

Wege in die Zukunft ?!

Neue Anforderungen an ländliche Infrastrukturen



Sonderheft 3

Wege in die Zukunft ?!

Neue Anforderungen an ländliche Infrastrukturen

Materialien zur Vorbereitung der 32. Bundestagung der Deutschen Landeskulturgesellschaft (DLKG) vom 31. August bis 02. September 2011 in Mainz

Herausgeber: Deutsche Landeskulturgesellschaft - DLKG

Textredaktion: Prof. Axel Lorig
Monika Fuß

Umschlagbild: Monika Fuß

Bildnachweis: Thomas Mitschang, Ellen Hartmann

Schriftenreihe der Deutschen Landeskulturgesellschaft - DLKG ISSN: 1614-5240

Abdruck dieses Sonderheftes ist nach vorheriger Erlaubnis der Arbeitsgruppe „Wege in die Zukunft“ der DLKG Landesgruppe Rheinland-Pfalz / Hessen mit Quellenangabe erlaubt.

Bearbeitung der Beiträge der Materialien

„Wege in die Zukunft !? - Neue Anforderungen an ländliche Infrastrukturen“:

1. Workshopinputs

Marion Gutberlet,

Grontmij, Emil Schüller Straße 8, 56068 Koblenz

Stefan Dietz,

entra Unternehmer Entwicklung, Falkensteiner Weg 3, 67722 Winnweiler

Andrea Soboth,

Institut für Regionalmanagement, Humboldtstraße 5, 35394 Gießen

auf der Grundlage der Vorarbeiten der Arbeitsgruppe „Wege in die Zukunft“ der DLKG Landesgruppe Rheinland-Pfalz/Hessen“ sowie drei Workshops unter Teilnahme von 40 Teilnehmern aus der Praxis

2. Fachaufsätze

Ralf Bitterwolf-de Boer und **Dr. Stefan Schaefer,**

Referenten beim Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz

Ralph Gockel,

Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Bad Kreuznach

Rudolf Dielmann,

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Andrea Adams,

Bauern- und Winzerverband Rheinland-Pfalz Süd e.V.

3. Kurzfassung der Schrift „Wirtschaftswegebau“

Ellen Hartmann,

Verband der Hessisch-Pfälzischen Zuckerrübenanbauer e.V., Rathenastr.10, 67547 Worms

Abgabe dieses Sonderheftes (unentgeltlich):

1. An Teilnehmer der 32. Bundestagung der DLKG
2. Im Schriftenaustausch der ArgeLandentwicklung
3. Zur Aus- und Fortbildung der Bediensteten der Landentwicklung in Deutschland
4. Herunterzuladen aus den Internetpräsentationen der ArgeLandentwicklung

Vertrieb dieses Sonderheftes (als gedruckte Broschüre – gegen Kostenerstattung)

Schriftenreihe der Deutschen Landeskulturgesellschaft - DLKG ISSN: 1614-5240

Geschäftsstelle der DLKG, Frau Viola Kannemann, Eberswalder Straße 84,

15374 Müncheberg, Telefon: (033432) 82-310, Fax: (033432) 82-387,

vkannemann@zalf.de

Inhaltsverzeichnis

Impressum	4
Vorwort	7
Einführung	8
ILE-Regionalmanagement Raiffeisen-Region: Projekt „gemeindeübergreifendes Wegenetz“	8
Workshops	13
1. Interkommunale Wegenetze	13
2. Wegenetzoptimierung durch Bodenordnung und Landentwicklung	19
3. Kooperationen in der Landwirtschaft – regionale Kooperationen mit der Landwirtschaft	26
Fachaufsätze	32
Gemeindliche Wirtschaftswege	32
Landwirtschaftliche Wege - eine Infrastruktureinrichtung für die Zukunft	41
Ländlicher Wegebau in Rheinland Pfalz – heute und morgen	44
Nutzung landwirtschaftlicher Wirtschaftswege durch Radfahrer	51
Wirtschaftswegebau - die wichtigsten Fragen und Antworten über den Bau und die Förderung von Wirtschaftswegen außerhalb der Flurbereinigung in Rheinland-Pfalz	53



Vorwort

Wege in die Zukunft !?

Neue Anforderungen an ländliche Infrastrukturen



*Karl-Heinz Thiemann
Vorsitzender der DLKG*

Der Strukturwandel in der Landwirtschaft führt dazu, dass Landwirte umfangreichere und vielfach weiter auseinander liegende Flächen bewirtschaften müssen. Die in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts gebauten gemarkungsbezogenen Wege sind im Hinblick auf ihre Wegführung, Ausbaubreite und anderen Ausbaustandards überholt. Zukunftsorientierte Gemeindeverbindungswege müssen den Anforderungen moderner Maschinen entsprechen, ein möglichst konfliktfreies Miteinander mit nichtlandwirtschaftlichen Nutzern ermöglichen und durchgängige Transport- und Erschließungsangebote sicherstellen. Die Wegenetze der Zukunft dürfen auch nicht mehr an Gemarkungsgrenzen enden.

Da der Bau von Wirtschaftswegen - insbesondere für starke und mittlere Verkehrsbeanspruchung - allein schon aus wirtschaftlichen Erwägungen aber auch aus Gründen des Eingriffs in Natur und Landschaft auf den unbedingt notwendigen Umfang zu begrenzen ist, sind in ganz Deutschland Planungen für gebietsübergreifende Wegenetze erforderlich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sowohl innerhalb von Flurbereinigungsverfahren als auch für den Wirtschaftswegebau außerhalb von Flurbereinigungsverfahren nur in sehr begrenztem Umfang Fördermittel zur Verfügung stehen und Gemeinden kaum noch in der Lage sind, Wege ohne Fördermittel zu bauen und unterhalten.

Auch für zukünftige Wegenetze gilt daher: Regionales Denken und Aktivierung der eigenen Kräfte, interkommunale Zusammenarbeit und integrierte Entwicklungskonzepte sowie Neue Verantwortungsgemeinschaften sind erforderlich, um die strukturellen und funktionalen Veränderungen in der Landwirtschaft und in den Gemeinden aktiv zu steuern.

Zur Vorbereitung der Jahrestagung „Wege in die Zukunft !? - Neue Anforderungen an ländliche Infrastrukturen“, die vom 31. August bis 02. September 2011 in Mainz stattfindet, wurde das nachfolgende Heft als Materialiensammlung erarbeitet.

Ich danke der Arbeitsgruppe Rheinland-Pfalz/Hessen, den Workshopleitern und den Verfassern der Beiträge für die grundlegende Einführung in die Thematik.

Die Beiträge sollen als Input für die Erörterungen und Vorträge der 32. Jahrestagung der DLKG dienen und vor allem den dortigen Workshops Anregungen liefern.

Karl-Heinz Thiemann

Karl-Heinz Thiemann
Vorsitzender der DLKG

ILE-Regionalmanagement Raiffeisen-Region: Projekt „gemeindeübergreifendes Wegenetz“

Marion Gutberlet, Grontmij Koblenz

Im Herbst 2009 startete im ILE-RM Raiffeisen-Region (Westerwald im nördlichen Rheinland-Pfalz, www.raiffeisen-region.de) das Projekt „gemeindeübergreifendes Wegenetz“. In enger Abstimmung zwischen Landwirtschaftskammer (von der der Impuls kam und die als Einladende fungierte), dem Dienstleistungszentrum ländlicher Raum und dem Beratungsbüro Grontmij aus Koblenz wurde das Projekt mit Unterstützung der Bürgermeister wie folgt angegangen:

Vorgehen

1. Start-up:

Veranstaltung auf regionaler Ebene zur Sensibilisierung der Landwirte und Feststellung von Betroffenheit bzw. Interesse
(Einladung: LWK, Inputs: DLR, Moderation: Grontmij)

Zwischenschritt: Abstimmung im RM-Vorstand über das weitere Vorgehen

2. Veranstaltungen auf VG-Ebene:

- ❑ Ziele: Entwicklung eines interkommunalen Wegenetzes und Festlegung des Handlungsbedarfs in der jeweiligen VG (Sicht der Landwirtschaft)
- ❑ Die Landwirte haben im 1. Schritt zunächst ihre Hofstellen und die Flächen (tlw. auch die entsprechenden Wegebeziehungen) in Karten eingetragen. Im 2. Schritt wurde im Plenum vor dem Hintergrund der bestehenden und wünschenswerten bedeutenden (überwiegend interkommunalen) Wege der Handlungsbedarf am Wegenetz diskutiert und abgegrenzt.
- ❑ Einladung: LWK, Inputs: DLR, Moderation: Grontmij

Dokumentation/ Aufbereitung der Ergebnisse durch die Grontmij GmbH

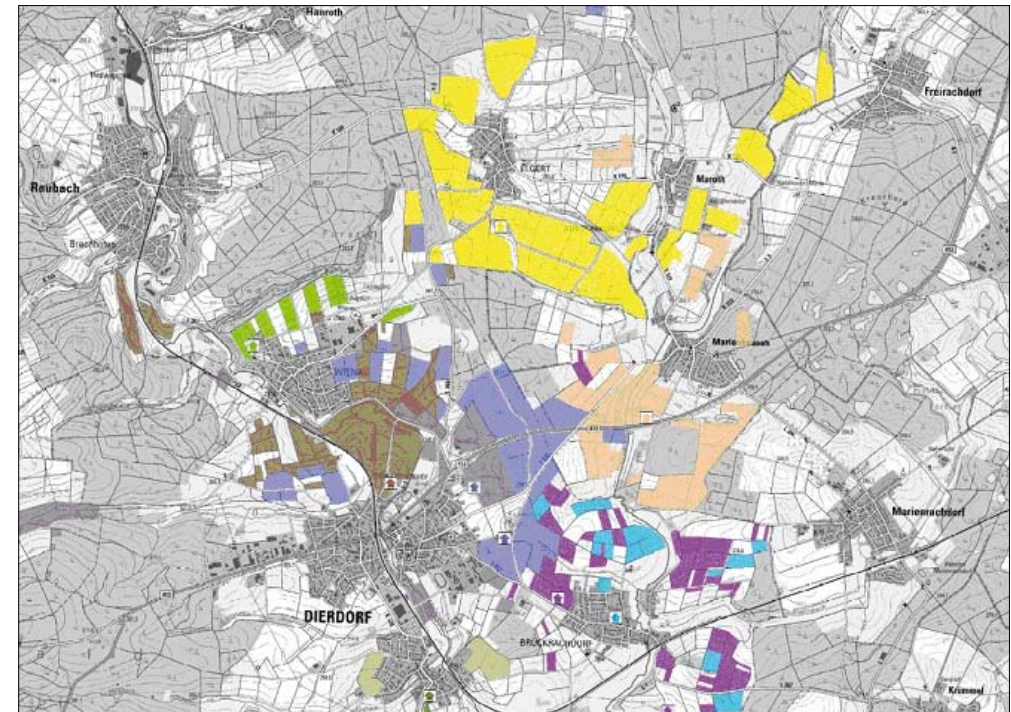


Abb. 1: Bewirtschaftungsverflechtungen (Hofstellen und bewirtschaftete Flächen)



Abb. 2: Gemarkungsübergreifendes Wegenetz, Handlungsbedarf

3. Sensibilisierung der betroffenen Ortsgemeinden in Ortsbürgermeisterdienstbesprechungen

- Bereitstellung von gemeindeübergreifenden Kartenausschnitten durch die Grontmij
- Präsentation der Inhalte durch die Grontmij bzw. die VG-Bürgermeister

4. Diskussion/ Vertiefung auf Ortsgemeinde-Ebene

- Erörterung der Wünsche der Landwirte
- Ergänzung um Wünsche der Ortsgemeinde an das Wegenetz mit Blick auf eine Freizeit- und Tourismusnutzung
- Abstimmung von prioritären Abschnitten, die kurzfristig umgesetzt werden sollen
- Weitergabe aller Hinweise an das DLR, die zeitnah in laufenden und anstehenden Bodenordnungsverfahren berücksichtigt werden können

5. Abstimmung mit anderen Nutzern der Wege, Information der Eigentümer

- ggf. Ergänzung weitere Anregungen
- abschließende Abstimmung in der Ortsgemeinde

6. Umsetzung mit Unterstützung des DLR

- Berücksichtigung in laufenden oder anstehenden Flurbereinigungsverfahren
- Beantragung von Fördermitteln durch die Ortsgemeinden über die VGn (Förderung des Wegebaus außerhalb der Bodenordnung)

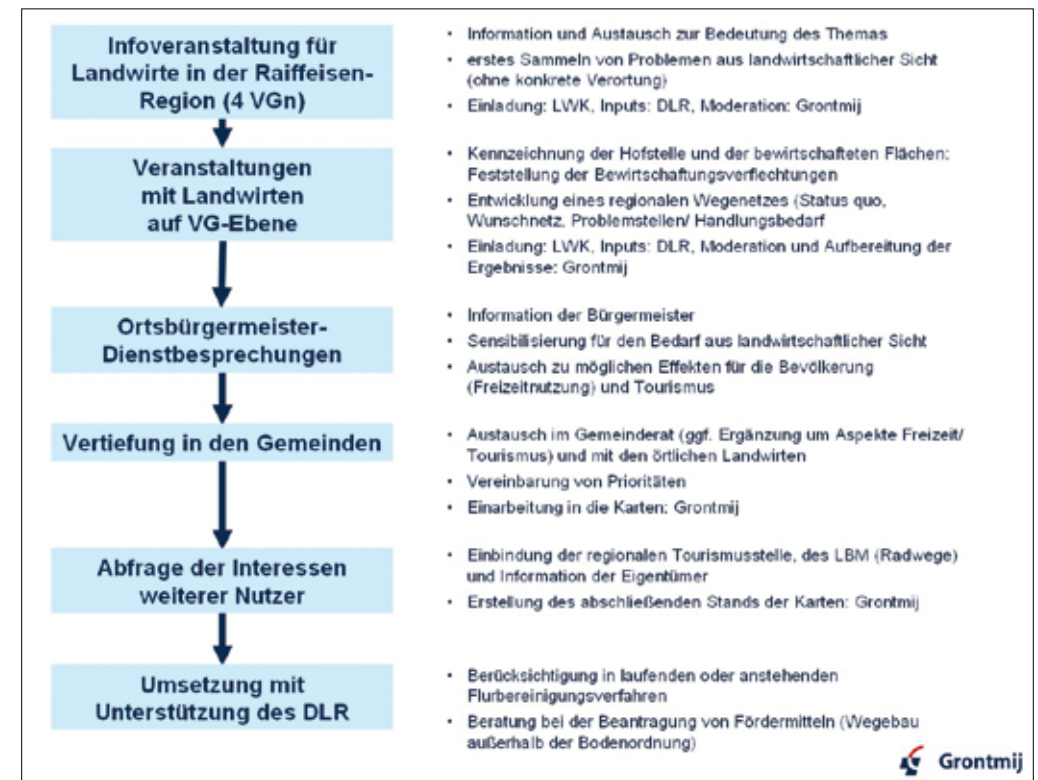


Abb. 3: Ablauf

Zentrale (Zwischen-)Ergebnisse

Start-up

- Anhand der anwesenden Landwirte und der bestehenden Rahmenbedingungen wird deutlich, dass das Interesse der Landwirte bzw. deren Bedarf an Verbesserungen der Wege unterschiedlich ist.
- In der VG Dierdorf wird der größte Bedarf gesehen, ähnlich ist die Situation in der VG Flammersfeld. In der VG Puderbach wurde die gesamte Fläche in den letzten Jahren flurbereinigt (die letzten Verfahren laufen noch), sodass nur noch kleinere Abschnitte von den Landwirten benannt wurden. In der VG Rengsdorf wurden vereinbarungsgemäß keine weiteren Gespräche geführt, da sich in Folge der in Bau befindlichen Ortsumgehung (OU) Rengsdorf bereits der südliche Teil der VG in einer Unternehmensflurbereinigung befindet; der nördliche Teil wird voraussichtlich im Rahmen der OU Straßenhaus folgen.

Veranstaltungen auf VG-Ebene

- Die meisten Landwirte in der Raiffeisen-Region sind – wenn auch nicht in dem Umfang wie in intensiver landwirtschaftlich genutzten Gebieten wie z.B. der Vor-

derpfalz und Rheinhessen – gezwungen, Wege zwischen einem und ca. 15 km auf sich zu nehmen, um zu ihren Flächen zu gelangen. Nur wenige Landwirte sind in der glücklichen Lage, sehr viele hofnahe Flächen bewirtschaften zu können. Einzelne Landwirte fahren auch deutlich weiter.

