



noch besondere Reitwege, während beim Vorhandensein eines Sommerwegs dieser in der Regel zugleich als Reitweg dient. In Abb. 20, S. 41 ist eine Straße im Gebirge dargestellt.

2. Straßen mit Sommerwegen. Das Hauptverbreitungsgebiet bildet die norddeutsche Tiefebene, Holland, Rußland. Begriff und Wortteil der Sommerwege sind schon oben abgehandelt. Gute Anhaltspunkte für zweckentsprechende Abmessungen solcher Straßen gibt die folgende, der preußischen Anweisung vom 17. Mai 1871 entnommene Zusammenstellung, Tafel 5. Für die Breite der Steinbahn bei lebhafterem Kraftwagenverkehr und für die Wahl der Breite überhaupt gilt das unter Ziff. 1 Abs. 2 Gesagte. In Abb. 10 ist als Beispiel eine bestehende Straße dieser Art dargestellt, die reichliche Abmessungen zeigt.

Tafel 5. Straßen mit Sommerwegen.

Nr.	Steinbahn m	Sommerweg m	Materialbankett m	Fußgängerbankett m	Gesamtbreite m
1	5,0	3,0	2,0	1,5	11,5
2	4,5	3,0	1,5	1,0	10,0
3	4,5	2,5	1,5	1,0	9,5
4	4,5	2,5	1,5	0,5	9,0
5	4,0	2,5	1,5	1,0	9,0

In ebenen Gegenden, welche die Entwicklung eines lebhaften Radfahrverkehrs erleichtern, sind besondere Radfahrbahnen vielfach am Platz. Doppelspurige Bahnen erhalten zweckmäßig eine Breite von 1—1,20 m, einspurige, von denen für jede der beiden Fahrrichtungen eine gesonderte Bahn erforderlich ist, eine Breite von 0,40—0,50 m.

3. Feld- und Waldwege. Für diese teils mit Steinkörper versehenen, teils unbefestigten Wege genügt im allgemeinen eine Gesamtbreite von 3,5—4,5 m, wovon beim Vorhandensein einer Steinbahn etwa 2,3—3,3 m auf diese entfallen, der Rest auf die Bankette. Gräben sind zur Erhaltung des fahrbaren Zustands im Einschnitt (Abtrag) empfehlenswert. Wo sie fehlen, empfiehlt es sich, den Weg nicht allzu schmal zu halten. Bei der Einmündung in eigentliche Landstraßen (Kunststraßen) sollten alle Feld- und Waldwege, auch wenn sie sonst unbefestigt sind, auf mindestens 30 m Entfernung vom Rand der Landstraße ab mit einer kräftigen Steinbahn