

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER STRASSEN-KONGRESSE

Generalsekretariat : 1, Avenue d'Iéna, Paris.

III. KONGRESS - LONDON - 1913

2. Abteilung : Verkehr und Betrieb.
9. Mitteilung.

✻

Statistik der Ausgaben
für Bau und Erhaltung der Strassen

BERICHT

von

VESPERMANN

Stadtbauinspektor, Frankfurt a/Main.

GAETJENS

Landesbaurat, Kiel.

RANGE

Oberbaurat, Dresden.

PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME DES IMPRIMERIES OBERTHUR

3, RUE ROSSINI, 3

1913

c



II-353496

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317677

001-0-452/2018



~~III 19690~~

STATISTIK DER AUSGABEN für Bau und Erhaltung der Strassen.

A. STÄDTISCHE STRASSEN

VON

VESPERMANN

Stadtbauinspektor, Frankfurt a/Main.

Abrechnungsverfahren.

Die Abrechnung der Strassenbauten ist eine verschiedene, je nachdem es sich um die Ermittlung der gesamten Ausgaben handelt, oder eine Verteilung der Gesamtkosten auf die etwa in Betracht kommenden verschiedenartigen Beteiligten zu erfolgen hat. Im ersteren Falle erfolgt die Abrechnung nach den wirklich erfolgten Lieferungen und Leistungen für die einzelnen Arten von Arbeiten, wie Erdarbeiten einschliesslich der Herstellung der Böschungen, Chaussierung und Pflasterarbeiten. Die Lieferungen werden entweder auf Rauminhalt oder Gewicht bezw. Stückzahl verrechnet. Die Leistungen werden auf Grund von vorgenommenen Aufmessungen in einer Massenberechnung zusammengestellt. Die Vordersätze mit den eingesetzten Einheitspreisen multipliziert, ergeben die aufgewendeten Kosten.

Die Abrechnung der Strasse erfolgt entweder nach dem Ausbau der ganzen Strasse oder nach Fertigstellung einzelner Strassenstrecken, sofern diese in grösseren Zeitabständen zur Ausführung gelangen. Ausserdem kann auch noch die Abrechnung nach der Fertigstellung einzelner selbständiger Gruppen geschehen. Als solche selbständige Gruppen können die vorläufige Herstellung der Fahrbahn, die endgültige Herstellung der Gehwege und die Unterhaltung angesehen werden.

~~AKK 3685/51~~

Verteilung auf die Beteiligten.

Die Verteilung der Kosten auf die Beteiligten richtet sich darnach, ob der Ausbau der Strassen auf dem Wege freiwilliger Vereinbarung zwischen der Stadtgemeinde und den Beteiligten, oder auf Grund besonderer Bestimmungen erfolgt. Im ersteren Falle wird die Art der Ausführung und die Verteilung der Kosten durch besondere Verträge geregelt. Im letzteren Falle geschieht beides gemäss den in den einzelnen Staaten bestehenden gesetzlichen Bestimmungen.

Bei den gesetzlichen Bestimmungen ist überall Grundsatz, dass die Kosten bis zu einem bestimmten Grade auf die Anlieger verteilt werden und bei Ueberschreitung des Höchstmasses der übrigbleibende Teil von der Allgemeinheit getragen und durch die allgemeinen Gemeindesteuern gedeckt wird.

Die Berechnung der Bau- und Unterhaltungskosten erfolgt übereinstimmend in allen Staaten für die angrenzenden Eigentümer nach laufenden Metern der Strassenfront im Verhältnis zur gesamten Strassenfrontlänge. Die Beträge sind indessen nicht allein in den einzelnen Staaten, sondern auch in deren Städten wechselnd, und zwar deshalb, weil die Anforderungen in Bezug auf Breite der Strasse, Ausstattung der Fahrbahn und Gehwege, Einbeziehung der Strassenkreuze, platzartige Erweiterungen, Baumpflanzungen, sowie bezüglich der Zeitdauer der Unterhaltung verschieden sind.

Nach den landesgesetzlichen Bestimmungen in *Preussen* dürfen die Beteiligten bis zur Hälfte der Strassenbreite, und wenn die Strasse breiter als 26 m ist, nicht für mehr als 13 m der Strassenbreite herangezogen werden, und gilt dies auch für die platzartigen Erweiterungen. Die sämtlichen preussischen Grossstädte haben ausnahmslos diese Bestimmung den Ortsstatuten zu Grunde gelegt.

In *Sachsen* können bei doppelseitiger Bebauung der Strasse die Beteiligten bis zu 12 m, bei einseitiger bis zu 15 m und bei Plätzen bis zu 24 m herangezogen werden, und haben sämtliche sächsische Städte dieses als Vorschrift in ihre Ortsstatute aufgenommen.

In *Bayern, Württemberg und Baden* bestehen gesetzlich keine Beschränkungen bezüglich der Breite, jedoch haben die einzelnen Städte Maximal-Beitragsbreiten in ihren Ortsstatuten festgelegt. In Nürnberg beträgt das Höchstmass bei doppelseitiger Bebauung 12 m und bei Plätzen 14 m, in München beläuft es

sich bis zu einer Fahrbahnbreite von 7 m und die gesamte Gehwegbreite, in Stuttgart und Mannheim ist bei Strassen und Plätzen ein Mass von 15 m festgelegt.

Durch besondere Bestimmungen ist in *Bremen* das Breitenmass auf 5 m, in *Hamburg* auf 8,5 m und in *Strassburg* auf 10 m halbe Strassenbreite festgelegt worden.

Es liegen somit im allgemeinen Schwankungen von 5-24 m vor. Mittel = 14,5 m.

Die gesetzlichen Bestimmungen über die *Ausstattung* der Fahrbahn und der Gehwege sind in Preussen, Sachsen, Bayern und Bremen von allgemeiner Art, indem lediglich festgelegt wurde, dass die Ausstattung dem Bedürfnis der Strasse entsprechend zu geschehen hat. In Preussen hat ein grosser Teil der Städte in die Ortsstatute den allgemeinen Wortlaut des Gesetzes aufgenommen, während andere Ansprüche bestimmter Art stellten. In letzterem Falle sind die Anforderungen insofern verschieden, als entweder eine einfache Befestigungsart oder geräuschloses Pflaster, sofort endgültiger Belag oder auch bei der ersten Anlage eine vorläufige Befestigung und nach erfolgtem Anbau der Strasse ein endgültiges Pflaster verlangt wird. So fordern *Nürnberg* und *Mannheim* *Chaussierung* und für die Strassenkreuze und Rinnen Grosspflaster, *Stuttgart* *Chaussierung* bei Befestigung in anderer Weise nur $\frac{1}{4}$ der Mehrkosten, *Altona* Pflasterung oder *Chaussierung*, *Hamburg*, *Strassburg* und *Charlottenburg* Pflasterung, *Cöln* und *Barmen* Asphalt, Stein- oder Holzpflaster, *Posen* und *Düsseldorf* vorläufige und endgültige Befestigung und *München* sogar als vorläufige Befestigung Kleinpflaster auf Unterbau und als endgültige Befestigung Granit, Asphalt oder Holz.

