

TOURISTISCHER RADVERKEHR AUF WIRTSCHAFTSWEGEN

FAQS UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

WISSENSPAPIER



Rheinessen
MAGIE DER 1000 HÜGEL

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT ODER: WARUM DIESES PAPIER?.....	2
VORAB: KERNAUSSAGEN IN DER ÜBERSICHT.....	3
TEIL 1: FAQs ZUR RADTOURISTISCHEN NUTZUNG VON WIRTSCHAFTSWEGEN	
NUTZUNG UND AUSWEISUNG.....	6
MITEINANDER AUF WIRTSCHAFTSWEGEN.....	7
VERSICHERUNGSPFLICHT & HAFTUNG.....	8
INVESTITIONEN, UNTERHALTUNG UND IHRE FINANZIERUNG.....	10
TEIL 2: HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR FÖRDERUNG EINER KONFLIKTFREIEN RADTOURISTISCHEN NUTZUNG VON WIRTSCHAFTSWEGEN	
KOMMUNIKATIVE MAßNAHMEN.....	14
BAULICHE MAßNAHMEN.....	16
FINANZIELLE MAßNAHMEN.....	21
QUELLEN UND WEITERE INFORMATIONEN.....	22

VORWORT ODER: WARUM DIESES PAPIER?

Viele Gründe sprechen für den Ausbau des touristischen Angebotes zum Radfahren in Rheinhessen: Radfahren ist eine überaus beliebte Alltags- und Freizeitaktivität in Deutschland: 76% der Deutschen fahren Fahrrad, 79% nutzen das Rad für Alltagswege und 68% für Ausflüge und Reisen.¹ Die Qualität der Infrastruktur und des Angebots zum Radfahren ist damit ein wesentlicher Teil der Standortqualität und gleichzeitig von hoher Bedeutung für das Tourismusangebot.

Die Rheinhessen-Touristik hat sich 2018 auf den Weg gemacht, Rheinhessen als Radtourismusdestination marktfähig weiter zu entwickeln und das Angebot auf Premiumniveau zu heben. Gemeinsam mit touristischen und politischen Akteuren der Region wurde das touristische Radroutennetz überarbeitet, das zukünftig Touristen wie auch Einheimischen zu Gute kommen soll. Auch touristische und landwirtschaftliche Betriebe am Wegesrand sollen profitieren durch Einnahmen, die sie erzielen, wenn Radfahrende übernachten, einkehren oder im Hofladen und am Regiomaten einkaufen. Das Ziel, gute Angebote für das Radfahren zu entwickeln, erfordert an erster Stelle die Suche nach attraktiven Routen. Eine sichere Streckenführung bevorzugt abseits der Straßen auf Wegen mit guter Fahrqualität sind dabei DIE Erfolgskriterien. Gleichzeitig soll die Routenführung das Beste von Rheinhessen zeigen. Neben den kulturellen Schätzen und dem Rheinerlebnis gehört die durch Wein- und Landwirtschaft geprägte Landschaft und ihre kennzeichnenden Weitblicke zu eben diesen Highlights.

Die Marktforschung im Radtourismus belegt: Radfahren ist „Bewegung in schöner Landschaft“, bevorzugt abseits des Straßenverkehrs.² In einer vorrangig von Weinbau und Landwirtschaft geprägten Landschaft wie in Rheinhessen, ist die Nutzung der vorhandenen Wirtschaftswege notwendig, um dieser Prämisse Rechnung zu tragen. Denn ein Neubau von Radwegen in der Fläche ist teuer und auf den knappen Flächen nur vereinzelt umsetzbar. Und das Radfahren auf Wirtschaftswegen ist nach den gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich erlaubt. Zu beachten sind aber unbedingt die möglichen Nutzungskonflikte und Unfallgefahren. **Gegenseitige Rücksichtnahme und eine geschickte Netzplanung mit dem Anspruch der Verkehrslenkung und Konfliktvermeidung sind wichtige Schlüsselfaktoren.**



© Dominik Ketz | Rheinhessen Touristik GmbH

In Rheinland-Pfalz ist die Nutzung von Wirtschaftswegen in der Netzplanung für den Radverkehr bereits seit 1979 übliche Praxis und wird seitdem in der landesweiten Planung des „Großräumigen Radwegenetzes“ angewendet und jährlich in Abstimmung mit den Kommunen fortgeschrieben. Sie fällt in die Zuständigkeit des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) als jene Einrichtung des Landes, die den überwiegenden Teil der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie die Radwege von landesweiter Bedeutung in Rheinland-Pfalz plant, baut und unterhält.

¹ Quelle: ADFC Radreiseanalyse 2023

² Quelle: ADFC Radreiseanalyse 2023

Das neue touristische Radroutennetz Rhein Hessens steht im Einklang mit den Entwicklungsplänen dieses „Großräumigen Radwegenetzes Rheinland-Pfalz“. Es setzt darauf, den touristischen Radverkehr auf ausgewählten, attraktiven Routen zu bündeln und so auf den anderen Wegen einen möglichst störungsfreien landwirtschaftlichen Verkehr zu erzielen.

Anspruch des hier vorgelegten Papiers ist es, allen an der radtouristischen Entwicklung in Rhein Hessen Beteiligten – Vertretenden der Kommunen, Gesellschaftern, Mitgliedern und Partnern der Rhein Hessen Touristik GmbH – eine knappe Übersicht über wiederkehrende rechtliche und grundlegende Fragestellungen der radtouristischen Nutzung von Wirtschaftswegen in Rheinland-Pfalz zu geben und damit eine Hilfestellung für die Gremienarbeit und die praktische Umsetzung in den Verwaltungen zu leisten.

Anspruch ist nicht, einen umfassenden Überblick über rechtliche Regelungen zum Radfahren zu liefern. Hier können weitergehende Quellen helfen, die im Anhang genannt werden.

Teil 1 des Papiers zielt auf Information und Transparenz. Teil 2 liefert Handlungsempfehlungen zur Konfliktvermeidung für den touristischen Radverkehr auf Wirtschaftswegen von der Planung bis zum Betrieb, die in Abstimmung mit den beteiligten Partnern zur Anwendung kommen können.

VORAB: KERNAUSSAGEN IN DER ÜBERSICHT

Anliegen des Papiers ist die Förderung eines konfliktarmen Miteinanders von **Landwirtschaftlichem Verkehr** und **touristischem Radverkehr** auf den Wirtschaftswegen in Rhein Hessen. Dafür liefert das Papier eine Übersicht der geltenden gesetzlichen Regelungen sowie Handlungsempfehlungen für ein gutes Miteinander.

- 1. Wirtschaftswege sind Wege, die der Land- und Forstwirtschaft dienen. Die Nutzung der Wirtschaftswege zu Erholungszwecken wie Radfahren, Spazierengehen, Wandern ist erlaubt.** Eine Erholungsnutzung der Wirtschaftswege bedarf keiner ausdrücklichen Genehmigung. Davon ausgenommen sind Wege, die per Beschilderung gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) für Erholungsnutzung gesperrt sind.
- 2. Radrouten dürfen auf Wirtschaftswegen geführt werden.** Eine solche Nutzung macht Wirtschaftswege nicht zu Radwegen, sie bleiben Wirtschaftswege.
- 3. Auf Wirtschaftswegen gilt die StVO: Alle Nutzenden sind gleichgestellt.** Dies bedeutet: Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge sind auf Wirtschaftswegen nicht privilegiert gegenüber anderen Fahrzeugen, z. B. Radfahrenden. Im Begegnungsverkehr gilt „rechts vor links“. Ebenso gilt: „Es weicht aus, wem es leichter fällt“. In der Regel werden dies die Radfahrenden sein.
- 4. Mit der Nutzung von Wirtschaftswegen für den Freizeitverkehr sind Unfallgefahren verbunden, die berücksichtigt und minimiert werden sollten.** Die Begegnung mit Landmaschinen kann gefährlich sein: Die Maschinen sind z. T. sperrig und gefährlich scharfkantig. Die Sicht der Maschinen-Führenden kann eingeschränkt sein. Darüber sollte informiert und zur Vorsicht aufgefordert werden. Die Begegnung von Landmaschinen und Radfahrenden erfordert Rücksicht und Aufmerksamkeit auf beiden Seiten.
- 5. Wirtschaftswege sind Eigentum der Kommunen sowie von Privatpersonen.** Die Führung beschilderter Radrouten auf Wirtschaftswegen bedarf der Zustimmung der Eigentümer.
- 6. Die Verkehrssicherungspflicht für Wirtschaftswege von Kommunen liegt i. d. R. bei den Verbandsgemeinden. Privateigentümer hingegen sind selbst verkehrssicherungspflichtig.**
- 7. Die Wirtschaftswege müssen frei von atypischen Gefahren sein. Dies gilt unabhängig davon, ob auf ihnen beschilderte Radrouten geführt werden oder nicht.** Atypische Gefahren sind solche, mit denen nicht gerechnet werden kann, z. B. defekte Bauwerke. **Mit typischen Gefahren auf Wirtschaftswegen müssen Radfahrende rechnen.** Dazu gehören Schlaglöcher, Verschmutzungen, herabstürzenden Äste.

