

Leitfaden:

Radwege auf landwirtschaftlichen Wegen

Wirtschaftswege sind für die Landwirtschaft die zentrale Infrastruktureinrichtung. Im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren wurde von den Grundstückseigentümern Land abgegeben und Ausbaumaßnahmen finanziert. Das rheinland-pfälzische Landesstraßengesetz definiert in § 1 Abs. 5 Wirtschaftswege als Wege, die „ausschließlich der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlicher Grundstücke dienen“. Sie sind keine öffentlichen Straßen im Sinne des Landesstraßengesetzes.

Die stetig zunehmende Benutzung der Wirtschaftswege durch Radfahrer führt zu Konflikten mit landwirtschaftlichen Verkehren, da unterschiedliche Anforderungen der beiden Nutzergruppen existieren. Es ist daher erforderlich, Grundlagen für die Planung und die gemeinsame Nutzung der Wege zu erarbeiten. Mit dem vorliegenden Papier werden Konflikte aufgezeigt und die Anforderungen für Planung und Benutzung aus landwirtschaftlicher Sicht definiert.

Konfliktfelder

Der zentrale Konflikt entsteht durch die gleichzeitige Nutzung der Wirtschaftswege durch den landwirtschaftlichen Verkehr und Radfahrer, dessen Verkehrsraum nicht für diese Doppelnutzung konzipiert ist.

Zunehmender Radverkehr beeinträchtigt immer stärker das Arbeitsfeld der Landwirtschaft. Insbesondere während der Bearbeitungszeiten gilt für den gesamten landwirtschaftlich genutzten Bereich eine deutlich erhöhte Unfallgefahr. Je nach Witterung werden in diesem Zeitraum die Wirtschaftswege intensiv durch den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt. Die zunehmende Radnutzung verstärkt die Konfliktfelder. Mögliche Unfallgefahren entstehen durch:

- Verschmutzung der Wege, z.B. durch Erde, Steine, Schlamm
- Begegnungsverkehr
- Überholvorgänge
- Überschwenken eines Wirtschaftsweges von Arbeitsgeräten mit großen Arbeitsbreiten
- Bewirtschaftungsrichtungen, die stirnseitig auf die Wege aufstoßen. Besonders im Weinbau (analog auch Hopfen und Obstbau) sind die Sichtverhältnisse hier

schlecht und das frühzeitige Erkennen von, zum Teil mit hoher Geschwindigkeit fahrender, Radfahrer ist durch den Bewirtschafter nicht möglich

- Seilzugmechanisierung (Wegequerung) im Weinbau
- starke Frequentierung durch den landwirtschaftlichen Verkehr in Gebieten mit ganzjährigem Sonderkulturanbau
- durch die Topographie bedingte schlechte Einsehbarkeit und fehlende Übersicht über den Verkehrsraum
- potentielle Vermüllung der Wegetrassen und angrenzenden Bewirtschaftungseinheiten (z.B. Plastik im Grünfutter)

Verstärkt wird die beschriebene Problematik durch die wachsende Anzahl die Wirtschaftswege nutzender E-Bikes und Pedelecs, die durch die hohen fahrbaren Geschwindigkeiten eine erhöhte Unfallgefahr darstellen. Neben der allgemeinen Nutzung durch Freizeitradfahrer ist eine besondere Gefährdung eben durch die Pendlerrouen festzustellen, die ja den motorisierten Individualverkehr auf den Straßen ersetzen sollen.

Bedeutung der Wirtschaftswege für die Landwirtschaft

Je nach ihrer Funktion und Intensität der Benutzung können landwirtschaftliche Wege als Verbindungswege, Hauptwirtschaftswege oder Feldwege bzw. Grünwege eingestuft werden. Wirtschaftswege haben folgende Funktionen für den landwirtschaftlichen Verkehr:

- sie dienen der Erschließung der landwirtschaftlichen Nutzflächen
- sie werden im Zuge der Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen zum Wenden bei einer stirnseitig aufstoßenden Bewirtschaftungsrichtung genutzt
- für die Abfuhr von Ernteprodukten dienen sie dem ruhenden landwirtschaftlichen Verkehr (z.B. den Transportfahrzeugen)
- sie haben eine Funktion für den überregionalen Warentransport

Anforderungen der Landwirtschaft an Wirtschaftswege

Nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW DWA -A 904-1) und der heute in der Landwirtschaft regelmäßig eingesetzten Fahrzeugbreiten von 3,0 m (Erntemaschinen mit Sondergenehmigung bis zu 3,50 m) ist, um eine sachgerechte und langfristige Nutzung von Wirtschaftswegen zu gewährleisten, eine Ausbaubreite von 4,0 m zuzüglich Bankett von mindestens beidseitig 0,75 m notwendig. Dabei ist es erforderlich, dass die Seitenstreifen so hergestellt werden, dass diese dauerhaft mitbenutzt werden können. Je nach Bedeutung der Wege sind demnach Mindestbreiten von 5,5 m bei 4,0 m breiter Befestigung erforderlich. In Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrsbedeutung und Beanspruchung (Anzahl der Überfahrten, Funktion im Wegenetz, maßgebende Achslast) durch den landwirtschaftlichen Verkehr sind die Wege mit der entsprechenden Tragfähigkeit des Untergrundes herzustellen.

