

Die Eigentums- und Unterhaltungsverhältnisse der vom Verband zu bauenden Straßenstrecken sollen durch Straßenbauverträge geregelt werden, die zwischen dem Siedlungsverband und den Belegenheitsgemeinden abzuschließen sind und der Genehmigung des Verbandsausschusses bedürfen. Grundsätzlich ist heute schon festgelegt, daß die Gemeinden Eigentümer der Straßen bleiben sollen. Was die spätere Unterhaltung anlangt, so ist in Erwägung gezogen, daß der Verband auf die Anliegerbeiträge, zu deren Erhebung er laut Gesetz vom 5. Mai 1920 berechtigt ist, zugunsten der Gemeinden verzichtet und daß diesen dafür die Unterhaltung auch der 9-m-Bahn nebst Zubehör auferlegt wird.

V. Stand der Bauarbeiten und Grunderwerbskosten.

Im Rahmen des 1. Ausbauprogramms sind heute etwa 25 km Verbandsstraßenstrecken in Angriff genommen.

Ueber den Grunderwerb für den Bau der Verbandsstraßen lassen sich heute noch keine bestimmten Richtpreise nennen, da die Verhandlungen mit den Grundeigentümern sich äußerst schwierig gestalten. Die Forderungen für rein landwirtschaftlich genutztes Gelände bewegen sich zwischen 20 und 80 M. pro Quadratrute, für Gelände mit Bauplatzbewertung zwischen 100 und 180 Mk. pro Quadratrute.

Auf den begonnenen Baustrecken werden die Bauarbeiten im ersten Baujahre kaum über die erforderlichen Erdarbeiten und die Herstellung des Planums hinauskommen, so daß der Bedarf an Straßenbaumaterialien in diesem Jahre verhältnismäßig gering bleiben wird. Die Befestigung der Straßendecke und somit der Baustoffbedarf wird erst im Laufe des nächsten Baujahres, falls die Stetigkeit in der Finanzierung gewahrt bleibt, größeren Umfang annehmen.

Schl u ß w o r t.

Ich fasse zusammen.

Der Verkehr hat die Straßen wieder zur Bedeutung gebracht und stellt seine Anforderungen an die, welche die Straßen zu unterhalten, auszubauen und neu anzulegen, zu finanzieren und zu verwalten haben.

Verkehrsregelung, Finanzierung und Gesetzgebung sind in einer dem weitreichenden neuzeitlichen Verkehr angemessenen Art zu vereinheitlichen und auszubauen, während die bisherige Technik des Wegebauens die den Anforderungen des motorischen Verkehrs nicht mehr entspricht, andere Wege gehen muß.

Ueber allem steht entsprechend den gegebenen wirtschaftlichen Verhältnissen die Forderung der Wirtschaftlichkeit, welche alle Momente bautechnischer, volks- und finanzwirtschaftlicher, hygienischer sowohl wie gesetzgeberischer Art zusammenhalten muß in dem einem: Wir müssen wieder lernen, bescheiden zu sein und nüchtern zu rechnen. Wer dies nicht tut, wird vielleicht vorübergehend kleine Erfolge haben, auf die Dauer aber sich selbst und die Entwicklung schädigen.

Professor Blum sagt: Wir leben in einer Zeit der Uebertreibungen. Das gilt neben vielem anderen leider auch vom Verkehr und hier naturgemäß in erster Linie von den „modernen“ Verkehrsmitteln, dem Kraftwagen und dem Flugzeug: denn sie sind noch nicht aus der Entwicklungszeit heraus und es haften ihnen daher noch die „Kinderkrankheiten“ des Sports und des Dilettantismus an. Es darf aber der Verkehr nicht mit dem Sport verquickt werden, obwohl er diesem manches verdankt (vgl. die Kraftwagenrennen, den Segelsport und früher

z. B. auch die Wettrennen zwischen Lokomotiven), und es darf sich im Verkehr nicht die Halbbildung breit machen, denn dazu ist er zu gefährlich, zu kostspielig und wichtig für das politische, wirtschaftliche und kulturelle Leben.

Der erste große Fehler, der nämlich so oft gemacht wird, ist die Vernachlässigung der wirtschaftlichen Faktoren. Abgesehen von noch schlimmeren handelt es sich dabei hauptsächlich um das „Vergessen“ von Kostenbestandteilen (z. B. Unterhaltung und Erneuerung der Straßen), um das Operieren mit zu niedrigen Einheitssätzen (namentlich bezüglich Zinsfuß und Erneuerungsquote) und ganz allgemein um die maßlose Unterschätzung des Geldes, an der wir seit der Inflation immer noch krank sind.