8. **Haftungsrisiken sind über den kommunalen Schadensausgleich versicherbar.** Das gilt i. d. R. auch für Abschnitte auf privaten Wegen, wenn diese Teil eines öffentlichen Routenangebotes sind. Dafür müssen Verträge geschlossen werden. Die Übernahme der Haftung aus dem kommunalen Schadensausgleich verursacht i. d. R. keine Mehrkosten.
9. **Die Führung einer Radroute auf einem Wirtschaftsweg begründet gemäß den Vorgaben des Kommunalen Haushaltsrechts keine zusätzlichen Pflichten und Kosten für die Erhaltung** im Vergleich zu einem Wirtschaftsweg ohne beschilderte Radroute. Hinweis: Im Hinblick auf die tatsächlichen Ansprüche an „attraktive Radwege“ ist diese aktuelle Vorgabe leider nicht praxisgerecht
10. **Die Führung einer Radroute auf einem Wirtschaftsweg löst keine zusätzlichen Verkehrssicherungspflichten und Haftungsrisiken aus,** denn: die Wege sind für Radfahrende eröffnet und müssen sicher sein, unabhängig davon, ob sie als Radrouten markiert sind.
11. **Für Bau und Unterhaltung von Wirtschaftswegen sind die Kommunen grundsätzlich gehalten, Wegebeiträge von den Eigentümern der anliegenden Grundstücke zu erheben.** Die Höhe der Beiträge liegt im Ermessen der Kommune. Der Eigenanteil der Kommune darf maximal bei 10% liegen.
12. **Der Qualitätsanspruch der Radfahrenden ist höher im Vergleich zu den nutzenden Wirtschaftsbetrieben:** Gut befahrbarer Belag und Freiheit von Schlaglöchern wird erwartet. Wie sich die Kosten für die Gewährleistung einer „guten Fahrradqualität“ in den Wegebeiträgen niederschlagen, entscheidet die Kommune im Rahmen ihrer finanziellen Ausstattung.

TEIL 1

FAQS ZUR RADTOURISTISCHEN NUTZUNG VON
WIRTSCHAFTSWEGEN

Teil 1 des Papiers stellt die Rechtsgrundlagen und Verfahrensfragen dar und klärt über Rechte und Pflichten für die Nutzung von Wirtschaftswegen für touristische Radrouten auf. Für ein leichteres Auffinden der gesuchten Antwort sind die FAQs thematisch zusammengefasst unter den Überthemen Nutzungsrecht und Ausweisung; Miteinander auf Wirtschaftswegen; Versicherungspflicht & Haftung; Investitionen, Unterhaltung und ihre Finanzierung.

NUTZUNGSRECHT UND AUSWEISUNG

1. WAS SIND WIRTSCHAFTSWEGE?

Wirtschaftswege sind Wege, die der Land- und Forstwirtschaft dienen. Gleichwohl dürfen Radfahrende diese Wege nutzen. Das rheinland-pfälzische Landesstraßengesetz definiert Wirtschaftswege als Wege, die „(...) der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlicher Grundstücke“ dienen.³ Damit bestimmt der Gesetzgeber den *Zweck der Einrichtung der Wirtschaftswege*. Andere Nutzende, wie Spaziergehende oder Radfahrende, dürfen Wirtschaftswege nutzen. Radfahren auf Wirtschaftswegen ist demnach grundsätzlich erlaubt.

Eine umfassende Regelung des Rechts auf Wirtschaftswegen gibt es in Rheinland-Pfalz nicht. Es gelten allgemeine Normen, u.a. das Naturschutzrecht, das das Betretungsrecht regelt, und die Straßenverkehrsordnung.

2. WEM GEHÖREN WIRTSCHAFTSWEGE?

Eigentümer der Wege sind in der Regel die Kommunen.⁴ Zur Finanzierung können sie Beiträge von den Eigentümern der anliegenden Grundstücke erheben. Die Mitbenutzung wird über kommunale Wirtschaftswegesatzungen geregelt. Eine öffentliche Mitbenutzung der Einwohner und Gäste für die Erholung ist in diesen Satzungen i. d. R. gestattet. Das Recht auf Nutzung für Fußgänger und Radfahrende ergibt sich darüber hinaus aus dem Betretungsrecht.⁵

Eigentümer von Wirtschaftswegen können auch andere juristische Personen des öffentlichen oder privaten Rechts sein, neben den Kommunen z. B. Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, die SGD Süd (für Deichwege), der Staatsforst, Genossenschaften, Unternehmen oder landwirtschaftliche Betriebe. Eigentümer können auch natürliche Personen sein.

3. WAS BEDEUTET ES RECHTLICH, WENN RADROUTEN AUF WIRTSCHAFTSWEGEN GEFÜHRT WERDEN?

Wirtschaftswege sind keine öffentlichen Straßen im Sinne des Landesstraßengesetzes und unterliegen daher nicht dessen Regelungen. Wohl aber gilt auch hier die Straßenverkehrsordnung (siehe 5.). Durch die Führung von Radrouten auf Wirtschaftswegen verliert der Weg seinen Rechtscharakter als Wirtschaftsweg nicht. Wirtschaftsweg bleibt Wirtschaftsweg.

4. WER DARF WIRTSCHAFTSWEGE BETRETEN, BENUTZEN UND BEFAHREN?

Jenseits des land- oder forstwirtschaftlichen Verkehrs dürfen Wirtschaftswege zu Erholungszwecken betreten oder mit dem Rad befahren werden.⁶ Eine Nutzung mit Kraftfahrzeugen bedarf einer gesonderten Erlaubnis. Für Wirtschaftswege gilt das Betretungsrecht des Waldes und der Flur. Dazu gehört – soweit die Wege sich dafür eignen – explizit auch das Radfahren, einschließlich dem Fahren von Fahrrädern mit E-Antrieb. Wirtschaftswege dürfen auch ohne eine entsprechende Beschilderung und explizite Ausweisung in einer Wegesatzung mit dem Fahrrad befahren werden.

³ LStrG, § 1, Abs. 5

⁴ Kreise, Städte, Gemeinden, Gemeindebezirke

⁵ § 59, Abs. 1 und 2 BNatSchG; § 26, Abs. 1 LNatSchG; § 22 LWaldG

⁶ eine Ausnahme regelt § 134 Abs. 2 TKG

Die o.g. Regelung „Soweit sich Wege dafür eignen“ impliziert, dass die Nutzung ungeeigneter Wege durch radfahrende Erholungssuchende in begründeten Ausnahmen untersagt werden darf, z. B., wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

5. WIE MÜSSEN WIRTSCHAFTSWEGE, AUF DENEN RADROUTEN MITGEFÜHRT WERDEN, BESCHILDERT SEIN?

Die Einbeziehung von Wirtschaftswegen in die Radverkehrsinfrastruktur setzt keine gesonderte verkehrsrechtliche Freigabe nach der Straßenverkehrsordnung voraus. Eine Beschilderung nach StVO ist nicht erforderlich. Fehlende Gebotsschilder bedeuten keine Sperrung für den Radverkehr.



Wird im Einzelfall eine verkehrsrechtliche Kennzeichnung und Beschilderung zur Nutzung von Wirtschaftswegen für Radfahrer angeordnet, ist dafür allein die örtliche Verkehrsbehörde zuständig. Unabgestimmt angebrachte Schilder sind unzulässig und haben keine Gültigkeit. Eine korrekte Darstellung der Gestattung von Radverkehr ermöglicht das Verkehrszeichen (VZ) 250 in Kombination mit ZZ 1022-10.

VZ 250/ZZ 1022-10, © HBR-Basis 2021

6. KÖNNEN ALLE WIRTSCHAFTSWEGE ALS RADTOURISTISCHE ROUTEN AUSGEWIESEN WERDEN?

Ja, sofern es der Eigentümer gestattet. Eine aktive Lenkung von Radfahrenden über Wirtschaftswegen ist im Einvernehmen mit dem jeweiligen Eigentümer möglich. Die Mitbenutzung kann über die kommunale Wegesatzung oder über Gestattungsverträge geregelt werden (siehe: 2.)