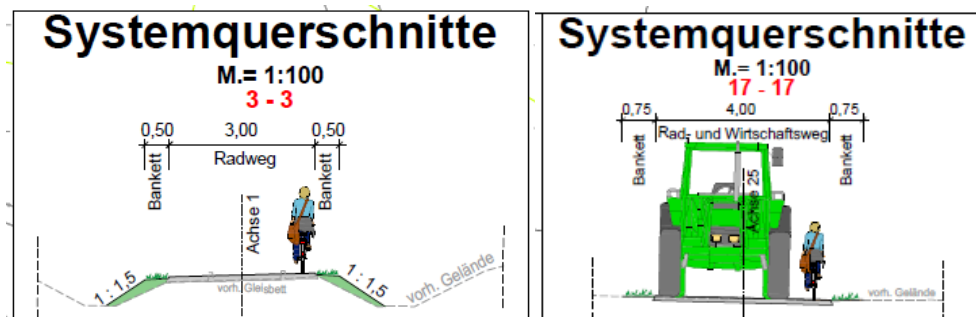
Anforderungen an Radwege

Nach den in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) rechtlich vorgegebenen Sicherheitsabständen wird für einen Einrichtungsradweg eine

Regelmaßbreite von 2,0 m angegeben. Für die praxisrelevante Version eines einseitigen Zweirichtungsrادweges liegt die Regelbreite bei 3,0 m. Zudem muss nach der in 2020 novellierten Straßenverkehrsordnung (StVO) beim Überholen von Radfahrern außerorts ein Abstand von 2,0 m eingehalten werden.

Anforderungen an kombinierte Rad- und Wirtschaftswege

Sollen Wirtschaftswege auch vom Radverkehr mitgenutzt werden, entstehen höhere Anforderungen an die Wegeggestaltung. Die Bedeutung der Wege ist zum einen für die Landwirtschaft, zum anderen die Funktion als Radweg zu ermitteln. Da es sich bei dem landwirtschaftlichen Verkehr um die Arbeitserledigung, in der Regel termingebundener Arbeiten handelt, die auf einen zügigen Ablauf angewiesen sind, ist eine zeitweise Einschränkung der Nutzung durch die Landwirtschaft nicht möglich. Grundsätzlich sollte daher dem landwirtschaftlichen Verkehr ein Vorrang eingeräumt werden. Bei Radwegeplanungen auf Wirtschaftswegen sind die Anforderungen aus den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW DWA -A 904-1) zu berücksichtigen.



Quelle: Planfeststellungsverfahren Neubau Bachbahn-Radweg Abschnitt Weilerbach-Otterbach

Dennoch ist anhand der Systemquerschnitte erkennbar, dass selbst bei einer Ausbaubreite von 5,50 m ein erhebliches Sicherheitsrisiko für Radfahrer und damit verbunden eine Unfallgefahr für beide Verkehrsteilnehmer besteht, da die erforderlichen Abstände zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr nach der Straßenverkehrsordnung nicht eingehalten werden können (s.o.).

Neben Radwegen, die dem Alltags- und Tourismusverkehr dienen, gibt es Planungen für Pendler-Radrouten. Die oben aufgezeigte Problematik wird noch deutlicher, wenn ein Wirtschaftsweg, wie in Rheinland-Pfalz gewünscht, als **Pendlerradroute** genutzt werden soll. Denn dort gelten nochmals höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit dieser Nutzungskombination. Pendlerradrouen sind Verbindungen, die wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohem Quell- und /oder Zielverkehr über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres Befahren bei hohen Geschwindigkeiten ermöglichen sollen. Der Anspruch besteht darin, diese möglichst direkt umwegfrei und störungsarm zu führen. Um ein Funktionieren der Pendlerradroute zu ermöglichen, wäre für eine gemeinsame Nutzung der Infrastruktur aus landwirtschaftlicher Sicht eine Gesamtbreite von 6,50 m erforderlich. Angesichts dieser Breite wird es für unwahrscheinlich gehalten, Pendlerradrouen grundsätzlich auf Wirtschaftswegen zu führen. Aufgrund des oben dargestellten Sachverhaltes ist der Bau eigenständiger Pendlerradrouen prioritär umzusetzen.