Ein weiterer Fehler ist die Ueberschätzung der Geschwindigkeit. Gerade in dieser Beziehung steckt noch zu viel Sport in dem „modernen Verkehr“, und zwar von jener Ausartung des Sports, die nur nach Höchstleistungen strebt. Beim Kraftwagen führt dies zu der übertriebenen Höchstschätzung der höchsten Fahrgeschwindigkeit, während es im Verkehr in Wirklichkeit nur auf die Reisegeschwindigkeit bzw. den Gesamtzeitaufwand ankommt. Dieser hängt aber nur recht wenig von der höchsten Fahrgeschwindigkeit ab; vielmehr spielen die Geschicklichkeit und Zuverlässigkeit des Fahrers, sein richtiges Disponieren, die gute Instandhaltung des Wagens und der Wege, die Straßendisziplin usw. eine wesentlich wichtigere Rolle. Man handelt also nicht gegen den Verkehr, wenn man die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf vernünftige Maße herabsetzt; — wer absolut Rennen fahren will, mag sich die Bahnen dafür selber bauen und — bezahlen!

Ein dritter Fehler ist die Ueberschätzung der Verkehrsmengen und daraus folgend, daß, was man „Angst vor dem Verkehr“ nennen kann, nämlich die Furcht, daß die Straßen der künftigen Verkehrsentwicklung nicht gewachsen sein könnten. Man hält sich selbst für

„rückständig“ oder für „nicht genügend großzügig“, wenn man die Fahrlänge nicht auf mindestens 4, besser 6 Fuhrwerkreihen bemißt, wenn man nicht nach Schnell- und Langsamdämmen unterteilt, wenn man nicht mit überbreiten Fuhrwerkbreiten und übergroßen Spielräumen rechnet. Es sollen schon Autostraßen von 65 m Breite projektiert sein! Dem halte man gegenüber, daß fast der gesamte Eisenbahnverkehr aus dem Raum Paris-Schottland nach dem Niederrhein-Mitteldeutschland-Osteuropa durch „Löcher“ von 8 m Breite geht, daß der gesamte Eisenbahngüterverkehr Norddeutschlands auf einer zweigleisigen, hochklassig ausgestatteten Güterlinie von rd. 500 km Länge bewältigt werden könnte, und daß dort, wo der stärkste Verkehr in Deutschland „brandet“, im Ruhrbezirk, unsere besten Fachleute die Autostraßen für nur 3 Fuhrwerkbreiten (9 m) anlegen. Die Loslösung der Straßenbahn aus dem Fahrdamm, also der Anlage eines besonderen (7—8 m breiten) Straßenbahnstreifens, muß man unbedingt zustimmen; darüber hinaus aber: größte Bescheidenheit! Man beachte, daß im Verkehr die Leistungsfähigkeit fast nie von der „freien Strecke“ abhängt, sondern von gewissen „Hemmungsfaktoren“. Bei den Wasserstraßen sind es die Schleusen und Häfen, bei den Eisenbahnen die Bahnhöfe und bei den Straßen sind es in den Städten die Kreuzungspunkte mit den Querstraßen und die „Verkehrsplätze“, auf dem platten Land die Durchführungen durch die Ortschaften.

Diese Auffassung wird bei der Einstellung der Öffentlichkeit zu den vorliegenden Problemen nicht vollen Anklang finden. Man wird diese Ausführungen vielleicht als rückständig oder als pessimistisch bezeichnen. Man möge aber bedenken: niemals in der ganzen Geschichte fiel ein Volk so tief wie wir, band man ein Volk — politisch und wirtschaftlich — mit derartigen Fesseln wie man sie uns auferlegte. Im Versailler Frieden und der internationalen Finanzkontrolle kommt es uns schmerzhaft zum Bewußtsein. In der Wirtschaft wird es uns nur mit allergrößter Sparsamkeit, eisernem

Fleiß und Konzentrierung aller Kräfte auf das wirtschaftlich Erreichbare, Zweckmäßige und Wesentliche möglich sein, einst wieder den Platz unter den Völkern einzunehmen, der uns gehört. Daß unsere Wirtschaft diesen Weg gehen wird, ist meine Ueberzeugung. Ich schließe mit den Worten des Kommerzienrats Dr. Ing. Paul Reusch:

„Die deutsche Wirtschaft braucht heute mehr als je Männer, welche den Mut und die Kraft zu einem gesunden Optimismus haben. Aufwärts und vorwärts muß die Losung sein.“

Zusammenstellungen

Zusammenstellung I.
Die Länge der Provinzialstraßen und der von den Provinzen übernommenen oder verwalteten Kreis- und Gemeindestraßen.