7. WAS MUSS IN DER KOMMUNALEN WEGESATZSUNG BEZÜGLICH DER MITFÜHRUNG VON RADROUTEN AUF WIRTSCHAFTSWEGEN GEREGLT WERDEN?

Es besteht keine Notwendigkeit, in der kommunalen Wegesatzung die Freigabe für das Radfahren zu verankern. Wichtig ist allein: Die Satzung darf dem Radfahren nicht entgegenstehen

MITEINANDER AUF WIRTSCHAFTSWEGEN

1. GILT AUF WIRTSCHAFTSWEGEN DIE STRASSENVERKEHRSORDNUNG?

Ja, uneingeschränkt - auch, wenn Wirtschaftswegen durch Schranken oder Sperrpfosten gesperrt werden. Alle Verkehrsteilnehmer sind verpflichtet, sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder (mehr als unvermeidbar) behindert oder belästigt wird. Die Unfall- und Gefahrenvermeidung hat höchste Priorität. Dies gilt für alle gleichermaßen, die auf dem Weg unterwegs sind.

2. WER HAT AUF WIRTSCHAFTSWEGEN VORRANG?

Alle Nutzende sind gleichgestellt. Nutzfahrzeuge als auch Fahrräder sind auf Wirtschaftswegen gleichrangig und nicht privilegiert gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden. Wichtigste Grundregel ist §1 StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Auf Wirtschaftswegen gibt es keinen Vorrang für bestimmte Nutzer. Schilder, die dies besagen, sind nicht rechtskräftig.



© HBR Rheinland-Pfalz

Umso wichtiger ist das Werben und Sensibilisieren für die gegenseitige Rücksichtnahme, wie es der LBM mit dem nebenstehenden Schild bereits tut. Auch die Aufklärung über die Gefahren in der Begegnung mit Landmaschinen ist wesentlich. Freizeitnutzende sollten wissen, dass Wirtschaftswege Arbeitsplätze für Landwirte und Winzer sind. Die schweren Maschinen bringen Konsequenzen mit sich, die berücksichtigt werden müssen: Eingeschränkte Sicht, begrenzte Möglichkeit, auf unbefestigtes Bankett auszuweichen, überbreite Fahrzeuge oder hervorstehende Gerätschaften. Ein Recht auf Vorrang für Nutzfahrzeuge ergibt sich daraus jedoch nicht.

3. WER HAT AUF WIRTSCHAFTSWEGEN VORFAHRT?

Es gilt die Straßenverkehrsordnung. An Kreuzungen zweier Wirtschaftswege gilt die Regel „rechts vor links“. Straßen haben Vorrang vor Ausfahrten: Wer aus einem Grundstück ausfährt, muss dem Verkehr auf dem Wirtschaftsweg Vorrang gewähren. Mündet ein Wirtschaftsweg in eine Straße, ist dem Verkehr auf der Straße Vorfahrt zu gewähren. Vorfahrtsberechtigten sollten – wie überall im Straßenverkehr – unvorsichtiges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender einkalkulieren.

4. WAS MUSS IN DER KOMMUNALEN WEGESATZSATZUNG BEZÜGLICH DER MIT-FÜHRUNG VON RADROUTEN AUF WIRTSCHAFTSWEGEN GEREGLT WERDEN?

Gemäß StVO gelten für das Überholen von Radfahrenden außerorts mindestens 2 Meter Abstand und min. 10 km/h Geschwindigkeitsdifferenz. Dies gilt auch auf Wirtschaftswegen.⁷ Der geforderte Abstand kann auf Wirtschaftswegen meist nicht eingehalten werden. Daher gilt: Rücksicht und Verständigung unter den Teilnehmenden im Verkehr.

5. WELCHE REGELUNGEN GELTEN ZUM BEGEGNUNGSVERKEHR AUF WIRTSCHAFTSWEGEN?

Es gilt: Es weicht der aus, dem es leichter fällt. Dieser Grundsatz gilt unter Bauern und Winzern schon immer. Da Landmaschinen schwerer navigieren können, sollten es die Radfahrenden sein, die bei Begegnungsverkehr den Traktoren mit ihren Anhängern oder Anbaugeräten ausweichen bzw. Platz machen. Diese Aussage entspricht den beiden Grundregeln der StVO § 1 - „die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“ sowie „Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ Eine klare Regel zum Ausweichen im Gegenverkehr enthält die Straßenverkehrsordnung nur für einseitige Hindernisse oder Engstellen: es muss derjenige warten, auf dessen Seite das Hindernis liegt.⁸

VERSICHERUNGSPFLICHT & HAFTUNG

1. WER TRÄGT DIE VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT AUF WIRTSCHAFTSWEGEN?

In Rheinland-Pfalz sind in aller Regel die Verbandsgemeinden verkehrssicherungspflichtig. Grundsätzlich gilt: Pflichtig ist, wer eine Gefahr veranlasst, einen Verkehr eröffnet oder über den räumlichen Bereich, aus dem die Gefahr kommt, rechtlich und tatsächlich zu bestimmen hat. In der Regel ist dies der Eigentümer des Wirtschaftsweges. In Rheinland-Pfalz gilt für die Wirtschaftswege der Kommunen eine Besonderheit: Verkehrssicherungspflichtig ist nicht die Ortsgemeinde, sondern die Verbandsgemeinde.⁹

⁷ StVO, § 5

⁸ StVO, § 6

⁹ GemO, § 68 Abs 2 Satz 4; vgl. auch VV 9.1

2. WELCHE ANFORDERUNGEN WERDEN BEI WIRTSCHAFTSWEGEN AN DIE VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTIGEN GESTELLT?

Die Verkehrssicherungspflicht besteht für Wirtschaftswege unabhängig davon, ob Radrouten auf ihnen geführt werden. Die Wege sind für Freizeitaktivitäten geöffnet, dementsprechend besteht die Pflicht, atypische Gefahren auszuschließen.

Da Wirtschaftswege Radfahrenden grundsätzlich offen stehen (vgl. Punkt 1), gelten die Wege im Hinblick auf die Haftung als eröffnet, unabhängig davon, ob eine Radroute auf ihnen geführt wird. **Eine Darstellung als Fahrradrouten begründet keinen zusätzlichen Verkehrssicherungs- und Haftungsanspruch.**

Die Verbandsgemeinde trägt die Verkehrssicherungspflicht für atypische Gefahren. Für typische Gefahren gilt: Radfahrende müssen sich typischer Gefahren bewusst sein und Vorsorge treffen - z. B. langsam fahren.

Der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht orientiert sich am zugelassenen Verkehr. Da Wirtschaftswege ausschließlich der Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke dienen und sie keine öffentlichen Straßen im Sinne des Landesstraßengesetzes Rheinland-Pfalz sind, werden insgesamt nur geringe Anforderungen an die Verkehrssicherungspflichtigen gestellt. Daran ändert sich grundsätzlich nichts, wenn auf dem Wirtschaftsweg neben dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auch Radrouten geführt werden.

Die Regelungen zu Verkehrssicherungspflicht und Haftung unterscheiden zwischen **typischen** und **atypischen Gefahren**:

Typische Gefahren eines Weges in der freien Landschaft, z. B. Rutschgefahr auf Schotter, Astbruch, laubverdeckte Bodenunebenheiten, Schlaglöcher und andere typische Fahrbahnvertiefungen mit einer Tiefe von bis zu 5 cm, stellen keinen verkehrswidrigen Zustand dar und sind vom Radfahrer hinzunehmen, wenn die betroffene Wegstrecke sich in einem erkennbar schlechten Gesamtzustand befindet und etwaigen Gefahren durch eine entsprechend vorsichtige Fahrweise Rechnung getragen werden kann.

Im Vordergrund steht die Vorsorge des Radfahrenden, sich selbst vor Schaden zu bewahren. Denn: Das Betreten der Natur und damit auch von Wirtschaftswegen erfolgt auf eigene Gefahr. Dem Betretungsrecht des Radfahrenden steht hier lediglich die Duldungspflicht des Eigentümers gegenüber. Besonders für sich aus der Natur ergebene (typische) Gefahren besteht keine Haftung. Verkehrssicherungspflichtige müssen gemäß dieser gesetzlichen Haftungsfreistellung keine besonderen Vorkehrungen gegen typische Gefahren treffen.

Atypische Gefahren sind unvorhersehbare und nicht ohne weiteres erkennbare Gefahren z. B. ein morsches Brückengeländer, welches beim Anlehnen einstürzt, lose Steine in einer Treppe, unvorhersehbare Stacheldrahtabsperren oder auch Gefahren, die durch landwirtschaftliche Nutzung entstehen. Hier muss Vorsorge getroffen werden: Festgestellte Schäden müssen kurzfristig beseitigt, Warnschilder aufgestellt und ggf. muss der Weg sogar gesperrt werden.

3. WER MUSS VERSCHMUTZUNGEN AUF WIRTSCHAFTSWEGEN BESEITIGEN?

Der Verursacher der Verschmutzung muss diese beseitigen – und das möglichst zeitnah. Zur Beseitigung von Verschmutzungen, die für Wirtschaftswege typisch und insbesondere mit dem landwirtschaftlichen Betrieb verbundenen (Erde etc.) sind, ist der Verursacher verpflichtet.