- ❑ Alle beteiligten Landwirte wirtschaften auch außerhalb der Gemarkung, in der sich ihre Hofstelle befindet, sodass immer gemeindeübergreifend Bewirtschaftungsverflechtungen bestehen. Ein gemeindeübergreifend durchdachtes Wegenetz ist somit unabdingbar.
- ❑ Die Landwirte wünschen sich „landwirtschaftliche Ortsumgehungen“, um Belästigungen der Bevölkerung zu vermeiden, um effiziente Wegeverbindungen (möglichst wenig Umwege) zu haben und weil sie sich eine bessere durchgängige Befahrung entsprechend ausgebauter Wege erhoffen (Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierungen in den Ortslagen stellen Behinderungen für die Landwirtschaft dar).
- ❑ Die von den Landwirten genannten erforderlichen bzw. wünschenswerten Maßnahmen liegen hauptsächlich auf den zentralen und interkommunalen Erschließungswegen, darüber hinaus wurde vereinzelt weiterer Handlungsbedarf genannt.
- ❑ Für die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen nicht mehr benötigte Wege, die im öffentlichen Eigentum sind, sollen - soweit möglich - durch die Ortsgemeinden entwidmet werden (Satzung).
- ❑ In den Karten wird auch folgender weiterer Handlungsbedarf aus landwirtschaftlicher Sicht gekennzeichnet:
 - mangelnde Unterhaltung der Wege durch die Ortsgemeinden oder den Forst (Waldränder)
 - Ortsdurchfahrten zu eng für große Maschinen
 - zu niedrige/ zu schmale Tunnel, Brücken
 - mit Maschinen schlecht nutzbare Furten
 - Schranken, die zeitaufwändig geöffnet und geschlossen werden müssen
 - Nutzung eines landwirtschaftlichen Weges für den Schulbus (damit zusammenhängend: Belastung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen durch Streusalz).

Abstimmung mit den Ortsgemeinden

- ❑ Die Ortsgemeinden reagieren unterschiedlich auf die Wünsche der Landwirte: Von einer grundsätzlich positiven und offenen Haltung („Wir sehen mal, was wir da machen können.“) bis hin zu einer Zurückhaltung, die zunächst mit finanziellen Sorgen begründet wird, sind viel Facetten zu beobachten.
- ❑ Derzeit laufen die Auseinandersetzungen in den Gemeinden; zur DLKG-Tagung 2011 werden weitere Ergebnisse berichtet werden können.

Interkommunale Wegenetze

Marion Gutberlet, Grontmij Koblenz

Im Workshop „Kooperationen für gemeindeübergreifende Wegenetze“ diskutierten Experten aus verschiedenen Fachbereichen der Ministerien, nachgeordneter Behörden, von landwirtschaftlichen Berufsverbänden und Landwirte selbst über die aktuelle Situation des landwirtschaftlichen Wegenetzes sowie den Handlungsbedarf und entwickelten Lösungsideen. Im Fokus stand dabei die Schaffung idealer Bewirtschaftungsvoraussetzungen für die Landwirte, um die effektive Bewirtschaftung des Offenlandes sicherstellen zu können.

Situation

Der Strukturwandel in der Landwirtschaft führt u.a. dazu, dass die Landwirte umfangreichere Flächen bewirtschaften und längere Wege zu den Flächen zurücklegen (müssen). Dies ist sicherlich regional unterschiedlich stark ausgeprägt, festzuhalten ist aber, dass seitens der Landwirte erhöhte Anforderungen an das Wegenetz und den Wegeausbau bestehen.

Heutzutage wirtschaften alle zukunftsorientierten Landwirte gemarkungsübergreifend; dabei sind die Wege zu den Flächen oft problematisch. Herauszuheben ist sicher die Tatsache, dass die Nutzung der Wirtschaftswege einer Gemarkung rein rechtlich nur durch die Anlieger in der jeweiligen Gemarkung gestattet ist (Durchfahren ist nicht erlaubt); bei gemeindeübergreifender Nutzung wäre eine gezielte Widmung über eine Satzung erforderlich.

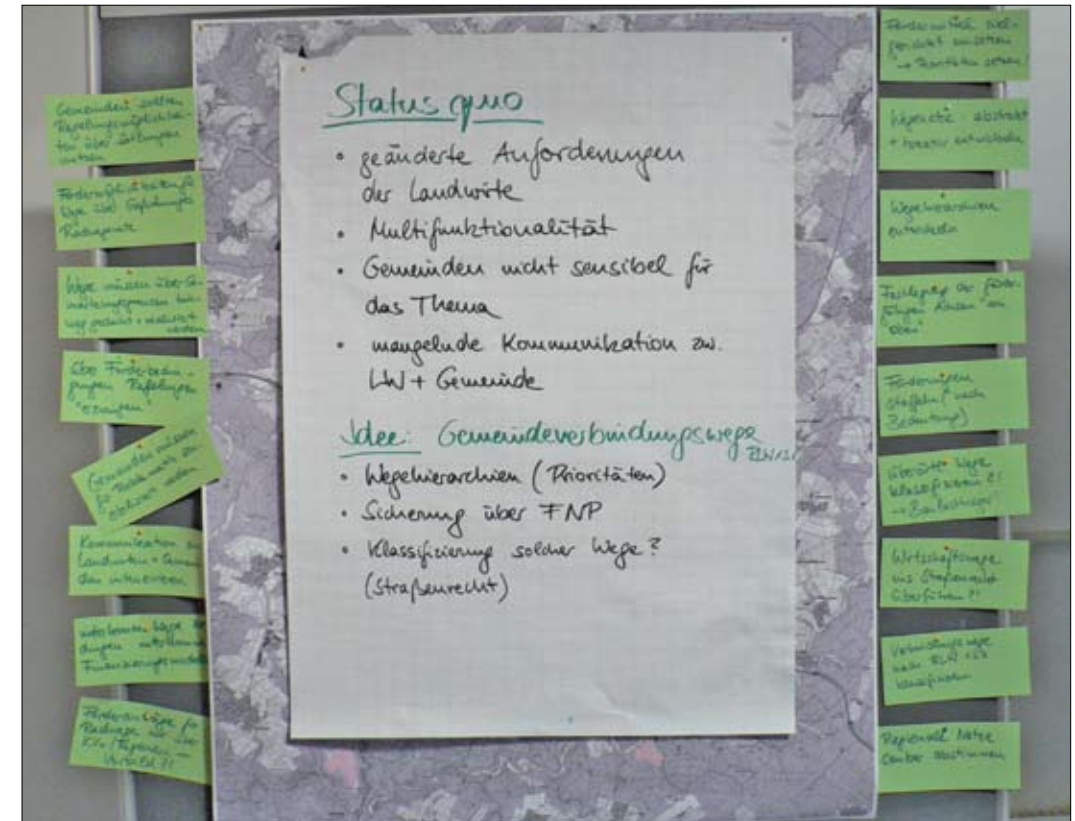


Insgesamt sehen sich die Landwirte folgenden Problemen gegenüber:

- Wegeausbau: zu geringe Ausbaubreite (Arbeitsbreiten), Kurven für lange Züge tlw. nicht mehr befahrbar
- Wegenetz: ungünstige Strukturierung des Wegenetzes (Geschwindigkeit, Umwege kosten Geld und Zeit – es gibt noch zahlreiche Beispiele, wo gut ausgebaute Wege an der Gemarkungsgrenze abrupt enden)
- Wegebefestigung: zu geringe Tragfähigkeit (Achslasten, v.a. Rübenernte, Belieferung Biogasanlagen)
- Unterhaltung durch die Gemeinden und den Forst (v.a. Waldränder) wird nicht immer ausreichend sicher gestellt (keine ausreichende Sensibilisierung, bei der Zuordnung von Mitteln für den Wegebau reden in den Jagdgenossenschaften zu viele mit – die Maßnahmen sind aus Sicht der Landwirtschaft nicht immer richtig verortet)
- Nutzungskonflikte durch zunehmend multifunktionale Anforderungen an das Wegenetz (LW und Freizeitnutzer)
- Erneuerungsbedarf von Anlagen (Brücken) im Wegenetz
- Auseinander fallende Eigentums- und Wirtschaftsstrukturen: Bewirtschafter sind häufigste Nutzergruppe der Wege, die oft hohe Anforderungen an den Wegausbau stellen; gleichzeitig erfolgt die Finanzierung des ländlichen Wegebbaus in Flurbereinigungsverfahren durch Förderung und Beiträge der Eigentümer (finanzielle Beteiligung von Bewirtschaftern bisher nur auf freiwilliger Basis)
- Ortsdurchfahrten (oft bewusst verengt zur Reduzierung der Geschwindigkeiten) sind oft problematisch für größere Maschinen.

Hinzu kommt, dass immer mehr Kraftfahrstraßen entstehen, die mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht genutzt werden dürfen, sodass (oft erhebliche) Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Gleichzeitig nimmt der Verkehr anderer Nutzer (v.a. Radfahrer und Wanderer) auf den Wegen in der Landschaft zu. In RLP ist im Zusammenhang mit der Tourismusstrategie 2010 einer weitere Zunahme der Freizeit- und Tourismusnutzung auf einzelnen Wegen zu erwarten. Die Multifunktionalität von Wegen mit einer Mischnutzung verschiedener Nutzer wird grundsätzlich bestätigt, in Einzelfällen ist jedoch eine Entmischung/ Entflechtung der Verkehrsströme unbedingt angesagt (z.B. Gefahr für Radfahrer auf sog. Promillewegen oder Konfliktpotenzial mit Reitern).



Handlungsbedarf

Die Workshopteilnehmer sahen vor allem folgenden Handlungsbedarf:

- Die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen soll für die Landwirte attraktiv gemacht werden (bessere Nutzbarkeit, kürzere Wege, Zeit- und Kostenersparnis).
- Wegenetze müssen über Gemeindegrenzen hinaus gedacht und realisiert werden. Dabei muss immer darauf geachtet werden, dass regional passende Lösungen gefunden werden.
- Die Gemeinden spielen die zentrale Rolle bei der Herstellung des Wegenetzes und seiner Unterhaltung. Sie müssen daher für die Thematik sensibilisiert werden. Nebeneffekte für die Gemeinden: verbessertes Freizeitwegenetz (verbessertes Zugang zur Landschaft, Konfliktvermeidung), Wegebau kann erhebliche konjunkturelle Auswirkungen auf regionale tätige Firmen haben, Aufwertung der Wohnstandortqualität und des Wohnumfelds (Wegebaumaßnahmen wirken verkehrsentlastend, Entflechtung landwirtschaftlichen und nichtlandwirtschaftlichen Verkehrs)

Lösungsideen

In der engagierten und fachlich sehr gut besetzten Workshoprunde wurde der Handlungsbedarf unter die Lupe genommen. Die Ideen wurden detailliert beleuchtet, mit ähnlichen Fällen (z.B. Großräumiges Radwegenetz RLP) verglichen und wie folgt festgehalten:

Regionale Wegenetze

Es sollten regionale, abgestimmte Wegenetze als Grundlage für die Weiterentwicklung des Wegenetzes (und als Grundlage für die Förderung) entwickelt werden. Die Workshop-TeilnehmerInnen empfehlen, diese in Prozessen aus der Region heraus mit fachlicher Begleitung und Moderation zu entwickeln. Leitidee kann ich Rheinland-Pfalz auch das sog. Großräumige Radwegenetz sein, welches die (förderfähigen) Haupttrouten vorgibt, die in der Folge z.B. auch prioritär beschilddert werden (Effekt der gezielten Förderung).

Es sollten landesweit einheitliche Kriterien für bzw. Anforderungen an regionale Wegenetze formuliert werden, um vergleichbare Standards zu erreichen – eine Anpassung an regionale Besonderheiten ist dabei sinnvoll.

Folgendes Vorgehen erscheint im Workshop denkbar: Entwurf eines Wegekonzepts durch das DLR oder ein beauftragtes Planungsbüro (abstrakt und kreativ, differenziertes Wegenetz mit Hauptachsen und regionale Ergänzungen) – dann Abstimmung mit LW (hier ist erfahrungsgemäß eine Moderation erforderlich, weil Landwirte oft unterschiedliche Interessen haben) und anderen regionalen Akteuren (Radfahren, Wandern, Reiten, Forst etc.).

Es wurde die Idee diskutiert, das Wegenetz im FNP zu verankern (behördenverbindlich/Sicherung), jedoch waren sich nicht alle in diesem Punkt einig, weil die Zuständigkeit für die Wege bei den Gemeinden liegt (nicht bei den Verbandsgemeinden).

Hinsichtlich der Umsetzung interkommunaler Wege waren sich alle einig, dass dieses auch entsprechend beantragt und finanziert werden müsse – hierzu wurden erste Modelle entwickelt, die noch der weiteren Vertiefung bedürfen.

Finanzierung der Unterhaltung

Mit der Annahme, dass Interkommunale Wege auch interkommunale Finanzierungsmodelle bedingen, wurden folgende Ideenlinien vertieft diskutiert:

- ❑ Man könnte die Unterhaltungspflicht mit der Baulast verknüpfen: Klassifizierung solcher Wege (Straßenrecht, z.B. als Kreisstraßen II. Ordnung) – fraglich war, wer der Baulastträger könnte sein? In diesem Zusammenhang wurde die Runde informiert, dass eine (teilweise) Abstufung von Kreisstraßen in der Diskussion sei (an dieser Stelle nur der kurze Verweis auf das sehr heterogene Straßenrecht der Länder zum Thema Wirtschaftswege).
- ❑ Gemeinsam mit dem Gemeinde- und Städtebund sollten Musterlösungen für entsprechende Kooperationen zwischen Gemeinden erarbeitet werden (z.B. Gründung von Zweckverbänden).

Den anwesenden Experten war wichtig, dass man den Gemeinden auch deutlich machen könne, welchen Mehrwert sie als Gemeinde von einem verbesserten Wegenetz hätten, z.B. Nutzung auch für Holzabfuhr.

Gemeindeverbindungswege (RLW)

Die „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (RLW) beschreiben die Möglichkeit, Gemeindeverbindungswege festzulegen. Diese sollen einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebsstätten, Gehöftegruppen oder Weiler an das übergeordnete Verkehrsnetz anschließen oder diese untereinander oder mit benachbarten Orten verbinden. Es wurde in der Runde bedauert, dass man diese Möglichkeit nicht ausreichend nutzt bzw. umsetzt.

Richtlinien, Förderbedingungen

In der Anpassung von Richtlinien und von Förderbedingungen sehen alle Workshop-TeilnehmerInnen einen wichtigen Schritt, erforderliche Anpassungen quasi zu erzwingen. Bei entsprechenden finanziellen Anreizen (zielgerichteter Einsatz) können die Gemeinden eigentlich nicht anders, als die Vorgaben umzusetzen. Es wurde allerdings auch eine Staffelung von Fördermitteln empfohlen, um immer auch noch ein „Hintertürchen“ für kleinere Maßnahmen abseits der Hauptachsen zu haben.

Um eine Abstimmung in der Region/ im Kreis zu erzwingen, wurde diskutiert, ob man die Einreichung des Antrags auf eine entsprechend höhere Ebene verlagern sollte (auch durch die guten Erfahrungen bei den Radwegen). Allgemeine Einschätzung war hier jedoch, diese auf der Ebene der Verbandsgemeinde zu belassen – hier ist eine gemeindeübergreifende Herangehensweise gesichert und die Ortskenntnisse sind noch ausreichend vorhanden. Die Längen der Strecken sind bei den Landwirten in der Regel auch geringer als bei den Radfahrern und das Netz ist dichter (anderer Ziel-/ Quellverkehr eher vergleichbar mit dem Alltagsradverkehr als mit dem auf touristischen Routen). Dies spricht insgesamt auch für eine konkretere Maßstabsebene.

Um die Unterhaltung besser in den Griff zu kriegen, könnten verbindliche Verpflichtungen (wie z.B. städtebauliche Verträge) als Fördervoraussetzungen aufgenommen werden.

Bestehende Regelungsmöglichkeiten nutzen

Ohne im Detail und ausführlich darauf einzugehen, wurde an alle Gemeinden appelliert, dass bestehende Regelungsmöglichkeiten auch genutzt werden sollte. Zum Beispiel: Satzungen mit der Regelung der Nutzungsrechte auf Wegen festlegen (z.B. beschränkt öffentlicher Verkehr, Zweck: LW) oder auch zur Entwidmung überflüssiger Wege).

Ausblick

Auf dem Weg zur Entwicklung und Umsetzung regionaler Wegenetze werden Förderkataloge angepasst werden müssen, außerdem sind noch einige Fragen offen, die zum Beispiel auch im Austausch mit Erfahrungen in anderen Bundesländern beantwortet werden können. Weiterhin wird man das Gespräch mit eng verwandten Fachbereichen wie dem Landesbetrieb Mobilität suchen (z.B. Frage der Klassifizierung).

Auch innerhalb der Landeskulturverwaltung Dienstleistungszentren ländlicher Raum (DLR) werden diese Ideen zu neuen Impulsen führen: Wie kann das konkrete Vorgehen bei der Entwicklung der regionalen Wegenetze aussehen? Sollte die sog. Einleitungs-politik der DLR geändert werden (z.B. neue Verfahren nur noch als Gruppenverfahren starten)?

Uns steht eine spannende Zeit bevor.

Ich danke allen Workshop-TeilnehmerInnen sehr herzlich für die überaus engagierte Diskussion und umfangreich eingebrachtes Fachwissen und Erfahrungen!