Provinz (Bezirksverband).	Provinzialstraßen in der Verwaltung der			Von den Pro- vinzen über- nommene od. verwaltete		zusammen
	Pro- vinz km	Kreise km	Städte km	Kreis- straß. km	Ge- meinde- straßen km	
Ostpreußen	167	1571	56	0	0	1794
Grenzmark	0	571	0	0	0	571
Oberschlesien	0	234	34	0	0	286
Niederschlesien	0	1638	53	0	0	1691
Pommern	0	1467	52	0	0	1419
Brandenburg	1166	57	77	0	0	1300
Sachsen	2570	272	281	2643	1148	6914
Schleswig-Holstein	2661	0	128	0	1170	3959
Hannover	3145	0	151	10602	0	13998
Westfalen	2463	0	150	0	0	2613
Hessen-Cassel	1174	0	85	5471	0	7030
Hessen-Nassau	1136	0	130	0	2495	3761
Rheinprovinz	5641	5	696	0	0	6342
Zusammen:	20423	5715	1893	18716	4813	51560

Zusammenstellung II.
Die Befestigungsart der Provinzialstraßen und der von den Provinzen übernommenen oder verwalteten Kreis- und Gemeindestraßen.

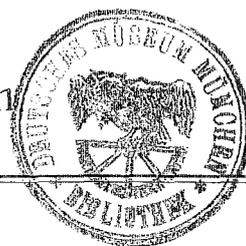
Provinz (Bezirksverbände)	Großpflaster- bahnen	Kleinpflaster- bahnen	Klinkerbahnen	Steinschlagbahnen	Bitumen- und Trest Straßen	Sonstige Straßen	zusammen
	km	km	km	km	km	km	
Ostpreußen	114	17	0	1663	0	0	1794
Grenzmark	50	5	0	516	0	0	571
Oberschlesien	23	11	234	0	0	0	268
Niederschlesien	136	30	0	1525	0	0	1691
Pommern	115	33	0	1271	0	0	1419
Brandenburg	145	94	0	1059	2	0	1300
Sachsen	1142	614	7	4665	3	483	6914
Schleswig-Holstein	253	92	505	3109	0	0	3959
Hannover	2555	1723	1311	8257	0	0	13898
Westfalen	177	326	0	2067	12	31	2613
Hessen-Cassel	106	43	0	6881	0	0	7030
Hessen-Nassau	53	92	0	3606	10	0	3761
Rheinprovinz	399	539	3	5280	5	116	6342
Zusammen:	5268	3619	1826	40133	32	682	51560

Zusammenstellung III.
Die Befestigungen der Provinzialstraßen.

Provinz (Bezirksverband)	Großpflaster- bahnen km	Kleinpflaster- bahnen km	Klinkerbahnen km	Steinschlagbahnen km	Bitum.- u. Teerbahn km	Sonst. Steinbahnen km	Abgetret. Strecken km	zusammen km
Ostpreußen . . .	64	13	0	1661	0	0	56	1794
Grenzmark . . .	50	5	0	516	0	0		571
Oberschlesien . .	23	11	0	234	0	0		268
Niederschlesien .	136	30	0	1517	0	0	8	1691
Pommern	115	33	0	1271	0	0		1419
Brandenburg . . .	45	94	0	1059	2	0		1300
Sachsen	598	342	0	1771	1	139	272	3123
Schleswig-Holstein	150	92	333	2086	0	0	128	2789
Hannover	729	692	83	1628	0	13	151	3296
Westfalen	177	326	0	2067	12	0	31	2613
Hessen-Cassel . .	33	26	0	1415	0	0	85	1599
Hessen-Nassau . .	6	77	0	1045	8	0	130	1266
Rheinprovinz . . .	399	539	3	5280	5	116		6342
Zusammen:	2625	2280	419	21550	28	263	861	28031

