

STRASSE UND AUTOBAHN

Zeitschrift für Straßen- und Brückenbau, Straßenverkehrstechnik und Straßenverwaltung
mit den amtlichen Bekanntmachungen der Straßenbaubehörden
Organ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. und des Nationalen Komitees des
Internationalen Verbandes der Straßenkongresse - Verbandsmitteilungen der Landesstraßenbaubeamten
Mitteilungen der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Schleswig-Holstein

Kirschbaum Verlag - Bad Godesberg

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

Jahrgang XII

Januar 1961

Heft 1

Das Problem der Leistungsfähigkeit in der Straßenplanung

Von Professor Dr.-Ing. Johannes Schlums, Hannover

Inhalt: Der Beitrag stützt sich auf ein Referat, das der Verfasser auf dem 5. Internationalen Studienkursus für Straßenverkehrstechnik in Nizza gehalten hat. Er behandelt: Leistungsfähigkeit als Bewertungsmaßstab, Begriffsbestimmung, einwirkende Faktoren, Ermittlung auf freier Strecke und an Knotenpunkten, neue Methoden und Mittel zur Steigerung der Leistungsfähigkeit.

Bei der Planung und dem Entwurf von Straßen, Straßenknoten und ganzer Straßennetze müssen die örtlichen Bedingungen berücksichtigt werden. So ist es für uns heute selbstverständlich, daß neuzeitliche Landstraßen gut in die



Straßenbau auf der Piazza del Popolo in Rom im 17. Jahrhundert

Aus einem Werk des Ingenieurs Cornelio Meyer, Rom 1695 — Archiv: Deutsches Museum München.

A. Balken, womit man viele Tage hindurch die Straßen absperrt, bis der Kalk fest und ganz trocken geworden ist. B. Ein Arbeiter, der mit einer Hacke Schadensstellen aufhackt. C. Karren, womit man den Kalk und die Pozzolanderde transportiert. D. Kalk, den man mit Wasser löscht. E. Ein Arbeiter, der diesen Kalk mit Pozzolanderde mischt. F. Zweirädriger Wagen, womit man den Kies heranholt. G. Ein Arbeiter, der große Steine zerschlägt. H. Ein Arbeiter, der die Schadensstellen repariert. I. Ein Arbeiter, der Kies und Kalk heranträgt. L. Ein Arbeiter, der mit einer Latte den Kies in den Kalk drückt. M. Ein Arbeiter, der Wasser auf die reparierten Schadensstellen gießt und dann mit einem Besen die Oberfläche einebnet. N. Baumeister (oder Architekt), der die Reparaturflächen aufmißt. O. Ein Arbeiter, der die neuen Flickstellen mit Stroh oder Schutt bedeckt. P. Karren, der später das Nachbehandlungsmaterial wegfährt. Alle diese Arbeitsvorgänge müssen erfolgen, wenn man mit feuchter Mischung arbeitet. Wie man es mit weniger Arbeit in trockener Bauweise machen kann, meine ich, wie folgt beweisen zu können (linke Bildhälfte 1—4):

Nummer 1. Ein Arbeiter, der mit einem Meißel die Schadensstelle genau herausstemmt, ohne sie größer zu machen, wie es mit der Hacke eintritt. Nummer 2. Ein Arbeiter, der die Schadensstelle auspflastert. Nummer 3. Ein Arbeiter, der die Steine mit einem Schubkarren heranholt. Nummer 4. Ein Arbeiter, der das Pflaster mit einem Stampfer festmacht.