womit wohl Alles gedeckt ist.

Verschiedene Muster der Entwicklung kantonaler Strassenausgaben

Die Strassenausgaben in verschiedenen Kantonen (Diagramme in laufenden Preisen und deflationiert mit dem Index der Bauarbeiterlöhne in Preisen von 1890) lassen mehrere Muster erkennen. In den Regenerationskantonen des Mittellands (zum Beispiel Bern, Luzern oder Zürich) sowie im früh industrialisierten Gebirgskanton Glarus schlug der intensive Strassenbau der 1830er- und 40er-Jahre mit entsprechend hohen Ausgaben zu Buche. Es folgte die Zeit des Eisenbahnbaus, in der kaum noch Hauptstrassen gebaut wurden. In den zwei bis drei Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg wurde der Strassenbau und -unterhalt von manchen Städten aus wieder intensiver (zum Beispiel Luzern und Zürich).

In ländlichen Kantonen vor allem der Innerschweiz und in Appenzell, durch die keine eigentlichen Transitrouten verliefen, wurden in den 1830er- und 1840er-Jahren noch keine Kunststrassen gebaut, was in der Regel auch im Fehlen einer Strassenverwaltung und einer entsprechenden modernen Rechnungsführung zum Ausdruck kommt (eine Ausnahme war diesbezüglich der Kanton Glarus). In diesen Kantonen kam es in den 1850er-Jahren zu einem Aufholen im Strassenbau, was nicht zuletzt durch den in diesen noch nicht als möglich erachteten Eisenbahnbau beschleunigt wurde.

Allgemein schwankten die Strassenausgaben jährlich sehr stark. Das war vor allem eine Folge der Witterungseinflüsse. Durch diese bedingte Massnahmen zeitigten sofort Kosten, die im nächstmöglichen Jahr wieder eingespart wurden. Um die grösseren Linien in den Diagrammen besser zur Geltung zu bringen, empfiehlt sich darum die Berechnung eines gleitenden Durchschnitts über mehrere Jahre.

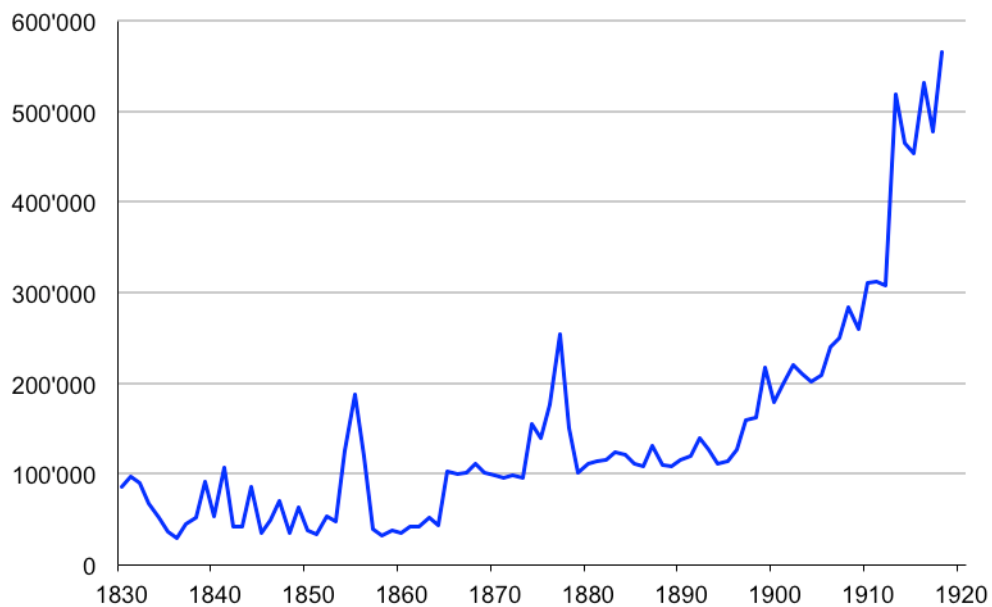
Diagramme

Die Diagramme zu den vier Kantonen Luzern, Bern, Zürich und Schwyz dokumentieren für die Jahre 1830–1918 einerseits die nominalen Strassenausgaben in Franken, andererseits die deflationierten Strassenausgaben in Franken. Als Deflator diente der Index der Bauarbeiterlöhne (1890 = 100). Zur Glättung der starken jährlichen Schwankungen wird ausserdem der gleitende Durchschnitt der Ausgaben über fünf Jahre aufgezeigt. Bis 1851 sind alte Franken in neue Franken umgerechnet.

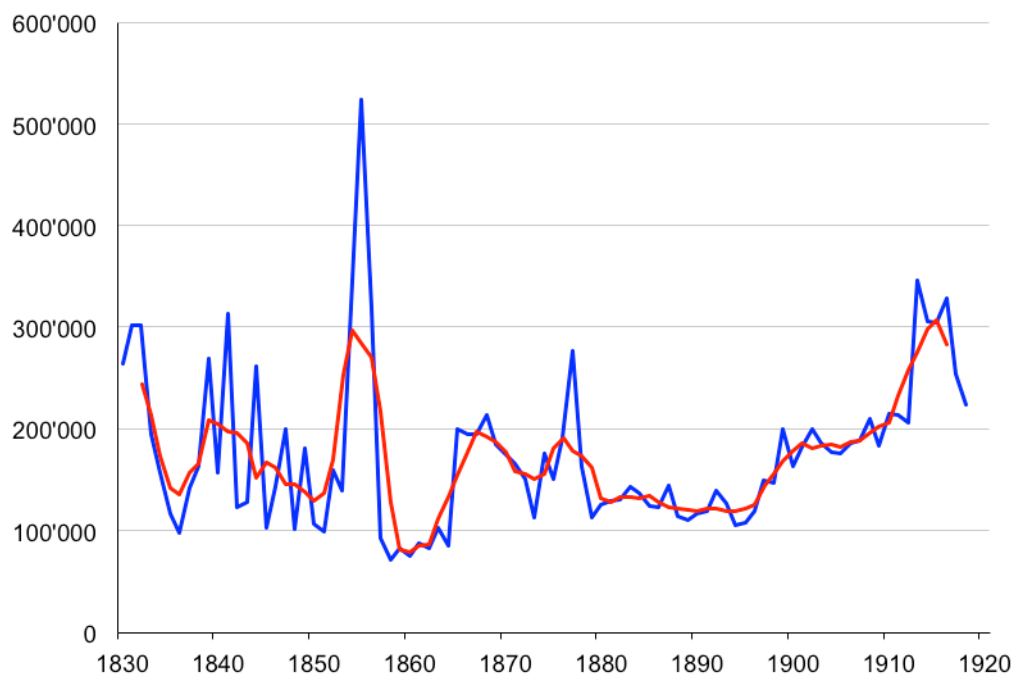
Die weitere Aussagekraft dieser und anderer langer Zahlenreihen kantonaler Strassenausgaben ist stark davon abhängig, ob und wie bestimmt werden kann, was genau in diesen Ausgaben enthalten war und welche Beiträge im Verhältnis dazu noch von anderer Seite her, vom Bund oder vor allem von den Gemeinden oder von Partikularen, geleistet wurden.

Kanton Luzern

Strassenausgaben des Kantons Luzern nominal 1830–1918 (in Fr.)



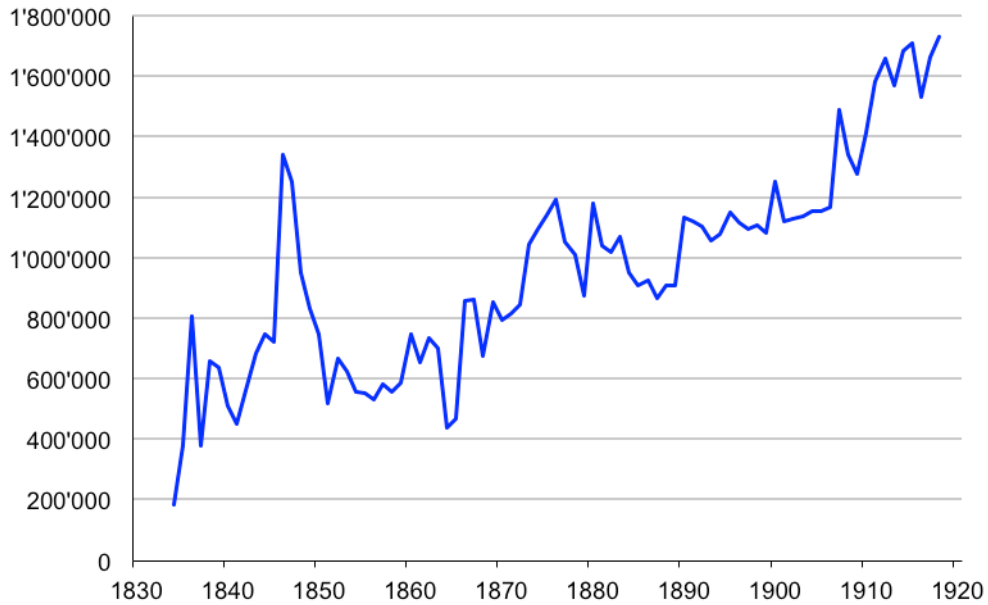
Strassenausgaben des Kantons Luzern deflationiert 1830–1918 (in Fr.)



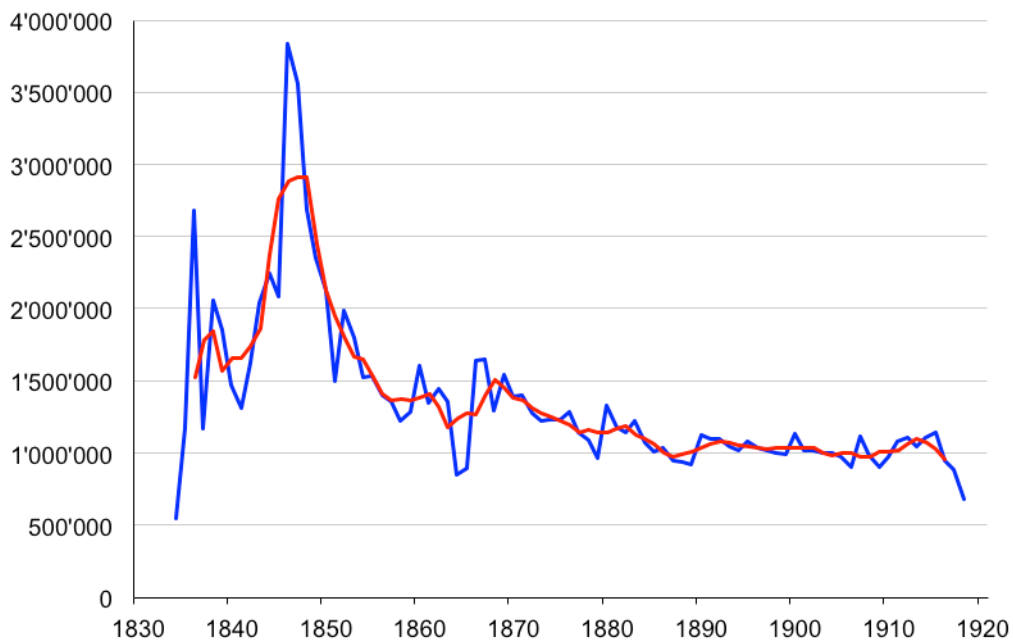
Blau: Strassenausgaben deflationiert; rot: gleitender Durchschnitt über fünf Jahre.

Kanton Bern

Strassenausgaben des Kantons Bern nominal 1834–1918 (in Fr.)



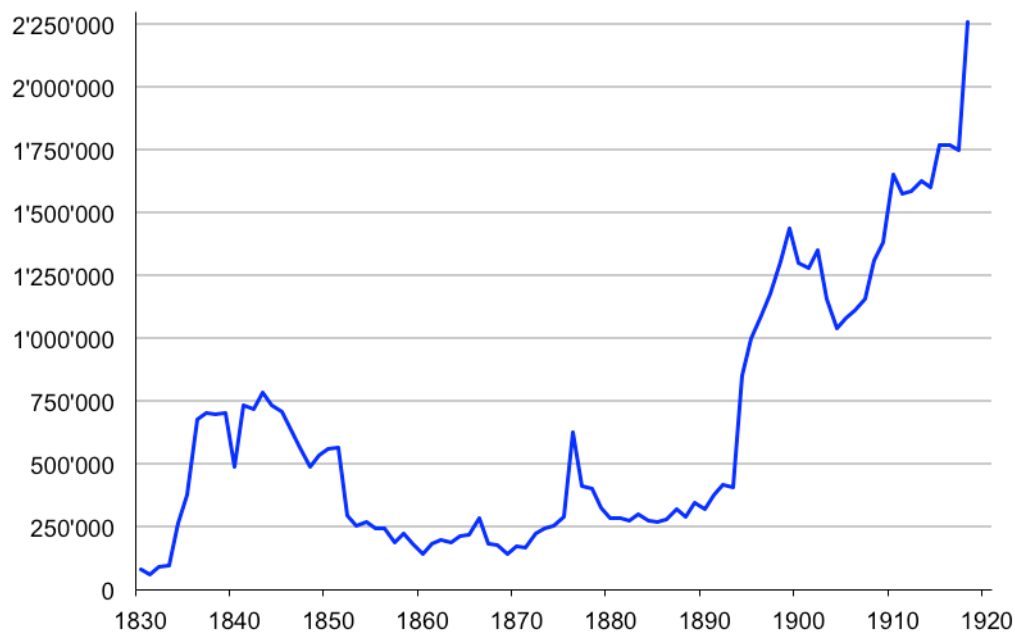
Strassenausgaben des Kantons Bern deflationiert 1834–1918 (in Fr.)



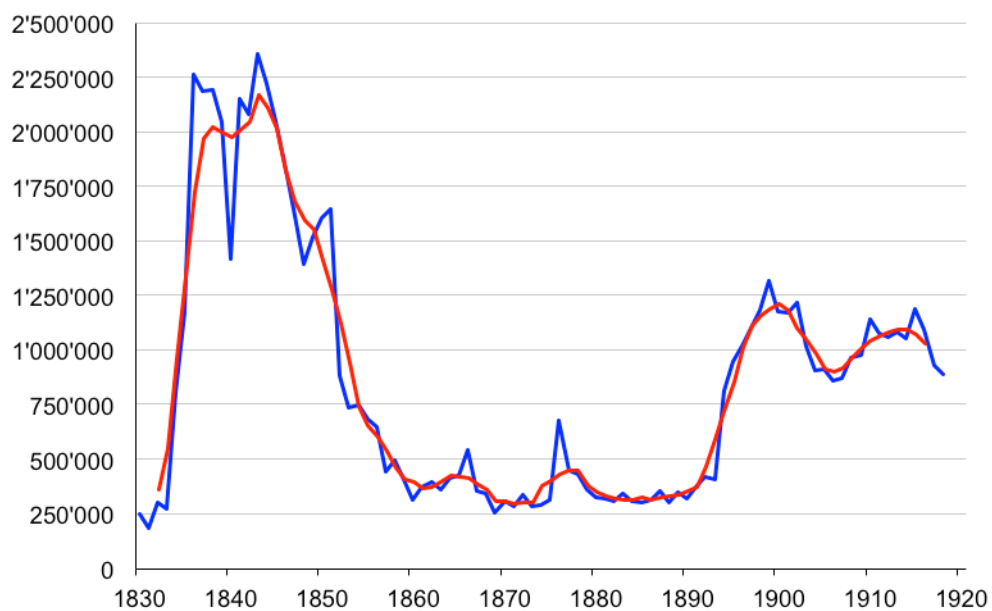
Blau: Strassenausgaben deflationiert; rot: gleitender Durchschnitt über fünf Jahre.

Kanton Zürich

Strassenausgaben des Kantons Zürich nominal 1830–1918 (in Fr.)