Personenkraftwagenverkehr auf Landstraßen

1908—1923



Jahr	Täglicher Verkehr von					
	mehr als 100	51—100	21—50	11—20	5—10	weniger als 5
	Personenkraftwagen					
	km ‰	km ‰	km ‰	km ‰	km ‰	km ‰
1908	—	—	36 1,18	224 7,34	497 16,34	2290 75,14
1909	—	—	68 2,27	265 8,71	603 19,80	2108 69,22
1910	—	9 0,29	43 1,41	366 12,03	574 18,83	2053 67,44
1911	—	5 0,16	218 7,15	406 13,33	737 24,20	1680 55,16
1912	7 0,23	24 0,78	333 10,94	482 15,83	877 28,81	1321 43,41
1913	7 0,23	44 1,46	372 12,26	614 20,24	908 29,93	1089 35,88
1914	17 0,57	31 1,03	460 15,18	608 20,04	933 30,76	985 32,42
1920	—	33 1,08	214 7,04	484 15,94	822 27,10	1480 48,84
1922	13 0,43	106 3,56	553 18,50	592 19,79	705 23,57	1021 34,15
1923	63 2,10	144 4,83	657 22,01	678 22,71	634 21,23	810 27,12

Lastkraftwagenverkehr auf Landstraßen 1908—1923

Jahr	Täglicher Verkehr von															
	über 150	125 bis 150	100 bis 125	75 bis 100	50 bis 75	40 bis 50	35 bis 40	30 bis 35	25 bis 30	20 bis 25	11 bis 20	5 bis 10	4 bis 5	3	2	1 u. we- niger
	Lastkraftwagen															
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
1908							9				—	25	12	7	47	2947
%							0,30				—	0,82	0,45	0,24	1,53	96,66
1909							9				3	30	28	63	133	2778
%							0,30				0,10	1,00	0,91	2,08	4,37	91,24
1910											30	65	72	77	117	2684
%											1,0	2,13	2,36	2,52	3,85	88,14
1911							8				56	118	114	141	248	2361
%							0,26				1,83	3,87	3,74	4,65	8,15	77,50
1912							27				91	189	177	183	449	1928
%							0,88				2,99	6,21	5,81	6,01	14,74	63,36
1913				3		2	3	6	18	19	100	275	187	218	386	1817
%				0,09		0,06	0,09	0,19	0,59	0,63	3,30	9,05	6,15	7,18	12,73	59,94
1914			10				55				103	259	269	249	392	1697
%			0,32				1,82				3,40	8,60	8,85	8,22	12,91	55,88
1920			3		11	13		3	30	51	277	308	372	222	606	1137
%			0,1		03,6	0,42		0,1	0,99	1,68	9,12	10,15	12,26	7,33	19,98	37,51
1922			189				455				500	729	365	205	340	207
%			6,33				15,21				16,71	24,39	12,21	6,86	11,37	6,92
1923	26	24	27	57	118	83	107	95	72	165	550	660	294	242	271	194
%	0,90	0,83	0,93	1,91	3,96	2,80	3,60	3,13	2,43	5,52	18,24	22,08	9,83	8,11	9,07	