In der Regel legen die kommunalen Wegesatzungen die Pflichten der Benutzer fest. Darin heißt es meist, dass, wer einen Weg verunreinigt hat, dies unverzüglich zu beseitigen hat - auch ohne Aufforderung. Dennoch müssen Radfahrende davon ausgehen, dass infolge einer üblichen Bewirtschaftung Verschmutzungen entstehen können, die nicht unmittelbar beseitigt werden. Dies ist von den Verkehrsteilnehmern temporär hinzunehmen.

4. WIE HÄUFIG MÜSSEN WIRTSCHAFTSWEGE KONTROLLIERT WERDEN?

Empfehlung: Wirtschaftswege sollten vierteljährlich auf atypische Gefahren kontrolliert werden, z. B. nach dem Winter und nach der Erntezeit. In welchen Abständen Wirtschaftswege vom Verkehrssicherungspflichtigen – also in der Regel der Verbandsgemeinde – auf ihren Zustand hin zu kontrollieren sind, ist in der Rechtsprechung nicht zweifelsfrei festgelegt.

Hinweisen auf akute Gefahren muss unmittelbar nachgegangen werden. Nach Bekanntwerden der Gefahr muss unmittelbar gehandelt werden. Dafür sind Meldewege, Verfahren und Routinen zu etablieren. Die Kontrollen müssen dokumentiert werden, um im Streitfall beweisfähig zu sein.

5. WIE HÄUFIG MÜSSEN WIRTSCHAFTSWEGE KONTROLLIERT WERDEN?

Zusätzliche Kosten entstehen den Kommunen grundsätzlich nicht, denn: Die Wege müssen frei von atypischen Gefahren sein - unabhängig davon, ob auf ihnen Jogger, Spaziergänger oder Radfahrende unterwegs sind. Anders ist es, wenn für Radfahrende spezifische Infrastruktur gebaut wird, z. B. Rastplätze oder Spielstationen. Diese müssen ebenso fachkundig geprüft werden, um atypische Gefahren auszuschließen. Auch hier lautet die Empfehlung: vierteljährliche Kontrolle.

6. WER HAFTET BEI UNFÄLLEN AUF WIRTSCHAFTSWEGEN?

Bei Unfällen zwischen Verkehrsteilnehmern sind der konkrete Einzelfall und der Unfallverursacher entscheidend. Der Verkehrssicherungspflichtige haftet nur bei Verletzung seiner Pflichten zur Vermeidung von atypischen Gefahren durch unzureichende Kontrolle und Beschilderung sowie unterlassene unmittelbare Beseitigung. Aus der Darstellung von Radrouten (z. B. auf Landkarten) sind keine haftungsrechtlichen Konsequenzen zu befürchten.

Bei Unfällen zwischen Verkehrsteilnehmenden, z. B. zwischen Radfahrer und landwirtschaftlichem Verkehrsteilnehmer, steht haftungsrechtlich das konkrete Verhalten der beteiligten Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Maßgebliche Rolle spielt das grundlegende Gebot der Rücksichtnahme nach Straßenverkehrsordnung.¹⁰

7. SIND HAFTUNGSRISIKEN VERSICHERT?

Ja, der kommunale Schadensausgleich, die Haftpflichtversicherung der Kommunen, deckt eventuelle Haftungsrisiken ab. Das gilt i. d. R. auch für Abschnitte auf privaten Wegen, wenn diese Teil eines öffentlichen Routenangebotes sind. Dafür entstehen den Kommunen i. d. R. keine Mehrkosten. Voraussetzung ist es, dass Prüfung und Verkehrssicherung regelmäßig erfolgen und dokumentiert werden.

INVESTITIONEN, UNTERHALTUNG UND IHRE FINANZIERUNG

1. WER IST FÜR DEN BAU UND DIE UNTERHALTUNG VON WIRTSCHAFTSWEGEN ZUSTÄNDIG?

Die Zuständigkeit für den Bau und die Unterhaltung von Wirtschaftswegen liegt bei den Kommunen. Entscheidungen werden in Abstimmung mit den Partnern getroffen. Die Entscheidungsbefugnis über Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen an gemeindlichen Wirtschaftswegen liegt bei der Kommune. Eine Abstimmung mit den örtlichen Bauern- und Winzervereinen bzw. dem überörtlichen Verband sowie Jagdgenossenschaften ist kommunale Praxis, aber keine Rechtspflicht.

¹⁰ StVO, § 1 Abs. 1

2. WER ZAHLT DIE INVESTITIONS- UND UNTERHALTUNGSKOSTEN FÜR WIRTSCHAFTSWEGE?

In erster Linie die Kommunen und die Bauern und Winzer, aber auch Pächter sowie private Akteure, deren Grundstücke durch das Wegenetz erschlossen sind. Kommunen können (bzw. müssen, s. u.) auf Grundlage des Kommunalabgabengesetzes für Investitionen und Unterhaltungskosten von Wirtschaftswegen wiederkehrende Beiträge erheben.¹¹ Diese Beiträge müssen für alle im Außenbereich der Kommune gelegenen Grundstücke, die durch das Wegenetz erschlossen sind, gezahlt werden. Beitragsschuldner sind in der Regel Bauern oder Winzer. Freiwillig finanzieren häufig auch Jagdgenossenschaften die Wege mit. Grundlage für die Beitragserhebung ist eine Satzung – die meist getrennt von oben genannter kommunaler Wegesatzung - beschlossen wird. Zur Ermittlung des Beitrages werden die tatsächlichen jährlichen Investitions- und Unterhaltungskosten zugrunde gelegt.

Das Erheben von Wirtschaftswegebeiträgen wurde bislang häufig als Freiwilligkeit angesehen. Angesichts knapper Kassen werden die Kommunen von der Kommunalaufsicht zunehmend in die Pflicht genommen, Beiträge tatsächlich zu erheben und alle Einnahmemöglichkeiten voll auszuschöpfen.

3. KÖNNEN KOMMUNEN FÜR WIRTSCHAFTSWEGE, DIE AUCH ALS TOURISTISCHE RADROUTE GENUTZT WERDEN, EINEN HÖHEREN EIGENANTEIL FÜR INVESTITION UND UNTERHALTUNG ANSETZEN?

Die Führung von Radrouten auf Wirtschaftswegen eröffnet nach Regelung der Kommunalaufsicht keine Möglichkeit, die o. g. Kostenumlage zu verändern, da Radverkehr keinen höheren Unterhaltungsbedarf auslöst und eine Abgabenregelung nur für Gemarkungseinheiten und nicht einzelfallabhängig je Route möglich ist.

Der Gemeinderat legt in der Beitragssatzung fest, welchen Anteil der Aufwendungen und Kosten die Kommune selbst übernimmt. Das kann entweder direkt in der Satzung festgehalten oder für ausgewählte Zeiträume festgesetzt werden. In der Praxis liegt der Gemeindeanteil in rheinland-pfälzischen Kommunen bei zwischen 0% und 10%. Dem Gemeinderat steht bei der (Neu)-Festlegung ein Einschätzungs- und Ermessensspielraum von +/- 5% zu.

Der Gemeindeanteil wird in der Regel daran bemessen, ob auf den Wirtschaftswegen eine erhebliche anderweitige Nutzung vorliegt, die nicht den jeweiligen Beitragsschuldnern zuzurechnen ist. Davon ist jedoch nur dann auszugehen, wenn die Nutzung hinsichtlich ihres Umfangs oder ihrer Art einen höheren Unterhaltungsbedarf auslöst. Eine solche Festsetzung ist gegenüber der Kommunalaufsicht zu begründen.

Höhere Kosten können nur über motorisierten Verkehr begründet werden, nicht jedoch über Fußgänger- oder Radverkehr. Aus der Ausweisung einzelner Wege als touristische Radrouten bzw. einer kombinierten Nutzung ergibt sich daher nicht die Möglichkeit, den Gemeindeanteil zu erhöhen und die Kosten der anliegenden Wirtschaftsbetriebe zu senken.

Da Wirtschaftswege in einer Gemarkung abgabenrechtlich als eine Einheit zu verstehen sind, d.h. die Verteilung der Kosten auf alle Grundstücke erfolgen muss, ist eine einzelfallabhängige Festlegung je nach Route ebenfalls nicht möglich.

¹¹ KAG, § 11

4. ERGEBEN SICH AUS DER FÜHRUNG VON RADROUTEN AUF WIRTSCHAFTSWEGEN SPEZIELLE ANFORDERUNGEN AN DIE WEGEQUALITÄT UND WER TRÄGT DIE DAMIT VERBUNDENEN KOSTEN?

