

Der Provinzialausschuß beehrt sich demnach zu beantragen:

„Der Provinziallandtag wolle

- I. den Bericht zu 1) durch Kenntnisnahme für erledigt erklären,
- II. den Bericht zu 2) durch Kenntnisnahme für erledigt erklären,
- III. den Provinzialausschuß ermächtigen, im Rechnungsjahr 1929 erforderlichenfalls anstelle des Provinziallandtages Bürgschaften und Darlehen bis zur Gesamthöhe von 600 000.— RM zu übernehmen für solche Anstalten der privaten Wohlfahrtspflege, die der Provinzialverband zur Erfüllung seiner Aufgaben in Anspruch nimmt.“

Düsseldorf, den 15. Februar 1929.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Adenauer,  
Vorsitzender.

Dr. Sorion,  
Landeshauptmann.

Anlage 30.

(Druckfache Nr. 28.)

## Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend Anlegung von Fußgänger- und Radfahrwegen an Provinzialstraßen.

### Allgemeines.

Mit der Zunahme des Kraftwagenverkehrs sind die Provinzialstraßen in steigendem Maße diesem Verkehr durch Ausbau und Verbreiterungen der Fahrbahnen angepaßt worden. Das hat zur Folge gehabt, daß auf manchen Strecken die Bankettstreifen, die früher in genügender Breite dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr zur Verfügung standen, zu schmal geworden sind. Hinzu kommt, daß aus Sicherheitsgründen der Radfahrer und Fußgänger einen größeren Abstand von den auf verkehrsreichen Landstraßen in dichter Folge schnell fahrenden Kraftwagen einhält, als früher von den Fuhrwerken. Vielfach ist auch die Fahrbahnbefestigung, besonders bei Leer- und Asphaltdecken angenehmer zu begehen und zu befahren als die mit Kies und Sand befestigten Bankette; die Fahrbahnen werden infolgedessen häufig zum Schaden des durchgehenden Schnellverkehrs von Fußgängern und Radfahrern benutzt.

In der letzten Zeit sind daher die Beschwerden der Fußgänger und Radfahrer über die Beeinträchtigung ihrer Verkehrsmöglichkeiten, andererseits aber auch die Klagen der Kraftwagenfahrer über Behinderungen und Gefährdungen durch den vielfach die Fahrbahn benutzenden Fußgänger- und Radfahrerverkehr immer zahlreicher geworden. Auch Unfälle durch Anfahren von Fußgängern oder Radfahrern, besonders bei Dunkelheit, oder infolge plötzlichen Ausweichens der Kraftwagen zur Vermeidung von Zusammenstößen sind recht häufig geworden.

Das Fahrrad ist ein wichtiges Verkehrsmittel, weil nach Angaben der interessierten Verbände etwa  $\frac{1}{6}$  der Gesamtbevölkerung Deutschlands es als berufliches Beförderungsmittel oder zu gesundheitlichen oder sportlichen Zwecken verwendet. Der Radfahrerverkehr muß daher dort, wo ein Bedürfnis besteht, bei der Anordnung der Verkehrsanlagen berücksichtigt werden. Dies geschieht am besten durch Schaffung besonderer Wege im Anschluß an die vorhandenen Straßen oder getrennt von ihnen, deren Bauart den örtlichen Verhältnissen und der Konstruktion des Fahrrades angepaßt ist.

Der Fußgängerverkehr ist abgesehen von den Straßen des Ausflugsverkehrs schon auf eine Entfernung von wenigen Kilometern von der Stadt nahezu bedeutungslos; im allgemeinen genügt für ihn das Mitbenutzungsrecht der dem Radfahrverkehr überwiesenen Verkehrsstreifen; nur auf einzelnen Strecken muß er besonders berücksichtigt werden.

Notwendigkeit von Fußgänger- und Radfahrwegen an Provinzialstraßen.

