

von etwa 5% haben durchaus günstige Ergebnisse gezeitigt. Sie haben die volle Anerkennung der Kraftfahrer gefunden, während der gewöhnliche Fuhrwerksverkehr keinerlei nennenswerte Belästigung erfährt. Theoretische Untersuchungen über die zweckmäßigste Ausgestaltung solcher einseitig geneigter Fahrbahnen haben bei der großen Verschiedenheit von Gewicht und Geschwindigkeit der einzelnen Kraftfahrzeuge, und weil auch die Rücksichten auf den sonstigen Fuhrwerksverkehr mitsprechen, keinen großen Wert. An steilen Hängen im Hochgebirge kann unter Umständen für jede Art von Verkehr ein einseitiges Quergefälle von der Talseite gegen die Bergseite in geraden, wie in gekrümmten Strecken die Sicherheit des Verkehrs erhöhen.

Welche *Breite* ist der *Fahrbahn* zu geben? Hierauf findet sich eine Antwort, wenn wir das zu Hilfe nehmen, was in Abschnitt II S. 9 u. 10 über die Spurweite und Breite der Fahrzeuge gesagt ist, und uns außerdem die weitere Frage vorlegen, wieviel Fahrzeuge gleichzeitig nebeneinander auf der Straße Platz finden sollen. Das letztere hängt von den Verhältnissen des Einzelfalls ab, namentlich von der Größe des Verkehrs und muß besonders erhoben und untersucht werden. Hier interessiert uns zunächst nur die allgemeine Frage, welche Fahrbahnbreite durchschnittlich auf ein Fuhrwerk entfallen soll und im Zusammenhang damit, welche *Mindestbreite* die Fahrbahn einer Landstraße erhalten soll. Hierzu ist nun zunächst zu bemerken, daß jede Landstraße wenigstens so breit sein sollte, daß zwei Fuhrwerke auf der Fahrbahn nebeneinander Platz haben, also einander ausweichen oder sich überholen können. Sogenannte einspurige Straßen, auf deren Fahrbahn nur ein einziges Fuhrwerk Raum findet, lassen sich, wenn überhaupt, nur ganz ausnahmsweise unter besonders schwierigen Verhältnissen, vor allem im Hochgebirge, und auch dort nur für untergeordnete Straßen, rechtfertigen. Dabei muß aber darauf gesehen werden, daß in gewissen Abständen, etwa alle 100 m, breitere Stellen vorhanden sind, an denen zwei Fuhrwerke einander ausweichen können. Bei diesen Ausführungen haben wir die eigentlichen Landstraßen im Auge und nicht Feld- oder Waldwege, bei denen eine einspurige Anlage in manchen Fällen zulässig sein kann. Berechnen wir also

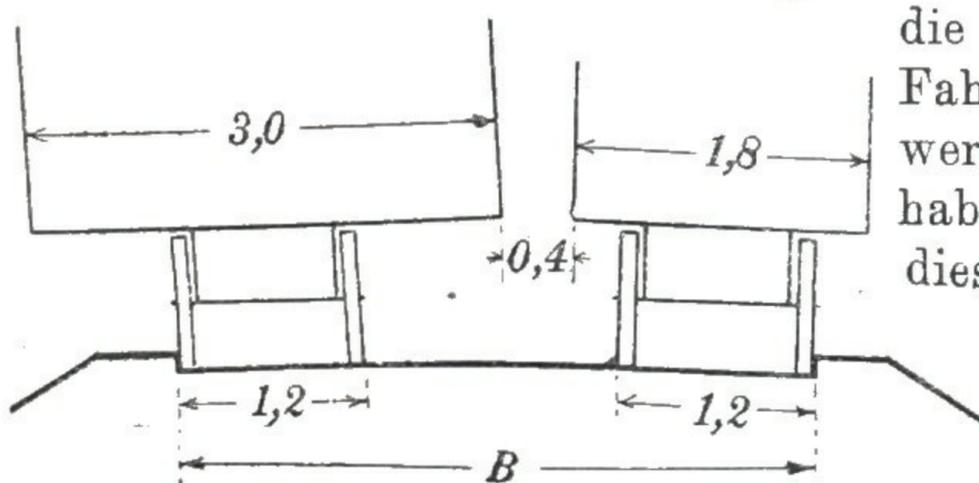


Abb. 7. Ermittlung der Fahrbahnbreite.

die Mindestbreite  $B$  einer Fahrbahn, auf der zwei Fuhrwerke nebeneinander Platz haben sollen. Aus Abb. 7 ist diese Breite zu entnehmen, unter der Voraussetzung, daß ein leerer Wagen mit einem beladenen Erntewagen zusammentreffen