

ZEITSCHRIFT FÜR DEN STRASSEN- UND TIEFBAU UND IHRE BAUNEBCENGEWERBE. FACHORGAN FÜR BITUMEN, TEER, DIE AUS DIESEN HERGESTELLTEN EMULSIONEN UND GEMISCHE, LACKE UND SONSTIGE ANSTRICHE, TRÄNK- UND IMPRÄGNIERMITTEL SOWIE DEREN INDUSTRIELLE VERWENDUNG, FÜR STEINE UND KUNSTSTEINE, ZEMENT UND BETON, FÜR DACHPAPPEN, GRUNDWASSERABDICHTUNGEN, ISOLIERUNGEN, BAUTENSCHUTZ, ANSTRICH- UND ENTROSTUNGSMITTEL. FÜR VERWENDUNG VON BAUMASCHINEN, DRUCKLUFT, ELEKTRIZITÄT U. MOTOREN IM BAUBETRIEB

Die Fahrbahnbefestigungen des deutschen Straßennetzes

Von Landesbaurat a. D. Christoph Grossjohann, Düsseldorf

Einleitung und statistische Grundlagen

Der Stand des Straßenbauwesens in einem Lande wird im großen und ganzen gekennzeichnet durch den Zustand und den Grad des Ausbaues der Straßenfahrbahnen, also wesentlich durch den Anteil der verschiedenen Deckenbauweisen auf dem gesamten Straßennetz. Für den Umfang der noch durchzuführenden Bauaufgaben gibt das Ausmaß der für den Kraftverkehr noch nicht geeigneten Fahrbahnen einen guten, wenn auch nicht allein gültigen Anhalt. Die Anwendung der verschiedenen Fahrbahnbefestigungen zeigt das Maß ihrer Bewährung oder des Vertrauens, das man zu ihnen hat. Besonders klar werden diese Verhältnisse, wenn man die Entwicklung über eine Anzahl von Jahren verfolgen kann. Kurz gesagt, die Kenntnis der aufgezeigten Zusammenhänge für ein ganzes Land und für seine einzelnen Teilgebiete ist neben anderen eine wesentliche Grundlage für die zweckmäßige Auswahl neu herzustellender Fahrbahnbefestigungen.

An statistischen Unterlagen, die sich durchweg auf das Reichsgebiet am 1. Januar 1938 erstrecken, standen zur Verfügung:

1. Angaben über den Ausbauzustand der deutschen Reichsstraßen und der Landstraßen I. und II. Ordnung vom Statistischen Reichsamt nach dem Stande am 31. März der Jahre 1936 – 1939 (für 1938 im Taschenbuch der Straßenbaustatistik).
2. Für den Ausbauzustand der Gemeindestraßen nach dem Stande am 31. März 1937, Mitteilungen im Taschenbuch der Straßenbaustatistik, Ausgabe 1939, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen.

Für die Reichs- und Landstraßen sind dreizehn verschiedene Befestigungsarten erfaßt, für die Gemeindestraßen sind zusätzlich Kies- und Ascheschüttungen auf leichtem Unterbau angegeben und die mittelschweren und die schweren Decken je für sich in eine Gruppe zusammengefaßt. Für alle Straßen sind die Strecken mit altem Kopfsteinpflaster gesondert erfaßt, weil diese Befestigung wegen ihrer holprigen Oberfläche für den Kraftverkehr sich nicht eignet und daher in Aussicht zu nehmen ist, sie entweder durch eine andere Decke zu ersetzen oder durch Aufbringen einer bituminösen gebundenen Schicht den Verkehrsanforderungen anzupassen. Während Teer- oder Asphaltbetondecken mit weniger als 6 cm Stärke zu den mittelschweren, die stärkeren Decken dieser Art zu den schweren Decken gerechnet werden, gelten Teer- oder Asphaltmischmakadamdecken jeder Stärke als mittelschwere Decken. Diese unterschiedliche Behandlung erscheint nicht begründet. Die Einordnung der Klinkerstraßen ohne Unterbau bei den einfachen Schotterdecken ist für Gebiete, in denen diese Befestigung in größerem Umfange verwendet wird, nicht zweckmäßig, sie werden dort besser als besonders Deckenart zu behandeln sein.