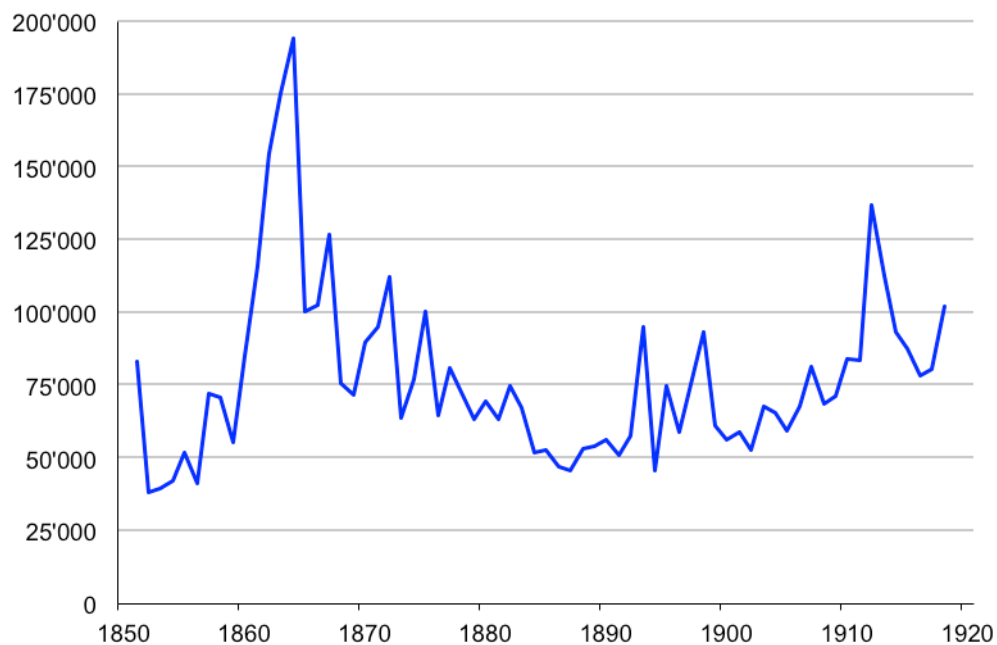
Strassenausgaben des Kantons Zürich deflationiert 1830–1918 (in Fr.)



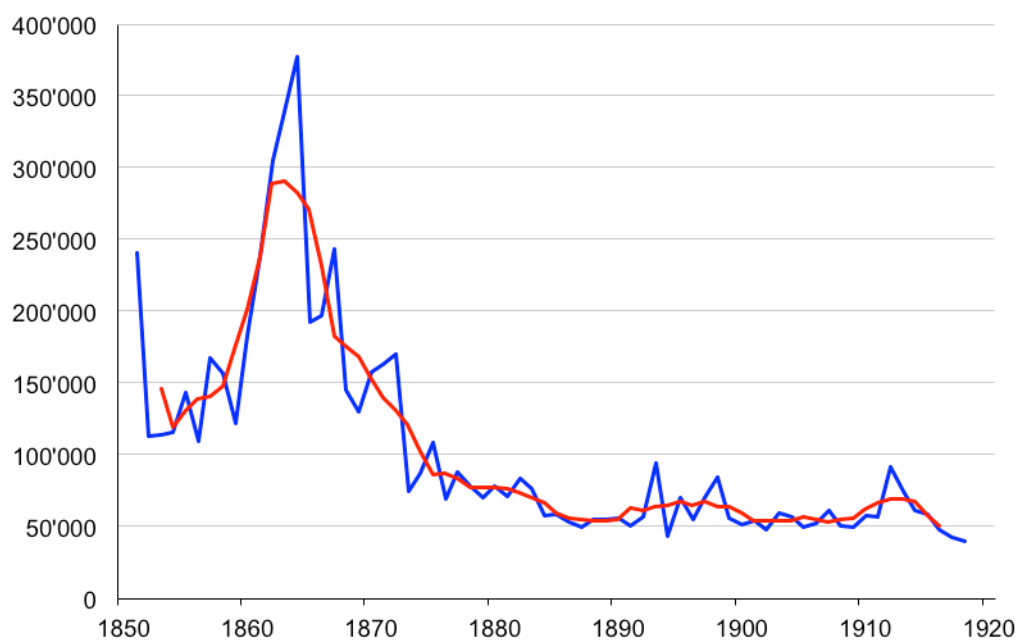
Blau: Strassenausgaben deflationiert; rot: gleitender Durchschnitt über fünf Jahre.

Kanton Schwyz

Strassenausgaben des Kantons Schwyz nominal 1851–1918 (in Fr.)



Strassenausgaben des Kantons Schwyz deflationiert 1851–1918 (in Fr.)



Blau: Strassenausgaben deflationiert; rot: gleitender Durchschnitt über fünf Jahre.

Die Strasseninfrastruktur anhand der Strassengesetze und der Strassenreglemente

In den meisten Fällen bestehen kantonale Strassengesetze seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die ersten Gesetze wurden in der Regel im Zusammenhang mit eigentlichen Bauprogrammen erlassen. Zwischen der Klassifikation und den Strassenbauprogrammen bestand oftmals ein direkter Zusammenhang, indem beispielsweise die Strassen 1. Klasse oder einfach die erstgenannten Strassen zuerst und die Strassen 2. Klasse in einer nächsten Phase aus- oder neu gebaut wurden. Die Klassen bezeichnen jeweils sowohl verschiedene Ausbau- und Linienführungsstandards als auch in der Regel eine Stufung der Kostenbeteiligung von Kanton, Bezirk und Gemeinden.

Aus dem programmatischen Charakter der Gesetze folgt der für unser Vorhaben problematische Umstand, dass trotz der erstaunlich weitgehenden Umsetzung der Gesetze¹⁷ klassierte Strassen nicht oder erst später ausgebaut wurden. Zudem variieren

zwischen den Kantonen die Bestimmungen bezüglich der Breite und der maximalen Steigungen auch bei gleicher Klassifikation. Und schliesslich wurde besonders in den frühen Gesetzen ein Sollzustand bestimmt, der kaum durchgehend eingehalten werden konnte. Die nachfolgende Generation der Strassengesetze schrieb dann nicht selten geringere, offensichtlich realistischere Breiten fest. Die Möglichkeit einer diesbezüglichen Überprüfung bieten die Detailbestimmungen der Gesetze und Verordnungen sowie die verschiedenen Auflagen der Dufourkarte und der Siegfriedkarte.¹⁸ Damit ist mit Ausnahme des Gebiets des Kantons Basel-Stadt das Hauptstrassennetz der ganzen Schweiz mindestens für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts rekonstruierbar.¹⁹

Die folgende Liste zeigt in den 1830er-Jahren eine eindeutige Zunahme bei den Erlassen von Strassengesetzen und -verordnungen. Sie entstanden vor allem im Zusammenhang erfolgreicher Regenerationsbewegungen. Verschiedene Kantone entwickelten schon vorher eine mit entsprechenden Gesetzen, Reglementen und mit Strassenbau- und Unterhaltsfachleuten rational organisierte Strassenverwaltung als Teil der Staatsverwaltung. Beispiele dafür sind die Kantone Tessin, Waadt und Genf. Andere Kantone – vor allem Gebirgskantone – erliessen erst viel später eigentliche Strassengesetze. Bis dahin stützten sie sich auf Sammlungen von Einzelbestimmungen und Regelungen, die den Strassenbau und den Verkehr betrafen. Diese wurden später in sogenannten Landsbüchern zusammengestellt und publiziert. Eine weitere allgemeine Häufung des Erlasses neuer Strassengesetze fällt in die 1860er- und 70er-Jahre. Beide Phänomene sind Ausdruck grundlegender Prozesse zuerst des forcierten Kunststrassenbaus und dann auch der Anpassungen infolge des Eisenbahnbaus.

Die Liste der Strassengesetze wird ergänzt durch zwei zeitgenössische Erhebungen, in denen 1878 der Bündner Strasseningenieur und spätere Bundesrat Simeon Bavier und 1923 die Vereinigung schweizerischer Strassenfachleute (VSS) die kantonalen Bestimmungen auflisteten.²⁰ Die Zusammenstellung von 1923 war eine Frucht der Vorarbeiten an einer Bundesstatistik der Strasseninfrastruktur, zu welcher der VSS durch die schweizerische Baudirektorenkonferenz beauftragt worden war und die zur Grundlage der Strassenstatistiken der Statistischen Jahrbücher der Schweiz und des VSS-Organs wurden.

Beide Zusammenstellungen sind nicht frei von jenen Schwächen, welche die qualitative und quantitative Erfassung der Strasseninfrastruktur bis in die 1920er-Jahre problematisch machen. Jedoch kamen beide Quellen aufgrund von Umfragen bei den Kantonen zustande und wurden von ausgewiesenen Fachleuten der Zeit erarbeitet, die wie kaum jemand anderes in

¹⁷ In den 1830er- und 40er-Jahren ist ein Strassenbauboom festzustellen, der mindestens so erstaunlich anmutet wie der vielbeachtete Take-off der Eisenbahnen im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts.

¹⁸ Die zwei Signaturen mit ausgezogenen Doppelstrichen sind Indiz der Umsetzung der Strassengesetzvorgaben. Aber auch hier bleibt ein letzter Zweifel, indem die damaligen Kartografen in der Bemühung um die längere Aktualität ihrer Karten versucht waren, nicht nur die bestehenden, sondern auch die erst projektierten Strassen aufzunehmen.

¹⁹ Eine Liste der basel-städtischen Hauptstrassen findet sich in Bavier, 1878, 85. Zudem ist das Hauptstrassennetz Basels leicht über die nach Basel führenden Hauptstrassen und aus historischen Karten abzuleiten.

²⁰ Bavier, S[simeon]: Die Strassen der Schweiz, Zürich 1878.

der Lage waren, einen Überblick zu gewinnen und die sehr verschiedenen Angaben der Kantone zu gewichten.

Aargau

Strassengesetz 1832

Das Hauptstrassennetz ist in zwei Klassen eingeteilt:

Der Staat übernimmt die Kosten für die Aufsicht auf den Hauptstrassen 1. und 2. Klasse und für die Gemeindestrassen. Der Staat kommt im Weiteren bei den Strassen 1. und 2. Klasse für die Besoldung der Wegknechte, die erforderlichen Landentschädigungen, den Kauf der Kiesgruben und der Steinbrüche, die Zubereitung des Strassenmaterials, den Bau und den Unterhalt jener Brücken und Strassendolen auf, für die weder Partikulare noch Gemeinden ein Brückengeld beziehen oder durch Verträge zum Unterhalt verpflichtet sind.

Der Staat übernimmt für die Strassen 1. Klasse einen Drittel und für die Strassen 2. Klasse einen Sechstel der Kosten für den Transport der Strassenmaterialien. Die anderen Transporte sind durch die Gemeinden zu leisten.

Die Gemeinden haben auch alle Arbeiten zu leisten, die nicht den Wegknechten obliegen.

Zudem haben die Gemeinden für alle Innerortsstrecken nach einem vom Kleinen Rat ermittelten Schlüssel aufzukommen. Schliesslich sind die Gemeinden allein für die Gemeindestrassen verantwortlich.²¹

Strassengesetz 1838

Die Strassen 1. und 2. Klasse werden in einer einzigen Klasse von Hauptstrassen zusammengefasst. Das Gesetz unterscheidet zwischen Landstrassen und Nebenstrassen.

Der Staat übernimmt neben den Kosten der Aufsicht für Land- und Nebenstrassen für die Landstrassen die Besoldung der Strassenwärter, die Landentschädigungen, den Ankauf des Strassenmaterials und der dazu benutzten Steinbrüche und Kiesgruben, die Zubereitung des Steinmaterials, den Bau und den Unterhalt der Brücken und Dolen, für die weder Partikulare noch Gemeinden ein Brückengeld beziehen oder durch Verträge zum Unterhalt verpflichtet sind. Der Staat leistet an die Nebenstrassen pro Wegstunde (4.8 Kilometer) einen jährlichen Beitrag von 80 Franken.

Die Gemeinden leisten für die Landstrassen die Fuhren. Sie übernehmen in den Ortschaften den allgemeinen Unterhalt nach einem vom Kleinen Rat ermittelten Schlüssel sowie die Anlage und den Unterhalt von Pflästerungen. Die Gemeinden tragen im Übrigen den Bau und den Unterhalt der Nebenstrassen.²²

Strassenreglement 1839

Breite und maximale Steigung:

Landstrassen, ohne Seitengräben 24–36 Fuss und 4 Prozent.

Nebenstrassen ohne Seitengräben 15–24 Fuss und 12 Prozent.²³

Weitere gesetzliche Bestimmungen sind:

Strassenklassifikation 1839: sechs weitere Hauptstrassen.²⁴

Strassengesetz, Fassung 1847: Gesetz von 1838 mit den seither verfügten Änderungen.²⁵

Strassengesetz 1859: das Hauptstrassennetz nur als Strassen 1. Klasse.²⁶

Festsetzung Strassennetz 1865.²⁷

²¹ Neue Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Aargau, Bd. 1, Aargau 1831ff., 225–230, § 6–§ 9. Wegen des zu starken Bezugs auf die Transitrouten wurde 1838 die Revision notwendig; darum ist vom Strassengesetz 1838 auszugehen.

²² Neue Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Aargau, Bd. 2, Aargau 1831ff., 417–424, § 6 und § 7.

²³ Gesetzes-Sammlung für den eidgenössischen Kanton Aargau, Bd. 2, Aarau 1847, 363–373, §1–§4. Diese Fassung des Strassenreglements vereint das Strassenreglement von 1839 mit den Änderungen von 1843.

²⁴ Neue Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Aargau, Bd. 3, Aargau 1842, 49–51.

²⁵ Gesetzes-Sammlung für den eidgenössischen Kanton Aargau, Bd. 2, Aarau 1847, 358–363. Diese Fassung des Strassengesetzes fügt das Strassengesetz von 1838 und die Neuklassifikationen von 1839 und 1843 zusammen.

²⁶ Gesetz über den Strassen-, Wasser- und Hochbau, 1859, in: Gesetzes-Sammlung für den eidgenössischen Kanton Aargau, Bd. 5, Aarau 1865, 163–189.

Bavier 1878

Die Strassen sind in Landstrassen und Gemeindestrassen eingeteilt:

Länge der Landstrassen 506 Kilometer, Breite 5.4–7.2 Meter, Maximalsteigung bei Neuanlagen 6 Prozent.

Länge Gemeindestrassen 776 Kilometer, Breite 4.8–5.4 Meter, Steigungen bei alten Strassen bis 18 Prozent, Maximalsteigung bei Neuanlagen 6 Prozent.

Der Staat hat für den Bau und die Korrekturen der Landstrassen unter «angemessener» finanzieller Mitbeteiligung der Gemeinden aufzukommen. Der Unterhalt obliegt dem Staat. Zu diesem haben die Gemeinden jedoch das Material und die Fuhren beizutragen. Die Gemeinden sind für den Bau, die Korrektur und den Unterhalt der Gemeindestrassen verantwortlich. Seit 1863 leistet der Staat finanzielle Beiträge an den Unterhalt von Ortsverbindungen.

VSS 1923

Die öffentlichen Strassen sind in Land- und Gemeindestrassen und die Gemeindestrassen wiederum in Ortsverbindungen und in öffentliche Fahr- und Fusswege eingeteilt:

Länge des Landstrassennetzes 454 Kilometer.

Länge der Ortsverbindungen 755 Kilometer.

Breite der Landstrassen durchschnittlich 5–6 Meter, der Ortsverbindungsstrassen 4.5 Meter.

Der Bau und die Korrekturen der Landstrassen werden gemeinsam durch den Staat (durchschnittlich 60 Prozent der Kosten) und die Gemeinden getragen. Die Innerortsstrecken gehen in der Regel zu Lasten der Gemeinden. Der Unterhalt der Landstrassen wird inner- und ausserorts vom Staat besorgt. Die Gemeinden haben daran einen jährlichen Beitrag zu leisten. An den Bau und die Korrektur der Ortsverbindungen leistet der Staat Beiträge von 40–50 Prozent.²⁸

Appenzell Ausserrhoden**Strassengesetz 1851**

Die Strassen sind in zwei Klassen von Landstrassen und in Gemeindestrassen eingeteilt:

Die Landstrassen 1. Klasse sollen ohne die Seitengräben mindestens 20 Fuss breit sein und eine maximale Steigung von 7 Prozent aufweisen.

Die Landstrassen 2. Klasse sollen ohne die Seitengräben mindestens 16 Fuss breit sein und eine maximale Steigung von 9 Prozent aufweisen.

Die Gemeindestrassen sollen ohne die Seitengräben mindestens 14 Fuss breit sein und eine maximale Steigung von 11 Prozent aufweisen.

Der Bau der Strassen und Brücken aller drei Klassen obliegt den Gemeinden (das Gesetz nennt Ausnahmen), auf deren Gebiet sich die Strassen befinden, während der Staat für den Unterhalt der beiden Klassen der Landstrassen aufkommt. Für die Gemeindestrassen zahlt der Staat pro Wegstunde (4.8 Kilometer) einen jährlichen Betrag von 320 Gulden.²⁹

Strassengesetz 1881: drei Klassen; über die 1. und 2. Klasse entscheidet die Landsgemeinde.

Bavier 1878

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

Länge der Strassen 1. Klasse 36 Kilometer, Normalbreite 6 Meter, Maximalsteigung 7 Prozent.

Länge der übrigen Strassen 129 Kilometer.