Die Einbeziehung der Strassenkreuze in die Gesamtkosten geschieht von allen Städten, ausser *Bremen*, wo sie auf Kosten des Staates hergestellt werden.

Die platzartigen Erweiterungen werden allgemein als selbständige Strassen bezw. Strassenteile behandelt.

Die Baumpflanzungen werden nur in *Stettin*, *Essen* und *Danzig* den Anliegerbeiträgen zugerechnet.

Die Bestimmungen über *Unterhaltung der Strassen* in den einzelnen Staaten sind sehr verschiedenartig. Während in Sachsen, Bayern, Bremen, Hamburg und dem Reichsland keine Unterhaltungskosten und in Württemberg nur für die Gehwege auf unbegrenzte Zeit gerechnet werden, ist in Baden und Preussen grundsätzlich vorgesehen, dass die Unterhaltungs-

kosten auf die Anlieger abgewälzt werden können. Abgesehen von einzelnen Städten, wie Dortmund und Düsseldorf, haben die meisten Städte von dieser Bestimmung allgemein Gebrauch gemacht, doch bestehen Unterschiede hinsichtlich der Zeitdauer der mehrjährigen Unterhaltung.

Während in den landesgesetzlichen Bestimmungen eine Dauer bis 5 Jahre vorgesehen ist, woran sich fast alle Städte gehalten haben, haben andere sich mit nur geringerer Zeitdauer begnügt, so Berlin, Neukölln und Charlottenburg mit 4-5, Stettin mit 4, Danzig mit 3 und Duisburg mit 2 jähriger Unterhaltung.

A) Allgemeines.

Wenn man die Untersuchung über die Ausgaben für Bau und Unterhaltung der Strassen auf sämtliche Städte ausdehnen will, so kommen insgesamt 3.580 Städte in Betracht. Von diesen sind nach der Volkszählung von 1905 :

- 41 Grossstädte mit mehr als 100.000 Einwohner,
- 127 Mittelstädte mit 25.000-100.000 Einwohner,
- 3.412 Kleinstädte mit 2.000-25.000 Einwohner.

Um den Rahmen des Berichtes nicht zu überschreiten, sollen bei der Untersuchung nur die 47 Grossstädte berücksichtigt werden, die nach der Volkszählung von 1910 mehr als 100.000 Einwohner hatten.

Die Unterlagen ergeben sich aus den Statistischen Jahrbüchern Deutscher Städte, wobei die Ausgaben für Strassenbauten getrennt nach " Neubauten " und " baulicher Unterhaltung und Reparaturen " angegeben sind. Die Untersuchung ist auf einen Zeitraum von 10 Jahren und zwar auf die Jahre von 1899-1908 ausgedehnt worden.

Bei näherer Prüfung der Angaben stellt sich heraus, dass einerseits hier und da Lücken vorhanden sind und es andererseits fraglich erscheint, ob die jährlichen Umfragen zur Aufstellung der Statistik in allen Städten richtig und gleichmässig aufgefasst sind. Als völlig einwandfrei dürfte das Material demnach nicht anzusehen sein, doch musste es mangels anderer genauer Angaben für den vorliegenden Fall verwandt werden.

Zwecks grösserer Uebersichtlichkeit sind die vorliegenden Zahlen in zwei graphischen Darstellungen niedergelegt worden, die jedoch aus Mangel an Raum und wegen der geringen positiven Ergebnisse fortgelassen wurden.

B) Die Ausgaben für Strassenbauten in absoluter Höhe.

I. Ausgaben für Neubauten.

Man kann unterscheiden zwischen den *Ausgaben einzelner Jahre*, wobei besonders die maximalen und minimalen Ausgaben interessieren und dem Durchschnitt der für die Untersuchung herangezogenen 10 Jahre.

Die *Maximalausgaben* schwanken zwischen

M. 4,35 Mill. in Charlottenburg,

M. 3,90 Mill. in Hamburg,

M. 3,87 Mill. in Cöln

und M. 0,41 Mill. in Braunschweig,

M. 0,40 Mill. in Gelsenkirchen,

M. 0,33 Mill. in Mainz.

Die *Minimalausgaben* schwanken zwischen

M. 1,64 Mill. in Cöln,

M. 1,46 Mill. in Hamburg,

M. 1,30 Mill. in Frankfurt a. M.

und M. 0,040 Mill. in Posen,

M. 0,038 Mill. in Danzig,

M. 0,027 Mill. in Crefeld.

Betrachtet man die Ausgaben jeder Stadt während der 10 Jahre für sich, so ergibt sich, dass die Maximalausgaben

in 3 Städten das 1 — 2 fache,

in 13 „ „ 2 — 3 „

in 10 „ „ 3 — 4 „

in 6 „ „ 4 — 5 „

in 7 „ „ 5 — 10 „

und in 7 „ „ 10 — 25 „

der Minimalausgaben betragen.

Berücksichtigt man den *Durchschnitt der 10 Jahre*, so lassen sich im allgemeinen zwei Gruppen unterscheiden, deren erstere die 11 volkreichsten Städte umfasst, während zu der zweiten die übrigen 36 Städte mit Hannover an der Spitze gehören.

In der ersten Gruppe bewegt sich der Durchschnitt im allgemeinen zwischen 1,0 und 2,5 Millionen M. Eine Ausnahme nach

oben machen Hamburg mit 2,8 Mill. M. und Cöln mit 2,6 Mill. M., nach unten Nürnberg mit einem Durchschnitt von 0,8 Mill. M., was in letzterer Stadt in dem umfangreichen Bau von chaussierten Strassen begründet ist.

