

Zur Entwicklung der Unternehmensflurbereinigung in Deutschland

Konrad Volland – eine biographische Miniatur aus der preußischen Landeskulturverwaltung

Erich Weiß

Zusammenfassung

Die Unternehmensflurbereinigung als gesetzliches Instrument zur Beschaffung des erforderlichen Grundeigentums für den Fernstraßenbau sowie zur Vermeidung bzw. zur Behebung daraus resultierender landeskultureller Folgeschäden – rechtlicher und tatsächlicher Enteignungsvollzug – ist aus einer konkreten Initiative des Vermessungsrates beim Preußischen Kulturamt in Wiesbaden, Konrad Volland, im Jahre 1933 entstanden.

Summary

The land consolidation procedure in case of permissible compulsory acquisition can be initiated to acquire land for the construction of huge civil works such as highways as well as to avoid the consequential losses associated with the land improvement. The development of the legal instrument goes back to an initiative of Konrad Volland, Surveying Officer of the Preußisches Kulturamt in Wiesbaden, in 1933.

1 Vorbemerkung zu Sinn und Zweck

Bedeutsame ingenieurtechnische bzw. ingenieurwissenschaftliche Entwicklungen werden in der Regel durch verschiedenartige ideengeschichtliche Vorleistungen namhafter Persönlichkeiten initiiert. Den entscheidenden Anstoß zum tatsächlichen Fortschritt im Detail der jeweiligen Angelegenheit gaben jedoch nicht selten bis heute weitestgehend Unbekannte. An einen solchen geodätisch-landeskulturellen Fachkollegen ohne besonderen Anlass zu erinnern, ist das Anliegen dieses Beitrages.

2 Zum Sachverhalt

Die ideengeschichtlichen Grundlagen zur Schaffung eines Autobahnnetzes in Deutschland sind bereits Anfang des vorigen Jahrhunderts, im Wesentlichen sogar vor dem Ersten Weltkrieg, entwickelt worden (Schefold und Nemer 1986). In einer Vielzahl von allgemein zugänglichen Dissertationen sind sodann die wesentlichen Grundlagen zu den gesetzlichen Anforderungen und Entwicklungen dieses Autobahnnetzes dargestellt, analysiert und beurteilt worden (Krause 1933; Schulenburg 1934; Holtmeyer 1935; Bisle 1936; Redmann 1937; Schaefer 1937; Penkert

1938; Voltz 1938; Windisch-Hojnacki 1989). Im Mai 1933 griff die nationalsozialistische deutsche Reichsregierung entsprechende konzeptionelle Vorarbeiten auf und verabschiedete am 27. Juni 1933 mittels Ermächtigungsgesetz und Gleichschaltungsgesetzen das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens »Reichsautobahnen« (RGBl. II S. 509), eines Subunternehmens der Deutschen Reichsbahn, um vorgeblich einen Konflikt zwischen Schienenverkehr und Fernstraßenverkehr zu vermeiden bzw. aufzulösen (Bundesarchiv Berlin, Best.-Nr. R2/23471). Den weitreichenden Konflikt dieses Unternehmens »Reichsautobahnen« mit den jeweils betroffenen Grundeigentums-, Landschafts- sowie sonstigen Infrastrukturen sah man zunächst nicht.

Der damalige Vermessungsrat beim Preußischen Kulturamt in Wiesbaden, Konrad Volland, wies in seiner Schrift »Der Ausbau der Autostraßen im Umlegungsverfahren und die Finanzierung der Landeskulturarbeiten« eindrucksvoll auf dieses Konfliktpotential hin und entwickelte zugleich praktische Vorschläge zu dessen Bewältigung und Finanzierung in einem wesentlich kürzeren Zeitrahmen. Mit seinen Eingaben vom 21. und 28. Juli 1933 an etwa 15 bis 20 Dienststellen der damaligen Reichsregierung (u.a. an Darré und Todt), denen er seine vorstehend genannte Schrift beifügte, gab Vermessungsrat Konrad Volland den entscheidenden Anstoß zur Ergänzung des Gesetzes vom 27. Juni 1933 mit Instrumentarien des damaligen Umlegungs-(Flurbereinigungs-)rechts, welche heute allgemein als Unternehmensflurbereinigung nach dem Flurbereinigungsgesetz i.d.F. vom 16. März 1976 (BGBl. I, S. 546) bekannt sind und angewandt werden (Bundesarchiv Berlin, Best.-Nr. R2/23471).