Für die Anlegung von Fußgänger- und Radfahrwegen kommen auch die Provinzialstraßen vielfach in Frage. Vorzugsweise besteht ein Bedürfnis dafür einmal auf Strecken, die insbesondere in der Nähe von Großstädten und in Industriegebieten einen regelmäßigen starken Berufsverkehr aufzunehmen haben, andererseits auf Strecken, die für den radfahrenden Teil der Großstadtbevölkerung, in weniger

erheblichem Maße auch für Fußgänger die Verbindung zwischen der Stadt und weiter entfernt gelegenen Erholungsorten und Sportplätzen bilden. Für den Erholungsverkehr ist jedoch die Anlegung von Fußgänger- und Radfahrwegen abseits von den Verkehrsstraßen erwünschter, läßt sich auch in einiger Entfernung vom Weichbilde der Städte nicht allzu schwer durchführen. Schließlich kommen in Frage Verbindungsstraßen nahegelegener größerer Städte, zwischen denen sich häufig ein reger Fahrradverkehr abspielt.

Am dringlichsten ist die Anlage von Fußgänger- und Radfahrwegen auf den Provinzialstraßenstrecken, auf denen starker Kraftwagenverkehr und starker Fußgänger- oder Radfahrverkehr gleichzeitig vorhanden sind. Auf diesen Strecken bringt auch dem durchgehenden Verkehr die glattere Abwicklung infolge Verweisung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs auf besondere Verkehrsstreifen große Vorteile. Für die Straßenunterhaltungspflicht wird in manchen Fällen der Vorteil erwachsen, daß eine für den Durchgangsverkehr notwendige Verbreiterung der Straße durch Anlegung eines Fußgänger- und Radfahrweges noch hinausgeschoben werden kann.

#### Verpflichtung zur Anlegung von Fußgänger- und Radfahrwegen.

Eine rechtliche Verpflichtung zur Anlegung von besonderen Radfahrwegen an Provinzialstraßen außerhalb der Ortschaften für den Provinzialverband besteht nicht. Innerhalb der Ortschaften besteht gleichfalls keine Verpflichtung des Provinzialverbandes zur Anlegung besonderer Wege für Fußgänger oder Radfahrer, vielmehr sind hier die Gemeinden baupflichtig. Die Provinzialverwaltung beteiligt sich jedoch hier an den Kosten insoweit, daß sie die kapitalisierte Ersparnis an Unterhaltungskosten, die infolge der hergestellten Anlagen eintritt, den Gemeinden als Zuschuß zu den Anlagekosten gibt, jedoch nur bis zur Höhe von  $\frac{1}{3}$  dieser Kosten.

Innerhalb der Ortschaften werden zum Teil Schwierigkeiten bei der Durchführung der Wege entstehen. In manchen Fällen wird deshalb die Umleitung des Radfahrverkehrs über andere Ortsstraßen anstatt über die durchgehende Straße zweckmäßig sein.

Es wird daher festgestellt, daß der Provinzialverband die Anlegung von Radfahrwegen an den Provinzialstraßen nur als freiwillige Leistung übernimmt und daß innerhalb der Ortschaften lediglich die Gewährung eines Zuschusses an die baupflichtigen Gemeinden gleichfalls als freiwillige Leistung in Frage kommt.

#### Technische Einzelheiten.

Die Fußgänger- und Radfahrwege müssen so ausgebaut werden, daß den Benutzern soviel Bequemlichkeit geboten wird, daß sie an der Benutzung der Fahrbahn kein Interesse haben. Ferner muß eine sichere Abgrenzung gegen die Fahrbahn vorhanden sein, um den Benutzern der Wege Schutz zu gewähren und um andererseits das Befahren der Wege durch Fahrzeuge und damit ihre schnelle Zerstörung zu verhindern.