Die zweite Gruppe hat im allgemeinen $\frac{1}{4}$ - $\frac{3}{4}$ Mill. M. Ausgaben für Neubauten, wobei die Beträge allmählich — wenn auch nicht gleichmässig — kleiner werden. Ueber den Durchschnittsbetrag von $\frac{3}{4}$ Mill. M. erheben sich Bremen, Kiel, Mannheim und Wiesbaden mit Summen von 1,36-0,80 Mill. M. Unter dem Durchschnittsbetrag von $\frac{1}{4}$ Mill. M. bleibt nur Bochum mit 0,15 Mill. M.

II. Ausgaben für bauliche Unterhaltung.

Die Jahresausgaben für die bauliche Unterhaltung der Strassen sind in den einzelnen Städten etwas gleichmässiger als die für die Neubauten. Immerhin betragen die Maximalausgaben

	in 12 Städten das	1 —	2 fache,
	in 11 „ „	2 —	3 „
	in 10 „ „	3 —	4 „
	in 3 „ „	4 —	5 „
	in 6 „ „	5 —	10 „
und	in 4 „ „	10 —	100 „

der Minimalausgaben.

Bei Berücksichtigung des Durchschnitts ergeben sich 3 Gruppen. Die *erste Gruppe* bilden die drei grössten Städte Berlin, Hamburg und München mit M. 4,28 Mill., M. 2,11 Mill. und M. 1,53 Mill., die sich mit diesen Beträgen weit über die übrige Anzahl erheben.

Zu der *zweiten* Gruppe gehören die 5 nächstgrössten Städte mit Durchschnittsausgaben von 0,5-1,0 Mill. M., wobei Breslau mit 0,4 Mill. M. etwas darunter bleibt.

Die *dritte* Gruppe bilden die anderen 39 Städte mit einem Durchschnitt unter 0,5 Mill. M. über den sich nur Stuttgart und Mannheim mit 1,1 Mill. bzw. 0,74 Mill. M. erheben.

Sehr geringe Ausgaben haben Plauen mit 123.000 M. Erfurt mit 117.000 M., Kiel mit 106.000 M. und Posen mit nur 32.000 M.

Irgendwelche Schlussfolgerungen allgemeiner Art lassen sich aus diesen Untersuchungen nicht ziehen.

C) Vergleichende Statistik der Ausgaben für Strassenbauten nach Einheiten der Bevölkerung, der Entfernung, des Verkehrs.

Unterlagen für eine vergleichende Statistik nach Einheiten der Entfernung und des Verkehrs sind für städtische Strassen nicht vorhanden und bei der Verschiedenheit des Verkehrs in den Städten und den einzelnen Strassenzügen schwer zu einem einheitlichen Bild zu vereinigen.

Vergleichende Statistik nach Einheiten der Bevölkerung.

Für die vergleichende Statistik nach der Bevölkerungseinheit wurden die in den einzelnen Städten und Jahren ausgegebenen Summen durch die jedesmalige, fortgeschriebene Bevölkerungsziffer geteilt.

Wie aus der graphischen Darstellung auf den ersten Blick ersichtlich ist, ist ein Zusammenfassen von Städtegruppen mit Rücksicht auf ihre Grösse nicht möglich. Auch eine Trennung in wohlhabende und Rentnerstädte einerseits, wie Wilmersdorf, Charlottenburg und Wiesbaden, und ausgesprochene Industriestädte andererseits, wie *Plauen*, (Kiel) und *Mannheim*, ist nicht möglich, da gerade diese Städte fast dieselben jährlichen Ausgaben pro Kopf ihrer Bevölkerung hatten.

Man muss sich also darauf beschränken, die Durchschnittsziffern anzugeben, die allein zu einem Vergleich benutzt werden können.

I. Ausgaben für Neubauten.

Sieht man von Wilmersdorf mit einem Durchschnittssatz von 15 M. pro Kopf der Bevölkerung ab, da in dieser Stadt erst für 2 Jahre Angaben vorliegen, so steht Wiesbaden mit M. 8,32 an der Spitze, es folgen :

Plauen	mit M. 7,73,
Kiel	„ M. 6,80,
Bremen	„ M. 6,77,
Charlottenburg	„ M. 6,55,
Cöln	„ M. 6,46,
Mannheim	„ M. 6,33.

Es haben Durchschnittsausgaben von mehr als

6 M.	8 Städte,
4,0 — 6,0 M.	9 „
2,0 — 4,0 M.	23 „
1,0 — 2,0 M.	5 „
unter 1,0 M.	1 Stadt.

Die geringsten Beträge haben :

Braunschweig	mit M.	1,99,
Chemnitz	„	M. 1,95,
Königsberg	„	M. 1,94,
Elberfeld	„	M. 1,91,
Bochum	„	M. 1,83,
Berlin	„	M. 0,87

pro Kopf der Bevölkerung.

II. Ausgaben für bauliche Unterhaltung.

Für die Unterhaltung des Strassennetzes geben im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl am meisten aus

Stuttgart	mit M.	5,20,
Mannheim	„	M. 4,75,
Wiesbaden	„	M. 3,90,
Karlsruhe	„	M. 3,05

pro Kopf der Bevölkerung.

Es haben Durchschnittsausgaben von mehr als

3,0 M.	4 Städte,
2,0 — 3,0 M.	15 „
1,0 — 2,0 M.	21 „
unter 1,0 M.	6 „

Zu der letzten Gruppe gehören :

Breslau	mit M.	0,85,
Magdeburg	„	M. 0,80,
Kiel	„	M. 0,75,
Schöneberg	„	M. 0,55,
Neukölln	„	M. 0,40,
Posen	„	M. 0,25

pro Kopf der Bevölkerung.

Man ersieht aus diesen Zahlen, dass die Ausgaben für Strassenbauten pro Kopf der Bevölkerung unabhängig von der

Grösse der Städte schwanken. Es ist anzunehmen, dass die Ausgaben durch den Umstand beeinflusst werden, ein wie grosser Wert in den einzelnen Städten auf guten Zustand der Strassen gelegt wird. Andererseits kommt auch in Betracht, inwieweit die wirtschaftlichen Verhältnisse in den Städten auf die Ausgaben für Strassenbauten einwirken. Erfahrungsgemäss dient der Strassenbau-Etat allgemein zur Ausgleichung des Gesamtetats, und werden die Interessen des Strassenbaues gegenüber den Interessen anderer Verwaltungen zurückgesetzt.

Irgend welche Gesichtspunkte allgemeiner Art, wie sie z. B. bei dem Bau der Eisenbahnen durch die einheitliche Verwaltung ermöglicht werden, sind für die Ausgaben für Strassenbauten nicht ersichtlich und auch nicht möglich, da die einzelnen Stadtverwaltungen diese Ausgaben ganz unabhängig von einander beschliessen.