Der erste Teilgedanke in der Schrift von Konrad Volland, entstehenden Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern zu verteilen und/oder Nachteile für die allgemeine Landeskultur zu vermeiden, ist alsbald in das Gesetz zur Änderung über die Errichtung des Unternehmens »Reichsautobahn« vom 18. Dezember 1933 (RGBl. I, S. 1081) aufgenommen worden, denn genau im



Konrad Volland, um 1910

Reichsverkehrsministerium hatte man bereits vielfältige Erfahrungen mit dem entsprechenden Spezialrecht zur Schaffung des norddeutschen Binnenwasserstraßensystems seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert (Weiβ 2000a). Sein zweiter Teilgedanke, eine landeskulturell bedingte Planungswertabschöpfung zur Maßnahmenmitfinanzierung nutzbar zu machen, fand später modifiziert Eingang in die Reichsumlegungsordnung vom 16. Juni 1937 (RGBl. I, S. 629) (§§ 51, 57 und 136 RUO); er musste jedoch bei der Neuschaffung des Flurbereinigungsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1948/53 den veränderten Anforderungen des Grundgesetzes Rechnung tragend wieder aufgegeben werden (Weiβ 2000b).

Damit hat der heute weitestgehend in Vergessenheit geratene damalige Vermessungsrat Konrad Volland vom Preußischen Kulturamt Wiesbaden im Jahre 1933 den entscheidenden Anstoß zur Verknüpfung der Fernstraßenfachplanung mit dem Umlegungs-(Flurbereinigungs-)recht zur allgemein verträglicheren Konfliktbewältigung entsprechender Straßenbaumaßnahmen mit betroffenen Grundeigentums-, Landschafts- sowie sonstigen Infrastrukturen gegeben.

Beispielhaft sei auf die Ketten von Unternehmensflurbereinigungen an den verschiedenen Großbauvorhaben im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland hingewiesen:

A 1	Köln-Hamburg
A 7	Ulm-Würzburg
A 8	Saarbrücken-Luxemburg
A 23	Hamburg-Heide
A 28	Ostfriesland
A 30	Hollandlinie
A 31	Emslandlinie
A 44/46	Aachen-Düsseldorf
A 81	Stuttgart-Singen
A 93	Regensburg-München
usw.	

Bundesbahnneubauprojekte von Mannheim nach Stuttgart, von Hannover nach Würzburg sowie von Köln nach Frankfurt am Main, Flughafenprojekte wie Münster/Osnabrück sowie Stuttgart-Echterdingen; Wasserbauprojekte wie die Biggetalsperre im Sauerland sowie der Rhein-Main-Donau-Kanal und die Saarkanalisation, schließlich die verschiedenen vergleichbaren Projekte der »Verkehrspolitik Deutsche Einheit« (vorgestellt vom Bundesverkehrsministerium am 14. Februar 1991) ergänzen und verdeutlichen dieses Wirkungsfeld beispielhaft weiter. Der daraus resultierende immense volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Ertrag ist kaum überschaubar, resp. qualitativ bzw./oder quantitativ abschätzbar (Weiβ 1991; Berens, Mosiek, Siemes 2005).

Vereinzelte frühere Beispiele der Konfliktbewältigung zwischen Autobahn- (bzw. Straßen-)bau und betroffenen Grundeigentümern, zum Beispiel in den Jahren 1928 bis 1935 an der heutigen A 555 zwischen Köln und Bonn

nach der Preußischen Umlegungsordnung vom 21. September 1920 (PrGS. S. 453), sind völlig losgelöst davon zu werten, sahen sie doch keinen fremdnützigen Enteignungsvollzug in solchen ländlichen Bodenordnungsmaßnahmen vor, sondern nur privatnützige Folgenbeseitigung (Klempert 1975; Weiβ 1982).

3 Zur Person

Konrad Wiegand Volland wurde am 1. Juli 1871 als Sohn des Zimmermanns Christian Volland (aus Rauschenberg) und seiner Ehefrau Wilhelmine (aus Wiesbaden) in der Stadt Rauschenberg bei Marburg/Hessen geboren (Meyer 2006; Sponheimer 2006; Volland, E. 2006).