Die „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ (HBR) formulieren Anforderungen für die Qualitätssicherung von Radrouten. Im Mittelpunkt steht die Belagsqualität für eine gute Befahrbarkeit frei von Unebenheiten und Schlaglöchern. Die Herstellung von „guter Fahrradqualität“ ist entsprechend dieser Anforderung auf Antrag beim Landesbetrieb Mobilität aus Landesmitteln förderfähig. Für die Erhaltung gilt dies jedoch in der Regel nicht, so dass die Kosten meist über die Wegebeiträge gedeckt werden müssen.

Diese Tatsache ist neben den Unfallgefahren ein wesentlicher Anlass für den Widerstand der Bauern und Winzer gegenüber der Führung von Radrouten auf Wirtschaftswegen. Die gute Fahrradqualität und damit verbundene Unterhaltungskosten dienen vorrangig den Radfahrenden. Allgemeine Abnutzung und kleinere Schäden wie Schlaglöcher auf ausgebauten Wirtschaftswegen, die infolge der Nutzung durch Landmaschinen entstehen, behindern die Nutzung mit Landmaschinen nicht. Es besteht aus der Sicht der landwirtschaftlichen Betriebe kein Handlungsbedarf. Die Bereitschaft, die Kosten zur Wiederherstellung von Fahrradqualität zu tragen, ist gering, da die Landwirte und Winzer diese Qualität weder bestellt haben noch benötigen.

Die unter Punkt 21 und 22 genannten Rahmenbedingungen für die Kostenträgerschaft erlaubt wiederum keine abweichende Umlage für die Herstellung von Fahrradqualität auf Wirtschaftswegen z. B. zu Lasten der Kommunen (häufig: der Verbandsgemeinden), die die landwirtschaftlichen Betriebe als Zahler der Wegebeiträge entlasten würde. Auf der anderen Seite sind die touristischen Ziele nur erreichbar, wenn die notwendige Wegequalität für Radfahrende durchgängig garantiert werden kann.

Die aktuell geltenden Regelungen zur Finanzierung der Erhaltung von Fahrradqualität sind unbefriedigend vor dem Hintergrund der Ziele der Tourismusstrategie Rheinland-Pfalz und des Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP) 2030 des Landes Rheinland-Pfalz. Es bedarf einer sachgerechten Lösung, die die Kosten bei touristischen Themenwegen nicht einseitig den Bauern und Winzern auferlegt. Angemessen wäre eine Finanzierung aus Mitteln der Tourismusförderung und der Kommunen (Daseinsvorsorge, Erholungsangebote für Einwohner). Eine Muster-Lösung für eine gerechte Kostenteilung muss auf Landesebene erarbeitet werden, um eine notwendige infrastrukturelle Basisqualität der touristischen Themenradwege in den Regionen zu ermöglichen und damit auch die gesetzten Tourismusziele für das Land Rheinland-Pfalz zu erreichen.

TEIL 2

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR FÖRDERUNG EINER
KONFLIKTFREIEN RADTOURISTISCHEN NUTZUNG
VON WIRTSCHAFTSWEGEN

Teil 2 des Wissenspapiers liefert Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, die helfen sollen, Konflikte in der Planung, Umsetzung und im Betrieb von Radrouten, die auf Wirtschaftswegen geführt werden, zu vermeiden und ein gutes Miteinander aktiv zu gestalten. Die Vorschläge basieren auf guten Beispielen aus Rheinhessen und überregionaler Best Practices.

Die Maßnahmen richten sich v. a. an Kommunen – also Orts- und Verbandsgemeinden – sowie Touristiker und lassen sie unterteilen in:

- Kommunikative Maßnahmen
- Bauliche Maßnahmen
- Finanzielle Maßnahmen



Die Rheinhessen-Touristik bietet an, ausgewählte Maßnahmen zu initiieren und zu unterstützen. Diese Maßnahmen sind durch die grüne Hinterlegung gekennzeichnet.



Beispiele aus der Praxis sind mit dem Symbol i gekennzeichnet.

KOMMUNIKATIVE MAßNAHMEN

1. FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG VON BAUERN UND WINZERN IN PLANUNGSPROZESSEN UND LAUFENDER AUSTAUSCH



Bauern und Winzer sollten von Beginn an in Überlegungen und Planungen zur Führung von Radrouten einbezogen werden. So können evtl. Konflikte von vornherein vermieden und die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt werden. Im konstruktiven Miteinander sind Kompromisse zwischen touristisch attraktiver und aus Sicht der Bauern und Winzer konfliktarmer Radroutenführung möglich.

Aus Sicht der Kommunen sind regelmäßige Treffen mit den Bauern und Winzern sinnvoll, z. B. einmal jährlich. Ziel des Austauschs ist es, Konflikte zu erkennen und abzubauen, Gefahren zu verhindern oder Gefahrenstellen zu entschärfen.

2. ETABLIERUNG EINES "RUNDEN TISCHES" (RHEINHESSEN TOURISTIK GMBH)



In der Pfalz existiert bereits seit einigen Jahren der Runde Tisch „Achtsam durch Wald und Feld“, der unterschiedliche Partner aus (Naturesportsport)vereinen, Forstämtern, Naturschutzorganisationen, Bauern- und Winzerverband, dem Biosphärenreservat Pfälzerwald, Vertretern von Kommunalverwaltungen und weitere Organisationen zusammenbringt. Ziel bei Etablierung war es, eine Initiative zur gemeinschaftlichen Nutzung der Natur zu gründen. Die Stimmung an diesen Runden Tischen ist in der Regel gut, bei konkreten Fragen (zu einzelnen Wegeabschnitten) geht es auch mal heißer her. Die Beteiligten sind sich einig: gute Kommunikation und Sensibilisierung sind der Schlüssel zum Erfolg. Ein gutes Netzwerk, das sich von vornherein auf dem Laufenden hält und zusammenarbeitet, ist dabei ein wichtiger Aspekt. Ein Ergebnis des Runden Tisches war der Wunsch nach einer gemeinsamen, größer angelegten Sensibilisierungskampagne (siehe unten).

3. SENSIBILISIERUNGSKAMPAGNEN FÜR EIN GUTES MITEINANDER (RHEINHESSEN TOURISTIK GMBH)



Sensibilisierungskampagnen haben zum Ziel, Verständnis für ein bestimmtes Thema zu wecken und für ein angemessenes Verhalten zu werben. Empfehlenswert sind größere Kampagnen, die die Nutzung der Natur in den Fokus rücken und nicht rein auf das Radfahren auf Wirtschaftswegen beschränkt sind. Da solche Kampagnen nicht ausschließlich dem Tourismus zugeordnet werden können, empfiehlt es sich, möglichst breit zu denken und diese unter Beteiligung unterschiedlicher Akteure ins Leben zu rufen.



PRAXISBEISPIEL: "UFFBASSE! KAMPAGNE FÜR RÜCKSICHT UND NATURSCHUTZ" DER PFALZ.TOURISTIK

In einem breit angelegten Abstimmungsprozess mit den Teilnehmenden des Runden Tisches „Achtsam durch Wald und Feld“ (siehe oben) und den Tourismusbüros der Landkreise und kreisfreien Städte hat die Pfalz.Touristik gemeinsam die Inhalte für eine Kommunikationskampagne erstellt. Ziel der Kampagne „Uffbasse! Für Rücksicht und Naturschutz“ ist, allen Menschen ein gutes Freizeiterlebnis in der Pfalz zu ermöglichen und die negativen Begleiterscheinungen zu reduzieren. Die Kampagne besteht aus verschiedenen grafischen Gestaltungselementen wie Logos und Schriftzügen sowie Texten und Piktogrammen, die sich an erholungssuchende Gäste und Einheimische richten und entsprechende Botschaften vermitteln. An geeigneten Stellen wird so auf bestimmte Gebote und Verhaltensweisen aufmerksam gemacht und für das richtige Verhalten in der Natur sensibilisiert. Die Bestandteile der Kampagne können sowohl auf Infotafeln an Parkplätzen oder stark frequentierten Orten, aber auch in den sozialen Medien, in Webseiten oder Broschüren und Flyern aufgefingfen werden. Ergänzt wird die Kampagne durch kurze Videoclips für Youtube und die sozialen Medien. Dabei geht es nicht um Verbote, sondern darum, erklärend und positiv ermuntern auf Einheimische und Gäste zuzugehen.

Alle Kampagnenbestandteile können kostenfrei bei der Pfalz-Touristik angefragt und verwendet werden. Die Finanzierung erfolgte über die Pfalz.Touristik sowie die Tourismusbüros der Landkreise und Kreisfreien Städte und erhielt eine LEADER-Förderung. Die Inhalte wurden am runden Tisch „Achtsam durch Wald und Feld“ erstellt und abgestimmt.