VESPERMANN.



B. LANDSTRASSEN IM KÖNIGREICH PREUSSEN

VON

GAETJENS, Landesbaurat, Kiel.

A) In Preussen.

Die Sorge für die Unterhaltung der früheren Staatschassen ist im Jahre 1876 auf die Provinzialverbände übergegangen. Daneben bestehen in den einzelnen Provinzen Kreis- und Gemeindechassen, welche von den Kreisen oder einzelnen Gemeinden (auch Wegeverbänden) zu unterhalten sind. Die Staatschassen, später also Provinzialchassen, bildeten ursprünglich die grossen Verkehrswege von Land zu Land und von Stadt zu Stadt. Die Kreis- und Gemeindechassen sollten die kleineren Ortschaften an die grösseren Verkehrswege anschliessen, also die Zubringer sein. Im Laufe der Jahre hat sich das Bild aber vollkommen verschoben. Einerseits haben die Provinzen von dem ihnen zustehenden Rechte Gebrauch gemacht und einen Teil ihrer Chassen an kleinere Kommunalverbände, wie Kreise, Städte oder Gemeinden abgetreten. Andererseits hat der Verkehr infolge Ausbau eines mehr oder weniger dichten Eisenbahn-Netzes andere Wege eingeschlagen, sodass viele einst wichtige Verkehrszüge bedeutungslos geworden sind, während andere nebensächliche Strassen zu solchen ersten Ranges wurden.

Die Einteilung in Provinzial-, Kreis- und Gemeindechassen gibt daher nicht mehr die ursprünglich wohl vorhanden gewesene Reihenfolge nach ihrer Bedeutung wieder.

So verschieden nun dieses Bild in der Gruppierung der einzelnen Wege hinsichtlich der Unterhaltungspflicht in den einzelnen Provinzen ist, so verschieden ist natürlich auch die Aufbringung der Mittel und die wirtschaftliche Verwendung.

1. Aufbringung der Mittel für die Unterhaltung.

Für die *Provinzialchassen* wurde im Jahre 1876 den Provinzen seitens des Staates eine jährlich zu zahlende Rente ausgesetzt, welche nach Massgabe der damals übertragenen

Chausseen wohl genügend war, heute naturgemäss nicht mehr ausreicht. Teils sind die Arbeitslöhne und Materialpreise gestiegen, teils haben einzelne Provinzen noch weitere Chausseen übernehmen müssen, deren Uebernahme sonst Sache des Staates gewesen wäre. So ist in dem Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben ein Fehlbetrag entstanden, welcher durch Aufbringung besonderer Mittel gedeckt werden muss. Die Provinzen erheben zu diesem Zwecke von den Kreisen Steuern, welche in Prozenten der in den Kreisen aufzubringenden Staatssteuern bemessen werden.

Für die Unterhaltung der *Kreischausseen* sind teils die Abfindungssummen bestimmt, welche die Kreise für die Uebernahme der ehemaligen Provinzialchausseen erhalten haben, teils werden die Mittel aus den Kreissteuern bereit gestellt.

Die *Gemeinden* oder *Wegeverbände* erhalten vielfach Zuschüsse aus der Kreiskasse, sofern die Gemeindesteuern für die Unterhaltung nicht ausreichen.

Bei beiden Kommunalverwaltungen werden häufig einzelne Unterverbände oder Gemeinden in der Ansetzung der Steuern vorausbelastet, sofern ihnen besondere Vorteile beim Ausbau des Wegenetzes erwachsen sind.

2. Aufbringung der Mittel für den Neubau.

Der Stand der Provinzialchausseen ist im allgemeinen abgeschlossen. Nur in einigen Provinzen haben die Provinzialverbände noch weitere Chausseen in ihre Unterhaltung zu übernehmen, deren Ausbau Sache der Kreise ist. Für diesen Ausbau sowie für den Bau der zahlreichen Kreis- und Gemeindechausseen, deren Netz von Jahr zu Jahr immer grösser wird, haben die Provinzen aus den Mitteln der ihnen vom Staat gegebenen Rente an Kreise und Gemeinden Beihilfen zu gewähren, welche im allgemeinen zwischen 20 und 30 % der Baukosten der Chausseen schwanken.

3. Kosten der Unterhaltung der Chausseen.

Die nachstehenden Ausführungen beziehen sich nur auf die in der Unterhaltung der Provinzen befindlichen Chausseen, da nur für diese Angaben zu erlangen waren, welche ein einheitliches Bild der Kosten der Chausseeunterhaltung in Preussen gewähren.

Diese Kosten lassen sich in drei Gruppen zerlegen, nämlich in:

- Gruppe 1: Verwaltung
 „ 2: Unterhaltung
 „ 3: Ausgaben für besondere Zwecke.

Die Gruppe 1, die Verwaltungskosten, umfasst die Beträge für die Gehälter, Reisekosten und Bureaukosten der Haupt- und örtlichen Verwaltung, ferner die Beträge für die Witwen und Waisen sowie die Arbeiterfürsorge.

Die Gruppe 2 enthält die eigentlichen Unterhaltungskosten der Chausseen, also zur Hauptsache die Löhne der Wärter und Arbeiter und die Beträge für die Beschaffung und den Einbau der Baustoffe; auch die Kosten für Umbau oder Neubau von Brücken, Futtermauern u. s. w. sind hierin mit enthalten.

Die Kosten unter 3 endlich sind im wesentlichen die Beträge, welche die Provinzen für die Unterstützung des Kreis- und Gemeindegewerbaues ausgeben.

Für den Unterhaltungsplan des Jahres 1912 waren in sämtlichen Preussischen Provinzen (mit Ausnahme einer Provinz, deren Angaben nicht rechtzeitig mitgeteilt wurden, um noch verwendet werden zu können) veranschlagt:

In Gruppe 1:

a) An Gehältern pp. für die Zentral- und die örtliche Verwaltung rund.....	4.616.000 M.
b) zur Fürsorge für die Ruhegehaltsempfänger, die Witwen, Waisen und die Arbeiter rund	954.000 M.
zusammen also	5.570.000 M.

Für die Gruppe 2 sind eingestellt: rund.....	23.070.000 M.
und für die Gruppe 3 endlich.....	9.807.000 M.