Die Unterlagen geben kein ganz richtiges Bild des heutigen Zustandes. Im Jahre 1939 sind noch neue Decken gebaut. Nach Kriegsausbruch wurde aber der Neubau von

Decken sehr stark eingeschränkt. Änderungen sind seit dem 31. März 1937 auch für die Gemeindestraßen eingetreten. Aber ihr Ausmaß kann nicht erheblich sein, da die für den Straßenbau verfügbaren Geldmittel, Baustoffe und Arbeitskräfte in den Jahren vor dem Kriege ganz überwiegend den Reichsautobahnen, Reichs- und Landstraßen zugeführt wurden. Der Ermittlung des wirklichen Straßenzustandes hätten Schätzungen zu Grunde gelegt werden können. Davon ist Abstand genommen.

Reichs- und Landstraßen

In der Abb. 1 ist die Verteilung der verschiedenen Deckengruppen auf sämtlichen Strecken der Reichsstraßen und der Landstraßen I. und II. Ordnung dargestellt. Die Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit 6000 und mehr Einwohnern, für welche die Gemeinden die Straßenbaulast tragen, sind eingeschlossen.

Auf den Reichsstraßen war das für den Zeitraum bis 1945 damals vorgesehene Ausbauziel: Beseitigung der einfachen Schotterdecken und des alten Kopfsteinpflasters, in den fünf Jahren von 1934 bis 1938 für die ersteren bis auf einen Rest von 4,6 % erreicht, während sich der Anteil des Kopfsteinpflasters auf 2,1 % der Gesamtstrecken vermindert hatte. Schotterdecken mit Oberflächenschutzschicht bilden mit 36,7 % noch den größten Teil der Fahrbahnbefestigungen; 1945 sollten sie nur noch 20 % betragen. Die mittelschweren Decken mit einer Vermehrung von 15,4 auf 31,6 % gegenüber 40 % als Ausbauziel sind für den Ausbau in weitaus größerem Umfange verwendet worden. Der Bau von schweren Decken, deren Anteil gleichfalls auf 40 % gebracht werden sollte, war mit einer Steigerung von 21,3 auf 25 % stark im Rückstand. Dabei ist zu bemerken, daß dem Ausbauprogramm die in Aussicht genommene starke Vermehrung des Kraftverkehrs zu Grunde lag. Auch handelt es sich nicht um einen auf Einzeluntersuchungen begründeten Plan, sondern um mehr gefühlsmäßig angenommene Zahlen, deren Nachprüfung bei den völlig veränderten Aussichten für die nähere Zukunft notwendig erscheint.

Für die Landstraßen I. und II. Ordnung, deren Baulast die Länder und Kreise tragen, konnte ein Ausbauziel nicht festgestellt werden, weil der Ausbau der Reichsstraßen vordringlich war und weil die Finanzkraft der Baulastträger ganz verschieden und teilweise nicht übersehbar war. Auch bei diesen Straßengruppen ist allein in den drei Jahren von 1936 bis 1938 eine erhebliche Verminderung der einfachen Schotterdecken und eine erhebliche Vermehrung der Oberflächenschutzschichten und der mittelschweren Decken erreicht worden.

Einige der in der Statistik nachgewiesenen Straßendecken sind praktisch für den Landstraßenbau – dasselbe gilt übrigens auch für die Stadtstraßen – fast bedeutungslos. Auf dem gesamten Landstraßennetz, das ohne Einrechnung der Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit mehr als 6000 Einwohnern für das alte Reichsgebiet 204 375 km umfaßt, finden sich die zu den mittelschweren Decken rechnenden Mörtelschotterdecken nur mit 390 km oder 0,2 %, die zu den schweren Befestigungen zählenden Teer- oder