Weitere Infos: www.pfalz.de/uffbasse

4. HINWEISE IN AMTSBLÄTTERN UND TOURISTISCHEN INFORMATIONEN



Sowohl in den Amtsblättern der Kommunen als auch in touristischen Informationsmaterialien sollte für ein gutes Miteinander auf den Wegen geworben werden. Dies gilt gleichermaßen für gedruckte und für Online-Medien.

5. KOMMUNIKATION DER CHANCEN, DIE RADFAHRENDE FÜR BAUERN UND WINZER ERÖFFNEN



Rheinhessen ist ein Land der Selbstvermarkter. Tourismus, auch der Radtourismus, ist ein Wirtschaftsfaktor. Radtourismus bringt Gäste – und damit Geld – in die Region, in die Hofläden, an Selbstversorgerautomaten und in die Vinotheken und Weingüter. In Deutschland wurde die wirtschaftliche Bedeutung des Fahrradtourismus zuletzt im Jahr 2008 ermittelt. Bereits damals gaben Tagesgäste, die mit dem Rad unterwegs sind ca. 20 EUR/Tag aus, Übernachtungsgäste ca. 85 EUR/Tag.¹² Der Bruttoumsatz im Tourismus in Rheinhessen wird mit mindestens rd. 912 Millionen Euro/Jahr beziffert.¹³

Mit den Labels für „Übernachten beim Winzer“ und „Winzercafés“ gibt es im Land bereits gute Ansätze, die Wertschöpfung durch Tourismus bei Landwirten und Winzern anzukurbeln. Vielerorts stellen die Landwirte und Winzer an Radrouten bereits Verpflegungsangebote zur Verfügung, an denen die Gäste die Möglichkeit zur Versorgung haben. Es gibt zahlreiche Beispiele, bei der Landwirte und landwirtschaftliche Themen direkt in die Produktentwicklung integriert wurden, z. B. am Kraut- und Rübenradweg in der Pfalz und am Emmentaler-Radweg im Allgäu.

¹² BMWI 2009: Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Download unter: www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/PDFs/Grundlagenuntersuchung_Fahrradtourismus_Langfassung.pdf

¹³ dwif 2014: Wirtschaftsfaktor Tourismus in Rheinhessen 2013, Hochrechnungen, differenzierte Zahlen zum Radtourismus in Rheinhessen liegen nicht vor



PRAXISBEISPIEL: GENUSS REGIONALER PRODUKTE IN RHEINHESSEN

In Rheinhessen, der größten Weinbauregion Deutschlands, haben „Regionale Produkte direkt vom Erzeuger“ einen hohen Stellenwert. Neben Weingütern gibt es in Rheinhessen eine Vielzahl weiterer Anbieter, die ihre Produkte direkt ab Hof verkaufen. Die Interessensgemeinschaft Forum Rhein Hessischer Direktvermarkter ist ein Zusammenschluss landwirtschaftlicher Betriebe aus Rheinhessen. Der neu aufgelegte „[Einkaufsführer Rheinhessen](#)“ bietet eine aktuelle Übersicht für Einwohnende aber auch Gäste der Region.

Darüber hinaus haben sich in den letzten Jahren die „Regiomaten“ in der Region etabliert. Das sind Verkaufsautomaten, die für eine Vielzahl von Produkten geeignet sind, auch für regionale Produkte, wie z. B. Weine, Obst & Gemüse, selbst produzierte kulinarische Angebote, Säfte, Milch. Ein [Blogbeitrag](#) der Rheinhessen Touristik GmbH greift Beispiele aus der Region auf.

BAULICHE MAßNAHMEN



1. HINWEISE UND INFORMATIONEN AN DEN WEGEN

Die Verhältnisse auf Wirtschaftswegen und das Wirken der Landwirte müssen für Außenstehende erklärt werden um ein konfliktfreies Miteinander zu garantieren. Vor allem für Touristen und Tagesbesucher sind Hinweise auf die besonderen Bedingungen auf Wirtschaftswegen - auf Gefahren und auf Beeinträchtigungen durch Landmaschinen, z. B. Verschmutzungen und Werbung für die gegenseitige Rücksichtnahme besonders wichtig. Bewährt haben sich auffällige Hinweise auf dem Boden sowie Hinweisschilder. Beide Medien können sich sinnvoll ergänzen.

BODENMARKIERUNG FÜR RÜCKSICHTNAHME (RHEINHESSEN TOURISTIK GMBH)

An Ort und Stelle – besonders auf stark frequentierten Wirtschaftswegen – soll auf die Notwendigkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme hingewiesen werden. Die Botschaft muss dabei schnell und einfach, „im Vorbeifahren“ erkennbar und verstanden werden. In der Praxis haben sich unterschiedliche Varianten bewährt: Großflächig und direkt auf dem Asphalt angebrachte Bodenmarkierungen sorgen für Aufmerksamkeit. Während in Rheinhessen v. a. die – ursprünglich durch den Bauern- und Winzerverband ins Leben gerufene – Markierung „Rücksicht macht Wege breit“ bekannt ist und Verwendung findet, rufen andere Regionen und Städte sogenannte „Fairness-Zonen“ aus oder entwickeln individuelle Bodenmarkierungen.



„Fairness-Zone“ am Ruhrtalradweg
© RuhrtalRadweg/ Dennis Stratmann



„Rücksicht kommt an“ in Jena
© Stadt Jena

HINWEISSCHILDER FÜR RÜCKSICHTNAHME UND AUFKLÄRUNG

Bodenmarkierungen sind besonders geeignet für plakative Aussagen. Schilder und Infotafeln bieten die Möglichkeit, zusätzliche Informationen und Erläuterungen zu vermitteln. Sie benötigen einen Pfostenstandort, die Platzierung ist meist weniger flexibel.



„Mit Rücksicht geht's besser“
© LBM 2021



Hinweisschild zu Gefahrenstellen
© Ortsgemeinde Nackenheim



„Rücksicht macht Wege breit“
© Landvolk Göttingen

PRAXISBEISPIEL: INITIATIVE "RÜCKSICHT MACHT WEGE BREIT"

Um die Kommunikation und das Verständnis zwischen Landwirten und Radfahrenden zu verbessern, nutzen mittlerweile eine Vielzahl an Kommunen in Rheinhessen das Motiv und den Slogan „Rücksicht macht Wege breit“ (siehe nachfolgende Abbildungen). Im Jahr 2017 wurde die Gemeinde Bodenheim auf das Beispiel des Landkreises Göttingen aufmerksam und konnte anschließend den örtlichen Bauern- und Winzerverein für die Umsetzung der Idee gewinnen. Daraufhin folgten weitere Kommunen diesem Vorbild und brachten ebenfalls die attraktiven Piktogramme auf dem Asphalt in den jeweiligen Gemarkungen an.

Die ursprüngliche Initiative – die 2021 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet wurde und im Nationalen Radverkehrsplan als Best-Practice-Beispiel zur Nachahmung aufgenommen wurde – zeigt, dass auch einfache und vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen einen wichtigen Beitrag leisten können.



„Rücksicht macht Wege breit“ in Nierstein
© Bauern- und Winzerverein Nierstein 2020



„Rücksicht macht Wege breit“ in Nackenheim
© Ortsgemeinde Nackenheim

Informationstafeln entlang von Wegen oder Rastplätzen können zusätzlich zur Sensibilisierung beitragen. Dabei muss bedacht werden, dass Radfahrende im Vorbeifahren keine Zeit haben, größere Texte zu lesen. Für umfangreichere Informationen (vgl. nachfolgende Infotafeln des Bauern- und Winzerverbands Rheinland-Pfalz) eignen sich Rastplätze.



Infotafeln der Mainzer Bauernvereine
© Bauern- und Winzerverband RLP

PRAXISBEISPIEL: REGIONALE VERBRAUCHERAUFKLÄRUNG IN MAINZ

Ziel der gemeinsamen Initiative der Mainzer Bauernvereine und der Stadt Mainz aus dem Jahr 2017 ist es, für mehr Sicherheit, Verständnis und ein Miteinander auf Wirtschaftswegen zu werben. Die Verbraucher werden mit verschiedenen Hinweisschildern auf folgende relevante Themen hingewiesen:

- „Ohne Zaun – einfach klaun? – Felder & Streuobstwiesen sollen nicht zur Selbstbedienung einladen.
- „Spiel-Feld“ – Felder sind keine Freizeit- und Vergnügungsfläche.
- „Wege-Recht: Wer fährt vor?“ – Gegenseitige Rücksichtnahme.
- „Felder voller Müll“ - Müll auf Wirtschaftswegen sowie Feldern, Wiesen.
- „Der tut doch nichts ...“ – Störung der Wildtiere und Kot von freilaufenden Hunden.