Normalbreite der Strassen 2. Klasse 4.8 Meter, Maximalsteigung 9 Prozent.

Normalbreite der Strassen 3. Klasse 4.2 Meter.

Der Unterhalt der Strassen 1. und 2. Klasse erfolgt durch den Staat. Die Strassen 3. Klasse werden durch die Gemeinden unterhalten.³⁰

²⁷ Dekrets-Vorschlag zu Festsetzung eines Strassen-Netzes für den Kanton Aargau, 17. August 1865; folgende Gesetzessammlungen enthalten keine legislative Bestätigung.

²⁸ Basierend auf dem Gesetz über den Strassen-, Wasser- und Hochbau vom 23. März 1859 und das Gesetz zur Abänderung einiger Bestimmungen desselben vom 24. November 1863.

²⁹ Strassengesetz für den Kanton Appenzell-Ausserrhoden, 1851, Art. 6–7.

³⁰ Unterhaltsregelung basierend auf dem Gesetz von 1863.

VSS 1923

Die Strassen sind in 3 Klassen eingeteilt; über die 1. und die 2. Klasse entscheidet die Landsgemeinde:

Breite: 1. Klasse 6 Meter, 2. Klasse 4.8 Meter, 3. Klasse 4.2 Meter.

Maximalsteigung: 1. Klasse 7 Prozent, 2. Klasse 9 Prozent, 3. Klasse 11 Prozent.

Länge des diese drei Klassen umfassenden Strassennetzes: 214 Kilometer.

Die Gemeinden kommen für den Bau neuer Strassen auf, der Kanton für Verbesserungen, Korrekturen und Unterhalt.³¹

Appenzell Innerrhoden

Strassengesetz 1876: zwei Klassen von Hauptstrassen.³²

Bavier 1878

Die Strassen sind in Land- und Gemeindestrassen und die Landstrassen ihrerseits in 2 Klassen eingeteilt:

Länge der Landstrassen 1. Klasse 15 Kilometer.

Länge der übrigen Strassen 75 Kilometer.

Breite der Landstrassen 1. Klasse 5.4–6 Meter, Maximalsteigung 7 Prozent.

Breite der Landstrassen 2. Klasse 4.2 Meter, Maximalsteigung 7 Prozent.

Breite der Strassen 3. Klasse 3.6–4.4 Meter.

Die Strassen 1. und 2. Klasse werden durch den Staat unterhalten die Strassen 3. Klasse durch die Gemeinden unter bedeutender Mitfinanzierung durch den Staat.³³

VSS 1923

Die Strassen sind in Land- und Gemeindestrassen eingeteilt:

Länge der Staatsstrassen 20 Kilometer.

Die Landstrassen werden durch den Staat gebaut und unterhalten. An den Bau der Gemeindestrassen leistet der Staat bis zu einem Drittel der Kosten, an den Unterhalt 13–23 Rappen pro Meter.

Basel-Landschaft**Strassengesetz 1839**

Das Strassen- und Wegnetz ist in sieben Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Landstrassen, ohne Gräben und Borde mindestens 20–30 Schuh breit.

2. Klasse: Nebenstrassen, ohne Gräben und Borde mindestens 20 Schuh breit.

3. Klasse: Verbindungswege, ohne Gräben und Borde mindestens 16 Schuh breit.

4. Klasse: permanente Feld- und Waldwege, ohne Gräben und Borde mindestens 12 Schuh breit.

5. Klasse: Brachfeldwege.

6. Klasse: öffentliche Fusswege.

7. Klasse: Privatwege.

Alle Kosten des Baus neuer Landstrassen und der Aufsicht über alle Landstrassen gehen zulasten des Staats. An den Unterhalt der bestehenden Landstrassen leistet der Staat keine Beiträge. Er hat nur für den Unterhalt der neuen Strassenabschnitte aufzukommen. Die Strassen 2. und 3. Klasse obliegen den Gemeinden.³⁴

Strassengesetz 1842

Das Strassen- und Wegnetz ist in sieben Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Landstrassen, welche dem Handels- und Postverkehr dienen, 24–32 Fuss breit.

2. Klasse: Landstrassen zur Verbindung der Strassen 1. Klasse, 20–24 Fuss breit.

3. Klasse: Nebenstrassen, 16–18 Fuss breit.

4. Klasse: Verbindungswege, 14–16 Schuh breit.

5. Klasse: Permanente Feld- und Waldwege, 12 Schuh breit.

6. Klasse: Brachfeldwege.

³¹ Die VSS-Angaben basieren auf dem Strassengesetz vom 24. April 1881 und auf der Verordnung über das Bau- und Strassenwesen vom 3. Dezember 1908.

³² Bavier, S[imeon]: Die Strassen der Schweiz, Zürich 1878, 90, 92.

³³ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Strassengesetz vom 6. April 1876.

³⁴ Gesetz über den Strassen- und Brückenbau und die Strassenpolizei, Liestal 1839, § 21–34.

7. Klasse: öffentliche Fusswege.

Der Staat trägt die Kosten für den Bau und den Unterhalt der Strassen 1. und 2. Klasse. Die Innerortsstrecken müssen jedoch von den betreffenden Gemeinden unterhalten werden.

Beim Bau von Nebenstrassen leistet der Staat einen Beitrag von einem Viertel der Kosten.³⁵

Strassengesetz 1862

Die öffentlichen Strassen werden in Land- und Gemeindestrassen eingeteilt.

Bau und Korrekturen der Landstrassen gehen zulasten des Staats, sofern sie nicht im alleinigen Interesse der Gemeinden sind. Bei den Ortsverbindungsstrassen übernimmt der Staat die Planung und die Planungskosten. Die Innerortsstrecken gehen zulasten der betreffenden Gemeinden. Ausserorts hat der Staat für den Unterhalt der Land- und Ortsverbindungsstrassen aufzukommen.³⁶

Strassengesetz 1867: Beschaffenheit und Unterhalt der Kantonsstrassen.³⁷

Strassengesetz 1867: Strassenliste in Ausführung des Gesetzes von 1867.³⁸

Bavier 1878

Die Strassen sind in zwei Klassen eingeteilt, Kantons- und Gemeindestrassen:

Länge der Kantonsstrassen 64 Kilometer.

Länge der Strassen 2. Klasse 101 Kilometer.

Normalbreite der Kantonsstrassen 6–8 Meter, Maximalsteigung 7 Prozent.

Normalbreite der Gemeindestrassen 4.8 Meter, Maximalsteigung 9 Prozent.

Der Staat ist für den Bau der Kantonsstrassen verantwortlich, an deren Kosten sich die Gemeinden zur Hälfte beteiligen müssen. Für den Unterhalt bringt der Staat jährlich 75'000 Franken auf. Der Rest wird durch eine Kopfsteuer finanziert.³⁹

VSS 1923

Die Strassen sind in Kantonsstrassen und Gemeindegewege eingeteilt:

Länge des Staatsstrassennetzes 371 Kilometer.

Breite 4.2–5 Meter.

Die Neubauten und Korrekturen der Kantonsstrassen gehen zur Hälfte zulasten der Gemeinden. Der Staat trägt den ganzen Unterhalt.⁴⁰

Basel-Stadt

Strassengesetz von 1859

Es enthält keine Bestimmungen über eine Aufteilung der Kosten zwischen dem Kanton und den Gemeinden.⁴¹

Bavier 1878

Länge der Hauptstrassen 20 Kilometer, Breite 9–18 Meter.

Länge der übrigen Strassen 66 Kilometer.

Alle Strassen werden durch den Staat unterhalten.

³⁵ Gesetz über den Bau, den Unterhalt und die Beaufsichtigung der Strassen, Wege und Brücken, 1842, in: Gesetze, Verordnungen und Beschlüsse für den Kanton Basel-Landschaft, Bd. 3, Liestal, 347–370, § 5–§ 16.

³⁶ Gesetz über das Strassenwesen, 1862, in: Gesetze, Verordnungen und Beschlüsse für den Kanton Basel-Landschaft, Bd. 8, Liestal, 305–317, § 6–§ 19.

³⁷ Gesetz über das Strassenwesen, 1867, in: Gesetze, Verordnungen und Beschlüsse für den Kanton Basel-Landschaft, Bd. 9, Liestal 1874, 185–201.

³⁸ Dekret für die Bezeichnung der Kantonsstrassen, 1867, in: Gesetze, Verordnungen und Beschlüsse für den Kanton Basel-Landschaft, Bd. 9, Liestal 1874, 235–252.

³⁹ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Strassengesetz vom 17. April 1867.

⁴⁰ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz über das Strassenwesen vom 30. November 1916.

⁴¹ Gesetz über Anlage und Korrektion von Strassen und über das Bauen an denselben, 29. August 1859, in: Gesamtausgabe der Gesetzessammlung, Bde. I–XX, enthaltend die in Kraft stehenden Bestimmungen bis zum Ende des Jahres 1881, Basel 1901, 62–66. Eine Liste der basel-städtischen Hauptstrassen findet sich in Bavier 1878.

Bähler 1911

«Die Verhältnisse des Kantons Baselstadt sind auch im Strassenwesen ganz diejenigen einer Grossstadt. Die Organisation des Unterhaltes ist derselben angepasst und lässt sich daher nicht vergleichen mit derjenigen der übrigen Kantone. Auch die Verteilung der Kosten für Bau und Unterhalt der Strassen trägt natürlich diesen Verhältnissen Rücksicht.»

Die Strassen sind in Haupt- und Nebenstrassen eingeteilt:

Breite 6–16 Meter.

Länge der Hauptstrassen 125 Kilometer, der Nebenstrassen 20 Kilometer.

Der Staat ist für den Bau der Strassen verantwortlich. Die Anstösser haben sich an den Kosten zu beteiligen. Der Unterhalt obliegt dem Staat.⁴²

Bern**Strassengesetz 1834**

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt. Als Staatsstrassen gelten die 1. und die 2. Klasse:

1. Klasse: Hauptstrassen, ohne Gräben und Borde mindestens 24 Fuss breit.

2. Klasse: Landstrassen, ohne Gräben und Borde mindestens 18 Fuss breit.

3. Klasse: Verbindungswege, ohne Gräben und Borde mindestens 16 Fuss breit.

4. Klasse: Dorfwege, ohne Gräben und Borde mindestens 12 Fuss breit.

Im Weiteren: übrige öffentliche Wege.

Der Staat kommt für den Bau, die Korrektion und den Unterhalt der Strassen 1.–3. Klasse und der Brücken auf (Landaufkauf, Arbeiten und Transporte). Ausnahmen sind die bestehenden vertraglich bestimmten Leistungen von Anstössern und anstossenden Körperschaften. Innerörtliche Pflästerungen gehen zulasten der Gemeinden respektive der Siedlungen.

Das Gesetz enthält keine Liste der Hauptstrassen; vergleiche dazu die Distanzentabelle von Durheim aus dem Jahr 1844.⁴³

Bavier 1878

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt: der wesentliche Unterschied besteht zwischen den Kantons- und den Gemeindestrassen.

Länge der Hauptstrassen 1927 Kilometer.

Der Unterhalt der Kantonsstrassen wird vom Staat getragen, der Unterhalt der Gemeindestrasse von den Gemeinden.⁴⁴

VSS 1923

Strassen 1. Klasse: Hauptstrassen, mindestens 7.2 Meter.

Strassen 2. Klasse: Landstrassen, mindestens 5.4 Meter.

Strassen 3. Klasse: Verbindungswege, mindestens 4.8 Meter.

Strassen 4. Klasse: Dorfwege.

«Die wirkliche Breite [der Strassen 1. und 2. Klasse] stimmt nicht überall mit der Gesetzesvorschrift überein, durchschnittlich 5.0–5.5 m.»

Länge des Staatsstrassennetzes 2190 Kilometer.

Landerwerb, Neubau und Korrekationen der Strassen 1.–3. Klasse erfolgen durch den Staat. Die Gemeinden haben einen Anteil zu leisten. Zudem haben die Gemeinden die notwendigen Transporte zu übernehmen. Der Unterhalt der Strassen 1.–3. Klasse erfolgt durch den Staat.⁴⁵

⁴² Der Artikel in der «Schweizerischen Zeitschrift für Strassenwesen» enthält keine Detailangaben. Für solche: Bähler, Ch.: Strassenbauwesen, in: Reichesberg, Naum (Hg.): Handwörterbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, Bd. 3, Bern 1911, 780–804.

⁴³ Gesetz über den Strassen- und Brückenbau, in: Neue Offizielle Gesetzessammlung des Kantons Bern, Bd. 3, Bern 1862, 48–62, § 6–§ 17; Durheim, C[arl Jakob]: Distanzen-Tabellen des Cantons Bern; und: Strassen I., II. und III. Classe des Cantons Bern, Bern 1844.

⁴⁴ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Gesetz über den Strassen- und Brückenbau aus dem Jahr 1834.

⁴⁵ Die VSS-Angaben basieren im Wesentlichen immer noch auf dem Strassengesetz von 1834.

Freiburg

Strassengesetz 1830

Die Strassen sind in Kantonal- und in Kommunalstrassen eingeteilt, die Kantonalstrassen wiederum in eine 1. und eine 2. Klasse.

Der Staat übernimmt bei den Kantonalstrassen die Kosten des Baus (Landerwerb, Erdarbeiten, Baumaterialien, Arbeiten an Brücken, Wasserabzügen und Strassenmauern), der Korrekturen und des Unterhalts. Ausgenommen davon sind die Kantonalstrassen auf dem Gebiet der Stadt Freiburg. Die Fuhren und andere, oben nicht erwähnte Arbeiten gehen zulasten der Gemeinden.⁴⁶

Strassengesetz 1849

Die Kantonalstrassen sind in drei Klassen eingeteilt:

1. Klasse: die grossen Handelsstrassen.
2. Klasse: die weniger bedeutenden Handelsstrassen.
3. Klasse: Strassen zur Beförderung des inneren Verkehrs.

Der Bau und der Unterhalt der Strassen 1. Klasse gehen zulasten des Staats. Allerdings haben die Gemeinden rund vier Zehntel der Transportleistungen zu erbringen. Der Bau und der Unterhalt der Strassen 2. Klasse gehen zulasten des Staats, mit Ausnahme von acht Zehnteln der Fuhren, welche die Gemeinden zu erbringen haben. Der Bau und der Unterhalt der Strassen 3. Klasse werden je zur Hälfte vom Staat und von den betreffenden Gemeinden getragen.⁴⁷

Strassengesetz 1863

Die Kantonalstrassen sind in drei Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Hauptverkehrsstrassen, 22–28 Fuss breit.
2. Klasse: Transitstrassen von weniger grosser Bedeutung, 20–24 Fuss breit.
3. Klasse: Strassen, welche die regionalen Beziehungen vermitteln, 18–22 Fuss breit.

Die Baukosten werden wie folgt zwischen dem Staat und den Gemeinden aufgeteilt:

1. Klasse: neun Zehntel trägt der Staat; 2. Klasse acht Zehntel trägt der Staat; 3. Klasse sechs Zehntel trägt der Staat.

Beim Unterhalt übernimmt der Staat für die Strassen 1.–3. Klasse die Aufsicht und die Besoldung der Wegknechte. Den Gemeinden obliegen die Schneeräumung, das Wegräumen der Erdschlipfe und der Transport aller Materialien. Zum Unterhalt gehören auch «die Bekiesungen mittels der Presswalze».

In die Kosten für den Aufkauf und die Zubereitung der Unterhaltsmaterialien teilen sich der Staat und die Gemeinden wie folgt: 1. Klasse neun Zehntel trägt der Staat, 2. Klasse acht Zehntel trägt der Staat, 3. Klasse zu fünf Zehnteln trägt der Staat.⁴⁸

Bavier 1878

Die Kantonsstrassen sind in drei Klassen eingeteilt; die 1. Klasse umfasst die Hauptverkehrsstrassen:

Strassen 1. Klasse: Länge 349 Kilometer, Normbreiten 5.4–7.5 Meter, Maximalsteigung 7.5 Prozent.

Strassen 2. und 3. Klasse: Länge 28 Kilometer, Normbreiten 4.8–5.5 Meter.

Die Strassen 1. Klasse werden durch den Staat gebaut. Der Unterhalt aller 3 Klassen ist wie folgt aufgeteilt: Wegmacherlöhne durch den Staat, alle Fuhrleistungen durch die Gemeinden; Materialkosten: bei Strassen 1. Klasse zu neun Zehnteln, bei Strassen 2. Klasse zu acht Zehnteln und bei Strassen 3. Klasse zu sechs Zehnteln durch den Staat.⁴⁹

VSS 1923

Kantonsstrassen 1. Klasse: Hauptverkehrswege.

Kantonsstrassen 2. Klasse: Strassen von geringerer Bedeutung.