Wegenetzoptimierung durch Bodenordnung und Landentwicklung

Stefan Dietz, entra

1. Ausgangslage

Mit dem Strukturwandel ändern sich auch die Anforderungen in der ländlichen Bodenordnung für die Wege- und Gewässerpläne. Dabei kommt es nicht nur auf die Blickweise des konkreten Verfahrens, Ausbaubreite und Tragfähigkeit an, sondern auch auf verfahrenübergreifende neue Vorgehensweisen. Neben der Schaffung eines an den Bedarf angepassten Wegenetzes ist es wichtig, die Unterhaltung sicher zu stellen und konfliktfreie Nutzungen zu ermöglichen. Im Workshop vertreten waren Vertreter unterschiedlicher beteiligter Behörden und Interessengruppen, sodass ein umfassendes Meinungs- und Interessenspektrum abgebildet werden konnte. Der Fokus in der Diskussion wurde auf folgende Fragen gelenkt:

- Wo werden die wichtigsten Probleme und Herausforderungen gesehen?
- Welche Zielvorstellungen bestehen?
- In welchen Themenbereichen müssen neue und weiterführende Lösungen entwickelt werden?
- Welche Strategien und Handlungsansätze sind geeignet, eine zukunftsfähige Wegenetzgestaltung und –unterhaltung sicherzustellen?
- Wie und durch wen können und sollen erforderliche Diskussions- und Entwicklungsprozesse vorangetrieben und weitergeführt werden?

Nicht zuletzt war es Aufgabe der Workshops, Inhalte und Fragestellungen für den DLKG-Kongress 2011 zu erarbeiten und diesen damit vorzubereiten.

2. Herausforderungen und Zielvorstellungen

Als Basis der Diskussion wurden zunächst die Einschätzungen über die derzeit vorherrschenden Probleme und Herausforderungen erarbeitet. Die wichtigsten Punkte dabei:

- Mischnutzungen/Konflikte
Konflikte zwischen landwirtschaftlichem Schwerlastverkehr und Freizeitnutzungen, Interessenkonflikte Landwirtschaft und Tourismus sowie die diversen Probleme aus der Mischnutzungen (Widmung, Satzung, Finanzierung, Haftung)

- ❑ Finanzierung
- ❑ Neue Anforderungen an Tragfähigkeit und Breite
- ❑ Gesicherte Unterhaltung (Satzung)
- ❑ Wegfall von Grünwegen mit ökologischen Funktionen, besondere Anforderungen bei der Erschließung in Natura 2000 Gebieten

Nach der Identifizierung der Kernherausforderungen zeigte sich bei den Zielen ein breites Spektrum an Zielvorstellungen, die sich jedoch nicht ausschließen:

1. Bedarfsgerechtes Wegenetz, das wirtschaftliche Bewirtschaftungseinheiten für die Zukunft ermöglicht und mit passenden Standards ausgeführt ist.
2. Weiterentwickelte Strukturen und Zuständigkeiten für Planung und Unterhaltung, markungsübergreifender Ansatz und neue Wege der Finanzierung.
3. Kompromissfindung zwischen landwirtschaftlichen und ökologischen Zielen z.B. durch Schlagvergrößerung einerseits und schlagparallele Vernetzungsachsen andererseits.
4. Lösungen für Nutzungskonflikte z.B. durch zeitliche Trennung der Wegenutzungen.

3. Erarbeitung von Lösungsansätzen

Auf dieser Basis wurden in 4 Themenfeldern Lösungsansätze erarbeitet:



1. Mischnutzungen
2. Finanzierung
3. Unterhaltung
4. Ökologische Funktionen

3.1 Mischnutzungen

Angestrebt wird eine gemeinschaftliche Nutzung eines bedarfsgerechten Wegenetzes. Ein getrenntes Wegenetz wird aus Kostengründen und Gründen des Flächenverbrauchs ausgeschlossen.

Als Verfahren ist man sich einig, dass es eines konzeptionellen Verfahrensbedarf, bei dem die unter-

schiedlichen. Nutzerbedürfnisse konkretisiert werden und ein gemeinsamer Nenner erarbeitet wird. Gegensätzliche Anforderungen sind zu gewichten und eine Konzeption muss entwickelt werden, die rechtliche und finanzielle Fragen genauso umfasst wie Fragen des Ausbaustandards oder der Trassenführung. An diesem Verfahren sollten alle Beteiligten mitwirken (Kommune, Landwirtschaft, Tourismus, Naturschutz, Politik). Eine Moderation wird für erforderlich gehalten, möglicherweise in Form einer Weiterentwicklung der Verfahren ILEK/SILEK. Als Herausforderung wird es angesehen, die für den Wegebau relevanten Zeitspannen (10-20 Jahre) hinsichtlich der sich in dieser Zeit ergebenden Veränderungen richtig zu überschauen (Technologie, Agrarstruktur).

3.2 Finanzierung

Durch eine weiterentwickelte Finanzierungsstruktur soll die nachhaltige Sicherstellung der Finanzierung von Bau und Unterhaltung gewährleistet werden. Dabei wurden sowohl klassische wie auch weiterführende Finanzierungsformen diskutiert. Elemente dabei können sein:

1. **Ausbaubeiträge.** Diese können per Satzung geregelt sein. Zu klären ist, ob über den Kreis der Eigentümer hinaus auch Dritte einbezogen werden sollten.
2. **Förderung.** Hier besteht Einigkeit, dass die Gemeinde alleine mit der Finanzierung überfordert sein wird und von daher eine zusätzliche Förderung unerlässlich ist. Hier ist an klassische Instrumente wie die Förderung über GA-Mittel, I-Stock oder über Bodenordnungsverfahren genauso zu denken, wie über neue Instrumente z.B. nach dem Vorbild des Straßenbaus.
3. **Nutzerfinanzierung.** Eine spannende Frage wird darin gesehen, in welcher Weise eine Akzeptanz für eine Nutzerfinanzierung zu erreichen sein kann. Hier kann an Unternehmen und Benutzer jeglicher Art gedacht werden.





Das Thema sollte in jedem Fall weiter vertieft werden, da die Teilnehmer hier wesentliche Weichenstellungen erkennen. In der weiteren Diskussion sind Fragen zu klären wie:

- Welche Rechtsgrundlagen können genutzt bzw. müssen geschaffen werden?
- Wie kann die nötige Akzeptanz bei den Beteiligten erreicht werden?
- Wie wird der in der Politik nötige Stellenwert für das Thema erzeugt?
- Wie ist eine geeignete Zuständigkeit zu regeln?
- Wie kann die erforderliche Kooperation eingefädelt und betreut werden?

3.3 Unterhaltung

Im Sinne einer nachhaltigen Unterhaltung muss die dauerhafte Erfüllung aller Funktionen bei bestmöglicher Wirtschaftlichkeit sichergestellt werden. Die Strategie dazu baut auf 3 Elemente auf:

1. Verhinderung einer unsachgemäßen Nutzung

2. Rechtzeitiges Erkennen von Schäden (z.B. Mithilfe überörtlicher Zweckverbände und unter Mitwirkung der Nutzer)
3. Frühzeitige und professionelle Behebung von Schäden. Die Koordination könnte wie derum durch den Zweckverband vor Ort erfolgen. Je nach Umfang des Schadens ist die Sanierung einzuleiten – durch Eigenleistung durch Landwirte oder durch Vergabe an Bauunternehmen.

Zur Finanzierung wurden auch hier Mischformen aus öffentlichen Mitteln, Gemeindemitteln, Wegebaubeiträgen und weiterer Mittel aufgrund der Festlegungen einer Wegesatzung diskutiert.

3.4 Sicherung ökologischer Funktionen

Angestrebt ist die Erhaltung der biologischen Vielfalt in Zusammenarbeit mit den Bewirtschaftern.

Auch hier war man sich einig, dass es ein Kommunikationsverfahren geben muss. In Gesprächen muss ein Informationsaustausch so gestaltet werden, dass gegenseitiges Verständnis als Grundlage für alle weiterführenden Schritte entsteht. Durch gemeinsam erarbeitete Lösungen zwischen Eigentümern, Bewirtschaftern, Naturschutz und Kommune sollte es gelingen, einen funktionalen Ausgleich im räumlichen Zusammenhang zu schaffen. Für wegfallende Grünwege kann dieser Ausgleich durch schlagparallele Krautstreifen oder Saumstreifen an verbleibenden Wegen gewährleistet werden. Ausgleichsmaßnahmen sollen so bewirtschaftungsfreundlich wie möglich gestaltet werden.

Im weiteren Diskussionsprozess zu vertiefen ist die Frage, wie die dauerhafte Pflege sichergestellt und finanziert werden kann.





4. Schlussfolgerungen

In der abschließenden Diskussion wurde deutlich, wie wichtig die Weiterführung des Diskussionsprozesses ist, um einen entsprechenden Stellenwert als Voraussetzung für politisch erforderliche Weichenstellungen zu erreichen.

Eine zentrale Rolle kommt der Klärung der Zuständigkeit für den weiteren Diskussionsprozess zu. Hier wird die Erwartung an die Ministerien und die DLKG formuliert, die Diskussion mit allen Beteiligten systematisch weiterzuführen und Lösungsansätze zu konkretisieren.

Einig waren sich alle thematischen Gruppen, dass es einer gemeindeübergreifenden Gebietskulisse und geeigneten Verfahren der Meinungsbildung und Konzeption bedarf. Hierin wird ein Schlüsselfaktor für die erfolgreiche Weiterentwicklung der Wegenetze gesehen. Angeregt wurde eine modellhafte Vorgehensweise in unterschiedlich strukturierten Teilräumen, um auf erfolgreiche Referenzprojekte für die flächendeckende Umsetzung zurückgreifen zu können.



Kooperationen in der Landwirtschaft – regionale Kooperationen mit der Landwirtschaft

Andrea Soboth, IfR, Institut für Regionalmanagement



Kooperationen in der Landwirtschaft sind und bleiben ein wichtiges Thema, denn horizontale und vertikale Kooperationen bieten der Landwirtschaft Chancen, ohne die Lösung für alle Probleme zu sein. Dabei zeigt sich, dass Kooperationen in und mit der Landwirtschaft mittlerweile ein breites Spektrum berühren, die über den klassischen Bereich der landwirtschaftlichen Produktion und der Vermarktung der Produkte bis hin zu Kooperationen in regionalen Entwicklungsinitiativen reichen.

Die Arbeitsgruppe Rheinland-Pfalz und Hessen der DLKG hatte im Workshop 3: Kooperationen in der Landwirtschaft zunächst die Aufgabe, „klassische“ Kooperationen zu diskutieren. Die Ergebnisse finden sich nachfolgend und auch die Erkenntnis, dass Handlungsdruck in der Praxis auch in einem anderen Kooperationsfeld – in den regionalen Kooperationen mit der Landwirtschaft mit Blick auf die Wege-Infrastruktur – liegt.

Kooperationen in der Landwirtschaft

Unter Kooperationen fasst man eine freiwillige vertraglich vereinbarte Zusammenarbeit selbständig wirtschaftender Unternehmen. Grundlage ist die freie Entscheidung der Landwirte. Die Zusammenarbeit in der Kooperation ist dabei nicht einmalig, sondern regelmäßig und erstreckt sich über einen längeren Zeitraum. Kooperationen werden unterschieden in horizontale und vertikale Kooperationen. Unter einer vertikalen Kooperation versteht man die Zusammenarbeit von Landwirtschaft mit Partnern aus den vor- und nachgelagerten Bereichen, unter einer horizontalen Kooperation die Zusammenarbeit zwischen den Landwirten.

Die Notwendigkeit zu kooperieren bzw. kooperieren zu müssen, wird dabei nach Einschätzung der Workshop-Teilnehmenden von immer mehr Betrieben erkannt und in den verschiedensten Bereichen und mit unterschiedlicher Intensität bereits auch vollzogen. Kooperationen finden somit in der Landwirtschaft bereits seit langem „leise“ statt, so dass auf eine Reihe von Erfahrungswerten (und natürlich wissenschaftlichen Erkenntnissen) verwiesen werden kann.

Im Workshop Kooperationen in der Landwirtschaft der DLKG Arbeitsgruppe Rheinland-Pfalz und Hessen wurden insbesondere folgende Aspekte andiskutiert:

- Kooperationen in der Landwirtschaft sind sinnvoll und notwendig, denn sie bringen für den landwirtschaftlichen Betrieb Vorteile in der Arbeitserledigung. Auch können Kooperationen dazu führen, dass die Qualität in der Landwirtschaft steigt, da durch die Kooperation eine Spezialisierung und der Einsatz expliziten Know-hows möglich ist.
- Kooperationen sind in vielfältigen Bereichen sinnvoll und mit den Veränderungen der Rahmenbedingungen der Landwirtschaft und der ländlichen Räume erweitert sich das Spektrum möglicher Kooperationen. Kooperationen in der Landwirtschaft können von Produktionskooperationen, Erzeugungs- und Vermarktungskooperationen, Kooperationen für den effektiven Einsatz von Maschinen und Arbeitskräften bis zu Kooperationen im Bereich des Flächenmanagements reichen. Auch die Auslagerung ganzer Betriebsbereiche ist zu beobachten.
- Mit Kooperationen werden verschiedene Ziele verfolgt. Sie reichen von wirtschaftlichen Zielen der Kostensenkung, der Erlössteigerung, der Eröffnung von Wachstumspotenzialen und der Einkommensdiversifizierung (hier diskutiertes Beispiel: Biogasanlagen) bis zu sozialen Zielen der Arbeitserleichterung, der Reduktion des Arbeitsumfangs und der Entlastung der Familie.



Der Erfolg von Kooperationen in der Landwirtschaft hängt jedoch von mehreren Faktoren ab:

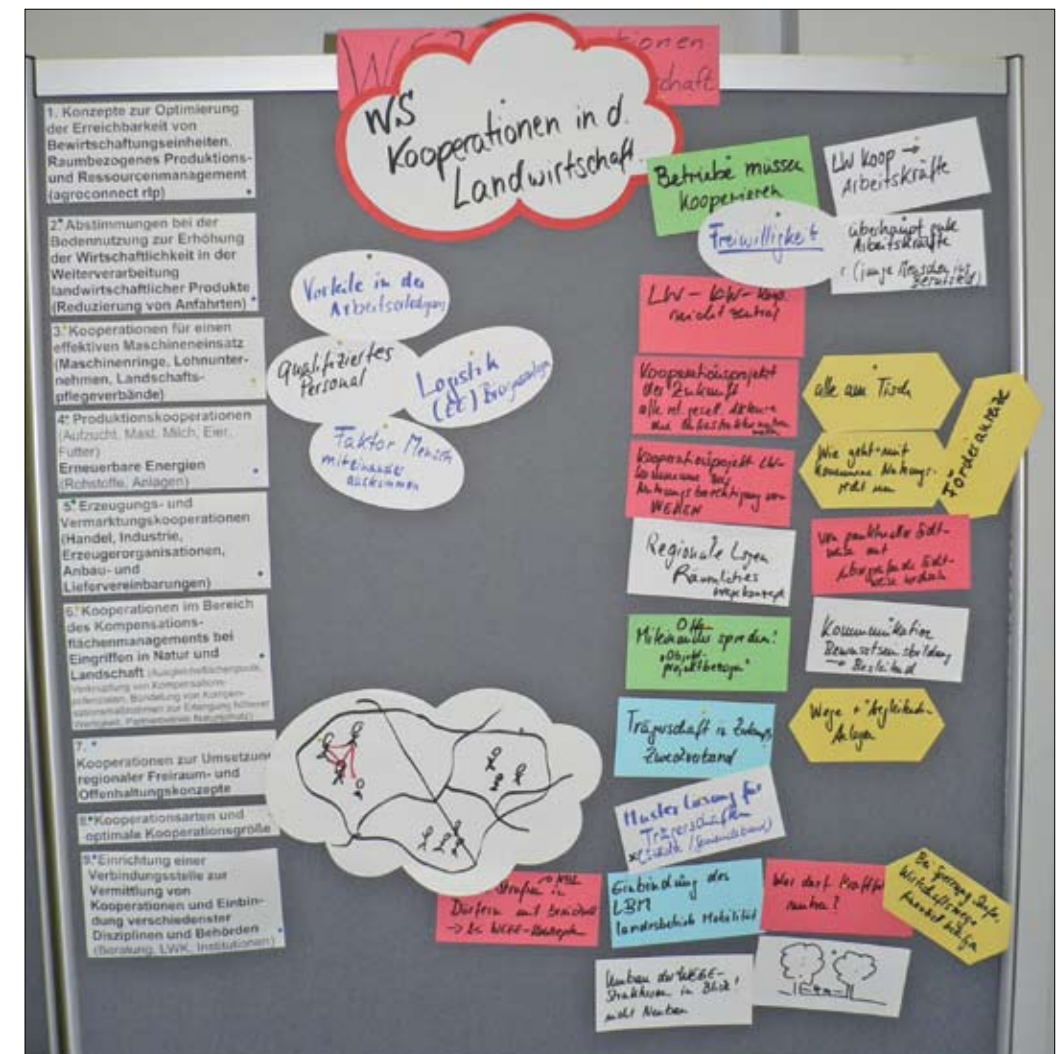
- ❑ Kooperationen müssen in den Betrieben gelebt und positiv bewertet werden, denn sie bedeuten immer auch Veränderungen im Betrieb. Werden Kooperationen auf freiwillige Initiative hin begründet, ist die Akzeptanz für die Kooperation deutlich höher (Diskutiertes Beispiel einer Erntegemeinschaft die auf freiwilliger Basis begründet wurde im Vergleich einer Abfuhrgemeinschaft für Zuckerrüben).
- ❑ Kooperationen hängen am „Menschen“. Kooperationspartner müssen zusammenpassen und miteinander auskommen, soll eine Kooperation erfolgreich sein. Dies muss bei der Anbahnung von Kooperationen berücksichtigt werden.
- ❑ Kooperationen müssen den Faktor „Zeit“ berücksichtigen. Kooperationen benötigen längere Zeit, denn sie brauchen Vertrauen zwischen den Kooperationspartnern. Vertrauen muss wachsen, kann jedoch durch verlässliche Spielregeln in der Kooperation unterstützt werden. Hier hilft eine Definition und genaue Beschreibung der Bereiche, in denen kooperiert werden soll. Klare Spielregeln schaffen Sicherheit bei Kooperationspartnern.
- ❑ Kooperationen in der Landwirtschaft sind auf qualifiziertes Personal angewiesen, um spezialisierte Arbeiten fachgerecht ausführen zu können. Hier zeigen sich in der Praxis bereits jetzt erste Schwierigkeiten, da qualifiziertes Personal nicht immer verfügbar ist. Dies gilt jedoch nicht nur für Kooperationen, sondern insgesamt für den landwirtschaftlichen Bereich, der bei wachsenden und spezialisierten Betrieben einen Fachkräftemangel beklagt resp. die Gefahr eines Fachkräftemangels in der Zukunft sieht.