2. PRÜFUNG EINER TRENNUNG VON WIRTSCHAFTSWEGEN UND RADWEGEN BEI NEUBAU ODER NEUAUSWEISUNG



Bauern und Winzer in Rheinhessen präferieren häufig eine Trennung von landwirtschaftlichem und Freizeitverkehr; konkret: den von Rad- oder Freizeitwegen zusätzlich zu den Wirtschaftswegen. Richtig ist zweifelsohne: die Trennung der Wegesysteme senkt Risiken aus der Begegnung und erlaubt eine klare Zuordnung von Trägerschaft und Finanzierung.

Auf der anderen Seite stehen gravierende Nachteile, v. a. durch die Überbauung zusätzlicher Flächen. Vielerorts fehlen die Flächen für ein zusätzliches Wegesystem, der Bau neuer Wege geht zu Lasten der bewirtschafteten Flächen. Die Trennung der Wegesysteme entspricht nicht einer effizienten Mehrfachnutzung. Im dicht besiedelten Deutschland ist es nicht möglich, jede Nutzung auf getrennten Wegen zu führen.

Der Bau zusätzlicher Radwege abseits von Wirtschaftswegen kann (abschnittsweise) Vorteile bieten, wenn die Nutzungskonflikte oder Gefahren den hohen Aufwand rechtfertigen und Flächen verfügbar sind. Diese Möglichkeit ist bei der Planung der Routen in Betracht zu ziehen.

3. NUTZUNG MÖGLICHSST BREITER WIRTSCHAFTSWEGE



Die Mindestbreite für Wege, auf denen Radverkehr nach HBR 2021 geführt wird, beträgt gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA) 2,50 m. Je nach Führungsform kommen auch andere Wegebreiten zum Einsatz. Bei der künftigen Neuplanung bzw. Neuausweisung radtouristischer Wege ist es sinnvoll, diese auf möglichst breite Wege zu legen. Eine Lösung können kombinierte Rad-Wirtschaftswege sein (siehe unten).

4. AUSWEISUNG KOMBINIERTER RAD-WIRTSCHAFTSWEGE



Der Ausbau kombinierter Rad-Wirtschaftswege wird ebenso kontrovers diskutiert wie die grundsätzliche Trennung von Rad- und Wirtschaftswegen. Aus Sicht der Kommunen, aus Naturschutz- sowie verkehrsplanerischer Sicht gibt es viele Argumente, die für kombinierte/multioptionale Wege sprechen. In Rheinhessen gibt es ebenso wie im gesamten Rheinland bereits viele gute Beispiele für kombinierten Wegebau. Aus Sicht der Vertretenden von Bauern und Winzern wurden kombinierte Wege lange befürwortet, gerieten in den letzten Jahren aber in die Kritik: Wege, die breiter angelegt werden, als für die alleinige Nutzung als Wirtschaftsweg erforderlich führen aus Sicht der Bauern und Winzer und der Privateigentümer zu Land- und Flächenverlust. Breitere Wege bringen höheren Investitions- und Erhaltungskosten mit sich, die die Bauern und Winzer nicht tragen wollen. Der Ausbau der Wege als attraktive Freizeitwege schürt die Sorge, mit einer Erhöhung des Standards der Wirtschaftswege zusätzliche Freizeitnutzungen anzuziehen, die wiederum den Wirtschaftsverkehr erschweren.

Wichtiger Vorteile einer kombinierten Nutzung ist die geringere Flächeninanspruchnahme (im Vergleich zu einem Neubau getrennter Wegen) und damit verbunden weniger Flächenversiegelung sowie einer besseren Auslastung bestehender Infrastruktur. Dem entspricht eine Anordnung des Bundesverkehrsministeriums, demnach sind beim Ausbau der Radinfrastruktur – wo möglich – vorhandene Wege zu nutzen, sofern diese radgeeignet sind.

Ein wesentlicher Vorteil kombinierter Rad-Wirtschaftswege – v. a. aus Sicht der Kommunen – ist die Einbindung unterschiedlicher Finanzierungen. Während die gängigen Radwegförderungen in der Regel einen Ausbau auf eine Wegebreite von 2,50 m vorsehen, können mit Hilfe der Fördermittel des Landes für den Bau landwirtschaftlicher Verbindungswege, Wegebreiten von 3,50 m (mit Bankett u.U. 4,00 m bis 4,50 m) realisiert werden. Eine Orientierung, welche Fördermittel des Landes hier greifen, bietet die direkte Beratung der Dienstleistungszentren Ländlicher Raum in Rheinland-Pfalz. Ein geplanter Leitfaden des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) wird neben den rechtlichen und planerischen Grundlagen, wird auch wichtige Hinweise zur Förderung für kombinierte Rad- und Wirtschaftswege im ländlichen Wegebau aufzeigen.

Kompliziert ist v. a. die Finanzierung der Folgekosten. Wesentlich ist hier wiederum die Erhaltung der Fahrradqualität der Wege (gute Oberfläche), die durch die schweren Landmaschinen leidet. Diese Kosten können und sollen die Landwirte und Winzer nicht tragen, für die Aufrechterhaltung der Fahrradqualität auf den Wegen des HBR bedarf es einer nachhaltigen Lösung.

5. BAULICHE ERWEITERUNG VON WIRTSCHAFTSWEGEN



Ausweichbuchten ermöglichen den Überhol- und Begegnungsverkehr auf Wirtschaftswegen. Diese helfen bei der Begegnung von Landmaschinen und können ebenso von Radfahrenden genutzt werden. Grundsätzlich gilt - analog zum Straßenverkehr – Platz macht der Verkehrsteilnehmende, auf dessen Seite die Ausweichbucht liegt.

Besonders geeignet erscheinen Ausweichbuchten an Wegekreuzen, d. h. an Stellen, an denen Wirtschaftswege/Erdwege in den Weg münden. In der Regel wird die Errichtung dieser Ausweichbuchten gemeinschaftlich finanziert. Eventuell stehen für den Ausbau auch Fördermittel zur Verfügung.

Ein weiteres Beispiel aus der Praxis sind Wendewege: Die Landmaschine wendet innerhalb der Wirtschaftswegfläche und nutzt nicht den Wirtschaftsweg zum Wenden und fährt also bei der Bewirtschaftung nicht auf den Wirtschaftsweg.