Länge des Kantonsstrassennetzes 565 Kilometer.

⁴⁶ Gesetz vom 4ten May 1830 betreffend den Unterhalt der Strassen im Canton Freyburg, in: Sammlung der Gesetze, Dekrete, Beschlüsse und anderen öffentlichen Verhandlungen der Regierung der Stadt und Republik Freyburg, Bd. 12, Freiburg 1831, 12–46, Art. 6–17.

⁴⁷ Gesetz über das Strassenwesen, 1849, in: Sammlung der Gesetze, Dekrete, Beschlüsse und anderen öffentlichen Verhandlungen der Regierung des Kantons Freiburg, Bd. 24, Freiburg 1859, 382–421, Art. 1–42.

⁴⁸ Änderung des Strassengesetzes von 1849, Art. 6–48, 1863, in: Sammlung der Gesetze, Dekrete, Beschlüsse und anderen öffentlichen Verhandlungen der Regierung des Kantons Freiburg, Bd. 34, Freiburg 1863, 437–450, Art. 6–31.

⁴⁹ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Strassengesetz von 1863.

Die Kosten des Baus der Strassen 1. Klasse gehen zu sieben Zehnteln zulasten des Staats, zu drei Zehntel zulasten der anliegenden Gemeinden. Die Kosten der Strassen 2. Klasse gehen je zur Hälfte zulasten des Staats und der anliegenden Gemeinden. Der Unterhalt der Kantonsstrassen obliegt dem Staat und den anliegenden Gemeinden ungefähr nach dem gleichen Schlüssel.⁵⁰

Genf

Strassengesetz 1816

Die Strassen sind eingeteilt in Kantonsstrassen und in Gemeindestrassen und diese je wiederum in 2 Klassen:

- Kantonsstrassen 1. Klasse, ohne seitliche Gräben 24 Fuss breit.
- Kantonsstrassen 2. Klasse, ohne seitliche Gräben 18 Fuss breit.
- Gemeindestrassen 1. Klasse, ohne seitliche Gräben 16 Fuss breit.
- Gemeindestrassen 2. Klasse, ohne seitliche Gräben 12 Fuss breit.

Der Staat hat die Aufsicht über die Kantonsstrassen. Er trägt die Kosten für deren Unterhalt, Wiederherstellung und Neuanlage. Die Gemeinden haben an diese nur die Aufwände für den Schneebruch und für die Folgen von Überschwemmungen, Mauereinstürzen und Absenkungen zu tragen. Die Gemeindestrassen gehen vollständig zulasten der Gemeinden. Allerdings hat der Staat über die Gemeindestrassen die Oberaufsicht.⁵¹

Klassifikation 1821: Kommunalstrassen 1. Klasse.⁵²

Strassengesetz 1874

Die Strassen sind in Kantonsstrassen, Gemeindestrassen, Nebenstrassen und Privatstrassen eingeteilt. Die Kantonsstrassen sind wiederum in vier Klassen unterteilt:

1. Klasse ohne seitliche Gräben mindestens 12 Meter breit.
2. Klasse ohne seitliche Gräben mindestens 10 Meter breit.
3. Klasse ohne seitliche Gräben mindestens 8 Meter breit.
4. Klasse ohne seitliche Gräben mindestens 6 Meter breit.

Bei Strassen der 1.–3. Klasse übernimmt der Staat die Kosten für die Aufsicht, den Bau und den Unterhalt.

Bei Kantonsstrassen der 4. Klasse haben die Gemeinden für den Unterhalt und für die Landabtretungen bei Verbreiterungen aufzukommen.⁵³

Klassifikation 1875: Kommunalstrassen 1. Klasse⁵⁴

Bavier 1878

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt: Kantonsstrassen, Gemeindestrassen, [Kantonale] «Vizinal-» und Privatwege.

Länge der Strassen 1. Klasse (Kantonsstrassen) 117 Kilometer, Sollbreite 12 Meter, Maximalsteigung 5 Prozent.

Länge der Strassen 2. Klasse (Gemeindestrassen) 156 Kilometer, Sollbreite 10 Meter, Maximalsteigung 5 Prozent.

Breite der Strassen 3. und 4. Klasse 6–8 Meter, Maximalsteigung 6.5 Prozent.

Die Kantonsstrassen werden durch den Staat gebaut, die Gemeindestrassen durch die Gemeinden. Die Kantonsstrassen werden durch den Staat unterhalten, die Gemeindestrassen durch die Gemeinden.⁵⁵

⁵⁰ Die VSS-Angaben basieren auf dem Strassengesetz vom 24. Februar 1923.

⁵¹ Loi sur les routes et sur quelques autres objets relatifs à la Voirie, 1816, in: Recueil authentique des lois et actes du gouvernement de la république et canton de Genève, t. 2, Genève 1817, 120–130, Art. 1–18.

⁵² Arrêté du Conseil d'État, portant Indication des Routes communales de 1.^{re} classe, 1821, in: Recueil authentique des lois et actes du gouvernement de la république et canton de Genève, t. 7, Genève 1821, 68–79.

⁵³ Loi sur les Routes et sur quelques autres objets relatifs à la Voirie, 1874, in: Recueil authentique des lois et actes du gouvernement de la république et canton de Genève, t. 60, Genève 1874, 30–54.

⁵⁴ Arrêté relatif à diverses Routes communales de première classe, 1875, in: Recueil authentique des lois et actes du gouvernement de la république et canton de Genève, t. 61, Genève 1876, 697–719.

⁵⁵ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Gesetz vom 25. Februar 1874.

VSS 1923

Die Kantonsstrassen sind in vier Klassen eingeteilt:

Länge der Kantonsstrassen 224 Kilometer.

Breite der Strassen 1. Klasse bis 12 Meter, 2. Klasse bis 10 Meter, 3. Klasse bis 8 Meter, 4. Klasse bis 6 Meter.

Bau und Unterhalt der Kantonsstrasse gehen zulasten des Staats. Der Staat kann Beiträge an Gemeindestrassen entrichten.⁵⁶

Glarus**Strassenbestimmungen des Landsgemeindememorials 1835**

Verschiedene Bestimmungen aus dem Landsgemeindememorial erhalten aufgrund der Zustimmung der Landsgemeinde den Charakter eines Strassengesetzes.

Mit diesen übernimmt das Land den Unterhalt der nun auszubauenden Landstrassen. Die Brücken an diesen sollen jedoch wie bisher von den Bürgergemeinden, den sogenannten Tagwen, den Korporationen und Privaten unterhalten werden. Die Innerortsstrecken gehen zulasten der betreffenden Tagwen. Zudem haben diese die Pflicht, die zum Strassenbau und -unterhalt notwendigen Materialien und entsprechende Steinbrüche und Kiesgruben zur Verfügung zu stellen.

Die Landstrassen sind von der Kantonsgrenze St. Gallen und von der Kantonsgrenze Schwyz bis Glarus 18 Fuss, von Glarus bis Linthal 16 Fuss, von Schwanden nach Elm 13 Fuss breit auszubauen.⁵⁷

Bavier 1878

Die Strassen sind in Haupt- und Verbindungsstrassen eingeteilt:

Länge der Hauptstrassen 81 Kilometer, der Verbindungsstrassen 21 Kilometer.

Breite der Hauptstrassen 4.2–6.6 Meter, Maximalsteigung 12 Prozent.

Bau und Unterhalt der Hauptstrassen durch den Kanton.

Unterhalt der Verbindungsstrassen durch Gemeinden oder Anstösser⁵⁸

Strassengesetz 1883

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Landstrassen und andere wichtige Strassen.

2. Klasse: vom Staat subventionierte Gemeinde- und Korporationsstrassen.

3. Klasse: Landesfusswege und Gebirgspässe.

Der Staat übernimmt den Bau und den Unterhalt der Strassen 1. Klasse. Allerdings haben die Anstösser die Hälfte an den Unterhalt der seitlichen Gräben beizutragen. Die Innerortsstrecken gehen zulasten der Gemeinden, die dafür vom Staat 10 Rappen pro Laufmeter bekommen. Der Unterhalt der Strassen 2. Klasse geht zulasten der Gemeinden. Für die Brücken an den Strassen 1. und 2. Klasse haben die dafür jeweils bestimmten Pflichten aufzukommen.⁵⁹

VSS 1923

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Landstrassen.

2. Klasse: subventionierte Gemeinde- und Korporationsstrassen.

3. Klasse: Landesfusswege und Gebirgspässe.

Länge des Kantonsstrassennetzes 64 Kilometer.

Bau, Korrekturen und Unterhalt der Strassen 1. Klasse gehen zulasten des Staats, Innerortsstrecken zulasten der Tagwen. Der Kanton zahlt Beiträge an den Unterhalt der Strassen 2. Klasse.⁶⁰

⁵⁶ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz vom 6. April 1918.

⁵⁷ Landsgemeindememorial des Jahres 1835, Beilage I, Antrag den künftigen Unterhalt der Landstrassen betreffend, § 1–§ 3. Die § 16–39 werden als «Strassen-Gesetz» betitelt.

⁵⁸ Die Angaben von Bavier basieren auf den Landsgemeindebeschlüssen von 1835.

⁵⁹ Strassengesetz für den Kanton Glarus, 1883, in: Landsbuch des Kantons Glarus, Teil 2, Glarus 1892, 384–403, § 1–§ 19.

⁶⁰ Basierend auf dem Strassengesetz für den Kanton Glarus, 1883, in: Landsbuch des Kantons Glarus, Teil 2, Glarus 1892, 384–403.

Graubünden

Graubünden kennt bis 1882 keine eigentlichen Strassengesetze, sondern Sammlungen, welche die geltenden Strassenbau- und Strassenpolizeibeschlüsse vereinen. Die Staats- und Gemeindeleistungen sind sehr unterschiedlich geregelt und vielfach bestritten. Es empfiehlt sich deshalb, von den Angaben in Bavier 1878 auszugehen (siehe unten).

Wichtige Passagen, welche die Hauptstrassennetze und deren Klassifikation betreffen, finden sich in: Sammlung 1840: Klassifikation des Hauptstrassennetzes in Kommerzial- oder Handelsstrassen und Kommunikations- oder Verbindungsstrassen.⁶¹

Sammlung 1860: Kommerzial- und Kommunikationsstrassen; in den Gesetzen der 1850er-Jahre (1854) sind die Letzteren unterteilt in Verbindungsstrassen 1. und 2. Klasse; hier sind sie auch detailliert aufgeführt.⁶²

Sammlung 1867: Strassenbau- und Finanzierungsprogramm betreffend die Verbindungsstrassen von 1860, mit einer Liste der entsprechenden Strassen.⁶³

Bavier 1878

Die Strassen sind eingeteilt in Kommerzialstrassen und in Verbindungsstrassen 1. und 2. Klasse Kommunalstrassen:

Länge der Kommerzial- und Verbindungsstrassen 1. Klasse 576 Kilometer.

Länge der Verbindungsstrassen 2. Klasse und der Kommunalstrassen 231 Kilometer.

Breite der Kommerzialstrassen 5–6 Meter, Maximalsteigung 9 Prozent an wenigen Stellen 12 Prozent.

Breite der Verbindungsstrassen 1. Klasse 4.2–5 Meter, 2. Klasse 3.6–4.2 Meter, Maximalsteigung 10 Prozent.

Breite Kommunalstrassen 3–4.5 Meter.

Der Bau der Kommerzial- und der Verbindungsstrassen ist Sache des Staats. Seit den 1860er-Jahren leistet der Bund in der sogenannten Alpen- oder Militärstrassenfrage namhafte Beträge an einzelne Gebirgsstrassenbauten. Der Unterhalt der Kommerzialstrassen geht zulasten des Kantons, Material und Führen gehen zulasten der Gemeinden. Der Unterhalt der Verbindungsstrassen ist ausschliesslich Aufgabe der Gemeinden.

Strassengesetz 1882

Die Strassen sind in Kommerzialstrassen, Verbindungsstrassen und Gemeindestrassen eingeteilt. Für die Kommerzial- und Verbindungsstrassen an Passübergängen gelten teilweise spezielle Bestimmungen. Die Kommerzialstrassen an Passübergängen werden wie bisher vom Kanton unterhalten. Die Landabtretungen und die Rohmaterialien gehen zulasten der Gemeinden.

Der ordentliche und ausserordentliche Unterhalt der Verbindungsstrassen an Passübergängen geht zulasten des Kantons. Bei nicht an Bergübergängen gelegenen Kommerzialstrassen geht der ordentliche und ausserordentliche Unterhalt zulasten des Kantons. Die Gemeinden haben jedoch für die Pflasterungen der Innerortsstrecken aufzukommen. Bei nicht an Passübergängen gelegenen Verbindungsstrassen haben die Gemeinden im Sinn eines Grossratsbeschlusses von 1839 den ordentlichen und ausserordentlichen Unterhalt zu leisten, für die Landabtretungen aufzukommen und die Materialien zu liefern. Der Kanton zahlt je nach erforderlichem Aufwand einen jährlichen Beitrag von 50, 80, 120, 160 oder 200 Franken pro Kilometer.⁶⁴

Strassenpolizeiordnung 1882⁶⁵

Reglement zur Strassenklassifikation 1884⁶⁶

⁶¹ Amtliche Gesetzessammlung für den Eidgenössischen Stand Graubünden, Bd. 3, Chur 1840, 129–187. Als Kommerzial- oder Handelsstrassen galten die sogenannte Obere (Julier- und Maloia-) und die Untere Strasse (Splügen- und San-Bernardino-Route).

⁶² Amtliche Gesetzessammlung des Kantons Graubünden, Bd. 1, Chur 1860, 239–288; siehe auch Gregori, L.; Solca, J.: Zusammenstellung der vom Kanton gebauten Strassen 1780–1931, Manuskript, Bauamt des Kantons Graubünden, Chur 1932.

⁶³ Amtliche Gesetzessammlung des Kantons Graubünden, Bd. 3, Chur 1867, 84–118.

⁶⁴ Gesetz über die Unterhaltung der Strassen und über den Bau von Gemeindestrassen ohne Anwartschaft, 27. Mai 1882, § 1–§ 6, in: Amtliche Gesetzes-Sammlung des Kantons Graubünden, II. Ersatzband, Chur 1909, 257–264.

⁶⁵ Strassenpolizei-Ordnung für den Kanton Graubünden, in: Amtliche Gesetzes-Sammlung des Kantons Graubünden, II. Ersatzband, Chur 1909, 270–290.

⁶⁶ Reglement zur Klassifikation der Verbindungsstrassen, 15. März 1884, in: Amtliche Gesetzes-Sammlung des Kantons Graubünden, II. Ersatzband, Chur 1909, 266–268.

VSS 1923

Die Strassen sind eingeteilt in:

1. Passübergänge a) an Kommerzialstrassen, b) an Verbindungsstrassen.
2. Kommerzialstrassen.
3. Verbindungsstrassen.
4. Gemeindestrassen.

Länge der vom Kanton unterhaltenen Strassen (1. und 2. Klasse) 453 Kilometer.

Breite 1. und 2. Klasse 5–6 Meter, 3. Klasse 3.6–5 Meter, 4. Klasse 2.2–3.5 Meter.

Der Bau und die Korrekturen der Strassen 1. und 2. Klasse gehen zulasten des Staats, die Enteignungen zulasten der Gemeinden, der Unterhalt zulasten des Staats und der Gemeinden (u. a. Material und Führen). Der Bau der Strassen 3. Klasse und 4. Klasse ist Sache des Staats. Den Gemeinden obliegen dabei die Enteignungs-, Material- und Transportkosten und der Unterhalt. Für Letzteren erhalten die Gemeinden für die Strassen 3. Klasse Staatsbeiträge von 50–200 Franken pro Kilometer und für die Strassen 4. Klasse 20 Franken pro Kilometer. Der Bund zahlt an die sogenannten Alpenstrassen jährlich 200'000 Franken.⁶⁷

Strassengesetz 1927: Einteilung der Hauptstrassen in Berg- und Talstrassen.⁶⁸

Ausführungsbestimmungen Vollziehungsverordnung zum Strassengesetz von 1927.⁶⁹

Luzern**Strassengesetz 1832**

Die Strassen sind eingeteilt in Kantonsstrassen 1. Klasse, Kantonsstrassen 2. Klasse, Gemeindestrassen und Güterstrassen.