Als Ergebnis des Workshops „Kooperationen in der Landwirtschaft“ konnte zur „Halbzeit“ festgehalten werden:

Kooperationen in der Landwirtschaft sind und bleiben ein wichtiges Thema; viele Aspekte müssen in der Praxis bei der Etablierung von Kooperationen für den betreffenden Fall berücksichtigt und nach den gegebenen lokalen Rahmenbedingungen gelöst werden.

Hier findet sich jedoch ein breiter Erfahrungs- und Wissensschatz auf den im konkreten Fall zurück gegriffen werden kann.

Konzeptionell ist der Handlungsdruck im Themenfeld Kooperationen jedoch aktuell größer im Bereich der Kooperation mit der Landwirtschaft. Mit Blick auf die Nutzung räumlicher Infrastruktur werden regionale Kooperationen notwendig. Welche Anforderungen an solche regionalen Kooperationen mit der Landwirtschaft zu stellen sind und welche Punkte besonders berücksichtigt werden sollen, wurde im Workshop in einer zweiten Arbeitsphase ergänzend diskutiert.



Kooperationen mit der Landwirtschaft

Aktuell findet sich ein deutlicher Handlungsdruck vor allem auf räumlicher übergeordneter (regionaler) Ebene. Landwirtschaftliche Produktion – ob in Kooperation oder alleine – ist verbunden mit Wegen. Der Landwirt muss zur Bewirtschaftung der Flächen zu diesen gelangen, Erntegut muss transportiert werden, die Beschickung von Biogasanlagen muss gewährleistet sein – für alle diese exemplarischen Bereiche sind Fahrten notwendig: Vor Ort, über die eigene Gemarkung hinaus, zum Teil in der Region. Diese Entwicklung verstetigt sich, so dass das Thema Wege im Spannungsfeld von Landwirtschaft, Kommune, Naturschutz und anderen regionalen Akteuren an Bedeutung zunimmt.

Mit Blick auf die Nutzung von Wege-Infrastruktur braucht es nach Einschätzung des Workshops regionale, zukunftsweisende Kooperationsprojekte, bei denen neben der Landwirtschaft alle gesellschaftlichen Akteure beteiligt sind. Ziel ist es „regionale“ Kooperationen aufzubauen, die ein räumliches Wege-Konzept als regionale Lösung vorbereiten und etablieren. Dabei ist die Erkenntnis des Perspektiv-Wechsels wichtig:

Es geht in diesen Kooperationen nicht um die Lösung eines Einzelproblems bezüglich eines Weges, sondern um eine gesamträumliche Lösung für die betrachtete Region. In einer solchen regionalen Kooperation wechselt man somit „von einer punktuellen auf eine übergeordnete Sichtweise“.

Erfolgsfaktoren für regionale Kooperationen sind aus Sicht des Workshops folgende Aspekte:

- Regionale Kooperationen brauchen das Verständnis für das Gegenüber (z.B. Naturschutz und Landwirtschaft), wenn win-win-Situationen entstehen sollen.
- Regionale Kooperationen sind möglichst frühzeitig zu initiieren. Alle müssen zu Beginn an eingebunden werden, um möglichst alle Sichtweisen zu kennen. Wichtiger Hinweis: nicht alles ist bei der Erstellung eines regionalen Wege-Konzeptes disponibel, manche Forderungen bspw. Seitens des Naturschutzes können nicht verhandelt werden.
- Regionale Kooperationen müssen Landwirtschaft und Kommune besonders berücksichtigen. Besonderes Augenmerk gehört in einer solchen Kooperation dem Verhältnis Landwirtschaft, Ortsgemeinde und Verbandsgemeinde. Beim Aufbau einer regionalen Kooperation ist als Teilprojekt das Kooperationsprojekt Landwirtschaft und Kommune zur Nutzungsberechtigung von Wegen zu benennen. Hier ist die Frage zu lösen, wie die einzelnen Ortsgemeinden mit dem Nutzungsrecht von einzelnen Wegen umgehen. Auch Fragen der Unterhaltungskosten der Wege sind anzusprechen.
- Regionale Kooperationen zu beschriebenen Sachverhalt brauchen eine begleitende Öffentlichkeitsstrategie. Aspekte der Bewusstseinsbildung für die Belange der Landwirtschaft, Verständnis bei Bürgerinnen und Bürgern als auch bei den Ortsgemeinden wecken, sind hier zentrale Ziele.
- Regionale Kooperationen müssen eng mit dem LBM Landesbetrieb Mobilität in Rheinland-Pfalz zusammen arbeiten.
- Regionale Kooperationen mit der Landwirtschaft sind so aufzubauen, dass Problemlagen offen angesprochen werden können. Die regionale Kooperation ist auch das Gremium für das Problem im Einzelfall.
- Regionale Kooperationen, die sich mit Wege-Infrastruktur (Wegen und begleitenden Anlagen) beschäftigen, brauchen eine belastbare Trägerschaft. Zu prüfen ist hier das Modell des Zweckverbandes.

- Musterlösungen für Trägerschaften können regionalen Kooperationen helfen, eine regional angepasste Lösung zu finden. Da eine solche Musterlösung kommunales Handeln berührt, wäre es sinnvoll, wenn zur Erarbeitung einer solchen Musterlösung der Städte- und Gemeindebund gewonnen werden könnte.
- Regionale Kooperationen solcher Art brauchen Förderanreize. Entsprechende Förderungen sind so auszurichten, dass die Berücksichtigung aller Akteure in der Kooperation gewährleistet ist.

Bei der Erarbeitung eines gesamträumlichen Wege-Netztes durch eine solche Kooperation sind nicht nur die Wirtschaftswege alleine zu betrachten. Vielmehr ist auch die Straßensituation in den Dörfern zu berücksichtigen. Viele Probleme (und ggf. auch Lösungsmöglichkeiten) ergeben sich aus dem Spannungsfeld Straße zu Wirtschaftsweg (bspw. bei Straßen Sperrung, finanzielle Beteiligung beim Neubau von Wirtschaftswegen). Regionale Kooperation zur Erstellung von räumlichen Wege-Konzepten haben vor allem für den Umbau der Wege-Infrastruktur zu sorgen, der Neubau von Infrastruktur ist nachgeordnet.

Gemeindliche Wirtschaftswege

Ralf Bitterwolf-de Boer und Dr. Stefan Schaefer,
Referenten beim Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz

Rechtsfragen in Verbindung mit gemeindlichen Wirtschaftsweegen beschäftigen den Gemeinde- und Städtebund in zunehmendem Maße. Im Gefolge des Strukturwandels in der Landwirtschaft befahren immer weniger Betriebe mit immer größeren Maschinen auf immer längeren Strecken die Wege. Das vorhandene Wirtschaftswegenetz ist vielerorts den heutigen Anforderungen nicht gewachsen. Gleichzeitig nimmt die Nutzung der Wirtschaftswege durch die erholungsuchende Bevölkerung, sowohl in Form individuell gestalteter Naherholungsaktivitäten als auch im Rahmen touristischer (Groß-) Projekte, beständig zu. Der vorliegende Beitrag stellt die maßgeblichen rechtlichen Grundlagen dar und geht auf Problemstellungen ein, die in der kommunalen Praxis häufig zu Diskussionen führen.

I. Rechtliche Grundlagen

1. Begriff

Das rheinland-pfälzische Landesstraßengesetz definiert in § 1 Abs. 5 Wirtschaftswege als Wege, die ausschließlich der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlicher Grundstücke dienen. Zwar greift der Landesgesetzgeber auf den Begriff des Wirtschaftsweges in unterschiedlichen Zusammenhängen zurück (§ 6 Abs. 2 LBauO, § 3 Abs. 7 Halbsatz 1 LWaldG, § 68 Abs. 2 Satz 4 GemO, § 33 LNatSchG, § 42 Abs. 1 Satz 3 Landesnachbarrechtsgesetz), eine umfassende Regelung des Rechts der Wirtschaftswege gibt es in Rheinland-Pfalz jedoch nicht.

Wirtschaftswege können sowohl im Eigentum natürlicher Personen als auch im Eigentum juristischer Personen des öffentlichen oder privaten Rechts stehen. Weit überwiegend handelt es sich in Rheinland-Pfalz um gemeindliche Wirtschaftswege.

2. Rechtscharakter

Wirtschaftswege sind öffentliche Einrichtungen im Sinne von § 14 GemO, die der Daseinsvorsorge dienen, indem sie den Eigentümern der dadurch erschlossenen land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke eine Zuwegung gewähren. Das Landesrecht bestimmt darüber hinaus, dass Wirtschaftswege keine öffentlichen Straßen im Sinne des Landesstraßengesetzes sind. Daraus folgt, dass das Landesstraßengesetz auf Wirtschaftswege nicht anwendbar ist; so können beispielsweise die Bestimmungen über die Entstehung, Reinigungspflichten oder Einziehung von Straßen nicht für Wirtschaftswege herangezogen werden.

Allein aus der Tatsache, dass auf einem Wirtschaftsweg neben dem bestimmungsgemäßen land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auch anderer Verkehr stattfindet (zu einer Gastwirtschaft, zum Steinbruch, zu einem Schwimmbad, sonstiger Ausflugsverkehr etc.), ändert sich der Rechtscharakter des Weges als nichtöffentlicher Weg nicht. Allerdings kann sich dadurch, dass ein solcher Verkehr seitens der Gemeinde gebilligt oder gar gezielt zugelassen wird, die Frage nach der Widmung des Wirtschaftsweges zu einer öffentlichen Straße stellen.

Auch auf Wirtschaftswegen findet die Straßenverkehrsordnung Anwendung. Der räumliche Geltungsbereich straßenverkehrsrechtlicher Normen erstreckt sich nämlich auf Grund seiner sicherheitsrechtlichen Zweckbestimmung auf alle Flächen, auf denen tatsächlich öffentlicher Verkehr stattfindet. Das ist nicht nur der gewidmete Straßenraum. Die Straßenverkehrsordnung bleibt auch dann anwendbar, wenn Wirtschaftswege teilweise durch Schranken oder Sperrpfosten gegen eine unberechtigte Nutzung durch nicht bestimmungsgemäßen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden.

3. Wirtschaftswege von Ortsgemeinden

Hinsichtlich des Baus und der Unterhaltung von Wirtschaftsweegen der Ortsgemeinden hat gemäß § 68 Abs. 2 Satz 4 GemO die Verbandsgemeindeverwaltung die Aufgaben einer Straßenbaubehörde. Der Verbandsgemeinde obliegt auch die Verkehrssicherungspflicht für Wirtschaftswege (VV 9.1 zu § 68 GemO, OLG Koblenz, 07.02.1994, AgrarR 1995, 154).

Die Zulassung von Verkehr, der den durch die Zweckbestimmung gezogenen Rahmen überschreitet und die Gestattung von sonstigen Benutzungen (z.B. Verlegung von Leitungen), fallen in die Kompetenz der Ortsgemeinden. Eine verkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung durch die Verbandsgemeinde als untere Straßenverkehrsbehörde würde von dem wegerechtlich vorgegebenen Nutzungsrahmen nicht mehr gedeckt.

II. Bereitstellung und Außerdienststellung

1. Bereitstellung

Wirtschaftswege der Gemeinde werden von dieser in Erfüllung der in den §§ 1 und 2 GemO normierten Aufgabe, das Wohl der Einwohner – das kann auch eine Berufsgruppe sein – zu fördern, vorgehalten. Die Bereitstellung von Wirtschaftsweegen erfolgt auf Grund von Entscheidungen der Gemeinde. Im Hinblick auf Waldwege ist die Vorschrift in § 5 Abs. 1 Nr. 5 LWaldG zu beachten. Danach zählt die bedarfsgerechte Walderschließung zur ordnungsgemäßen Forstwirtschaft, die als gesetzliche Grundpflicht allen Waldbesitzenden vorgegeben ist.

Wirtschaftswege werden von der Gemeinde durch einfachen Ratsbeschluss bereitgestellt. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit der Schaffung von Wirtschaftsweegen durch Festlegungen im Flurbereinigungsplan.

2. Außerdienststellung

Bei Wegen, die seitens der Gemeinde durch einen Ratsbeschluss zur Verfügung gestellt wurden, bedarf es zur Außerdienststellung lediglich eines Beschlusses des Gemeinderates, der veröffentlicht wird. Ebenso möglich ist die Außerdienststellung im Wege einer gemeindlichen Satzung.

Die Außerdienststellung eines im Rahmen der Flurbereinigung entstandenen Wirtschaftsweges kann vor Rechtskraft der Schlussfeststellung durch einen Nachtrag zum Flurbereinigungsplan geschehen, danach nur durch eine sog. Änderungssatzung gemäß § 58 Abs. 4 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG), die der Zustimmung der Aufsichtsbehörde bedarf. Eine solche Satzung setzt voraus, dass die ursprünglich maßgebenden landeskulturellen Belange zwischenzeitlich hinfällig geworden sind oder hinter andere öffentliche Interessen zurücktreten müssen. Nach Auffassung des VG Koblenz, 17.11. 2008, 4 K 1973/07.KO, ist eine solche Satzung auch dann erforderlich, wenn ein Wirtschaftsweg mit einer Schranke versehen wird, und zwar selbst dann, wenn den berechtigten Landwirten Schlüssel überlassen werden

(a.A. wohl VG Aachen, 3.5.2004, 4 K 83/02).

Soll im Zuge der Aufstellung eines Bebauungsplans ein Wirtschaftsweg, der im Flurbereinigungsverfahren zur Verfügung gestellt wurde, außer Dienst gestellt werden, entfällt durch die Aufstellung des Bebauungsplanes nicht das durch das Flurbereinigungsgesetz vorgesehene Verfahren für die Außerdienststellung. Eine Festsetzung im Bebauungsplan (z.B. öffentliche Verkehrsfläche) ändert nicht unmittelbar die flurbereinigungsrechtliche Zweckbestimmung des Weges und hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf dessen Nutzungsverhältnisse (OVG Rheinland-Pfalz, 18.09.2002, BauR 2002, 1817), solche ergeben sich erst aus der straßenrechtlichen Widmung des Wirtschaftsweges für den öffentlichen Verkehr, die außerhalb des Planverfahrens und nach vorherigem Erlass einer flurbereinigungsrechtlichen Änderungssatzung erfolgen muss (OVG Rheinland-Pfalz, 6.10.2006, 8 C 10540/06.OVG; a. A. OVG Rheinland-Pfalz, 24.11.2005, 1 C 10760/05.OVG).

III. Benutzung und Sondernutzung

1. Zugangs- und Benutzungsanspruch

Gemeindliche Wirtschaftswege dienen gemäß ihrer Zweckbestimmung der Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke. Da es sich bei Wirtschaftswegen um eine gemeindliche Einrichtung im Sinne von § 14 GemO handelt, kann ein reiner land- oder forstwirtschaftlicher Durchgangsverkehr, der das Wirtschaftswegenetz einer Gemeinde lediglich zur Querung nutzt, von der betroffenen Gemeinde untersagt werden.

Landwirtschaftlicher Verkehr ist auch der betriebsbedingte Verkehr durch Abnehmer, Lieferanten, Zulieferer sowie der Verkehr von Selbstpflückern, die im Rahmen der Ernte tätig werden. Gleiches gilt für sog. Direktkundenverkehr zu privilegierten landwirtschaft-

lichen Vorhaben im Sinne des BauGB (z.B. Hofläden, Straußwirtschaften oder Verkehr im Zusammenhang mit Ferien auf dem Bauernhof).

Der im Zusammenhang mit einer Biogasanlage stehende Verkehr fällt nur dann unter den Begriff des landwirtschaftlichen Verkehrs, wenn die Biogasanlage einem landwirtschaftlichen Betrieb nach § 35 Abs. 1 Nr. 1 BauGB dient.

Land- und forstwirtschaftlicher Schwerlastverkehr auf gemeindlichen Wirtschaftswegen erfolgt im Rahmen ihrer Zweckbestimmung und stellt keine Sondernutzung dar. Lediglich der Umfang und die Intensität der Nutzung haben sich verändert.

