

gewölbten Straßendecken und schließlich Belegen der Straßen mit einer staubfreien, haltbaren Decke handeln. Mit Rücksicht darauf, daß wir z. Zt. in Deutschland einen großen Durchgangsverkehr überhaupt nicht haben, es sich vielmehr im allgemeinen um einen Ausstrahlungsverkehr um größere Städte herum handelt, ein Durchgangsverkehr nur in industriereichen Gegenden vorhanden ist, wird bezüglich der Straßendecke so zu verfahren sein, daß je nach den Ergebnissen der Verkehrszählung auf den am stärksten benutzten Straßenstücken die dauerhaftesten Belege zur Anwendung kommen, auf den weniger beanspruchten weniger dauerhafte. Notwendig ist es auch, bei der nächsten Änderung der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr die Gewichtsfrage und die Breiten der Automobile endgültig zu klären. Dies liegt nicht nur im Interesse der Automobilfabrikation, sondern besonders auch des Straßenbaues; darf doch nicht verkannt werden, daß die Breite der festen Fahrbahn von der Breite der Autos abhängig ist und schon Verbreiterungen um $\frac{1}{2}$ m der Fahrbahn Millionen Mehrausgaben mit sich bringen. Um die Höchstgewichtsgrenze wird sich sicherlich ein lebhafter Kampf entwickeln. Die Finanzlage zwingt gebieterisch dazu, die Höchstgewichte zu beschränken, es sei denn, daß die Konstrukteure und die Automobilindustrie ganz neuartige Wege bezüglich der Abfederung der Kraftfahrzeuge beschreiten. Die Wirtschaft dagegen hat ein Interesse auf Steigerung der Gewichte, andere große Verkehrsunternehmungen, wie die Reichsbahn und auch namentlich die Kleinbahnen daran, daß der Güterverkehr nicht in allzu großem Maße auf das neuartige Verkehrsmittel, das Auto, abwandert. Diese kurze Erwähnung einiger Gegensätze zeigt schon, wie schwierig es sein wird, hier zu einer Lösung zu kommen, die sicherlich nur in einem Kompromiß gefunden werden kann.

Ein besonderes Kapitel auf dem Gebiete des Straßenbaues bildet die Stadtstraße. Jahrzehntlang war hier besonders maßgebend, einen Straßenbelag zu finden, der eine glatte Oberfläche hatte und daneben möglichst billig war, außerdem sich leicht ausbessern ließ. Der Stampfasphalt hat Jahrzehnte hindurch alle diese Forderungen in hervorragendem Maße erfüllt, jetzt hat er aber seine Rolle, jedenfalls in der jetzigen Form, ausgespielt. Jeder Automobilist weiß ein Lied von dem schlüpfrigen Asphalt bei feuchter Witterung zu singen. Gewiß ist der glatte Asphalt nicht allein an den zahllosen Verkehrsunfällen, die durch Rutschen der Autos entstehen, schuld. Fragen der Straßenreinigung, einer zweckmäßigen Bereifung, einer richtigen Gewichtsverteilung bei den Autos, einer zweckmäßigen Bremswirkung, schließlich auch die Frage des Antriebes von Autos, nämlich ob Vorder- oder Hinterantrieb, beeinflussen die Schleudergefahr. Aber das muß mit aller Deutlichkeit betont werden, das Hauptübel ist nach wie vor die zu glatte Oberfläche des Stampfasphaltes. Nun sind in der Öffentlich-