Der Staat übernimmt für die Korrektur oder Erweiterung der Kantonsstrassen die Leitung und Planung und trägt deren Kosten. Er liefert für die Kantonsstrassen das Sprengpulver und trägt für die Brücken der Kantonsstrassen die Kosten der Maurer, Steinhauer, Schmiede und Zimmerleute sowie des dazu notwendigen Kalks. Die Hauptlast tragen allerdings die Gemeinden. Diese müssen die Steine, das Holz und das übrige Baumaterial zum Brückenbau heranschaffen und die Fronarbeiten und Transportleistungen für den Strassenbau übernehmen. Für die Gemeindestrassen übernimmt der Staat die Planung und die Bauleitung.⁷⁰

Strassengesetz 1865

Die Strassen sind eingeteilt in:

Kantonsstrassen, Sollbreite 16–20 Fuss, inklusive der Fusswege, Maximalsteigung 8 Prozent.

Gemeindestrassen, Sollbreite 12–16 Fuss, Maximalsteigung 10 Prozent.

Güterstrassen und Fusswege, Sollbreite 3–12 Fuss.

Der Staat übernimmt den Bau und die Korrektur der Kantonsstrassen. Die Gemeinden haben mindestens die Hälfte an die Gesamtkosten beizutragen. Die Innerortsstrecken gehen ganz zulasten der Gemeinden. Für die Gemeindestrassen übernimmt der Staat die Projektierungsarbeiten, die Bauleitung und die Kunstbauten. Die Kosten für alles Material, die Materialtransporte und alles andere haben die Gemeinden zu übernehmen. Wo keine anderweitigen Pflichten bestehen, übernimmt der Staat an den Kantonsstrassen den Unterhalt der Brücken, der Mauern, der Stützmauern und der strassenbezogenen Wasserbauten. Die Gemeinden haben an den Unterhalt der Kantonsstrassen einen Beitrag zu leisten, der «dem Unterhalt einer gewöhnlichen Gemeindestrasse von gleicher Länge entspricht».⁷¹

⁶⁷ Die VSS-Angaben basieren u.a. auf dem Gesetz über die Unterhaltung der Strassen und über den Bau der Gemeindestrassen ohne Anwartschaft vom 27. Mai 1882 und auf den Ausführungsbestimmungen hierzu vom 7. Juni 1888 und 21. Mai 1890.

⁶⁸ Strassengesetz des Kantons Graubünden, 20. Februar 1927, in: Amtliche Gesetzes-Sammlung des Kantons Graubünden, 8. Bd., 199–206.

⁶⁹ Grossrätliche Ausführungsbestimmungen zum Strassengesetz des Kantons Graubünden, 2. Dezember 1927, in: Amtliche Gesetzes-Sammlung des Kantons Graubünden, 8. Bd., 207–221.

Kleinrätliche Vollziehungsverordnung, in: Amtliche Gesetzes-Sammlung des Kantons Graubünden, 8. Bd., 222–251.

⁷⁰ Staatsarchiv des Kantons Luzern, 27/150A, § 1–§ 12.

⁷¹ Gesetz betreffend das Strassenwesen, 1864/65, § 1–§ 39, Staatsarchiv des Kantons Luzern, 300A.

Bavier 1878

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt: Kantonsstrassen, Gemeindestrassen und Güterwege.

Länge der Kantonsstrassen 267 Kilometer.

Länge der Gemeindestrassen 505 Kilometer.

Normalbreite der Kantonsstrassen 5–7 Meter, Maximalsteigung 10 Prozent.

Minimalbreite der Güterstrassen 3.6 Meter, Maximalsteigung 12 Prozent.

Die Kantonsstrassen werden durch den Staat unterhalten. Die Gemeinden haben sich daran in der Grössenordnung des Unterhalts einer Gemeindestrasse gleicher Länge zu beteiligen. Die Gemeindestrassen werden durch die Gemeinden unterhalten.⁷²

VSS 1923

Die Strassen sind eingeteilt in Kantons-, Gemeinde- und Güterstrassen:

Kantonsstrassen, 4–6 Meter breit.

Länge des Kantonsstrassennetzes 280 Kilometer.

Der Staat besorgt den Neubau und die Korrekturen der Kantonsstrassen. Die Gemeinden haben an diese mindestens 50 Prozent zu zahlen. Die Innerortsstrecken gehen vollständig zulasten der Gemeinden.

Der Unterhalt wird vom Staat besorgt. Strassen und Gassen in geschlossenen Ortschaften – das sind Luzern, Sursee, Willisau und Beromünster – müssen durch die Gemeinden unterhalten werden.⁷³

Neuenburg**Loi routière 1849**

Die Strassen sind in 4 Klassen eingeteilt:

1. Klasse: routes commerciales et psotales, 7.2 Meter breit.

2. Klasse: routes de communications intérieures postales, 5.4 Meter breit.

3. Klasse: routes de communications intérieures très fréquentées 4.8 Meter breit.

4. Klasse: routes communales ou vicinaux.

Die Neuanlagen, Korrekturen und der Unterhalt der Strassen 1.–3. Klassen gehen vollständig zulasten des Staats. Die Gemeinden, deren Innerortsstrecken gepflästert sind, haben diese selbst zu erneuern und zu unterhalten. Die Neuanlagen, Korrekturen und der Unterhalt der Strassen 4. Klasse gehen vollständig zulasten der Gemeinden oder der für diese Verantwortlichen.⁷⁴

Bavier 1878

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt:

Strassen 1. Klasse: Handels- und Poststrassen.

Strassen 2. Klasse: als Poststrassen dienende innere Verbindungsstrassen.

Strassen 3. Klasse: innere Verbindungsstrassen mit starkem Verkehr.

Strassen 4. Klasse: Kommunalstrassen.

Länge der Strassen 1. Klasse 108 Kilometer, Sollbreite 7.2 Meter

Länge der Strassen 2. Klasse 265 Kilometer; Sollbreite 5.4 Meter.

Breite der Strassen 3. und 4. Klasse 4.8 Meter.

Der Staat kommt für den Bau der Strassen 1.–3. Klasse auf, den Gemeinden obliegt der Bau der Strassen 4. Klasse. Die Strassen 1.–3. Klasse werden vom Staat unterhalten, gepflästerte Strassen innerorts durch die Gemeinden. Die Strassen 4. Klasse werden durch die Gemeinden unterhalten.⁷⁵

VSS 1923

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt. Die 1. bis 3. Klasse gelten als Kantonsstrassen, die 4. Klasse umfasst Gemeindestrassen und -wege.

Länge des Kantonsstrassennetzes 419 Kilometer.

Breite Strassen 1. Klasse 7.2 Meter, 2. Klasse 5.4 Meter, 3. Klasse 4.8 Meter.

Bau, Korrektur und Unterhalt der 1. bis 3. Klasse gehen zulasten des Staats.⁷⁶

⁷² Die Angaben von Bavier basieren auf dem Strassengesetz von 1864; vorher galten das Strassengesetz aus dem Jahr 1832 und das Strassenreglement aus dem Jahr 1833.

⁷³ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz betreffend das Strassenwesen, 1864/65, Staatsarchiv des Kantons Luzern, 300A, ergänzt am 21. Mai 1906.

⁷⁴ Loi sur les routes et voies publiques, 1849, in: Nouveau recueil officiel des lois, t. 3, Art. 1–35, 245–283.

⁷⁵ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Strassengesetz vom 17. September 1849.

Nidwalden

Gesetzesbestimmung von 1857

Die Landstrassen werden je zur Hälfte durch den Kanton («die Obrigkeit») und durch die Anstösser gebaut und unterhalten. Diese Regelung ist seit 1818 in Kraft. Die anderen Strassen werden von den Anstössern oder von den anstossenden Körperschaften getragen.⁷⁷

Bavier 1878

Die Strassen sind in zwei Klassen eingeteilt, die Hauptstrassen und alle übrigen Strassen:
Länge der Hauptstrassen 25 Kilometer, Sollbreite 5.4–7.2 Meter, Maximalsteigung 10 Prozent.
Länge der übrigen Strassen 40 Kilometer, Sollbreite 2–4 Meter.
Der Staat und die Anstösser haben je zur Hälfte an den Bau der Hauptstrassen beizutragen. Der Unterhalt der Kantonsstrassen erfolgt durch den Kanton. Die übrigen Strassen werden von den Gemeinden und von den Anstössern unterhalten.

Gesetzesbestimmung von 1896

Die Unterhaltungspflicht der Anstösser kann bezüglich der Landstrasse Stans–Grafenort für jährliche 80 Rappen und bezüglich der Landstrasse Ennetmoos–Seelisberg für 60 Rappen pro Laufmeter dem Staat übertragen werden.⁷⁸

VSS 1923

Länge des Strassennetzes 82 Kilometer
Breite der Strassen 2.5 Meter bis mehr als 5.4 Meter.
Der Bau und der Unterhalt der Landstrassen obliegen dem Staat.

Obwalden

Strassenverordnung 1865 und revidierte Strassenverordnung 1866

Die Landstrassen werden von vom Staate besoldeten Wegknechten unterhalten. Der Unterhalt des Landstrassenabschnitts von Schlieren in Alpnach bis nach Wyssenbach in Sachseln ist «Sache des Schellenwerks», des Gefängnisses, «welches übrigens nach Massgabe der Umstände auch in andern Gemeinden des Landes verwendet werden kann».⁷⁹

Bavier 1878

Die Kantonsstrassen sind in zwei Klassen eingeteilt:
Sollbreite der Strassen 1. Klasse 6.3 Meter, Maximalsteigung 9 Prozent.
Sollbreite der Strassen 2. Klasse 4.5 Meter, Maximalsteigung 12 Prozent.
Länge der Strassen 1. Klasse 38 Kilometer.
Länge der Strassen 2. Klasse 29 Kilometer.
Die Strassen 1. und 2. Klasse werden durch den Staat unterhalten.⁸⁰ Der Bau der Brünigstrasse wird 1860–1861 im Rahmen der sogenannten Alpen- oder Militärstrassenfrage massgeblich vom Bund subventioniert.

VSS 1923

Die Strassen sind in Kantons- und Gemeindestrassen eingeteilt:
Kantonsstrassen, 4.8 Meter bis 7 Meter breit.

⁷⁶ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz über die Strassen und öffentlichen Wege vom 21. August 1849, Änderungen vom 15. Februar 1861 und dem Dekret über die finanzielle Beteiligung der interessierten Gemeinden an Bau und Korrekturen von Kantonsstrassen.

⁷⁷ Vom Bau- und Strassenwesen, 1857, in: Gesetzbuch des Kantons Unterwalden nid dem Wald, Bd. 1, Stans, 1867, 375–376.

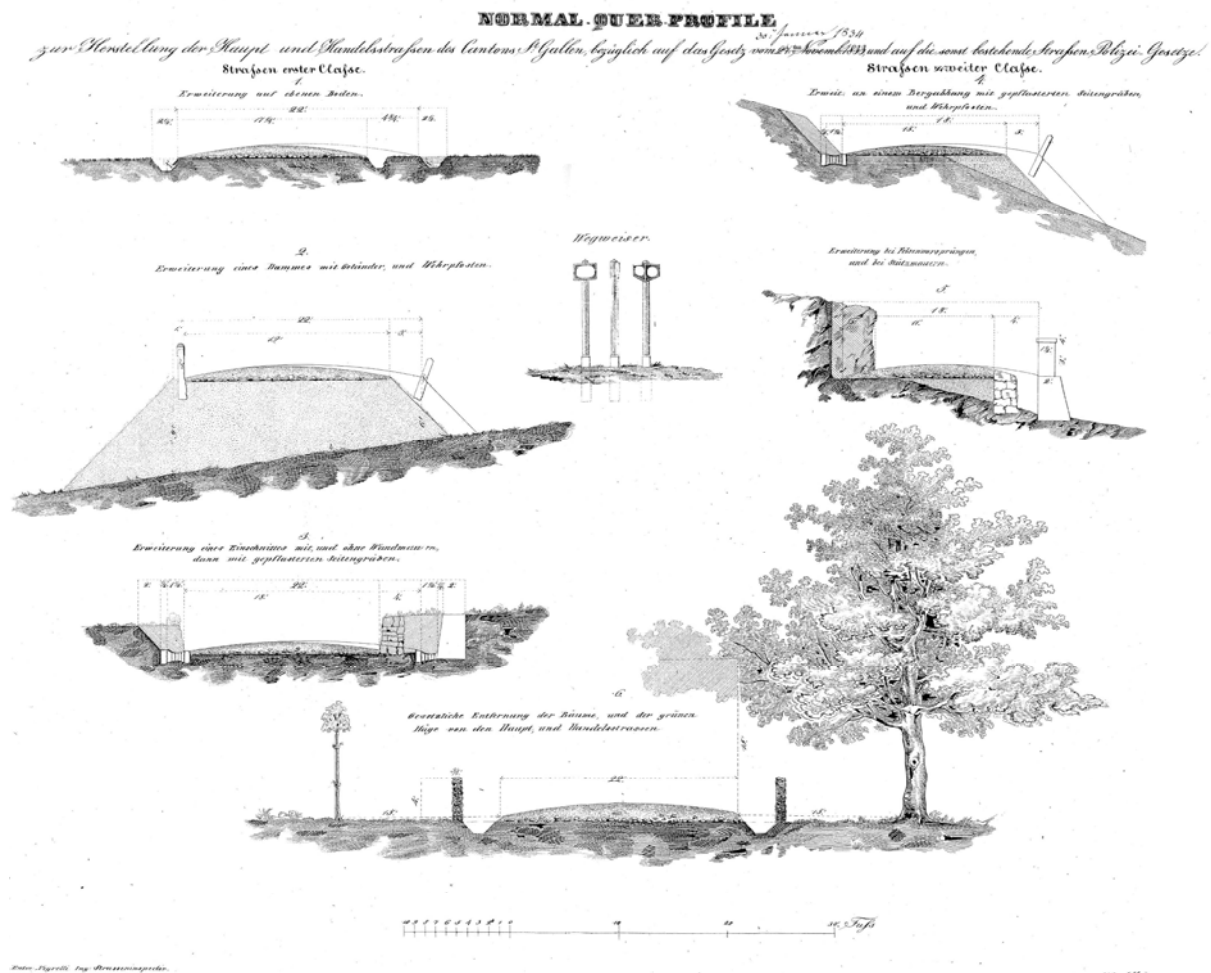
⁷⁸ Gesetz betreffend die Landstrassen, 1896; Gesetz betreffend die Gemeindestrassen, 1896; Gemeindestrassengesetz 1899, in: Gesetzbuch des Kantons Unterwalden nid dem Wald, Bd. 3, Stans, 269–270.

⁷⁹ Verordnung über das Strassenwesen, 1865; Revidierte Verordnung über das Strassenwesen, 1866, in: Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Unterwalden ob dem Wald, Bd. 2, Sarnen 1868, Art. 5 und 6, 131–144, 605–618.

⁸⁰ Die Angaben von Bavier basieren auf der Strassenverordnung vom 10. März 1866.

Länge des Kantonsstrassennetzes 55 Kilometer.
Bau, Korrekturen und Unterhalt sind vollumfänglich Sache des Staats.⁸¹

St. Gallen



Normalien des St. Galler Kunststrassenbaus der 1830er-Jahre von Alois Negrelli. (Staatsarchiv St. Gallen)

Strassengesetz 1834

Die Strassen sind eingeteilt in:

1. Klasse: Haupt- und Handelsstrassen.
2. Klasse: Haupt- und Handelsstrassen.

Weitere Strassen.

Der Bau und Unterhalt der Haupt- und Handelsstrassen 1. und 2. Klasse ist Sache des Staats. Inbegriffen sind die an diesen liegenden Brücken und Dolen. Der Bau und Unterhalt der anderen Strassen obliegen den unterhaltspflichtigen «Landschaften, Höfen und Privaten».⁸²

Bavien 1878

Die Staatstrassen und die Gemeindestrassen sind je in zwei Klassen eingeteilt, die Staatstrassen in: Haupt- und Handelsstrassen.

⁸¹ Die VSS-Angaben basieren auf dem Strassenreglement, 1878, in: Landbuch für den Kanton Unterwalden ob dem Wald, Bd. 2, Sarnen 1900, 246–258.

⁸² Gesetz betreffend die Übernahme der Haupt- und Handelsstrassen und die Einziehung der Weggelder zu Händen des Staates, 1834, in: Krapf, Bruno: Der Strassenbau im Kanton St. Gallen der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Lizentiatsarbeit, Universität Zürich, 1983, 113–116.

Strassen 2. Klasse.

Länge der Hauptstrassen 368 Kilometer, minimale Sollbreite 6.6 Meter, Maximalsteigung 7 Prozent.

Länge der übrigen Strassen 531 Kilometer.

Sollbreite der Strassen 2. Klasse 5.4 Meter, Maximalsteigung 7 Prozent.

Breite der Gemeindestrassen 1. Klasse 4.2 Meter, Gemeindestrassen 2. Klasse 3 Meter.

Die Kantonsstrassen werden vom Staat unterhalten.