Nr. der Straße	Straßenbezeichnung	Länge km	Zahl der täglich verkehrenden Zugtiere				Zahl der täglich verkehrenden Personenkraftwagen				Zahl der täglich verkehrenden Lastkraftwagen								
			im Mittel	im Mittel	im Mittel	Zu- (+) oder Abnahme (-) 1923/13 in % von 1913	im Mittel	im Mittel	im Mittel	Zu- (+) oder Abnahme (-) 1923/13 in % von 1913	im Mittel	im Mittel	im Mittel	Zu- (+) oder Abnahme (-) 1923/1913 in % von 1913					
			1913	1920	1923		1913	1920	1923		1913	1920	1923						
1	Frankfurt—Basel																		
	nördl. Landesgr.—Heidelberg	21,86	415	319	304	-26,7	46,1	35,6	99,5	+115,8	11,2	15,8	37,1	+	231,2				
	Heidelberg—Bruchsal . . .	32,69	143	132	129	- 9,8	34,6	27,4	58,2	+ 68,2	4,7	5,7	34,7	+	638,3				
	Bruchsal—Durlach	15,80	139	201	241	+73,4	23,6	22,3	43,4	+ 83,9	18,4	12,3	47,9	+	160,3				
	Durlach—Rastatt	25,60	147	132	106	-28,0	35,0	19,5	74,2	+112,0	7,8	6,0	27,2	+	248,7				
	Rastatt—Offenburg	48,58	295	328	379	+28,5	29,7	28,1	60,3	+103,3	8,5	12,9	77,9	+	817,0				
	Offenburg—Freiburg	59,22	173	255	294	+70,0	21,6	14,5	33,4	+ 54,6	3,5	4,2	34,8	+	895,0				
	Freiburg—südl. Landesgrenze	57,81	205	177	181	-11,7	21,4	8,7	22,3	+ 4,2	2,7	6,5	26,9	+	896,3				
	höchste Teilstreckenergebn.: in Achern km 28,758—29,500	0,742	557	801	837	+50,3	27,6	45,9	164,5	+496,0	11,5	29,0	280,7	+	2345,0				
	Heitersheim—Müllheim . .	8,250	88	67	97	+14,1	19,0	6,9	23,4	+ 23,1	0,1	5,2	35,2	+	35100,0				
2	Mannheim—Kehl																		
	Mannh.-Neckarau—Karlsruhe	58,68	394	229	223	-43,4	26,6	23,7	38,5	+ 44,7	8,3	16,1	59,4	+	615,6				
	Karlsruhe—Rastatt	17,86	284	189	229	-19,4	18,6	13,3	38,7	+108,1	15,0	12,3	49,8	+	232,0				
	Rastatt—Kehl	45,87	104	181	153	+47,1	19,1	6,0	31,2	+ 63,3	5,3	1,6	21,9	+	313,0				
	höchste Teilstreckenergebn.: Hockenheim—Neulußheim .	3,600	213	74	146	-31,4	33,0	21,2	52,0	+ 57,5	5,2	13,1	137,0	+	2534,6				
	Kreisweg 15—Hockenheim .	7,000	239	144	265	+10,8	24,6	22,0	56,1	+128,0	5,2	13,7	74,1	+	1325,0				
3	Mannheim—Heilbronn																		
	Mannheim—Heidelberg . .	13,96	600	275	314	-47,6	46,4	64,0	176,6	+280,6	9,6	14,7	102,4	+	968,0				
	Heidelberg—östl. Landesgren.	35,88	107	212	167	+56,1	12,6	12,0	28,0	+122,2	1,7	2,9	23,5	+	1282,3				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Seckenheim—Edingen . . .	4,400	702	92	173	-75,3	46,3	68,6	121,6	+162,6	2,4	16,4	135,9	+	5562,5				
13	Karlsruhe—Stuttgart																		
	Karlsruhe—Wilferdingen . .	14,82	506	577	424	-16,2	30,0	45,8	97,6	+225,3	16,0	37,2	179,5	+	1021,8				
	Wilferdingen—östl. Landesgr.	16,28	131	210	147	+12,2	15,2	24,5	45,3	+198,0	4,8	23,0	54,5	+	1035,4				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Karlsruhe—Durlach	2,229	1456	457	575	-65,1	50,2	41,4	361,6	+620,3	21,0	28,8	629,1	+	2895,7				
22	Rastatt—Freudenstadt																		
	Rastatt—Landesgrenze . .	40,38	287	148	159	-44,6	21,2	18,7	38,4	+ 81,1	11,6	16,9	62,4	+	438,0				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Raumünzach—Landesgrenze	3,682	332	170	186	-44,0	23,1	14,7	39,2	+ 69,7	1,0	19,7	32,5	+	3150,0				
23	Oos—Baden	2,01	788	276	258	-67,3	105,0	79,6	119,9	+ 14,1	21,5	15,2	107,6	+	400,5				
34	Gutach—Freudenstadt																		
	Gutach—östl. Landesgrenze	32,97	102	86	84	-17,6	9,2	4,1	8,0	- 13,0	0,9	7,7	12,5	+	1289,0				
	höchste Teilstreckenergebn.: Wolfach—Oberwolfach . .	6,700	261	100	76	-70,8	18,8	3,5	2,6	- 86,2	1,6	16,3	32,4	+	1925,0				
	Kniebissteige—Landesgrenze	5,171	36	38	45	+25,0	6,1	3,0	9,4	+ 54,1	—	0,6	3,0		3,0:0				