Es ist ebenfalls nicht möglich, neu geschaffene Radwege, auch nur, abschnittsweise für den landwirtschaftlichen Verkehr zu öffnen. Der Unterbau und die Tragfähigkeit für Radwege schließen die Nutzung durch landwirtschaftliche Maschinen aus.

Rechtliche Anforderungen an die kombinierte Nutzung

Anders als Geh- und Radwege (vgl. § 1 Abs. 3 Nr. 1 und 2 LStrG) fallen Wirtschaftswege nicht unter den Geltungsbereich des rheinland-pfälzischen Landesstraßengesetzes. Grund hierfür ist, dass das LStrG nur Bau, Unterhaltung und Benutzung der öffentlichen Straßen regelt. Demgegenüber sind Wirtschaftswege, die im LStrG – wie bereits oben aufgezeigt – als Wege, die ausschließlich der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlicher Grundstücke dienen, legal definiert werden, keine öffentlichen Straßen. Diese grundsätzliche eingeschränkte Nutzungsart der Wirtschaftswege sowie deren Qualifikation als nicht öffentliche Straße wird auch bei Betrachtung des Regelungsgehalts des Verkehrszeichens der lfd. Nr. 250 Anlage 2 der StVO, welches zumeist an den Wirtschaftswegen mit dem Hinweis der Freiheit des Weges für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs angebracht ist, noch einmal deutlich. Denn in den Erläuterungen zu der genannten laufenden Nummer der Anlage 2 der StVO wird ausgeführt, dass im Geltungsbereich des Verkehrszeichens Fahrzeuge aller Art – mit Ausnahme der von dem Verbot ausgenommenen Fahrzeuge – verboten sind sowie Kraft- und Fahrräder lediglich geschoben werden dürfen bzw. müssen. Diese unterschiedliche rechtliche Qualifizierung der Wirtschaftswege und der Geh- und Radwege hat zur Folge, dass Wirtschaftswege nur dann auch als Geh- und Radwege genutzt werden können, wenn diese für die Nutzung des Geh- und Radverkehrs durch Satzung (vgl. §§14, 24 Gemeindeordnung) geöffnet wird. Des Weiteren ist hierfür das Verkehrszeichen lfd. Nr. 250 Anlage 2 der StVO mit einem entsprechenden Hinweis zu versehen.

Weiterhin ist zu beachten, dass viele Wirtschaftswege, die aktuell zur Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen und weinbaulichen Flächen dienen, im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren erstellt wurden. Dazu haben die Grundstückseigentümer einen Landabzug hinnehmen müssen und wurden zu Kosten herangezogen. Dies findet seinen Niederschlag im Flurbereinigungsplan. Dort sind Festsetzungen im gemeinschaftlichen Interesse der Beteiligten getroffen. Bei einer ggf. erfolgenden Umwidmung entstehen nun öffentliche Straßen, wodurch die den Wegen ursprünglich zugedachte Aufgabe nicht mehr sichergestellt ist. Demnach bedarf es neben der Nutzungssatzung noch einer Satzung nach § 58 Abs. 4 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG).

Verkehrssicherheit – Verkehrssicherungspflicht – Unterhaltung – Beschilderung

Die Einbeziehung von Wirtschaftswegen in die Radverkehrsinfrastruktur setzt die Freigabe durch die Kommune voraus. Dies muss durch Widmung oder eine gemeindliche Nutzungssatzung erfolgen. Während Landwirte und Winzer auf die Bewirtschaftung, die Nutzungsfrequenz und den Verschmutzungsgrad bezogene Ansprüche an die Art des Ausbaus (Schotter – Asphalt, befestigt – unbefestigt) oder den Erhaltungszustand (Schlaglöcher werden toleriert) haben, entstehen durch die Nutzung als Radweg und damit das Entstehen von Verkehrssicherungspflichten gegenüber Radfahrern höhere Ansprüche an den Standard des Weges.