Strassengesetz 1889

Die Strassen und Wege sind eingeteilt in:

1. Klasse: Staatsstrassen, 5–6.5 Meter breit, maximale Steigung 7 Prozent.
2. Klasse: Gemeindestrassen, 3–4.5 Meter breit, maximale Steigung 10 Prozent.
3. Klasse: Nebenstrassen, 3 Meter breit.
4. Klasse: Güterstrassen, 2.5–3 Meter breit.
5. Klasse: Fusswege.

Der Bau, die Korrektion und der Unterhalt der Staatsstrassen sind Sache des Staats. Wo innerorts eine Pflästerung unterhalten werden muss, haben die Gemeinden die dadurch im Unterhalt erwachsenden Mehrkosten zu tragen. Der Bau, die Korrektion und der Unterhalt der Gemeindestrassen sind Sache der Gemeinden.⁸³

VSS 1923

Die Strassen und Wege sind eingeteilt in fünf Klassen:

1. Klasse, Staatsstrassen.
2. Klasse, Gemeindestrassen.
3. Klasse, Nebenstrassen.
4. Klasse, Güterstrassen.
5. Klasse, Fusswege.

Länge des Staatsstrassennetzes 489 Kilometer.

Breite der Staatsstrassen für grösseren Verkehr 6.5 Meter, für geringeren Verkehr 5 Meter; für «Hauptgemeindestrassen» 4.5 Meter.

Maximale Steigung für Staatsstrassen 7 Prozent, für Gemeindestrassen 11 Prozent.

Bau und Korrekturen obliegen dem Staat unter Mitfinanzierung der Gemeinden bis zur Hälfte der Baukosten. Der Unterhalt geht vollständig zulasten des Staats. Der Staat kann Beiträge an die Gemeindestrassen leisten.⁸⁴

Schaffhausen

Strassengesetz 1839

Die Strassen sind eingeteilt in:

Hauptstrassen 1. Klasse, inklusive Fussweg 25 Fuss breit, maximale Steigung 5 Prozent (bei Neuanlagen).

Hauptstrassen 2. Klasse, 18 Fuss breit, maximale Steigung 5 Prozent (bei Neuanlagen).

Kommunikationsstrassen, 16 Fuss breit, maximale Steigung 10–15 Prozent (bei Neuanlagen).

Der Unterhalt der Strassen 1. und 2. Klasse obliegt dem Staat, der Unterhalt der Strassen 3. Klasse (Kommunikationsstrassen) den Gemeinden.⁸⁵

Strassengesetz 1863

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Land- oder Hauptstrassen, 20–26 Fuss breit, Maximalsteigung 4–6 Prozent (bei Neuanlagen).
2. Klasse: Vizinalstrassen, 16–20 Fuss breit.
3. Klasse: Nebenwege und öffentliche Fusswege.
4. Klasse: Güter-, Zelg-, Fuss- und Waldwege.

Der Staat übernimmt die Kosten für Neuanlagen, Korrekturen und Verbesserungen der Strassen

1. Klasse. Bei den Strassen 2. Klasse übernehmen Staat und Gemeinden diese je zur Hälfte.

⁸³ Gesetz über das Strassenwesen, 1889, in: Kanton St. Gallen. Gesetzessammlung, N. F., Bd. 5, 1886 bis 1890, St. Gallen, 408–435.

⁸⁴ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz über das Strassenwesen vom 22. Mai 1889, mit Nachtrag vom 17. Mai 1906.

⁸⁵ Gesetz betreffend den Strassenbau, 1839, § 1–§ 13.

Der Staat übernimmt den Unterhalt der Strassen 1. und 2. Klasse. Die Innerortsstrecken gehen jedoch zulasten der Gemeinden.⁸⁶

Bavier 1878

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Land- und Hauptstrassen, Normalbreite 7 Meter, Maximalsteigung 10 Prozent.
2. Klasse: Vizinalstrassen, Normalbreite 4.5–6 Meter, Maximalsteigung 12 Prozent.
3. Klasse: Güter- und Waldwege.

Länge der Strassen 1. und 2. Klasse 75 Kilometer, übrige Strassen 96 Kilometer.

Bau und Unterhalt der Strassen 1. Klasse gehen zulasten des Staats. Auch der Bau der Strassen 2. Klasse obliegt dem Staat. Die Gemeinden haben jedoch die Unterhaltskosten zur Hälfte zu übernehmen. Die Strassen 2. Klasse werden vom Staat unterhalten. Bau und Unterhalt der Strassen 3. Klasse sind Sache der Gemeinden. Bau und Unterhalt aller Innerortstrecken gehen zulasten der Ortsgemeinden.⁸⁷

VSS 1923

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Land- oder Hauptstrassen.
2. Klasse: Vizinalstrassen.
3. Klasse: Nebenwege und öffentliche Fusswege.
4. Klasse: Güter-, Zieg-, Fuss- und Waldwege.

Länge der Haupt- und Landstrassen 74 Kilometer, durchschnittliche Breite 6–7 Meter.

Länge der Vizinalstrassen 128 Kilometer, durchschnittliche Breite 5–6 Meter.

Die Kosten für Neubau und Korrekturen der Strassen 1. Klasse werden vollständig vom Staat, die der Strassen 2. Klasse je zur Hälfte vom Staat und von den Gemeinden getragen. Der Staat trägt ausserorts den Unterhalt der Strassen beider Klassen. Innerorts geht dieser zulasten der Gemeinden.⁸⁸

Schwyz

Strassengesetz 1849

Die Strassen sind eingeteilt in:

Kantonsstrassen, ohne die Strassengräben 18–20 Fuss breit, Maximalsteigung der Neuanlagen 5 Prozent.

Gemeindestrassen.

Korporationsstrassen.

Der Staat übernimmt die Kosten für den Bau und den Unterhalt der Kantonsstrassen. Beim Unterhalt der Kantonsstrassen innerorts trägt der Kanton die Kosten der Bekiesung und der seitlichen «Strassenschalen».⁸⁹

Bavier 1878

Die Strassen sind eingeteilt in Hauptstrassen sowie Bezirks- und Gemeindestrassen:

Hauptstrassen, Sollbreite 5.4–6 Meter, Maximalsteigung 5 Prozent.

Bezirks- und Gemeindestrassen, Sollbreite 4–4.8 Meter, Maximalsteigung 12 Prozent.

Länge der Hauptstrassen 147 Kilometer, Gemeindestrassen 87 Kilometer.

Die Hauptstrassen werden durch den Kanton unterhalten, die Gemeindestrassen durch die Gemeinden.

VSS 1923

Die Strassen sind eingeteilt in Kantons- sowie Bezirks- und Gemeindestrassen:

Kantonstrassen, 4.3–7 Meter breit.

Länge des Kantonsstrassennetzes 141 Kilometer.

⁸⁶ Hallauer, J.: Über den Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Schaffhausen, Schaffhausen 1879, 30ff.

⁸⁷ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Strassengesetz vom 19. Mai 1863.

⁸⁸ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz über den Strassenbau vom 19. Mai 1863.

⁸⁹ Verordnung über das Strassenwesen, 27. April 1849, in: Amtliche Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Schwyz, Bd. 1, Schwyz 1871, 360–401; Verordnung betreffend die Übernahme der Strassen von Seite des Kantons und der Gemeinden, sowie die daherigen Entschädigungen, 28. April 1849, in: Amtliche Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Schwyz, Bd. 1, Schwyz 1871, 401–408.

Der Bau, die Korrektur und der Unterhalt gehen zulasten des Staats. Seit 1876 leistet der Staat Beiträge an die Bezirks- und Gemeindestrassen.⁹⁰

Solothurn

Strassenreglement 1817

Die Heer- und Landstrassen sind gemäss dem Verkehrsaufkommen in drei Klassen eingeteilt. Sie werden durch Fronleistungen unterhalten.⁹¹

Strassengesetz 1836

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Handelsstrassen, ohne Seitengräben 24–30 Fuss breit.
2. Klasse: Landstrassen, ohne Seitengräben 18–20 Fuss breit.
3. Klasse: Verbindungsstrassen, ohne Seitengräben 16–18 Fuss breit.

Der Staat übernimmt für die Strassen 1. und 2. Klasse die Planung, die Besoldung der Wegknechte, die Landentschädigungen, den Kauf der Kiesgruben und Steinbrüche, die Zubereitung des Strassenmaterials und den Unterhalt der Depots, das «Abschlammern der Strassen» und das Öffnen und Säubern der Gräben und Dolen, den Kauf und den Transport der Materialien für die Brücken und Kunstbauten, den Bau und den Unterhalt der Brücken, Dohlen und Böschungsmauern sowie das Aufstellen der Wegweiser. Die Gemeinden haben für die Fuhren und jener Handarbeiten aufzukommen, die von den Wegknechten nicht geleistet werden. Bei den Strassen 3. Klasse übernimmt der Staat die Dohlen, Brücken, Böschungsmauern sowie die Sprengarbeiten.⁹²

Strassengesetz 1857, Strassenreglement 1858

Die Strassen sind eingeteilt in:

Land- oder Kantonsstrassen,
Gemeinde- oder Kommunikationsstrassen.

Der Staat übernimmt bei den Landstrassen die Planung, Landentschädigungen, die Anlage, den Bau und den Unterhalt der Brücken, Dohlen und Böschungsmauern, den Kauf der Kiesgruben und Steinbrüche, die Zubereitung des Strassenmaterials und den Unterhalt der Depots für dieses, das «Abschlammern» und das Öffnen und Säubern der Strassengräben, der Dohlen und Brücken, zwei bis fünf Zehntel der Kiesfuhren, den Kauf der Materialien für die Brücken und die Kunstbauten und das Aufstellen der Wegweiser. Die Gemeinden haben für die Fuhren und jener Handarbeiten aufzukommen, die von den Wegknechten nicht geleistet werden.

Der Bau neuer und die Korrektur bestehender Kommunikationsstrassen gehen mit Ausnahme der folgenden Posten zulasten der Gemeinden. Der Staat leistet einen Anteil an die Landentschädigung, die Projektierung und die Kunstbauten. Die Besoldung der Wegknechte wird je zur Hälfte von den Gemeinden und dem Staat übernommen.⁹³

Strassengesetz 1867

Die Strassen sind eingeteilt in:

Kantonsstrassen, Mindestbreite ohne Seitengräben 16 Fuss, Maximalsteigung 10 Prozent.
Gemeindestrassen, Mindestbreite 12 Fuss.

Die Baukosten der Kantonsstrassen werden vom Staat und von den Gemeinden gemeinsam übernommen, wobei der Kantonsrat fallweise die Höhe des Gemeindebeitrags festlegt. In der Regel beträgt der Staatsbeitrag 50–70 Prozent der Kosten. Der Unterhalt und der Ausbau der Kantons-

⁹⁰ Die VSS-Angaben basieren auf der Verordnung betreffend die Übernahme der Strassen von Seite des Kantons und der Gemeinden, sowie die daherigen Entschädigungen, 1849.

⁹¹ Strassen-Reglement für den Kanton Solothurn vom 2. September 1817, in: Proklamationen, Beschlüsse, Gesetze und Verordnungen der Regierung des Kanton Solothurn, [Solothurn 1803ff.], 1817, 92–138.

⁹² Gesetz über den Strassenbau, 15. Juni 1836, § 1–§ 11; Strassen-Reglement, 6. Juli 1836, in: Sammlung der Gesetze und Verordnungen für den eidgenössischen Stand Solothurn, Bd. 34, Solothurn 1836, 98–131.

⁹³ Gesetz über das Strassenwesen, 1857, in: Amtliche Sammlung der Gesetze und Verordnungen des eidgenössischen Standes Solothurn, Bd. 53, Solothurn, 239–243; Strassenreglement, 1858, § 1–§ 10, in: Amtliche Sammlung der Gesetze und Verordnungen des eidgenössischen Standes Solothurn, Bd. 54, Solothurn, 26–50.

strassen werden vom Staat übernommen. Die Gemeinden zahlen einen Drittel der Kosten. Der Unterhalt der Gemeindestrassen geht zulasten der Gemeinden.⁹⁴

Bavier 1878

Die Strassen sind eingeteilt in Kantons- und in Gemeindestrassen:

Länge der Kantonsstrassen 197 Kilometer.

Länge der Gemeindestrassen 352 Kilometer.

Minimalbreite der Kantonsstrassen 4.8 Meter, Maximalsteigung 10 Prozent.

Minimalbreite der Gemeindestrassen 3.6 Meter, Maximalsteigung 12 Prozent.

Der Bau der Kantonsstrassen obliegt im Allgemeinen dem Staat, der für diesen 50–70 Prozent der Kosten trägt. Der Bau der Gemeindestrassen ist ausschliesslich Sache der Gemeinden.

Die Kantonsstrassen werden durch den Staat unterhalten, unter Mitfinanzierung durch die Gemeinden in der Höhe von einem Drittel der Kosten.⁹⁵

VSS 1923

Die Strassen sind eingeteilt in Kantonsstrassen und Gemeindestrassen:

Länge des Kantonsstrassennetzes 612 Kilometer.

Breite der Kantonsstrassen 3.5 bis 7.5 Meter.

Die Bau- und Ausbaukosten gehen zu 30–50 Prozent zulasten der Gemeinden. Der Unterhalt geht zu einem Drittel zulasten der Gemeinden.⁹⁶

Tessin

Strassengesetze 1803, 1804 und 1820

Die Strassen sind eingeteilt in Hauptstrassen, dabei handelt es sich um eigentliche Kantonsstrassen, und Kreisstrassen. Die «strade maestre» werden vom Staat unterhalten. Die Gemeinden haben daran Beiträge zu leisten. Die Landentschädigungen und der Unterhalt der «strade circolari» gehen zulasten der Gemeinden.⁹⁷

Bavier 1878

Die Kantonsstrassen sind in zwei Klassen eingeteilt:

Länge der Strassen 1. Klasse 284 Kilometer; Normalbreite 7 Meter; Steigungen bis 14 Prozent.

Länge der Strassen 2. Klasse 432 Kilometer; Normalbreite 4 Meter; Steigungen bis 18 Prozent.

Daneben noch Gemeindestrassen.

Die Strassen 1. Klasse werden durch Akkordvergabe (in Unterhaltspacht) vom Staat finanziert. Der Unterhalt der Strassen 2. Klasse ist Sache der Gemeinden.

Strassengesetz 1894

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

1. Klasse, Kantonsstrassen.

2. Klasse, Bezirksstrassen.

3. Klasse, Gemeindestrassen.

Die Anlage der Kantons- und Gemeindestrassen geht zulasten des Kantons. Allerdings haben die Gemeinden sich daran zu beteiligen. Der Unterhalt geht zulasten des Staats.

VSS 1923

Die öffentlichen Strassen sind in Kantons-, Kreis- und Gemeindestrassen eingeteilt:

Länge der Kantons- und Kreisstrassen rund 900 Kilometer.

⁹⁴ Bau und Unterhalt der Strassen, 1867, in: Amtliche Sammlung der Gesetze und Verordnungen des eidgenössischen Standes Solothurn, Bd. 56, Solothurn, 83–105.

⁹⁵ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Strassengesetz von 1867.

⁹⁶ Die VSS-Angaben basieren auf den Bestimmungen zum Bau und Unterhalt der Strassen von 1867.

⁹⁷ Determinazione delle Strade maestre del Cantone, e Decreto del Piccolo Consiglio, concernente i dazj, pedaggi, pontaggi, portaggi, e forletti, in: Bolletino ufficiale I, 156–158; Decreto sulla costruzione delle strade maestre, e determinazioni più dettagliate delle medesime, in: Bolletino ufficiale I, 188–191; Discipline per la manutenzione delle strade Cantionali. Legge, in: Bolletino ufficiale X, 36–51. Disposizioni in punto alle Strade di Circolo. Legge, in: Bolletino ufficiale X, 51–62. Zur Tessiner Strassengesetzgebung vgl. auch Galli, Antonio: Notizie sul Cantone Ticino. Studio storico e statistico, vol. 2, Bellinzona 1937, 900–950.

Der Bau und die Korrektur der Kantonsstrassen sind Sache des Kantons. Dieser leistet auch Beiträge an die Kreisstrassen in der Höhe von 50–75 Prozent der Baukosten. Der Unterhalt der Kantons- und Kreisstrassen geht zulasten des Staats. Der Bund subventioniert die Alpenstrassen mit jährlich 200'000 Franken.⁹⁸

Thurgau

Strassengesetz 1832

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt:

Heer- und Hauptstrassen, Sollbreite 24 Fuss.

Landstrassen, Sollbreite 20 Fuss.

Kommunikations- oder Gemeindestrassen, Sollbreite 16–18 Fuss.

Bau- und Güterstrassen, Sollbreite 12 Fuss.