Welche Wege in der Gemarkung einer Gemeinde als Wirtschaftswege gelten und wie ihre Benutzung geregelt ist, kann sich aus einer Satzung gemäß § 14 und § 24 GemO ergeben. Der Gemeinde- und Städtebund hat eine Muster-Benutzungssatzung für die gemeindlichen Wirtschaftswege veröffentlicht. Die gesetzlichen Regelungen in § 22 LWaldG und in § 33 LNatSchG schränken den Gestaltungsspielraum der Gemeinden, über die Benutzung ihrer Wege zum Betreten, Reiten und Befahren ihrer Wirtschaftswege durch Satzung zu entscheiden, erheblich ein.

2. Pflicht zur Offenhaltung und Erhaltung eines zweckgerichteten Unterhaltungszustands

In welchem Umfang das Wirtschaftswegenetz von der Gemeinde vorgehalten werden muss, bestimmt sich zunächst danach, inwieweit das Wegenetz zur Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke erforderlich ist. Aus § 14 GemO ergibt sich lediglich ein Anspruch auf Benutzung des Vorhandenen, nicht aber ein Anspruch auf Herstellung oder Erhaltung eines bestimmten Zustandes der öffentlichen Einrichtung „Wirtschaftsweg“.

Aus den Rechtsbeziehungen, die sich aus der rechtlichen Einordnung der im Zuge von Umlegungs- oder Flurbereinigungsverfahren geschaffenen Wirtschaftswege ergeben, können allerdings erweiterte Ansprüche abgeleitet werden. Solchermaßen entstandene Wege dürfen nicht beliebig gesperrt werden, sondern müssen entsprechend ihrem Zweck offengehalten werden. Anders als in Bezug auf die Straßenbaulast bei öffentlichen Straßen ist seit jeher anerkannt, dass jeder Teilnehmer im Flurbereinigungsverfahren die Schaffung der zur Bewirtschaftung seiner Grundstücke erforderlichen Wege verlangen kann und ein Anspruch auf funktionsgerechte Unterhaltung hat. Es besteht lediglich ein Anspruch auf funktionsgerechte Unterhaltung des ursprünglich geschaffenen Wirtschaftsweges, nicht aber auf Ausbau des Weges für einen möglicherweise besonders wirtschaftlichen Schwerlastverkehr.

3. Sondernutzung

Die Benutzung der Wirtschaftswege über den satzungsgemäßen und gesetzlichen Zweck hinaus, insbesondere um mit Fahrzeugen zu Wochenendhäusern, Jagdhütten, gewerblich genutzten Kiesgruben, Sandgruben und Steinbrüchen und ähnlichen Vorhaben zu gelangen, ist nur auf der Grundlage einer bürgerlichrechtlichen Gestattung durch die Gemeinde zulässig.

Auf den Abschluss eines solchen Gestattungsvertrages besteht grundsätzlich kein Anspruch. Etwas anderes kann sich allerdings für einen Anlieger an einem Wirtschaftsweg ergeben, der eine öffentlichrechtliche Berechtigung zur Nutzung oder Bebauung seines nicht an eine öffentliche Erschließungsstraße angrenzenden Grundstücks hat, so etwa, wer als Anlieger eines Wirtschaftsweges zu Abbau, Verfüllung und Rekultivierung eines Steinbruchs öffentlich - rechtlich berechtigt ist.

Besteht ein Nutzungsanspruch bzw. Anspruch auf Abschluss eines Gestattungsvertrages in dem vorgenannten Sinne dem Grunde nach, scheitert er aber im konkreten Einzelfall an einem zu schlechten Ausbauzustand des Weges, kann der Nutzungsinteressent, der zur ordnungsgemäßen Bewirtschaftung seines genehmigten Vorhabens auf schwere Transport- und Baufahrzeuge angewiesen ist, den Weg auf seine Kosten anlegen. Das gilt im Übrigen gleichermaßen für ein privilegiertes Vorhaben.

Die Beschränkungen der gemeindlichen Dispositionsfreiheit führen allerdings nicht dazu, dass die Gemeinde verpflichtet ist, die Nutzung des Wirtschaftsweges unentgeltlich zu gestatten, es besteht lediglich ein Anspruch auf entgeltliche Zulassung. Die Gemeinden sind zur Erhebung eines Entgeltes nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet (Einnahmebeschaffungsgrundsatz). Ein Verzicht ist nur möglich, wenn der zusätzliche Verkehr in Bezug auf Ausbau und Unterhaltungskosten völlig unerheblich ist.

Der Gemeinde- und Städtebund hat das Muster eines Wegemitbenutzungsvertrages veröffentlicht, das u.a. die Frage der Haftung für Schäden im Folge der vertraglichen Wegemitbenutzung regelt sowie ein frei verhandelbares Benutzungsentgelt vorsieht.

IV. Nutzung zu Erholungszwecken

1. Betretungsrecht des Waldes und der Flur

Der Wald darf gemäß § 22 Abs. 1 LWaldG zum Zwecke der Erholung an jeder Stelle, zu jeder Zeit und beliebig oft betreten werden, soweit sich nicht aus sonstigen Rechtsvorschriften Einschränkungen ergeben. Radfahren und Reiten sind im Wald nach § 22 Abs. 3 LWaldG nur auf Straßen und Waldwegen erlaubt. Die untere Forstbehörde kann auf Antrag der Waldbesitzenden Straßen und Waldwege sperren, wenn besondere Schäden einzutreten drohen oder bereits eingetreten sind.

Das Betreten der Flur auf Privat- und Wirtschaftswegen ist nach § 33 Abs. 1 LNatSchG zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr und unentgeltlich gestattet. Das Reiten und Kutschfahren ist nur auf Privatwegen und Wirtschaftswegen gestattet. Die Gemeinden können durch Satzung die Entmischung des Reit-, Fahr- und Fußgängerverkehrs regeln, wenn hierfür ein öffentliches Interesse oder schutzwürdige Interessen der Grundeigentümer bestehen.

Das Betretungsrecht besteht demnach sowohl im Wald als auch in der Flur nur im Rahmen der Zweckbestimmung „zur Erholung“. Der Begriff der „Erholung“ ist in § 10 Abs. 1 Nr. 13 BNatSchG definiert. Er umfasst das Natur- und Freizeiterleben einschließlich der sportlichen Betätigung in der freien Natur.

Nicht vom Erholungszweck gedeckt sind organisierte Veranstaltungen zu gewerblichen Zwecken. Bei organisierten sportlichen Großveranstaltungen (wie Volks- oder Marathonläufen) mit Wettkampfcharakter sowie mit der Erhebung von Startgeldern tritt der Erholungszweck nach der Rechtsprechung soweit in den Hintergrund, dass die gesetzlichen Betretungsrechte nicht mehr greifen. Nicht unter den Erholungszweck fallen beispielsweise auch Pferderennen, kommerzielle Weinbergsrundfahrten oder Kutschfahrten, bei denen der bloße Beförderungszweck zu Ausflugslokalen oder Sehenswürdigkeiten im Vordergrund steht.

Veranstaltungen zu gewerblichen und sonstigen, d.h. nicht der Erholung dienenden Zwecken, sind an die ausdrückliche Zustimmung der Gemeinde als Wegeeigentümer gebunden. Die Zulassung kann im Rahmen einer privatrechtlichen Vereinbarung von der Zahlung eines Entgeltes abhängig gemacht werden.

Eigentümer und Nutzungsberechtigte haben gemäß § 34 LNatSchG die Kennzeichnung von Wanderwegen durch hierzu befugte Gemeinden und Organisationen zu dulden. Die Befugnis zur Kennzeichnung von Wanderwegen wird von der oberen Naturschutzbehörde erteilt. Die Duldungspflicht stellt eine Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums dar, die auch private Eigentümer zur Hinnahme von Kennzeichnungen auf ihren Grundstücken verpflichtet. In § 22 Abs. 5 LWaldG wird klargestellt, dass § 34 LNatSchG von den waldrechtlichen Vorschriften unberührt bleibt.

Die Ausweisung und Kennzeichnung von Wanderwegen gemäß § 34 LNatSchG kann demgemäß nicht von dem Abschluss eines Gestattungsvertrages abhängig gemacht werden. Insoweit liegt ein maßgeblicher Unterschied zu anderen Formen der Nutzung, z.B. in Form von Mountainbike-Strecken, vor.

2. Verkehrssicherungspflicht

Der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht richtet sich nach dem zugelassenen Verkehr. Da Wirtschaftswege ausschließlich der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlicher Grundstücke dienen, werden nur geringe Anforderungen an die Verkehrssicherungspflichtigen gestellt werden können; in den Vordergrund tritt die Vorsorge durch die Verkehrsteilnehmer, sich selbst vor Schaden zu bewahren.

Entbehrlich ist auch eine Beschilderung durch Warnhinweise auf Gefahren, die bei üblicher Benutzung und entsprechender Vorsicht beherrschbar sind. Das Fehlen eines Warnschildes ist dann nicht unfallkausal, wenn der Benutzer sich selbst ein zutreffendes Bild von der Gefährdungslage machen konnte. Zu der Beseitigung von für solche Wege typischen, insbesondere mit dem landwirtschaftlichen Betrieb verbundenen Verschmutzungen (feuchte Erde, Lehm, Ackerschmutz, Spurrillen im Weg, herabhängende Äste), ist der Verkehrssicherungspflichtige nicht verpflichtet, diese sind von den Verkehrsteilnehmern hinzunehmen.

Gegen atypische Gefahren (etwa eine nach Verstopfung einer Wegeunterrohrung entstandene Überflutung des Weges und Aufweichung des Straßenuntergrundes) muss der Verkehrssicherungspflichtige allerdings Vorsorge treffen, wenn hierfür Anlass besteht.

Beispiele für atypische Gefahren im Wald sind nach der Rechtsprechung im Regelfall Forstschranken, Brücken, Treppen, Sitzbänke und Schutzhütten, Spielgeräte, Abgrabungen und Bodenschächte.

Mit der Ausweisung und Bewerbung von Wanderwegen, Prädikatsfernwanderwegen, Nordic-Walking-Strecken, Fahrradwegen oder Mountainbike-Strecken wird im Regelfall auf Wirtschaftswegen ein zusätzlicher Verkehr angezogen und die Erwartungen der Nutzer an einen verkehrssicheren Zustand wachsen. Demgemäß steigen in den genannten Fällen grundsätzlich die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht.

Insbesondere die zunehmende Zulassung einer radverkehrlichen Nutzung auf Wirtschaftswegen spielt in der Praxis eine Rolle. Mit normalen Verschmutzungen hat der Radfahrer zu rechnen. So kann er keinesfalls die weitgehend ebene Oberfläche eines asphaltierten oder planierten Weges erwarten. Andererseits dürfen Radfahrer angesichts der Verkehrseröffnung darauf vertrauen, dass sie den Wirtschaftsweg ohne besondere Gefahren benutzen können, d.h. dass sie vor nicht ohne Weiteres erkennbaren Gefahren geschützt oder – soweit ein solcher Schutz im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren nicht gewährleistet werden kann – mindestens gewarnt werden müssen. Was als üblicher Verschmutzungsgrad anzusehen ist, kann nicht pauschal festgelegt werden. Durch die Kombination von Rad- und Wirtschaftsweg muss der Radfahrer allerdings mit einem größeren Verschmutzungsgrad rechnen, als dies bei reinen Radwegen der Fall ist.

V. Finanzierung

1. Erhebung wiederkehrender Beiträge

Auf der Grundlage von § 11 KAG können die Gemeinden für die Investitionsaufwendungen und Unterhaltungskosten von Feld-, Weinbergs- und Waldwegen wiederkehrende Beiträge erheben. Der Beitragspflicht unterliegen alle im Außenbereich der Gemeinde gelegenen Grundstücke, die durch das Wegenetz erschlossen sind. Das Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport vom 09.03.1996 (MinBl. 1996, S. 197) zum Vollzug des KAG stellt klar, dass alle land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke ohne Rücksicht darauf erschlossen sind, ob sie unmittelbar an einen Wirtschaftsweg angrenzen oder nicht. Der Vorteil des Feld- und Waldeigentümers beziehe sich nicht auf die einzelne Baumaßnahme. Der Vorteil bestehe vielmehr darin, dass sich die Feld- und Waldwege in ihrer Gesamtheit in einem guten Zustand befinden, damit das Grundstück zu Bewirtschaftungszwecken erreicht werden kann. Die Wirtschaftswege in einer Gemarkung sind eine abgabenrechtliche Einheit, so dass eine Verteilung der Kosten auf alle Grundstücke erfolgt, die durch das Wegesystem erschlossen werden.

Beiträge gelten Vorteile ab, die sich aus dem Vorhalten einer Einrichtung ergeben. Von einem beitragsrechtlichen Vorteil ist immer dann auszugehen, wenn die tatsächliche oder rechtliche Möglichkeit besteht, ein Grundstück oder einen Grundstücksteil zu Bewirtschaftungszwecken zu erreichen. Nicht entscheidend ist die tatsächliche Ausgestaltung der Inanspruchnahme des gemeindlichen Wirtschaftswegenetzes. Staatswaldflächen,

die ausschließlich über klassifizierte Straßen und über ein landeseigenes Wegenetz zu Bewirtschaftungszwecken erreicht werden können, sind in der Regel mangels Vorteils nicht beitragspflichtig (vgl. Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport vom 06.03.1996, a.a.O.).

Der Gemeinde- und Städtebund hat eine Muster-Beitragssatzung für Feld-, Weinbergs- und Waldwege auf der Grundlage des § 11 KAG veröffentlicht.

2. Zuwendungen der Jagdgenossenschaft

Vielerorts in Rheinland-Pfalz ist es üblich, dass sich die örtliche Jagdgenossenschaft an einer Finanzierung der gemeindlichen Wirtschaftswege beteiligt bzw. diese übernimmt.

Gemäß § 10 Abs. 3 BJG beschließt die Jagdgenossenschaft über die Verwendung des Reinertrags der Jagdnutzung. Beschließt die Jagdgenossenschaft, den Reinertrag nicht an die Jagdgenossen nach dem Verhältnis des Flächeninhalts ihrer beteiligten Grundstücke zu verteilen, so kann gemäß § 10 Abs. 3 Satz 2 BJG jeder Jagdgenosse, der dem Beschluss nicht zugestimmt hat, die Auszahlung seines Anteils verlangen.

Die Jagdgenossenschaft als Körperschaft des öffentlichen Rechts ist in der Entscheidung frei, wie sie die bei ihr verbleibenden Geldmittel verwendet. Da die Jagdgenossen als Eigentümer bejagbarer Grundstücke in der Gemarkung gleichzeitig auch die Beitragsschuldner nach der Beitragssatzung gemäß § 11 KAG sind, liegt in der Praxis eine Verknüpfung beider Regelungsbereiche nahe. In vielen Gemeinden reichen die auf freier Entscheidung beruhenden Zuwendungen der Jagdgenossenschaft aus, um die Wirtschaftswege auszubauen und zu unterhalten. Die nicht unaufwendige Beitragsveranlagung kann unterbleiben.

Stellt die Jagdgenossenschaft der Gemeinde Finanzmittel ausdrücklich für den Wirtschaftswegebau und die Wirtschaftswegeunterhaltung zur Verfügung, sind diese zweckgebunden zu verwenden. Häufig wird die Jagdgenossenschaft/ der Jagdvorstand im konkreten Einzelfall in die Mittelverwendung einbezogen. Die Form der Beteiligung kann zwischen Information und Einvernehmen variieren.

Reichen die Zuwendungen der Jagdgenossenschaft nicht aus, um die Kosten für den Ausbau und die Unterhaltung der Feld-, Weinbergs- und Waldwege abzudecken, so sind Beiträge zu erheben. Dies kommt auch in Betracht, wenn Auszahlungsansprüche von Jagdgenossen zu befriedigen sind.

Nach § 7 der Muster-Beitragssatzung des Gemeinde- und Städtebundes sind von den beitragsfähigen Aufwendungen und Kosten Einnahmeüberschüsse aus der Jagdverpachtung abzuziehen, die der Gemeinde von der Jagdgenossenschaft bzw. einzelnen Jagdgenossen zur Verfügung gestellt werden, wenn nicht Auszahlungsansprüchen von Jagdgenossen gemäß § 10 Abs. 3 BJG entsprochen wird. Werden der Gemeinde Einnahmeüberschüsse aus der Jagdverpachtung nicht von allen Beitragsschuldnern zur Verfügung gestellt, so sind die der Gemeinde zufließenden Beiträge auf die Beiträge der Beitragsschuldner, die keine Auszahlungsansprüche gestellt haben, entsprechend anzurechnen.

Werden wiederkehrende Beiträge für den Ausbau und die Unterhaltung von gemeindlichen Wirtschaftswegen nur von denjenigen Jagdgenossen erhoben, die sich ihren Anteil am Reinertrag der Jagdnutzung auszahlen lassen, so setzt dies voraus, dass die der Gemeinde zur Verfügung gestellten Jagdpachtanteile genau den anteiligen Beiträgen der betreffenden Grundstückseigentümer entsprechen. Die Anrechnung nicht ausgezahlter Jagdpachtanteile auf die Wegebaubeiträge dient der finanziellen Gleichstellung aller betroffenen Grundstückseigentümer und ferner der Verwaltungsvereinfachung. Eine „finanzielle Sonderlast“, für die Grundstückseigentümer, die von ihrem Recht nach § 10 Abs. 3 BfjG Gebrauch machen, darf damit nicht verbunden sein.