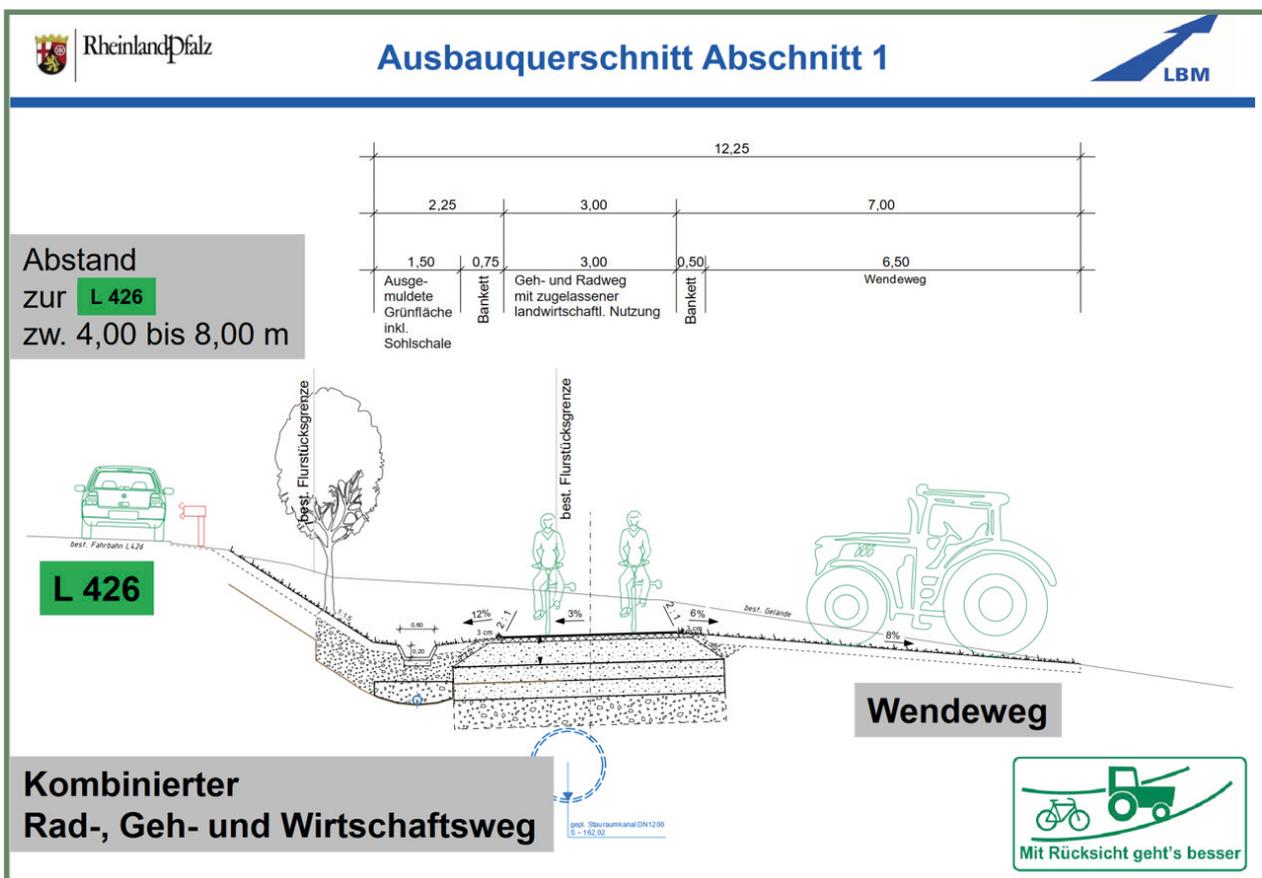


Ausweichbucht auf Wirtschaftsweg
© Malin Baruschke



PRAXISBEISPIEL: PLANUNG UND BAU VON WENDEWEGEN

Wendewege kommen im Rahmen der Planung von kombinierten Rad-, Geh- und Wirtschaftswegen zum Einsatz. Wendewege tragen zur Vermeidung von Konfliktsituationen zwischen dem Radverkehr und dem landwirtschaftlichen Verkehr bei. So sind z. B. bei der Planung des Rad-, Geh- und Wirtschaftsweges zwischen Stackeden-Elsheim und Mainz-Lerchenberg in Abschnitten mit senkrechter Bewirtschaftung Gemarkungsabhängig 4m oder 6m breite Wendewege vorgesehen.



Wendeweg auf kombiniertem Rad-, Geh- und Wirtschaftsweg zwischen Stackeden-Elsheim und Mainz-Lerchenberg,
© Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

FINANZIELLE MASSNAHMEN



1. FINANZIERUNG DER KOSTEN VON HERSTELLUNG UND ERHALTUNG DER FAHRRADQUALITÄT AUF WIRTSCHAFTSWEGEN

Die Finanzierung der laufenden Kosten zur Erhaltung von gut mit Fahrrädern befahrbaren, glatten Oberflächen ist bisher nicht überzeugend gelöst: Die Kosten sollen die anliegenden Bauern und Winzer tragen, obwohl sie diese Qualität nicht benötigen. Die Kommunen sind gehalten, alle Kosten auf die Anlieger umzulegen, die Führung von Radverkehr ist ausdrücklich als Begründung höherer kommunaler Kostenanteile ausgeschlossen (vgl. Teil 1, Punkte 22 und 23).

Naheliegender wäre es, die Kosten für Herstellung und Erhaltung glatter, gut mit dem Fahrrad befahrbarer Oberflächen durch Mittel der Tourismusförderung/-finanzierung sowie der Kommunen (Daseinsvorsorge: Erholungsangebote an Einwohnende) zu finanzieren. Dafür bedarf es einer landesweiten Lösung und einer Modifikation der bestehenden Regelwerke zur Finanzierung von Wirtschaftswegen.

In einzelnen Fällen ist es bereits gelungen, die Herstellung und Gewährleistung von Fahrradqualität auf Wirtschaftswegen angemessen zu finanzieren.



PRAXISBEISPIEL:

BETEILIGUNG DER VERBANDSGEMEINDE WÖRRSTADT AN BAU- UND SANIERUNGSKOSTEN

Per Ratsbeschluss aus dem Jahr 2017 übernimmt die VG Wörrstadt zu 75 % die Sanierungskosten für alle Wirtschaftswegen, die Teil des Radwegekonzeptes der VG und entsprechend ausgeschildert sind. Damit ist die Verbandsgemeinde Hauptkostenträger – unabhängig von möglichen Fördergeldern, die zur Verringerung des Anteils der VG zusätzlich akquiriert werden. Die verbleibenden 25 % entfallen an die Kommunen, die die Kosten z.T. über Wegebaubeiträge auf die Bauern, Winzer etc. umlegen. Jedes Jahr stehen im Haushalt hierfür 100.000 EUR bereit, wobei diese häufig nicht voll ausgeschöpft werden. Den Wegeneubau für Wege, die Teil des VG-Radwegekonzeptes sind, übernimmt die VG Wörrstadt sogar zu 100 %, wobei auch hier ein Teil über Zuschüsse wie u.a. Fördermittel finanziert wird. Die Übernahme von Bau- bzw. Sanierungskosten durch die VG ist aus Sicht von VG-Bürgermeisters Conradt ein wichtiges Signal für Bauern und Winzer. Wichtigste Prämisse dabei ist und war, dass das Modell für die Kommunen, Bauern und Winzer gut und einfach zu verstehen ist.

QUELLEN UND WEITERE INFORMATIONEN

- ADFC e.V. (2022): Traktor trifft Fahrrad. www.adfc.de/artikel/traktor-trifft-fahrrad. Zuletzt aufgerufen am 28.06.2022
- ADFC e.V. (2023): ADFC-Radreiseanalyse 2022. https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/ADFC_Radreiseanalyse_2021_-_Praesentation.pdf
- Bitterwolf & Dr. Schaefer: „Gemeindliche Wirtschaftswege“ (2010); in: Deutsche Landeskulturgesellschaft, „Wege in die Zukunft?! Neue Anforderungen an ländliche Infrastrukturen“, Sonderheft 3, 2010.
- Braun, Armin: „Verkehrssicherungspflichten gegenüber dem Radfahrverkehr auf als Radwegen ausgewiesenen Wirtschaftswegen“ (2004); in LBM, „Radtagung 2004: Dritte Rheinland-Pfälzische Radverkehrstagung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr.“, 2004.
- DLG (2022): Privatleute auf Wirtschaftswegen – so ist die Rechtslage. www.dlg.org/de/mitgliedschaft/newsletter-archiv/2020/30/privatleute-auf-wirtschaftswegen-so-ist-die-rechtslage. Zuletzt aufgerufen am 28.06.2022.
- Gockel: „Landwirtschaftliche Wege – eine Infrastruktureinrichtung für die Zukunft“ (2010); in: Deutsche Landeskulturgesellschaft, „Wege in die Zukunft?! Neue Anforderungen an ländliche Infrastrukturen“, Sonderheft 3, 2010.
- LBM (2021): Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz - HBR. Fortschreibung 2021.
- Sinus (Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH), 2021: Fahrrad-Monitor Deutschland 2021

ZUGRUNDE LIEGENDE GESETZE

- Bundesnaturschutzgesetz: BNatSchG, § 59
- Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz: GemO, §§ 14, 24 und 68
- Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz: KAG, § 11
- Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz: LNatSchG, § 26
- Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz: LStrG, § 1
- Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz: LWaldG, § 22
- Straßenverkehrsordnung: StVO, §§ 1, 5 und 6
- Telekommunikationsgesetz: TKG, § 134

ANSPRECHPARTNER

Ansprechpartner und weitergehende Informationen der Rheinhessen-Touristik GmbH

E-Mail: radentwicklung@rheinessen.info

Projektwebsite: www.rheinessen.de/radtouristischer-entwicklungsplan-rheinessen

IMPRESSUM

Auftrag der Rheinhessen-Touristik GmbH, Nieder-Olm (www.rheinhessen.de/touristik-intern-radfahren)

Fachliche Erarbeitung durch BTE Tourismus- und Regionalberatung, Mainz (www.bte-tourismus.de)

Herausgabe: September 2023

Herzlichen Dank an Herrn Bitterwolf (Rechtsanwalt der Kommunalberatung Rheinland-Pfalz GmbH) für die Absicherung der Korrektheit der rechtlichen Aussagen und an Herrn Jolig (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, verantwortlich für die Entwicklung des gesamten Radwegenetzes in Rheinland-Pfalz), für seine Unterstützung und fachliche Begleitung.

Trotz aller Sorgfalt bei der Erarbeitung kann das Papier keine abschließende Rechtssicherheit bieten und keine Rechtsberatung für Einzelfälle ersetzen.

GEMEINSAM FÜR DIE ZUKUNFT DES RADTOURISMUS IN RHEINHESSEN

Rheinhessen ist auf dem Weg zur Radtourismusdestination mit Premiumniveau. Das Beste der Region zeigen und die kulturellen Schätze, das Rheinerlebnis, die Weinlandschaft und die kennzeichnenden Weitblicke mit dem Rad komfortabel und erlebnisreich erfahrbar machen, das ist unser Anspruch. Daran arbeitet die Rheinhessen-Touristik GmbH gemeinsam mit allen Partnern.



Rheinhessen

MAGIE DER 1000 HÜGEL