Die Anlage und der Unterhalt der Heer- und der Landstrassen sowie alle Fuhren obliegen den Gemeinden. Der Staat übernimmt für die ersten beiden Klassen die «Baarauslagen» für den Bau und den Unterhalt der Brücken und Dohlen, die ausserhalb des Dorfbanns liegen. Innerorts gehen diese zulasten der Gemeinden.⁹⁹

Strassenunterhaltsgesetz 1838

Der Staat übernimmt neu die folgenden Arbeiten des Unterhalts der Heer- und der Landstrassen: die Besoldung der Wegknechte, die Landentschädigungen für den Ankauf der Kiesgruben und Steinbrüche, die Zubereitung und zum Teil auch den Transport der Baumaterialien, den Bau und den Unterhalt der Brücken und Dohlen sowie der zum Schutz der Strassen notwendigen Wuhren und Mauern. Die Gemeinden sind verpflichtet, dazu einen Teil der Fuhren und die Handlangerarbeiten beizutragen. Der freiwillige innerörtliche Einbau einer Pflasterung und deren Unterhalt gehen zulasten der Gemeinden.¹⁰⁰

Strassengesetz 1860

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

Landstrassen, Minimalbreite 20 Fuss.

Kommunikationsstrassen, Minimalbreite 15 Fuss.

Nebenstrassen, Minimalbreite 12 Fuss.

Der Bau neuer Landstrassen obliegt den betreffenden Gemeinden. Der Staat übernimmt davon einen Viertel aller Kosten sowie die Barauslagen für die Brücken und die Dohlen. Die für diese zu leistenden Frondienste sind Sache der Gemeinden. Die Korrektur bestehender Landstrassen geht zulasten des Staats, der Innerortsstrecken jedoch zulasten der Gemeinden. Der Staat übernimmt vom Unterhalt der Landstrassen die Besoldung der Wegknechte, die Kiesgruben und Steinbrüche, die Zubereitung und zum Teil auch den Transport der Baumaterialien, den Unterhalt der Kiesdepots und die Aufstellung der Wegweiser. Im Weiteren übernimmt der Staat den Bau und den Unterhalt der Brücken und Dohlen, mit Ausnahme einiger Brücken, die ausdrücklich Korporationen oder Privaten obliegen. Die Gemeinden sind verpflichtet, einen Teil der Transporte und Handlangerdienste zu übernehmen.¹⁰¹ Die Kommunikationsstrassen gehen zulasten der Gemeinden. Der Staat kann an sehr bedeutende Bauwerke einen Beitrag leisten. Zudem übernimmt er für diese die Besoldung der Wegknechte zu drei Vierteln.

Bavier 1878

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt: Landstrassen, Kommunikationsstrassen und Nebenstrassen:

Länge der Strassen 1. Klasse (Landstrassen) 313 Kilometer, Breite 5.4 Meter, Maximalsteigung 7 Prozent.

Länge der Strassen 2. Klasse (Kommunikationsstrassen) 316 Kilometer, Breite 4.5 Meter, Maximalsteigung 10 Prozent.

⁹⁸ Die VSS-Angaben basieren auf den Dekreten zum Strassenunterhalt vom 17. Juni 1908, zur Organisation des technischen Dienstes vom 16. Januar 1922 und über Staatsbeiträge an Kreisstrassen vom 8. Januar 1902.

⁹⁹ Decret enthaltend das Strassenbau-Reglement, 1832, in: Kantonsblatt, Bd. 1, 261–271.

¹⁰⁰ Gesetz betreffend den Unterhalt der Strassen erster und zweiter Classe auf Rechnung des Staates, 27. April 1838.

¹⁰¹ Gesetz betreffend das Strassenwesen, 16. Mai 1860.

Breite der Strassen 3. Klasse (Nebenstrassen), 3.6 Meter, Maximalsteigung 10 Prozent.

Der Bau der Strassen 1. Klasse obliegt den Gemeinden. Der Staat trägt einen Viertel der Kosten. Der Bau der Dolen und der Brücken ist Sache des Staats. Der Unterhalt obliegt dem Staat, für den die Gemeinden jedoch die Führen zu übernehmen und die Hilfskräfte zu stellen haben. Die Korrekturen gehen zulasten des Staats.

Der Bau der Strassen 2. Klasse ist Sache der Gemeinden. Staatszuschüsse sind von Fall zu Fall möglich. Der Unterhalt obliegt den Gemeinden. Die dafür notwendigen Strassenknechte werden zu drei Vierteln vom Staat besoldet.¹⁰²

Strassengesetz 1895

Die Strassen sind eingeteilt in:

Staatsstrassen, Minimalbreite 4.5 Meter.

Gemeindestrassen, Minimalbreite 3.6 Meter.

Flurstrassen.

Öffentliche Fusswege.

Die Anlage- und die Korrektionskosten der Staatsstrassen gehen je zur Hälfte zulasten des Staats und der Gemeinden. Die Vorarbeiten werden vom Staat übernommen. Zudem übernimmt der Staat die Unterhaltskosten, vorbehältlich jener Brücken und Dohlen, die als Servitute auf Korporationen und Privaten lasten. Die Gemeinden haben dagegen die «nötigen Hand- und Fuhrfronen» zu stellen und für den allgemeinen Unterhalt pro Kilometer 25 Franken an die Staatskasse abzuliefern.

Die Anlage und der Unterhalt der Gemeindestrassen gehen zulasten der Gemeinden. Der Staat kann ausserordentliche Beiträge an diese leisten.¹⁰³

VSS 1923

Die öffentlichen Strassen sind eingeteilt in:

Staatsstrassen, 1. Klasse.

Gemeindestrassen, 2. Klasse.

Flurstrassen.

Öffentliche Fusswege.

Länge der Staatsstrassen 328 Kilometer, der Gemeindestrassen 454 Kilometer.

Breite der Staatsstrassen 5–7 Meter, der Gemeindestrassen 4.8–5.5 Meter.

Der Bau und die Korrekturen der Staatsstrassen gehen je zur Hälfte zulasten des Staats und der Gemeinden. Die Staatsstrassen werden durch den Staat und die Gemeinden (Materialkosten, Fuhr- und Arbeitsleistungen) unterhalten. Der Unterhalt der Gemeindestrassen geht zulasten der Gemeinden.¹⁰⁴

Uri

Strassengesetz 1862

Die Strassen sind eingeteilt in:

Kantonsstrassen.

Nebenstrassen 1. Klasse.

Nebenstrassen 2. Klasse.

Gemeindestrassen.

Der Kanton übernimmt die Kosten von Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen samt der dazugehörigen Brücken und Uferbauten. Der Bund leistet namhafte Subventionen an den Bau der Axen- und an den Ausbau der Gotthardstrasse.¹⁰⁵

Bavier 1878

Die Strassen sind in zwei Klassen eingeteilt:

1. Klasse Gotthard- und Axenstrasse.

2. Klasse Furka-, Oberalp- und Unterseelisbergstrasse.

Länge der Strassen 1. Klasse 55 Kilometer, Strassen 2. Klasse 34 Kilometer.

Breite der Strassen 1. Klasse 6 Meter, Maximalsteigung 10 Prozent.

¹⁰² Die Angaben von Bavier basieren auf dem Strassengesetz vom 16. März 1860.

¹⁰³ Gesetz über das Strassenwesen, 1895; Vollziehungsverordnung zum Gesetz über das Strassenwesen von 1895, 1897, in: Neue Gesetzessammlung, Bd. 8, 94–107, 427–433.

¹⁰⁴ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz über das Strassenwesen vom 21. Mai 1895.

¹⁰⁵ Gesetz betreffend die Bau- und Unterhaltungspflicht der Strassen, 1862, in: Landbuch des Kantons Uri, Bd. 2, Altdorf 1901, 264–270.

Breite der Strassen 2. Klasse 4.8 Meter, Maximalsteigung 10 Prozent.

Der Bau und Unterhalt ist Sache des Kantons. Seit den 1860er-Jahren leistet der Bund namhafte Subventionen im Alpenstrassenprogramm und für den Schneebruch an der Gotthardstrasse.¹⁰⁶

Dekret von 1889

Der Kanton übernimmt die Unterhaltungspflicht an folgenden Strassen: Schächentalerstrasse mit Klausenpass, Seelisbergstrasse, Strasse Altdorf–Seedorf–Isenthal–Bauen–Seeelisberg und Attinghauserstrasse.¹⁰⁷

VSS 1923

Die Strassen sind eingeteilt in Kantons-, Nebenstrassen 1. und 2. Klasse sowie Gemeindestrassen: Kantonsstrassen, 4.5–6 Meter breit.

Länge des Kantonsstrassennetzes 141 Kilometer.

Der Bau, die Korrekturen und der Unterhalt der Kantonsstrassen gehen zulasten des Staats. Der Bau und der Unterhalt der sogenannten Alpenstrassen (Gotthard-, Furka- und Oberalpstrasse) werden vom Bund subventioniert.¹⁰⁸

Waadt

Strassengesetz 1811

Die Strassen sind in 3 Klassen eingeteilt:

Grandes routes ou routes commerciales, 20 Fuss breit.

Routes qui servent de débouchés aux différentes contrées, 16 Fuss breit.

Chemins vicinaux, 12 Fuss breit.

Der Unterhalt und die kleineren Korrekturen sind Sache des Staats und der «cercles sur lesquels elles existent conjointement». Der Staat übernimmt die Leitung, die Zurüstung der Materialien, die Besoldung der Wegknechte, während die Unterhaltskreise die Transporte und die Erdarbeiten besorgen.¹⁰⁹ Der ordentliche Unterhalt der Strassen 2. Klasse wird durch den Staat und die Gemeinden besorgt. Dem Staat obliegen dabei die Leitung, das Ausbringen der Materialien und die Besoldung der Wegknechte.

Strassengesetz 1848

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt:

1. Klasse: grandes routes ou routes commerciales.

2. Klasse: routes commerciales d'une importance secondaire.

3. Klasse: routes servant de débouchés aux différentes contrées du canton.

4. Klasse: chemins vicinaux.

Die Strassen 1. Klasse werden vom Staat und von den anliegenden Gemeinden unterhalten. Der Staat übernimmt dabei die Leitung, das Zurüsten der Materialien und deren Verwendung und allgemein alle Unterhaltsarbeiten sowie die Entlohnung der Wegknechte und der weiteren Arbeiter. Zudem bezahlt der Staat den Gemeinden die Summe von 30'000 Franken. Den Gemeinden obliegen sämtliche für den Unterhalt notwendigen Transporte.

Die Strassen 2. Klasse werden ebenfalls vom Staat und von den anliegenden Gemeinden unterhalten. Der Staat übernimmt dabei die Leitung und allgemein alle Unterhaltsarbeiten sowie die Entlohnung der Wegknechte und der weiteren Arbeiter.

Die Strassen 3. Klasse werden ebenfalls vom Staat und von den anliegenden Gemeinden unterhalten. Der Staat übernimmt dabei die Leitung und alle Unterhaltsarbeiten sowie die Entlohnung der Wegknechte.¹¹⁰

¹⁰⁶ Die Unterhaltsregelung basiert auf dem Gesetz vom 4. Mai 1851.

¹⁰⁷ Dekret über die Entschädigung der Korporationen Uri und Ursern betreffend die Übernahme der Strassen und Wuhren durch den Kanton, 27. September 1889, in: Landbuch des Kantons Uri, Bd. 2, Altdorf 1901, 270–276.

¹⁰⁸ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz betreffend die Bau- und Unterhaltungspflicht der Strassen, 1862, in: Landbuch des Kantons Uri, Bd. 2, Altdorf 1901, 264–270.

¹⁰⁹ Loi du 24 Juillet 1811, sur les chemins, in: Recueil des lois, décrets et autres actes du gouvernement du Canton de Vaud, t. 8, Lausanne 1811, 190–297.

¹¹⁰ Loi du 16 décembre 1848, sur les routes, in: Recueil des lois, décrets et autres actes du gouvernement du Canton de Vaud, t. 45, Lausanne, 565–598.

Strassengesetz 1864

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

1. Klasse: routes commerciales.
2. Klasse: «routes d'une importance secondaire, servant principalement de débouché aux produits du sol et de l'industrie dans l'intérieur du canton».
3. Klasse: chemins vicinaux.

Die Strassen 1. Klasse werden vom Staat und von den anliegenden Gemeinden unterhalten. Der Staat übernimmt dabei das Zurüsten der Materialien und deren Verwendung und alle Unterhaltsarbeiten sowie die Entlohnung der Wegknechte und der weiteren Arbeiter, die Abfuhr des Aushubs der Gräben und eine den Gemeinden ausbezahlte pauschale Summe von 30'000 Franken für die Transportwagen. Die Gemeinden haben den Transport aller notwendigen Unterhaltsmaterialien zu stellen.

Die Strassen 2. Klasse werden ebenfalls vom Staat und von den anliegenden Gemeinden unterhalten. Der Staat übernimmt dabei die Leitung und alle Unterhaltsarbeiten, die Entlohnung der Wegknechte und die Abfuhr des Aushubs der Gräben. Zulasten der Gemeinden gehen die Unterhaltsmaterialien und deren Transport.

Die Strassen 3. Klasse gehen vollständig zulasten der Gemeinden.¹¹¹

Bavier 1878

Die Kantonsstrassen sind in drei Klassen eingeteilt:

1. Klasse, Transit- und überregionale Hauptstrassen.
2. Klasse, regionale Hauptstrassen.
3. Klasse, Vizinalstrassen.

Länge der Strassen 1. Klasse 862 Kilometer.

Länge der Strassen 2. Klasse 766 Kilometer.

Der Staat leistet an den Unterhalt der Strassen 1. Klasse 275 Franken pro Kilometer. Die Fuhrleistungen gehen zulasten der Gemeinden. Der Staat leistet an den Unterhalt der Strassen 2. Klasse 93 Franken pro Kilometer. Das Material und die Fuhrleistungen gehen zulasten der Gemeinden.

Der Unterhalt der Vizinalstrassen ist Sache der Gemeinden.¹¹²

VSS 1923

Die öffentlichen Strassen sind eingeteilt in:

Kantonale Durchgangsstrassen,
gewöhnliche Kantonsstrassen,
Gemeindestrassen: a) Vizinalstrassen, b) öffentliche Wege.

Länge des Kantonsstrassennetzes 2102 Kilometer.

Breite der Strassen 1. Klasse 8 Meter, der Strassen 2. Klasse 6 Meter und der Strassen 3. Klasse 4 Meter.

Der Bau und die Korrekturen der Kantonsstrassen gehen zu sieben Zehnteln zulasten des Staats und zu drei Zehnteln zulasten der Gemeinden. Innerortsstrecken obliegen den Gemeinden. Der Unterhalt ausserorts ist Sache des Staats. Die Fuhren und die Innerortsstrecken sind Sache der Gemeinden.

Der Staat zahlt an den Bau und die Korrektur von Gemeindestrassen Beiträge in der Höhe von bis zu vier Zehnteln der Kosten.¹¹³

Wallis

Strassenklassifikation 1820

Die Strassen und Wege sind in sechs Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Heerweg St-Gringolph–Simplon.
2. Klasse: Strasse Martigny–Grosser St.Bernhard.

¹¹¹ Loi du 23 mai 1864, sur les routes, in: Recueil des lois, décrets et autres actes du gouvernement du Canton de Vaud, t. 61, Lausanne, 178–224.

¹¹² Die Angaben von Bavier basieren auf den Strassengesetzen vom 24. Juli 1811 und vom 13. Mai 1864.

¹¹³ Die VSS-Angaben basieren auf dem Strassengesetz vom 25. Januar 1923, dem Gesetz über die Klassifikation der Strassen vom 11. Mai 1909, dem Gesetz über die Organisation des Staatsrates vom 10. November 1920 und den 1923 gültigen Gesetzen und Reglementen über den Dienst der Strassenaufseher und Strassenwärter.

3. Klasse: Strasse Brig–Obergestlen und Strasse nach Leukerbad.
4. Klasse: weitere Passwege.
5. Klasse: weitere Talstrassen.
6. Bergwege.

Der Staat übernimmt für die Strasse 1. Klasse die Kosten der Inspektoren und Unterinspektoren. Die Wegknechte werden aus der Hälfte der auf den Landstrassen erhobenen Bussen bezahlt. Der Staat leistet an den Ausbau der Strasse 2. Klasse 50 Prozent der Gesamtkosten, an die Strasse 3. Klasse 40 Prozent, an die Strassen 4. Klasse 25 Prozent, an die Strassen 5. Klasse 20 Prozent und an die Bergwege 15 Prozent der Gesamtkosten. Der Unterhalt geht nicht zulasten des Staats; allerdings wird dafür ein Anteil der Zoll- und Transiterträge verwendet.¹¹⁴

Strassengesetz 1835

Die Strassen und Wege sind in sechs Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Heerweg St-Gringolph–Simplon, Breite ohne Gräben 26 Fuss.
2. Klasse: Heerweg Martigny-Grosser St. Bernhard, Breite 13 Fuss.
3. Klasse: Strasse Brig–Oberwald und Strasse nach Leukerbad, Breite 13 Fuss.
4. Klasse: weitere Strassen, Breite 8–14 Fuss.
5. Klasse: weitere Passübergänge, Breite 8 Fuss.
6. Bergwege.