Seine berufliche Ausbildung zum preußischen Landmesser erfolgte nach der Schulzeit mit einem obligatorischen einjährigen Vorpraktikum sowie einem regelmäßig viersemestrigen Hochschulstudium an der Geodätisch-kulturtechnischen Abteilung der Königlichen Landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin entsprechend der damaligen Landmesserprüfungsordnung vom 4. September 1882. Die Abschlussprüfung, die Konrad Volland im Herbst 1893 ablegte (ZFV 1894a), war eine Staatsprüfung und keine Hochschulprüfung. Seine prägenden akademischen Lehrer waren Prof. Dr. Dr. h. c. mult. Ch. A. Vogler (geb. 16. Mai 1841 in Wiesbaden/gest. 3. April 1925 in Berlin) mit den damals bekannten Lehrschriften »Grundzüge der Ausgleichsrechnung«, »Lehrbuch der praktischen Geometrie«, »Geodätische Übungen für Landmesser und Ingenieure« sowie Geheimrat Prof. E. Heemann (geb. 9. Sept. 1857 in Barmen/gest. 13. Dezember 1929 in Berlin) mit »Übungsbuch für die Anwendung der Ausgleichsrechnung auf die praktische Geometrie«, »Lehrbuch der Landesvermessung«, »Das topographische Zeichnen« usw. – übrigens waren beide Aachener Schüler des großen Geodäten Friedrich Robert Helmert (geb. 31. Juli 1843 in Freiberg (Sachsen)/verst. 15. Juni 1917 in Potsdam).

In der Zeitschrift für die Landeskultur-Gesetzgebung der Preußischen Staaten wird Konrad Volland ab Jahrang 1895 (Band 32; Nr. 144; S. 28) in der »Personal-Chronik des Königlichen Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und der zum Ressort der ersten Abteilung desselben gehörigen Auseinandersetzungsbüroden« nachgewiesen; er war der Generalkommission für den Regierungsbezirk Kassel, den Regierungsbezirk Wiesbaden sowie die Fürstentümer Waldeck-Pyrmont und Schaumburg-Lippe in Kassel zugeordnet. Entsprechend damaliger Verwaltungsorganisationsstrukturen wechseln seine beruflichen Wirkungsstätten ständig: Im Jahre 1897 in Wiesbaden (Band 33; Nr. 136; S. 24), 1899 in Kassel (Band 34; Nr. 129; S. 12), 1902 in Marburg (Band 35; Nr. 116; S. 11), 1906 in Frankenberg (Band 36; Nr. 97; S. 12); im Jahre 1909 erscheint neben Konrad Volland (I) in Frankenberg (Band 37; Nr. 86; S. 130) ein Landmesser

Volland (II) in Hersfeld (Band 37; Nr. 213; S. 131), über den jedoch keine weiteren Informationen anfielen. Am 1. Februar 1914 wird Konrad Volland in Wiesbaden zum Oberlandmesser befördert (ZfV 1914b), wo er bereits seit 1911 ansässig war. Aus beruflichen Gründen verlässt er danach Wiesbaden nicht mehr. Er wird dort beim Preußischen Kulturamt Wiesbaden etwa 1932/33 noch zum Vermessungsrat befördert (Hess. Hauptstaatsarchiv Wiesbaden 2006).

Am 1. März 1934 verstirbt Konrad Volland in Wiesbaden, am 6. März wird er auf dem dortigen Südfriedhof beigesetzt (Meyer 2006 und ZfV 1934). Konrad Volland war seit dem 11. Juli 1903 mit Pauline Luise Erbe (geb. 23. Mai 1880 in Wiesbaden/verst. 19. Dezember 1915 in Wiesbaden) sowie seit dem 28. Juli 1917 mit Johanna Eierle (geb. 31. März 1881 in Bad Schwalbach/Taunus/verst. 27. Juni 1947 in Wiesbaden (Standesamt Bad Schwalbach/Taunus und Stadtarchiv Wiesbaden)) verheiratet. Er hinterließ drei Kinder aus erster Ehe. Interessant und bemerkenswert zugleich ist dabei, dass sich gewisse mathematische Begabungen zumindest bis in die heutige Enkelgeneration wiederholt zeigen (Sponheimer 2006).