Es ergibt sich mithin ein Gesamtbetrag von 38.447.000 M., welcher im Ordinarium der Anschläge der Preussischen Provinzen vorgesehen ist. Eine Anzahl Ausgaben für Herstellung von Kleinpflaster, Erneuerung von Brücken, Umbau von Chausseestrecken findet sich ausserdem im Extraordinarium der Haushaltungspläne. Die Ausgaben sind aber z. T. von Jahr zu Jahr so wechselnd, dass sie für die nachstehenden Betrachtungen nicht berücksichtigt werden können.

Dieser Gesamtausgabe steht eine Gesamteinnahme (teils Staatsrenten, teils eigene Einnahmen aus Verpachtungen, Nutzungen, Vorausleistungsgebühren) von rund 25.718.000 M. gegenüber, sodass ein Zuschuss von 12.729.000 M. durch Provinzialsteuern jährlich aufzubringen ist.

Die *Länge der Chausseen*, für deren Unterhaltung die vorstehend genannten Mittel ausgeworfen sind, beträgt 29.665 km.

Es entfallen mithin auf 1 km folgende Kosten :

a) für Zentral- und örtliche Verwaltung.....	156.00 M.
b) für Pensionen und Hinterbliebenen — sowie Arbeiterfürsorge	32.00 M.
zusammen für Gruppe 1 :	188.00 M.
c) für Gruppe 2.....	777.00 „
d) für Gruppe 3.....	331.00 „
Zusammen für die Gesamtausgaben.....	1.296.00 M.

Zwischen den einzelnen Provinzen schwanken die Sätze sehr. So beträgt der Einheitssatz für die Gruppen 1 und 2, also für die eigentlichen Kosten der Verwaltung und Unterhaltung der Provinzialchausseen, im Durchschnitt sämtlicher

Provinzen	965.00 M.
dagegen in der Provinz Schleswig- Holstein.....	697.00 M.
in Brandenburg	1.782.00 M.

Hier zeigt sich der Einfluss des Verkehres, der selbstverständlich im Herzen der Monarchie grösser ist als in einer Grenzprovinz.

Ein Vergleich zwischen den Zahlen über Länge und Unterhaltungskosten einerseits und Grösse und Einwohnerzahl der Provinzen andererseits ergibt, dass im Durchschnitt auf 10 qkm etwa 0,9 km Provinzialchausseen und auf je 1.000 Einwohner rund 0,8 km dieser Strecken entfallen.

Die Gesamtkosten der Unterhaltung verteilen sich in der Weise, dass auf 10 qkm etwa 1.120.00 M. und auf je 1.000 Einwohner 1.050.00 M. entfallen.

Es sind das also die Längen und Kosten, welche nur die Provinzialchausseen betreffen, also diejenigen Strassen, an deren Unterhaltung alle Eingesessenen der Provinzen gleichmässig durch die von ihnen erhobenen Steuern teilnehmen.

GAETJENS.

C. LANDSTRASSEN IN DEN DEUTSCHEN BUNDESSTAATEN MIT AUSNAHME DES KÖNIGREICHS PREUSSEN

VON

RANGE, Oberbaurat, Dresden.

Der nachstehende Teilbericht bezieht sich auf den Landstrassenbau in den deutschen Bundesstaaten mit Ausnahme des Königreichs Preussen, für das ebenso wie für die einschlagenden Fragen des Strassenbauwesens in den deutschen Städten besondere Berichte erstattet werden.



Welche Gebiete demnach in Betracht kommen, geht aus der beifolgenden Uebersichtskarte hervor, in der die in Rede stehenden Landesteile dunkel angelegt sind.

Die Einzelheiten an Flächenraum und Bevölkerung sind ersichtlich aus der nachstehenden, die reichsstatistischen Angaben nach dem Stande vom 1. Dezember 1910 enthaltenden Uebersicht I.

I

	Fläche in qkm	Bevölkerung	Auf 1 qkm kommen Einwohner
Deutsches Reich	540.858	64.925.993	120
Hiervon ab :			
Königreich Preussen.....	348.780	40.165.219	115
Die Freien Städte Lübeck, Bremen und Hamburg....	969	1.430.789	1.476
Verbleiben für die übrigen Bundesstaaten	191.109	23.329.985	122
Und zwar :			
Königreich Bayern.....	75.870	6.887.291	91
— Sachsen.....	14.993	4.806.661	321
— Württemberg.....	19.507	2.437.574	125
Grossherzogtum Baden.....	15.070	2.142.833	142
— Hessen.....	7.688	1.282.051	167
— Mecklenb.-Schwerin....	13.127	639.958	49
— Sachsen-Weimar.....	3.610	417.149	116
— Meklenb.-Strelitz.....	2.930	106.442	36
— Oldenburg.....	6.429	483.042	75
Herzogtum Braunschweig.....	3.672	494.339	135
— Sachsen-Meiningen.....	2.468	278.762	113
— Sachsen-Altenburg.....	1.324	216.128	163
— Sachsen-Coburg-Gotha.....	1.977	257.177	130
— Anhalt.....	2.299	331.128	144
Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen.	862	89.917	104
— Schwarzburg-Rudolstadt....	941	100.702	107
— Waldeck.....	1.121	61.707	55
— Reuss ält. Linie.....	316	72.769	230
— Reuss jüng. Linie.....	827	152.752	185
— Schaumburg-Lippe.....	340	46.652	137
— Lippe.....	1.215	150.937	124
Reichsland Elsass-Lothringen.....	14.522	1.874.014	129

Hiernach umfasst das Berichtsgebiet eine Fläche von 191.109 qkm mit einer Bevölkerung von 23.329.985 Köpfen.

Im Süden und südwestlichen Teile von grösserer Geschlossenheit, verteilt es sich im Uebrigen auf einige kurze Küstengebiete im Norden, hauptsächlich aber auf Hügel- und Mittelgebirgsland bis hinauf zu den oberbayerischen Voralpen.

Die Einteilung der Landstrassen anlangend, so bestehen in den einzelnen Staaten gewöhnlich je nach der Art der Verwaltung, der Bedeutung für den Verkehr und der Aufbringung der Lasten, oder auf geschichtlicher Entwicklung beruhend, zwei Gruppen, und zwar :

1. Staatsstrassen,
2. Kreis-, Distrikts-, Bezirks- und Gemeindestrassen.

An den *Staatsstrassen*, ursprünglich bestimmt gewesen, dem durchgehenden Verkehr zwischen grösseren Landesteilen und mit Gebieten angrenzender Staaten zu dienen, werden Bau und Unterhaltung im wesentlichen vom Staate besorgt und getragen.