Nr. der Straße	Straßenbezeichnung	Länge km	Zahl der täglich verkehrenden Zugtiere				Zahl der täglich verkehrenden Personenkraftwagen				Zahl der täglich verkehrenden Lastkraftwagen							
			im Mittel	im Mittel	im Mittel	Zu- (+) oder Abnahme(-) 1923/1913 in % von 1913	im Mittel	im Mittel	im Mittel	Zu- (+) oder Abnahme(-) 1923/1913 in % von 1913	im Mittel	im Mittel	im Mittel	Zu- (+) oder Abnahme(-) 1923/1913 in % von 1913				
			1913	1920	1923		1913	1920	1923		1913	1920	1923					
43	Breisach—Donaueschingen																	
	Breisach—Freiburg	21,36	95	113	106	+ 11,6	14,6	1,5	6,3	- 56,2	0,2	0,7	2,0	+ 919,9				
	Freiburg—Hüfingen	57,63	81	116	108	+ 33,3	25,8	9,3	20,0	- 22,4	1,0	4,9	12,3	+ 1130,0				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Freiburg—Zarten	5,732	141	191	189	+ 34,0	8,2	27,0	33,2	+304,9	3,1	22,1	58,9	+ 1800,0				
49	Basel—St. Blasien																	
	Von der Schweizer Grenze— Schopfheim	16,20	870	414	441	- 49,3	32,1	15,5	32,2	+ 0,3	5,7	12,3	57,8	+ 913,0				
	Schopfheim—St. Blasien	48,70	83	109	81	- 2,4	8,8	4,8	9,8	+ 11,3	0,7	5,0	16,2	+ 2214,3				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Landstraße 116 — Bauamts- grenze	8,650	109	74	68	- 37,6	5,8	3,0	6,8	+ 17,2	0	3,3	5,6	5,6 : 0				
50	Waldshut—Neustadt																	
	Waldshut—Neustadt	50,32	44	70	66	+ 50,0	10,9	7,6	10,9	0	1,4	5,1	13,2	+ 842,8				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Häusern—Kreisweg 44	5,400	63	33	26	- 58,7	18,9	17,1	22,2	+ 17,5	2,2	8,9	25,5	+ 1059,1				
112	St. Blasien—Albruck																	
	St. Blasien—Albruck	24,73	191	85	50	- 73,8	2,5	3,7	2,3	- 8,0	1,0	9,7	23,8	+ 2280,0				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Kreisstr. 288—Tiefenstein	3,233	145	63	34	- 76,5	0	2,2	2,4	2,4 : 0	0	11,1	24,0	24,0 : 0				
193	Todtmoos—Wehr																	
	Todtmoos—Wehr	17,19	135	107	53	- 60,7	7,3	5,9	2,8	- 61,6	0	2,5	10,2	10,2 : 0				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Todtmoos—Bauamtsgrenze	5,729	92	42	50	- 45,6	0,7	6,1	5,5	+685,7	0	2,5	11,3	11,3 : 0				
197	Rotkreuz—Schluchsee																	
	Rotkreuz—Schluchsee	12,60	53	65	38	- 28,3	9,3	16,6	8,2	- 11,8	3,2	16,6	26,4	+ 725,0				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Altglashütte—Schluchsee	7,800	126	63	32	- 74,6	22,1	13,2	9,5	- 57,0	2,4	14,9	30,4	+ 1166,0				
162	Neckargemünd—Eberbach																	
	Neckargemünd—Eberbach	4,86	194	195	157	- 19,1	26,6	18,3	38,0	+ 42,8	3,2	2,2	35,2	+ 1000,0				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Landesgrenze—Eberbach	3,188	244	96	65	- 73,3	18,5	12,7	24,4	+ 31,9	1,5	1,1	27,8	+ 1753,3				
166	Neckarelz—Eberbach																	
	Neckarelz—Eberbach	22,81	48	97	74	+ 54,2	8,0	8,8	26,1	+226,2	1,0	1,1	6,7	+ 570,0				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Neckargerach—Eberbach	11,800	21	23	17	- 19,0	8,7	8,4	20,6	+136,8	0,3	1,4	6,8	+ 2166,7				
48	Basel—Schaffhausen																	
	Schweiz. Grenze—Waldshut	52,25	85	116	142	+ 67,1	13,9	7,7	18,4	+ 32,4	3,7	7,0	27,8	+ 651,0				
	Waldshut—Schaffhausen	37,39	48	75	133	+177,1	4,9	7,3	17,4	+255,1	1,5	8,1	29,8	+ 1887,0				
	höchstes Teilstreckenergebn.: Kreisweg 10—Jestetten	6,000	22	11	17	- 22,7	0,9	8,1	2,1	+133,3	0,6	4,1	22,5	+ 3650,0				