Der Staat übernimmt für die Strasse 1. Klasse mindestens zwei Drittel der Kosten der Neuanlagen; die Gemeinden haben dazu maximal einen Drittel beizusteuern. An die Neuanlagen der Strassen 2–6. Klasse trägt der Staat folgende Anteile bei: 2. Klasse 60 Prozent, 3. Klasse 50 Prozent, 4. Klasse 33 Prozent, 5. Klasse 28 Prozent, 6. Klasse 20 Prozent.

Der Unterhalt der Landstrassen ausserorts geht zulasten des Staats. Innerorts geht der Unterhalt der Pflästerungen zulasten der Gemeinden.¹¹⁵

Neuklassifizierung 1851

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Heerstrasse St-Gringolph–Simplon.
2. Klasse: Strasse von Martigny auf den Grossen St. Bernhard.
3. Klasse: Strassen Visp–Zermatt/Saas, Oberwald–Gletsch, Trutig–Raron, Siders–Rumeling, die Senetschstrasse, die Strasse zur Burg Gundis, der Passübergang von La Croix über den Tête-noire, Strasse von Monthey über den Pas de Morgins, die Strasse Sembracher–Bagnes.
4. Klasse: verschiedene Saumpfade.¹¹⁶

Bavier 1878

Die Strassen und Wege sind in sechs Klassen eingeteilt:

- Länge der Strassen 1. Klasse 285 Kilometer, Sollbreite 7–8.4 Meter, Maximalsteigung 7 Prozent.
Länge der Strassen 2. Klasse 173 Kilometer, Breite 4.2 Meter, Maximalsteigung 12 Prozent.
Breite der Strassen 3. und 4. Klasse 3–4 Meter, Maximalsteigung 15 Prozent.

Die 5. und 6. Klasse beziehen sich auf unfahrbare Bergpässe.

Der Staat übernimmt die Kosten des Baus der Strassen 1. Klasse vollständig, derjenigen 2. Klasse zu 60 Prozent, 3. Klasse zu 50 Prozent, 4. Klasse zu 33 Prozent. Der Unterhalt der Strassen 1. Klasse obliegt dem Staat, der übrigen Klassen den Gemeinden.¹¹⁷

Strassengesetz 1881

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt.

Der Unterhalt der Strassen 1. Klasse ausserorts ist Sache des Staats, innerorts der Gemeinden.

Der Unterhalt der Strassen 2.–4. Klasse ist Sache der Gemeinden. Für die Strassen 2. Klasse übernimmt der Staat jedoch die Besoldung der Wegknechte, während sich der Staat und die Gemeinden diese für die Strassen 3. Klasse teilen.¹¹⁸

¹¹⁴ Gesetz über die Strassen-Klassifikation, und über die Polizey der Nebenstrassen, 1820, in: Sammlung der Gesetze, Dekrete und Abschlüsse der Republik und Kantons Wallis, Bd. 1, Sitten, 323–329.

¹¹⁵ Gesetz über Errichtungen, Erweiterungen, Unterhalt und Klassifizierung der Strassen, 1835, in: Sammlung der Gesetze, Dekrete und Abschlüsse der Republik und Kantons Wallis, Bd. 5 (III. seit 1815), Sitten 1841, 454–472.

¹¹⁶ Gesetz in Abänderung desjenigen vom 28. Mai 1835 über die Klassifikation der Strassen, 13. Juli 1851, in: Sammlung der Gesetze, Dekrete und Beschlüsse des Kantons Wallis, Bd. 8, (VI. seit 1815), Sitten, 398–401.

¹¹⁷ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Gesetz vom 20. Mai 1835.

VSS 1923

Die Strassen sind eingeteilt in:

Kantonsstrassen,
Gemeindestrassen 1. und 2. Klasse,
Nebenstrassen.

Länge der Kantonsstrassen 365 Kilometer und der Gemeindestrassen 1. Klasse 331 Kilometer.

Breite der Kantonsstrassen 5–7 Meter, der Gemeindestrassen 4–4.5 Meter.

Die Anlage-, Korrekptions- und Erweiterungskosten werden zu zwei Dritteln durch den Staat und zu einem Drittel durch die Gemeinden getragen. Der Staat beteiligt sich an den Innerortsstrecken mit Beiträgen in der Höhe von 30–60 Prozent der Gesamtkosten. Der Bau und der Unterhalt der Gemeindestrassen gehen zulasten der Gemeinden. Der Staat beteiligt sich mit Beiträgen von 20–40 Prozent am Bau von Gemeindestrassen 1. Klasse und von 10–30 Prozent am Bau von Gemeindestrassen 2. Klasse.

Der Unterhalt der Kantonsstrassen ausserorts geht zulasten des Staats und innerorts zulasten der Gemeinden. Der Bund subventioniert die Alpenstrassen mit jährlich 50'000 Franken.¹¹⁹

Zug**Strassengesetz 1838**

Die Staatsstrassen sind eingeteilt in:

Landstrassen 1. Klasse, Breite 18–20 Fuss.
Landstrassen 2. Klasse, Breite 14–16 Fuss.

Der Staat und die Gemeinden besorgen den Unterhalt beider Klassen wie folgt: Der Staat übernimmt den Landerwerb, alle Kosten allfälliger Neuanlagen, Erweiterungen und Korrektionen, die Erbauung der erforderlichen Brücken, Dohlen und Mauern. Er hat zudem die Leitung und Aufsicht. Die Gemeinden übernehmen alle Transportleistungen.¹²⁰

Strassengesetz 1866

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

Landstrassen 1. Klasse.
Landstrassen 2. Klasse.
Strassen 3. Klasse oder Gemeindestrassen.

Der Staat und die Gemeinden besorgen die Anlage und den Unterhalt der Landstrassen 1. und 2. Klasse wie folgt: Der Staat übernimmt die Landentschädigungen und sämtliche Baukosten von Neuanlagen und Unterhalt. Die Gemeinden haben alle Transportleistungen zu übernehmen. Zudem gehen die Innerortsstrecken zulasten der Gemeinden. Die Gemeindestrassen obliegen vollständig den Gemeinden.¹²¹

Bavier 1878

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

Landstrassen 1. Klasse.
Landstrassen 2. Klasse.
Gemeindestrassen.

Länge der Landstrassen 1. Klasse 45 Kilometer.

Länge der Landstrassen 2. Klasse 59 Kilometer.

Normalbreite Landstrassen 1. Klasse 6 Meter, Maximalsteigung 8 Prozent.

Normalbreite Landstrassen 2. Klasse 4.8 Meter, Maximalsteigung 12 Prozent.

Die Landstrassen 1. und 2. Klasse werden durch den Staat unterhalten. Die Gemeinden haben das Material und die Fuhren beizutragen.¹²²

¹¹⁸ Gesetz über Klassifikation und Unterhalt der Strassen, 1881, in: Sammlung der Gesetze, Dekrete und Beschlüsse des Kantons Wallis, Bd. 13, (XI. seit 1815), Sitten 1887, 72–80.

¹¹⁹ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz vom 1. Dezember 1904.

¹²⁰ Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, 1838, § 1–§ 8, in: Sammlung der Gesetze und Beschlüsse wie auch der Polizeiverordnungen, Bd. 1, Zug 1846, 349–356. Ein 1834 erlassenes Strassengesetz konnte nicht durchgesetzt werden.

¹²¹ Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, 1866, § 1–§ 24, in: Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Kantons Zug, Bd. 4, Zug, 395–415.

¹²² Die Angaben von Bavier basieren auf dem Strassengesetz von 1866.

Strassengesetz 1886

Die Strassen sind eingeteilt in:

Kantonsstrassen.

Gemeindestrassen.

Der Kanton übernimmt bei Neuanlagen oder Korrekturen die Landentschädigungen und vier Fünftel aller Kosten. Die Gemeinden haben an die auf ihrem Gebiet anfallenden Kosten einmalig einen Beitrag von einem Fünftel beizutragen. Der Unterhalt der Kantonsstrassen ist Sache des Kantons.

Der Kanton kann die Neuanlagen oder Korrekturen von Gemeindestrassen ausnahmsweise finanziell unterstützen, wenn sich das volkswirtschaftlich rechtfertigt. Der Unterhalt der Gemeindestrassen obliegt den Gemeinden.¹²³

VSS 1923

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Kantonsstrassen.

2. Klasse: Gemeindestrassen.

3. Klasse: öffentliche Strassen und Fusswege.

4. Klasse: Güterwege.

Länge des Staatsstrassennetzes 142 Kilometer, Breite der Strassen 4–8 Meter.

Der Bau von neuen Kantonsstrassen obliegt dem Staat. Für Korrekturen und Verbesserungen haben die anliegenden Gemeinden einen Fünftel der Gesamtkosten zu tragen. Der Kanton leistet Beiträge bis zu 30 Prozent an den Bau von Gemeindestrassen.¹²⁴

Zürich

Strassengesetz 1810: Nur vier Strassenzüge als Hauptstrassen¹²⁵

Strassengesetz 1833

Die Strassen sind in vier Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Hauptstrassen.

2. Klasse: Landstrassen.

3. Klasse: Kommunikationsstrassen.

4. Klasse: Nebenstrassen.

Der Staat übernimmt auf den Strassen 1. und 2. Klasse die Besoldung der Wegknechte.

Der Staat übernimmt für die Hauptstrassen den Landerwerb und den Erwerb der Kiesgruben, den Bau des Strassendamms, den Bau der Brücken, Dohlen und Mauern. An die Anlage des Strassenbettes, die erste Bekiesung und an die Bauleitung zahlt er die Hälfte. Die Gemeinden übernehmen die andere Hälfte sowie den Transport aller Baumaterialien. Zudem haben sie Handlanger für die Maurerarbeiten und das Kiesrüten zu stellen.

Der Staat übernimmt für die Landstrassen die Landentschädigung, die Bauleitung, die Neuanlage der Brücken, Dohlen und Mauern. An die Anlage des Strassendamms, des Strassenbettes und an die erste Bekiesung zahlt er die Hälfte. Die Gemeinden übernehmen die andere Hälfte sowie den Transport aller Baumaterialien. Der Staat kann arme Gemeinden für Letzteren entschädigen.

Der Bau der Kommunikationsstrassen obliegt gänzlich den Gemeinden, durch die sie führen. Der Kanton kann ausnahmsweise eine finanzielle Unterstützung leisten.

Der Unterhalt der Hauptstrassen geht zu drei Fünfteln zulasten des Staats und zu zwei Fünfteln zulasten der anliegenden Gemeinden. Sofern keine anderen Pflichten bestehen, trägt der Staat den Unterhalt der Brücken und Dohlen vollständig.

Der Unterhalt der Landstrassen geht zulasten der anliegenden Gemeinden.¹²⁶

Strassengesetz 1871

Die Strassen sind in drei Klassen eingeteilt:

¹²³ Gesetz über das Strassenwesen im Kanton Zug, 1886, § 1–§ 24, in: Gesetzgebung des Kantons Zug, Bd. 2, Zug [1901], 499–515.

¹²⁴ Basierend auf dem Strassengesetz von 1920.

¹²⁵ Gesetz betreffend die abzuändernde Einrichtung des Unterhaltes der Haupt-, Heer- und Landstrassen und die Erweiterung des bisherigen Weggelds, in: Offizielle Sammlung der vom Grossen Rathe des Cantons Zürich gegebenen Gesetze und gemachten Verordnungen, Bd. 4, Zürich 1811, 377–379.

¹²⁶ Gesetz betreffend das Strassenwesen, 1833, § 1–§ 20, in: Zürcherische Gesetzessammlung, Bd. 3, 3–27.

1. Klasse: Landstrassen, Minimalbreite 5.4 Meter.
2. Klasse: Verbindungsstrassen, Minimalbreite 4.5 Meter.
3. Klasse: Nebenstrassen, Minimalbreite 3.6 Meter.

Der Bau und Unterhalt der Strassen 1. Klasse ist Sache des Staats, ausgenommen den Transport der dafür erforderlichen Materialien (nicht aber ausgenommen die Erdtransporte).

Der Bau und Unterhalt der Strassen 2. und 3. Klasse ist Sache der Gemeinden. Dabei obliegt dem Staat die Bauaufsicht und die Planung für die Verbindungsstrassen. Zudem leistet er einen finanziellen Beitrag an Verbindungsstrassen in der Höhe von einem Sechstel bis einem Drittel der Baukosten.¹²⁷

Bavier 1878

Die Strassen sind in 3 Klassen eingeteilt:

Länge der Strassen 1. Klasse 617 Kilometer, der Strassen 2. Klasse 732 Kilometer.

Sollbreite der Strassen 1. Klasse mindestens 5.4 Meter, der Strassen 2. Klasse mindestens 4.5 Meter.

Der Bau der Strassen 1. Klasse geht zulasten des Kantons. Der Bau der Strassen 2. Klasse ist Sache der Gemeinden. Der Kanton kann dabei einen Beitrag von maximal einem Drittel der Baukosten leisten. Der Unterhalt der Strassen 1. Klasse erfolgt durch den Kanton. Die Gemeinden haben an diesen Material und Arbeitsleistungen beizutragen. Der Unterhalt der Strassen 2. Klasse ist Sache der Gemeinden. Der Kanton ist über die Besoldung der Strassenwärter daran mitbeteiligt.¹²⁸

Strassengesetz 1893

Die Strassen sind in 3 Klassen eingeteilt:

Strassen 1. Klasse, Minimalbreite 4.5 Meter.

Strassen 2. Klasse, Minimalbreite 3.5 Meter.

Strassen 3. Klasse.

Der Neubau und die Korrektur der Strassen 1. Klasse sind Sache des Staats, der Neubau und die Korrektur der Strassen 2. und 3. Klasse sind Sache der Gemeinden. An die Strassen 2. Klasse leistet der Staat einen finanziellen Beitrag von mindestens 20 Prozent und höchstens 50 Prozent. Bei den Strassen 3. Klasse leistet der Staat Beiträge an besonders schwer belastete Gemeinden in der Höhe von maximal 30 Prozent der Baukosten.

Der Unterhalt der Strassen 1. und 2. Klasse obliegt dem Staat, der Unterhalt der Strassen 3. Klasse den Gemeinden.¹²⁹

VSS 1923

Die Strassen sind in 3 Klassen eingeteilt:

Strassen 1. Klasse, circa 5.5 Meter breit.

Strassen 2. Klasse, ca. 4.5 Meter breit.

Die 3. Klasse umfasst die übrigen öffentlichen Strassen und Wege.

Länge des Kantonsstrassennetzes (1. und 2. Klasse) 2269 Kilometer.

Der Neubau und die Korrekturen der Strassen 1. Klasse erfolgen durch den Kanton auf eigene Kosten. An die Baukosten der Strassen 2. Klasse leistet der Staat Beiträge zwischen 20 Prozent und 50 Prozent. Die Strassen 1. und 2. Klasse werden vom Kanton unterhalten. Die Innerortsstrecken werden von den Gemeinden unterhalten. Die Städte Winterthur und Zürich erhalten für den Unterhalt gewisser Strassen Staatsbeiträge.¹³⁰

Bern 2014, Hans-Ulrich Schiedt

¹²⁷ Gesetz betreffend das Strassenwesen, 1871, § 1–§ 11, in: Offizielle Sammlung der seit 10. März 1831 erlassenen Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen des Eidgenössischen Standes Zürich, Bd. 15, Zürich 1873, 476–491.

¹²⁸ Die Angaben von Bavier basieren auf dem Gesetz betreffend das Strassenwesen aus dem Jahr 1870; vorher galt das Gesetz betreffend das Strassenwesen aus dem Jahr 1833.

¹²⁹ Gesetz betreffend das Strassenwesen, 1893, in: Zürcherische Gesetzessammlung, [bibl. Angabe kontrollieren], Bd. 23, 1–18.

¹³⁰ Die VSS-Angaben basieren auf dem Gesetz betreffend das Strassenwesen, 1893; Verordnung betreffend das Verfahren bei Klassifikation, Bau und Korrektur von Strassen II. Klasse, 2. Dezember 1893; Verordnung betreffend die Erteilung von Staatsbeiträgen an Bau und Unterhalt von Strassen, 16. April 1896.