Besondere Fonds bestehen in der Regel nicht. Die Ausgaben für die Staatsstrassen finden vielmehr Deckung aus den allgemeinen Staatseinnahmen und werden, gleich den anderen Staatsausgaben, für die in den einzelnen Staaten bestehenden Finanz- oder Budgetperioden festgesetzt und von den hierzu berufenen Landesvertretungen bewilligt.

Die Ausführung der Bau- und Unterhaltungsarbeiten geschieht fast allgemein nach Massgabe besonderer Voranschläge. Hierbei bildet Vergebung der Leistungen die Regel, die Ausführung im Eigenbetriebe die Ausnahme. Stücklohn ist zumeist noch gebräuchlich für das Messen, Schlagen, Reinigen und Einbauen des Schotters, sowie für das Messen von Kies und Sand. Lieferungen geschehen entweder nach Raum- und Flächeninhalt oder nach Gewicht und Stückzahl.

Bei allen Vergabungen erfolgt die Abrechnung nach den Einheitspreisen der Vergabung und nach den wirklichen Leistungen.

Wie sich das Staatsstrassennetz auf die einzelnen Staatsgebiete verteilt und welche Aufwendungen stattfinden, ergeben die folgenden Zusammenstellungen II und III, von denen die erstere eine Längenübersicht gewährt, während unter III die aufgewendeten Geldmittel behandelt werden. Die Kostenangaben beruhen bis auf Bayern und Elsass-Lothringen, wo sie sich auf das Jahr 1910 beziehen, auf den Ergebnissen des Rechnungsjahres 1911.

II. Staatsstrassen, Längenübersicht.

	Länge der Staatsstrassen		Es kommen an Staatsstrassen auf den		Auf 1 km Strasse kommen	
	km	qkm Fläche	Kopf der Bevölkerung		qkm	Einwohner
		m	m			
Bayern.....	6982	92	1,01		11,0	986
Sachsen.....	3567	238	0,74		4,2	1348
Württemberg.....	2747	141	1,13		7,1	924
Baden.....	3045	202	1,42		5,0	704
Hessen.....	Hat keine Staatsstrassen					
Mecklenburg-Schwerin.....	1692	129	2,64		7,8	378
Sachsen-Weimar.....	600	166	1,44		6,0	675
Mecklenburg-Strelitz.....	278	95	2,61		10,5	383
Oldenburg.....	762	119	1,58		8,4	634
Braunschweig.....	741	202	1,50		5,0	667
Sachsen-Meiningen.....	192	77	0,69		12,9	1460
Sachsen-Altenburg.....	400	302	1,85		3,3	540
Sachsen-Coburg-Gotha.....	427	216	1,66		4,6	602
Anhalt.....	Hat keine Staatsstrassen					
Schwarzburg-Sondershausen.....	200	232	2,22		4,3	450
Schwarzburg-Rudolstadt.....	291	309	2,89		3,2	349
Waldeck.....	195	174	3,16		5,7	316
Reuss ält. Linie.....	60	190	0,82		5,3	1213
— jüng. —.....	277	335	1,81		3,0	542
Schaumburg-Lippe.....	87	256	1,87		3,9	536
Lippe.....	299	246	1,93		4,1	505
Elsass-Lothringen.....	1.170	81	0,62		12,4	1602
Summe bez. Durchschnitt... <i>Preussen</i> (Provinzial-Chausseen).....	24.012	133	1,11		7,5	905
.....	33.833	97	1,20		10,3	1187
<i>Deutsches Reich</i> (ohne Hessen, Anhalt u. die freien Städte.).....	57.845	109	0,93		9,2	1070

Wenn nach folgender Uebersicht (Tab. III) der durchschnittliche Aufwand für die Staatsstrassen in einigen Staaten höher ist als anderswo, so erklärt sich das hinsichtlich Sachsens ohne weiteres aus der erheblich grösseren Verkehrsstärke, die wiederum auf die erheblich grössere Bevölkerungsdichte und auf die ausgedehntere und höhere Arbeitslöhne bedingende Industrie dieses Staates zurückzuführen ist.

III. Staatsstrassen, aufgewendete Geldmittel.

	Jahresaufwand für Bau u. Unterhaltung der Staatsstrassen einschl. der Strassenbrücken, u. zwar :			Es kommen aufgewendete Geld- mittel auf den		
	Neu- u. Verbes- serungs- bauten	Unterhaltung einschl. Aufsichtskosten	Zusammen	qkm Fläche	Kopf der Bevöl- kerung	km Strasse
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Bayern.....	1.538.000	4.942.000	6.480.000	85	0,94	926
Sachsen.....	400.000	4.127.000	4.527.000	302	0,94	1.269
Württemberg.....	580.000	3.018.000	3.598.000	184	1,48	1.310
Baden.....	378.000	2.731.000	3.109.000	206	1,45	1.021
Hessen.....	Keine Staatsstrassen.					
Mecklb.-Schwerin.....	—	—	955.000	73	1,49	564
Sachs.-Weimar.....	100.000	450.000	550.000	152	1,32	917
Mecklb.-Strelitz.....	—	—	160.000	55	1,50	575
Oldenburg.....	—	—	400.000	62	0,83	525
Braunschweig.....	341.000	551.000	892.000	243	1,81	1.204
Sachs.-Meiningen.....	—	—	140.000	57	0,50	733
Sachs.-Altenburg.....	—	—	353.000	267	1,63	883
Sachs.-Cob.-Gotha.....	—	—	460.000	233	1,79	1.077
Anhalt.....	Keine Staatsstrassen.					
Schwarzburg-Sondershausen..	—	—	120.000	139	1,33	600
Schwarzburg-Rudolstadt.....	—	—	180.000	191	1,79	619
Waldeck.....	—	—	58.000	52	0,94	297
Reuss ält. Linie.....	—	—	57.000	180	0,78	950
Reuss jüng. Linie.....	—	—	200.000	242	0,31	722
Schaumburg-Lippe.....	—	—	78.000	229	1,67	897
Lippe.....	—	—	141.000	116	1,93	472
Elsass-Lothringen.....	232.000	823.000	1.055.000	73	0,56	901
Hierüber						
Preussen (Provinzial-Chaus- seen).....	—	—	28.158.000	81	0,70	832
Deutsches Reich (ohne Hessen Anhalt u. die freien Städte.)	—	—	51.671.000	97	0,83	890

Angaben für Bayern und Elsass-Lothringen beziehen sich auf 1910,

Angaben für Preussen nach dem 5jährigen Durchschnitt 1906/1910.