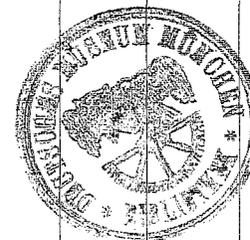
Schotterverbrauch und Verkehr auf den Landstraßen 1907—1923.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
Jahr	Gesamtlänge der Landstraßen km	Gesamt-schotterverbrauch cbm	Durchschnittlicher Schotterverbrauch auf 1km Landstraße		Minderverbrauch an Schotter gegenüber dem Mittelwert 1908/13 cbm	Mittlerer täglicher Verkehr			Verkehrswert für die Straßenabnutzung				100×Sp.4:Sp.13, jährlicher Schotterverbrauch auf 1 km für die Verkehrseinheit (100 Zugtiere)		Minderverbrauch an Schotter unter Berücksichtigung der Verkehrszunahme cbm	Bestand der Kraftfahrzeuge, bis 1914 am 1. Januar des betr. Jahres, ab 1921 am 1. Juli des betr. Jahres			
			cbm	in ‰ des Mittelwertes 1908/13		Zugtiere des durchgangs Verkehrs VZ	Personenkraftwagen VP	Lastkraftwagen VL	Zugtiere VZ (VZ = Spalte 7)	Personenkraftwagen 17 × VP (VP = Spalte 8)	Lastkraftwagen 28 × VL (VL = Spalte 9)	zusammen Spalte 10 + Spalte 11 + Spalte 12	cbm	in Hundertteilen des Mittelwertes 1908/13		Kraft-räder	Personen-wagen	Last-wagen	
																			Zugtiere im Tag
1907	3049	127700	41,8	101,2															
1908	3047	125000	41,0	99,2		160	3,5	0,3	160	59,5	8,4	227,9	im Mittel 14,75	18,0	122		596	488	33
1909	3044	126000	41,4	100,2		145	3,9	0,5	145	66,3	14,0	225,3		18,4	124		834	677	45
1910	3045	123000	40,4	97,8		139	5,8	0,7	139	98,6	19,6	257,2		15,7	107		909	817	64
1911	3046	124000	40,7	98,5		137	7,4	1,2	137	125,8	33,6	296,4		13,7	93		995	1038	104
1912	3044	127000	41,7	100,9		135	9,2	2,0	135	156,4	56,0	347,4		12,0	82		952	1284	141
1913	3034	129000	42,5	102,9		130	11,4	2,6	130	193,8	72,8	396,6		10,7	73		971	1583	181
1914	3034	111000	36,6	88,6	14700	119	11,8	3,1	119	200,6	86,8	406,4		9,0	61		946	1854	251
1915	3033	102000	33,6	81,4	23700											1079	2168	370	
1916	3033	67000	22,1	53,5	58700														
1917	3033	42000	13,8	33,5	83700														
1918	3034	38000	12,5	30,3	87700														
1919	3033	67000	22,1	53,5	53700														
1920	3033	83000	27,4	66	42700	88 (153)*	8,2	4,2	88 (153)*	139,4	117,6	345,0 (410)*	7,9 (6,6)*	54 (45)*	71000				
1921	3033	77000	25,3	61	48700							450**			124000		1885	1011	
1922	3031	68700	22,8	55	57000	99 (158)*	14,54	15,3	99 (158)*	243,5	428,0	770,5 (829,5)*	2,9 (2,74)*	19,7 (18,6)*	275000	1612	2718	1601	
1923	3030	87300	28,8	69,7	38400	98 (159)*	18,7	18,9	98 (159)*	318,0	529,5	945,5 (1006,5)*	3,04 (2,86)*	20,6 (19,4)*	335000	2536	3338	1918	
1924																	4067	4202	2132
					zusammen 514000											zusammen 805000			

(*) = Die Zahlen in Klammern sind unter Mithberücksichtigung des örtlichen Zugtierverskehrs entstanden
 ** = Geschätzter Verkehrswert für 19.1

Schotterverbrauch auf den Landstraßen 1907—1923.