Aus Sicht des Gemeinde- und Städtebundes hat sich die vielerorts geübte Praxis der Finanzierung der gemeindlichen Wirtschaftswege durch die Jagdgenossenschaften bewährt und sollte möglichst beibehalten werden.

Landwirtschaftliche Wege - eine Infrastruktureinrichtung für die Zukunft

Ralph Gockel, LWK Rheinland-Pfalz, Bad Kreuznach

Mit dem stetigen Strukturwandel in der Landwirtschaft ändern sich auch die Anforderungen von Landwirtschaft, Weinbau und Forstwirtschaft an den Wegebau. Dabei kommt es zukünftig nicht nur auf Ausbaubreite und Tragfähigkeit an, sondern eine Zukunft hat nur ein gut strukturiertes interkommunales Wegenetz. Einvernehmlich die Unterhaltung sicher zu stellen und eine konfliktfreie Nutzung zu ermöglichen, sind hohe Anforderungen, denen Bürgermeister, Gemeinderäte und der landwirtschaftliche Berufsstand gegenüber stehen. Zweifellos gibt es für alle Fragen eine Lösung.

Planungen von Wirtschaftswegen von vor 20 Jahren genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Während die Landwirtschaft vor 15 Jahren noch durch eine überwiegende Eigenmechanisierung geprägt war, ist heute der überbetriebliche Maschineneinsatz mit Großmaschinen Standard. Dies betrifft nicht nur Ernte und Abfuhr im Herbst, sondern zunehmend auch alle anderen Maschinen und Geräte zu Bodenbearbeitung, Düngung und Pflanzenschutz. Maschinen mit einer Achslast von acht Tonnen sind heute normal und entsprechend müssen die Wege ausgebaut werden. Bei der notwendigen Ausbaubreite von Wegen ist dabei zu differenzieren, ob es sich um Haupterschließungswege handelt oder ob die Wege lediglich zu der Erreichung der Felder notwendig sind. Für Wege, die eine Erschließungsfunktion innerhalb der Gemeinde haben, ist ein Ausbau von 5,50 m zuzüglich jeweils einem halben Meter Bankett erforderlich, damit unproblematisch ein Begegnungsverkehr möglich ist. Gegenüber früheren Planungen müssen sich bei Auffahrten auf Brücken, aber auch bei der Querung von Straßen die Baumaßnahmen an Radien orientieren, wie wir sie bisher nur von qualifizierten Straßen kannten.

Vielmehr noch als die Wegebreite, die Radien und die Tragfähigkeit ist aber von Bedeutung, dass man sich innerhalb einer Ortsgemeinde und darüber hinaus auch mit den Nachbargemeinden darüber verständigt, wie ein vernünftiges Wirtschaftswegenetz auszusehen hat. Die Zeiten, in denen Landwirte in ihrer eigenen Gemarkung Flächen bewirtschaften, sind längst vorbei. Betriebe mit 200, 300 oder sogar 400 ha Fläche wirtschaften oft in Gemeinden, die nicht nur unmittelbar benachbart sind, sondern auch bis zu 20 km und mehr auseinander liegen können. So müssen in kurzer Zeit auch größere Strecken über ein Wirtschaftswegenetz zurückgelegt werden. Es kann für die Zukunft daher keinesfalls ausreichend sein, dass jede Gemeinde für sich ein Wegenetz plant, sondern übergreifend sind Netze zu konzipieren, die den eigenen landwirtschaftlichen Verkehr aus der Gemeinde und alle Maschinen von benachbarten Berufskollegen, auch die, die überbetrieblich eingesetzt werden, aufnehmen können.

Ein gemeindeübergreifendes Wegenetz bedeutet daher, dass die Wege allen Landwirten und Winzern zur Verfügung stehen, auch wenn sie eine Gemarkung nur durchqueren müssen und dort keine eigenen Flächen bewirtschaften. Das Wirtschaftswegenetz einer

Gemarkung nur für die Landwirte vorzuhalten, die tatsächlich in dieser Gemarkung einen Acker bewirtschaften, ist leider nicht mehr zeitgemäß. Eine besondere Dimension dieser übergemeindlichen Nutzung von Wirtschaftswegen tritt dadurch ein, dass Zug um Zug Bundesstraßen nach einem Ausbau für den landwirtschaftlichen Verkehr gesperrt werden. Damit folgt auch die Aufforderung an den Gesetzgeber und die jeweilige Planfeststellungsbehörde, entsprechende Anteile der Finanzierung bei Bau und Unterhaltung für solche übergemeindlichen Nutzungen von Wirtschaftswegen zu übernehmen.

Investitionskosten frühzeitig kalkulieren – Unterhaltung vor Ort absprechen

Welche Schwierigkeiten treten nun auf, wenn man sich tatsächlich über den Bau von Wirtschaftswegen interkommunal verständigt hat? Natürlich verursacht das Wegenetz mit der beschriebenen Ausbaubreite und Tragfähigkeit erhebliche Kosten, die durch eine Förderung oder durch Anteile der Kommunen oder Beiträge finanziert werden müssen. Die Frage der Gesamtkosten ist bei einer anstehenden Flurbereinigung frühzeitig zu kalkulieren, gegebenenfalls auch durch Berücksichtigung der Jagdpacht, so dass im Falle der Realisierung keine sprunghaften Kosten entstehen. Bedauerlich ist, dass die Fördergrundsätze nach wie vor von Ausbaubreiten und Tragfähigkeiten ausgehen, die den heutigen Anforderungen des Wirtschaftswegenetzes nicht mehr gerecht werden. Hier ist dringend eine Überarbeitung der Richtlinien angezeigt. Ähnlich wie beim Bau von Wirtschaftswegen stellt sich bei der Unterhaltung von Wegen immer die Frage der Zuständigkeit sowie der Beitragsfähigkeit. Durch die neue eingeführte doppelte Buchführung ist auch zu fragen, mit welchen Abschreibungsbeträgen das vorhandene Wirtschaftswegenetz belastet wird und ob z.B. die Jagdpacht bereits durch Abschreibungen „aufgefressen“ werden könnte. Zweifellos liegt die Zuständigkeit für die Unterhaltung von Wirtschaftswegen bei der Ortsgemeinde. Immer wieder angesprochene Lösungen, bei denen örtliche (Bauern-) Vereine dies übernehmen, sollten auf Grund von Haftungsfragen und der notwendigen Finanzierung tabu sein.

Problematisch ist jedoch die Frage, welche Wege überhaupt einer Unterhaltung bedürfen, denn vielfach konkurrieren die Ausbauerfordernisse der Landwirtschaft mit den Ausbauwünschen nicht-landwirtschaftlicher Nutzer. Daher ist leider oft festzustellen, dass das landwirtschaftliche Wegenetz vernachlässigt wird und Wege, die kombiniert auch für eine Freizeitnutzung geeignet sind, prioritär ausgebaut und erneuert werden. Gerade bei der Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für die Wirtschaftswegeunterhaltung führt dies dann zur Verärgerung, wenn trotz eines Satzungserfordernisses die Kommune keine angemessenen Eigenanteile aufbringt. Hier kann nur dringend empfohlen werden, dass Ortsbürgermeister, Kommune und der örtliche Bauern- und Winzerverband sich jährlich zu einem planenden Gespräch und gegebenenfalls Ortsbegehung treffen.

Wer darf die Wege eigentlich nutzen?

Mit der steigenden Qualität eines Wirtschaftswegenetzes – auch über Gemeinden hinweg – steigt natürlich auch das Interesse, diese Wege, die satzungsgemäß eigentlich nur der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen dienen, anderweitig zu nutzen.

Zweifellos gehört zum Kreis der Berechtigten der Landwirt, der in einer Gemeinde Flächen bewirtschaftet. Dem Bewirtschafter selbst sind gleichzusetzen alle von ihm beauftragten Unternehmer einschließlich der gemeinschaftlichen oder gewerblichen Abfuhr von Ernteprodukten, auch die überbetriebliche Versorgung mit wirtschaftseigenen Düngemitteln wie Gülle. Selbst Fremde, die Wirtschaftswegen für die Ernte von Früchten für den eigenen Bedarf nutzen (Erdbeerpflücker), sind als Bewirtschafter landwirtschaftlicher Flächen dem landwirtschaftlichen Verkehr zuzurechnen. Zweifellos gehören auch Aussiedler zu den Berechtigten und hierzu sind auch alle Besucher zu zählen. Auch die An- und Ablieferung von Futtermitteln, Ferkeln und Mastschweinen durch Lohnunternehmer und Transportunternehmer sind dem landwirtschaftlichen Verkehr zuzurechnen. Weiterhin gehört auch der Verkehr zum Betreiben einer landwirtschaftlichen Biogasanlage, die nach § 35 Abs. 1 Ziffer 6 BauGB privilegiert ist, zum landwirtschaftlichen Verkehr. Problematischer ist dies jedoch bei gewerblichen Biogasanlagen. Hier müssen für den An- und Abtransport des Materials zwischen einer qualifizierten Straße und der Biogasanlage besondere Regelungen zwischen der Gemeinde und dem Anlagenbetreiber getroffen werden.

Die genannten Beispiele zeigen, dass es schon bei Landwirten und landwirtschaftsnahen Personen schwierig zu differenzieren ist, ob sie zu dem berechtigten Nutzerkreis gehören. Mehr und mehr ergeben sich jedoch Schwierigkeiten mit der kombinierten Nutzung von Wirtschaftswegen durch Landwirtschaft und Freizeitnutzung.

Die Bandbreite der Freizeitnutzung wird dabei immer länger. Waren es früher nur Fußgänger und Reiter, sind es heute Radfahrer, Skater und Walker, die Wirtschaftswegen selbstbewusst nutzen, zumal diese oft ganz offiziell so gebaut, gefördert und dann auch ausgewiesen und beschildert wurden. Trotzdem handelt es sich in Rheinland-Pfalz bei Wirtschaftswegen nicht um öffentliche Straßen. Legt man die Straßenverkehrsordnung zu Grunde, gibt es auch keinen Vorrang für bestimmte Nutzer. Trotzdem ist neben der erforderlichen Toleranz und gegenseitigen Rücksichtnahme immer zu berücksichtigen, dass die Wirtschaftswegen die Arbeitsplätze unserer Landwirte sind. Auch ist zu berücksichtigen, dass die Wege im Rahmen der Flurbereinigung durch „Abzug“ vom Eigentum der Grundstückseigentümer erst geschaffen wurden. Gerade in Stoßzeiten (Frühjahrsbestellung, Ausbringen von Gülle mit Spezialmaschinen, Ernte) kann es zu einer intensiven Nutzung der Wege durch die Landwirtschaft kommen.

Damit verbunden ist auch, dass es Verschmutzungen gibt, die Folge einer üblichen Bewirtschaftung sind und eben nicht unmittelbar beseitigt werden können. Daraus Haftungsfragen abzuleiten, ist sicherlich nicht zweckdienlich. Allerdings sollten Träger und Vereine, die Freizeit- und Tourismusbroschüren herausgeben, auch darauf hinweisen, dass man sich auf einem landwirtschaftlichen Weg befindet und eben deshalb mit Verschmutzungen gerechnet werden muss.

Zuletzt bleibt nur die Frage, wie man Problemen vorbeugt oder sie löst. Keinesfalls durch Klagen oder Pochen auf „mein“ Recht als Landwirt oder Radfahrer. Es hilft nur der gemeinsame Dialog zwischen Kommunen, Freizeitnutzern und Landwirten. Eine optimale Basis für jährliche Gespräche in den Kommunen können übrigens ILE-Prozesse sein, die ja unter anderem den Dialog im ländlichen Raum mobilisieren sollen.

Ländlicher Wegebau in Rheinland Pfalz – heute und morgen

Rudolf Dielmann, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Die ländlichen Wege ergänzen das Netz der ländlichen Straßen und dienen so der inneren Verkehrserschließung des ländlichen Raumes. Sie haben eine große Bedeutung für die Entwicklung der ländlichen Räume. Sie sind in erster Linie Verkehrswege zur Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen für den langsameren land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugverkehr, der grundsätzlich von dem schnelleren übergeordneten Straßenverkehr ferngehalten werden soll. Aber auch für andere Bereiche wie Naherholung, Tourismus und Biotopvernetzung hat in den letzten zwanzig Jahren ihre Bedeutung stark zugenommen.

Gut ausgebaute ländliche Wege sind eine wichtige Voraussetzung für eine leistungsfähige, zukunftsorientierte und wettbewerbsfähige Land- und Forstwirtschaft.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass ländliche Wege im technischen Sinn keine Straßen sind. Ein frostsicherer Aufbau ist für ländliche Wege nicht erforderlich und auch wirtschaftlich nicht vertretbar.

Aus diesem Grund gibt es für den Bau ländlicher Wege eigene Regelwerke. Sie tragen dafür Sorge, dass die Wege so dimensioniert und bautechnisch ausgebildet werden, dass sie langfristig ihren Zweck erfüllen und gleichzeitig ihre Herstellung durch angepasste Bauweisen kostengünstig erfolgt.

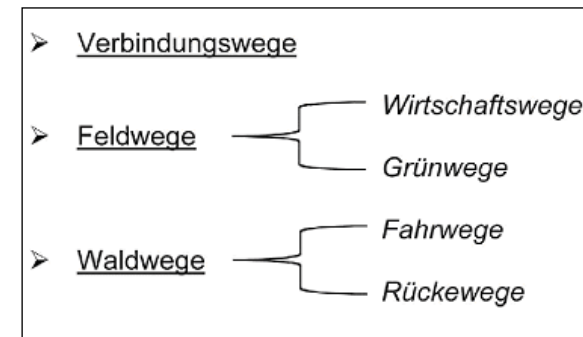
Heutige Wegebaustandards

Planung und Bau ländlicher Wege erfolgen in Rheinland-Pfalz und auch in fast allen anderen Bundesländern auf der Grundlage des DWA Regelwerkes, Arbeitsblatt DWA-A 904, Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW), der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege (ZTV LW 99) von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. (FGSV) und der ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege zu den Regeln 137/1999 der Richtlinien für den ländlichen Wegebau, herausgegeben von der Bund- Länderarbeitsgemeinschaft ArgeLandentwicklung. Die Regelwerke wurden vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bei Planung, Förderung und Ausführung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Ländlichen Bodenordnung, auch als Folgemaßnahmen beim Bau öffentlicher Straßen zur Beachtung eingeführt, soweit diese der behördlichen Bauaufsicht unterliegen oder mit öffentlichen Mitteln gefördert werden.

Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW)

Die RLW umfassen im Wesentlichen die Regeln für Planung und Dimensionierung der ländlichen Wege.

Die ländlichen Wege werden nach der RLW wie folgt unterteilt: Verbindungswege schließen einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebsstätten, Gehöfte und Weiler an das überörtliche Verkehrsnetz an oder verbinden diese untereinander oder mit benachbarten Orten. Sie dienen auch der Erschließung und Bewirtschaftung der anliegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen



Feldwege werden unterteilt in Wirtschaftswege und Grünwege. Wirtschaftswege dienen überwiegend der Erschließung und der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen. Sie erschließen größere landwirtschaftliche Flächen und schaffen die Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Einsatz der Landtechnik. Sie dienen darüber hinaus auch anderen Zwecken, wie der Holzabfuhr und der Erholung.

Grünwege dienen der Erschließung kleinerer Flächen und insbesondere der Bewirtschaftung der Grundstücke.



Die notwendige Breite eines Wirtschaftsweges verdeutlicht der Schlepper bei diesem Einsatz. Foto: Anne-Ruth Windscheif, Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Eifel

Waldwege werden unterteilt in Fahrwege und Rückewege.

Fahrwege erschließen größere Waldgebiete und sollen die Verbindung mit dem Straßennetz oder den Verbindungswegen bzw. den Wirtschaftswegen herstellen. Sie sollen so angelegt und beschaffen sein, dass auf ihnen alle für die Forstwirtschaft in Frage kommenden Fahrzeuge und Geräte sicher verkehren können. Sie müssen ganzjährig mit Lkw zu befahren sein.

Rückewege dienen im Wesentlichen dem Transport des Holzes vom Hiebsort zum Verladeplatz am Fahrweg. Sie sollen dort an das Fahrwegenetz angeschlossen werden, wo eine Holzlagermöglichkeit besteht oder geschaffen werden kann.

Die Befestigung von Verbindungswegen mit geringer Verkehrsbedeutung sowie von Wirtschaftswegen und Fahrwegen wird nach der RLW in Abhängigkeit von der Tragfähigkeit des vorhandenen oder verfestigten Untergrundes, der voraussichtlichen Beanspruchung, der Trassierung, der örtlichen Gegebenheiten und der Unterhaltung festgelegt.

	Summe	Befestigung mit Bindemittel	Befestigung ohne Bindemittel	unbefestigt
	km	km	km	km
in der Flurbereinigung	220	60	60	100
außerhalb der Flurbereinigung	90	80	10	0

Befestigungen für Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung werden in ihrem Schichtenaufbau nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO), Bauklasse VI, hergestellt.

Wie anfangs schon erwähnt, sind ländliche Wege keine Straßen. Daher enthält die RLW gegenüber Straßen viele Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung von ländlichen Wegen. Einige Wichtige seien hier angeführt.