IV. Kreis-, Bezirks- u. Gemeindestrassen. (Ohne Ortsstrassen.)

	Bezeichnung	Längen		Jahresaufwand für Bau u. Unterhaltung	Es kommen hiervon auf das km	Bemerkungen
		km.	M	M.	M.	
Bayern.....	Distriktsstrassen.....	18.700 ⁴	10.852.000	580	(1) Hiervon 9.344 km. kunstmässig.	
	Gemeindewege.....	59.855	6.701.000 ²	112	(2) Stand von 1906. Einschl. Naturalleistungen.	
Sachsen.....	Kommunikationswege.	16.900	6.186.000 ³	366	(3) Stand von 1906.	
Württemberg.....	Nachbarschaftsstrassen.	11.500	—	—		
Baden.....	Kreisstrassen.....	1.363	804.000	590		
	Gemeindewege.....	6.343	2.570.000	405		
Hessen.....	Kreisstrassen.....	4.948 ⁴	2.473.000 ⁴	500	(4) Stand von 1907. Kosten beziehen sich nur auf Unterhaltung.	
Mecklenb.-Schwerin	Nebenchausseen.....	1.000	—	—		
Sachsen-Weimar...	Gemeindewege.....	1.913	—	—		
Mecklenb.-Strelitz..	Nebenchausseen.....	106	—	—		
Oldenburg.....	Amts- u. Gemeinde...	1.604 ⁵	—	—	(5) Herzogt.-Oldenburg.	
	Verbandschausseen...	202 ⁶	47.000	233	(6) Fürstentum Lübeck.	
	Landesstrassen.....	82 ⁷	33.000	402	(7) Fürstentum Birkenfeld.	
Braunschweig.....	Kreisstrassen.....	2.365	1.559.000	659		
Sachs.-Mein/ingen...	Kreis- u. Gemeindestr.	1.859	—	—		
Sachs.-Coburg-Gotha	Bezirks- u. Gemeindestr.	657 ⁸	—	—	(8) Einschl. 218 km. öffentl. Forstwege.	
Anhalt.....	Kreisstrassen.....	937	600.000	640		
Schwarzburg - Sondershausen.....	Bezirks- u. Gemeindestr.	354	63.000	178		
Schwarzburg-Rudolstadt.....	Gemeindestrassen....	559	—	—		
Waldeck.....	Vizinalwege.....	440	—	—		
Reuss ält. Linie....	Gemeindestrassen.....	150	70.000	467		
Schaumburg-Lippe.	Kreis-, Dominial- u. Gemeindestrassen....	159	95.000	600		
	Amtsgemeindestrassen.	722	194.000	268		
Elsass-Lothringen..	Bezirksstrassen.....	3.220	1.959.000	609		
	Vizinal- u. Gemeindestr.	9.583	2.681.000 ⁹	280	(9) Stand von 1910. Aufwand der Gemeinden unbekannt. Von Sachsen-Altenburg und dem Fürstentum Reuss jüng. Linie keine Angaben.	
auf 125.883	ZUSAMMEN..	145.521	36.887.000	—		
Hierzu :				293		
Preussen.....	Kreischausseen und Gemeindestrassen.....	83.573				
Deutsches Reich (Ohne Sachs.-Altenburg und das Fürstentum Reuss jüng. Linie.).....		229.094				

Bei den

Kreis-, Bezirks- und Distriktsstrassen

sind Bau und Unterhaltung Sache der Kreise, Bezirke und Distrikte oder entsprechender Verbände. Soweit hierfür keine besonderen Fonds bestehen oder hierzu keine Beihilfen aus Staatsmitteln geleistet werden, sind die Kosten aus Kreis- oder Bezirksmitteln, nach Befinden mit Hilfe besonderer Umlagen aufzubringen.

Aehnlich liegen die Verhältnisse bei den den Verkehr von Ort zu Ort vermittelnden *Gemeindestrassen*. Betreffs der in Rede stehenden Strassen besteht zumeist auch die Berechtigung, Fabriken und ähnliche Unternehmen mit besonderen Beitragsleistungen zur Strassenunterhaltung heranzuziehen. Naturalleistungen grösseren Umfanges kommen noch in Bayern bei den dortigen *Gemeindestrassen* vor.

Auskunft über den Bestand dieser Strassen im Berichtsgebiete gibt die vorstehende Uebersicht IV. Darin sind auch die Angaben über die betr. Kostenaufwendungen, soweit solche haben ermittelt oder erlangt werden können, mit verzeichnet.

Das *gesamte Landstrassennetz im Deutschen Reiche* umfasst nach den vorstehenden Uebersichten

57.844 km Staats- und Provinzialstrassen sowie
229.094 km Kreis-, Bezirks- und Gemeindestrassen, d. i.

286.938 km zusammen.

Unter Ausschluss der Freien Städte Lübeck, Bremen und Hamburg verteilt sich dieses Netz auf ein Flächengebiet von 539.889 qkm mit einer Bevölkerungsziffer von 63.494.204 Einwohner. Es können demnach *im Reiche an Landstrassen* durchschnittlich

auf das qkm : 532 m.

und auf den Kopf der Bevölkerung : 4,52 m.
gerechnet werden.

Die

Strassenverkehrsstatistik

anlangend, so ist darüber zu berichten, dass in einigen und namentlich den grösseren Bundesstaaten schon seit längeren Jahren Erhebungen und insbesondere *Zählungen* über den *Verkehr* auf den *Staatsstrassen* — sei es von Zeit zu Zeit oder in regelmässiger Aufeinanderfolge — stattfinden.

In

Bayern

sind solche Verkehrszählungen in ihren Ergebnissen bisher nicht veröffentlicht worden. Nur soviel hat in Erfahrung gebracht werden können, dass der *durchschnittliche Tagesverkehr* betrug

1879 : 159 *Zugtiere*,
1910 : 144 *Zugtiere* und
4,5 *Kraftwagen* pro km.

Im Königreich

Sachsen

ist auf den Staatsstrassen erstmalig im Jahre 1870 gezählt worden, dann nicht eher wieder als im Jahre 1899, und sodann in den Jahren 1904 und 1909. Im Frühjahr 1912 hat man eine besondere Kraftwagenzählung veranstaltet.

Als *täglicher Durchschnittsverkehr* für das ganze Land haben sich ergeben

1870 : 93 *Geschirre*;
1899 : 120 *Geschirre* (auf 1 *Geschirr* kamen durchschn. 1,644 *Zugtiere*);
1904 : 156 *Geschirre* (auf 1 *Geschirr* kamen durchschn. 1,62 *Zugtiere*) und
1909 : 143 *Geschirre* (auf 1 *Geschirr* kamen durchschn. 1,64 *Zugtiere*).