Jahr	Gesamtlänge				Schotterverbrauch				Durchschnittlicher Schotterverbrauch auf 1 km Landstraße		Minderverbrauch an Schotter gegenüber dem Mittelwert 1908/13 ohne Berücksichtigung d. Verkehrs				Minderlänge der Walzstrecken gegenüber dem Mittelwert 1908/13 km	
	der Landstraß. km	der Walzstrecken km	der hinhältlich unterhaltenen Strecken km	der flickweise unterhaltenen Strecken km	insgesamt cbm	für Walzdecken cbm	für hinhältliche Unterhaltung cbm	für flickweise Unterhaltung cbm	cbm	in % des Mittelwertes 1908/13 %	insgesamt cbm	Walzdecken cbm	hinhältliche Unterhaltung cbm	flickweise Unterhaltung cbm		
1907	3049	201,19	750,3	2077,0	127700	64900	8300	54500	41,8	101,2						
1908	3047	6,63 ⁰ / ₀ 195,71	24,6 ⁰ / ₀ 821,3	68,12 ⁰ / ₀ 2010,3	125000	65600	9000	50400	41,0	99,2						
1909	3044	6,42 ⁰ / ₀ 212,60	26,95 ⁰ / ₀ 848,5	66,63 ⁰ / ₀ 1962,6	126000	71500	8500	46000	41,4	100,2						
1910	3045	6,98 ⁰ / ₀ 199,95	27,87 ⁰ / ₀ 906,9	65,15 ⁰ / ₀ 1920,4	123000	65200	8600	49200	40,4	97,8						
1911	3046	6,48 ⁰ / ₀ 201,23	29,78 ⁰ / ₀ 941,7	63,74 ⁰ / ₀ 1882,3	124000	67300	8500	48200	40,7	98,5						
1912	3044	6,60 ⁰ / ₀ 201,84	30,91 ⁰ / ₀ 975,6	62,49 ⁰ / ₀ 1845,1	127000	69800	11000	46200	41,7	100,9						
1913	3034	6,63 ⁰ / ₀ 207,95 ⁰ / ₀	32,05 ⁰ / ₀ 1007,9	61,32 ⁰ / ₀ 1797,2	129000	71600	10600	46800	42,5	102,9						
1914	3034	6,85 ⁰ / ₀ 195,15	33,22 ⁰ / ₀ 1056,0	59,93 ⁰ / ₀ 1760,4	111000	64300	9300	37400	36,6	88,6	14700	4200	100	10400	8,0	
1915	3033	6,43 ⁰ / ₀ 188,29	34,80 ⁰ / ₀ 1098,8	58,77 ⁰ / ₀ 1722,9	102000	61700	9400	30900	36,6	81,4	23700	6800	—	16900	14,9	
1916	3033	6,21 ⁰ / ₀ 138,82	36,22 ⁰ / ₀ 1190,2	57,57 ⁰ / ₀ 1681,0	67000	45500	6800	14700	22,1	53,5	58700	23000	2600	33100	64,4	
1917	3033	4,57 ⁰ / ₀ 78,20	39,24 ⁰ / ₀ 1278,6	56,19 ⁰ / ₀ 1653,0	42000	25800	5500	10700	13,8	33,5	83700	42700	3900	37100	125,0	
1918	3034	2,58 ⁰ / ₀ 56,26	42,15 ⁰ / ₀ 1322,1	55,27 ⁰ / ₀ 1632,6	38000	18000	5100	14900	12,5	30,3	87700	50500	4300	32900	146,9	
1919	3033	1,85 ⁰ / ₀ 143,51	43,57 ⁰ / ₀ 1284,3	54,58 ⁰ / ₀ 1582,3	67000	46200	8100	12700	22,1	53,5	58700	22300	1300	35100	59,7	
1920	3033	4,73 ⁰ / ₀ 155,10	42,34 ⁰ / ₀ 1329,4	52,93 ⁰ / ₀ 1523,5	83000	51000	11000	21000	27,4	66,0	42700	17500	1600	26800	48,1	
1921	3033	5,11 ⁰ / ₀ 128,11	43,83 ⁰ / ₀ 1388,9	51,06 ⁰ / ₀ 1494,1	77000	39000	13600	24400	25,3	61,0	48700	29500	4200	23400	75,1	
1922	3031	4,14 ⁰ / ₀ 145,09	45,79 ⁰ / ₀ 1409,4	50,07 ⁰ / ₀ 1453,3	68700	43300	12600	12800	22,8	55,0	57000	25200	3200	35000	58,1	
1923	3030	4,78 ⁰ / ₀ 133,12	46,50 ⁰ / ₀ 1449,9	48,72 ⁰ / ₀ 1425,6	87300	40300	*	47000*	28,8	69,7	38400	28200	*	10200	70,1	
1924	*	4,39 ⁰ / ₀ *	47,85 ⁰ / ₀ *	47,76 ⁰ / ₀ *	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
											zusammen	514000	249900	Minderverbrauch 32 -	2609 -	670,5



69407