Literatur-/Quellennachweis

- Berens, W.; Mosiek, T.; Siemes, A.: Gesamtwirtschaftliche Wertschöpfungsanalyse von Bodenordnungsverfahren der Verwaltung für Agrarordnung (Nordrhein-Westfalen) am Beispiel der Bodenordnung nach § 87 FlurbG (Unternehmensflurbereinigung); veröffentlicht: Bez. Reg. Münster/Westfalen, 2005.
- Bisle: Das Unternehmen »Reichsautobahnen«; Diss. Würzburg, 1936.
- Bundesarchiv Berlin; Best.-Nr. R2/23471: Reichsfinanzministerium, Gesetzentwürfe und Begründungen sowie Eingabe Volland.
- Hessische Hauptstaatsarchiv Wiesbaden: Schriftl. Auskunft v. 29.5.2006 mit Bezug auf Wiesbadener Adressbücher, 2006.
- Holtmeyer: Das Recht der Reichsautobahnen unter Berücksichtigung ihrer historischen Entwicklung; Diss. Köln, 1935.
- Klempert, B.: Untersuchungen über eine zweckmäßige Kooperation von Straßenbau und Flurbereinigung; nicht veröffentlichter Forschungsbericht, 1975.
- Krause: Die Autobahn; Diss. Frankfurt/Main, 1933.
- Meyer, R.: Persönl. tel. Hinweise, Wiesbaden, 2006.
- Penkert: Reichsautobahnen und Reich; Diss. Leipzig, 1938.
- Redmann: Die Reichsautobahnen in der deutschen Volkswirtschaft; Diss. Erlangen, 1937.
- Schaefer: Die Gesetze der Reichsautobahnen mit einschlägigen Vorschriften und Verweisungen; Diss. Berlin, 1937.
- Schefold, K. und Neher, A.: 50 Jahre Autobahnen in Baden-Württemberg/Dokumentation im Auftrag des Autobahnamtes Baden-Württemberg, Stuttgart, 1986.

- Schulenburg: Die Reichsautobahnen; Diss. Erlangen, 1934.
- Sponheimer, M.: Ahnenpass der Familie sowie persönliche Hinweise, Marburg, 2006.
- Standesamt Bad Schwalbach/Taunus mit Angaben vom 11.05.2007 und Stadtarchiv Wiesbaden mit Angaben vom 06.06.2007
- Volland, E.: Der bis vor wenigen Jahren in der hessischen Flurbereinigungsverwaltung tätige Ltd. Regierungsdirektor Ernst Volland teilt am 28. Juli 2006 mit, dass er nach eingehender Überprüfung seines Familienstammbaumes keine Verbindung zum oben Genannten feststellen kann. 2006.
- Voltz: Das Straßenwesen in Deutschland und einige anderen europäischen Staaten unter besonderer Berücksichtigung der Reichsautobahnen; Diss. Heidelberg, 1938.
- Weiß, E.: Zur Entwicklung der ländlichen Bodenordnung im Lande Nordrhein-Westfalen. Curt R. Vincentz Verlag Hannover, 1982, S. 118.
- Weiß, E.: Möglichkeiten der Unternehmensflurbereinigung zur Förderung von Fachplanungen; in: Zeitschrift für Vermessungswesen, 1991, S. 420 ff.
- Weiß, E.: Zur Entstehungsgeschichte der Unternehmensflurbereinigung in Deutschland; in: Zeitschrift »Recht der Landwirtschaft« Beiheft 1/2000, S. 1–8, (2000a).
- Weiß, E.: Quellen zur Entstehungsgeschichte des Flurbereinigungsge setzes der Bundesrepublik Deutschland von 1953; Peter Lang Ver lag/Frankfurt am Main, 2000, 650 S., (2000b).
- Windisch-Hojnacki: Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Photographie und Plastik; Diss. Bonn, 1989.
- Zeitschrift für die Landeskultur-Gesetzgebung der Preußischen Staaten; Bd. 33–37; Personal-Chroniken.
- Zeitschrift für Vermessungswesen (ZfV) (1894): Personennachrichten S. 287
- Zeitschrift für Vermessungswesen (ZfV) (1914): Personennachrichten S. 112
- Zeitschrift für Vermessungswesen (ZfV) (1934): Personennachrichten S. 224

Anschrift des Autors

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. mult. Erich Weiß
Institut für Geodäsie und Geoinformation
der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Nussallee 1, 53115 Bonn
probobo@uni-bonn.de