Mit einer offiziellen Freigabe von Wirtschaftswegen durch die Kommune (oder sogar der überregionalen Bewerbung von Wegen) ist auch die Frage der Verkehrssicherung und Haftung zu klären. Von Radfahrern genutzte Wege müssen dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig, einschl. Winterdienst betrieben und unterhalten werden (z.B. Erneuerung, Ausbau, Reinigung, Beleuchtung, Grünschnitt). Vor allem mit der Ausweisung und Bewerbung von touristischen Radrouten sowie allgemein Radwegen auf Wirtschaftswegen wird in der Regel ein zusätzlicher Verkehr angezogen. Auch wird die Erwartung des Radfahrenden an einen verkehrssicheren Zustand des Wirtschaftsweges wachsen. Demgemäß steigen auch die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht. Die am Verkehr teilnehmenden Radfahrer dürfen angesichts der Verkehrsöffnung darauf vertrauen, dass sie vor nicht ohne Weiteres erkennbaren Gefahren geschützt oder mindestens gewarnt werden.

Derzeit erfolgt die Unterhaltung der Wirtschaftswegen durch die Kommunen. Die Finanzierung der durch die Radwegenutzung entstehenden erhöhten Unterhaltungskosten dürfen nicht ausschließlich durch die Erhebung wiederkehrender Beiträge auf die Grundstückseigentümer umgelegt werden, sondern sind über den allgemeinen Haushalt zu finanzieren. Es wird daher ein grundsätzlicher Regelungsbedarf bzgl. der zukünftigen Finanzierung der erhöhten Unterhaltungs- und Verkehrssicherungskosten gesehen.

Die Ausweisung von Pendlerradrouten auf Wirtschaftswegen führt zu noch höheren Anforderungen. Darüber hinaus gibt es derzeit noch erhebliche rechtliche Unklarheiten in Bezug auf die Unterhaltung und Verkehrssicherheit von Pendlerradrouten, die es von Seiten des Ministeriums noch zu klären gilt. Laut Koalitionsvertrag soll die Instandhaltung und die Verkehrssicherungspflicht für Pendlerradrouten durch Vereinbarungen zwischen Land und Kommunen gesichert werden.

Neben den offiziellen Verkehrszeichen nach der Straßenverkehrsordnung, die die Nutzung und die Beschränkung des Verkehrs regeln (z. B. Verkehrszeichen lfd. Nr. 250, ...) finden sich zunehmend eine „nicht amtliche Beschilderung“, der Ortsgemeinden, die auf die vertragliche gemeinsame Nutzung von Radverkehr, Freizeitnutzung und Landwirtschaft hinweisen. Solche Maßnahmen, die der gegenseitigen Rücksichtnahme dienen, werden grundsätzlich begrüßt. Es darf jedoch nicht der Eindruck vermittelt werden, dass die bestehenden rechtlichen Konflikte damit gelöst werden können.

Fazit

Aufgrund der dargestellten Erkenntnisse sind Radwege auf Wirtschaftswegen schwer in Einklang zu bringen. Um zukünftig der Problematik Radwege auf Wirtschaftswegen zu begegnen und akzeptable Lösungsansätze für ein gutes Miteinander zu finden, sind aus landwirtschaftlicher Sicht folgende Schritte notwendig bzw. folgende Bedingungen einzuhalten:

1. Bei allen Radwegeplanungen auf landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen ist die berufsständische Vertretung der Landwirtschaft als auch die örtliche Landwirtschaft frühzeitig einzubinden.
2. Die landwirtschaftliche Betroffenheit ist zu ermitteln und einvernehmliche Lösungsansätze zu erarbeiten.

3. Je nach Bedeutung der Wege sind für landwirtschaftliche Wirtschaftswege, die als Radwege für den Tourismus- und Alltagsradverkehr genutzt werden sollen, ein ausreichender Verkehrsraum und ein entsprechender Unterbau, der den Erfordernissen des landwirtschaftlichen Verkehrs gerecht wird, herzustellen.
4. Aufgrund der Nutzungsfrequenz und der Bedeutung für den Radverkehr sind Pendlerradrouten auf Wirtschaftswegen nicht realisierbar, denn sie müssten eine Breite von 6,5 m aufweisen. Eine Trennung der Wegeführung ist daher unumgänglich.
5. Alltags- und touristisch genutzte Radwege auf Wirtschaftswegen erfordern einen erhöhten Unterhaltungsaufwand und eine erhöhte Verkehrssicherheit. Die erhöhten Kosten dürfen nicht aus dem Wirtschaftswegehaushalt finanziert werden.
6. Es wird ein grundsätzlicher Regelungsbedarf bzgl. der zukünftigen Finanzierung der erhöhten Unterhaltungskosten gesehen.
7. Eindeutige rechtliche Regelungen zur Verkehrssicherheit sind zu treffen. Eine „nicht amtliche Beschilderung“, die auf das verträgliche Miteinander im Sinne einer gegenseitigen Rücksichtnahme hinweist, ersetzt verbindliche Regelungen nicht.

Bad Kreuznach, 6. Juli 2023