Der land- und forstwirtschaftliche Verkehr wie der normale Straßenverkehr unterliegen den Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes und den dazu ergangenen Rechtsverordnungen, insbesondere der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung (StVZO). Diese Vorschriften enthalten für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr einige Ausnahmen. Als wichtigste Bestimmungen im Hinblick auf die Dimensionierung der ländlichen Wege seien die höchstzulässigen Fahrzeugbreiten, die zulässigen Achslasten und das zulässige Gesamtgewicht genannt.

Eine weitere wichtige Einschränkung im Hinblick auf die Nutzung der Wege ist, dass die Wege aufgrund der Entwurfselemente für eine max. Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgelegt sind. Eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit birgt ein erhöhtes Unfallrisiko und führt aufgrund der einhergehenden Belastung zwangsläufig zur Beschädigung der Wegebefestigung.

Für Wirtschaftswege werden von der RLW Fahrbahnbreiten von 3,00 m in der Regel als ausreichend angesehen. Da ländliche Wege nicht über einen frostsicheren Aufbau verfügen und damit einhergehend die einzelnen Schichtendicken gegenüber der Straßen wesentlich geringer sind, sind sie wesentlich anfälliger gegen hohen Wassergehalt im Untergrund. Daher sollten sie in Frostaufgangs- und längeren Nässeperioden nicht mit hohen Lasten befahren und ggf. vorübergehend gesperrt werden.

Bauweise	Beanspruchung		
	Hoch	Mittel	Gering
	- häufige Überfahrten - zentrale Funktion im Wegenetz - maßgebende Achslast 11,5 t - großer Schwierigkeitsgrad	- gelegentliche / saisonale Überfahrten - mittlere Funktion im Wegenetz - maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t - mittlerer Schwierigkeitsgrad	- seltene Überfahrten - untergeordnete Funktion im Wegenetz - maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t - geringer Schwierigkeitsgrad
Ohne Bindemittel, ohne Deckschicht	nicht geeignet	nicht geeignet	geeignet
Ohne Bindemittel, mit Deckschicht	geeignet	geeignet	geeignet
Asphaltdecke	geeignet	geeignet	
Asphaltspur	nicht geeignet	geeignet	
Betondecke	geeignet	geeignet	
Betonspur	nicht geeignet	geeignet	
Pflasterdecke	geeignet	geeignet	
Betonsteinpflasterspur	nicht geeignet	geeignet	
Betonplattenspur	nicht geeignet	geeignet	
Hydraulisch gebundene Tragdeckschicht (HGTD)	nicht geeignet	geeignet	
Hydraulisch gebundene Deckschicht (HGD)	nicht geeignet	geeignet	

Es sei auch darauf hingewiesen, dass es keinen wasserdurchlässigen Weg geben kann. Wasser im Wegkörper, insbesondere im Untergrund, vermindert die Tragfähigkeit und führt zwangsläufig zur Zerstörung des Weges. Daraus ergibt sich, dass Oberflächenwasser schnell zur Seite hin abgeführt wird.

Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege (ZTV LW)

Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege (ZTV LW 99) behandeln die Wegebefestigungen ohne Bindemittel, mit hydraulischen Bindemitteln mit Asphalt und mit Pflasterdecken.

Die ZTV LW sind aufgeteilt in Vertragsbedingungen, die zum Bestandteil des Bauvertrages zu machen sind und in vom Auftraggeber bei der Aufstellung der Leistungsbeschreibung sowie bei der Überwachung und Abnahme der Herstellung der ländlichen Wege zu beachtende Richtlinien.

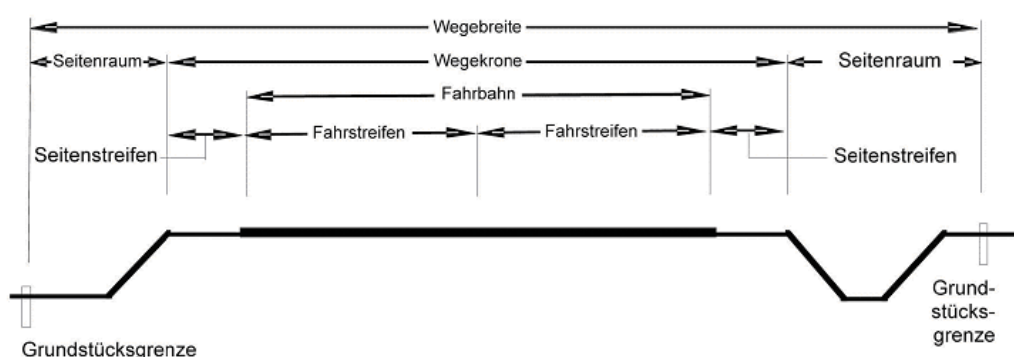
Zukünftige Wegebaustandards

Aufgrund der Entwicklungstendenzen in der Landwirtschaft in Bezug auf die Bewirtschaftungsverhältnisse und die eingesetzte Landtechnik ist eine stetige Anpassung der Wegebaustandards erforderlich. Die eingesetzte Landtechnik bewegt sich immer mehr hinsichtlich der Achslasten und Fahrzeugbreiten in Richtung der gesetzlich vorgegebenen Maximalwerte und teilweise auch darüber hinaus. Das bedeutet, dass Fahrstreifenbreiten von 3,00 m teilweise regional nicht mehr ausreichend sind. Die Folgen sind Beschädigung der Wege bis hin zur vollständigen Unbenutzbarkeit. Für die Landwirte bedeutet das Umwege und damit erhöhte Betriebskosten.

Dieser Entwicklung hat die Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft ARGE Landentwicklung mit dem Sonderdruck „Ergänzende Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege zu den Regeln 137/1999 der Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ versucht, Rechnung zu tragen. Die Ergänzenden Grundsätze sehen daher vor, dass ländliche Wege entsprechend ihrer Erschließungsfunktion und, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreiten benutzt werden, mit einer breiteren Fahrbahn ausgebaut werden dürfen.

Bei gelegentlichen Fahrten mit überbreiten Fahrzeugen und Geräten kann nach wie vor eine Befestigung der Fahrbahn von 3,00 m Breite ausreichen; die Seitenstreifen müssen dann hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit den Erfordernissen der RLW entsprechen.

Folge dieser Entwicklung wird sein, dass die RLW und ZTV LW stabilisieren, besteht auch die Möglichkeit, diese zu bauen. Die Gemeinden müssen jeweils bereit sein, für ihren eigenen Bereich die Umsetzung anzugehen. D.h. sie müssen bereit sein, die erforderlichen Anträge zu stellen, die erforderliche Eigenleistung aufzubringen und die daraus folgenden Lasten zu tragen.



	max. Breite der Fahrbahn	max. Breite des befahrbaren Seitenstreifens	max. Kronenbreite
Verbindungswege ¹⁾	4,50 m	1,00 m	6,50 m
Wirtschaftswege	3,50 m	1,00 m	5,50 m
Grünwege	-	-	4,00 m
Fahrwege	3,50 m	1,00 m	5,50 m
Rückewege	-	-	3,00 bis 3,50 m

¹⁾ einstreifige Verbindungswege

Förderung in Rheinland-Pfalz

Die Förderung des ländlichen Wegebbaus erfolgt in Rheinland-Pfalz nach der Verwaltungsvorschrift Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (VV-ILE) des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 8.12. 2004. Hiernach besteht die Möglichkeit der Förderung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Flurbereinigung.

In der Flurbereinigung ist die bedarfsgerechte Erschließung des Verfahrensgebietes durch ein abgestuftes Wegenetz sicherzustellen. Der Bau von befestigten Wegen für mittlere und hohe Verkehrsbeanspruchung ist in diesem Netz auf den unbedingt notwendigen Umfang zu begrenzen. Umweltschonende Bauweisen sind nach Möglichkeit zu nutzen. Die Zuschusshöhe bewegt sich je nach Art des Flurbereinigungsverfahrens zwischen 55% und 90%. Die Zuschussempfänger sind die Teilnehmergemeinschaften und deren Zusammenschlüsse.

Als zweite Möglichkeit bietet die VV-ILE die Förderung des landwirtschaftlichen Wirtschaftswegebbaus außerhalb der Flurbereinigung. Gefördert werden kann der Neubau befestigter Verbindungswege oder von Wirtschaftswegen oder die Befestigung von bisher nicht oder nicht ausreichend befestigter Verbindungs- oder Wirtschaftswegen. Die Zuschusshöhe bewegt sich zwischen 45% und 55%. Zuschussempfänger können Gemeinden und sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts sein. Ansprechpartner sind die Dienstleistungszentren Ländlicher Raum (DLR).

Haupterschließung definieren und ausbauen

An das Ministerium für Wirtschaft, Landwirtschaft und Weinbau wurde in den letzten Jahren vermehrt die Forderung herangetragen, ein großräumiges Haupterschließungsnetz für die land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen zu definieren.

In Rheinland-Pfalz gibt es Ideen und Konzepte, mit denen die Entwicklung der ländlichen Räume unterstützt wird. Es handelt sich neben Leader insbesondere um die „Integrierte ländliche Entwicklung, die auf die Instrumente „Integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (ILEK)“ und das „Regionalmanagement ILEK-RM“ aufbaut.

Die Regionen der Integrierten Ländlichen Entwicklung (ILE-Regionen) und die Leader-Regionen sind zurzeit die ideale Ebene, um die Notwendigkeit von HAUPTerschließungsnetzen zu diskutieren, zumal in diesen Prozessen alle wichtigen Partner aus Kommunen, Landwirtschaft, Naturschutz usw. vertreten sind, soweit in diesen Prozessen großräumige HAUPTerschließungen fortgeschrieben werden müssen. Die für RLW und ZTV LW zuständigen Institutionen haben dies erkannt und bereits erste Konzepte entwickelt.



Nutzung landwirtschaftlicher Wirtschaftswege durch Radfahrer

Andrea Adams, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des Bauern- und Winzerverbandes Rheinland-Pfalz Süd e.V

Die Nutzung landwirtschaftlicher Wirtschaftswege durch Radfahrer führt immer wieder zu Interessenkollisionen zwischen Radfahrern und Landwirten. Landwirte und Winzer nutzen diese Wege beruflich und sehen sich häufig durch Radfahrer in der Ausübung ihrer Tätigkeit eingeschränkt. Viele Radfahrer fühlen sich hingegen in der Ausübung ihrer Freizeitaktivitäten eingeschränkt und glauben, dass es sich bei den Wirtschaftswegen um „ihre“ Radwege handelt. In den meisten Fällen funktioniert die gemeinsame Nutzung der Wege durch gegenseitige Rücksichtnahme. Dennoch kommt es in Einzelfällen immer wieder zu Konflikten.

Die angespannte Einkommenssituation der Landwirte führte in den vergangenen Jahren zu einem erheblichen Strukturwandel. Die Flächenausstattung der einzelnen Betriebe nimmt daher bei einer gleichzeitigen Verringerung der Unternehmen seit Jahren zu. Dies führt dazu, dass die Betriebsleiter auf größere und schlagkräftigere Maschinen mit einer deutlich höheren Achslast und Breite angewiesen sind, als dies noch vor wenigen Jahrzehnten der Fall war. Hinzu kommt, dass auch der überbetriebliche Maschineneinsatz kostenbedingt an Bedeutung gewinnt. Gerade in den Hauptvegetationszeiten und in der Erntezeit gilt es, mit leistungsfähigen Maschinen die Feldarbeit zu erledigen. Auch Verschmutzungen der Wege sind häufig unvermeidbar.

Radfahrer unterschätzen häufig Unfallgefahr

Viele Radfahrer unterschätzen regelmäßig die Manövrierfähigkeit solcher Arbeitsmaschinen und Fahrzeuge. Es ist sicher problemlos möglich, mit dem Fahrrad kurz zur Seite zu fahren und die Landwirte und Winzer mit ihren Maschinen passieren zu lassen. Mit schwer beladenen Fahrzeugen oder breiten Arbeitsgeräten ist dies hingegen häufig nicht oder nur eingeschränkt möglich. Besonders an unübersichtlichen Stellen ist Rücksichtnahme erforderlich, um neben den Konflikten vor allem Unfälle zu vermeiden. Vielen Radfahrern ist zudem beispielsweise nicht bewusst, dass zwischen den Rebzeilen plötzlich Fahrzeuge herausfahren können, mit denen notwendige Arbeiten im Weinberg erledigt werden.

Die befestigten Wirtschaftswege wurden zudem in einer Zeit für die landwirtschaftliche Nutzung geplant und errichtet, in der die Maschinen deutlich kleiner waren als heute. Dies führt dazu, dass ein Gerät mit einer Breite von 3 m fast den gesamten Wirtschaftsweg in Anspruch nimmt. Damit ist es häufig unmöglich, einen Radfahrer gefahrlos zu überholen. Hinzu kommt, dass Erntezeit häufig gleichzeitig Ferien- und Urlaubszeit ist. Die Radfahrer möchten ihre Freizeit genießen, während Landwirte und Winzer ihrer beruflichen Tätigkeit nachgehen und ihre Ernte sicher und trocken einfahren müssen. Be-

sonders häufig kommt es in der Nähe von Ballungsgebieten oder in Regionen, in denen die Ernte durch verschiedenste Kulturen nahezu ganzjährig erfolgt, zu Konflikten.

Ausweichen durch Landwirte und Winzer nicht immer möglich

Je nach Fahrzeugausstattung, Beladung, Breite und Untergrund ist ein Ausweichen für Landwirte und Winzer häufig gar nicht möglich. Innerhalb des Berufsstandes ist es selbstverständlich, dass derjenige ausweicht, dessen Maschinenausstattung dies zulässt. So weicht z.B. der Landwirt mit dem leeren Gespann aus und lässt den Landwirt mit voll beladenem Anhänger passieren. Wäre diese Regel, dass kleinere und leichtere Fahrzeuge den größeren und schweren Fahrzeugen ausweichen auch mit den Radfahrern zu verwirklichen, könnte nicht nur das Konfliktpotenzial, sondern auch die Unfallgefahr deutlich gesenkt werden.

Darüber hinaus nutzen auch viele Autofahrer illegal landwirtschaftliche Wirtschaftswege zur Abkürzung. Auch diese Nutzung stellt sowohl für Radfahrer und Fußgänger als auch für Landwirte und Winzer erhebliche Unfallgefahren dar. Der Bauern- und Winzerverband Rheinland-Pfalz Süd e.V. (BWV) fordert daher immer wieder regelmäßige Kontrollen der hiervon betroffenen Wirtschaftswege. Gleichzeitig stellt der BWV exklusiv für Mitglieder Autohinweisschilder mit dem Aufdruck „Landwirtschaft“ und „Weinbau“ zur Verfügung, so dass im Fall von Kontrollen schnell erkannt werden kann, ob es sich bei dem Pkw-Fahrer um einen Landwirt oder Winzer, der seine Flächen kontrolliert, oder um einen illegalen Nutzer handelt.

Belange von Landwirtschaft und Weinbau bereits bei Planung berücksichtigen

Durch eine frühzeitige Berücksichtigung landwirtschaftlicher Interessen und Erfordernisse bei der Planung von Straßen und der Ausweisung bzw. Freigabe der Wirtschaftswege für die Radnutzung könnte bereits im Vorfeld viel Konfliktpotenzial vermieden werden. Durch den konstruktiven Dialog mit dem Berufsstand können Fachleute aus Landwirtschaft und Weinbau bereits in der Planungsphase auf mögliche Problem- und Konfliktbereiche hinweisen. Der Bauern- und Winzerverband Rheinland-Pfalz Süd e.V. hat in vielen Gesprächen mit dem rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium, dem Landesbetrieb Mobilität und dem Gemeinde- und Städtebund immer wieder auf die Problematik hingewiesen. Auch die Kommunen vor Ort sind hier gefragt und sollten unbedingt vor der Ausweisung von Wirtschaftswegen als Radwege und vor der Planung der Wege den Berufsstand entsprechend einbeziehen.

Darüber hinaus befindet sich der BWV seit einiger Zeit im Gespräch mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club Landesgruppe Rheinland-Pfalz e.V., der ebenfalls großes Interesse an einer Konflikt- und Unfallvermeidung hat und seine Mitglieder bereits mehrfach auf die Notwendigkeit einer gegenseitigen Rücksichtnahme aufmerksam gemacht hat.

Wirtschaftswegebau - die wichtigsten Fragen und Antworten über den Bau und die Förderung von Wirtschaftsweegen außerhalb der Flurbereinigung in Rheinland-Pfalz

Ellen Hartmann, Erich Allendörfer, Rudolf Dielmann

Die Grundlage der heutigen Wirtschaftswege wurde im 18. und 19. Jahrhundert gelegt. In den 1960er und 1970er Jahren setzte eine Modernisierungswelle in der Landwirtschaft ein, die ein engmaschiges Wirtschaftswegenetz entstehen ließ. Der rasant voranschreitende Strukturwandel führte zu einer stetigen Zunahme der Verkehrsbeanspruchung. Die Richtlinien für den landwirtschaftlichen Wegebau konnten dem rasanter Strukturwandel nur mit einiger zeitlicher Verzögerung Rechnung tragen.