Bei der letztangeführten Zählung sind Schwankungen zwischen 1.029 und 3 *Geschirren* zu verzeichnen gewesen. Die durchschnittliche Länge einer Zählstrecke hat 1.414 m betragen.

Das Ergebnis der durchgeführten Kraftwagenzählungen lautet auf

7,2 *Kraftwagen* durchschnittl. im Tage für 1909 (Grösstwert 96) und auf
26,0 *Kraftwagen* durchschnittl. im Tage für 1912 (Grösstwert 313).

Diese wenigen Zahlen beweisen in welch' beträchtlichem Masse der Kraftwagenverkehr zugenommen hat.

Mit der Zählung im Jahre 1909 ist auch eine Abschätzung der Ladegewichte verbunden gewesen, deren Ergebnis noch in der Ausarbeitung begriffen ist.

Das statistische Material wird u. A. in Form handlicher Verkehrskarten — neuerdings getrennt nach dem gewöhnlichen

Geschirrverkehr und dem Kraftwagenverkehr — verarbeitet. Der Gebrauch dieser Karten hat sich in allen Fragen der Strassenunterhaltung und Strassenverbesserung sehr bewährt und als geradezu unentbehrlich erwiesen.

Das Königreich

Württemberg

hat auf seinen Staatsstrassen zum ersten Male im Jahre 1858 gezählt, und es finden dort seit 1885 regelmässige Wiederholungen statt. Die neuesten Aufzeichnungen stammen aus den Jahren 1899 und 1906.

Als Jahresdurchschnitt für das ganze Land hat sich auf 1 km und für den Tag ergeben :

	Durchgangsverkehr	Ortsverkehr	Zusammen
1899	156	80	236 <i>Zugtiere</i> ;
1906	161	85	246 » darunter 4,0 Zugtiere für Kraftwagen.

Bei den Zählungen von 1909 haben die Ergebnisse geschwankt zwischen

8.528 und 20 *Zugtieren* im Durchgangsverkehr und zwischen 611 und 0 *Zugtieren* im Ortsverkehr.

Die angeführte Höchstzahl im Durchgangsverkehr lässt auf das Vorhandensein verkehrsreicher Stadtstrassen im Staatsstrassenverband schliessen. Auch in Württemberg bedient man sich besonderer bildlicher Aufzeichnung der Zählungsergebnisse. Ein weiterer Bundesstaat, wo seit Jahren häufiger Verkehrsbeobachtungen stattgefunden haben, ist

Baden.

Auch hier ist seit der erstmaligen Zählung mehr als ein halbes Jahrhundert verflossen. Seit dem Jahre 1868 sind die Zählungen regelmässig fortgeführt worden.

Nach den neuesten Aufzeichnungen hat sich bei 638 Zählstrecken von durchschnittlich 4,85 km Länge ein *täglicher* (24 stünd.) *Durchschnittsverkehr* herausgestellt von

160,3	<i>Zugtieren</i>	im Jahre	1908
145,3	„	„	1909
139,1	„	„	1910.

Die Abnahme im Zugtierverkehr wird auf die Zunahme des Kraftwagenverkehrs zurückgeführt. Ein Bild des letzteren ergibt sich aus der nachstehenden Zusammenstellung.

Es kommen *Personenkraftwagen* auf eine *Strassenlänge* in *Prozenten* der Gesamtlänge (3.045 km) :

	1908	1909	1910
Mehr als 20.....	1,2	2,3	5,6
11 bis 20.....	7,3	8,7	12,0
5 bis 10.....	16,3	19,8	18,8
weniger als 5.....	67,9	63,1	59,6

Es kommen *Lastkraftwagen* auf eine *Strassenlänge* in *Prozenten* der Gesamtlänge.

	1908	1909	1910
Mehr als 5.....	1,2	1,1	2,7
5 und 4.....	0,5	0,9	2,4
3 und 2.....	1,8	6,5	6,4
weniger als 2.....	14,3	37,0	46,0

Wie in Sachsen und Württemberg werden auch in Baden die Zählungsergebnisse u. A. auch in Kartenform zusammengestellt.

Hiernächst werden angegeben

- Von *Braunschweig* : ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 150 *Zugtieren* nach der Zählung von 1911/12 ;
 „ *Sachsen-Coburg-Gotha* : Tagesverkehr schwankend zwischen 14 und 480 *Zugtieren* ;
 „ *Sachsen-Meiningen* : Tagesverkehr schwankend (Kreis Meiningen-Hildburghausen) zwischen 10 und 168 *Geschirren* ;
 „ *Reuss ält. Linie* : ein durchschnittl. Tagesverkehr von 117 *Zugtieren* ;
 „ *Reuss jüng. Linie* : ein Tagesverkehr bis zu 660 *Zugtieren*.

Endlich sind in *Sachsen-Weimar* in neuester Zeit ebenfalls Verkehrszählungen eingeführt worden ; Angaben darüber liegen jedoch noch nicht vor.

Bei den übrigen in den Rahmen des Berichts fallenden Bundesstaaten einschl. des Reichslandes Elsass-Lothringen finden Erhebungen der in Rede stehenden verkehrsstatistischen Art nicht statt. Es steht zu erwarten, dass auch diese Staaten den Verkehrsverhältnissen ihre Aufmerksamkeit durch Einführung von Verkehrszählungen mehr und mehr zuwenden werden, zumal da die damit verbundenen Kosten nur geringfügig sind im Verhältnis zu dem damit zu erlangenden Gewinne.

Die im vorstehenden wiedergegebenen Ziffern lassen allerdings nur einen beschränkten Vergleich zu, denn es sind nicht nur die für die Berechnung des Verkehrs angenommenen Einheiten keine gleichen, sondern auch die sonstigen Grundlagen, auf denen die Zählungen in den einzelnen Staaten sich aufbauen, sind verschieden. Immerhin aber dürften Sachsen, Württemberg und Baden mit ihrer Statistik nicht hinter anderen Ländern zurückstehen.

Als grosser Fortschritt würde es freilich zu begrüßen sein, wenn in die Grundlagen für die Veranstaltung von Strassenverkehrszählungen eine grössere Einheitlichkeit gebracht werden könnte. Dieser Frage näher zu treten, ist meines Erachtens eine der Aufgaben der nächsten Strassenkongresse.

Dresden, im Dezember 1912.

RANGE.



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353496

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317677