Entsprechend den Vorschlägen der Zentralstelle für Radfahrwege wird die Breite mit 1,5 m nur bei besonders starkem Verkehr mit 2,0 m bemessen. In einzelnen Fällen kann auf jeder Seite der Straße unter Einführung des Richtungsverkehrs ein Weg angelegt werden, der dann nur 0,8 bis 1,0 m breit wird.

Die Befestigung soll so ausgeführt werden, daß eine wasserundurchlässige ebene Fahrbahn erzielt wird. Das wird im allgemeinen durch Verwendung von Teer oder Emulsion zur Oberflächenbindung möglich sein.

Die Trennung von der Fahrbahn wird entweder durch erhöhte Lage der Fußgänger- und Radfahrwege oder durch Anordnung der Wege außerhalb der Baumlinie ohne Erhöhung gegen die Fahrbahn herbeigeführt. Wo die Möglichkeit besteht, wird die letzte Anordnung gewählt, weil sie meist billiger sein wird und vor allem weil sie die Entwässerungsverhältnisse der Straße nicht berührt.

Die Straßenbäume sollen nach Möglichkeit erhalten bleiben. Nur wenn besonders teurer Grunderwerb oder große Kosten für die Erbreiterung des Straßenkörpers dadurch vermieden werden können, wird die Entfernung einer oder ausnahmsweise beider Baumreihen ins Auge zu fassen sein.

Die Anlegung von Fußgänger- und Radfahrwegen kommt in solchen Fällen nicht in Frage, in denen der Kostenaufwand nicht in angemessenem Verhältnis zu dem erreichten Vorteil für den allgemeinen Verkehr steht. Wenn Fußgänger- und Radfahrwege abseits der Provinzialstraßen angelegt werden sollen, ist der Bau Sache der Gemeinden oder Kreise oder auch der Radfahrverbände.

