

Verhältnissen in die Sommerwege, an die Grenzen der Fußwege oder in die Fahrstraße neben dem Rinnstein eingebaut wurden. Die Anordnung im Sommerwege mußte bald wieder aufgegeben werden, weil sich zeigte, daß diese Wege von dem sonstigen Straßensfuhrwerk vielfach benutzt und bald vollständig zerfahren wurden. Auch die Anordnung in den Fußwegen zwischen Rante und Baumreihe führte in dicht bebauten Straßen bald zu Unbelständen, indem die dort spielenden Kinder durch die Radfahrer gefährdet wurden. Es ist jetzt der Radfahrweg in der Fahrstraße als richtig belegen anerkannt und er ist fast durchgehend dort hergestellt worden, wo die Straßen noch mit schlechtem, rauhem Pflaster oder mit Chaussee befestigt sind. Dagegen werden bei allen Straßen mit Reihenpflaster

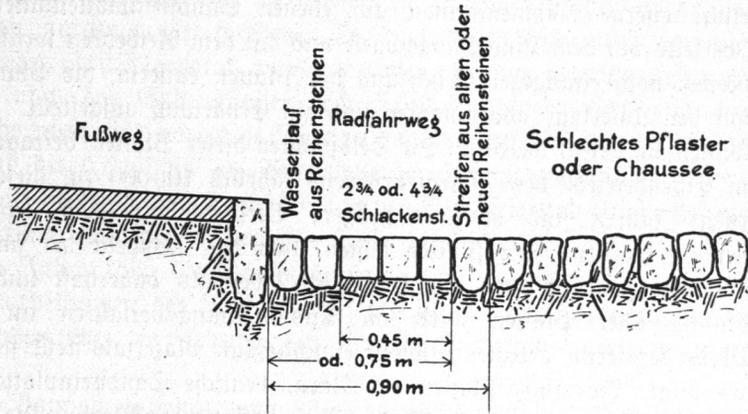


Abb. 272. Querschnitt durch einen Radfahrweg.

ebenso wie bei Kleinpflaster, Holz- und Asphaltpflaster keine Radfahrwege angelegt. Die übliche Anordnung der an beiden Straßenseiten hergestellten Radfahrwege ist aus der Abb. 272 ersichtlich. Schlackensteine haben sich für diesen Zweck gut bewährt.

Fußwege. Die Fußwege werden von der Fahrstraße durch eine erhöhte Rante getrennt. Die Granitkantsteine werden für nicht endgültige Pflasterungen nur in 15 cm Breite, für endgültige Pflasterungen in 36 cm Breite hergestellt. Überfahrten über die Fußwege nach den angrenzenden Grundstücken werden mit bestem Reihenpflaster genau in der Fußwegsfläche liegend gepflastert. Der Rinnstein wird auf 5 cm unter Kantsteinhöhe gehoben und der Kantstein selbst auf 7 cm Breite gebrochen, um die Auffahrt der Wagen zu erleichtern. Die erste Befestigung der Fußwege besteht meistens aus einfacher, 8 cm starker Schlackendecke, die mit einer dünnen Lage feinerer Schlacken ausgeglichen wird. Auf diese Schlackenlage kommt eine dünne Schicht bindiger Deckerde, und schließlich wird das Ganze mit einer 1 cm dicken Brandschicht abgedeckt. Die Schlacke stammt zum größten Teil aus der Müllverbrennungsanlage. Das Quadratmeter derartiger Fußwege kostet 1,20 Mark. Diese Befestigungsweise hat sich im allgemeinen bewährt, sie ist gut trocken und angenehm zu begehen. Nur im Winter, wenn Frost im Boden ist, so daß das Tauwasser nicht abziehen kann, wird die Decke weich. Ein Unbelstand ist ferner die verhältnismäßig große Staubbildung bei trockenem Wetter. Zur Vermeidung des Staubes sind Versuche mit Oberflächen- und Innenteerung angestellt, doch haben diese Versuche bisher kein abschließendes Ergebnis gehabt. Für das Gedeihen der Straßenbäume ist diese Befestigung zweifellos am vorteilhaftesten. Bei zunehmendem Verkehr werden aber die Unterhaltungsarbeiten zu bedeutend, es wird dann meistens mit der Legung eines Plattenstreifens in der Fußwegmitte vorgegangen, bis schließlich eine Ganzauslegung mit Platten erfolgt. In Straßen mit Bäumen wird entweder der Streifen zwischen der Rante und den Platten mit Pflaster aus kleinen Steinen versehen, oder unmittelbar um den Baum eine Fläche von Platten freigehalten. Für den Plattenbelag der Fußwege wurden früher meistens Yorkshiresandsteinplatten verwendet. Der Preis ist aber in den letzten Jahren durch die hohen Zollsätze so erhöht, daß sie fast nur noch in der inneren Stadt gelegt werden. Die außerdem verwendeten Platten aus dem Main- und Wesergebiet sind zwar erheblich billiger, aber weniger widerstandsfähig und besonders stark zur Schmutzaufnahme geneigt. In den Außengebieten werden seit Jahren Zementplatten verwendet, die vom Ingenieurwesen hergestellt werden und sich bei nicht