Eine Verbesserung und stetige Anpassung der Flurstruktur und des ländlichen Wegenetzes an die Bedürfnisse der Landwirtschaft ist nach wie vor wichtig. Das Gemeinschaftsprojekt „Zukunftsfähiger Zuckerrübenanbau“ des hessisch-pfälzischen Zuckerrübenanbauerverbandes mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau beschäftigt sich mit genau dieser Problematik.

Die beste Möglichkeit einer Ausgestaltung des Wegenetzes ist innerhalb eines Flurbereinigungsverfahrens. Somit wird neben einer ökonomischen auch eine ökologisch sinnvolle Lösung gewährleistet. Aber auch ein Ausbau außerhalb eines Flurbereinigungsverfahrens kann durchaus richtig sein, nämlich dann, wenn ein leistungsfähiges, ökonomisch und ökologisch sinnvolles Wegenetz entsteht, welches die ländliche Wirtschaftskraft stärkt und stützt.



1. Was sind „Ländliche Wege“ und welche Arten gibt es?

Laut Arbeitsblatt DWA-A 904, den Richtlinien für den ländlichen Wegebau, werden 4 verschiedene Wegearten unterschieden:

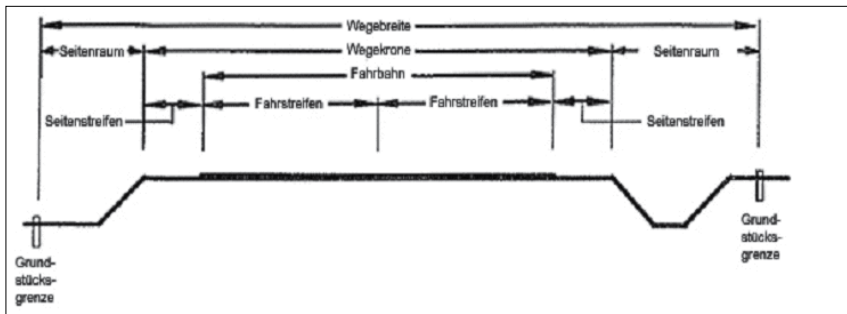
- Verbindungswege
- Feldwege (unterteilt in Wirtschaftswege sowie Grün- und Erdwege)
- Waldwege
- Sonstige ländliche Wege (Rad-, Reit- und Fußwege)

2. Wie sind ländliche Wege aufgebaut?

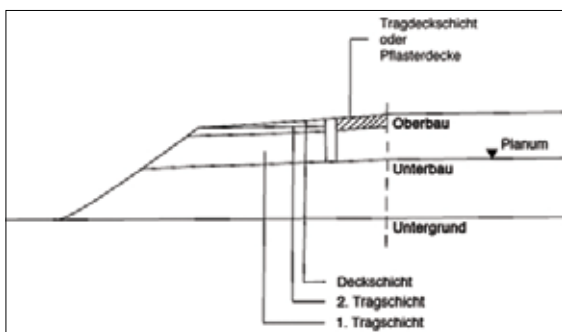
Linienführung und Querschnitt ländlicher Wege richten sich nach:

- naturräumlichen Gegebenheiten
- erwarteter Verkehrsbelastung

Sie sollten landschaftsbezogen, erosionsmindernd und wasserrückhaltend sein.



Quelle: Richtlinien für den ländlichen Wegebau, 2005



Quelle: ZTV LW 99/01

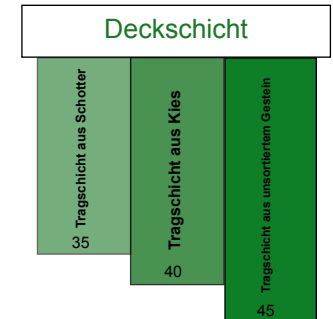
3. Wie ist der Aufbau von Befestigungen mit Bindemittel und wie ohne Bindemittel?

Grundsätzlich hängt die Bauweise des Weges von der Beanspruchung, der Tragfähigkeit des Untergrunds und von der zu erwartenden Verkehrsbelastung ab.

Herstellung von Wegebefestigungen ohne Bindemittel:

- 20 - 50 cm ungebundene Tragschicht aus Kiesgeröll, Schotter, unsortiertem Gestein oder Betonrecycling
- 5 cm Deckschicht aus Sand, Kies-Sand oder Splitt-Sand

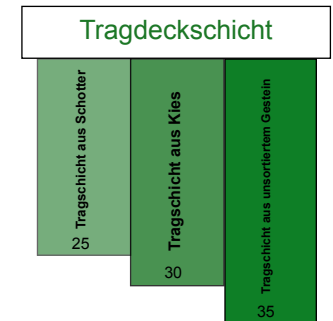
Beispiel: nach DWA-A 904 bei hoher Beanspruchung und einer Tragfähigkeit des Untergrunds von $E_{v2} = 45 \text{ MN/m}^2$



Herstellung von Wegebefestigungen mit Asphalt:

- 25 cm Schotter, 30 cm Kiesgeröll, 35 cm unsortiertes Gestein
- 10 cm bituminöse Tragschicht und 4 cm bituminöse Deckschicht

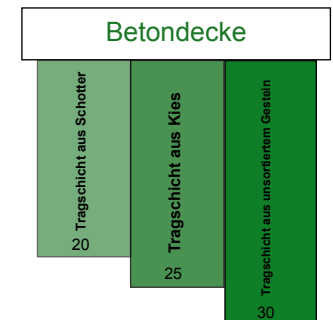
Beispiel: nach DWA-A 904 bei hoher Beanspruchung und einer Tragfähigkeit des Untergrunds von $E_{v2} = 45 \text{ MN/m}^2$



Herstellung von Wegebefestigungen mit Beton

- 20 cm Schotter, 25 cm Kies, 30 cm unsortiertes Gestein
- 16 cm Betondecke

Beispiel: nach DWA-A 904 bei hoher Beanspruchung und einer Tragfähigkeit des Untergrundes von $E_{v2} = 45 \text{ MN/m}^2$



4. Welche Bauweise ist für welche Beanspruchung geeignet?

Bauweise	Beanspruchung HOCH	Beanspruchung MITTEL	Beanspruchung NIEDRIG
Ohne Bindemittel/ ohne Deckschicht	nicht geeignet	nicht geeignet	geeignet
Ohne Bindemittel/ mit Deckschicht	geeignet	geeignet	geeignet
Asphaltdecke	geeignet	geeignet	
Asphaltspur	nicht geeignet	geeignet	
Betondecke	geeignet	geeignet	
Betonspur	nicht geeignet	geeignet	
Pflasterdecke	geeignet	geeignet	
Betonsteinpflaster- spur	nicht geeignet	geeignet	
Betonplattenspur	nicht geeignet	geeignet	
HGTD	nicht geeignet	geeignet	
HGD	nicht geeignet	geeignet	

Quelle: Landwirtschaftliche Wege, 2005

5. Welche Vor- und Nachteile gibt es bei den verschiedenen Deckschichten?

Befestigungen ohne Bindemittel



Vorteile:

- vor allem für Feldwege
- für hohe Achslasten
- für instabile Untergründe
- lange Lebensdauer
- geringer Versiegelungsgrad, daher weniger ökologischer-Ausgleich nötig (=> 1:0,5)
- kaum Störung des Landschaftsbildes
- hohe Multifunktionalität
- niedrige Herstellungskosten

Nachteile:

- nicht für schnellen Verkehr
- hoher Unterhaltungsaufwand
- > 8% Längsneigung unwirtschaftlich

Befestigungen mit Bindemittel



Vorteile:

- vor allem für Verbindungswege
- schneller Verkehr
- hoher Fahrkomfort
- lange Haltbarkeit
- hohe Achslasten
- geringer Erhaltungsaufwand
- geringer Rollwiderstand
- Beständig gegen Erosion
- Verstärkungen jederzeit möglich

Nachteile:

- Störung des Landschaftsbildes
- hoher Versiegelungsgrad, daher hoher ökologischer Ausgleich nötig (=> 1:1)
- Erhaltungsmaßnahmen aufwendig
- Probleme bei instabilen Untergründen

Erhaltungsmaßnahmen bei ländlichen Wegen

Frühe Erhaltungsmaßnahmen, ein sorgsamer Umgang und ausreichende Pflege verlängern nicht nur die Lebensdauer der Wege, sondern senken auch die Gesamtkosten für die Erhaltung. Eine hohe Priorität sollte dabei auch die Erhaltung der Nebenanlagen wie die Bankette haben. Ihr wird meist zu wenig Beachtung geschenkt.

Wichtige Erhaltungsmaßnahmen sind:

- Tragfähigkeit des Ober- und Unterbaus erhalten
- Eindringen von Wasser in den tragenden Teil des Wegekörpers verhindern
- Griffigkeit, Ebenheit und Wasserabfluss sicherstellen
- Entwässerungsgräben, Querentwässerungsrinnen, Rohrdurchlässe, unterirdische Entwässerungseinrichtungen müssen frei von Fremdstoffen sein

6. Die Wegebauförderung am Beispiel von Rheinland-Pfalz- was steckt dahinter?

Förder- und Finanzierungsgrundlage: Die Finanzierung des Wegebbaus wird aus ELER (Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums), GAK (Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur & Küstenschutz), Landesmitteln und einem Eigenanteil der Gemeinden gewährleistet. Der Eigenanteil wird meist durch Jagdpachten oder Wegebaubeiträgen finanziert. Es stehen im Rahmen der Restrukturierung des EU-Zuckermarktes in den Jahren 2009-2011 zusätzliche Mittel zur Verfügung.

Grundlage für die Förderung ist die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (VVILE; VV-ILE) vom 8. Dezember 2004, zuletzt geändert am 14. April 2009.

Die Förderungshöchstsätze in Rheinland-Pfalz:

- 55 % in ILEK-Gebieten oder vergleichbare Planungen
- 45 % in anderen Gebieten

Fördergegenstand: Fördergegenstand des Landesprogramm „Ländlicher Wegebau“ ist:

„...der Neubau befestigter Verbindungswege oder landwirtschaftlicher Wege oder die Befestigung von bisher nicht oder nicht ausreichend befestigten Verbindungs- und land-

wirtschaftlichen Wegen. Dabei muss für die Gewährung der Mittelzuwendung die Trassenführung zweckmäßig sein, sowie eine ordnungsgemäße Instandhaltung gewährleistet werden. Beim Wegeausbau müssen ebenfalls die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege beachtet werden.“ (www.dlr.rlp.de)

Technische Grundlagen:

Planung und Bau ländlicher Wege beruhen auf der Grundlage:

- des DWA-Regelwerks „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ DWA-A 904
- auf den „zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen“ ZTV LW 99/01
- auf den ergänzenden Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege zu den Regeln 137/1999 der Richtlinien für den ländlichen Wegebau von der ARGE Landentwicklung

Wichtige Fördervoraussetzungen:

- Förderfähig ist der Neubau ländlicher Wege, die bisher noch nicht oder nicht ausreichend befestigt sind
 - Förderfähig sind nur zukunftsfähige Wege
 - der Eigenanteil und die Folgekosten müssen vorab gesichert sein
 - der Mindestzuschuss beträgt 5000 Euro
 - die Förderbreite beträgt in der Regel 3,00 m
- => Nicht zuwendungsfähig ist die Unterhaltung (Reparatur) ländlicher Wege!**

Tourismus und Landwirtschaft verbinden:

In vielen Gemeinden spielt der Tourismus und somit auch ein Ausbau befestigter Radwege eine große Rolle. Vielfach werden kombinierte Rad- und Wirtschaftswege in den Gemeinden umgesetzt. Da ein Radweg eine Standardbreite von nur 2,50 m aufweist, ist dieser für den landwirtschaftlichen Verkehr nicht nutzbar. Dieser kann jedoch mit landwirtschaftlichen Fördermitteln auf 3 m ausgebaut werden und erfüllt somit eine doppelte Funktion.

7. Wie hoch sind Herstellungs- und Unterhaltungskosten ländlicher Wege?

Die Kosten hängen von vielen einzelnen, teilweise nicht beeinflussbaren, Faktoren ab.

Art der Befestigung	Herstellung EUR/km	Unterhalt EUR/km/Jahr	Nutzungsdauer in Jahren
Ohne Bindemittel	13.500 - 75.000	600 - 1.000	7 - 25
Mit Bindemittel Beton	78.000 - 230.000	190 - 1.000	40 - 50
Mit Bindemittel Asphalt	100.000- 130.000	750 - 1.800	30 - 35

Quelle: Verband der Teilnehmergeellschaften Rheinland-Pfalz

Überschlagsweise sollte man 60 EUR/m für Schotterwege und 100-150 EUR/m für Asphaltwege kalkulieren.

Kostenbeispiele aus der Region

Region Mainz/Bingen

- Pflasterweg zu Asphaltweg
- Länge ca. 300 m
- Ökologischer Ausgleich nicht nötig
- Baukosten 20.000 EUR plus 8.000 EUR Planungskosten



Region Alzey/Worms

- Erdweg zu Schotterweg
- Ökologischer Ausgleich 1:0,5
- Länge ca. 2 km
- Baukosten insgesamt ca. 130.000 EUR



8. Welche Regelungen zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gibt es?

Die untere Naturschutzbehörde entscheidet durch eine Einzelfallprüfung in wie weit die Maßnahme einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt und ob er auszugleichen ist. Hinsichtlich des Umfangs der Ausgleichmaßnahmen kann von folgenden Richtwerten ausgegangen werden:

- schon versiegelter Weg => kein Ausgleich
- Beton zu Bitumen => geringer Ausgleich
- Schotter zu Bitumen => 1 : 0,5
- Erdweg zu Bitumen => 1 : 1
- Erdweg zu Schotter => 1 : 0,5

Denkbare Ausgleichmaßnahmen können sein:

- Pflanzung von Obstbäumen/Laubbäumen
- Renovierung von Trockenmauern oder Schutzstreifen entlang von Gewässern
- Abbuchungen vom Ökokonto

Seit 2004 besteht auch die Möglichkeit Ersatzzahlungen zu leisten. Sie werden vorgesehen, wenn eine Ersatzmaßnahme nicht möglich ist oder diese Flächen nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand zu beschaffen wären. Jedoch sind Ausgleichsmaßnahmen nicht die Regel.

9. Wie ist Natur und Umwelt zu berücksichtigen?

Eingriff in Natur und Landschaft

Die zuständige Behörde (i.d.R. die Untere Naturschutzbehörde) entscheidet im Einzelfall, ob die geplante Wegebaumaßnahme ein Eingriff in Natur und Landschaft ist.

Soweit die Eingriffsvoraussetzungen nicht vorliegen, sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht erforderlich.

Kommt die zuständige Behörde zu dem Ergebnis, dass ein Eingriff vorliegt, prüft sie, ob bei der Planung Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden wurden. Beeinträchtigungen werden in der Regel vermieden, wenn keine wertvollen Biotopflä-

chen in Anspruch genommen werden und unter Berücksichtigung der Kosten sowie der ökologischen, ästhetischen und bautechnischen Auswirkungen eine Lösung mit einer möglichst naturschonenden Ausbauphase zum Tragen kommt.

Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies im Einzelfall zu begründen.

Bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen ist nachzuweisen, wie die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und das Landschaftsbild im Naturraum durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wieder hergestellt sind.

Können Beeinträchtigungen weder vermieden noch ausgeglichen oder ersetzt werden und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Range vor, darf die Wegebaumaßnahme nicht durchgeführt werden.

Der Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist eine Einzelfallentscheidung.

Wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden sind und kein vollständiger funktionaler Ausgleich oder Ersatz möglich ist, wird Ersatz in Geld geleistet. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten.

Berücksichtigung des Artenschutzes

Unabhängig von der Eingriffsregelung ist zu prüfen, ob und ggfls. welche artenschutzrechtlich relevanten Arten betroffen sind.

Nur soweit diese Arten im Maßnahmenbereich vorhanden sind, ist nachzuweisen, dass Tötungs-, Störungs- und Schädigungsverbote im Rahmen der Planung und Ausführung beachtet wurden.

Wenn artenschutzorientierte Maßnahmen erforderlich werden, ist es sinnvoll, diese mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Grund der Eingriffsregelung zu verbinden.

Verträglichkeitsprüfung nach Natura 2000

Schließlich ist darzulegen, dass die Baumaßnahme die Erhaltungsziele der Natura-2000-Gebiete nicht beeinträchtigt. Zunächst ist zu prüfen, ob sich die Baumaßnahme ganz oder teilweise in einem Natura-2000 Gebiet befindet und, falls dies zu bejahen ist, ob erhebliche Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele des Gebietes ausgeschlossen werden können.

Soweit Beeinträchtigungen nicht auszuschließen sind, ist in einer Verträglichkeitsprüfung darzulegen, wie Beeinträchtigungen gegebenenfalls durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Dabei ist ebenfalls eine Verbindung mit eingriffsbedingten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen möglich.

10. Naturnaher Wegebau - was ist das?

Für die Planung sind wichtige Schritte in Richtung eines naturnahen Wegebaus:

- keine Inanspruchnahme von wertvollen Biotopflächen
- Verwendung von Befestigungen ohne Bindemittel
- Spurbahnen oder einspurige Wege mit max. 3 m Breite
- Grünwege als Vernetzungselemente gestalten,
- Rand- und Saumstrukturen einplanen
- Heckenbepflanzungen oder Feldholzinseln anlegen