#### Bisherige Maßnahmen.

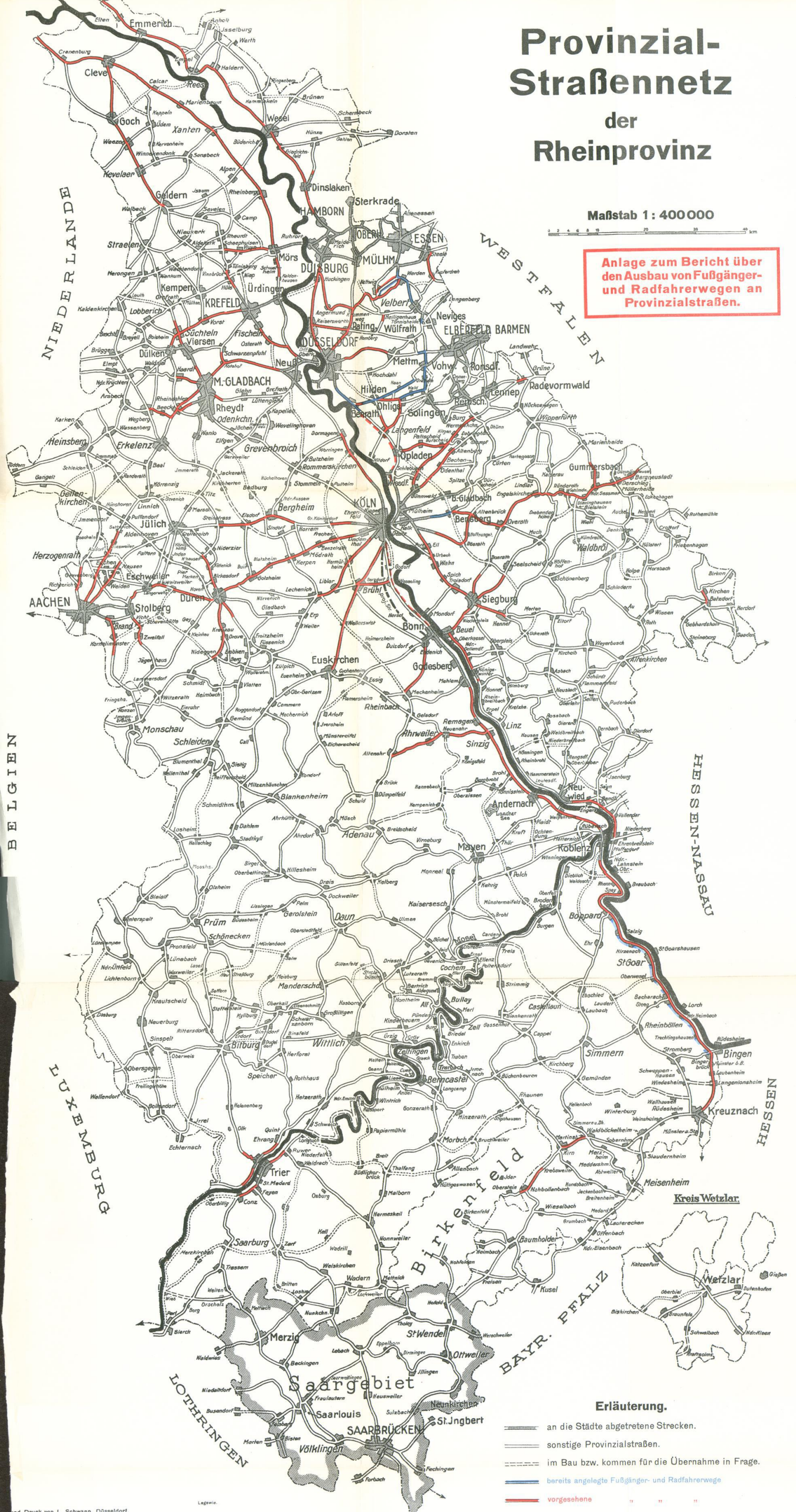
Die oben gekennzeichneten Nachteile für den Durchgangsverkehr infolge starken Fußgänger- und Radfahrverkehrs bestehen auf den verkehrsreichsten Straßen schon seit längerer Zeit und haben Veranlassung gegeben zu einem Beschluß des Provinzialausschusses am 4. Oktober 1927, nach dem der Pro-

# Provincial- Straßennetz der Rheinprovinz

Maßstab 1 : 400 000



Anlage zum Bericht über  
den Ausbau von Fußgänger-  
und Radfahrerwegen an  
Provincialstraßen.



- Erläuterung.**
- an die Städte abgetretene Strecken.
  - sonstige Provincialstraßen.
  - im Bau bzw. kommen für die Übernahme in Frage.
  - bereits angelegte Fußgänger- und Radfahrerwege
  - vorgesehene " " "

vinzialverband sich an den Kosten der Anlegung von Radfahrwegen an den Provinzialstraßen, die im übrigen den Gemeinden und Kreisen überlassen blieb, in erheblichem Umfange beteiligen sollte. Zu den Baukosten sollte der Provinzialverband ein Drittel, ausnahmsweise die Hälfte beitragen, während der Grunderwerb von den Gemeinden oder Kreisen ganz auf eigene Kosten durchzuführen war. Für die Zuschüsse wurde aus Titel IV Nr. 2 des Haushaltsplanes der Straßenbauverwaltung für 1927 ein Betrag von 150 000 RM abgezweigt.

Obwohl die Verwaltung in einigen Fällen eine über die angegebenen Grenzen weit hinausgehende Beteiligung an den Kosten in Aussicht gestellt hat, haben sich bisher die Gemeinden und Kreise nicht bereit gefunden, den Bau von Radfahrwegen an Provinzialstraßen zu übernehmen. Es sind daher bisher nur in einigen sehr verkehrsreichen Gegenden, besonders im südlichen Industriegebiet, eine Anzahl Fußwege an Provinzialstraßen außerhalb der Ortschaften angelegt. Ferner sind in erheblicher Zahl Zuschüsse zur Anlegung erhöhter Fußwege in Ortschaften gegeben. Schließlich ist an einer Ausfallstraße von Köln auf einer längeren Strecke ein Fußgänger- und ein Radfahrerweg hergestellt.

#### Umfang und Kosten.

Um den Bau der Fußgänger- und Radfahrwege nachhaltiger zu fördern, ist es notwendig, daß der Provinzialverband selbst solche Wege baut, soweit sie an Provinzialstraßen erforderlich erscheinen und soweit sie in unmittelbarem Anschluß an das Straßengelände angelegt werden. Dabei wird die Leistung der Belegenheitsgemeinden oder der Kreise auf eine mehr oder weniger große Beteiligung an den Grunderwerbskosten beschränkt werden; in besonderen Fällen, in denen die Belegenheitsgemeinde gar kein Interesse an der Herstellung der Wege hat, werden ausnahmsweise alle Kosten vom Provinzialverband übernommen werden.

Auf Grund von Vorschlägen der Landesbauämter ist ein Gesamtplan für die Anlegung von Fußgänger- und Radfahrwegen an den Provinzialstraßen der Rheinprovinz aufgestellt und dieser Vorlage beigefügt, der einen allgemeinen Rahmen bildet, innerhalb dessen Abänderungen und Ergänzungen im einzelnen natürlich vorbehalten bleiben müssen.

Die Verschiedenheit der Verteilung der Wege innerhalb der Provinz ergibt sich aus der ganz verschiedenen Dichte des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs. Im flachen, industriereichen und dicht besiedelten Norden der Provinz, besonders auch in den nach der holländischen Grenze zu gelegenen Gebieten ist die Zahl der Radfahrer im Berufs- wie im Erholungsverkehr und auch die Zahl der Fußgänger sehr viel größer als in den südlichen, gebirgigen und weniger dicht besiedelten Teilen. Hinzu kommt, daß im südlichen Teil der Provinz auch der Kraftwagenverkehr erheblich geringer ist, sodaß das Bedürfnis für besondere Verkehrstreifen für Fußgänger und Radfahrer an den Straßen zur Zeit hier auf einige wenige Straßenstrecken beschränkt ist.

Für die Reihenfolge des Ausbaues wird in erster Linie das Bedürfnis, in zweiter Linie das Entgegenkommen der Gemeinden oder Kreise bei der Beschaffung des Grund und Bodens und bei der Durchführung der Wege durch die Ortschaften maßgebend sein.

Der aufgestellte Plan umfaßt etwa 750 km Provinzialstraßenstrecken, an denen die Anlegung von Fußgänger- und Radfahrwegen in Aussicht zu nehmen ist. Die Kosten für diese Wege sind überschläglich mit 11 Millionen RM ermittelt. Schon aus der Höhe der Kosten ergibt sich, daß nur allmählich mit dem Bau vorgegangen werden kann, wenn nicht die anderen dringlichen Aufgaben der Provinz auf dem Gebiete des Straßenbaues Not leiden sollen.

Zunächst soll für 1929 aus dem Titel IV Nr. 2 des Haushaltsplanes der Straßenbauverwaltung ein Betrag von 500 000 RM für die Anlegung von Fußgänger- und Radfahrwegen an Provinzialstraßen abgetrennt werden.

Der Provinzialausschuß beehrt sich, folgenden Beschluß vorzuschlagen:

„Der Provinziallandtag nimmt von dem Bericht und Antrag des Provinzialausschusses, betreffend die Anlegung von Fußgänger- und Radfahrwegen an Provinzialstraßen Kenntnis und billigt die vorgeschlagenen Maßnahmen der Provinzialverwaltung.“

Düsseldorf, den 15. Februar 1929.

Der Provinzialausschuß:

Dr. Adenauer,  
Vorsitzender.

Dr. Horion,  
Landeshauptmann.